



T.C.

KAHRAMANMARAŞ SÜTÇÜ İMAM ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

TARİH ANA BİLİM DALI

XVIII. YÜZYILDA SİNOP LİMANI

Duygu KOL

YÜKSEK LİSANS TEZİ

KAHRAMANMARAŞ

Mayıs – 2017



T.C.

KAHRAMANMARAŞ SÜTÇÜ İMAM ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

TARİH ANA BİLİM DALI

XVIII. YÜZİLDA SİNOP LİMANI

DANIŞMAN : Prof. Dr. Faruk SÖYLEMEZ

JURİ : Prof. Dr. Ahmet GÜNDÜZ

JURİ : Yrd. Doç. Dr. Hasan ARSLAN

Duygu KOL

YÜKSEK LİSANS TEZİ

KAHRAMANMARAŞ

Mayıs – 2017

KAHRAMANMARAŞ SÜTÇÜ İMAM ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH ANA BİLİM DALI

XVIII. YÜZYILDA SİNOP LİMANI

Duygu KOL

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Kod No :

Bu Tez / Proje/...../..... Tarihinde Aşağıdaki Jüri Üyeleri Tarafından

Oy Birliği / Oy Çokluğu ile Kabul Edilmiştir.

.....
Prof. Dr. Faruk SÖYLEMEZ

BAŞKAN

.....
Prof. Dr. Ahmet GÜNDÜZ

ÜYE

.....
Yrd. Doç. Dr. Hasan ARSLAN

ÜYE

Yukarıdaki imzaların adı geçen öğretim üyelerine ait olduğunu onaylarım.

.....
Prof. Dr. Abdullah SOYSAL

Enstitü Müdürü

Not: Bu tez ve projede kullanılan özgün ve başka kaynaktan yapılan bildirişlerin, çizelge, şekil ve fotoğrafların kaynak gösterilmeden kullanımı, 5846 sayılı Fikir ve Sanat Eserleri Kanunundaki hükümlere tabidir.

KAHRAMANMARAŞ SÜTÇÜ İMAM ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH ANA BİLİM DALI

ÖZET

YÜKSEK LİSANS TEZİ

XVIII. YÜZYILDA SİNOP LİMANI

Duygu KOL

Danışman : **Prof. Dr. Faruk SÖYLEMEZ**
Yıl : **2017, Sayfa: 100 + X**
Jüri : **Prof. Dr. Faruk SÖYLEMEZ (Başkan)**
: **Prof. Dr. Ahmet GÜNDÜZ (Üye)**
: **Yrd. Doç. Dr. Hasan ARSLAN (Üye)**

Osmanlı Devleti, bulunduğu stratejik konumdan dolayı kuruluşundan itibaren denizciliğe önem vermiştir. Ülke içinde bulunan limanları ve tersaneleri faal olarak kullanmış ve kısa bir sürede denizlerde hakimiyet sağlamıştır. Denizlere hakim olabilmek güçlü bir donanma gerektirdiğinden dolayı ülke dahilindeki bütün tersaneler devlete ait gemi inşası görevine tabi tutulmuştur. Ancak Osmanlı Devleti'nin denizlerdeki hakimiyeti uzun sürmemiştir. Osmanlılar, XVIII. yüzyıla gelinceye kadar ülke içinde ve ülke dışında birçok sorunla mücadele etmek durumunda kalmış ve bu süreç içerisinde Osmanlı denizciliği de gerilemiştir. XVIII. yüzyılda Osmanlı Devleti özellikle Rusya ile giriştiği mücadelelerde güçlü bir donanma ihtiyacı duymuştur. Bu dönemde Sinop, hem limanı hem de tersanesi ile Osmanlı Devleti için önemli bir yer olmuştur. XVIII. yüzyıl boyunca gerçekleşen Osmanlı-Rusya savaşlarında Sinop Limanı, Karadeniz'de faal olarak kullanılan bir liman olmuştur. Sinop Limanı'nın ülkenin kuzey bölgelerine yakınlığı ve buradan yapılan asker, erzak ve mühimmat

naklinin kolaylığı işlek bir liman olmasının başlıca nedenlerinden birisidir. Aynı zamanda yine bu dönemde Sinop Limanı, Osmanlı donanmasının üssü olarak da kullanılmıştır. Sinop Limanı'nın hemen yanında bulunan Sinop Tersanesi ise Osmanlı donanmasının gelişimi için büyük fayda sağlamıştır. XVIII. yüzyılda Osmanlı donanmasının yenilenmesi için çalışmalar başlatılmış ve ülkedeki uzun süre kısmen veya tamamen kullanılmayan tersaneler faaliyete geçirilmiştir. Bu dönemde faaliyete geçen tersanelerden birisi de Sinop Tersanesi olmuştur. Sinop Tersanesi'nde Osmanlı donanması için birçok gemi inşa edilmiştir. Bu dönemde Sinop tersanesi kapasitesi bakımından Osmanlı Devleti'nin üçüncü büyük tersanesi olmuş ve burada inşa edilen gemiler Osmanlı denizciliğine ve donanmanın güçlenmesine katkı sağlamıştır.

Anahtar Kelimeler: Sinop limanı, Osmanlı Devleti, Rusya, liman, tersane, gemi.

DEPARTMENT OF HISTORY
INSTITUTE OF SOCIAL SCIENCES
KAHRAMANMARAŞ SÜTÇÜ İMAM UNIVERSITY

ABSTRACT

MA THESIS

SİNOP HARBOR IN THE 18th CENTURY

Duygu KOL

Supervisor : Prof. Dr. Faruk SÖYLEMEZ
Year : 2017, Pages: 100 + X
Jury : Prof. Dr. Faruk SÖYLEMEZ (Chairperson)
: Prof. Dr. Ahmet GÜNDÜZ (Member)
: Assist. Prof. Dr. Hasan ARSLAN(Member)

The Ottoman Empire attaches importance to maritime since its establishment due to its strategic position. He has actively used the harbors and shipyards located in the country and has ensured dominance in the seas in a short time. Since the seas require a strong naval force to be able to command the seas, all the shipyards in the country have been assigned to the shipbuilding duty of the state. However, the dominance of the Ottoman State in the seas did not last long. The Ottomans had to struggle with many problems both inside and outside the country until the 18th century, and during this period Ottoman maritime also declined. In the 18th century, the Ottoman Empire needed a strong naval force, particularly in the struggles it had with Russia. During this period Sinop became an important place for the Ottoman State both with its harbor and shipyard. During the Ottoman-Russian wars during the 18th century, Sinop Port became the most active port in the Black Sea. The proximity of the Port of Sinop to the northern regions of the country ensured that the military, supplies and ammunition made here would be a busy harbor. At the same time, during this period, Sinop Port was used as

the base of the Ottoman navy. Sinop Shipyard, located next to Sinop Harbor, provided great benefits for the development of the Ottoman naval ship. In the 18th century, studies were initiated for the renovation of the Ottoman naval ship, and some of the shipyards were partially or wholly unused for a long time in the country. One of the shipyards operating in this period was Sinop Shipyard. Sinop Shipyard has built many ships for the Ottoman navy. In this period, Sinop was the third largest shipyard of the Ottoman State in terms of shipyard capacity and the vessels built here contributed to the strengthening of the Ottoman maritime and naval base.

Key Words: Port of Sinop, Ottoman Empire, Russia, port, shipyard, ship



ÖN SÖZ

Osmanlı Devleti tarihi süreç içerisinde her zaman denizciliğe ve donanmaya büyük önem vermiştir. İlk kurulduğu yıllarda çevresinde bulunan denizci beyliklerin donanmasından yararlanmış daha sonra kendi bahriye teşkilatını oluşturmuştur. Osmanlı Devleti'nin tam anlamıyla denizlerdeki hakimiyeti XVI. yüzyılda gerçekleşmiştir. Bu yüzyıldan itibaren ülkede bulunan gerek limanlar gerekse tersaneler Osmanlı denizciliğinin gelişmesine büyük katkı sağlamıştır. Osmanlı Devleti'nin denizcilik alanında gelişmesini ve denizlerdeki hakimiyetini tam olarak izah edebilmek için XVIII. yüzyılda Sinop Limanı'nın incelendiği araştırmanın giriş bölümü olan birinci bölümünde, Osmanlı denizciliğinin kökenlerini oluşturan Türk denizcilik tarihinin geçirdiği süreç ve Osmanlı Devleti'nde denizciliğin başlangıcı ve gelişimi, ana hatlarıyla incelenmeye çalışılmıştır. Ayrıca tarihi süreç içerisinde Osmanlıların denizlerdeki başarısızlıkları ve denizlerde gerilemenin nedenleri üzerinde de durulmuştur.

XVI. yüzyılın ilk yıllarından itibaren denizlerdeki faaliyetleri ile dikkat çeken Osmanlı Devleti'nin denizcilik anlayışının temelinde, Anadolu Türk Beylikleri ve Anadolu Selçuklu Devleti'nin denizcilik faaliyetleri bulunmaktadır. Bu nedenle araştırmanın ikinci bölümünde, Karadeniz'de bir liman ve ticaret şehri olan Sinop'un tarihi seyir içindeki önemini belirtmek amacıyla coğrafi konumu ve Osmanlı Devleti'ne kadar geçirdiği evreler ana hatlarıyla incelenmiştir. Ayrıca asıl konumuzu teşkil eden Sinop Limanı'nın da yine tarihi seyir içindeki önemi özellikle XVIII. yüzyıl Osmanlı dönemi üzerinde durularak incelenmeye çalışılmıştır.

Üçüncü bölümde, XVIII. yüzyılda Osmanlı Devleti'nin içinde bulunduğu siyasi karışıklarla beraber esas olarak Rusya ile ilişkileri incelenmiştir. Sinop Limanı'nın bu dönemde Rusya ile gerçekleştirilen dört büyük savaş üzerinden Osmanlı Devleti'ne sağladığı yararlar belirtilmiştir. Sinop Limanı Osmanlı Devleti ve Rusya arasında meydana gelen 1711 Prut Savaşı, 1736-1739, 1768-1774, ve 1787-1792 Osmanlı-Rus savaşlarında önemli bir rol oynamıştır. Bu dönemde Sinop Limanı'ndan ülkenin kuzeyinde bulunan başta Kırım olmak üzere diğer bölge ve kalelere gönderilen erzak, mühimmat ve asker yardımları arşiv vesikalarına dayanılarak incelenmeye çalışılmıştır.

Dördüncü bölümde, Sinop Limanı'nın hemen yanında bulunan ve tarih boyunca önemini hiç yitirmeyen, Osmanlı denizciliğinin gelişmesine ve donanmanın

güçlenmesine büyük katkı sağlayan Sinop Tersanesi'nin tarihi süreçte geçirdiği evreler ana hatlarıyla incelenmiştir. Bu bağlamda Sinop Tersanesi'nde inşa edilen gemiler ve bu gemilerin inşasında kullanılan malzemenin temini konusu arşiv belgelerine dayanılarak incelenmeye çalışılmıştır. Tersanedeki inşa faaliyetlerini tam olarak izah edebilmek amacıyla tersane yönetimi de ana hatlarıyla incelenmiştir.

Beşinci bölümde, XVIII. yüzyılda Sinop Tersanesindeki gemi inşa faaliyetleri nedeniyle limanın temizlenme çalışmaları arşiv vesikalarına dayanılarak incelenmeye çalışılmıştır.

Tarih alanında yapılan tüm çalışmalar gibi bu çalışmanın da temel yöntemi kaynak araştırması ve taraması olmuştur. Bu çalışmanın hazırlanma aşamasında İslam Araştırmaları Merkezi Kütüphanesi, İstanbul Beyazıt Devlet Kütüphanesi, İstanbul Üniversitesi Merkez Kütüphanesi ve İstanbul Başbakanlık Osmanlı Arşivi'nde çalışmalar yapılarak gerekli kaynaklara ve vesikalara ulaşılmıştır.

Telif ve tetkik eserler dışında, Başbakanlık Osmanlı Arşivi'nde yapılan çalışmalar sonucunda, Cevdet tasnifinin Askeriye, Bahriye, Belediye, Maliye, Nafia, Hatt-ı Hümayûn, Eyalet-i Mümtaze ve Ali Emiri tasnifinin Sultan III. Mustafa ile Sultan I. Abdülhamid fonları incelenmiş ve XVIII. yüzyılda Sinop Limanı ile ilgili çok sayıda belgeye ulaşılmıştır. Yapılan diğer tasnif taramaları sonucunda daha çok XIX. yüzyıla ait bilgilere rastlanmış ya da konu ile ilgili bir belgeye rastlanamamıştır.

Bu çalışmanın hazırlanması aşamasında yapılan arşiv ve kütüphane çalışmalarında, katalog ve bilgisayar taraması kolaylığı sayesinde hiçbir zorlukla karşılaşılmamıştır. Özellikle çalışmalarımın büyük çoğunluğunu geçirdiğim İslam Araştırmaları Merkezi Kütüphanesi gerek kaynak açısından gerekse bu kaynaklara ulaşım açısından çok donanımlı bir yer olması çalışmalarına kolaylık sağlamıştır. Sağladıkları yardımlardan dolayı kütüphane çalışanlarına teşekkürü borç bilirim.

Tez yazım süresince Başbakanlık Osmanlı Arşivi katalog taramasında ve diğer kütüphanelerde yaptığım araştırmalarda yardımcı ve destek olan değerli arkadaşım Ebubekir AL'a çok teşekkür ederim. Belgelerin transkripsiyon edilmesinde desteklerini esirgemeyen değerli arkadaşım Asthy Rahman Bakr'a teşekkürlerimi sunarım. Ayrıca sevgili ailem ve tez yazımı boyunca her türlü desteğini benden esirgemeyen sevgili eşim Bulut KOL'a sonsuz minnetlerimi ifade etmek isterim.

Bu araştırma boyunca beni yönlendiren ve cesaretlendiren, elinden gelen hiç bir yardımı esirgemeyen, bilgi, tecrübe ve düşüncelerinden istifade ettiğim özellikle

Osmanlı Arşiv Vesikalarının teze işlenmesi konusunda derin bilgilerinden istifade ettiğim değerli hocam ve tez danışmanım Prof. Dr. Faruk SÖYLEMEZ'e sonsuz teşekkürlerimi arz ederim.

Duygu KOL

Mayıs-2017



İÇİNDEKİLER

ÖZET.....	I
ABSTRACT.....	III
ÖN SÖZ.....	V
İÇİNDEKİLER	VIII
KISALTMALAR	X
1. GİRİŞ.....	1
1.1. Osmanlı Devleti'nde Denizciliğin Gelişimi Ve XVIII. Yüzyılda Sinop Limanı'nın Osmanlı Denizciliğine Katkısı	1
2. TARİHİ SÜREÇ İÇİNDE SİNOP ŞEHİRİ VE LİMANI	8
2.1. Sinop Adı.....	8
2.2. Sinop'un Coğrafi Yapısı.....	9
2.3. Türk Hakimiyeti Öncesinde Sinop.....	11
2.4. Selçuklular Döneminde Sinop	14
2.5. Pervaneoğulları Beyliği Döneminde Sinop	16
2.6. Candaroğulları Beyliği Döneminde Sinop	18
2.7. Osmanlı Devleti Döneminde Sinop	20
2.7.1. Osmanlı İdaresinde Sinop Limanı.....	24
3. XVIII. YÜZYIL OSMANLI-RUS SAVAŞLARINDA SİNOP LİMANI	27
3.1. XVIII. Yüzyılda Osmanlı Devleti'nin Durumu	27
3.1.1. Osmanlı-Rus İlişkileri	29
3.2. XVIII. Yüzyıl Osmanlı-Rus Savaşlarında Sinop Limanı'nın Rolü	32
3.2.1. 1711 Osmanlı-Rus Savaşı (Prut Savaşı).....	33
3.2.2. 1736-1739 Osmanlı-Rus Savaşı.....	35
3.2.3. 1768-1774 Osmanlı-Rus Savaşı.....	39
3.2.4. 1787-1792 Osmanlı-Rus Savaşı.....	42
3.3. Savaşlarda Asker, Erzak Ve Mühimmat Nakli İçin Kiralanan Gemilerin Finansmanı	47
4. XVIII. YÜZYILDA SİNOP TERSANESİ VE GEMİ YAPIMI	50

4.1. XVIII. Yüzyılda Karadeniz’de Osmanlı Devleti’nin Durumu	50
4.2. Osmanlı Devleti’nde Tersanenin Tarihi Gelişimi ve XVIII. Yüzyılda Sinop Tersanesi	52
4.2.1. Tersane Çalışanları Ve Yönetimi	57
4.2.1.1. Donanma Ricali	58
4.2.1.2. Tersane Ricali	59
4.2.1.3. Tersane Halkı	59
4.3. XVIII. Yüzyılda Sinop Tersanesi’nde İnşâ Edilen Gemiler ve Gerekli Malzemeler	60
4.3.1. Gemi Yapımı İçin Gerekli Malzemenin Karşılanması	60
4.3.1.1. Malzeme Nakli İçin Kiralanan Gemilerin Finansmanı	66
4.3.2. Gemi İnşası	67
4.3.2.1. İnşâ Edilen Gemilerin Finansmanı	72
4.3.2.2. Sinop Limanı’nın Temizlenmesi	73
SONUÇ ve ÖNERİLER	74
KAYNAKÇA	76
EKLER	84
ÖZ GEÇMİŞ	

KISALTMALAR

AE. SSLM.III	: Ali Emiri Sultan III. Süleyman
AE. SMST.III	: Ali Emiri Sultan III. Mustafa
AE. SABH.I	: Ali Emiri Sultan I. Abdülhamid
age.	: Adı geçen eser
agm.	: Adı geçen makale
bk.	: Bakınız
BOA	: Başbakanlık Osmanlı Arşivi
C.	: Cilt
C.AS	: Cevdet Askeriye
C.BH	: Cevdet Bahriye
C.BLD	: Cevdet Belediye
C.ML	: Cevdet Maliye
C.MTZ	: Cevdet Eyalet-i Mümtaze
C.NF	: Cevdet Nafia
HH.	: Hatt-ı Hümayûn
çev.	: Çeviren
Dz. Kuv. K	: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı
DİA	: Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi
ed.	: Editör
haz.	: Hazırlayan
İA.	: İslam Ansiklopedisi
No.	: Numara
OTAM	: Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi
S.	: Sayı
s.	: Sayfa
ss.	: Sayfa Sayısı
TTK	: Türk Tarih Kurumu
yay. Haz.	: Yayına hazırlayan

1. GİRİŞ

1.1. Osmanlı Devleti'nde Denizciliğin Gelişimi Ve XVIII. Yüzyılda Sinop Limanı'nın Osmanlı Denizciliğine Katkısı

Osmanlı denizciliği 1347 yılında Karesi Beyliği'nin Osmanlı Devleti sınırlarına dahil edilmesiyle başlamıştır. Ancak bunun öncesinde Osmanlı Devleti'nin denizlerle ilk tanışması Orhan Bey zamanında olmuştur. Osmanlı Devleti, 1327 yılında İznik kuşatması sırasında Karesi Beyliği'nden yardım istemiş ve aynı yıl Karamürsel'de ilk Osmanlı tersanesi kurulmuştur. Bu dönemde denize kıyısı olup donanması bulunan ve Osmanlı idaresine alınan Türk beyliklerinin tersanelerinden de yararlanılmıştır.¹ Kurulduğu bölge itibariyle bir kara beyliği olan Osmanlı Devleti zaman içerisinde yaptıkları fetihler sonucu sınırlarını Marmara ve Rumeli'ne kadar genişletmiş ve denizlere dayandırmıştır. Artık denizlere yönelmesi mecbur olan Osmanlı Devleti, denizcilik bilgi ve tecrübesini sürekli arttırmaya çalışmıştır. Bu bağlamda Osmanlılar ilk olarak Batı Anadolu sahillerinde kurulmuş olan denizci beyliklerden donanma ve denizcilikte yararlanma yoluna gitmişlerdir.²

Osmanlı Devleti, 1347 yılında Karesi Beyliğini sınırlarına katmakla birlikte denizlere ulaşmıştır. Böylece ilk defa ciddi bir şekilde donanmaya ihtiyaç duyan Osmanlılar, bu tarihten sonra kuvvetli bir donanma kurma çabasına girişmişlerdir.³ Osmanlı Devleti'nin zaman içinde yaptığı fetihlerle Ege Denizi, Karadeniz kıyıları ve Akdeniz sahilindeki memleketler ülke sınırlarına dahil edilmiş ve bununla beraber deniz gücüne ve donanmaya duyulan ihtiyaç da artmıştır.⁴ Osmanlılar ilk donanma kurma çalışmalarında her ne kadar kendisine öncülük eden denizci beyliklerden yararlanmış olsalar da o dönemde Anadolu Türk beyliklerinin deniz güçleri ve tecrübeleri Venedik ve Ceneviz gibi denizci devletlerde mücadele edecek kuvvette değildi. Bu sebeple Osmanlı Devleti denizcilik faaliyetlerine tümüyle yeniden başlamak zorunda kalmıştır.⁵ Bu sebeple Osmanlıların ilk yıllarda oluşturdukları deniz kuvvetleri bir savaş donanmasından ziyade bir akın donanması hüviyetine sahipti.⁶ Çünkü Osmanlı

¹ Ali İhsan Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezaretinin Kuruluşu (1789-1867)*, Ankara 2001, s. 6.

² İdris Bostan, *Osmanlılar ve Deniz, Deniz Organizasyonu, Teşkilat, Gemiler*, İstanbul 2007, s.3.

³ İdris Bostan, *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, İstanbul 2006, s.14.

⁴ Gencer, *age.*, s. 6.

⁵ İdris Bostan, *Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri*, İstanbul 2005, s.21.

⁶ Gencer, *age.*, s.8.

Devleti'nin kuruluş aşamasındaki donanması sadece nakliye niteliğinde ve kara kuvvetlerine yardım edebilecek bir güçte bulunuyordu.⁷

Osmanlı Devleti'nin modern bir devlet anlayışı ile denizlere yönelik teşkilatlanması Yıldırım Bayezid döneminde gerçekleşmiştir. Bu dönemde devletin sınırları Ege Denizine ulaşmış ve böylece denizlerde ilk Osmanlı donanması faaliyetleri başlamıştır. Osmanlı Devleti'nin denizlere açılmasında ilk hareket noktası Gelibolu olmuştur. Devletin ciddi bir deniz politikası gütmesi gerektiğini ilk fark eden padişah olan Yıldırım Bayezid, boğazların askeri ve iktisadi bakımdan öneminden dolayı Marmara kıyıları ve Çanakkale Boğazından oluşan bölgeyi elinde tutabilmek için Gelibolu'da bir deniz üssü kurmak üzere 1390'da Saruca Paşa'yı Kaptanıderyalık görevine getirmiştir.⁸ 1390 yılında Gelibolu'da başlatılan büyük donanma inşası 11 yıl gibi bir süre sonunda tamamlanmış ve 1401 yılında denize indirilmiştir.⁹ Gelibolu Limanı'nın tamamlanmasıyla deniz üssü İzmit'ten Gelibolu'ya taşınmış ve böylece boğazlara giriş-çıkışlar kontrol altına alınmış ve Çanakkale Boğazı'ndan izinsiz geçilemeyeceği yabancı devletlere fiilen kabul ettirilmiştir. Ayrıca Gelibolu'da bulunan deniz üssü Osmanlıların Balkanlara açıldığı ilk kapı ve hareket üssü olması açısından da önemlidir.¹⁰

Fatih Sultan Mehmet ve II. Bayezid döneminde de donanmada önemli gelişmeler olmuştur. Fatih Sultan Mehmet'in İstanbul'u fethi sonrasındaki ilk yıllarda Kadırga Limanı tersane olarak kullanılmıştır. Daha sonra Haliç'in Aynalıkavak semtinde Galata tersanesinin inşa edilmesiyle hem gemi inşa kapasitesi artmış hem de gemi teknolojisinde yeni açılımlara sebep olmuştur.¹¹ İlk Osmanlı tersanesini kuruluşunda Akdeniz dünyasının en ünlü deniz imparatorluğu Venedik'in örnek alındığı anlaşılmaktadır.¹² Çünkü Venedik tersanesi dönemin en ünlü tersanesi olarak tanınıyordu.¹³ İstanbul'un fethi Osmanlı deniz politikalarının daha uzak denizlere yöneldiği ve iç denizlerdeki mücadelenin açık denizlere taşındığı bir dönemin

⁷ İdris Bostan, "Kadırga'dan Kalyon'a XVII. Yüzyılın İkinci Yarısında Osmanlı Gemi Teknolojisinin Değişimi", *Osmanlı Araştırmaları XXIV., The Journal Of Ottoman Studies*, İstanbul 2004, s.2.

⁸ Bostan, *Beylikten İmparatorluğa*, s. 13-33.

⁹ Hayati Tezel, *Anadolu Türklerinin Deniz Tarihi*, İstanbul 1973, s. 64.

¹⁰ Bostan, *Osmanlılar ve Deniz*, s. 4-5.

¹¹ İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire*, Ankara 2003, s. 3.

¹² Tezel, *age.*, s. 60.

¹³ İdris Bostan, "Gemi Yapımcılığı ve Osmanlı Donanmasında Gemiler", *Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi I*, İstanbul 2009.s.25.

başlangıcı olmuştur. Fatih zamanında denizcilik adına büyük gelişmeler kaydedilmiş Ege'de ve Karadeniz'de Venedik ve Cenevizlilere karşı savunma odaklı değil tamamen saldırı stratejisi ile hareket edilmiştir. Bu dönemde Osmanlı donanması Karadeniz ve Ege'de faal bir rol oynamış ve Osmanlı deniz gücünün gelişimine önem verilmiştir. Ayrıca Fatih Sultan Mehmet'e "sultan-ı berr u bahr" (kara ve denizlerin sultanı) unvanı verilmiştir ve bu dönemden sonra Osmanlı Devleti'nin denizlerde giriştikleri yoğun fetihler Osmanlı deniz imparatorluğunun kuruluşunu başlatmıştır.¹⁴ Yine Fatih Sultan Mehmet zamanında Karadeniz sahillerinin ve Trabzon Rum İmparatorluğu'nun Osmanlı topraklarına katılması ve Kırım seferi ile Kefe başta olmak üzere bazı mühim kaleler Cenevizlilerden alınmıştır. Böylece Karadeniz'in bir Türk gölü olması yolunda önemli adımlar atılmıştır.¹⁵

II. Bayezid dönemine gelindiğinde Osmanlı donanmasının hareket tarzı değişmiştir. Kuruluş yıllarında daha çok nakliye ve kara kuvvetlerinin yardımcı unsuru olan Osmanlı donanması II. Bayezid'in denizciliğe verdiği önem ile artık denizcilik esaslarına göre hareket eden bir yapıya kavuşmuştur.¹⁶ Bu dönemde Osmanlı Devleti Akdeniz'e yönelmiş ve deniz politikası doğrultusunda bir taraftan tersaneler geliştirilmiş bir taraftan da gemiler inşa edilmiştir. Karpat ve Toros dağlarının Osmanlı egemenliğine girmesiyle birlikte dağlardan getirilen kereste ile II. Bayezid'in arzu ettiği açık deniz filosunun temelleri atılmaya başlanmıştır.¹⁷ Ayrıca Osmanlı Devleti'nde bu dönemden itibaren kudretli donanma komutanlarının varlığı görülmüştür.¹⁸ Türk korsanı olan Kemal Reis'in II. Bayezid'in padişahlığı sırasında devlet hizmetine girmesi ile Osmanlı donanması Batı Akdeniz sularında da görülmeye başlanmış ve bu yüzyılın sonlarında artık Ege Denizi ve Doğu Akdeniz üzerinde büyük ölçüde egemenlik kurulmuştur.¹⁹ Bu dönemde Osmanlı donanması sayıca Akdeniz'in en kuvvetli donanmasına sahip Venedik donanmasını geçmiş olsa bile hala yeterince tecrübeli denizcilere sahip olamamıştır.²⁰ Osmanlı donanmasının gelişmesi için gemi inşasına

¹⁴ Bostan, *Beylikten İmparatorluğa*, s. 17-18.

¹⁵ Gencer, *age.*, s.8.

¹⁶ Şenay Özdemir, "Osmanlı Donanmasının Bir "Seyir Defteri" ve XVIII. Yüzyıl Osmanlı Denizciliğine İlişkin Bazı Gözlemler", *Tarih Araştırmaları Dergisi*, C. 24, S. 37, Ankara 2005, s. 134.

¹⁷ Gencer, *age.*, s. 7.

¹⁸ Bostan, *Beylikten İmparatorluğa*, s. 22.

¹⁹ Özdemir, *agm.*, s. 134.

²⁰ Bostan, *Beylikten İmparatorluğa*, s.22.

önem veren II. Bayezid döneminde Yavuz Sultan Selim'in saltanatına kadar tersanede büyük bir değişiklik yapılmamıştır.²¹

Yavuz Sultan Selim döneminde ise Sultan Selim'in karadaki başarılarının yanında denizlerde de güçlü olmayı istemesi üzerine Veziriazam Mehmet Paşa'nın gayretiyle tersane ve donanma işlerine önem verilmiştir. Osmanlı donanmasının geliştirilmesi amacıyla Haliç'teki mevcut tersane Galata'dan Kağıthane'ye kadar genişletilmiş ve çok sayıda gemi tezgahı kurulmuştur. Sadrazam Piri Mehmet Paşa ve çok sayıda devlet ricalinin de inşasıyla yakından ilgilendiği Galata tersanesi 1515 yılında tamamlanmıştır.²² Bu dönemde inşa edilen Galata tersanesi, Osmanlı Devleti'nin yıkılışına kadar donanmanın inşa ve idari merkez üssü olarak hizmet vermiştir. Yavuz Sultan Selim döneminde yapılan bu faaliyetler Kanuni Sultan Süleyman dönemine kadar devam etmiştir ve Rodos seferi hazırlıkları da burada tamamlanmıştır.²³

Kanuni Sultan Süleyman Osmanlı padişahları içinde denizlerin önemini en fazla idrak eden padişah olmuştur ve kara siyasetine verdiği önem kadar deniz siyasetine de önem vermiştir. Osmanlı Devleti'nde değerli donanma adamları yetişmiş ve donanma çalışmaları her geçen yüzyılda daha da gelişmiştir. Osmanlı deniz gücü Kanuni Sultan Süleyman döneminde doruk noktasına ulaşmıştır. Osmanlı donanmasının en şanlı zaferleri bu dönemde yaşanmıştır. Kanuni Sultan Süleyman; Barbaros Hayrettin Paşa, Turgut ve Kılıç Ali Reis gibi denizcilerin Osmanlı Devleti himayesindeki faaliyetleriyle Karadeniz ve Kızıldeniz'den sonra Akdeniz'i de bir Türk gölü haline getirmiştir. 1534 yılında Barbaros Hayrettin Paşa'nın Osmanlı Devleti'nin hizmetine girmesi ile Osmanlı donanması altın çağlarını yaşamaya başlamıştır. Barbaros Hayrettin Paşa, Osmanlı donanmasındaki önemini Türk denizcilik tarihinin en parlak zaferi olan Preveze deniz savaşında göstermiştir. Osmanlı denizciliği için bir dönüm noktası olan 1538 Preveze deniz savaşı Barbaros Hayrettin Paşa'nın ve Osmanlı donanmasının en önemli zaferi olarak tarihe geçmiştir.²⁴ Bu dönemde gerçekleşen 1538 Preveze ve 1560 Cebre zaferleriyle Doğu Akdeniz'de tam bir hakimiyet sağlanmış ve Osmanlı donanmasının gücü Akdeniz dünyasında kendisini kabul ettirmiştir.

Osmanlı donanmasında meydana gelen bu gelişmelerde ülkedeki zengin yerel kaynaklardan oldukça fazla bir şekilde yararlanılmıştır. Ayrıca Akdeniz coğrafyasında

²¹ Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı*, s. 3.

²² Bostan, *Beylikten İmparatorluğa*, s.26.

²³ Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı*, s. 4.

²⁴ Bostan, *Beylikten İmparatorluğa*, s. 28.

hakimiyet mücadelesi çerçevesinde meydana gelen mücadelelerde Venedik ve İspanya gibi batılı devletler ve Hristiyan dünyasıyla çatışmalar da her iki tarafın denizcilik ve donanma tecrübelerini paylaşma imkanı sağlamıştır. Bunun sonucunda elde edilen gemi ve silah teknolojisi ve denizcilik ilim ve stratejileri Osmanlı donanmasının gelişmesinde etkili olmuştur.²⁵

Kanuni Sultan Süleyman'dan sonra gelen hükümdarlar denizciliğe yeteri ilgiyi göstermedikleri için Osmanlı denizciliği gerilemeye başlamıştır. Bunun sonucu olarak ilk yenilgi 1571'deki İnebahtı Deniz Savaşı'nda alınmıştır. Bu savaşta Osmanlı donanmasının büyük bir kısmı Haçlı donanması tarafından yok edilmiştir.²⁶ Ancak bu dönemde kısa zaman içinde yeniden bir deniz kuvveti meydana getirilmiş ve bu da denizciliğin Türklerde kökleşmiş olduğunu göstermiştir.²⁷

Osmanlı denizciliği XVIII. yüzyılın özellikle ikinci yarısında denizcilik mesleği ile hiç ilgisi bulunmayan kişilerin yönetiminde gerilemeye başlamıştır. Denizciliğin yükselme devrinde Akdeniz'i tamamıyla kontrol altında bulunduran Osmanlı donanmasının bu dönemde sadece adı kalmıştır. Bu dönemde donanmaya ait bütün kanunnameler terk edilmiş ve Kaptan-ı Deryalığa tayin edilen kimseler genellikle denizcilikten anlamayan kişiler olmuştur. Neticede Osmanlı donanması Avrupa deniz kuvvetleriyle boy ölçüşecek gücünü kaybetmiştir. Sonuç olarak 1769-1774 Osmanlı-Rus savaşı bu Osmanlı denizciliğinin ne derece geri kaldığının belirgin bir örneği olmuştur.²⁸ Özellikle Osmanlı donanmasının Ruslar tarafından 1770 yılında Çeşme'de yakılması Osmanlı denizcilik tarihinde 1571 yılında yaşanan İnebahtı yenilgisinden sonra yaşanan ikinci büyük felaket olmuş ve bu durum Osmanlı devlet adamlarını Osmanlı Bahriyesi'nin modernleşmesi gerektiği konusunda uyarıcı rol oynamıştır.²⁹ Osmanlı Devleti'nde bu gerilemesinin sonrasında ıslahat çalışmaları başlamıştır. Tersaneler yeniden düzenlenerek çağın tekniğine uygun gemi inşa edebilecek duruma getirilmeye çalışılmıştır. Bunun yanı sıra çağdaş bilgilerle donatılmış deniz subayları yetiştirilmek üzere 1773 yılında Mühendishane-i Bahri Hümâyûn adıyla batılı tarzda

²⁵ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, Ankara 1984, s. 396-397.

²⁶ Süleyman Nutki, *Muharebat-ı Bahriye-i Osmaniye (Osmanlı Deniz Savaşları)*, İstanbul 1993, s. 34-36.

²⁷ Necmettin Olgaç, *Türk Denizciliğine Umumi Bir Bakış*, İstanbul 1952, s. 19.

²⁸ Enver Ziya Karal, "Selim III. Devrinde Osmanlı Bahriyesi Hakkında Vesikalar", *Tarih Vesikaları Dergisi*, C. I, S. III, İstanbul 1941, s. 203.

²⁹ İdris Bostan, "Osmanlı Bahriyesinin Modernleşmesinde Yabancı Uzmanların Rolü (1785-1819)", *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi*, S. 35, İstanbul 1994, s. 177.

okul açılmıştır.³⁰ III. Selim'in tahta çıkmasıyla birlikte donanmada bilinçli ıslahat politikaları izlenmeye başlanmıştır. Harp gemileri yeni sisteme göre düzenlenmiş, Akdeniz, Karadeniz ve Marmara gibi mahallerde bulunan gemi yapım alanları canlandırılmıştır.³¹ Uzun süre tamamen veya kısmen kullanılmayan İstanbul, Bodrum, Gemlik, Kal'a-i Sultaniyye (Çanakkale), Midilli, Sinop, Rodos, Ereğli, Limni, Kıbrıs, Kemer, Kalas, Silistire ve Sohum tersaneleri faaliyete başlamıştır.³²

III. Selim döneminde denizciliğe verilen önem zirveye çıkmıştır. Bu dönemde başlayan bahriye eğitimi ve tersane işlerinin düzenlenmesi daha sonra da bütün hızıyla sürdürülmeye çalışılmış ve özellikle II. Mahmut döneminde Osmanlı tersanelerinde dönemin en büyük gemileri inşa edilmeye başlanmıştır. Gerek III. Selim ve gerekse II. Mahmut'un hatt-ı hümayûnları bu gelişmeleri en iyi yansıtan belgelerdir.³³

Osmanlı denizciliğinin gerilemeye başlaması ve bu durum karşısında Osmanlı Devleti'nin ıslahat çalışmaları sonucu Karadeniz kıyısında tek doğal limana sahip olan Sinop, Osmanlı Devleti için büyük bir avantaj olmuştur. Osmanlı Devleti güçlü bir donanmaya sahip olabilmek için bünyesinde bulunan tersanelerde XVI. yüzyılın sonlarında gemi inşa faaliyetlerine başlamış ve bu inşa faaliyetleri XIX. yüzyıla kadar devam etmiştir. Sinop'ta bulunan tersanede 1690 yılında 6 kalyon tezgahının birden kurulması XVII. yüzyılında sonlarından itibaren Sinop Tersane'sinin kapasitesi ve ne derece önem kazandığının önemli bir göstergesi olmuştur.³⁴

XVIII. yüzyılda III. Selim'in Avrupa tarzı bir ordu ve donanmaya sahip olma düşüncesi sonucu uzun müddet tamamen veya kısmen tatil olmuş bazı tersaneler yeniden faaliyete başlamıştır ve bu tersanelerden birisi de Sinop Tersanesi'dir. Sinop Tersanesi'nde XVI. ve XVII. yüzyılda kadırgalar üretilmişse de daha sonra XVIII. ve XIX. yüzyıllarda kalyonlar inşa edilmeye başlanmıştır. Sinop'ta gemi inşası esnasında

³⁰ Necmettin Olgaç, *Türk Deniz Tarihi Özeti*, İstanbul 1952, s. 111-116.

³¹ Gencer, *age.*, s. 22.

³² Karal, *agm.*, s. 204.

³³ Bostan, *Osmanlılar ve Deniz*, s. 61. Ayrıca III. Selim devrinin en mühim meselesi layihaların hazırlanmasıdır. Bu dönemde yazılan layihalarda da Osmanlı deniz gücünün iyileştirilmesi yönünde görüşler bulunmaktadır. Layihalarda yazılan konuları şöyle kısaca özetlemek mümkündür: Kara ve deniz askerlerinin ıslah edilmesi istenmiş ve mevcut ordu ıslah edilirken askerin toplanması dahil iyi bir disiplin verilmesine kadar hemen her şey teferruatına kadar yazılmıştır. bk. Mehmet Karagöz, "Osmanlı Devletinde Islahat Hareketleri ve Batı Medeniyetine Giriş Gayretleri (1700-1839)", *OTAM*, S. 6, 1995, s. 187.

³⁴ İbrahim Güler, *XVIII. Yüzyılın İlk Yarısında Sinop (İdari Taksimat ve Ekonomik Tarihi)*, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Doktora Tezi, İstanbul 1992, s. 236-238.

limanın doğal korunaklı olmasından dolayı herhangi bir düşman saldırısının olmaması ve Sinop ve civarının gemi yapımı için gerekli olan kereste, kendir gibi malzeme ve iş gücü açısından zengin olması Osmanlı Devleti'nin burada donanma için çok sayıda gemi inşası yapmasının en önemli nedenlerinden biri olmuştur.³⁵ Sinop ormanlarından temin edilen kereste Sinop'ta inşa edilen gemilerin kereste ihtiyacını karşıladığı gibi İstanbul'da yapılacak gemilerin de kereste ihtiyacını karşılamıştır.

Sinop, limanında bulunan tersanesi ile XVIII. yüzyılda Osmanlı denizciliğine katkı sağladığı gibi başta Kırım olmak üzere kuzeyde bulunan diğer bölgelere yakınlığından dolayı Osmanlı Devleti'nin önemli bir askeri üssü de olmuştur.³⁶

³⁵ Mehmet Ali Ünal, "XVI.-XVIII. Yüzyıllarda Sinop Tersanesi", *XIV. Türk Tarih Kongresi Bildirileri*, Ankara 2005, s. 911.

³⁶ Şerafettin Turan, "Karadeniz Ticaretinde Anadolu Şehirlerinin Yeri" *I. Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri*, Samsun 1988, s. 148.

2. TARİHİ SÜREÇ İÇİNDE SİNOP ŞEHİRİ VE LİMANI

2.1. Sinop Adı

Sinop adı tarih boyunca çok az değişikliğe uğrayarak günümüze kadar ulaşmıştır. Ancak ilk kez nereden türediği ve “Sinop” olarak son şeklini nasıl aldığı konusunda birçok değişik görüş ileri sürülmüştür. Sinop isminin menşei hakkındaki ileri sürülen bu görüşler zaman içinde çoğalmış ve birkaç harf değişikliği ile aslında birbirine benzer sözcükler ortaya çıkmıştır.

Sinop adının nereden geldiği ve nasıl türediği kesin olarak bilinmemektedir. Ancak Hitit kaynaklarında “Sinova” şeklinde geçtiği görülmektedir.³⁷ Hitit metinlerinde adı geçen Sinova’nın bugün ki Sinop olduğu yönünde filolojik kalıntılar bulunmuştur. Ancak arkeolojik verilerin yetersizliği nedeniyle Sinova’nın Sinop olduğunu kesin olarak söylemek mümkün değildir. Yine de Sinova’nın bugün ki Sinop şehri olduğu genel kabul görmektedir.³⁸ Hititlerden başka diğer bir yazılı kaynak olarak Helen kaynaklarına bakıldığında Sinop’tan “Sinope” adıyla bahsedildiği görülmektedir. Bu dönemde Sinope’nin güzel balık anlamına gelen S(wa)-in(a)-uwa sözcüklerinden türediği düşünülmektedir.³⁹ Bazı kaynaklar Sinop adının ilk söylenişinin “Sin” kökünden “Sinova” ya da “Sinavur” olarak kullanıldığının ileri sürmüşlerdir.⁴⁰ M.Ö VII. yüzyılda Miletoslular ticaret kolonisi olarak kullandıkları Sinop’a “Sinope” demişlerdir. O dönemde “Sinope” adında bir amazon kraliçesi olduğu ve Miletlerin bundan dolayı Sinop’a “Sinope” adını verdikleri görüşü de mevcuttur.⁴¹

“Sinope” sözcüğünün kökeni konusunda birçok varsayım türetilmiştir. Şehrin adını Yunan söylencelerine dayandıranlar olduğu gibi Asurların kullanımından ya da kaynağının Farsçadan geldiğini ileri sürenler de olmuştur. Yunan söylencelerine göre Eski Yunan mitolojisinde Yunan Irmak Tanrısı Sinope’nin şehre adını verdiği düşünülmektedir.⁴² Mitolojiye göre Zeus, Sinope’ye aşık olur her dileğini yerine getirmeye söz verir. Sinope’de Zeus’tan kendisine dokunmamasını ister. Bunun üzerine yeminine sadık kalan Zeus, Sinope’yi Karadeniz kıyılarına bırakır. Rivayete göre

³⁷ Sinan Cenbeloğlu-Mehmet Cenbeloğlu, *Sinop İli Yakın Çevre İncelemeleri*, Ankara 1972, s. 26.

³⁸ Yılmaz Yavuz, *Sinova-Sinope-Sinop*, İstanbul 2006, s. 27.

³⁹ Bilge Umar, *Türkiye’deki Tarihsel Adlar*, İstanbul 1993, s. 73.

⁴⁰ David Moore Robinson, “Eski Sinop”, *Dıranaz*, S. 20, Sinop 1937, s. 3.

⁴¹ Bekir Başoğlu, *Sinop İli Tarihi*, Ankara 1978, s. 7-8.

⁴² İbrahim Güner, Mustafa Ertürk, “Türkiye’de İl Merkezi Kent Adlarının Kaynakları Üzerine Bir Araştırma” *Muğla Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, S. 12, Muğla 2004, s. 52.

Zeus'un Sinope'yi Karadeniz kıyılarında bıraktığı yer bugün ki Sinop'un bulunduğu yerdir.⁴³ Bunlardan başka bir diğer görüş olarak Fars kaynaklarında ise şehrin adının "suyun göğsü" anlamına gelen Farsça "Sine-i âb" dan "Sinop" şekline çevrildiğidir.⁴⁴ Türkler devrinde Sinop adının "Sinap" olduğu ve daha sonra da "Sinop" olarak kullanılması, şehrin isminin Farsça olduğu iddiasını desteklemektedir.⁴⁵ Bu görüşlerin yanı sıra Sinop adının Asurların Ay Tanrısı olan "Sin" den geldiği görüşü de mevcuttur.⁴⁶

Sinop adının kökeni ile ilgili Ortaçağın batılı müelliflerinin de farklı görüşleri olduğu görülmektedir. Selçuklular döneminde Rusya'ya gitmek üzere Sinop'tan geçen seyyah Rubruquis, Sinop'tan "Sinopolis" olarak bahsetmiştir.⁴⁷ Romalılar da Sinop için "Sinope" kullanımının yanı sıra "Sinuessa" ve "Teum" adlarını kullanmışlardır.⁴⁸ Sinop şehri Fatih Sultan Mehmet döneminde de aşıklar adası anlamına gelen "Ceziretü'l-Uşşak" adıyla anılmıştır. Bu ismin geçtiği bir kitabe de Sinop müzesinde mevcuttur.⁴⁹

Sinop adıyla ilgili ileri sürülen bu çeşitli görüşlere rağmen Sinop isminin nereden geldiği hala kesin olarak bilinmemektedir.

2.2. Sinop'un Coğrafi Yapısı

Sinop, Karadeniz'e uzanmış bir yarımada üzerine kuruludur. Anadolu'nun en kuzey kıyısında yer alan Sinop aynı zamanda önemli bir liman şehridir. Batı Karadeniz'deki Küre Dağları Yöresinde yer almaktadır ve Küre Dağları kuzeye doğru gidildikçe platoya dönüştüğünden dolayı bu durum Sinop'a bir sahil şehri olma özelliği kazandırmıştır. Sinop, coğrafi konum olarak kuzeyinde Karadeniz, batısında Kastamonu, güneyinde Çorum ve doğusunda Samsun bulunur.⁵⁰ Karadeniz'deki önemli liman şehirlerinden biri olan Sinop, doğal yapısı ve coğrafi konumuyla antik çağlardan beri önemini korumuştur.

Sinop'un Karadeniz kıyılarında uygun şartları taşıyan tek, geniş ve doğal limanlara sahip olması tarihi önemini arttıran özelliklerinin en başında gelir. Sinop'un

⁴³ Azra Erhat, *Mitoloji Sözlüğü*, İstanbul 1993, s. 272.

⁴⁴ Başoğlu, *age.*, s. 7-8.

⁴⁵ S. Cenbeloğlu, M. Cenbeloğlu, *age.*, s. 16.

⁴⁶ Robinson, *agm.*, s. 3.

⁴⁷ Besim Darkot, "Sinop", *İslam Ansiklopedisi*, C. X, İstanbul 1967, s. 685.

⁴⁸ Mehmet Ali Ünal, *Osmanlı Devrinde Sinop*, Isparta 2008, s. 27.

⁴⁹ Başoğlu, *age.*, s. 6.

⁵⁰ İbrahim Atalay ve Kenan Mortan, *Türkiye Bölgesel Coğrafyası*, İstanbul 2006, s. 9-10.

kuzey ucunda bulunan İnce Burun Anadolu'nun en kuzey noktasıdır. İnce Burunun doğusunda yarımadaı parçalayan bir koy bulunur. Burası Akliman'dır. Sinop'un doğu ucunda ise Boztepe Yarımadası vardır. Boztepe Yarımadasını, Sinop Yarımadasına bağlayan dar kıstağın sağında ve solunda yer alan koylar, Sinop'a Karadeniz bölgesindeki tek doğal liman olma özelliği kazandırır. Boztepe Yarımadasının sağında ve solunda yani güneydoğu ve kuzeybatısında yer alan bu iki doğal liman iç liman ve dış liman olarak isimlendirilmişlerdir. Yarımadanın güneydoğusunda bulunan limana Büyük Liman (iç liman), kuzeybatısında bulunan limana ise Akliman (dış liman) adı verilmiştir.⁵¹ Boztepe Yarımadası iç limanın bütün rüzgarlardan korunmasını sağlar. Kuzeybatı bölgesinde bulunan dış liman ise fırtınalara açıktır ve iç liman kadar itibar görmez. Bundan dolayı aslında Karadeniz sahilinde bulunan tek doğal liman iç liman yani Büyük Limandır. İç liman ve dış limana halk arasında Büyük Liman ve Akliman yerine "Akdeniz" ve "Karadeniz" denilmiştir. Bunun nedeni ise, iç liman korunaklı olduğundan dolayı Akdeniz adı verilmiştir. Dış liman ise rüzgarlara açık olması ve kullanılmaya pek müsait olmadığından dolayı Karadeniz adı verilmiştir.⁵² Dış liman her ne kadar iç liman kadar rağbet görmese de Sinop, çifte limana sahip olma özelliği ile diğer Karadeniz sahil şehirlerinden ayrılır. Bu doğal limanlar Sinop'un girintili-çıkıntılı kıyılarında oluşan burunlar tarafından korunaklıdır, derindir ve demirlemeye müsait yapıdadırlar. Karadeniz kıyılarının hiçbir yerinde Sinop'taki kadar koy ve körfezlerle korunmuş limanlara rastlanmaz. Sinop Limanı'nın bu özelliklerinden dolayı tarihin en eski dönemlerinden itibaren önemi büyüktür.

Sinop, Orta Karadeniz bölümünün son yıllara kadar ulaşılması en güç kesimlerinden birisi olmuştur. Sinop'un doğu ve batısında bulunan dik kıyılar ve arka bölgesini çevreleyen yüksek dağlar Sinop ve çevresini Türkiye'nin en zor ulaşılabilir bölgelerinden birisi yapmaktadır. Çoğunlukla kıyıya dik inen dağlarla kaplı Karadeniz kıyılarında yer alan Sinop'ta bulunan doğal limanlar Sinop'un arka bölgelerden kopuk olması nedeniyle yeterince kullanılamamaktadır.⁵³ Ulaşımındaki bu sıkıntıdan dolayı Sinop, Anadolu'nun dış satım limanı olma özelliğinde daima Samsun'un gölgesinde kalmıştır.⁵⁴ Ancak buna rağmen doğu-batı, kuzey-güney yönünde uzayan ticaret yollarında hep bir uğrak merkez olmuştur ve liman faaliyetleri ve deniz ulaşımı

⁵¹ Başoğlu, *age.*, s.3.

⁵² Darkot, *agm.*, s. 683.

⁵³ Erdoğan Akkan, *Sinop Yarımadasının Jeomorfolojisi*, Ankara 1975, s. 8-9.

⁵⁴ Bilge Umar, *Paplagonia*, İstanbul 2007, s. 74.

günümüze kadar önemini korumuştur.⁵⁵ Sinop, uğrak bir ticaret merkezi olmasının yanı sıra iç kesimlerden gelen ticaret yollarının Karadeniz'e ulaşmasını sağlayan coğrafi konumu ve kalesiyle de aynı zamanda önemli bir askeri üs durumundadır. Kısacası Sinop, önemli coğrafi konumu ve sahip olduğu doğal korunaklı limanları ile ilk çağlardan beri Karadeniz'de bulunan önemli bir bölge olmuştur.⁵⁶ Sinop'ta oldukça sık bir orman yapısı vardır ve bu durum tarihin ilk çağlarından itibaren bölgenin ekonomik yapısında önemli rol oynamıştır. Kızılırmak Nehri'nin Karadeniz'e döküldüğü yerin batısında uzanan kıyı kesimi gerisindeki topraklar gemi yapımı için oldukça elverişlidir ve burada kolayca ihraç edilebilecek keresteler bol miktarda bulunmaktadır.⁵⁷ Ayrıca bu bölgelerden elde edilen odunların Küre Dağlarında bulunan bakır madeninin işletilmesi ile elde edilen cevherlerin eritilmesinde kullanıldığı da düşünülmektedir.⁵⁸

2.3. Türk Hakimiyeti Öncesinde Sinop

Sinop'un ne zaman ve kimler tarafından kurulduğu kesin olarak bilinmemektedir. Ancak coğrafi ve stratejik konumundan şehrin kuruluşu hakkında bir takım bilgiler çıkarmak mümkündür. Tarih boyunca denize yakın yerlerin yerleşim için önemli oldukları göz önüne alınacak olursa Sinop'un kuruluşunu daha ilk çağ yerleşimlerine kadar götürmek mümkündür.⁵⁹ Sinop'ta 1950'li yıllarda yapılan ilk önemli arkeolojik kazıların bulguları ve sonrasında yapılan kazı ve yüzey araştırmaları da Sinop'taki yerleşimin M.Ö. 2000 yılları öncesine dayandığını göstermektedir.⁶⁰

Sinop'un coğrafi konumunun yanı sıra fırtınalardan korunmuş doğal bir limanı, deniz tarafından liman bölgesi dışında yarımadaanın dik yarıları ile kuşatılmış olması ve özellikle karadan berzahı kesen bir sur bulunması Karadeniz kıyısında tarihin ilk zamanlarından itibaren dikkat çeken bir özellik olmuştur. Bu özelliklerinden dolayı Karadeniz'e hakim olmak isteyen milletler bu bölgeyi ele geçirmeyi arzulamışlardır. Sinop'ta hakimiyet kuran her millet de burada medeniyetlerinin izlerini bırakmıştır. Sinop ve çevresinde Paleolitik, Mezolitik ve Neolitik dönemlerdeki tarih hakkında

⁵⁵ Akkan, *age.*, s.7.

⁵⁶ Ş. Turan, *agm.*, s. 148.

⁵⁷ Strabon, *Coğrafya (Anadolu)*, İstanbul 1987, s. 16.

⁵⁸ Emin Baydil, *Gökırmak Havzasının Coğrafyası (Beşeri ve İktisadi Bakımdan)*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, İstanbul 1994, s. 72.

⁵⁹ Umar, *Paplagonia*, s. 74.

⁶⁰ Şevket Dönmez, "Yeni Arkeolojik Bulgular Işığında İÖ 2. Bin Yılda Sinop", *Belleten*, C. LXVIII, S. 251, Ankara 2005, s. 2.

yeterli araştırmalar yapılmadığından dolayı Sinop hakkında bu dönemlere ait ayrıntılı bilgi bulunmamaktadır. Ancak mevcut bazı kazı ve araştırmalar Sinop ve yakın çevresinin tarihini Kalkolitik çağdan itibaren başlatabilmektedir.⁶¹

Sinop, deniz kıyısında bir yerleşim yeri olduğundan dolayı tarih boyunca gemici milletlere merkezi bir yer olmuştur. İlk yerleşenleri sonradan başkaları takip etmiştir. M.Ö. XI. yüzyılda Pelasgoslardan olan seyyahlar boğazlardan geçerek Sinop üzerinden Trabzon'a gitmişlerdir. Bu tarihten sonra da Sinop'a Ege kavimleri gelmeye başlamıştır.⁶² Bundan başka Sinop'un Miletoslular tarafından kurulduğu ve burada bir deniz üssü inşa edildiği görüşü de mevcuttur.⁶³ M.Ö. VIII. yüzyıl ortalarında Sinop'a Anadolu'nun batısında gelen Miletoslu tacirler yerleşmiş ve şehri bir ticaret kolonisi haline getirmişlerdir.⁶⁴ O dönemde Milet, Anadolu'nun önemli bilim kültür ve ticaret merkezlerinden birisiydi. Miletler, Karadeniz sahilleri boyunca birçok koloni kurmuşlardır ve bu kolonilerin sayısı doksanı aşkındır.⁶⁵ Milet'ten gelen tacirler bir taraftan Anadolu üzerinden Mezopotamya, diğer taraftan da Karadeniz çevresiyle yaptıkları ticaret için Sinop'u önemli bir üs olarak kullanmışlardır. Aynı zamanda Sinop ve çevresinde bulunan sık ormanlardan elde ettikleri iyi cins çam keresteleri ile de donanmalarını güçlendirmişlerdir.⁶⁶ Bu dönemde Sinop önemli ölçüde değer kazanmıştır. Kırım'da gelerek İskenderun'a doğru güney yönünde ilerleyen yol ile doğudan gelen yol arasında bir kavşak noktası olmuştur.⁶⁷ Doğudan gelen kervanların son noktası, kuzeyden Kırım'a ve batıda Yunan şehirlerine yapılan ticarete de başlangıç noktası olmuştur.⁶⁸ Miletlerin M.Ö. 430 yılında Sinop'ta gümüş para bastırmaları da Sinop'un uzun süre Miletlerin egemenliğinde kaldığını ve burada güçlü bir yönetimlerinin olduğunu göstermektedir.⁶⁹ Miletlerin, Sinop'taki varlıkları zaman zaman kesintiye uğramıştır. Bunun nedeni ise Kırım'da yerleşik bulunan Kimmerlerin şehre yönelik akınları olmuştur.⁷⁰

⁶¹ Mehmet Öz, "Sinop", *DİA*, C. 37, İstanbul 2009, s. 252.

⁶² Cemil Özalp, "Sinop Tarihi Hakkında Bir Mütalaa", *Diranaz*, S. 7, Sinop 1936, s. 3.

⁶³ Strabon, *age.*, s.22.

⁶⁴ Şemsettin Günaltay, *Yakın Sark IV*, Ankara 1992, s. 28.

⁶⁵ Hasan Tarkan, "Tarihte Sinop", *Diranaz*, S. 49, Sinop 1941, s. 5.

⁶⁶ Darkot, *agm.*, s. 684.

⁶⁷ Galip Üstün, "Anadolu'dan Geçen Kadim Transit Yolları", *Diranaz*, S. 18, Sinop 1937, s. 4-5.

⁶⁸ Sir William Ramsay, "Anadolu'nun Tarihi Coğrafyası: Devlet Yolu", *Diranaz*, S. 17, Sinop 1937, s. 5.

⁶⁹ Ferid Dikmen, *Sinop Tarihine Ait Derleme Bilgiler*, İstanbul 1958, s. 6.

⁷⁰ Makridi, "Milattan Evvel Sinop", *Diranaz*, S. 48, Sinop 1941, s. 39.

M.Ö. 670 yılında Kimmerler Kafkaslar üzerinden gelip tüm Anadolu'ya yayılmışlardır. Kimmer istilasının sonucunda Sinop'ta Kimmer dönemi başlamıştır ve yine bu dönemde Kimmerler Sinop'u merkez olarak kullanmışlardır. Ancak Kimmerler daha sonra Lidyalılarla yaptıkları mücadeleler sonucunda bölgedeki hakimiyetlerini kaybetmişlerdir. Sinop bir müddet Lidya egemenliği altında kalmış ve bu dönemde Karadeniz'in en güvenilir ve işlek bir ticaret limanı olmuştur.⁷¹

M.Ö. VI. yüzyılın ortalarında İran'dan gelen Persler, Anadolu'daki Lidya egemenliğine son vermişlerdir. Bu tarihten sonra Sinop Pers hakimiyetinde İranlılara vergi veren serbest bir şehir olmuştur.⁷² M.Ö. 334-332 yıllarında Büyük İskender'in Pers ordularını mağlup etmesiyle Sinop bu sefer İskender İmparatorluğunun hakimiyeti altına girmiştir.⁷³ M.Ö. IV. yüzyılın sonlarında ise Pontus Krallığının kurulmasından sonra Sinop, Pontuslar tarafından ele geçirilmiş ve Pontus'un başkenti yapılmıştır.⁷⁴ Sinop, Pontus Krallığı zamanında en parlak dönemini yaşamıştır. Şehir, mimari eserlerle donatılmış ve ilk defa tersane inşa edilmiştir.⁷⁵ Sinop'taki Pontus varlığı M.Ö. 47 yılında Romalılar tarafından sona erdirilmiş ve Sinop'ta Roma İmparatorluğu dönemi başlamıştır.⁷⁶ Sinop, Roma İmparatorluğu sınırlarına dahil edildiği tarihten itibaren, İmparatorluğun ikiye bölüdüğü M.S. 395 yılına kadar geçen süre içinde onların yönetiminde kalmıştır. Bu tarihte de Sinop ve burada bulunan liman önemini korumuş ve ticaret devam etmiştir. Ancak Romalıların Ege ve Akdeniz yönüne önem vermeleri ve Ege'ye uzanan yolların Anadolu mallarını çevresine çekmesi Sinop ticaretinin azalmasına sebep olmuştur. Romalıların uyguladığı bu ticaret politikası Sinop'un zararına olmuştur.

395 yılında Roma İmparatorluğu'nun ikiye ayrılmasından sonra Anadolu'nun tamamı Bizans toprakları içinde kalmıştır. Sinop ise Bizans İmparatorluğu'nun idaresinde deniz ticareti ile Karadeniz'in başta gelen önemli bir ticaret merkezi

⁷¹ Nazmi Sevgen, *Anadolu Kaleleri I*, Ankara 1960, s.81.

⁷² Mehmet Ali Ünal, "Tahrir Defterlerine Göre Sinop Şehri", *İkinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri (Uluslararası I)*, 1-3 Haziran 1988, Samsun, s. 185.

⁷³ S. Cenbeloğlu, M.Cenbeloğlu, *age.*, s.16.

⁷⁴ Mehmet Özsait, "İlk Çağ Tarihinde Trabzon ve Çevresi" *Trabzon Tarihi Sempozyumu Bildirileri*, Trabzon 1999, s. 40.

⁷⁵ Darkot, *agm.*, s. 684.

⁷⁶ Ahmet Gökoğlu, *Paflagonya*, Kastamonu 1952, s.13.

olmuştur.⁷⁷ Bu tarihten itibaren Sinop, XII. yüzyıla kadar Türk fethi öncesinde bu devletin egemenliği altında önemini korumuştur.⁷⁸

2.4. Selçuklular Döneminde Sinop

1204 yılında Haçlı orduları İstanbul'u ele geçirmişler ve bundan sonra I. Andronikos'un torunları Aleksios ve David merkezi Trabzon olan bir devlet kurmuşlardır. Sinop'da David tarafından bu devletin sınırlarına dahil edilmiştir. Trabzon Rum Devleti'nin sınırları II. Aleksios Komnenos zamanında genişlemiş ve ferah içinde yaşamaya başlamıştır. Ancak bu devlet İznik merkezli diğer Rum devleti ile sorun yaşamaya başlayınca Sinop'un Türkler tarafından fethedilmesi kolaylaşmıştır.⁷⁹ Türkler 1018 yılından itibaren Anadolu'ya keşif hareketleri yapmaya başlamışlardır. Anadolu'ya yapılan bu keşif hareketleri ve Bizans'ı yıpratın seferlerin sayısı Malazgirt Savaşı'na doğru artmaya başlamıştır. Selçuklu Devleti ve Bizans İmparatorluğu arasında yapılan ve Bizans ordularının yenilgisi ile sonuçlanan Malazgirt Savaşı'ndan sonra ise Selçuklular Anadolu kentlerini ele geçirmeye başlamışlardır.⁸⁰ XI. yüzyılın sonlarında Anadolu'nun büyük bir bölümü Selçuklular tarafından fethedilmiştir. Ancak aralarında Sinop'un da bulunduğu bazı Karadeniz limanları Bizans egemenliğinde kalmıştır. Bununla birlikte Bizans ile komşu olan Selçuklu tüccarları Kırım'a gitmek istediklerinde Sinop Limanı'ndan yararlanabilmişlerdir.⁸¹

Türklerin Karadeniz kıyılarına ayak basmaları Selçuklu Devleti komutanlarından Emir Karatekin'in 1084 yılında Sinop'u fethetmesi ile gerçekleşmiştir. Anadolu kentlerini fetheden Selçuklu komutanlarından biri olan Emir Karatekin, Bizans hazinesine ait önemli miktarda altın ve gümüşün Sinop'ta olduğunu öğrenmiş, Çankırı ve Kastamonu'da bir beylik kurduktan sonra Sinop'u fethetmiştir.⁸² Ancak Sinop'taki ilk Türk egemenliği kısa sürmüştür.⁸³ Buna rağmen Selçuklu tüccarları Sinop Limanı'nı Kırım ile yaptıkları ticarete kullanmaya devam etmişlerdir.⁸⁴ 1211 yılına gelindiğinde

⁷⁷ Başoğlu, *age.*, s.69-74.

⁷⁸ Darkot, *agm.*, s. 684.

⁷⁹ Fatih Güldal, *Fetihten Osmanlılara Kadar Sinop Şehri Tarihi*, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Türk Tarihi Anabilim Dalı Ortaçağ Tarihi Bilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2003. s. 8.

⁸⁰ Öz, *agm.*, s. 253.

⁸¹ Darkot, *agm.*, s. 685.

⁸² Gencer, *age.*, s.3.

⁸³ Güldal, *agt.*, s. 4.

⁸⁴ Ünal, *Osmanlı Devrinde Sinop*, s. 30.

Selçuklu tahtına İzzettin Keykavus çıkmıştır. İzzettin Keykavus, Antalya limanı vasıtası ile ülkesinin Akdeniz'deki münasebetlerini düzene koymuştur. Bundan başka Karadeniz yolunu da güvence altına alması gerekmiştir. Çünkü sadece Anadolu'nun ihracatı değil milletlerarası kervan yolları ve ticaretin gelişmesi de Samsun ve Sinop Limanları'nın Türk hakimiyetinde bulunmasını gerektirmiştir. Bu gereklilikten dolayı İzzettin Keykavus, 1214 yılında Sinop'u ülkesinin topraklarına dahil etmiştir.⁸⁵ İzzettin Keykavus, Sinop'u fethettikten sonra kısa bir süre şehirde kalmış ve Sinop'u bir Türk-İslam beldesi haline getirmiştir. 1214 yılında Sinop'un da ele geçirilmesiyle birlikte Karadeniz'deki Türk denizciliği hızla gelişmeye başlamıştır. Sinop zaten denizcilik alanında ilerlemenin her türlü doğal imkana sahip bir şehirdir. Selçukluların burayı ele geçirmesiyle birlikte Hristiyan tüccarların yerini Türk tüccarlar almıştır ve Trabzon ve Samsun iskelelerinin yanı sıra Sinop'tan da ticaret gemileriyle Rusya'ya seferler başlamıştır.⁸⁶ Ayrıca bu dönemde Selçuklu egemenliğinde olan diğer şehirlerden yetenekli, güçlü, itibarlı ve zengin kişilerin seçilmelerini ve Sinop'a getirilmelerini sağlamıştır. Ayrıca Sinop'a idareciler, din ve bilim adamları atanmıştır. Sinop'taki bir kilise camiye çevrilmiş, zarar görmüş surlar ve burçlar onarılmış, savunulması daha kolay bir iç kale yapılmıştır. Böylece Selçuklu Devleti kuzeyindeki tehditten kurtulmuş ve Karadeniz bölgesindeki sınırları belirlenmiştir.⁸⁷

İzzettin Keykavus'tan sonra Selçuklu tahtına Alâeddin Keykubat çıkmış ve bu dönemde Sinop'taki filo oldukça güçlenmiştir. Alâeddin Keykubat, bu filo ile Beylerbeyi Hüsameddin Çoban komutasında Kırım tarafına kuvvet sevk etmiş ve 1228'de Sodak'ı alarak vergiye bağlamıştır.⁸⁸ Selçukluların refah devrinde Sinop, Erzurum, Malatya, Diyarbakır, Amasya, Tokat, Kastamonu ve Ankara gibi şehirler çok dengeli ticaret, endüstri ve kültür merkezi durumuna gelmiştir.⁸⁹

Selçuklu Devleti Karadeniz bölgesini yabancı deniz filolarından korumak ve güvenlik altına almak için 1150 yılında Sinop'ta kendi savaş gemilerini inşa etmek için tersane kurmuşlardır.⁹⁰ Selçukluların Sinop'ta tersane kurmaları, Sinop'un Selçuklular döneminde önemli bir deniz üssü ve ticaret limanı olmasında etkili olmuştur. Büyük

⁸⁵ Osman Turan, *Selçuklular Zamanında Türkiye*, İstanbul 1971, s.303-304.

⁸⁶ Erdiñç Sancar, *21. Yüzyıl Stratejilerinde Türk Denizcilik Tarihi*, İstanbul 2006, s. 46.

⁸⁷ Güldal, *agt.*, s. 10-12.

⁸⁸ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi I*, Ankara 1983, s.6.

⁸⁹ Mustafa Akdağ, *Türkiye'nin İktisadi ve İçtimai Tarihi II*, İstanbul 1979, s.34.

⁹⁰ Sancar, *age.*, s. 329.

surların inşası ile Sinop'un emniyeti sağlanmış ve burada yeni bir donanma kurulmuştur. Sinop Limanı'nı da donanmanın üssü haline getirmişlerdir.⁹¹ Ayrıca Sinop'a birçok şehirden tüccar, sermayedar getirilmiş ve Sinop Limanı bir ticaret, ithalat ve ihracat limanı haline getirilmiştir. Sinop'ta kurulan tersane Antalya ve Alaiyye ile birlikte Selçuklu donanmasına gemi yapan önemli bir merkez olmuştur. Bu üç liman, gemi yapımına elverişli olmalarının yanında, yakınlarındaki ormanlardan bol ve kaliteli gemi kerestesi sağlanabilmesi açısından da her zaman önemli olmuştur.⁹² Sinop'taki tersane için gerekli olan keresteler, şehirde bol bulunan ormanlardan kesilip Kızılırmak vasıtasıyla denize indirilmiştir.⁹³ Sinop'ta bulunan bu tersane Selçuklulardan sonra Pervaneoğulları, Candaroğulları ve Osmanlı Devleti tarafından da faal olarak kullanılmıştır.⁹⁴ Sinop, 1261 yılına kadar Selçuklu idaresinde kalmıştır.⁹⁵

2.5. Pervaneoğulları Beyliği Döneminde Sinop

Anadolu'daki Selçuklu egemenliği 1243 yılında gerçekleşen Köseadağ Savaşıyla birlikte zayıflamıştır. Bu durum üzerine Trabzon Rumları 1259 yılında Sinop'u tekrar işgal etmişlerdir. Köseadağ Savaşından sonra Selçuklu topraklarını işgal eden Moğollara karşı sadakat göstermiş olan Muinüddin Pervane, kendisini garantiye almak için büyük bir toprak parçasını ele geçirmek istiyordu. Muinüddin Pervane, Selçuklular zamanında babası Mühezzibüddin Ali gibi devletin değişik kademelerinde hizmet vermiştir ve daha sonra IV. Kılıçarslan döneminde ise pervanelik makamına getirilmiştir. Ancak daha sonra Selçuklu Devleti'nin Köseadağ Savaşını kaybetmesi üzerine Muinüddin Pervane, Moğollara ile iyi ilişkiler içinde olmaya gayret etmiştir. Muinüddin Pervane, kendisini garantiye almak için Moğol hükümdarı Abaka Han'dan 1259 yılından beri Trabzon Rum yönetiminin elinde bulunan Sinop'un geri alınıp kendisine verilmesini istemiştir.⁹⁶ Moğolların desteğini alan Muinüddin Pervane, Sinop'u kuşatmıştır. Ancak uzun bir kuşatma sonucu şehri ele geçirememiştir. Muinüddin Pervane Sinop kalesini karadan abluka altına almasına rağmen başarısız olunca bu sefer denizden de donanma ile kuşatmayı desteklemiştir. Nitekim Muinüddin Pervane, 1266 yılında Sinop'u ele

⁹¹ O. Turan, *age.*, s.226-527.

⁹² Başoğlu, *age.*, s. 89.

⁹³ O. Turan, *age.*, s.291.

⁹⁴ Güler, *agt.*, s. 233.

⁹⁵ Başoğlu, *age.*, s. 89.

⁹⁶ *Sinop İl Yıllığı 1993*, Ankara, s. 36.

geçirmeyi başarmıştır.⁹⁷ Muinüddin Pervane'ye bu başarısından dolayı Selçukluların Karadeniz'deki ticaret kapısı sayılan Sinop ve çevresi ikta olarak verilmiştir.⁹⁸ Muinüddin Pervane, Sinop'u ele geçirince hızlı bir imar faaliyetine başlamış ve şehre İslami bir hava vermiştir.⁹⁹ Pervane, kendisine ikta olarak verilmiş olan bu toprakların idaresini daha sonra oğlu Muinüddin Mehmet'e bırakmış ve kendisi Moğallar tarafından idam edilmiştir.

Muinüddin Pervane'nin Moğol hükümdarı Abaka Han tarafından 1277'de Aladağ'da öldürülmesi üzerine Muinüddin Mehmet Sinop'a çekilmiştir ve daha sonra babasının temlik üzerine Sinop'ta Pervaneoğulları Beyliğini kurmuştur. Sinop'u da bu beyliğin merkezi yapmıştır. Muinüddin Mehmet, Anadolu'da devam eden Moğol baskısından dolayı onlara tam bir bağıllık içinde saltanatını devam ettirmiştir. Mehmet, hükümdarlığı boyunca halka ağır vergiler yüklemiş ve halkının nefretini kazanmıştır. Beylik idaresinde bulunduğu sürece İç Anadolu'nun tek ticaret kapısı olan Sinop Limanı'nın her türlü olanağından yararlanmıştır.¹⁰⁰ Muinüddin Mehmet 1297 yılında vefat etmiştir.¹⁰¹ Muinüddin Mehmet'in yerine Muinüddin Pervane'nin diğer oğlu Mühezzebüddin Mesut geçmiştir. Mesut hükümdarlığında Samsun ve Bafra'yı beyliğin sınırlarına dahil etmiştir. Ancak Selçukluların hareketi üzerine daha sonra geri çekilmek zorunda kalmıştır. Bu dönemde Sinop Limanı önemli bir ticaret merkezi durumundaydı. Güney ve kuzeydeki ülkeler arası alım-satımlar buradan yapılıyordu. Bundan dolayı Sinop'ta bir Ceneviz kolonisi de bulunuyordu. Cenevizliler ile Pervaneoğulları itilaf halindeyken Cenevizlilerin Mühezzebüddin Mesut'u Kırım'a kaçırıp ağır bir fidye karşılığı bırakmaları iki tarafın arasını açmış oldu. Mühezzebüddin Mesut'un serbest kaldıktan iki yıl sonra 1300 yılında ölmesi üzerine yerine oğlu Gazi Çelebi geçmiştir.¹⁰² Gazi Çelebi döneminde Karadeniz birçok kez Ceneviz ile Pervaneoğullarının mücadelesine sahne olmuştur. Bu mücadelelerin nedenleri ise; ilk başta Cenevizlilerin Gazi Çelebi'nin babası Mühezzebüddin Mesut'u Kırım'a kaçırıp ağır bir fidye karşılığı bırakmaları ve bu dönemde Anadolu'dan geçmesi gereken ticaret yolunun boğazlara

⁹⁷ Güldal, *agt.*, s. 17-22.

⁹⁸ Mustafa Çetin Varlık, "Pervaneoğulları Beyliği", *Doğuştan Günümüze Büyük İslam Tarihi*, C. 8, İstanbul 1988, s. 593.

⁹⁹ Güldal, *agt.*, s. 17-22.

¹⁰⁰ *Ana Britannica*, "Pervaneoğulları", C. 17, İstanbul 1989, s. 548.

¹⁰¹ Mikail Bayram, "Pervaneoğulları Zamanında İlmi Çalışmalar", *Birinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri*, Samsun 1988, s. 383.

¹⁰² O. Turan, *age.*, s. 630-631.

kaydırılmış olmasıydı. Ticaret yollarının yön değiştirmesi ile birlikte Türklerin elinde bulunan Samsun ve Sinop Limanları eski önemini yitirmiştir. Bu sebeplerden dolayı Gazi Çelebi Cenevizlilere karşı korsanlığa girişmiştir. Ancak Gazi Çelebi 1322 yılında vefat etmiştir. Vefatı üzerine erkek çocuğu olmadığından dolayı 45 yıllık Pervaneoğulları Beyliği sona ermiştir.¹⁰³

Sinop, Pervaneoğulları döneminde de önemli bir ticaret merkezi olma özelliğini korumuştur.¹⁰⁴ Yaklaşık yarım asır kadar yaşayan Pervaneoğulları Beyliği döneminde Sinop'ta Rumlar tarafından yıkılan Alaaddin Camii onarılmış ve bir de medrese yapılmıştır¹⁰⁵. Gazi Çelebi'den sonra yıkılan Pervaneoğulları Beyliği daha sonra Candaroğulları Beyliğinin topraklarına katılmıştır.

2.6. Candaroğulları Beyliği Döneminde Sinop

Candaroğulları Beyliği XIV. yüzyılın başlarında Kastamonu ve Sinop civarında kurulmuş olan bir Türk beyliğidir. Beyliğin kurucusu olan ve hangi boya mensup olduğu bilinmeyen Şemseddin Yaman'ın Candarlık sıfatını Selçuklu sarayına bağlılığından dolayı aldığı bilinmektedir. Şemseddin Yaman, beyliği süresince İlhanelilerin hakimiyetini tanımıştır. 1308 yılında vefat eden Şemseddin Yaman'ın yerine oğlu Süleyman Paşa geçmiştir.

Candaroğulları Beyliği merkez olarak Eflani'de kurulmuş daha sonra Kastamonu ve Safranbolu'yu egemenliğine alarak büyümüştür. Bu sınır genişliğinin ardından merkez Eflani'den Kastamonu'ya taşınmıştır.¹⁰⁶ Pervaneoğullarından Gazi Çelebi'nin ölümünden sonra ise kesin olarak bilinmeyen bir tarihte Candaroğlu Süleyman Paşa Sinop'u ele geçirmiştir. Candaroğulları Sinop'ta Pervaneoğullarından daha uzun süre bir egemenlik kurmuşlardır. Sinop'u ele geçiren Süleyman Paşa buranın yönetimini daha sonra oğlu İbrahim'e vermiştir. Candaroğulları Sinop'u ele geçirmekle birlikte Karadeniz'de Ceneviz ticaretine de rakip olmuştur. 1341 yılında Süleyman Bey'in yerine oğlu İbrahim Bey geçmiştir. İbrahim Bey beyliğin başına geçebilmek için babasına karşı uzun bir mücadeleye girişmiş ve neticede başarılı olmuştur. İbrahim Bey hükümdarlığı sırasında Karadeniz'de 1341 yılında Venedik ve Ceneviz donanmalarıyla bir savaşa girmiştir. 12 filodan oluşan Candaroğlu donanması bu savaşta esnasında

¹⁰³ Güldal, *agt.*, s. 22-38.

¹⁰⁴ Ünal, *Osmanlı Devrinde Sinop*, s. 33.

¹⁰⁵ Varlık, *agm.*, s. 595.

¹⁰⁶ Yaşar Yücel, "Candaroğulları", *DİA*, C. VII, İstanbul 1993, s. 146.

birçok gemi zapt etmiştir. Böylece yapılan bu savaş Candaroğlu donanmasının gerçek gücünü gösteren bir savaş olmuştur.¹⁰⁷ İbrahim Bey'in 1345 yılında ölümünden sonra yerine amcası Yakup'un oğlu Adil Bey geçmiştir. Adil Bey döneminde Sinop'ta ilk Ceneviz kolonisinin teşkiline ve Venediklilerin de iki müşavir ve on iki azalî meclis yardımı ile bir konsol tarafında idare edilen ticaret kolonisinin bulunmasına izin verilmiştir. Bu dönemde Candaroğulları Beyliği Moğol teşkilatına bağlı bulunuyordu. Ancak Adil Bey'in adına Sinop ve Kastamonu'da kesilmiş sikkelerde mevcuttu. Adil Bey'in ölüm tarihi kesin olarak bilinmemektedir. Adil Bey'in ölümünden sonra yerine 1361 yılında Osmanlı tarihinde Kötürüm Bayezid olarak bilinen oğlu Celalüddin Bayezid geçmiştir.¹⁰⁸ Kötürüm Bayezid döneminde Karadeniz'de Venedik ve Ceneviz rekabeti hakimdi. Bu dönemde Candaroğulları Beyliği'nin Osman Devleti ile ilişkileri de dostane bir şekilde olmuştur. Ancak Osmanlı Devleti'nin Avrupa'daki başarılarının yanı sıra Germiyanoğulları Beyliğinin topraklarını çeyiz yolu ile Hamitoğulları Beyliğinin topraklarının bir kısmını ise para karşılığı topraklarına katarak sınırlarını Anadolu'da da genişletmesi Kötürüm Bayezid'i endişeye düşürmüştür. Bu endişesinden dolayı Kötürüm Bayezid damadı olan Amasya Türkmen Emiri Ahmet'le ilişki kurmuş ve Osmanlı Devleti'ne karşı iş birliği yapmıştır. Kötürüm Bayezid'in oğlu babasının tahtını kendisinde sonra kardeşine bırakacağını anlayınca kardeşini öldürmüş ve babasına karşı isyan ederek 1384 yılında Osmanlı padişahı I. Murat'a sığınmıştır. I. Murat ise Osmanlı ordusunu Kötürüm Bayezid'in üzerine göndermiştir. Kötürüm Bayezid bu savaşta yenilmiş ve Sinop'a çekilmek zorunda kalmıştır. Daha sonra 1385 yılında ölmesinin ardından Candaroğulları Beyliği'nin yönetimi parçalanmış, Kastamonu bölgesi II. Süleyman'ın, Sinop ise İsfendiyar Bey'in yönetimine girmiştir. Bu tarihten sonra Sinop'ta İsfendiyar Bey, Kastamonu'da ise Süleyman Bey hüküm sürmeye başlamış ve Candaroğulları Beyliği böylece ikiye ayrılmıştır.¹⁰⁹ Kastamonu'da bulunan Süleyman Bey'in ölümünden sonra Sinop'tan ibaret olan Candaroğulları topraklarına İsfendiyar Bey hükümdar olmuştur.

1402 yılında Yıldırım Bayezid ile Timur arasında yapılan Ankara Savaşı sırasında Timur'un tarafını tutan İsfendiyar Bey'e bunun karşılığı olarak Yıldırım Bayezid'in yenilgisinin ardından Timur tarafından eski topraklarının yanı sıra

¹⁰⁷ *Sinop İl Yıllığı 1993*, s. 37-38.

¹⁰⁸ Varlık, *agm.*, s. 552-553.

¹⁰⁹ Öz, *agm.*, s.253.

Kastamonu, Kalecik ve Çankırı verilmiştir. İsfendiyar Bey'in 1439 yılında ölümünün ardından yerine sırasıyla İbrahim ve İsmail geçmiştir.¹¹⁰ Bu dönemde Osmanlı sultanı olan Fatih, İpek Yolu üzerinde bulunan İsfendiyaroğullarını ele geçirmek ve kuzey Anadolu'daki beylik ve devletleri fethetmek istiyordu. Bu amaç ile ilk hedefi Sinop'u ele geçirmek olmuştur. İsmail Bey, Fatih Sultan Mehmet ile savaşmayı göze alamadığı için beyliği 1461 yılında savaşmadan Osmanlı Devleti'ne teslim etmiştir. Böylece Candaroğulları Beyliği ortadan kalkmış ve Sinop Osmanlı topraklarına dahil olmuştur.

Sinop, Candaroğulları döneminde de Karadeniz'de batı ticaretinin serbest pazarı ve hinterlandı, çeşitli mallarını batıya ve kuzeye doğru aktaran ticari bir merkez olarak önemini devam ettirmiştir.¹¹¹ Candaroğulları Beyliği'nin bazı kaynaklarda İsfendiyaroğulları Beyliği olarak anılmasının nedeni İsfendiyar Bey'in yarım asır kadar süren hükümdarlığından dolayıdır. Dağlık bir alanda kurulmuş olan Candaroğulları Beyliği, Karamanoğullarından sonra Anadolu'da kurulan beyliklerin içinde en uzun ömürlüsü olmuştur. Nüfusunun hemen hemen tamamını Türkmenler oluşturmakla birlikte kırsal alanlarda tarım ve hayvancılıkla uğraşılırken şehir hayatında ticaret ve sanatla uğraşmıştır. Candaroğulları döneminde Sinop'ta birçok imar faaliyetleri de olmuştur. Bu dönemde Sinop'a camiiler, medreseler, kütüphaneler, köprüler, hanlar, hamamlar inşa edilmiştir. Sinop Tersanesi'nde dönemin en iyi gemileri inşa edilmiştir. Ayrıca yine bu dönemde Sinop'un kültür seviyesi yükseltilmiş, ilim adamları Sinop'ta toplanarak himaye görmüşlerdir. Türkçe birçok eser yazılmış, Türk kültürünün yaşatılması ve yayılmasına hizmet edilmiştir.¹¹²

2.7. Osmanlı Devleti Döneminde Sinop

Sinop, Osmanlı Devleti topraklarına Fatih Sultan Mehmet zamanında katılmıştır. Karadeniz'e tamamıyla hakim olmak isteyen Fatih, Sinop'un ve burada bulunan tersanenin askeri ve iktisadi öneminin farkında olduğundan dolayı bu bölgeyi topraklarına katmak için 1461 yılında harekete geçmiştir. Nitekim 1461 yılının Mayıs

¹¹⁰ Yücel, *agm.*, s. 148.

¹¹¹ Yaşar Yücel, *XIII-XV. Yüzyıllar Kuzey-Batı Anadolu Tarihi, Çobanoğulları- Candaroğulları Beylikleri*, Ankara 1980, s.59.

¹¹² *Cumhuriyetin 50. Yılında Sinop 1973 İl Yıllığı*, s. 7.

ayında Sinop Osmanlı topraklarına katılmıştır.¹¹³ Osmanlı sınırlarına dahil edildikten sonra idari olarak Anadolu eyaletinin Kastamonu Sancağına bağlanmıştır.¹¹⁴

Osmanlı Devleti, Sinop'u fethetmekle birlikte İsfendiyaroğullarından kalma bir tersaneyi de ele geçirmiş oldu. Burada bulunan tersane, Gelibolu tersanesi ile birlikte Osmanlı Devleti'nin başlıca deniz üssü olmuştur. Sinop, Kırım'a yapılan seferlerde üs olarak kullanılmış ve bunun yanı sıra Karadeniz'deki Osmanlı donanması için kışlık merkez ve kızağa çekilmede de faal olarak kullanılmıştır.¹¹⁵

Osmanlı Devleti sınırlarına katıldığı tarihe kadar Karadeniz ticaretinde Kefe ve Trabzon'dan sonra üçüncü büyük ithalat ve ihracat limanı olma özelliğine de sahip olan Sinop'ta ticari faaliyetler Osmanlı yönetimine geçtikten sonra da devam etmiştir. İstanbul'dan Trabzon'a veya Osmanlı'dan Kırım'a gidecek tüccarların uğradıkları emin ve güvenilir bir liman olma özelliğine sahip olan Sinop Limanı, XV. ve XVI. yüzyıllarda Osmanlı Devleti'nde en işlek limanlardan birisi olmuştur. Bu dönemde iskeleyle uzak yerlerden kervanlar gelmiş ve karşılıklı tüccar malları taşınmıştır.¹¹⁶

Askeri ve ticari faaliyetlerinin yanı sıra Sinop'ta bulunan tersane, Osmanlı Devleti egemenliğine girdikten sonra yeniden düzenlenmiş ve burada gemi inşasına başlanmıştır. 1571 yılında meydana gelen İnebahtı yenilgisi ile Osmanlı Devleti kullanmakta olduğu kadırgaların kalyonlar karşısındaki başarısızlıklarını görmüştür.¹¹⁷ Bundan dolayı Sultan III. Mehmet'in 1595'de tahta çıkışının ardından donanmanın kalyon gücüne dayandırılması yönünde çalışmalara başlanmış, ancak bu dönemde kalyon yapımı devam ettirilememiştir. Donanmada başarılı olarak fazla sayıda kalyon yapımına ise 1682 yılından sonra başlanmıştır.¹¹⁸

Sinop'un içinde bulunduğu zengin durumu nedeniyle XVII. yüzyıl içinde zaman zaman baskınlara mağruz kalmasına neden olmuştur. Bu yüzyıl içerisinde Sinop, birkaç defa Don Kazaklarının saldırısına uğramıştır. Don Kazaklarının ilk saldırısı 1 Ağustos 1614 yılında gerçekleşmiştir. Bu saldırıda Kazaklar, Sinop kalesini ele geçirmişler, şehre ağır hasarlar vererek geri çekilmişlerdir. Ancak geri çekilirken Karadeniz muhafızı İbrahim Paşa'nın hücumuna uğrayıp bozulmuşlardır. Kazakların bu saldırısını

¹¹³ Ünal, *Osmanlı Devrinde Sinop*, s. 37. Yücel, *age.*, s. 256-259.

¹¹⁴ Güldal, *agt.*, s. 35-36.

¹¹⁵ Hümevra Özalp Konyar, *Karadeniz: Sinop, Samsun, Ordu, Çorum, Amasya, Tokat*, İstanbul 2011, s. 17.

¹¹⁶ Akdağ, *age.*, s.209. Ş. Turan, *agm.*, s.150-151.

¹¹⁷ Uzunçarşılı, *Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, s.445-446.

¹¹⁸ Gencer, *age.*, s.100.

haber alan Sultan I. Ahmet bu durumu kendisinden saklayan Vezir-i Azam Nasuh Paşa'yı önce azlettirip daha sonra da idam ettirmiştir. Don Kazaklarının tekrar saldırılarına karşı ise Sinop kalesi kumandanının kaleden uzaklaşmaması emredilmiştir. Kazakların Sinop'a saldırıları ancak IV. Murat döneminde durdurulabilmiştir.¹¹⁹

XVIII. yüzyılda Anadolu'da gemi inşasının sürdürüldüğü yerlerden birisi de Sinop Tersanesi olmuştur.¹²⁰ Özellikle XVIII. yüzyılın ikinci yarısında ülkede başlamış olan gerilemeden Osmanlı donanması ve tersaneleri de etkilenmiştir. XVIII. yüzyılın sonlarında Rusların Kırım'ı işgalleri sırasında Sinop Tersanesinde yoğun bir şekilde gemi yapımı sürmüş ve Sinop kalesi hızlı bir şekilde tamir edilmiştir.¹²¹ 1789 yılında III. Selim'in tahta çıkmasıyla birlikte başlatılan ıslahat çalışmaları ile ülkede bulunan tersanelerin düzenlenmesi ve ordunun güçlendirilmesi üzerinde de durulmuştur. Bu çalışmalar sonucunda ülkede uzun süre veya kısmen kullanılmaz halde bulunan tersaneler yeniden faaliyete geçirilmiştir. Bu tersaneler içinde Sinop Tersanesi de bulunuyordu.¹²² Bu yüzyılda ülkede bulunan bütün tersaneler kapasitelerine bağlı olarak Donanma-yı Hümayûn'a gemi inşa etmekle görevli bulunuyordu. Sinop Tersanesi de kapasitesi gereği 80-83 toplu, 63-66 zira boyunda kalyon yapmakla yükümlü olmuştur. Sinop, Osmanlı Devleti'ne he ne kadar gemi inşasıyla hizmet veren bir şehir olmuşa da aynı zamanda buradan bahriyede mevcut asker eksikliğini gidermek için de asker alınmıştır.¹²³

XIX. yüzyıldaki Osmanlı-Rus savaşları nedeniyle Osmanlı Devleti'nin önemli tersanelerine ve deniz üssüne sahip olan Sinop kalesine tedbir amaçlı asker gönderilmiş ve hassa silahşorlarından Sinop Ayanı Kavizade Hüseyin Bey'de kale muhafızı olarak atanmıştır.¹²⁴ Bu yüzyılda Sinop'ta yaşanan en önemli olay ise Rusların yapmış olduğu Sinop Baskınıdır. Bu baskında Sinop Limanı'na demirlemiş olan Osmanlı donanması, Rus donanması tarafından yakılmıştır. Osmanlı Devleti 1853 yılında Kırım ordusunu asker ve mühimmat bakımından desteklemek amacıyla göndereceği gemilerin emniyetini sağlamada ve sahillerin korunmasında görevli olan Osmanlı filosunu iki filo halinde İstanbul'dan Karadeniz'e çıkarmıştır. Bu filolardan Patrona Osman

¹¹⁹ Darkot, *agm.*, s. 666.

¹²⁰ Uzunçarşılı, *Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, s.447.

¹²¹ *Sinop İl Yıllığı 1993*, s. 40.

¹²² Karal, *Selim III'ün Hatt-ı Hümayûnları -Nizam-ı Cedid 1789-1807*, Ankara 1988, s.63-68.

¹²³ Gencer, *age.*, s.100- 245.

¹²⁴ *Sinop İl Yıllığı 1993*, s. 40.

komutasındaki 8 adet firkateyn, 2 adet korvet ve 2 adet vapurdan oluşan Osmanlı donanması olumsuz hava koşullarından dolayı Sinop Limanı'na demirlemiştir.¹²⁵ Bâb-ı Âli olası bir Rus saldırısından endişe ederek gemilerin hemen İstanbul'a dönmeleri yönünde donanma komutanı Osman Paşa'ya emir göndermiştir. Ancak Osman Paşa, hava muhalefetinden dolayı verilen emre uymamış ve Sinop Limanı'ndan ayrılmamıştır. Bu arada da Rus filosundan birkaç gemi Sinop Limanı'na gelerek limanın ağzını tutmuştur. Nitekim Rus donanması Sinop Limanı'ndaki Osmanlı donanmasını kuşatmış ve donanmanın teslim olmasını istemiştir. Teslim olmayı kabul etmeyen Osmanlı donanması savaşmaya karar vermiştir. Hava durumunun çok kötü olması hatta kar fırtınası nedeniyle Ruslar bunu fırsat bilmiş ve Osmanlı donanmasının top menziline kadar yakınlaşmışlardır.¹²⁶ Osmanlı donanması şiddetli bir müdafaa gösterdiyse de Rus donanmasında bulunan ateş gücü yüksek gemiler tarafından tahrip edilmişlerdir.¹²⁷ Gemiler arasında savaş devam ederken Rus gemileri bir yandan da şehri top ateşine tutmuşlardır. Ayrıca yangın çıkararak şehri yakmak amacıyla da şehre yağlı paçavralar atmışlardır. Rus donanması Sinop Limanı'nda iki gün kaldıktan sonra çekilmişlerdir.¹²⁸ Rusların yaptığı Sinop baskınından sonra Osmanlı Devleti bu baskında sorumlu gördüğü Topçu başı Mahmut Paşa'yı Kaptan-ı Deryalıktan azletmiş ve yerine Hasan Rıza Paşa'yı atamıştır. Yeni Kaptan-ı Derya Hasan Rıza Paşa'nın girişimiyle batan gemilerin üzerlerinde bulunan silah ve malzemeler denizden çıkartılmış ve çıkartılan topların bir kısmı ise Sinop kalesindeki tabyalara konulmuştur.¹²⁹

Rusya'nın 1853 yılında yapmış olduğu Sinop baskını daha önceden Osmanlı'ya karşı taarruzda bulunmayacağı yönünde vermiş olduğu teminata aykırı bir hareket olmuştur. Bu durum diğer batılı devletler tarafından da hoş karşılanmamış hatta Kırım Savaşı'nın başlıca sebeplerinden birisi olmuştur.¹³⁰ Zaten XVIII. yüzyılın başlarından beri Osmanlı Devleti için büyüyen bir tehlike olan Çarlık Rusya bu baskın ile gücünü bir kez daha göstermiştir. Bu gelişmelerden rahatsız olan özellikle İngiltere ve Fransa'nın arabuluculuğu ile Osmanlı Devleti ve Rusya arasındaki savaş hali 30 Mart

¹²⁵ Mücteba İlgürel, "Rus Donanmasının Sinop Baskını", *Birinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri*, Samsun 1988, s. 168.

¹²⁶ Ali İhsan Gencer, "Sinop Vak'ası", *Doğuştan Günümüze Büyük İslam Tarihi*, C.11, İstanbul 1993, s. 470.

¹²⁷ Darkot, *agm.*, s. 667.

¹²⁸ *Sinop İl Yıllığı 1993*, s. 40.

¹²⁹ İlgürel, *agm.*, s. 174-176.

¹³⁰ Darkot, *agm.*, s. 667.

1856 tarihinde yapılan Paris Antlaşması ile sona ermiştir.¹³¹ İki ülke arasında imzalanan Paris Antlaşması gereğince Karadeniz tarafsız bölge haline getirilmiştir. Ayrıca yine Karadeniz’de iki ülke de tersane ve donanma bulunduramayacaktı. Ancak kıyı güvenliklerini sağlamak amacıyla hafif savaş gemileri bulundurabilmeleri daha sonra aralarında yapılan bir antlaşma ile karara bağlanacaktı. Tanzimat ile birlikte sancak olan Sinop, bu deniz savaşı ve tersanenin eski önemini kaybetmesiyle bir duraklama dönemine girmiştir.¹³²

Sinop, tanzimata kadar Kastamonu Sancağına bağlı kadılık olarak yönetilmiştir. Tanzimat teşkilatıyla 1884 yılından sonra Kastamonu vilayet olmuş Sinop ise bu vilayete bağlı bir sancak olmuştur. Bu yeni teşkilata göre Gökçeada, Ayancık, Boyabat, Durağan ve Gerze Sinop Sancağına bağlanmıştır. 1868 teşkilatıyla ise Ayancık, Boyabat, Durağan ve Gerze bucak olmuştur. Sinop Sancağı uzun süre merkez ilçesinden başka Ayancık ve Boyabat ilçeleriyle sancaklığını sürdürmüştür.¹³³ Ayrıca Sinop, II. Abdülhamit devrinde mahkeme kararıyla kalebent edilen suçluların alıkonulduğu hapisanesiyle ünlenmiştir.

2.7.1. Osmanlı İdaresinde Sinop Limanı

Sinop, doğal yapısı ve deniz ticaretinde üstlendiği rol ile bir liman şehri olmasının yanında coğrafi konumu ile de antik çağlardan beri önemli bir şehir olmuştur. Şehre tarihi önemini kazandıran özelliklerin başında, Karadeniz kıyılarında uygun şartları taşıyan tek, geniş ve doğal limana sahip olması gelmektedir. Boztepe Yarımada’sının kuzeybatısında yer alan Akliman ile güneydoğudaki iç liman, tarih boyunca denizcilerin barınak yeri olmuştur.¹³⁴ 1461 yılında Osmanlı idaresine geçen Sinop, tarihin her döneminde olduğu gibi XVIII. yüzyılda da muazzam bir belde ve iskele olma özelliğini korumuştur.¹³⁵

Bir liman şehri olarak Sinop’ta ticaret de çok faal bir şekilde gerçekleşmiştir. Sinop Limanı’nın gümrük gelirleri mukataa şeklinde işletilmiştir. Karadeniz’deki belli başlı dört gümrük alanından biri Sinop’tan Trabzon’a uzanan sahayı kapsayan Sinop Gümrüğü’dür. Dolayısıyla Sinop İskelesi Gümrüğü ve ona bağlı gümrüklerin

¹³¹ İlgürel, *agm.*, s. 176-177.

¹³² Öz, *agm.*, s.255.

¹³³ Başoğlu, *age.*, s. 127.

¹³⁴ Konyar, *age.*, s. 17.

¹³⁵ Cevdet Yılmaz, *İlkçağdan Cumhuriyet’e Canik*, Samsun 2011, s. 85.

mukataaları içinde Karadeniz sahilinde daha küçük çaptaki iskele ve limanlar da bulunmaktaydı. XVIII. yüzyıla ait kayıtlar Amasra, Ereğli gibi Sinop'un batısında, Bafra, Samsun, Ünye, Giresun gibi doğusundaki yerlerde bulunan iskelelerin de bu mukataa alanı içinde bulunduğunu göstermektedir. Bu mukataaların adı zamanla Karadeniz gümrükleri mukataasına dönüşmüştür.¹³⁶

Stratejik bir öneme sahip olan Sinop Limanı ticari bakımdan da son derece önemliydi. XVIII. yüzyılda Sinop'un en önemli gelirlerinden birisini Sinop İskelesinden sağlanan vergiler oluşturmuştur.¹³⁷ Sinop Limanı'nın inşası şehrin kuruluşu ile birlikte olmuştur. Şehrin güney kesimindeki koy, kuzey rüzgarlarına karşı yarımada tarafından korunduğundan burada doğal bir liman oluşturmuştur.¹³⁸ Coğrafi yapısında dolayı çift limana sahip olması ve limanın fırtınalardan korunmuş olması tarihin ilk zamanlarından itibaren şehri kralların ve fatihlerin hedefi haline getirmiştir.¹³⁹ Orta Karadeniz bölümünün son yıllara kadar karadan ulaşılması en güç kesimlerinden birini teşkil eden Sinop'ta liman faaliyetleri ve deniz ulaşımı günümüze kadar önemini korumuştur. Zaman içerisinde eski bir iskân yeri, bir korsan yuvası, bağımsız bir şehir, bir beyliğin ya da devletin kalesi olmuştur. Sinop, tarihi seyir içerisinde gelişmiş, sonraları birkaç kez yakılmış, yıkılmış, yağmalanmış olmasına rağmen yine de zamanla en üstün ticaret limanı olma özelliğini korumuştur.¹⁴⁰

Sinop'ta, askeri ve ticari bakımdan önemli olan limanın yanı sıra bir de tersane bulunuyordu.¹⁴¹ Sinop'un önemli bir ticaret merkezi olmasının yanında Karadeniz'de en büyük deniz üssü durumuna gelmesi, burada Selçuklular döneminde bir tersanenin kurulması sayesinde olmuştu. XIII. yüzyılın başlarında Selçuklular Sinop'u fethedince tersaneyi yeniden inşa ettirmiş ve burada hazırladıkları donanma ile Karadeniz'in kuzeyine seferler yapmışlardır. Aynı zamanda Sinop'u Karadeniz ticaretinde faal bir liman olarak kullanmışlardır.¹⁴² Sinop'u topraklarına katmakla beraber Karadeniz'e çıkan Selçuklular, Sinop'ta gemi inşa eden tersane kurdukları gibi Sinop Limanı'nı da

¹³⁶ Öz, *agm.*, s. 254.

¹³⁷ *Geçmişin Fotoğraflarıyla Sinop Tarihi*, Ankara 2007, s. 25.

¹³⁸ Ünal, *Osmanlı Devrinde Sinop*, s. 347.

¹³⁹ Atalay, Mortan, *age.*, s. 79.

¹⁴⁰ Başoğlu, *age.*, s. 4-5.

¹⁴¹ Emel Kılıç, "Bir Ortaçağ Yerleşiminin İktisadi Yapısı Üzerine Bazı Değerlendirmeler: XIII-XV Yüzyıllar Arasında Samsun", *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik-Samsın I*, Samsun 2013, s. 23-33.

¹⁴² Ş. Turan, *agm.*, s. 150-151.

donanmanın üssü haline getirmişlerdir.¹⁴³ Sinop Tersanesi Osmanlı Devleti'ne 1461 yılında İsfendiyar oğullarından intikal etmiştir.¹⁴⁴ Osmanlı fethinden sonra Sinop Tersanesi İstanbul ve Gelibolu'dan sonra devletin üçüncü büyük tersanesi olmuştur.¹⁴⁵ Sinop'un dışında Karadeniz'de birçok tersane bulunuyordu. Karadeniz boyunca Sinop'tan sonra en fazla gemi inşa edilen tersane Samsun'da bulunuyordu.¹⁴⁶ Osmanlı Devleti zamanında Sinop Tersanesi, Osmanlı donanmasına en çok gemi yapan tersanelerden birisi olmuştur. Büyük gemilerin yapıldığı Sinop Tersanesi'nde 1690 yılında altı kalyon tezgahı birden kurulmuştur. Sinop bünyesinde bulundurduğu tersanesi ile bir yandan Osmanlı donanmasına gemi yaparken bir yandan da İstanbul'da inşa edilen gemilerin kereste ihtiyacını karşılamıştır.¹⁴⁷

Osmanlı fethi sırasında faal durumda bulunan Sinop Tersanesi Osmanlı Devleti için büyük bir kazanç olmuştur. Nitekim Osmanlı devrinde Sinop Tersanesi daha da genişlemiş ve canlılık kazanmıştır. Bu gelişmeye yol açan üç temel sebebi vardı. Birincisi, Karadeniz'in XV. yüzyılın ikinci yarısından itibaren bir Osmanlı iç denizi haline gelmesiyle güvenli olması ikincisi, gemi yapımı için gerekli olan malzemenin bol miktarda bulunması ve son olarak Karadeniz sahili boyunca uzanan kasabalarda gemi yapımından anlayan bir esnaf ve denizci sınıfının varlığı. Sinop'un civarında geniş ormanların bulunması ahşap gemilerin hüküm sürdüğü XIX. yüzyıl ortalarına kadar gemi yapımı için büyük bir avantaj teşkil etmiştir.¹⁴⁸

Sinop Tersanesi Kırım Savaşı sonrasında 1856 yılında imzalanan Paris Antlaşması gereği Osmanlı Devleti'nin Karadeniz'de donanma ve tersane bulundurmamasıyla bir daha kullanılmamıştır.¹⁴⁹

¹⁴³ O. Turan, *age.*, s. 527.

¹⁴⁴ Öz, *agm.*, s. 253.

¹⁴⁵ Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı*, s. 18.

¹⁴⁶ Kılıç, *agm.*, s. 24.

¹⁴⁷ Güler, *agt.*, s. 236-237.

¹⁴⁸ Mehmet Ali Ünal, "XVI. Yüzyılda Sinop Tersanesi İçin Canik Sancağı'ndan Malzeme Temini", *Geçmişten Geleceğe Samsun*, Samsun 2006, s. 231.

¹⁴⁹ Başoğlu, *age.*, s. 128.

3. XVIII. YÜZYIL OSMANLI-RUS SAVAŞLARINDA SİNOP LİMANI

3.1. XVIII. Yüzyılda Osmanlı Devleti'nin Durumu

Osmanlı Devleti, XVIII. yüzyıl boyunca gerileme dönemini yaşamış ve bu yüzyılda gerek ülke içinde gerekse ülke dışında birçok sorunla mücadele etmek durumunda kalmıştır. Fransa, XVIII. yüzyılın başlarından itibaren Osmanlı Devleti'ne yardım etmek gibi bir siyasi tercih içerisine girmiştir. Bu siyaset, Osmanlı Devletini Rusya'ya karşı askeri manada güçlendirmek ancak aynı zamanda da Karadeniz ve Akdeniz kıyılarında ticari üstünlüğü sağlamlaştırmaya yönelik olmuştur.¹⁵⁰ Bu arada Avusturya ve Rusya'nın faaliyetleri de Osmanlı Devleti'nin aleyhinde olmuştur. XVII. yüzyılda Avrupa'da başlatılan merkantilist hareketlerde Amerika, Afrika ve ön Asya'ya doğru Osmanlı Devleti aleyhine genişlemiştir. Dış politikada bu gibi gelişmeler olurken devletin iç bünyesinde de bir takım yönetim bozuklukları başlamıştır. Yöneticiler halka zulüm ederken şehirlerdeki Türk halkı iktisadi gücünü yitirmiş azınlıklar birinci plana geçmeye başlamışlardır. Müslümanların vergi yükleri arttığı için hayat seviyeleri düşerken gayrimüslimlerinki yükselmeye devam etmiştir. XVIII. yüzyılın başlarında Avrupalı tüccarlar devletin iç kısımlarına kadar ticari yapılanmalarını genişletmişlerdir. Aynı dönemde merkezde başlayan yönetim ve sosyal alanlardaki bozukluklar köylere kadar ulaşmıştır. Üzerlerinde vergi yükleri artan köylüler ya topraklarını terk ederek şehirlere göçmüşler ya da eşkıyalık yapan topluluklara katılmışlardır. Mahalli yönetimlerde yerli Ayanların ağırlığı artmış ve başına buyruk olmuşlardır. Ayanların beslediği kuvvetler savaflara gitmedikleri gibi halkın huzurlarını da bozmuşlardır. Bütün bu hadiselerin neticesinde Osmanlı Devleti'nin kuruluş ve yükseliş dönemindeki hayat seviyesi düşmüştür.¹⁵¹

Bu dönemde Osmanlı Devleti'ni en çok uğraştıran sorunların başında şüphesiz Rusya'nın sıcak denizlere inme arzularının neticesi olarak Osmanlı Devleti'nin kuzeyinde yaptıkları faaliyetler gelmektedir. Rusya, XVIII. yüzyıl başlarından itibaren Osmanlı Devleti'nin zayıflamasından yararlanmıştır. Öncelikle Karadeniz'in kuzeyini ele geçirerek Kafkaslara, Boğazlara ve Balkanlara kısacası, Osmanlı sınırlarını zorlayarak güney siyasetini uygulamaya başlamıştır. Osmanlı Devleti ise Rusya'ya karşı toprak bütünlüğünü korumaya ve Rusya'nın güneye inmesini engellemeye çalışmıştır.

¹⁵⁰ Niyazi Berkes, *Türkiye'de Çağdaşlaşma*, İstanbul 1978, s. 76.

¹⁵¹ Yücel Özkaya, *XVIII. Yüzyılda Osmanlı Kurumları ve Osmanlı Toplum Yaşantısı*, Ankara 1985, s. 9-15

Bu bağlamda XVIII. yüzyıl boyunca Osmanlı Devleti ile Rusya arasında birçok savaş gerçekleşmiştir. Bu savaşlar esnasında Osmanlı Devleti kuzeyinde bulunan topraklarını muhafaza etmek ve savunmak amacıyla deniz yoluyla asker, erzak, cephane gibi mühimmatları bölgeye taşımıştır. Bunu gerçekleştirirken bölgeye yakın olan Trabzon, Samsun ve Sinop gibi limanlar lojistik açıdan önemli bir rol oynamıştır. Anadolu'nun değişik bölgelerinden asker, erzak ve mühimmatlar toplanıp bu limanlar vasıtasıyla kuzeye nakledilmiştir. Sinop Limanı, XVIII. yüzyıl boyunca faal olarak kullanılmıştır. Sinop, Osmanlı ülkesinin en kuzeyinde bulunmasından dolayı Rusya üzerine yapılan seferlerde askeri bir üs olarak kullanılmıştır. Ayrıca gemi yapımı için gerekli şartları taşıyor olması bu yüzyıl boyunca Sinop'u Osmanlı Devleti için önemli bir yer haline getirmiştir.

Osmanlı-Rus ilişkilerinin en yoğun yaşandığı dönem şüphesiz XVIII. yüzyıldır. Osmanlı Devleti'nin gerileme dönemini de teşkil eden bu yüzyılda Rusya kendi emelleri doğrultusunda sürekli değişken bir tutum içerisine girmiştir. Bu dönemde Rusya emellerini gerçekleştirmek için her şeyi göze almış, ülkenin iyi olduğu zamanlarda hiçbir şekilde savaşmaktan kaçınmamış ancak zayıf oldukları zamanlarda da Osmanlı Devleti ile barış halinde yaşamış ve muhtemel tehlikelerden kendisini korumuştur. Bu durum karşısında Osmanlı Devleti ise daima kendisini savunmuş ve denge siyaseti izlemiştir. XVIII. yüzyıl boyunca Osmanlı-Rus Savaşları'nda Karadeniz'de bulunan limanlar önemli bir konuma sahipti. Bunlardan biri olan Sinop Limanı bulunduğu konum itibarıyla Osmanlı Devleti için daima önemli bir üs olmuş özellikle Kırım başta olmak üzere Osmanlıların kuzeydeki topraklarına asker, erzak ve mühimmat naklinde önemli bir rol oynamıştır. Gerek Sinop'tan gerekse ülkenin çeşitli yerlerinden gelen asker, erzak ve mühimmatlar Sinop Limanı'nda toplanmış ve buradan kuzey bölgelere taşınmıştır. Sinop ile Kırım arasındaki mesafenin diğer Karadeniz şehirlerine nazaran daha kısa olması Sinop'un faal bir liman olarak kullanılmasının önemli nedenlerinden birisidir. Ayrıca Sinop'un doğal ve korunaklı bir limana sahip olması da Osmanlı Devleti'nin burayı askeri bir üs olarak kullanmasında etkili olduğu söylenebilir. Sinop Limanı'nın tüm bu özellikleri XVIII. yüzyıl boyunca ne derece önemli bir üs olarak kullanıldığını göstermektedir.

3.1.1. Osmanlı-Rus İlişkileri

Osmanlı Devleti ile Rusya, coğrafi ve jeopolitik konumlarından dolayı tarih boyunca sürekli bir mücadele içinde olmuşlardır. İki ülkenin buldukları konumları gerek siyasi gerekse ticari mücadelelerinin temelini oluşturmuştur. Bu mücadelelerin en yoğun yaşandığı dönem ise kuşkusuz XVIII. yüzyıldır. Bu dönemde Rusya, büyük dünya devletleri arasına girme adına yayılmacı bir siyaset izlemiştir. Rusya'nın izlediği bu siyasetin merkezinde Osmanlı Devleti'nin bulunmasından dolayı iki ülke arasındaki ilişkiler sürekli bir mücadele ve savaş ortamında gerçekleşmiştir.¹⁵²

Osmanlı Devleti ile Rusya arasında ilk siyasi münasebetler, II. Bayezid zamanında, Moskova'nın Kırım Hanı vasıtasıyla İstanbul'a bir elçilik heyeti göndermesiyle başlamış ve artan bir şekilde devam etmiştir.¹⁵³ Tarihte Korkunç İvan diye anılan IV. İvan, Moskova Knezi olduktan sonra, gözlerini diktiği Kazan Hanlığını 1552'de ve Ejderhan Hanlığı'nı da 1556'da ülkesine katarak Türk illerine ve Kafkaslara doğru yayılmaya başlamıştır.¹⁵⁴ Böylece Moskova Knezliğinin sınırları Volga Havza'sını aşarak Kafkaslara kadar uzanmış ve böylece Rusya'da çarlık tesis edilmiştir. Bu tarihten itibaren Rusya, devamlı olarak Osmanlı Devleti aleyhine gelişmesini sürdürmüştür. Osmanlı Devleti, XVI. yüzyılın başlarından itibaren Doğu Avrupa'da hızla bir gelişme ve büyüme sürecine girmiştir. Osmanlılar bu dönemde daha çok Akdeniz ve Balkan hakimiyetiyle ilgilenmiş ve Rusya'ya ilgisiz kalmıştır. İki devlet arasındaki ticari ilişkiler devam etmiş ancak Karadeniz'in ve boğazların Osmanlı Devleti tarafından kontrol altında tutulması Rus tüccarlarının ticaret yapmalarına büyük bir engel olmuştur. Nitekim Rusya XVII. yüzyılın sonlarından itibaren Karadeniz'e çıkma çalışmalarına ağırlık vermiştir. Bu durum Osmanlı-Rus mücadelelerinin başlamasına ve gittikçe şiddetlenmesine neden olmuştur.¹⁵⁵

Rusya, XVIII. yüzyıla gelinceye değin Osmanlı Devleti üzerinde iki önemli politika gütmüş ve bu doğrultuda hareket etmiştir. Bunlardan birincisi, Osmanlı ile

¹⁵² Serhat Kuzucu, "Rusya Ahidname Defterine Göre XVIII. Yüzyılda Osmanlı-Rus Ticari İlişkilerinin Seyri", *Tarih Araştırmaları Dergisi*, C. 35, S. 59, Ankara 2016, s. 63.

¹⁵³ Halil İnalçık, "Osmanlı-Rus Rekabetinin Menşei ve Don-Volga Kanalı Teşebbüsü (1569)", *Belleten*, C. XII, S. 46, Ankara 1988, s. 353-354.

¹⁵⁴ Mesut Hakkı Caşın, *Novgorod Knezliği'nden XXI. Yüzyıla Rus İmparatorluk Stratejisi*, İstanbul 2006, s. 42.

¹⁵⁵ Ahmet Aksın, "Osmanlı-Rus Ticari Münasebetleri (1787-1830)", *Türk Tarih Kongresi*, Ankara 2005, s. 1028.

diplomatik ilişkilerde bulunmak, ikincisi ise Karadeniz'e ulaşmaktır.¹⁵⁶ Karadeniz'e ulaşmaya çalışmasındaki en büyük neden ise dış politikasında uyguladığı idealist yayılış olmuştur. Rusya XVIII. yüzyıl dış politikasında Baltık Denizi'ne ulaşmayı ve Karadeniz'in kuzeyini ele geçirerek sıcak sulara inmeyi hedeflemiştir.¹⁵⁷ Rusya'yı bu gayeye zorlayan sebep ise coğrafi imkansızlıkların dışında, Baltık Denizi'nin bir İsveç gölü, Karadeniz'in ise bir Türk gölü haline gelmesi ve kendisinin kuzey soğuk kara parçasına hapsolunmasıdır.¹⁵⁸ Rusya'nın, Osmanlı Devleti üzerindeki bu iki isteğine ulaşması 1700 İstanbul Antlaşması ile gerçekleşmiştir. İstanbul Antlaşması ile Rusya, hem Osmanlı Devleti ile diplomatik bir ilişki kurmuş hem de Azak'ı alarak Karadeniz'e ilk adımını atmıştır.¹⁵⁹ Bundan sonra Rusya, Osmanlı Devleti aleyhine her şekilde gelişme ve genişlemeyi çok yakında takip etmiştir. Osmanlı Devleti ise bu yüzyılda Rusya'ya karşı toprak bütünlüğünü korumaya ve Rusya'nın güneye inmesine mani olmaya çalışmıştır. Neticede Rusya, XVIII. yüzyıl başlarında yayılcı hedeflerinden Baltık Denizi kıyılarına yerleşmeyi başarmıştır. Bundan sonrada Karadeniz'e yönelmiş ve bu emelini de gerçekleştirmeye başlamıştır.

Rusya, özellikle XVII. yüzyılda Çar Petro döneminde Osmanlı Devletine karşı stratejisini belirlemiştir. Çar Petro, 1689 yılında tahta geçtikten sonra Rusya'nın Batılılaştırılması yönünde çalışmalara başlamıştır. Bu bağlamda Avrupa tarzı yeni bir ordu teşkil etme ve Rusya'nın denizlere çıkması gerektiğine hükmetmiştir. Çar Petro öncelikle Azak Kalesi'ni Osmanlı Devleti'nden almak ve böylece Karadeniz'e ulaşmak istemiştir.¹⁶⁰ Petro'nun oluşturduğu strateji daha sonra halefleri tarafından da benimsenmiş ve böylece Rusya'nın Osmanlı Devleti'ne karşı tavrı sürekli düşmanca olmuştur.

Rusya ile Osmanlı Devleti'nin Karadeniz bölgesi için ilk çatışması II. Viyana kuşatmasından sonra yaşanmıştır. Osmanlı ordularının 1683 yılında Viyana'da yenilgiye uğraması üzerine Kutsal ittifaka Rusya da katılmış ve bu savaş sonunda Osmanlı Devleti ile diğer devletler arasında Karlofça Antlaşması imzalanmıştır.¹⁶¹ Karlofça Antlaşması'nın imzalanmasından sonra 30 Temmuz 1700'de Rusya ile de

¹⁵⁶ İnalçık, "Osmanlı-Rus Rekabetinin Menşei", s. 362-363.

¹⁵⁷ Caşın, *age.*, s. 20-21.

¹⁵⁸ Halil İnalçık, Günsel Renda, *Osmanlı Uygarlığı*, Ankara 2003, s. 445.

¹⁵⁹ Akdes Nimet Kurat, *Türkiye ve Rusya XVIII. Yüzyıl Sonunda Kurtuluş Savaşına Kadar Türk-Rus İlişkileri (1798-1919)*, Ankara 1970, s. 15-22.

¹⁶⁰ Kurat, *Türk-Rus İlişkileri*, s. 11-12.

¹⁶¹ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, C. IV/II, Ankara 1995, s. 175.

İstanbul Antlaşması yapılmıştır. Bu antlaşma ile Rusya, Azak gibi mühim bir kaleyi elde ederken Osmanlı Devleti de Azak Denizi ve çevresindeki hakimiyetini kaybetmiştir.¹⁶² Karlofça Antlaşması'ndan itibaren Osmanlı Devleti bilhassa Rusya'nın tehdidi ve baskısı altına girmeye başlamış ve buna XVIII. yüzyılın başlarından itibaren Avusturya da eklenmiştir. Bunun neticesinde Osmanlı Devleti aynı yüzyıl içerisinde bu devletlerle harp etmek zorunda kalmıştır.¹⁶³ XVIII. yüzyılın başlarında gerçekleşen bu ilk Osmanlı-Avusturya ve Rus harbinin temel sebebi ise Rusya'nın uyguladığı politikadır.¹⁶⁴ Rusya, XVIII. yüzyıl başlarından itibaren Osmanlı Devleti'nin zayıflamasından yararlanarak güney siyasetini uygulamaya başlamış ve bu siyasetini de "Osmanlı sınırları içindeki Ortodoksları koruma" politikası ile yapmıştır.

Sultan III. Ahmed zamanında meydana gelen 1711 Harbi ile Osmanlı Devleti başarı elde etti ise de Sultan I. Mahmud devrinde açılan 1736-1739 savaşında ve Sultan III. Mustafa dönemine denk gelen 1768 yılı savaşı Rusya'nın büyük bir üstünlüğü ile sonuçlanmıştır.¹⁶⁵ Savaş sonunda 1774'te imzalanan Küçük Kaynarca Antlaşması ile Osmanlı Devleti önemli ölçüde toprak kaybına uğramış ve bunun yanı sıra antlaşmanın dördüncü ve yedinci maddeleri ile Rusya, diğer devletler gibi İstanbul'daki elçilikte hususi bir kilise yaptırmaktan başka, diğer devletlerden ayrı olarak Galata'da Ortodoks ahali için genel bir kilise yaptırmak hakkını elde etmiş ve bu kilise Rus elçiliğinin himayesi altına konmuştu. Ayrıca Rus elçisi gerekirse bu kilisenin ve orada vazifeli olanların yararına Bâb-ı Âli'den isteklerde bulunabilecek ve bu istekler Bâb-ı Âli tarafından iyi niyetle karşılanacaktı. Yine bu antlaşma ile Osmanlı Devleti'nin Kırım'ın iç işlerine karışmayacağını kabul etmek zorunda kalmasıyla verilen taviz, 1783'te Kırım'ın Rusya tarafından işgalini netice vermiştir.¹⁶⁶

XVIII. yüzyılda yaşanan tüm bu gelişmeler Osmanlı Devleti'ni Rusya'ya karşı daha güçsüz duruma getirmiştir. Rusya ile meydana gelen savaşlar neticesinde imzalanan antlaşmalar, Osmanlı'nın yıkılışına kadar kendisini zor durumda bırakacak maddeleri içermektedir. Boğazlar Meselesi ve Ermeni Meselesi bunlardan en ciddi olanlarıdır. Özellikle 1774 Küçük Kaynarca ve 1792 Yaş Antlaşmalarıyla Osmanlı,

¹⁶² Akdes Nimet Kurat, *Rusya Tarihi Başlangıçtan 1917'ye Kadar*, Ankara 1987, s. 53.

¹⁶³ Mehmet Alaaddin Yalçınkaya, "XVIII. Yüzyıl, İslahat, Değişim ve Diplomasi Dönemi (1703- 1789)", *Genel Türk Tarihi*, C. VII, Ankara 2002, s. 83.

¹⁶⁴ Akdes Nimet Kurat, *Türkiye ve Rusya*, Ankara 1990, s. 21-22.

¹⁶⁵ Necdet Hayta, Uğur Ünal, *Osmanlı Devleti'nde Yenileşme Hareketleri (XVII. Yüzyıl Başlarından Yıkılışa Kadar)*, Ankara 2010, s. 25-47.

¹⁶⁶ Kurat, *Türk-Rus İlişkileri*, s. 29.

Rusya karşısında gerilemiş Rusya ise emellerinin birçoğunu gerçekleştirmiştir. Kırım'ı ilhak etmiş, Karadeniz'e inmiş, Ortodoksların korumacılığını üstlenerek Osmanlı'nın iç işlerine müdahale imkanı bulmuş, Akdeniz ve Karadeniz'de ticaret yapma imtiyazını elde etmiştir.

XVIII. yüzyıl Osmanlı Devleti için bir felaket yüzyılı olmuştur. Bu dönemde ülke ekonomik açıdan çökmüş, Osmanlı ordusu yorgun düşmüş ve Avrupa ordularına karşı teknolojik ve diğer bakımlardan geri kalmıştır. Devlet kadrolarındaki yetenekli idarecilerini kaybetmiş ve yerine yenilerini yetiştirememiştir. Böylece idari açıdan da zayıflamıştır. Öyle ki batılı devletlerden yardım ister, himaye görür duruma gelmiştir. Bu yüzyılda Rusların yayılcı politikası hedefine ulaşmış, Osmanlı Devleti'ni yorgun düşürmüş ve daha sonraki yüzyıllarda hasta adam muamelesi görececek bir hale getirmiştir.

3.2. XVIII. Yüzyıl Osmanlı-Rus Savaşlarında Sinop Limanı'nın Rolü

Cephelere lojistik destek sağlamak amacıyla asker ve mühimmat naklinin kolay yapıldığı bölgeler tarihin her döneminde önemli bir üs olarak kullanılmışlardır. Özellikle denize yakın olan yerleşim yerleri ulaşım açısından faal olarak kullanılan yerler olmuştur. Ağır materyallerin veya geniş hacimli yüklerin kara yolu yerine denizden taşınması hem zaman, hem rahatlık, hem de mali açıdan daha uygun ve kolay olması nedeniyle deniz ulaşımı her zaman rağbet gören bir ulaşım türü olarak kullanılmıştır. Bu nedenlerden dolayı Sinop gibi deniz kıyısında bulunan yerler, ulaşımında önemli bir kavşak noktası durumundadırlar. Karadeniz ve sahil kesiminin coğrafi durumu göz önüne alınacak olursa Sinop tarihin her döneminde sürekli bir uğrak merkez olmuştur¹⁶⁷. Sinop'u bu kadar önemli kılan özelliklerinin başında iç kesimlerden gelen ticaret yollarının Karadeniz'e ulaşmasını sağlayan coğrafi konumu ve sahip olduğu korunaklı doğal limanı gelmektedir.¹⁶⁸ Aynı zamanda askeri bir üs olma özelliği taşıyor olması da bu limanın önemini artırmıştır. Nitekim XVIII. yüzyıl Osmanlı-Rus Savaşlarında Sinop, askeri bir üs olarak kullanılmıştır. Ayrıca Osmanlı donanmasının kışlak merkezi rolünü de oynamıştır.¹⁶⁹

Kuzeydeki bölgelere en güvenilir ve hızlı şekilde sevkiyatlar deniz yoluyla yapıldığı için Osmanlı Devleti bu dönemde Sinop gibi kuzeydeki bölgelere ulaşımı

¹⁶⁷ Ş. Turan, *agm.*, s.23.

¹⁶⁸ Ş. Turan, *agm.*, s.148.

¹⁶⁹ *Geçmişin Fotoğraflarıyla Sinop Tarihi*, s. 25.

kolay olan limanları her zaman faal olarak kullanmıştır. Savaş zamanlarında Anadolu'dan gelen asker, mühimmat ve malzemenin Sinop'tan nakliyatı deniz yolu ile yapıldığından dolayı Osmanlı-Rus savaşlarında Sinop deniz ulaşımı açısından ön plana çıkmıştır. Sinop, hem yüksek kale duvarları hem de doğu ucundaki sarp kayalıkları nedeniyle ele geçirilmesi zor bir askeri üs olmuştur.¹⁷⁰

XVIII. yüzyıl boyunca Sinop, Osmanlı idaresinde tersanesi, limanları ve deniz ticaretiyle sürekli bir gelişme içine girmiştir. Aynı dönemde Rus Çarlığı'nın Karadeniz'e hakim olma ve sıcak denizlere inme çabaları da hızlanmıştır.¹⁷¹ Özellikle XVIII. yüzyılda Rusların sıcak denizlere inme ve Kırım'ın ele geçirme eğilimindeki en önemli girişimlerinden biri olan 1736-1739, 1768-1774, ve 1787-1792 Osmanlı-Rus Savaşları sırasında Sinop Limanı'nın önemi daha da ön plana çıkmıştır. Sinop Limanı'nın Karadeniz'deki diğer Anadolu limanlarına kıyasla yoğun bir uğrak yer olmasının nedeni, askeri seferlerin Sinop üzerinden yapıldığından dolayı sefere katılacak askerlerin sefer yerine gitmek için Sinop'ta toplanmasından kaynaklanmıştır. Bu savaşlarda Kırım ve civarındaki cephelere en kolay sevkiyatın yapıldığı limanlardan biri Sinop Limanı'dır. Bilhassa Sinop üzerinden deniz yoluyla kuzeye asker, mühimmat ve erzak nakledilmiştir. Bu dönemde Sinop Limanı'nı Karadeniz'deki diğer limanlardan ayıran en önemli özelliği doğal korunaklı limanlarının yanı sıra başta Kırım olmak üzere ülkenin kuzey bölgelerine daha yakın olması gelmektedir. XVIII. yüzyıl boyunca sadece Bolu, Kastamonu, Samsun, Amasya gibi civar kazalardan değil İstanbul, Sivas, Erzurum gibi uzak yerlerden de askerler Sinop Limanı'na getirilerek kuzeye nakilleri gerçekleştirilmiştir.

3.2.1. 1711 Osmanlı-Rus Savaşı (Prut Savaşı)

XVIII. yüzyılı boyunca devam edecek olan Osmanlı-Rus mücadelesinin ilki 1711 yılında gerçekleşen Prut Savaşı'dır. Osmanlı Devleti ile Rusya arasında 1700 yılında imzalanan İstanbul Antlaşması'ndan yaklaşık on yıl sonra Rusya ve İsveç arasında bir savaş başlamış ve bu savaş sırasında İsveç Kralı Osmanlı topraklarına sığınmıştır. İsveç Kralı'nın Osmanlılara sığınması, Rusya ile Osmanlı Devleti arasında

¹⁷⁰ Konyar, *age.*, s. 17.

¹⁷¹ Başoğlu, *age.*, s. 127.

diplomatik bir sorun haline gelmiş ve bu sorun Rusya ve Osmanlı Devleti'ni karşı karşıya getirmiştir.¹⁷²

Rusya 1709 yılında İsveç istilasına maruz kalmış ve Rusya'nın içinde bulunduğu bu zor durum Osmanlı Devleti için kaybettiği toprakları geri almak konusunda önemli bir gelişme olmuştur. 1709 yılında Demirbaş Charles, Poltava savaşını kaybetmiş ve Osmanlı Devleti'ne sığınmış ve Osmanlı bu durumu fırsat bilerek Rusya'ya karşı savaş açıp Rus sorununu kökünden halletmek için hazırlıklara başlamıştır.¹⁷³ Rusya ise İsveç ile olan savaşları bitmediğinden dolayı Osmanlı ile bir savaş durumundan daima kaçınmıştır.¹⁷⁴ Ayrıca Rus Çarı I. Petro, Demirbaş Charles'ın derhal Osmanlı ülkesinden sınır dışı edilmesini talep etmiştir. Osmanlı Devleti ise bu teklifi yerine getirmemiştir. Çünkü Osmanlı'nın amacı; donanma ile Azak Kalesini almak, Prut Nehri dolaylarındaki kara ordusuyla da Rus kuvvetlerini kesin bir yenilgiye uğratmaktır. Bu amaçla Baltacı Mehmet Paşa, Kırım kuvvetlerini de emrine alarak Prut'taki Rus kuvvetlerine saldırarak ve donanma da Azak Kalesini düşürecek.¹⁷⁵ 1710 yılında Bender'de bulunan Demirbaş Charles'ın teşviki ile Osmanlı Devleti, Rusya'ya karşı harp kararı almıştır.

Rus ordusu 21 Temmuz 1711 tarihinde Prut Nehri boyunda Türk ve Tatar kuvvetleri tarafından kuşatılmıştır. Böylece Ruslar ya esir düşmek ya da tamamıyla imha edilmek tehlikesi içine girmişlerdir.¹⁷⁶ Ancak Baltacı Mehmet Paşa'nın zayıf politikası Osmanlı Devleti'nin büyük bir fırsatı kaçırmaya neden olmuştur. Çok zor durumda kalan Çar I. Petro, Baltacı Mehmet Paşa'ya barış teklif etmiştir. Baltacı Mehmet Paşa'nın bu teklifi kabul etmesiyle Osmanlı ordusu taarruzu durdurmuş ve Rus ordusu imha edilmekten kurtulmuştur. Böylece 21 Temmuz 1711 günü iki taraf arasında barış öncesi bir antlaşma imzalanmıştır. Bu antlaşmaya göre; Azak Kalesi ve dolayları Osmanlı Devleti'ne geri verilecek, Osmanlı sınır boylarında Ruslar tarafından yaptırılan kaleler yıkılacak ve buradaki silahlar Osmanlıya teslim edilecek, Ruslar, Kırım Hanlığı ve Lehistan Devleti'ne bağlı Kazaklara karışmayacak ve Demirbaş Charles Osmanlı Devleti'nden kendi memleketine dönerken herhangi bir saldırıya uğramayacaktı. Şartlar ağırdı ancak Çar I. Petro, Rus ordusunu yok olmaktan kurtardığı için kendisini kazançlı

¹⁷² Ali Kemal Meram, *Türk-Rus İlişkileri Tarihi*, İstanbul 1969, s.84- 85.

¹⁷³ Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, İstanbul 1970, s. 175.

¹⁷⁴ Kurat, *Türk-Rus İlişkileri*, s. 19.

¹⁷⁵ Büyüktuğrul, *age.*, s. 175.

¹⁷⁶ Kurat, *Türk-Rus İlişkileri*, s. 19-20.

görmüştür. Daha sonra iki taraf arasında 25 yıllık bir barış antlaşması imzalanmıştır. Bu barış antlaşmasına göre; Rusya Azak Kalesini Osmanlı Devleti'ne geri verecek, Osmanlı-Rus sınırındaki Rus kaleler yıkılacak ve Rusya Lehistan'daki askerlerini geri çekecekti. Rus Çarı bu antlaşmanın maddelerini yerine getirmek istememiştir. Fakat Osmanlı Devleti'nin tekrardan savaş hazırlığına girişmesi üzerine 1713 yılında Edirne'de yapılan ikinci bir antlaşma ile Rus kuvvetlerini Lehistan'dan geri çekmiştir. Böylece Osmanlı Devleti, Prut Savaşını kazanmıştır. Rusya ise ağır bir yenilgiden kurtulmuş ve eski gücünü yeniden kazanabilmek gayreti konusunda başarı kazanmıştır.¹⁷⁷

3.2.2. 1736-1739 Osmanlı-Rus Savaşı

Osmanlı Devleti XVIII. yüzyıl boyunca sadece Rusya ile değil İran ile de uzun süren savaşlar yapmıştır. Bu durum Osmanlı Devleti'ni oldukça yıpratmıştır. Rusya, Osmanlı Devleti'nin yorulduğunu ve yıprandığını bildiğinden dolayı artık Karadeniz'e tam anlamıyla hakim olmak için hazırlıklara başlamıştır. İlk olarak Osmanlı Devleti'nden Kırım'ı ve Azak Kalesini almak istiyordu. Rusya bu emelini gerçekleştirmek için kendisi gibi Osmanlı Devleti üzerinde emelleri olan Avusturya ile ittifak yapmış ve artık iki ülke birden Osmanlı Devleti'ne taarruz için fırsat kollamıştır. Rusya bir yandan gizli bir taarruz planı yaparken bir yandan da Osmanlı Devleti'ne hissettirmeden Rus kuvvetlerini Azak Kalesine yakınlıştırmıştır. Fakat Rusların bu hazırlığı Lehistan Başbakanı tarafından sezilip Osmanlı Devleti'ne bildirilmiştir. Osmanlı sınır komutanları da Rusların savaş hazırlığı yapmakta olduklarını haber verince Osmanlı Devleti artık savaşın kaçınılmaz olduğunu anlayarak hem kuzey sınır boyundaki kaleleri takviye etmişler hem de donanmayı Azak Kalesine yardım etmek amacıyla Karadeniz'e çıkarmışlardır.¹⁷⁸ Zaten Rusya aynı zamanda 1711 yılındaki Prut Savaşını kaybetmenin acısını da çıkarmak istiyordu. Nitekim Rusya, Osmanlı'ya karşı savaş başlatmış ve 1736 yılında Kırım üzerine yürümüştür.¹⁷⁹ 1736 tarihinde Rusya'nın bu ilerleyişi karşısında Osmanlı Devleti, Ruslara karşı Kırım'a asker çıkartmıştır. 29 Ra 1149 (7 Ağustos 1736) tarihinde Bolu, Gerede, Kastamonu, Koçhisar, Taşköprü, Borlu, Sivas, Canik kazalarının kadıları ve bu kazalarda bulunan yeniçeri serdarları, ocak

¹⁷⁷ Büyüktuğrul, *age.*, s. 175-176.

¹⁷⁸ Büyüktuğrul, *age.*, s. 194.

¹⁷⁹ Kurat, *Türk-Rus İlişkileri*, s. 19-22.

ihtiyarları, iş erleri ve â'yânlar¹⁸⁰ hüküm gönderilmiş ve bu hükümde: Kırım'ı istila eden Moskoflar'ın (Ruslar) bölgeden def edilmesi ve zararlı faaliyetlerinin önüne geçilmesi gerektiğinden dolayı bölgedeki askerin arttırılması istenmiştir. Bu kazaların kadılarından bölgeye acele bir şekilde üç bin nefer yeniçeri askeri gönderilmesi istenmiş, aksi takdirde durumun çok kötü olacağı Dersaadet'e bildirilmiştir. Askerlerin Dergâh-ı Ali Kapucubaşlarından Ömer ve Yeniçeri Ocağına mensup turnacıbaşı¹⁸¹ Ali'nin himayesinde toplanıp Sinop Limanı vasıtasıyla gönderilmesi istenmiştir. Bölgedeki asker ihtiyacının öneminden dolayı herhangi bir sorunun yaşanmaması için askerlerin turnacıbaşı himayesinde Sinop Limanı'na nakledilecek günden bir gün önce toplanmaları buyurulmuştur.¹⁸² Yine aynı yıl Ra 1149 (Ağustos 1736) tarihinde de Kırım'daki Rusların teb'idi¹⁸³ için Bolu, Gerece, Koçhisar, Kastamonu, Taşköprü ve Sinop İskelesi'ne kadar olan bölgelerden askerlerin toplanması hakkında Dergâh-ı Ali Kapucubaşlarından Ömer'e hüküm gönderilmiştir. Hükümde 3000 nefer yeniçeri neferatının yine turnacıbaşı Ali maiyyetinde Sinop İskelesinde toplanmaları ve acele olarak Kırım'a geçirilmeleri buyurulmuştur.¹⁸⁴

Kırım'a gönderilen askerler sadece Sinop ve civar kazalardan temin edilmemiş İstanbul'dan da asker gönderilerek Sinop Limanı vasıtasıyla Kırım'a geçirildiği de olmuştur. 23 S 1149 (3 Temmuz 1736) tarihinde İstanbul'dan Sinop Limanı'na, buradan da Kırım'a geçirilmek üzere kul kethüdası, cebeci ve topçu kethüdarları ve bunların maiyyetlerinde olan askerler gönderilmiştir. Bu askerleri Sinop Limanı'ndan Kırım'a geçirmek için 7 kıt'a (adet) sefine (gemi) kiralanmıştır. Tutulan bu 7 adet geminin isimleri ise şu şekildedir; Hacı Receptoğlu Ahmet Ağa Sefinesi, Keşanlı Mustafa Remzi Sefinesi, Keşanlı Mehmed Reis Sefinesi, Trabzonlu Beylioğlu Bayrakdar Osman Reis Sefinesi, Karasulu Karacıoğlu Mehmed Sefinesi, Çakıradlı Süleyman Reis Sefinesi,

¹⁸⁰ Bir memleketin ileri gelenleri, eşraf. bk. Şemseddin Sami, *Kâmûs-ı Türkî*, İstanbul, s. 133.

¹⁸¹ Yeniçeri ocağında doğancı (bir büyük dairede doğanları besleyip idare ve doğanla av işlerine nezaret eden adam) gibi bir sınıf asker. bk. Sami, *age.*, s. 897-899. Yeniçeri Ocağını teşkil eden 196 ortada 68 inci ortanın başına verilen addır. Diğer birçokları gibi bu da ilk Osmanlı Padişahlarının şikâr ağalarının (avcılar) adlarından alınmıştır. Hristiyan çocuklarından Yeniçeri Ocağı için "Devşirmelerin" toplanması da bunun işi idi. bk. Mehmet Zeki Pakalın, *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, C. III, İstanbul 1993, s. 536. Turnacıbaşının Yeniçeri Ocağındaki bu görevinden başka maiyyetine asker toplamak gibi bir görevi olduğu da belgelerden anlaşılmaktadır. bk. BOA, *Cevdet Askeriye*, No. 1115/49413., BOA, *Cevdet Askeriye*, No. 999/43674. BOA, *Cevdet Askeriye*, No. 999/43675.

¹⁸² BOA, *Cevdet Askeriye*, No. 1115/49413.

¹⁸³ Uzaklaştırma, uzağa sürme, defetme. bk. Sami, *age.*, s. 378.

¹⁸⁴ BOA, *Cevdet Eyalet-i Mümtaze*, No. 17/830.

Trabzonlu Hacı Mehmed Reis Sefinesi. Bu gemiler İstanbul Gümrük Emini, Gemiciler Kethüdası ve Kapan-ı Dakik¹⁸⁵ ihtiyarları ma'rifetiyle kiralanmışlardır.¹⁸⁶ Yine, 19 S 1149 (29 Haziran 1736) tarihinde Şark canibi seraskeri maiyyetinde İstanbul'a gelen yeniçeri, topçu, top arabacı ocakları askerlerinin Kırım'a geçirilmeleri için Sinop kadısı, Sinop gümrük emini, â'yân ve iş erlerine hüküm yazılmıştır. Hükümde: bu askerlerin Kırım'a geçirilmeleri için gerekli miktarda geminin limanda hazır bulundurulması istenmiştir. Kırım'a geçirilecek olan askerlerin miktarları ise: dört adet Dergâh-ı Mu'alla yeniçeri neferatı, iki adet cebeci neferatı, bir adet topçu ve top arabacı neferatı olmak üzere toplamda yedi bölümden oluşmaktadır. Bunlar için toplamda yedi adet geminin limanda hazır bulundurulması ve zikr olunan askerlerin Sinop Limanı'na gelir gelmez acele olarak Kırım'a sevk edilmeleri buyurulmuştur.¹⁸⁷ 29 Za 1149 (31 Mart 1737) tarihinde ise gemi halkından Seyid İbrahim adlı kişi Sinop iskelesine gemi ile gelmiş ve buradan Kırım'a nakil edilecek askerleri yüklemiştir. Bu nakil işleri için nakliye ücretinin ise üçte biri olan 45332 akçeyi peşin olarak Gemiciler Kethüdası Hacı Ahmet Ağa delaletiyle İstanbul Gümrük Emini Yeğen Mehmet Ağa'dan kadı huzurunda almıştır.¹⁸⁸

Osmanlı donanması 1736 yılında toplu olarak değil münferit filolar halinde Karadeniz'e hareket etmiştir. Donanmanın büyük kısmı Derya Kaptanı Canım Hoca Mehmet Paşa komutasında idi. İlk olarak donanma Kefe Limanı'na gitmiş ve daha sonra Süleyman Paşa komutasında 4 çektiri ve 40 firkate de yine aynı limana gitmek üzere İstanbul'dan hareket etmiştir. Donanmadan ayrı olarak Hediyeülmülk kalyonuna da Sinop'tan Kırım'a asker taşıma görevi verilmiştir. Bu kalyon Demirbaş Charles tarafından Sultan Mahmut'a hediye edildiğinden dolayı Hediyeülmülk adı verilmiştir.¹⁸⁹ Ra 1149 (Ağustos 1736) tarihinde yine Kaptan-ı Derya Vezir Canım Hoca Mehmed Paşa'ya gönderilen hükümde Rusların ani saldırıları nedeniyle kendisinin Kefe tarafına memur edildiği bildirilmiştir. Donanma Mehmed Paşa'nın emrinde Karadeniz'e gönderilmiş ve maiyyetine iki bin nefer levent, üç bin nefer

¹⁸⁵ Kapan tabiri, Osmanlı döneminde büyük şehirlerde özellikle zahire türünden ihtiyaç maddelerinin toptan alınıp satıldığı yerdir. Arap ve Türk-İslâm devletlerinde kullanılan kapan tabiri Osmanlılarda daha ziyade un kapını (kapan-ı dakik), bal kapını, yağ kapını vb. satılan malın adıyla birlikte kullanılmıştır. bk. Salih Aynural, "Kapan", *DİA*, İstanbul 2001, s. 338.

¹⁸⁶ BOA, *Cevdet Askeriye*, No. 697/29225.

¹⁸⁷ BOA, *Cevdet Askeriye*, No. 693/29071.

¹⁸⁸ BOA, *Cevdet Askeriye*, No. 325/13453.

¹⁸⁹ Büyüktuğrul, *age.*, s. 201.

yenîçeri, bin nefer cebeci ve dört bin nefer topçu askerlerinin verildiği ifade edilmiştir. Üç bin nefer yenîçeri askeri yine dergâh-ı mu'allâ yenîçerileri ocağında Turnacı-başı Ali maiyetiyle Sinop iskelesine bir gün önce gönderilmiştir. Ayrıca İran seferinden dönen yenîçerilerin de Sinop iskelesinden Kırım'a doğru gönderileceği belirtilmiş. Rusların saldırıları karşısında Kırım hanı Kaplan Giray Han ile devamlı haberleşip ona göre hareket edilmesi ve Rusları Kırım havalisinden uzaklaştırmak için gayret göstermesi ferman olunmuştur. Ayrıca gönderilen asker ve mühimmat kendisine ulaştığında sayılarıyla beraber Saray'a bildirmesi emir olunmuştur.¹⁹⁰

Osmanlı Devleti denizlerle çevrili bir konumda bulunmasından dolayı stratejik ve ekonomik öneme sahip bir konumda bulunuyordu. Ancak bu konumunun avantajlarını iyi kullanamamış XVIII. yüzyılda yapılan savaşlarda güçlü bir donanmaya sahip olmadığının acı kaybını yaşamıştır. Barış zamanlarında dahi donanmasını güçlendirip saldırı yapacak duruma getirmek yerine kıyılarını koruyup savunmaya yönelik bir politika takip etmiştir. Bundan dolayı bu dönemde Osmanlı donanması denizlerde dolaşp düşman aramak yerine limanda bekleyen kuvvet halinde bulunuyordu.¹⁹¹ Sinop Limanı'nda da asker nakillerinden başka herhangi bir acil ihtiyaç durumunda hazırda bekletilen gemiler de bulundurulmuştur. 29 Ra 1149 (7 Ağustos 1736) tarihinde Sinop kadısı, civarında olan kadılıklar, zikr olunan kazaların (Bolu ve Kastamonu) kethüda erleri, yenîçeri serdarları, Sinop gümrük emini, sâir iskelelerin eminleri, ayan-ı vilayet ve iş erlerine gönderilen bir hükümde Bolu, Kastamonu ve civar kazalardan üç bin nefer yenîçeri askerinin yine Dergâh-ı Ali Kapucubaşlarından Ömer ve Yenîçeri Ocağına mensup turnacıbaşı Ali maiyyetinde Sinop İskelesi'ne nakilleri istenmiştir. Kırım'ı istila eden Moskofların şer ve fesatlarının def'i için bu askerlerin Sinop Limanı'nda hazırda bekletilmelerinin önemli olduğu bildirilmiştir.¹⁹²

1736 yılında Rusların saldırıları ile başlayan savaşta Rusya, Kırım'ın içlerine kadar ilerlemiş ve Bahçesaray'ı yakmıştır. Böylece Kırım ilk defa Rusların tahribatına uğramıştır. Ayrıca Osmanlı'nın en kuvvetli kalelerinden biri olan Özi Kalesi zaptedilmiştir. Ruslar, Osmanlı Devleti'ne karşı başlatacakları savaşı öyle gizli bir şekilde yürütmüşlerdi ki Osmanlı Devleti, Azak Kalesine yardım etmek amacıyla Karadeniz'e donanma çıkardığında donanma daha Azak'a ulaşmadan 13 Temmuz

¹⁹⁰ BOA, *Cevdet Askeriye*, No. 999/43675.

¹⁹¹ Büyüktuğrul, *age.*, s. 225.

¹⁹² BOA, *Cevdet Askeriye*, No. 999/43674.

1736'da Azak Kalesi Ruslar tarafından düşürülmüştür. Böylece Osmanlı Devleti Azak gibi stratejik ve ekonomik değeri büyük olan bir bölgeyi burada devamlı bir şekilde donanma bulundurmadağından dolayı kaybetmiştir.¹⁹³ Sonuç itibariyle Osmanlı Devleti bütün harp sahalarında Ruslara mağlup olmuştur. Fakat Nemse Çesarına karşı kazanılan büyük zafer ve Belgrad kalesinin geri alınmasından sonra 1739 yılında iki devlet arasında Belgrad Antlaşması imzalanmıştır. Antlaşma dahilinde, Rusların yine Karadeniz'e çıkmalarının önü alınmıştır. Ancak Osmanlı Devleti Azak kalesinin yıkılmasını ve iki devlet arasında tarafsız bir bölge olmasını kabul etmek durumunda kalmıştır. Azak kalesinin Osmanlı'nın elinden çıkması böylece kesinlik kazanırken bu tarihten sonra Azak bir daha Osmanlı hakimiyetine girmemiştir.¹⁹⁴

3.2.3. 1768-1774 Osmanlı-Rus Savaşı

Rusya'da 1762 yılında tahta geçen II. Katerina ile birlikte Osmanlı-Rus ilişkileri yeni bir döneme girmiştir. II. Katerina, I. Petro'dan sonra Rus tahtına çıkan en büyük ikinci Türk düşmanı olarak tanınmıştır. Bu dönemde Rusya, Lehistan'da yaşanan taht kavgalarına karışarak bu ülkeyi parçalama girişimde bulunmuş ve bu girişimi sonucu Osmanlı ülkesine sığınan bir grup Lehistanlının Rus askerleri tarafından takip edilerek öldürülmesi, iki ülke arasında büyük bir sorun haline gelmiştir. Bu durum 1768 yılında Osmanlı Devleti ve Rusya arasında bir savaşa neden olmuştur.¹⁹⁵

XVIII. yüzyıl Rusya'nın yayılcı politikaları nedeniyle Rusya, Osmanlı'dan başka Lehistan topraklarına da göz dikmiştir. Bundan dolayı Lehistan'da nüfuz ve hâkimiyetini kurmaya çalışmıştır. Lehistan'da Rus nüfuz ve hâkimiyetinin yerleşmesi Osmanlı Devleti için büyük bir tehlike olarak görüldüğünden Rusya'nın bu isteğine karşı çıkmıştır.¹⁹⁶ Bu dönemde Lehistan'daki iç savaştan kaçan Katolik Lehliere mensup temsilcilerin İstanbul'a gelip özgürlüklerinin kazanılması için yardım istemeleri Osmanlı Devleti'ni Rusya ile bir savaşın eşiğine getirmiştir. Çünkü Katolik Leh'li temsilciler Osmanlı Hükümdarı Sultan III. Mustafa'ya Lehistan'ın özgürlüğünü kurtardığı takdirde Padolya eyaletini Osmanlı'ya vereceklerini vaat etmişlerdir. Bundan dolayı Sultan III. Mustafa Rusya'ya karşı bir savaş açılmasına taraftar olmuştur. Neticede Osmanlı Devleti; Rus Çarlığının, kral seçimi sırasında Lehistan'ın iç işlerine

¹⁹³ Büyüktuğrul, *age.*, s. 195.

¹⁹⁴ Kurat, *Türk-Rus İlişkileri*, s. 23.

¹⁹⁵ Haluk F., Gürsel, *Tarih Boyunca Türk-Rus İlişkileri*, İstanbul 1968, s. 57-58.

¹⁹⁶ Kurat, *Türk-Rus İlişkileri*, s. 25.

karışması, burada iç savaşları kışkırtması ve bundan yararlanarak Lehistan topraklarına kuvvet sokması ve bu topraklarda zor kullanması; Lehistan topraklarına asker sokmanın daha önce yapılan Osmanlı-Rus barış antlaşması hükümlerine aykırı bir hareket olması; Rus kuvvetlerinin sınırı aşip Osmanlı topraklarına girmeleri ve buralarda öldürme hareketleri yapmaları; Rusya'nın Karadağlıları ve Kuzey Kafkasyalıları Osmanlı Devleti aleyhine ayaklanmaya kışkırtmaları nedenlerinden dolayı 4 Ekim 1768 günü Rusya'ya savaş ilan etmiştir.¹⁹⁷ Neticede her iki devlet arasında 1768 yılında beş altı yıl sürecek olan bir savaş başlamıştır. Osmanlı Devleti bu savaşa hazırlıksız olarak girdiğinden dolayı kuzey bölgelerindeki kalelerin tahkimi ihmal edilmiştir. Yine de Osmanlı Devleti, 1768 yılında Rusya ile girişilen ve beş altı yıl sürecek olan bu savaş karşısında Kırım'a asker ve erzak nakli yapmıştır. 15 Z 1182 (22 Nisan 1769) senesinde Sinop gümrük emini Ahmet Ağa Kırım'a asker ve erzak sevkiyatı yapmak için görevlendirilmiştir. Ahmet Ağa, bu sevkiyat için sevkiyatı gerçekleştirecek olan gemileri kiralamıştır. Gemilere kira ücreti olarak; bir adet 3000 kile yük için 124 buçuk kuruş, 35 buçuk kantar peksimet için ise her kantarı dörder buçuk kuruştan 159 buçuk kuruş olmak üzere toplamda 284 kuruş ödemiştir.¹⁹⁸ Yine bu savaş esnasında 29 Z 1183 (26 Mart 1770) tarihinde Kefe tarafına serdar, serdengeçti ve gönüllü askerleri memur edilmiş. Bu askerler, reisler kethüdası Seyyid Ahmed Tayyar, Kefe ihtiyarlarından Hacı Kasım oğlu Hacı Ali ve Seyyid Hacı Süleyman, Hacı Osman ve Oğuz oğlu Hacı İbrahim ve Hacı Süleyman ma'rifetiyle Sinop Limanı'nda toplanıp Kefe'ye sevk edilmişlerdir.¹⁹⁹ 13 Ş 1182 (23 Aralık 1768) tarihinde ise Erzurum Eyaleti askerinin Sinop Limanda toplanmaları ve gemilerle Kırım tarafına gönderilmeleri için Erzurum Valisi İbrahim Paşa'ya hüküm gönderilmiştir. Bu hükme göre de, Kırım'a geçirilecek olan Erzurum eyaleti askerinin Sinop Limanı'nda toplanması ve bu askerlerin naklini sağlayacak gemilerin İstanbul gümrük emini Hasan Paşa vasıtasıyla kiralanması bildirilmiştir.²⁰⁰ Bu belgelerden de anlaşılacağı üzere; Sinop Limanı'ndan gerek asker nakli gerekse mühimmat ve zahire nakli yapan gemiler genel olarak kiralanmış ve bu gemilere belirli bir kira ücreti ödenmiştir.²⁰¹

¹⁹⁷ Büyüktuğrul, *age.*, s. 217-218.

¹⁹⁸ BOA, *Ali Emiri Sultan III. Mustafa*, No. 323/26030.

¹⁹⁹ BOA, *Cevdet Askeriye*, No. 845/36126.

²⁰⁰ BOA, *Cevdet Askeriye*, No. 415/17199.

²⁰¹ bk. Asker, *Erzak Ve Mühimmat Nakli İçin Kullanılan Gemilerin Finansmanı*, Tezin içinde, s. 30.

Osmanlı Devleti'nin Kırım'a yapacağı asker, mühimmat ve zahire nakillerini Sinop Limanı'ndan gerçekleştirmesinde, Sinop'un Osmanlı ülkesinin en kuzey ucunda bulunmasından dolayı Kırım'a daha yakın bir bölge olmasının da etkisi büyük olmuştur. Nitekim, 29 B 1182 (9 Aralık 1768) tarihinde Erzurum eyaleti valisi İbrahim Paşa tarafından yazılan bir hüküm bunun en güzel örneğini oluşturmaktadır. 1182 yılında Kırım'a gidecek olan ve Erzurum eyaleti askerini taşıyan üç direkli geminin Trabzon ile Kırım arasının beş altı yüz mil olması ancak Sinop ile Kırım arasının iki yüz elli mil olması nedeniyle mesafenin yakınlığından dolayı Trabzon yerine Sinop Limanı'ndan gitmesi uygun görülmüştür. Askerleri taşıyan gemiler Trabzon'dan hareket eder ise hava muhalefeti nedeniyle askerler müşkilat ve sefaletle mağruz kalabileceği ve bundan dolayı askerlerin Sinop Limanı'ndan gemilere bindirilmesinin daha sağlıklı olduğu belirtilmiş ve askerler Sinop Limanı'ndan Kırım'a geçirilmişlerdir.²⁰²

Osmanlı Devleti 1768 yılında Rusya ile girdiği savaşı kaybetmiş ve 1774 yılında iki devlet arasında Küçük Kaynarca Antlaşması imzalanmıştır. Bu antlaşmadan sonra Rusya'nın Kırım Hanlığına yönelik olarak takip etmiş oldukları siyaset Kırım üzerinde Türk-Rus mücadelesinin giderek artmasına ve muhtemel bir savaşın gündeme gelmesine neden olmuştur.²⁰³ Bu muhtemel savaş karşısında Osmanlı Devleti Kırım'a asker, mühimmat ve zahire göndermiştir. 13 M 1192 (11 Şubat 1778) tarihinde Dergâh-ı Ali Kapucubaşlarından Bozok Sancağı mutasarrıfı Cabbarzâde Mustafa Bey'e, burada bulunan â'yânlarla, Pehluvanlu aşireti ve bu civardaki diğer boy beylerine, Mir aşireti ve diğer iş erlerine yazılan hükümde: Sivas valisi ve Kırım canibi seraskeri Ali Paşa maiyyetinde Kırım'a gönderilecek olan askerler için gerekli olan zehairin Sinop Limanı'na sevk edilmesi buyurulmuştur. Daha önceden Dergâh-ı Ali Kapucubaşlarından Hasan'ın Sivas Eyaletinden satın almış olduğu yirmi bin kile²⁰⁴ zehairden başka bu defa sadece 30.000 kile hinta²⁰⁵ ve 25.000 kile şair²⁰⁶ olmak üzere toplamda 55.000 kilenin acele şekilde Sinop Limanı'na sevki istenmiştir. Liman'a nakil için gerekli olan deve ve arabaların gerek o taraflarda bulunan deve ve arabalardan ve gerekse zikrolunan Pehluvanlu aşireti ve civardaki aşiretlerin ellerinde mevcut olan

²⁰² BOA, *Cevdet Askeriye*, No. 864/37047.

²⁰³ M. Metin, Hülâgü, "Kırım Hanlığının Kuruluşu ve Türk-Rus İlişkilerindeki Yeri (1441-1783)", *Uluslararası Türkoloji Sempozyumu*, Kırım 2004, s.16.

²⁰⁴ Hububat ölçü birimi. bk. Sami, *age.*, s. 1226.

²⁰⁵ Buğday. bk. Sami, *age.*, s. 520.

²⁰⁶ Arpa. bk. Sami, *age.*, s. 779.

deve ve arabalardan veya kaza ahalileri ve â'yanlardan hangisi olur ise olsun karşılanması istenmiştir. Bu arabalara nakil ücreti olarak beher kile için yirmi beş akçe hesap edilmiştir. Zehairler, Dergâh-ı Ali Kapucubaşlarından Hasan maiyyetinde Sinop Limanı'na teslim edildikten sonra arabacıların ücretlerini defterdardan alacakları buyurulmuştur.²⁰⁷ Yine 9 M 1192 (7 Şubat 1778) tarihinde Trabzon ve Sivas valisi ve Kırım seraskeri Ali Paşa ve Kırım tarafına sevk edilen gemilerden Sinop Limanı'na gelen beş adet geminin subaylarına yazılan hükümde: Kırım'a gönderilen gemilerden Sinop'a gelen beş adet geminin barut, kurşun ve diğer mühimmatının eksik olduğu bildirilmiştir. İstanbul'dan yüklü bir şekilde gönderilen mühimmatın henüz bu gemilere ulaşmadığı ve bundan dolayı askerinin ihtiyacı olan peksimet, barut, kurşun ve diğer mühimmatın Sinop Limanı'na sevk olunan diğer gemilerden verilmesi buyurulmuştur.²⁰⁸ Limandan Kırım'a sevk olunan bu erzak ve mühimmatların da nakil masrafları oluyordu. 7 Z 1192 (27 Aralık 1778) tarihinde Kırım seraskeri Ali Paşa'nın emrindeki askerler için satın alınan 53.107 kile zahire Bozok ahalisi tarafından Sinop Limanı'na taşınmıştır. Bozok ahalisi araba ve develer ile bu zahireyi Liman'a taşımış ancak nakil ücreti olan 11.063 buçuk kuruşu alamamışlar, bunun yerine kendilerine devlet hazinesinden 153.325 kuruş ödenmiştir. Ancak kalan meblağı alamadıklarından dolayı mağdur edilmişlerdir. Bozok ahalisi ellerinde bulunan 7 adet borç senedi ile defterdar Mustafa Ağa'ya başvurmuş ve arz-u hallerini padişaha sunmuşlardır.²⁰⁹

Osmanlı Devleti 1778 yılında Rusya ile tekrardan bir savaş durumuna girmesi olayların daha da karışık hale gelmesi demektir. Meselenin içinden tek başına çıkamayacağına farkında olan Osmanlı Devleti, Fransa'nın aracılığıyla gelişmeleri müzakere etmek üzere Ocak 1779'da İstanbul'da Aynalıkavak Sarayı'nda Rusya ile görüşmelere başlamıştır. Nihayet iki taraf arasında 10 Mart 1779'da Aynalıkavak Tenkihnamesi adıyla bir antlaşma imzalanmıştır.²¹⁰

3.2.4. 1787-1792 Osmanlı-Rus Savaşı

Rusya ile Osmanlı Devleti arasında 1783 yılında bir ticaret antlaşması imzalanmış ve Rusya, Osmanlı Devleti'ne kabul ettirdiği 81 maddelik bu ticaret antlaşması ile diplomatik bir zafer kazanmıştır. Yine bu dönemde Rusya, Küçük

²⁰⁷ BOA, *Cevdet Askeriye*, No. 776/32831.

²⁰⁸ BOA, *Cevdet Askeriye*, No. 1200/53725(1-2).

²⁰⁹ BOA, *Cevdet Askeriye*, No. 1210/54256.

²¹⁰ Hülagü, *agm.*, s. 16.

Kaynarca Antlaşması ile Osmanlı Devleti'nden aldığı Kırım Hanlığını işgal ederek topraklarına katmıştır.²¹¹ Kırım Hanlığı'nın, Karadeniz'deki jeopolitik konumu Rusya'ya siyasi ve ticari anlamda önemli kazanımlar sağlamıştır. Böylece Rusya'nın Karadeniz ticaretindeki etkisi ve kontrolü daha da artmıştır. Bu dönemde Rus tahtında bulunan II. Katerina, Osmanlı Devleti'ne karşı izlediği siyaset sonucu elde ettiği bu başarılar sonrasında Osmanlı Devleti'ni kendisi için önemli bir güç olarak görmemeye başlamıştır. Bu yüzden elde ettiği bu başarılarla yetinmeyerek Osmanlı Devleti'ne karşı Avusturya ile ittifak içerisine girmiş ve böylece 1787 yılında iki devlet arasında yeni bir savaş başlamıştır.²¹² 1787-1792 Osmanlı-Rus ve Avusturya savaşında savaşı Rusya istemiş fakat Osmanlı Devleti açmıştır. Bu dönemde Sultan I. Abdülhamit'in Osmanlı Devleti'ni Batılılaştırmak ve silahlı kuvvetleri düzenlemek konusunda önemli teşebbüsleri olmuştur. Fakat bu çabalar henüz olumlu bir sonuç vermemiştir. Uzun bir barış döneminde bunlar başarıya ulaşabilirdi. Ancak Rusya'nın aniden Kırım'ı işgal etmesi Osmanlı Devleti'nde paniğe yol açtı. Osmanlı Devleti hemen Rusya'ya karşı savaş açıp Kırım'ı geri almayı planlamıştır.²¹³ Rusya bu dönemde Osmanlı Devleti'nden daha iyi bir şekilde savaşa hazırlanmıştır. 1787 yılında II. Katarina Avusturya ile bir anlaşma yapmış ve bu anlaşma neticesinde Rusların Osmanlı'ya karşı harbe başlaması durumunda Avusturya ordusunun da harekete geçmesi planlanmıştır.²¹⁴ Rusya ile Avusturya arasında gizli olarak imzalanan bu antlaşmaya göre; Rusya, Osmanlı ile yapacağı savaşı kazanırsa Dinyester, Buğ ve Dinyeper Nehirleri arasındaki toprakları kendi topraklarına katabilecek, Ege denizindeki bazı adaları ele geçirebilecek, Eflak ve Buğdan Rusya himayesinde özgür birer prenslik olacak, Avusturya, Belgrad, Orşuva, Didin, Niğbolu, Hotin şehirlerini kendi topraklarına katabilecek ve Dalmaçya kıyılarına kadar inebilecekti.²¹⁵ II. Katarina, Osmanlı Devleti'ni savaşa tahrik etmek amacıyla bir takım ağır taleplerde bulunmuştur. Bunlardan bazıları; Basarabya üzerinde hak iddia etmek ve Özi kalesinin Ruslara teslim edilmesiydi.²¹⁶ Bu gelişmeler neticesinde Osmanlı Devleti 19 Ağustos 1787 tarihinde Rusya'ya karşı savaş ilan etti. 9 Şubat

²¹¹ Kuzucu, *agm.*, s. 79.

²¹² Halil İnalçık, "Yaş Muahedesinde Sonra Osmanlı-Rus Münasebetleri Rasih Efendi ve General Kutuzof Elçilikleri", *Ankara Üniversitesi-Dil Tarih Coğrafya Fakültesi Dergisi*, S. IV, Ankara 1946, s. 195.

²¹³ Büyüktuğrul, *age.*, s. 253-254.

²¹⁴ Kurat, *Türkiye ve Rusya*, s. 36.

²¹⁵ Büyüktuğrul, *age.*, s. 254-255.

²¹⁶ Kurat, *Türkiye ve Rusya*, s. 37.

1788'de ise Avusturya, Bâb-ı Âli'ye bir nota göndererek, Rusya ile arasındaki ittifak nedeniyle onunla birlikte savaşa katılacağını yani Avusturya'nın Osmanlı Devleti'ne savaş açtığını bildirdi. Böylece Osmanlı Devleti iki cepheli bir savaşa girmiş oldu.²¹⁷

Osmanlı Devleti girmiş olduğu bu çift cepheli savaş karşısında ilk olarak sınır güvenliğini korumaya gayret etmiştir. Fî Evâhir-i M Sene 1203 (Ekim 1788) tarihinde Dergâh-ı Mu'allâ Kapucubaşlarından Kastamonu Mütesellimi ve Sinop Muhafızı olan Altı Kulaç el-Hâc Hüseyin Paşa'ya yazılan bir hükümde Rus donanmasının her hangi bir saldırısına karşı gafil olunmayıp, Sinop Limanı ve Kastamonu sahili ile o civarların muhafazasına dikkat etmesi bildirilmiştir.²¹⁸ 23 Ş 1204 (6 Temmuz 1790) tarihinde ise Sinop ve sahilinin muhafazasını sağlamak amacıyla Sinop'ta bulunan tabyalarda istihdam olunmaları için Kastamonu ve Amasya'dan asker gönderilmiştir. Gönderilen bu askerlerin içinde eksik, hasta ve ihtiyar olmayıp hepsi savaşabilecek güçte olan askerlerdir. Bu askerlerden verilen emre karşı çıkan olursa cezaya çarptırılmaları emredilmiştir.²¹⁹ Karadeniz'de bulunan düşman gemilerine karşı Sinop ve sahilinin korunması için celb ve istihdam olunan bu askerlerinin bazılarının değiştirilmeleri ve yerlerine 1790 yılının Kasım ayına kadar yeni askerler gönderilmeleri bu askerlerin de çoğunluğunun Kastamonu'dan gönderilmeleri birazının ise Amasya'dan gönderilmeleri buyurulmuştur.²²⁰ Sinop'un muhafazasını gerekli kılan olay ise daha önce Karadeniz'de bulunan bir iki düşman teknesinin üç gün üç gece muharebeden sonra başarısız olarak geri dönmek zorunda bırakılmasıdır. Bundan dolayı cephaneye mühimmatı ve top gibi bazı levazımatlarında Sinop'a gönderilmeleri istenmiştir.²²¹ Yine 19 R 1204 (6 Ocak 1790) tarihinde Sinop muhafızı Süleyman Feyzi Paşa tarafından, Sinop yarımadasının ve Sinop kalesinin muhafazası gerekli olduğundan Sinop'ta taş ve ağaçtan bir cephaneye yapıldığı yazılmıştır. İnşa edilen bu cephaneye toplar yerleştirilmiş ve şehirde bulunan tabyalara bir, iki, üç, dört ve altı saat mesafede ve genel olarak yerleşim olamayan mahallerde inşa edilmiştir. Bunun yanı sıra cephanede bulunan mühimmatın hıfzı için cebeci askerine ihtiyaç duyulduğu da Dersaadet'e bildirilmiştir. Ayrıca inşa edilen bu

²¹⁷ Rıfat Uçarol, *Siyasi Tarih (1789-2001)*, İstanbul 2006, s. 70.

²¹⁸ Kadir Güney, *190 Numaralı Mühimme Defteri'nin Özetli Transkripsiyonu Ve Değerlendirilmesi (H. 1203-1204, M. 1789-1790; Sayfa 1-97)*, 20 Numaralı Hüküm, Gaziantep Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Gaziantep 2012, s. 48.

²¹⁹ BOA, *Cevdet Askeriye*, No. 89/4126(1).

²²⁰ BOA, *Cevdet Askeriye*, No. 89/4126(3).

²²¹ BOA, *Cevdet Askeriye*, No. 89/4126(5).

cephaneden başka askerlerin hıfzı içinde zeminlik odalar inşa edilmiştir.²²² Sinop muhafızı ve Diyarbakır valisi Süleyman Feyzi Paşa 29 Z 1204 (9 Eylül 1790) tarihinde ise Sinop havalisine gelen düşman gemilerine karşı topçu birlikleri ve Donanma-yı Hümâyûn'dan birkaç adet gemi istemiştir. Sinop'un güvenliği açısından elli nefer topçu birliğinin ve birkaç adet Donanma-yı Hümâyûn gemisinin acele olarak Sinop Limanı'na gelmelerini padişaha bildirmiştir.²²³ 29 Z 1205 (29 Ağustos 1791) tarihinde ise yine Sinop'un muhafazası gerekli olduğundan dolayı Sinop muhafızı ve Diyarbakır valisi Süleyman Feyzi Paşa, Sinop'tan asker tedarikinin güç olduğunu ve bundan dolayı civar kazalardan askerlerin Sinop'a gönderilmelerini, Sinop dışında başka bir yere gönderilmemesi hususunda isteğini bildirmiştir.²²⁴

Osmanlı Devleti, Rusya'nın yanı sıra Avusturya ile de bir savaş içinde olduğundan dolayı sadece Sinop ve sahilini emniyet altına almakla kalmamış ve diğer Anadolu sahillerini de muhafaza etmesi gerektiğinden dolayı Z 1205 (Ağustos 1791) tarihinde Sinop'tan Varna'ya kadar olan bütün Anadolu sahilini de emniyet altına almak için Rumeli sahilinde bulunan Karaburun, İneada, Terkos ve civarının muhafazasından sorumlu Seyid Numan Bey'i görevlendirmiştir. Seyid Numan Bey'in emrine Karadeniz boğazından Varna ve Sinop'a denk Rumeli ve Anadolu sahillerinin düşmandan korunması için Karahisar ve Sandıklı kazalarından altı yüz nefer asker görevlendirilmiş ve buraların muhafazasına dikkat etmesi tenbih olunmuştur.²²⁵

Osmanlı Devleti, 1787-92 Osmanlı-Rus ve Avusturya savaşı esnasında sadece ülkesinin sahil şeridini güvenlik altına almakla kalmamış aynı zamanda kuzey bölgelerinde bulunan kalelerini de tahkim etmiştir. Yine Z 1205 (Ağustos 1791) tarihinde Karadeniz'e düşman gemisi çıkması üzerine kuzeyde bulunan Anapa Kalesi takviye edilmiştir. Kaymakam Paşa'ya yazılan emirde Anadolu sahilinin emniyeti ve Anapa'nın takviyesi için Sinop Limanı'ndaki eksikliklerin dokuz on gün içinde tamamlanması buyurulmuştur. Anapa Kalesi'ne asker sevk etmek için 10 adet gemi Sinop ve Trabzon limanlarına gönderilmiştir. Anapa Kalesi'nin takviyesi için Donanma-yı Hümâyûn yedeklik takımından eksik olan 2 bin kantar aletin 1100 kantarı aletçi esnafından tedarik edilmiş ve kalan küsur 300 kantarı ise İzmir'den temin edilmiştir. Ayrıca İzmir ve Canik'ten tel ve kendir temin edilmiştir. Yine Donanma-yı

²²² BOA, *Cevdet Askeriye*, No. 215/9197.

²²³ BOA, *Hatt-ı Hümâyûn*, No. 1396/55966.

²²⁴ BOA, *Hatt-ı Hümâyûn*, No. 198/9966.

²²⁵ BOA, *Hatt-ı Hümâyûn*, No. 1399/56267.

Hümâyûn için 40 bin zira yelken bezi dokunmuş ve hazır edilmiştir. Donanma-yı Hümâyûn ve Anapa'nın takviyesi için bunların dışında ek olarak, Karadeniz'de toplanan Donanma-yı Hümâyûn leventleri 2500 neferdir. Yine Karadeniz'e gelen gemi neferatı ise 900.000 neferdir. Bunlardan başka 1500 nefer Gürcü askerleri de yakın zamanda toplanmıştır. Bu asker ve mühimmatı Anapa Kalesi'ne ulaştırmak için Donanma-yı Hümâyûn'dan 10 adet gemi Sinop ve Trabzon serdarına tayin edilmiş ve acele nakillerinin yapılması buyurulmuştur.²²⁶ Sinop Limanı'na dışarıdan gelen mühimmatlar için bazen gemi kiralanmış bazen de bölgeyi muhafazaya gelen gemiler ile nakil gerçekleştirilmiştir. 29 Z 1205 (29 Ağustos 1791) tarihinde Sinop Limanı'na İstanbul'dan gönderilecek olan mühimmatlar Karadeniz'de Anadolu canibini muhafaza için giden gemilerle beraber gönderilmiştir.²²⁷

Bu savaş esnasında Sinop Limanı'ndan asker ve mühimmattan başka zahire naklide faal bir şekilde sağlanmıştır. 13 Za 1202 (15 Ağustos 1788) tarihinde Sinop kadısına ve Sinop İskelesinde zehair toplanması için görevlendirilen İstanbul Gümrük Emini Süleyman Ağa'ya hüküm gitmiştir. Bu hükme göre; İstanbul Gümrük Emini Süleyman ve reisler kethüdası ma'rifetiyle Sinop İskelesinde mevcut olan zehairden bu defa 5000 kile dakik²²⁸ ve otuz bin kile şairin (arpa) Soğucak ve Anapa Kalelerine nakli istenmiştir. Bu nakil işi için İstanbul'dan 2 adet gemi kiralanmış ve bunun için gerekli olan sahihü'l-'ayar demirli ve damgalı İstanbullu kile reisler kethüdası Hüseyin'e teslim edilmiştir.²²⁹

1787 yılında Osmanlı Devleti'nin, Rus baskısını ve isteklerini durdurmak ve Kırım'ı yeniden ele geçirmek üzere Rusya'ya savaş ilan etmesiyle başlayan 1787-1792 Osmanlı-Rusya, Avusturya Savaşı, dört yıl sürmüş ve Osmanlı Devleti'nin yenilmesiyle sona ermiştir. 4 Ağustos 1791 günü Osmanlı Devleti, Avusturya ile Zıştovi Antlaşmasını imzalamış ve böylece Avusturya ile barış sağlanmıştır. Bu barış antlaşmasına göre; barış süresi elli yıl olacak, savaş öncesi sınırlar aynen kalacak ancak bu sınırlar Orşuva ve Bosna'daki Onna ilçelerinin Osmanlı Devleti tarafından Avusturya'ya verilmesiyle düzeltilecek ve Hotin Kalesi Osmanlı-Rus barışı sağlanana kadar Avusturya tarafında kalacak, barıştan sonra Osmanlı Devleti'ne verilecekti. Rusya, Avusturya'nın Zıştovi Antlaşması ile savaştan çekilmesinden sonra savaşa bir

²²⁶ BOA, *Hattı- Hümâyûn*, No. 201/10265.

²²⁷ BOA, *Hatt-ı Hümâyûn*, No. 1399/56291.

²²⁸ Un. bk. Sami, *age.*, s. 613.

²²⁹ BOA, *Cevdet Askeriye*, No. 1111/949209.

süre daha devam etmiştir. Ancak Osmanlı Devleti'nin artık mücadele edecek gücü kalmadığından dolayı Rusya ile barış görüşmelerine başlamıştır. Neticede Rusya ile de 9 Ocak 1792 günü Yaş şehrinde barış imzalanmıştır. Bu barış antlaşmasına göre; 1774 Kaynarca, 1779 Aynalıkavak, 1783 Osmanlı-Rus ticaret antlaşmasının hükümleri aynen geçerli olacak; Dinyester Nehri'nin kuzey kısmı Rusya'da kalacak, Bender, Akkerman, Kili, İsmaili ve Rus işgalinde bulunan diğer yerler Osmanlı Devleti'ne geri verilecek; Kafkasya'da iki devlet arasındaki sınır Koban Nehri olacak ve Garpocağı filoları Rus ticaret gemilerini yakalayıp mallarına el koyacak olursa Osmanlı Devleti gemileri ve malların geri verilmesini sağlayacak ve ortaya çıkan zararı da karşılayacaktır.²³⁰

Osmanlı Devleti'nin bu savaştaki kaybı büyük olmuştur. Kırım'ı kaybetmiş ve gücünün iyice azaldığı açık olarak ortaya çıkmıştır. 1787-1792 Savaşı sonucunda Osmanlı Devleti'ni güçlendirmek üzere daha önce yapılanlardan daha geniş kapsamlı ıslahatların gerçekleştirilmesinin düşünölmeye başlanmasına neden olmuştur. Bu düşüncenin sonucu ise Nizam-ı Cedit hareketlerini meydana getirmiştir.²³¹

3.3. Savaşlarda Asker, Erzak Ve Mühimmat Nakli İçin Kiralanan Gemilerin Finansmanı

Osmanlı Devleti XVIII. yüzyıl boyunca Rusya ile giriştiği mücadelelerde kuzey topraklarını muhafaza etmek amacıyla gerek savaşa hazırlık ve tedbir amaçlı gerekse savaş esnasında kuzeyde bulunan topraklarına Sinop Limanı'ndan birçok erzak, asker ve mühimmat nakli gerçekleştirmiştir. Nakil amaçlı gemiler kiralanmış ve bu gemilere belirli bir kira ücreti ödenmiştir. Örneğin; 29 Za 1183 (26 Mart 1770) tarihinde serdar, serdengeçti ve gönüllü askerler Kefe tarafına memur edilmiş ve bu askerler reisler kethüdası Seyyid Ahmed Tayyar, Kefe ihtiyarlarından Hacı Kasımoğlu Hacı Ali ve Seyyid Hacı Süleyman, Hacı Osman ve Oğuz oğlu Hacı İbrahim ve Hacı Süleyman ma'rifetiyle Sinop Limanı'nda toplanıp sevk edilmişlerdir. Bu sevkiyat için gümrük emini tarafından 2 adet gemi kiralanmıştır. Toplamda 1000 nefer olan bu askerleri yüklemek için kiralanmış 2 adet gemi İstanbul'dan Sinop İskelesi'ne gelmiştir. Gemi başına 11000 akçeden belirlenen kira bedeli bu defa Hazine-i Âmire'den ödenmiştir.²³² Osmanlı arşiv belgesi örneğinde görüldüğü gibi Osmanlı Devleti kiralanmış gemiler için

²³⁰ Büyüktuğrul, *age.*, s. 268.

²³¹ Uçarol, *age.*, s. 78-79.

²³² BOA, *Cevdet Askeriye*, No. 845/36126.

gerekli ücreti Hazine-i Âmire'den karşılamıştır.²³³ Ancak bazen bu kira ücretleri için gümrük gelirleri ve diğer eyaletlerin sancak gelirlerinden yararlanıldığı da olmuştur. Örneğin; 23 S 1149 (3 Temmuz 1736) tarihinde İstanbul'dan Kırım'a gönderilmek üzere kul kethüdası, cebeci ve topçu kethüdarları ve bunların maiyyetlerinde askerler Sinop Limanı'na gönderilmiştir. Bu askerleri Sinop limanından Kırım'a geçirmek için Hacı Recepoğlu Ahmet Ağa Sefinesi, Keşanlı Mustafa Remzi Sefinesi, Keşanlı Mehmed Reis Sefinesi, Trabzonlu Beylioğlu Bayrakdar Osman Reis Sefinesi, Karasulu Karacıoğlu Mehmed Sefinesi, Çakıradlı Süleyman Reis Sefinesi, Trabzonlu Hacı Mehmed Reis Sefinesi olmak üzere 7 adet gemi İstanbul Gümrük Emini, gemiciler kethüdası ve Kapan-ı Dakik ihtiyarları ma'rifetiyle kiralanmışlardır. Bu gemilerin navul²³⁴ ücreti olan 2369 buçuk kuruş İstanbul Gümrüğü malından ödenmiştir.²³⁵ 3 M 1184 (29 Nisan 1770) tarihinde ise Kırım'daki savaş için Anadolu'dan serdengeçti ve bölük askerleri ve bunlara ek olarak beş nefer piyade askeri ve 50000 kile zehair için gemiler kiralanmıştır. Zehairin beher kilesi için altışar akçe navul verilmiştir. Bu gemilerin kira ücreti toplamda ne kadar tutarsa tutsun seksen dört senesi Canik cizyesi malından ödenmesi buyrulmuştur. Ayrıca bu sefer için Siverek tarafından da bin nefer miri piyade atları da yine Kırım'a gönderilmiştir. Siverek'ten giden bu piyadeler için kiralanmış gemilerin ücreti de seksen dört senesi Canik cizyesi malından ödenmiştir. Bu görev için mütesellim Süleyman Paşa görevlendirilmiştir.²³⁶

Asker ve erzak nakli için kiralanmış gemiler bazen tüccar gemileri de olabiliyordu. 29 Ş 1182 (8 Ocak 1769) tarihinde Kapudan Paşa hazretleri maiyyetinde Kefe ve Kırım tarafına asker nakli için 10 adet tüccar kalyonu kiralanmış ve bunların kira bedeli olan 13823 kuruş Hazine-i Âmire'den verilmiştir.²³⁷ Kiralanan bu gemilere donanma gemileri nezaret etmiş ve bunun için bergandı²³⁸ murabıt²³⁹, Trabluz Vekili Ali ve Mehmet Çavuş maiyyetinde 3 adet donanma gemisi kiralanmıştır. Donanma gemilerinin

²³³ bk. BOA, *Cevdet Askeriye*, No. 845/36126, No. 848/36270(1-3), No. 1210/54256.

²³⁴ Navul, Navlun: Gemi kirası, gemi ve vapura eşya ve yolcular için verilen ücret. bk. Sami, *age.*, s. 1452.

²³⁵ BOA, *Cevdet Askeriye*, No. 697/29225.

²³⁶ BOA, *Cevdet Askeriye*, No. 24/1052.

²³⁷ BOA, *Cevdet Askeriye*, No. 848/36270(1).

²³⁸ Buharlı gemilerin icadından evvel kullanılan yelkenli gemilerden birinin adı. Bu gemiler Şethiye'den küçük, Kırlangıç'tan büyüktü. bk. Pakalın, *age.*, C. I, s. 207.

²³⁹ Ribat, askeri karargâh. bk. İlhan Ayverdi, *Misalli Büyük Türkçe Sözlük*, İstanbul 2006, s. 2144-2145.

kira bedeli olan 10364 buçuk kuruş 20 akçe yine Hazine-i Âmire'den dizdârbaşı²⁴⁰
Halife Ömer Efendi'nin oğlu Ömer Halifeye teslim edilmiştir.²⁴¹

²⁴⁰ Kale muhafızlarının başındaki kişi. bk. Sami, *age.*, s. 609.

²⁴¹ BOA, *Cevdet Askeriye*, No. 848/36270(3).

4. XVIII. YÜZYILDA SİNOP TERSANESİ VE GEMİ YAPIMI

4.1. XVIII. Yüzyılda Karadeniz’de Osmanlı Devleti’nin Durumu

Karadeniz’in kıyı kesimleri, tarih boyunca pek çok kavmin yerleştiği, değişik kültürlerin etkili olduğu bir bölge olarak ön plana çıkmıştır. Osmanlı Devleti, kuruluşundan itibaren kısa sürede Karadeniz’in güney sahillerine ulaşmış ve Çelebi Mehmet zamanında Karadeniz’in batı sahillerine doğru uzanmıştır. Osmanlı Devleti daha sonra diğer Türk beyliklerini de hakimiyet altına alıp Karadeniz’in güney sahillerinde söz sahibi olmaya başlamıştır. Karadeniz’in doğusunda bulunan Trabzon Rum İmparatorluğu ise Türkmen boylarının baskısıyla giderek küçülmüş, Giresun’un daha da doğusuna çekilmek mecburiyetinde kalmıştır. Fatih Sultan Mehmet’in İstanbul’u fethetmesi Osmanlı Devleti’nin Karadeniz ile Akdeniz’e açılmasına ve denizlerdeki hakimiyetin temellerinin atılmasına zemin hazırlamıştır.²⁴² Fatih zamanında Karadeniz sahilleri Osmanlı topraklarına katılmış, Kırım ve Kefe Seferleri yapılarak Karadeniz’deki Osmanlı etkinliği artırılmıştır.²⁴³ Osmanlı Devleti, Fatih döneminde İstanbul’un fethiyle boğazlara, II. Bayezid döneminde ise Kili ve Akkerman’ın alınmasıyla bütün Karadeniz kıyılarını kontrolü altına almıştır. Osmanlı’nın denizlerdeki bu hakimiyeti yabancı gemilerin bu denizlerden geçişini de imkansız hale getirmiştir. Böylece XVI. yüzyılın sonlarında dış ticarete tamamen kapanan Karadeniz, siyasi, idari ve ticari bakımdan bir iç deniz haline gelmiş ve bu durum XVII. yüzyıl boyunca devam etmiştir.²⁴⁴ XVI. yüzyılda büyük bir deniz gücüne sahip olan Osmanlı donanması, bu yüzyılın sonlarından itibaren zayıflamaya başlamıştır. Bunun başlıca nedeni ise denizcilikten yetişmeyen bilgisiz ve tecrübesiz kişilerin Kaptan-ı Deryalığa getirilmesidir. Ayrıca bu gerilemenin diğer bir nedeni ise gemicilikte Avrupa’da yapılan yeniliklerin göz ardı edilmesidir.²⁴⁵

Karadeniz bir iç deniz haline getirildikten sonra yabancı gemilerin girmeleri ve ticaret yapmaları Osmanlı idaresince yasaklanmış ve bu durum yüzyıllar boyunca

²⁴² Bostan, *Beylikten İmparatorluğa*, s. 17.

²⁴³ Gencer, *age.*, s.9.

²⁴⁴ İdris Bostan, “Rusya’nın Karadeniz’de Ticarete Başlaması ve Osmanlı İmparatorluğu, 1700-1787 Osmanlı Denizciliği”, *Bellekten*, C. LIX, S. 225, Ankara 1995, s.353.

²⁴⁵ Gencer, *age.*, s. 23-25.

sürdürülmüştür.²⁴⁶ Nitekim XVIII. yüzyılın başlarına kadar ticari maksatla bile olsa hiçbir yabancı devleti Karadeniz'e yaklaştırmamıştır.²⁴⁷ Ancak bu yüzyılda içinde bulunduğu karışıklıklar yüzünden bu uygulamasından taviz vermek durumunda kalmıştır. Çünkü XVIII. yüzyılda Osmanlı Devleti'nin Karadeniz'deki hakimiyetinin önündeki en büyük engel, gittikçe büyüyen ve sıcak denizlere inme arzusu güden Rusya olmuştur. Bu yüzyılda Rusya'nın temel politikasından birisi Karadeniz'e çıkma isteği olmuştur. Nitekim Karadeniz'in, yabancılara yasaklanmış kapalı deniz statüsü, Rusya'nın gösterdiği gelişme ile sarsılmaya başlamıştır.²⁴⁸ Rusya, 1700 yılında Osmanlı Devleti ile imzaladığı İstanbul Antlaşması ile Azak denizine açılma imkanı elde etmişse de 1711 Prut Antlaşması'yla bu durum eski haline getirilmiştir.²⁴⁹

Rusya, Osmanlı Devleti ile 1739 yılında imzaladığı Niş Antlaşması ile Karadeniz'deki ilk imtiyazı elde etmiştir. Bu antlaşma, Karadeniz'deki Rus tüccarların statüsüne temas eden ilk antlaşmadır. Rusya 1739 Niş Antlaşması ile tarihte ilk defa Karadeniz'de ticaret yapma hakkı elde etmiştir.²⁵⁰ Antlaşmanın dokuzuncu maddesine göre, Osmanlı ve Rus tüccarlarının karşılıklı olarak ülkelerinde serbest ticaret yapabilmeleri kabul edilmiştir ve böylece Rus tüccarları bu maddeden yararlanarak Karadeniz'deki ticaretlerini geliştirmişlerdir. Ancak Rus tüccarlarına diğer devletlere tanınan vergi muafiyetleri ve ayrıcalıklardan yararlanma hakkı tanınmamıştır. Ticaret mallarını ise sadece Osmanlı gemileri ile taşıyabilecekleri şartı getirilmiştir.²⁵¹ Böylece Rusya'nın Azak'ta harp ve ticaret gemisi buldurmuyacağı ve Karadeniz'in tamamen Osmanlı hakimiyetinde olduğu Rusya tarafından da kabul edilmiştir.²⁵²

Karadeniz'in yabancılara yasaklanmış kapalı deniz statüsü 1774 Küçük Kaynarca ve 1783 tarihinde Kırım'ın Rusya'nın eline geçmesi ile son bulmuştur. 1774 Küçük Kaynarca Antlaşması'nın ağır maddeleri sonucunda Rusların ilk defa Karadeniz'de gemi buldurmalarına imkan tanınmış ve Karadeniz'in kullanımı

²⁴⁶ Kemal Beydilli, "Karadeniz'in Kapalılığı Karşısında Avrupa Küçük Devletleri ve Miri Ticaret Teşebbüsü" *Belleten*, C. LV, S. 214, Ankara 1991, s.687-688.

²⁴⁷ Bostan, "Rusya'nın Karadeniz'de Ticarete Başlaması", s.355.

²⁴⁸ Beydilli, *agm.*, s.688.

²⁴⁹ Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, C. IV/II, s. 175.

²⁵⁰ Kuzucu, *agm.*, s. 81.

²⁵¹ Stanford J., Shaw, *Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye*, I, İstanbul 2004, s. 300.

²⁵² Bostan, "Rusya'nın Karadeniz'de Ticarete Başlaması", s. 385-358.

Ruslara açılmıştır.²⁵³ Ayrıca yine Karlofça Antlaşması ile Avusturya'ya Karadeniz'e açılmamak şartı ile Osmanlı topraklarında ticaret yapabilme hakkı tanınmıştır.²⁵⁴

Osmanlı Devleti'nin XVII. yüzyıldan itibaren yaşadığı askeri yenilgiler ve ülkenin içinde bulunduğu bazı karışıklıklar kurumları da etkisi altına almıştır. Donanma faaliyetleri de bu durumdan olumsuz yönde etkilenmiştir. Ayrıca bu yüzyılda donanmaya yön verecek yeni devlet adamlarının azlığı da donanma faaliyetlerinin gerilemesine neden olmuştur. Tüm olumsuzluklara rağmen devletin kurmuş olduğu sağlam temeller ve ülkenin her tarafında kurulan tersaneler donanmaya ihtiyaç duyulduğunda devreye girip ihtiyaca cevap vermeye çalışmıştır. XVIII. yüzyıl boyunca gerçekleşen 1736-1739, 1768-1774, ve 1787-1792 Osmanlı- Rus ve Avusturya savaşlarında Osmanlı kara ordusunun yanında güçlü bir donanma ihtiyacı da hissetmiştir. Bu amaçla hemen hazırlıklara başlanmış ve oluşturulan ince donanma Karadeniz'e gönderilmiştir. Bu savaşlar donanma açısından faal senelere vesile olmuş ve Osmanlı Devleti bünyesinde bulunan tersanelerde yeni birtakım gemilerin inşasına zemin hazırlamıştır. Özellikle Karadeniz bölgesinde bulunan başta Sinop olmak üzere Samsun, Trabzon gibi tersaneler bu dönemde Osmanlı Devleti tarafından en faal olarak kullanılan tersaneler olmuştur.

4.2. Osmanlı Devleti'nde Tersanenin Tarihi Gelişimi ve XVIII. Yüzyılda Sinop Tersanesi

Osmanlı Devleti'nde tersane kelimesi gemilerin inşa ve teçhiz edildiği teşkilatlı bir müessese ve bahriye askerlerinin talim ve terbiyesiyle beraber denizcilik işlerinin görüldüğü yere verilen isim anlamında kullanılmıştır.²⁵⁵ Osmanlı Devleti ilk gemileri İzmit kıyılarındaki Karamürsel'de yapmıştır. Böylece Osmanlıların ilk tersanesi Karamürsel'de tesis edilmiştir.²⁵⁶ Bu tersanede deniz kuvvetlerinin ilk tekneleri inşa edilmiştir. Burada inşa edilen tekneler sürat ve çevik manevra kabiliyetleri ile şöhret bulmuşlar ve Karamürsel tekneleri adını almışlardır. Bu tekneler İzmit, Gemlik ve İznik kuşatmalarının başarıya ulaşmasında büyük faydalar sağlamış ve Kocaeli Yarımadası'nın alınmasında da büyük hizmetler göstermişlerdir.²⁵⁷

²⁵³ Beydilli, *agm.*, s.689.

²⁵⁴ Bostan, "Rusya'nın Karadeniz'de Ticarete Başlaması", 357.

²⁵⁵ Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı*, s. 2.

²⁵⁶ Pakalın, *age.*, C. III, s. 463.

²⁵⁷ Büyüktuğrul, *age.*, s. 128.

Osmanlılar, Rumeli'ye yerleştikten sonra Çanakkale Boğazı'nı ve Marmara sahillerini muhafaza edebilmek için Gelibolu'da güçlü bir tersane ve donanma kurma hazırlıklarına başlamışlardır. Bu dönemde Gelibolu'da bir tersane yapılmasını gerekli kılan diğer bir neden ise Karadeniz ve Ege'de güçlü ticaret kolonileri bulunan Cenevizliler ve Venediklilerin Osmanlılar için ciddi bir tehlike oluşturmaya başlamasıdır. Yıldırım Bayezid döneminde, 1354 yılında²⁵⁸ Gelibolu'nun fethinden sonra başlanan ilk köklü çalışmalar sonucunda burada bir tersane inşasına başlamış ve 1390²⁵⁹ yılında Gelibolu tersanesi inşası tamamlanmıştır. Gelibolu tersanesinin inşasıyla beraber tersane daha müsait olan bu şehre nakledilmiştir. Bu dönemde yapılan çalışmalar sonucunda Gelibolu tersanesi, üç sıra kürekli kadırgaların barınmasına müsait limanı, gemi inşa tezgahları, malzeme depoları, gemilerin su ihtiyacını temin için sahildeki çeşmeleri, peksimet fırınları ve baruthanesi ile tam teşekküllü bir devlet tersanesi haline almıştır.²⁶⁰ Gelibolu tersanesi, İstanbul'un fethine kadar Osmanlı Devleti'nde tersanelik vazifesini görmüştür.²⁶¹

Fatih Sultan Mehmet'in İstanbul'u fethetmesinden sonra Kadırga limanı bir müddet tersane olarak kullanılmış daha sonra Galata tersanesi inşa edilmiştir.²⁶² Osmanlı tarihinde ilk tersane tabiri Haliç'in Aynalıkavak semtinde kurulan bu Galata tersanesi için kullanılmıştır. Galata'da kurulan bu tersane sadece birkaç göz odadan ibaretti.²⁶³ XVI. yüzyılın sonundan itibaren Galata'da bulunan tersane merkez tersane olarak gelişmeye başlamıştır. Osmanlı donanmasının gelişmesi için gemi inşasına önem veren II. Bayezid zamanındaki birkaç ilavenin dışında Yavuz Sultan Selim'in saltanatına kadar tersanede büyük bir değişiklik yapılmamıştır. Yavuz Sultan Selim zamanında karadaki başarılarla ek olarak denizlere de büyük önem verilmiş ve Galata tersanesi genişletilmiştir. Cafer Kaptan'ın nezaretinde 300 göz odası bulunması tasarlanan ve Galata'dan Kağıthane deresine kadar uzatılan tersane inşası 1515 yılında tamamlanmıştır. Böylece bu tersane Osmanlı Devleti'nin yıkılışına kadar donanmanın inşai ve idari merkez üssü görevini görmüştür. Galata tersanesi İstanbul veya Haliç

²⁵⁸ Bostan, *Osmanlılar ve Deniz*, s. 4.

²⁵⁹ Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı*, s. 14.

²⁶⁰ Bostan, *Osmanlılar ve Deniz*, s. 4-5.

²⁶¹ Pakalın, *age.*, C. III, s. 463.

²⁶² Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı*, s. 3.

²⁶³ Uzunçarşılı, *Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, s. 396.

tersanesi isimleriyle de bilinmektedir.²⁶⁴ Osmanlı Devleti döneminde, devlete ait 86 adet tersane olduğu tespit edilmiştir. Kayık, sandal, küçük gemi yapan yüzlerce tezgâh, bunun dışındadır.²⁶⁵ Osmanlı tersaneleri arasında en önemlileri İstanbul Tersanesi (Tersâne-i Âmire), Gelibolu Tersanesi, İzmit Tersanesi, Sinop Tersanesi, Samsun Tersanesi, Süveyş Tersanesi, Rusçuk Tersanesi, Basra Tersanesi ve Birecik Tersanesi'dir.

Sinop Tersanesi'nin tarihi Romalılara kadar uzanmaktadır. Osmanlı Devleti'ne ise İsfendiyaroğulları Beyliği'nden intikal etmiştir.²⁶⁶ Sinop'ta stratejik açıdan son derece önemli olan limanın yanı sıra bir de tersane bulunuyordu ve Osmanlı fethi sırasında faal olan bu tersane fetih ile beraber Osmanlılara büyük kazanç sağlamıştır. Osmanlı egemenliğinde Sinop Tersanesi daha da genişlemiş ve canlılık kazanmıştır.

Osmanlı donanmasını temelde vücuda getiren yer Tersâne-i Âmire idi. Osmanlı Devleti sınırları içinde bulunan bütün tersaneler Tersâne-i Âmire'ye bağlı olup kapasitelerine göre her tersane Donanma-yı Hümâyûn'a gemi yapmakla görevlendirilmiştir.²⁶⁷ Sinop Tersanesi de gemi inşa faaliyetlerinden bazılarının gerçekleştirildiği önemli yerlerden birisi olmuştur. Sinop Tersanesi, Fatih devrinden itibaren Osmanlı Donanması'nın isteklerine cevap vermiş ve hatta Tersâne-i Âmire'nin eleman ve levazım ihtiyacına destek olmuştur.²⁶⁸

Osmanlı donanması genel itibariyle yaz mevsimini denizde geçirir, ekim ayının sonları Kasım ayının başlarında tersaneye dönerdi. Ancak savaş gibi olağanüstü hallerde donanma sürekli olarak denizde kalırdır. Kış mevsiminde tersaneye gelen gemiler ilkbahardaki sefer mevsimine Haliç, Sinop, İzmit ve Gelibolu gibi tersanelerde inşa ve tamir edilerek hazırlanırdı.²⁶⁹

Osmanlı Devleti, XVII. yüzyılın başlarına kadar donanma inşası faaliyetine devam etmiştir. Osmanlılar, bu dönemde Karadeniz'den çok Akdeniz'de büyük bir donanma bulundurmuştur. Bunun başlıca sebebi ise, ilk olarak Osmanlı Devleti, üç kıtada geniş sahillere sahip olmakla Karadeniz'i bir Türk gölü haline getirmiş ve bundan dolayı özellikle Akdeniz'de çok kuvvetli bir donanmaya ihtiyaç duymuştur.

²⁶⁴ Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı*, s. 3-4.

²⁶⁵ Yılmaz Öztuna, *Büyük Osmanlı Tarihi*, C. VII, İstanbul 1994, s. 396.

²⁶⁶ Ünal, "Sinop Tersanesi", s. 912.

²⁶⁷ Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı*, s. 24.

²⁶⁸ İbrahim Güler, "XVIII. Yüzyılda Sinop'ta Gemi İnşa Teknolojisi, Türk Teknoloji Tarihi", *I. Türk Bilim ve Teknoloji Tarihi Kongresi Bildirileri*, İstanbul 2003, s. 29.

²⁶⁹ Özdemir, *agm.*, s. 119.

Türk gölü haline gelmiş bulunan Karadeniz’de ise XVII. yüzyıla kadar Akdeniz’deki kadar büyük bir tehlike olmadığından, Akdeniz’deki donanmaya nispeten daha küçük bir donanma kuvveti bulundurmıştır. Karadeniz’de küçük bir donanma bulundurmasının sebebi de XVII. yüzyılın başlarından itibaren burada Kazakların yaptıkları korsanlıklardan kaynaklanmıştır.²⁷⁰ XVIII. yüzyıla gelindiğinde ise Rusya ile girişilen mücadeleler nedeniyle artık Karadeniz’de de büyük bir donanma bulundurma ihtiyacı duymuştur. Bu nedenlerden dolayı Osmanlı Devleti gerek Akdeniz’de gerekse Karadeniz’de güvenliğini sağlamak maksadıyla hummalı bir şekilde gemi inşa faaliyetlerine devam etmiştir ve bu süreçte Sinop Tersanesi de üzerine düşen görevi yapmıştır.

XVIII. yüzyılda İstanbul dışında en fazla sayıda kalyon Sinop’ta inşa edilmiştir. Örneğin, 1704 tarihinde Sinop’ta 29 ve 30 metrelik iki kalyon, 1706’dan 1735 tarihine kadar uzunlukları 38 ila 43 metre arasında değişen 19 adet kalyon yapılmıştır. Sinop dışında en çok kalyon yapılan diğer bölgeler Rodos ve Midilli’dir. Sinop Tersanesi’nde donanma için yapılan gemiler genellikle Sinop kaza merkezi olan Sinop şehrindeki Merkez Tersanesi’nde ve onun yakınında bulunan Çayağzı denilen yerde inşa edilmiştir. Yapılan gemilerin çoğunluğu da kalyon genel adı ile tanımlanmıştır. Sinop Merkez Tersanesi ile Çayağzı’ndan başka, XVIII. yüzyıl başlarında Gerze ve İstefan limanında da gemiler inşa edilmiştir. Ayrıca Kübliagzı, Köbriağzı ve Çobanlar iskelesi denilen yerde de gemiler inşa edildiği bilinmektedir. Ancak Kübliagzı, Köbriağzı ve Çobanlar iskelesinde daha çok özel gemiler inşa edilmiştir.²⁷¹ Sinop Tersanesi önceleri Selçukluların yaptığı iç kalede yer alırken XVII. yüzyıla doğru gemilerin boylarının büyümesiyle günümüzdeki Buz Fabrikasının olduğu yere taşınmıştır.²⁷²

Sinop Tersanesi’nde öncelikli olarak devlete ait resmi gemiler inşa edilmiştir. Ancak bunlardan başka özel ve sivil gemilerde inşa edilmiştir. Sinop Tersanesi limanın yanında ve Sinop kalesinin altında bulunuyordu. Surlarla çevrili olan tersane emniyetli ve mahfuz olması itibarıyla gemi yapımı için oldukça uygun bir mahaldi. Sinop Tersanesi, inşa edilen gemi çeşidi ve miktarı bakımından İstanbul ve Gelibolu tersanesinden sonra Osmanlı Devleti’nin üçüncü büyük tersanesi durumundaydı.²⁷³ Sinop merkezindeki tersaneden başka Küplüagzı, Çayağzı, Çobanlar iskelesi gibi

²⁷⁰ Uzunçarşılı, *Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, s. 445.

²⁷¹ Güler, *agm.*, s. 31-32.

²⁷² Rasim Yaşar Tarakçı, *Sinop Deniz Savaşları*, Sinop 2014, s. 12.

²⁷³ Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı*, s.18.

yerlerde de gemiler yapılıyordu. Bunun sebebi gemi inşası için birinci derecede lüzumlu olan kerestenin buralara kolayca nakledilmesi ve ek bir masraf gerektirmemesi idi.²⁷⁴ Bunların yanı sıra Sinop'ta gemi yapımı esnasında herhangi bir düşman taarruzu söz konusu olamazdı. Sinop'un bu özelliği de gemi yapımı için ne kadar elverişli bir yer olduğunun göstergelerinden biridir. Sinop bu özelliğini XIX. yüzyıl sonlarına kadar muhafaza etmiştir.²⁷⁵

Osmanlı Devleti, XVII. yüzyılın sonlarında birçok cephede, uzun süren savaşlar neticesinde önemli topraklar kaybetmiş, ayrıca bu savaşlarda Avrupalı devletlerin askeri alandaki üstünlüğü ortaya çıkmıştı. Bunun üzerine XVIII. yüzyılda Osmanlıların çeşitli alanlarda ve özellikle askerî sahada birtakım yeniliklere giriştikleri görülmektedir. XVIII. yüzyılın hemen başında göze çarpan ilk askerî teşebbüs donanmadaki yeni yapılanma olmuştur. Artık Osmanlı donanmasının esas gücünü kadirgalar değil sayılarının kırkı bulması hedeflenen kalyonlar oluşturacaktı. Bundan dolayı Osmanlı Devleti özellikle XVIII. yüzyıl boyunca Rusya ile yapılan mücadeleler nedeniyle Sinop Tersanesi'nde hem mevcut gemilerin teçhizine hem de yeni gemilerin inşasına ihtiyaç duymuştur. 1690 yılında Sinop Tersanesi'nde 6 kalyon tezgahı birden kurulmuştur. Bu durum XVII. yüzyılın sonlarında Sinop Tersanesi'nin kapasitesini ve ne denli önem kazanmaya başladığını göstermiştir.²⁷⁶ XVIII. yüzyılın ilk çeyreği henüz geçilmeden Venedik karşısında alınan galibiyetle donanmadaki bu yeni yapılanmanın başarısı test edilmiş oldu. 1718 Pasarofça antlaşması, Osmanlıların denizlerdeki üstünlüğünün neticesiydi. Bununla birlikte XVIII. yüzyılda kalyonun yanı sıra şehtiye ve firkateyn gibi diğer yelkenli gemilerle birlikte kürekle hareket eden kadirga, kalyata, firkate ve pergende gibi gemiler de donanmada yer almıştı.²⁷⁷ Yine bu dönemde şayka, şehtur, kancabaş gibi gemiler bünyesinde barındıran İnce donanma özellikle, 1736-1739 arasında Rusya ve Avusturya'ya karşı girilen savaşta kullanılmıştı.²⁷⁸ Bu tarihten sonra, altı sene süren ve 1770'de, Çeşme'de Osmanlı donanmasının yakıldığı Osmanlı-Rus harbine kadar Avrupalı devletlerle bir barış dönemi yaşanmıştı.

XVIII. yüzyılın ikinci yarısına gelindiğinde ülkede başlamış olan gerilmeye paralel olarak Osmanlı Donanması ve tersaneleri de perişan durumda bulunuyordu.

²⁷⁴ Ünal, "Canik Sancağı'ndan Malzeme Temini", s. 232-233.

²⁷⁵ Ünal, "Sinop Tersanesi", s. 911.

²⁷⁶ Uzunçarşılı, *Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, s. 506.

²⁷⁷ Bostan, *Osmanlı Gemileri*, s. 169.

²⁷⁸ Bostan, *Osmanlı Gemileri*, s. 236-50.

1789'da tahta çıkan Sultan III. Selim Nizam-ı Cedit çerçevesinde tersanelerin düzenlenmesi ve donanmanın güçlendirilmesine de çok önem vermiş, uzun süre tamamen veya kısmen kullanılamaz halde bulunan tersaneleri faaliyete geçirmiştir. Bunların içinde Sinop Tersanesi de bulunmaktaydı.²⁷⁹ Osmanlılar döneminde gemi inşasıyla hizmet veren Sinop'tan aynı zamanda bahriyede mevcut asker eksikliğini gidermek için de asker alınmaktaydı.²⁸⁰

Osmanlı donanması, XVII. ve XVIII. yüzyıllarda, XVI. yüzyıldaki kadar başarılı olamamıştır. Bunun en büyük sebebi ise XVI. yüzyılda yetişen tecrübeli denizcilerin azalması olmuştur. Ayrıca devletin donanma siyasetine önem vermediği gibi gemi teknolojisinde Avrupa'da meydana gelen gelişmeler de takip edilememiştir. Önceleri daha çok kadirga denilen kürekli gemiler kullanılmış, kalyon denilen büyük yelkenli gemiler, ancak XVIII. yüzyılın ortalarına doğru yapılmaya başlanmıştır.²⁸¹ Tüm bu olumsuz gelişmeler Osmanlı denizciliğinin gerilemesine ve Osmanlı Devleti'nin denizlerdeki hakimiyetinin kaybolmasına neden olmuştur. Osmanlı Devleti'nin çöküş döneminin başlamasıyla birlikte ise tersanecilik faaliyetleri durma noktasına gelmiş ve daha sonrasında art arda yaşanan savaşlar ve İstanbul'un işgal edilmesiyle birlikte tersaneler de tahrip edilmiş ve kullanılamaz duruma getirilmiştir.²⁸²

4.2.1. Tersane Çalışanları Ve Yönetimi

Osmanlı Devleti'nde bulunan tersanelerin yönetim kadrolarında görevli olanlar, Donanma Ricali, Tersane Ricali ve Tersane Halkı olmak üzere üçe ayrılıyordu. Donanma Ricali; Kaptan Paşa'nın kumandası altındaki derya beyleri ile onlarla birlikte yer alan kapudanlar ve gemilerdeki diğer hizmetlilerden; Tersane Ricali: Tersanede hizmet görenlerden ve son olarak Tersane Halkı ise Tersanede ve gemi inşasında hizmet edenlerden oluşuyordu. Donanma ve Tersane Ricalinin üstünde, bütün Osmanlı donanmasının ve Tersanenin en büyük askeri ve mülki yöneticisi olarak Kapudan paşa bulunmaktaydı.²⁸³ Kapudan Paşa veya Kapdan-ı Derya, Osmanlı bahriyesinin en büyük

²⁷⁹ Karal, *age.*, s.63-68.

²⁸⁰ Gencer, *age.*, s. 245.

²⁸¹ Mehmet Ali Ünal, *Osmanlı Müesseseleri Tarihi*, Isparta 2010, s. 88.

²⁸² Sancar, *age.*, s. 331.

²⁸³ İdris Bostan, "Osmanlı Bahriyesinin Yönetimi", *Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi I*, İstanbul 2009, s. 297.

amiri ve donanmanın Başkomutanıydı.²⁸⁴ Vezir rütbesinde bulunan kaptan-ı derya aynı zamanda denizcilikle ilgili azil, atama ve teftişlerden sorumlu ve denizle ilgili işlerde hüküm verme, tuğra çekme yetkisine sahip bulunuyordu.²⁸⁵ Kaptan-ı Derya'nın donanmanın başkomutanı olmasına örnek olarak 1736 yılında Osmanlı-Rus savaşı esnasında Kapudan Paşa'ya yazılan bir hükümü gösterebiliriz. Hükümde: Kaptan-ı Derya Vezir Canım Hoca Mehmed Paşa'nın Rusların ani saldırıları nedeniyle kendisinin Kefe tarafına memur edildiği bildirilmiştir. Donanma, Kapudan-ı Derya Mehmed Paşa'nın emrinde Karadeniz'e gönderilmiş ve maiyyetine 2000 nefer levent, 3000 nefer yeniçeri, 1000 nefer cebeci ve 4000 nefer topçu askerlerinin verildiği ifade edilmiştir.²⁸⁶ Kapudan Paşa, Cezâir-i Bahr-i Sefid eyaletinin idaresi yanında idarî ve askerî işlerde sadece sadrazama ve padişaha karşı sorumlu olmuş ve donanma işlerinin tamamlanması ile de bizzat ilgilenmiştir.²⁸⁷ Ayrıca Kapudan Paşa, vezir olduğu takdirde Divân-ı Hümâyün toplantılarına katılarak eyaletinin tımar ve zeamet tevcihlerini yapmış, donanma ile gittiği her yerde ve Tersane'ye geldikçe, dava dinlemiştir.²⁸⁸

4.2.1.1. Donanma Ricali

Osmanlı Devleti'nde Donanma Ricali, Kaptan Paşa'nın kumandası altındaki derya beyleri ile onlarla birlikte yer alan kapudanlar ve gemilerdeki diğer hizmetlilerden oluşuyordu.²⁸⁹ Bizzat devlet tarafından yaptırılan gemileri kullanan kaptanlara hassa reisi veya Kaptan Paşa deniliyordu. Gemideki diğer çalışanlar Kaptan Paşa'nın emri altındaydılar.²⁹⁰ Kaptanpaşa eyaletine bağlı sancakların beylerine de Derya Beyi denilmiştir. Derya Beyleri, kendi sancaklarında tımar ve zeamet tasarruf edenlerle birlikte yıllık dirlik gelirlerine göre tayin edilen sayıda kadırgalarıyla deniz seferlerine katılırlardı.²⁹¹ Derya Beyleri'nin bir kusur veya suçları olmadığı sürece ancak vefatları durumunda görevleri sona ererdi. Hatta bazen eğer denizci bir erkek evlat yetiştirmişse

²⁸⁴ Tezel, *age.*, s. 675.

²⁸⁵ Özdemir, *agm.*, s. 133.

²⁸⁶ BOA, *Cevdet Askeriye*, No. 999/43675.

²⁸⁷ Uzunçarşılı, *Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, s. 414-415.

²⁸⁸ Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı*, s. 31.

²⁸⁹ Bostan, "Osmanlı Bahriyesinin Yönetimi", s. 297.

²⁹⁰ Uzunçarşılı, *Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, s. 432.

²⁹¹ Bostan, "Osmanlı Bahriyesinin Yönetimi", s. 299-300.

vazife babadan oğula intikal ederdi.²⁹² Derya Beyliği müessesesi XVIII. yüzyılın sonlarından itibaren giderek önemini kaybetmiştir.²⁹³

4.2.1.2. Tersane Ricali

Tersane Ricalinin önde gelenleri, Tersane Emini, tersane kethüdası, tersane ağası, liman reisi, tersane kâtibi, tersane reisi, tersane defter emini, tersane defter kethüdası, tersane ruznamçecisi ve kalyonlar kâtibinden oluşmaktadır.²⁹⁴ Bu kişiler, donanma tersanede bulunduğu sırada gemilerin tamir ve inşasını yapmak ve tam kadro tersanede çalışmakla görevliydi. Donanmanın seferde olduğu sırada ise işler azaldığından bazısı donanma ile birlikte gitmekteydi.²⁹⁵

Tersane Emini maiyeti ile beraber tersanenin ve burada inşa edilen gemilerin inşa faaliyetleri ile ilgilenir, lüzumlu malzemeyi temin ederdi. Örneğin; 11 Ş 1176 (25 Şubat 1763) tarihinde Sinop ve Rodos'ta inşa edilen kalyonlar için büyük lengerler gerekmiş bunların bazısı tedarik edilmiş kalanların ise bu yerlerin dışından beş-altı yüz kuruşa satın alınabileceği bildirilmiştir. Bunun üzerine Tersane sahasında bulunan dört kırık lengerin tamir edilmesi uygun görülmüştü. Bunlardan birinin iki adet yaprağının, birinin kolunun ve diğer ikisinin de halkalarının tamirinin 160 kuruşa tamir edilmesi için pazarlık yapıldığını Tersane Emini Rakım el-Hâc Mehmed Efendi arzuhalinde belirtmiş bunun üzerine tamir masrafı olan 160 kuruşun baş muhasebeden karşılanması emredilmiştir.²⁹⁶ Tersane Emininin inşa edilen gemilerin malzeme teminiyle de ilgilendiği bu belgede de görülmektedir.

Tersane Ricali arasında önemli yeri olan Tersane Kethüdası ise, aynı zamanda donanma komutanlarından idi.²⁹⁷ Tersane Kethüdası, Kapudan paşadan sonra tersanenin birinci hakimi olup idare ve disiplin işlerinin en yüksek sorumlusu idi.²⁹⁸

4.2.1.3. Tersane Halkı

Osmanlı Bahriyesinde ve tersane hizmetinde bulunan gemi kaptanlarıyla azap ve azap reisleri, dümenci, yelkenci, kalafatçı, neccar, topçu ve vardiyaların hepsine

²⁹² Uzunçarşılı, *Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, s. 433.

²⁹³ Bostan, "Osmanlı Bahriyesinin Yönetimi", s. 302.

²⁹⁴ Uzunçarşılı, *Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, s. 425.

²⁹⁵ Bostan, "Osmanlı Bahriyesinin Yönetimi", s. 302.

²⁹⁶ BOA, *Cevdet Bahriye*, No. 63/2970.

²⁹⁷ Bostan, "Osmanlı Bahriyesinin Yönetimi", s. 220.

²⁹⁸ Uzunçarşılı, *Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, s. 427.

tersane halkı deniliyordu. Bunlar her üç ayda bir hazineden maaş alırlardı.²⁹⁹ Tersane halkı arasında hizmetlerine uzun yıllar devam edenler olduğu gibi görevleri babadan oğula geçenlerde vardır. Tersane halkının mevcudu, XVI. yüzyılın ilk yarısında 1800 iken 1547 yılında 2652'ye yükselmiştir. XVII. yüzyılın başından itibaren ise mevcutları giderek azalmaya başlamıştır.³⁰⁰ XVIII. yüzyılın başlarından itibaren donanmada kalyon sayısının artırılması ve tamamen kalyona dönme çalışmaları sonucu kürekle yürütülen çekdirilerin önemini kaybetmesiyle birlikte tersane halkını oluşturan vazifelilerin isimlerinde de bir takım değişiklikler olmuştur.³⁰¹

4.3. XVIII. Yüzyılda Sinop Tersanesi'nde İnşa Edilen Gemiler ve Gerekli Malzemeler

4.3.1. Gemi Yapımı İçin Gerekli Malzemenin Karşlanması

Osmanlı Devleti, güçlü bir donanmaya sahip olabilmek ve donanmanın ihtiyaç duyduğu gemileri kısa zamanda tamamlayabilmek için ülkede bulunan değişik mahallerdeki tersanelerde gemiler inşa etmişlerdir. Bu gemilerin yapımında kereste, seren, sütun, ham demir, katran, zift, yağ, reçine, bal mumu, kendir, ispavlu, üstüğü ve kirpas gibi malzemeler kullanmışlardır. Bu malzemeler Osmanlı coğrafyasında bol miktarda bulunduğundan dolayı ucuza temin edilebilmiştir. İnşa sürecinde gemi inşasının yapıldığı bölge ve köylerin orman ve gemi inşa ustaları bakımından zengin olan yerlerini usta ve kerestelerinden faydalanmak üzere Ocaklık teşkil etmiş ve bu yerleri belirtilen gerekli malzeme ve ustaları temin etmekle sorumlu tutmuştur. Bu uygulamadaki amaç ise inşa sürecinde devlete fazla yük olunmaması idi. İnşa olunacak gemilerin levazimatını karşılamak üzere Ocaklık teşkil olunan mahaller, verimlerine ve kudretlerine göre kereste, çivi, kendir, yelken bezi, tente, kürek, zift, lenger, halat gibi eşyanın imal ve karşılanmasıyla sorumlu tutulmuşlardır.³⁰² Ocaklık olan yerlere ferman gönderilir ve böylece gerekli malzemenin miktarı ve ne zaman teslim alınacağı bildirilirdi. Bu sistem içinde herkes vazifesini bilir ve ciddiyetle yerine getirmek için gayret ederdi.³⁰³ Örneğin; 5 S 1199 (18 Aralık 1874) tarihinde Yakup Ağa'nın Sinop'ta inşasına memur olduğu 2 adet Donanma-yı Hümâyûn kalyonu için gerekli olan iki bin

²⁹⁹ Uzunçarşılı, *Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, s. 406.

³⁰⁰ Bostan, "Osmanlı Bahriyesinin Yönetimi", s. 304-305.

³⁰¹ Uzunçarşılı, *Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, s. 413.

³⁰² Uzunçarşılı, *Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, s. 448.

³⁰³ Şakir Batmaz, *Bilinmeyen Yönleriyle Osmanlı Bahriyesi*, İzmir 2010, s. 14.

beş yüz kantar tel ocaklık olarak belirlenen Fatsa'da Sinop'a gönderilmiştir.³⁰⁴ Gemi yapımında kullanılan malzemelerin önemli bir kısmı bu şekilde reayaya ocaklık olarak yüklemenin dışında bir kısmı da piyasadan satın alınmak suretiyle temin edilmiştir.³⁰⁵

Sinop'ta bulunan tersane ve iskelelerde inşa edilen gemiler için birçok araç-gereç kullanılmıştır. Özellikle ağaç ve keresteler ile diğer malzemeler gemi inşasının en önemli malzemeleridir ve Sinop ve civarı gemi yapımı için gerekli malzeme açısından da son derece uygun bir bölgedir. Sinop ve çevresinden gemi inşası için başta kereste temin edilebilen birçok ormanlık alan bulunmasının yanında kendir, zift, üstüpünün de temin edilebilmesi Osmanlılar için büyük bir avantaj olmuştur.³⁰⁶ XVIII. yüzyılda Avrupalı devletler kalyon inşasında kereste sıkıntısı yaşamaktayken Osmanlı Devleti kendi topraklarında birçok kereste rezerv bölgeleri bulabilmiştir. Gemi inşasında ana malzeme olan kereste, inşa faaliyetlerinin her zaman devam etmesi ve özellikle sefer yıllarında artması nedeniyle, mühimmat ihtiyacı arasında ilk sırayı almıştır. Kerestenin temin ve tedariki her zaman Tersâne-i Âmire'nin en önemli meselelerinden birisi olmuştur.³⁰⁷ Sinop civarında bulunan geniş ormanlar XIX. yüzyıl ortalarına kadar Osmanlılar için büyük bir avantaj olmuştur.³⁰⁸ Gemilerin ahşap olduğu bu yüzyıllarda en fazla ihtiyaç duyulan malzeme olan kereste daha çok Kocaeli ve civarından, Biga ve civarından, Karadeniz'in Anadolu ve Rumeli sahillerinden temin edilmiştir.³⁰⁹ Bunlardan başka İstanbul tersanesi için Kocaeli sancağı, Bursa kazaları, Sinop ormanlarından kereste tedarik edilmiştir.³¹⁰ Sinop Tersanesi'nde inşa edilen gemiler için gerekli olan keresteler ise Sinop ve civar ormanlardan temin edilmiştir. Sinop ve çevresinden temin edilen kerestelerin çoğu Sinop'ta yapılan gemiler için kullanıldığı gibi Tersâne-i Âmire'nin ihtiyacı üzere İstanbul'a da gönderildiği olmuştur.³¹¹ Gemi inşasına esas olan kereste çeşitleri arasında meşe, çam, karaağaç, kestane, ceviz, şimşir, ihlamur ve çınar gibi ağaçlar bulunmaktaydı³¹² ve Sinop ve Samsun civarından iyi meşe

³⁰⁴ BOA, *Ali Emiri Sultan I. Abdülhamid*, No. 205/13653.

³⁰⁵ İdris Bostan, "Gemi", *DİA.*, C. 14, İstanbul 1996, s. 15.

³⁰⁶ İdris Bostan, "İstanbul Dışındaki Osmanlı Tersaneleri ve Gemi İnşa Tezgahları", *Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi I*, İstanbul 2009, s. 314.

³⁰⁷ Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı*, s. 102.

³⁰⁸ Ünal, "Sinop Tersanesi", s. 911.

³⁰⁹ İdris Bostan, *Bir İmparatorluk Donanmasının Teşkili: Osmanlı Denizciliği'nde Savaş ve Organizasyon*, *Türk Denizcilik Tarihi*, Ankara 2002, s. 218-219.

³¹⁰ Uzunçarşılı, *Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, s. 448-449.

³¹¹ Bostan, "Gemi İnşa Tezgahları", s. 314.

³¹² Bostan, *Bir İmparatorluk Donanmasının Teşkili*, s. 218

ve karaağaç temin edilmekteydi.³¹³ 2 R sene 1187 (23 Haziran 1773) tarihinde Tersâne-i Âmire'nin ihtiyacı üzerine Sinop Limanı'ndan İstanbul'a karaağaç kerestesi gönderilmiştir. Sinop ormanlarından temin edilen ve toplamda 36000 kile³¹⁴ olan karaağaç keresteleri limanda bulunan ve reisler kethüdası ve Kapan-ı Dakik ihtiyarları ma'rifetiyle kiralanmış üç gemiye yüklenmiştir. Bu nakil için Debbacı Hacı Süleyman Süvar Kaptanoğlu Reis Sefinesi, Tirebolu Voyvodasının Tirebolulu Haydar Reis Sefinesi ve Karasunlu Hacı İsmail Süvar Hasan Reis Sefineleri kiralanmış ve kiralanmış her bir gemiye 10000 kuruş olmak üzere toplamda 30000 kuruş Hazine-i Âmire'den verilmek üzere baş muhasebeye kaydolunmuştur.³¹⁵ XVIII. yüzyıl belgelerinde Sinop'ta, İstefan olarak geçen ve şimdiki adıyla Ayancık olan ilçesinde günümüzde az da olsa kerestecilik faaliyetleri devam etmektedir. Ancak eskiye nazaran iyi cins karaağaç kerestesinden ziyade seren, meşe, köknar, gürgen cinsi keresteler çok miktarda bulunmaktadır. Karaağaç cinsi iyi kerestenin eskisi kadar çok bulunmadığı görülmektedir. Günümüzde temin edilen kerestelerin tasarruf şekli de değişmiş ve Ayancık ormanlarında temin edilen keresteler mobilya-parke endüstrisine yaygın olarak kullanılmaya başlanmıştır.³¹⁶

Tersâne-i Âmire için kereste ihtiyacı ocaklık bölgeler dışında kerestenin bol miktarda bulunduğu diğer bölgelerden satın alınarak da tedarik edilmiştir. Bu bölgeler, Karadeniz'in Samsun'a kadar olan Anadolu sahilleri, Varna'ya kadar olan Rumeli sahilleri ile Bolu ve havalisi idi. Karadeniz'in Samsun'a kadar olan bölgelerindeki Amasra, Bartın, Ereğli, Samsun, Çayağzı, Sinop, Gerze gibi bölgelerin reayası bedelleri karşılığında kendilerinden istenen keresteyi hazırlamak mecburiyetindeydiler.³¹⁷

Osmanlı Devleti'nde, inşa edilen gemilere gerekli olan kereste ihtiyacını karşılanması için gemi inşa edilen mahalle yakın olan ormanlardan yararlanılmıştır. Örneğin; Sinop'ta yapılacak gemiler için Samsun ve Kastamonu'dan, Antalya'da yapılacak gemiler için de Alaiye ve Payas civarından kereste tedarik edilmiştir.³¹⁸ 19 L 1199 (25 Ağustos 1785) tarihinde Dergah-ı Ali Kapucubaşlılarından Yakup Ağa

³¹³ Ali Haydar Alpagut, Fevzi Kurtoğlu, *Türklerin Deniz Harp Sanatına Hizmeti*, III. Kısım, İstanbul, 1939, s. 59-60.

³¹⁴ Kile, hububat ölçüğü olarak kullanılan bir ölçü tabiridir. Ancak yelkencilik devrinde gemi miqyası olarak da kullanılmıştır. Bugün ki gemilerde tonilato ne ise eski gemilerde kile o idi. Otuz altı kile bir tonilato sayılırdı. bk. Pakalın, *age.*, C. II, s. 281.

³¹⁵ BOA, *Cevdet Bahriye*, No. 188/8823.

³¹⁶ Nevzat Öztürk, Görüşme, 25.03.2017.

³¹⁷ Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı*, s. 115-117.

³¹⁸ Uzunçarşılı, *Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, s. 448-449.

L 1192 (Kasım 1778) tarihinde yine Dergah-ı Ali Kapucubaşlarından Kastamonu mütesellimi ve Sinop muhafızı Ali Ağa'nın Sinop Tersanesi'nde inşasına memur olduğu 2 adet kalyonun bir an önce bitirilmesi için gerekli olan 500 kantar ham demir Cebhane-i Âmire'de mevcut olan demirden verilmiştir.³²⁵ 17 Z 1169 (1 Eylül 1756) tarihinde ise Sinop'da Dergah-ı Ali Kapucubaşısı Süleyman Ağa'nın inşasına memur olduğu 2 adet kalyon ve 1 adet tombaz için çok miktarda ham demire ihtiyaç duyulmuştur. Samakov'dan Abdulrahman Bey ma'rifetiyle 1000 kuruşluk demir tedarik edilmiş ve bunun 500 kantarı borç olarak alındığı Dersaadet'e bildirilmiştir. Yine bu 2 adet kalyon için Tersâne-i Âmire'den daha önce 1000 kantar demir gönderilmiş daha sonra buna ek olarak gerekli olan demirin 300 kantarı yine Tersâne-i Âmire'de bulunan 1200 kantar ham demirden gönderilmiştir. Toplamda gerekli olan 620 kantar telin 300 kantarı yine Tersâne-i Âmire'ye gelecek 5000 kantar telden verilmiştir.³²⁶ 5 C 1169 (7 Mart 1756) tarihinde ise Sinop iskelesinde 2 adet kalyon inşasına memur olan Dergah-ı Ali Kapucubaşlarından Süleyman Ağa'ya, İstanbul hazinedarı Abdurrahim Bey aracılığıyla Samakov ve Sofya canibinden 5000 kantar ham demir gönderilmiştir.³²⁷ 5 S 1199 (18 Aralık 1784) tarihinde yine Sinop'ta Yakup Ağa'nın inşasına memur edildiği 2 adet Donanma-yı Hümâyûn kalyonu için gerekli olan 500 kantar ham demir Cebhane-i Âmire'de mevcut olan demirden gönderilmiştir.³²⁸

Osmanlı Devleti'nde demirin temini ya kendisine bağlı mahzenlerde yapılmış ya da özel sektörden sipariş üzere temin etmiştir. Gemilerin inşasında çivi olarak ve muhtelif yerlerinde değişik amaçlarla kullanılan demirler çoğunlukla ham olarak satın alınmış veya mahzende bulunan demirlerden temin etmiştir. Sinop, Samsun ve Ünye'de devlete bağlı bazı mahzenler bulunuyordu.³²⁹ Gemi inşası için gerekli olan demirler belgelerde âhen-i ham veya temûr u ham olarak geçmektedir. 22 L 1201 (7 Ağustos 1787) tarihinde Sinop Tersanesi'nde yapılacak olan 2 adet kalyon için gerekli olan ham demir kale mahzeninde bulunan demirlerden verilmiştir. Kastamonu mütesellimi Ali Ağa'ya teslim edilen 84 kantar demir daha önce kale tamirinde kullanılan demirlerden artmıştır ve bu demirler yeni yapılacak olan kalyonların inşasında kullanılmak üzere

³²⁵ BOA, *Cevdet Bahriye*, No. 63/2977.

³²⁶ BOA, *Cevdet Bahriye*, No. 75/3594(1-2).

³²⁷ BOA, *Cevdet Bahriye*, No. 15/734(1).

³²⁸ BOA, *Ali Emiri Sultan I. Abdülhamid*, No. 205/13653.

³²⁹ Mehmet Taştemir, "Karadeniz Bölgesinde Kendir-Keten Üretimi ve Kullanım Alanları (XV. Yüzyıl Sonu-XVII. Yüzyıl İlk Yarısı)", *Türk Kültürü İncelemeleri Dergisi*, S. 8, İstanbul 2003, s. 22.

Sinop Tersanesi'ne irsal olmuştur.³³⁰ İhtiyaç duyulan demirlerin Sinop Tersanesi'ne nakli yine kiralanen gemiler vasıtasıyla olmuştur. 16 Ra 1190 (5 Mayıs 1776) tarihinde Sinop Tersanesi'nde inşa edilmekte olan 2 adet Kalyon-ı Hümâyûn için Cebehâne-yi Âmire'den 500 kantar ahen-i ham gönderilmiştir. 500 kantar ham demirin Sinop Tersanesi'ne nakli için reisler kethüdası Seyid Ahmet tarafından 1 adet melekse gemisi kiralanmış ve bu gemi için 125 kuruş peşin kira ücreti ödenmiştir.³³¹

Gemi yapımında çapa ve lenger demiri olarak da bir hayli demire ihtiyaç olmuştur. Gemi inşasında gerekli olan lenger demirleri ya satın alma yoluyla temin edilmiş ya da eski ve batık gemilerin lengerleri kullanılmıştır. 11 Ş 1176 (25 Nisan 1763) tarihinde Sinop ve Rodos'ta inşa edilen kalyonlar için büyük lengerler gerekmiş bunların bazısı tedarik edilmiş kalanların ise bu yerlerin dışından beş-altı yüz kuruşa satın alınabileceği bildirilmiştir. Bunun üzerine Tersane sahasında bulunan dört kırık lengerin tamir edilmesi uygun görülmüştü. Bunlardan birinin iki adet yaprağının, birinin kolunun ve diğer ikisinin de halkalarının tamirinin 160 kuruşa tamir edilmesi için pazarlık yapıldığını Tersane Emni Rakım el-Hâc Mehmed Efendi arzuhalinde belirtmiş bunun üzerine tamir masrafı olan 160 kuruşun baş muhasebeden karşılanması emredilmiştir.³³² 11 Ş 1173 (27 Mayıs 1760) tarihinde yine Sinop Limanı'nda inşa edilecek olan Donanma-yı Hümâyûn kalyonu için gerekli demirin limana gelmemesinden dolayı nalburlar kethüdası ma'rifetiyle 150 kantar ham demir satın alınmıştır. Gümrük Emni aracılığıyla 150 kantar ham demir Sinop'a getirilmiş ve nakil masrafı olan 1100 kuruş baş muhasebeye bildirilmiştir.³³³ 20 R 1185 (2 Ağustos 1771) tarihinde ise Sinop'ta yapılacak olan 2 adet yeni kalyon için daha önce Çeşme Limanı'nda kazazede olan kalyonun lengeri gönderilmiştir. 12 adet büyük lenger demiri on, on beş gün içinde Kaptan Paşa ma'rifetiyle acele olarak Sinop Limanı'na gönderilmiştir.³³⁴

Gemilerin omurgalarına ve su altında kalan kısımlarına sürülen ve çam ağaçlarından ve maden kömüründen elde edilen katran ve buna benzer bir madde olan zift gemi inşasında mühim malzemelerdendir.³³⁵ Katran, Arnavutluk ve Eflak ile

³³⁰ BOA, *Cevdet Bahriye*, No. 92/4421.

³³¹ BOA, *Cevdet Bahriye*, No. 257/11907.

³³² BOA, *Cevdet Bahriye*, No. 63/2970.

³³³ BOA, *Cevdet Belediye*, No. 14/660(1-2)

³³⁴ BOA, *Cevdet Bahriye*, No. 2/60.

³³⁵ Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı*, s. 128-129.

Karadeniz Bölgesi ve Çanakkale civarından, zift ise Midilli, Avlonya, Pazarcık ve Gelibolu taraflarından temin edilmiştir.³³⁶ Sinop Tersanesi için Kastamonu, Sinop ve Canik çevresinden elde edilen katran ve ziftler satın alınarak temin edilmiştir.³³⁷ Bu yerlerin dışında Sinop Tersanesi'ne Tersâne-i Âmire'den de zift gönderildiği olmuştur. 5 C 1169 (7 Mart 1756) tarihinde Dergah-ı Ali Kapucubaşlılarından Süleyman Ağa'nın Sinop iskelesinde inşasına memur olduğu 2 adet kalyon için 4 adet kızgın zift Tersâne-i Âmire tarafından gönderilmiştir.³³⁸ Kendir, özellikle Karadeniz bölgesindeki üretim yerlerinden kısmen de Ege ve Trakya havalisinden getirtilmiştir. Pamuk ipliğinden dokunan bir bez olan kirpas gemi yelken ve tentelerinin yapımında kullanılmış ve Gelibolu, Eğriboz, Mısır, Ege Bölgesi ve Kıbrıs'tan temin edilmiştir.³³⁹

4.3.1.1. Malzeme Nakli İçin Kiralanan Gemilerin Finansmanı

Sinop Tersanesi'nde inşa edilen gemiler için gerekli olan kereste, kendir, demir, tel gibi malzemenin bir kısmı Sinop'tan karşılanırken bir kısmı da Kastamonu, Samsun gibi ya civar bölgelerden temin edilmiş ya da İstanbul, Samakov, Sofya gibi malzemenin bol olduğu yerlerden satın alınmıştır. Tersanede inşa edilen gemiler için gerekli malzemenin limana taşınması nakil amaçlı kiralanan gemilerle gerçekleşmiştir. Bu gemilere malzeme taşımanın karşılığı olarak navul parası adı altında devlet tarafından ödemeler yapılmıştır. Örneğin; 5 S 1175 (5 Eylül 1761) tarihinde Sinop'ta el-Hâc Ahmed Ağa tarafından inşa edilecek olan 1 adet kalyon için gerekli olan 500 kantar ham demir İstanbul'daki cephaneden gönderilmiştir. Gemi inşası için gerekli olan 500 kantar demiri taşımak için Gümrük Emni es-Seyid Hacı Süleyman, Yiğitbaşı ve Kapan-ı Dakik ihtiyarları ma'rifetleriyle Ünyeli Çobanoğlu Hasan Sefinesi kiralananmıştır. Kiralanan bu geminin yol ücreti olarak hesaplanan 125 kuruş peşin olarak Hazine-i Âmire tarafından ödenmiştir.³⁴⁰ 13 Safer 1151 (2 Haziran 1738) tarihli hükümde ise Sinop iskelesinde yapılan 2 adet donanma kalyonları için lazım olan 500 kantar demir ile 70 kantar kumanyanın İstanbul'dan Sinop iskelesine gemiciler kethüdası ve ihtiyarlar ma'rifetiyle tutulan 1 adet gemiyle gönderildiği belirtilmiştir. Gemiye taşıma

³³⁶ Bostan, *Bir İmparatorluk Donanmasının Teşkili*, s. 218-219.

³³⁷ Ünal, "Canik Sancağı'ndan Malzeme Temini", s. 245.

³³⁸ BOA, *Cevdet Bahriye*, No. 15/734(1).

³³⁹ Bostan, *Bir İmparatorluk Donanmasının Teşkili*, s. 218-219.

³⁴⁰ BOA, *Cevdet Bahriye*, No. 16/778.

ücreti olarak her kantar için 12 akçe ödenmiştir.³⁴¹ Yine 29 M 1191 (9 Mart 1777) tarihinde Sinop iskelesinde inşası başlanan Kalyon-ı Hümâyûn için gerekli olan 500 kantar ahen-i ham ile 10 adet lenger demirinin limana taşınması için Resiler Kethüdası Seyid Ahmed, Kerasteci Hacı İbrahim, Oğuzoğlu Hacı İbrahim, Üsküdarlı Hacı Ahmed ve Hacı Hasanoğlu Hacı Süleyman ma'rifetiyle Tavukcu İbrahim Reis Sefinesi kiralanmıştır. Kiralanan gemiye taşıma ücreti olarak Hazine-i Âmire'den 750 kuruş peşin olarak ödenmiştir.³⁴²

4.3.2. Gemi İnşası

Osmanlı Devleti bünyesinde başta İstanbul'da bulunan Tersâne-i Âmire olmak üzere gemi inşası için uygun sahil ve limanlarında tersaneleri bulunan ve ihtiyaç halinde gemi inşa edilebilen birçok yer bulunmaktadır.³⁴³ Bu yerlerde bulunan tersanelerde özellikle donanmanın sefer hazırlığı içinde bulunduğu senelerde gemi inşası için büyük inşa faaliyetleri yapılmıştır. Sefer hazırlıkları dışında ise savaşlar esnasında batan, düşman eline geçen veya şiddetli fırtınalar nedeniyle batan gemilerin yerine azalan donanma mevcudunu tamamlamak ve gemi miktarlarını arttırmak amacıyla gemiler inşa edilmiştir.³⁴⁴ XVIII. yüzyılda Galata ve Gelibolu tersanelerinden sonra Karadeniz kıyısındaki tek doğal liman olan ve gemi inşası için gerekli kaynaklara sahip olan Sinop, Osmanlı Devleti'nin üçüncü büyük tersanesi olmuştur.³⁴⁵

XVII. yüzyılın ortalarına kadar Osmanlı Devleti'nde donanmanın esas gücünü kadirgalar oluşturmuştur. Üç direkli yelkenli harp gemileri olan kalyonlar ise, XV. yüzyıl sonlarından XVII. yüzyıl ortalarına kadar daha çok nakliyyede, az sayıda olarak da harp gemisi olarak kullanılmıştır.³⁴⁶ Kadirga, Osmanlı donanmasının belkemiğini teşkil etmiş olsa bile, kalyonun kullanılması oldukça eski dönemlere kadar gitmektedir. Gerek donanmada savaş gemisi ve gerekse nakliyyede ticaret gemisi olarak kalyonlardan yararlanılmış ama hiçbir zaman bu durum yaygınlık kazanmamıştır. Nitekim XV. yüzyılın sonlarına doğru 1488'de Mustafa Tanburi'nin kalyonu, 1498'de İskenderiye seferine katılan kalyon ile Kemal ve Burak reislerin Sinop'ta inşa edip, 1499'da

³⁴¹ BOA, *Cevdet Bahriye*, No. 235/10930(1-2).

³⁴² BOA, *Cevdet Maliye*, No. 663/27106.

³⁴³ Bostan, "Gemi İnşa Tezgahları", s. 311.

³⁴⁴ Bostan, "Gemi Yapımcılığı", s. 325.

³⁴⁵ Bostan, "Gemi İnşa Tezgahları", s. 314.

³⁴⁶ Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı*, s. 94.

İnebahtı ve 1500’de Moton ve Koron seferlerinde kullandıkları barça denilen kalyonlar birer savaş gemisi, 1554’te Mısır’a giden büyük kalyon ile küçük barça birer ticaret gemisidir. XVII. yüzyılda, 1645 yılında başlayıp 1669 yılına kadar yaklaşık yirmi beş yıl süren Girit Seferi Osmanlı kadırgalarının Venedik kalyonları karşısında acizliğini göstermiştir.³⁴⁷ Kalyon tipi gemiler Osmanlı’nın kullandığı kadırga tipi gemilere nazaran, ateş gücü bakımından 8 misli taşıdığı savaşçı personel bakımından da 2,5 misli daha güçlüydü.³⁴⁸ Bu durum Osmanlı Devleti için donanmada yenileşme çabalarının başlamasına neden olmuş ve donanmada kadırgalara nispeten daha güçlü olan kalyon tipi gemilerin arttırılması için çalışmalar başlatılmıştır.

XVII. yüzyılın ikinci yarısından itibaren kalyona geçme teşebbüsleri iki aşamada gerçekleşmiştir. Birinci aşama 1650-1662 yılları arasındaki deneme dönemi olmuş ancak başarılı olunamayarak kadırgaya geri dönmüştür. İkinci ve kalıcı olan dönem ise donanma için fazla miktarda kalyonun inşasına başlanan 1682 yılında olmuştur.³⁴⁹

XVIII. yüzyıla gelindiğinde ise artık Osmanlı bünyesinde bulunan tersanelerde donanmadaki kalyon sayısının arttırılması ve donanmanın kalyonlardan müteşekkil bir hale getirilmesi için hummalı bir çalışma başlamıştır. Osmanlı Devleti, bu teknolojik dönüşümü tamamen kendi kaynaklarıyla gerçekleştirmiştir.³⁵⁰ Bu yüzyılda Osmanlı Devleti’ni süratle kalyon inşasına iten nedenlerden biri 1770 yılında Çeşme baskını sonucu donanmanın büyük zarar görmesi olmuştur.³⁵¹ Bu tarihten sonra III. Selim’in Osmanlı Bahriyesini yeniden düzenleme planları içinde yer alan önemli konulardan birisi de İstanbul dışında gemi inşasına uygun olduğu halde pek fazla önem verilmeyen taşra tersaneleri ve gemi inşa tezgahları olmuştur. Bu düzenlemenin sonucu olarak adalarda ve Karadeniz sahillerinde yer alan taşra tersaneleri için bir tespit yapılmış ve uygun olmayanlar süratle gemi yapımına hazır hale getirilmiştir. Gemlik, Limni, Midilli, Sisam, Bodrum, Antalya, Bendereğli, Sohum ve Sinop gibi tersanelerde kalyon ve fırkateynler inşa edilmiştir.³⁵² XVIII. yüzyılda bu tersanelerden biri olan Sinop

³⁴⁷ Bostan, “Kadırga’dan Kalyon’a”, s. 68-69.

³⁴⁸ Nejat Tarakçı, “Osmanlı Ve Portekiz’in Hint Okyanusu’ndaki Deniz Stratejilerinin Karşılaştırılması Ve Bölgedeki Etkileri”, *Uluslararası Türk Deniz Gücü Tarihi Sempozyumu*, İstanbul 2008, s. 15-16.

³⁴⁹ Bostan, *Beylikten İmparatorluğa*, s. 187.

³⁵⁰ Paul Ricaut, *Osmanlı İmparatorluğunu’nun Halihazırının Tarihi (XVII. Yüzyıl)*, Ankara 2012, s. 323-324.

³⁵¹ İdris Bostan, “Kalyonun Yükselişi ve Akdeniz’de Osmanlı Donanması (XVIII. Yüzyıl)”, *XVIII. Yüzyıl Başından XX. Yüzyıla Kadar Türk Denizcilik Tarihi*, C. 2, İstanbul 2009, s. 15.

³⁵² Karal, *agm.*, s. 210-211.

Tersanesi, 80-84 toplu, 63-66 zira boyunda kalyon yapmakla yükümlü olmuştur.³⁵³ Kalyon inşasında kullanılan “zira” ve “arşun” uzunluk, “kadem” ise genişlik ölçmek için kullanılan ölçü birimleridir. Uzunluk ölçüsü olarak “zira” ve “arşun” eş anlamlı olarak kullanılmıştır.³⁵⁴

Osmanlı Devleti bünyesinde bulunan tersanelerin hepsi Tersâne-i Âmire’ye bağlı olup, kapasiteleri nispetinde Donanma-yı Hümâyûn’a gemi inşa etmekle görevliydi.³⁵⁵ Donanmanın ne tür ve sayıda gemiye ihtiyacı varsa tersane idaresi tarafından önceden oranın kadısına bildirilir, ihtiyaç duyulan malzeme ve personel ya geminin yapıldığı yerden tedarik edilir ya da İstanbul’dan gönderilirdi.³⁵⁶ 1204 (1789) yılında Sinop Donanma-yı Hümâyûn düzenlenmesine yardımcı olmak amacıyla Sinop iskelesinde inşası tamamlanan 1 adet Donanma-yı Hümâyûn gemisinin İstanbul’a nakli için İstanbul’dan bir kaptan Sinop’a gönderilmiştir. Yapılan kalyonun daha önceden tüm masraflarını Tersâne-i Âmire karşılamış ve yapımı tamamlanan kalyonun denize indirilmesi, muhafazası ve İstanbul’a gönderilmesi hususunda dikkat edilmesi gerektiği gönderilen kaptana bildirilmiş, kalyonun sağ salim Tersâne-i Âmire’ye teslimi istenmiştir.³⁵⁷

İnşa faaliyetleri başta Tersâne-i Âmire olmak üzere ağırlıklı olarak Sinop, Rodos ve Midilli’de gerçekleştirilmiştir. Buralarda yapılan gemiler için gerekli malzemeler ağırlıklı olarak Tersâne-i Âmire’den karşılandığı gibi bazen de başka tersanelerden karşılanmıştır. 13 L 1201 (29 Temmuz 1787) tarihinde Sinop, Midilli ve Kalas’ta yapılan kalyon ve firkateler için lazım olan toplar Tersâne-i Âmire’den talep edilmiştir. Sinop ve Midilli’de inşa edilecek ve denize indirilecek olan kalyonlar için 70 adet top ve Kalas’ta 45 arşınlık firkatlar için 76 adet olmak üzere toplamda 146 adet top gerekmiştir. Ancak bu topların hepsi Tersâne-i Âmire’de mevcut olmadığından dolayı Tophane ve Hasköy karhanelerinden yarı yarıya olarak karşılanması buyurulmuştur.³⁵⁸ 19 Za 1186 (11 Şubat 1773) tarihinde ise Sinop Tersanesi’nde Tersâne-i Âmire için 2 adet kalyon inşa edilmiştir. Bu 2 adet geminin İstanbul’a naklinde her kalyon için on kantar olmak üzere toplamda yirmi kantar siyah barut ihtiyacı hâsıl olmuştur. Liman

³⁵³ Gencer, *age.*, s.100.

³⁵⁴ Güler, *agm.*, s. 43.

³⁵⁵ Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı*, s. 24.

³⁵⁶ Batmaz, *age.*, s. 14.

³⁵⁷ BOA, *Hatt-ı Hümâyûn*, No. 179/8035.

³⁵⁸ BOA, *Cevdet Bahriye*, No. 240/11160(1-3)

Reisi Halil Kaptan tarafından bildirilen yirmi kantar siyah barut Cebehâne-yi Âmire tarafından karşılanmıştır.³⁵⁹ Yine 1204 (1789) yılında Donanma-yı Hümâyûn'un düzenlenmesi için Sinop Limanı'nda kalyon inşa edilmiş ve bu kalyonun inşası sırasında her türlü levazımat Tersâne-i Âmire tarafından karşılanmıştır. Kalyonun denize indirilmesi, muhafazası ve İstanbul'a sevki için İstanbul'dan bir kaptan gönderilmiştir ve kalyonun zarar görmeden Tersâne-i Âmire'ye teslim edilmesi buyurulmuştur.³⁶⁰

İstanbul dışında en fazla sayıda kalyon Sinop'ta inşa edilmiştir. Sinop Tersanesi'nde ve kazasında bulunan diğer iskelelerde gemi inşası iki alanda gerçekleştirilmiştir. Devlet donanmasının ihtiyaç duyduğu gemilerin yapımı ilk alanı oluştururken sivil ve resmi şahıslar için yapılan özel gemiler ikinci inşa alanını oluşturmuştur. Devlet gemilerinin inşası bir zorunluluk içerirken özel gemilerin inşası isteğe bağlı olarak ve hükümetten alınacak özel izinlerle gerçekleştirilmiştir. İzin gerektiren özel gemiler büyük hacimli gemilerdir. Küçük çaptaki sandal, kayık gibi gemiler için ise izin alınması pek gerek olmamıştır. Sinop tersanelerinde öncelik devlete ait resmi gemilerin yapımı olmuştur. Sinop Tersanesi'nde inşa edilen devlet gemileri sadece kalyonlardan ibaret değildir. Tersanede başka cins adlarla anılan gemilerde yapılmıştır. Faliteler ve tombazlar bu gemilerden bazılarıdır. Donanmanın gemi ihtiyacını karşılamak üzere yapılan bu gemilerden başka tersanede yapılacak olan gemiler için gerekli malzemeyi taşımak amacıyla gemiler de inşa edilmiştir. Taşıma amaçlı yapılan bu gemiler ise pelüşgerme, sandal ve küçük sandal şeklinde adlandırılmışlardır.³⁶¹

Devlete ait savaş gemisi veya nakliyat amaçlı olan gemilerin dışında Sinop Tersanesi'nde özel ve sivil gemiler de yapılmıştır. Sinop'un gemi yapımı bakımından avantajlı olmasının bir sebebi de, Karadeniz limanlarında gemi yapımı konusunda yetişmiş bir iş gücü oluşu idi. Sadece Sinop'ta değil, Şile'den başlayarak Batum'a kadar bütün Karadeniz kasaba ve şehirlerinde gemi inşası işinde uzmanlaşmış marangoz, burgucu, bıçkıcı, kalafatçı, oymacı, üstüpücü gibi geniş bir esnaf sınıfı teşekkül etmişti. Bundan dolayı devlet zaman zaman merkezdeki tersane-i âmire için muhtaç olduğu marangoz, burgucu, bıçkıcı ve sair elemanlar için sık sık Karadeniz sahilindeki kazalara

³⁵⁹ BOA. *Cevdet Bahriye*, No. 219/10183.

³⁶⁰ BOA. *Hatt-ı Hümyûn*, No. 179/8035.

³⁶¹ Güler, *agm.*, s. 37- 41.

hüküm göndermiştir. Örneğin; 1199 (1784) yılında Donanma-yı Hümâyûn için İstanbul'da 2 adet kalyon inşasına başlanmıştır. Bu kalyonların bir an önce bitirilmesi ve denize indirilmesi için Karadeniz sahilinde bulunan Ereğli'den Sinop'a kadar olan kazalarda bulunan bütün marangozların toplatılması hükmü verilmiştir.³⁶²

Sinop Tersanesi'nde inşa edilen gemilerin yapım aşamasında esirlerin çalıştığı da belgelerden tespit edilmiştir. 3 M 1187 (27 Mart 1773) tarihindeki bir hükümden Nizam-ı Cedit mücebinde Sinop'ta inşa edilen Kalyon-ı Hümâyûn inşasında çalışan ve Ağırbozlu Halil Kaptan maiyyetinde olan orta boylu kara gözlü olarak tarif edilen üç İspanyol esir olduğu görülmektedir. Tersâne-i Âmire zindanında kayıtlı olan bu üç esirin ölümünden dolayı Kasımpaşa mahkemesinde ölümleri ispatlanmış ve Ağırbozlu Halil Kaptan'ın maiyetinden düşürülmüş ve Tersâne-i Âmire zindanındaki kayıtları silinmiştir.³⁶³

İskelede yapılan gemilerde çalıştırılan işçilere altı ayda bir olmak üzere bir de ücret ödeniyordu. 1184 yılında Sinop iskelesinde yapılan 2 adet kalyonda çalıştırılmak için Tersâne-i Âmire tarafından bir nefer kaptan ve üç nefer zabitan ve on nefer evlad-ı arab tayin edilmiştir. Bu çalışanların ücretleri altı ayda bir olmak üzere ödenmiştir. Tersâne-i Âmire tarafından tayin edilen bu çalışanların altı aylık maaşları baş muhasebe tarafından 590 kuruş olarak hesap edilmiş ve hesap edilen ücret 1184 yılı Rebi'ül-evvelinin on beşinci gününde (9 Temmuz 1770) sahiplerine ödenmesi konusunda kalyonlar kâtibi tarafından icmal edilmiştir. Bu meblağ baş muhasebeci, Tersâne-i Âmire emini ve kalyonlar kâtibi ma'rifetiyle tevzi olunmuştur.³⁶⁴ Yine 5 Z 1184 (22 Mart 1771) tarihinde Sinop iskelesinde inşası ferman olunan 2 adet kalyonların inşası hizmetinde istihdam olunmak üzere bundan önce irsal olunan bir nefer kaptan, bir nefer reis ve on nefer evlad-ı arabdan başka bu defa Tersâne-i Âmire tarafından bir nefer kaptan ve bir nefer reis ve on nefer evlad-ı arab tayin olunmuştur. Bu çalışanlara günlük olarak; bir nefer kaptana beş çift nan³⁶⁵ ve iki vukıyye gûşt³⁶⁶, bir nefer reise bir çift nan

³⁶² BOA, *Ali Emiri Sultan I. Abdülhamid*, No. 51/3603.

³⁶³ BOA, *Cevdet Bahriye*, No. 237/10995.

³⁶⁴ BOA, *Cevdet Bahriye*, No. 231/10755.

³⁶⁵ Ekmek, buğday ve diğer hububat unundan yapılan gıda maddesinin yerine kullanılan tabirdir. bk. Pakalın, *age.*, C. II, s. 653.

³⁶⁶ Et. bk. Ferit Devellioğlu, *Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lûgat*, Ankara 2010, s. 340.

ve on nefer evlad-ı araba beş çift nan tayin edişmiş ve bu tayinat kalyonlar inşasına memur Mustafa Ağa tarafından verilmek üzere baş muhasebeye bildirilmiştir.³⁶⁷

Sonuç itibariyle Sinop Limanı ve burada bulunan tersane Osmanlı Devleti için büyük bir kazanç ve avantaj olmuştur. XVIII. yüzyılda Sinop; kaza dahilinde bulunan çeşitli gemi yapım tezgahlarında özel veya harp gemileri inşa etmek, kendi tezgahlarında inşa olunan gemilerin levazımını gerek kaza dahilinde bulunan ormanlar gerekse komşu bölgelerin özellikle Kastamonu ve Samsun ormanlarından temin etmek, lüzumu halinde kendi tezgahlarında inşa olunacak gemilerin usta, kalafatçı, baltacı gibi eleman istihdamını kendi bölgesinden yahut komşu bölgelerden temin etmek suretiyle, gerektiğinde Sinop ormanlarından kereste başta olmak üzere gemi inşası için gerekli levazımat ile ustaların temini yönünden Tersâne-i Âmire'ye kaynak teşkil etmek suretiyle gemi inşa faaliyetlerinde yerini almıştır.

4.3.2.1. İnşa Edilen Gemilerin Finansmanı

Sinop Tersanesi'nde inşası gerçekleştirilen donanma gemilerinin masrafları için devlet ya nakit ayırarak Sinop'taki sorumlu mübaşire göndermiş ya da mukataa gelirleri tahsis etmiştir.³⁶⁸ Tersanede inşa edilen gemilere ait masrafların az bir kısmı Hazine-i Âmire'den karşılanmıştır. Bazen inşası gerçekleşen gemilerin masraflarının tamamının civar bölgelere ait gelirlerden tahsis edildiği de olmuştur.³⁶⁹ 12 Zilhicce 1150 (2 Nisan 1738) tarihinde Sinop iskelesinde Mustafa Bey tarafından inşa edilen 2 adet Donanma-yı Hümâyûn kalyonunun masrafı için gerekli olan 25 bin kuruşun 10 bin kuruşu Hazine-i Âmire'den kalan 15 bin kuruşu ise Sivas eyaleti cizye malından ödenmiştir.³⁷⁰ 5 C 1169 (7 Mart 1756) tarihinde ise Dergah-ı Ali Kapucubaşlarından Süleyman Ağa Sinop iskelesinde 2 adet kalyonlar inşasına memur edilmiş ve bu gemiler için gerekli olan kerestenin nakliyesi ve inşaları hizmetinde istihdam olunacak amelenin ücretleri için gerekli olan 10 bin kuruş Canik muhassallarının zimmetlerinde olan tel bahâsından gönderilmiştir.³⁷¹ 15 Z 1205 (15 Ağustos 1791) tarihinde yine Sinop'ta inşa olunan 41 buçuk zira 1 adet Kalyon-ı Hümâyûn'un masrafı için Canib-i Miriden 5 bin kuruş Mübaşir Hamza ile gönderilmiş ve Kalyon-ı mezbur Nazırı Kapıcubaşı Çukadar Ali

³⁶⁷ BOA, *Ali Emiri Sultan III. Mustafa*, No. 297/23752(2).

³⁶⁸ Güler, *agm.*, s. 39.

³⁶⁹ Bostan, "Gemi İnşa Tezgahları", s. 314.

³⁷⁰ BOA, *Cevdet Bahriye*, No. 81/3879.

³⁷¹ BOA, *Cevdet Bahriye*, No. 15/734(1).

Ağa'ya teslim edilmiştir. Yapımı tamamlanan kalyon Arnavud Ahmed Kaptan ve İskenderiyeli Arab Ali Kaptan'a teslim edilmiştir.³⁷²

4.3.2.2. Sinop Limanı'nın Temizlenmesi

Sinop Tersanesi'nde gemi inşası sırasında yaşanan sorunların başında limanın zamanla dolarak işlevsel kabiliyetini yitirmesi gelmektedir. Sinop Tersanesi, XVIII. yüzyıl boyunca Osmanlı Devleti'ne en çok gemi inşa edilen tersanelerden birisi olduğundan dolayı bu yüzyılda limanı temizleme çalışmaları da önemli bir konu olmuştur. 19 S 1195 (15 Mart 1781) tarihindeki bir belgede Sinop Limanı'nın temizlenmesinin nedenleri belirtilmiştir. Bu belgeye göre, gemi inşası nedeniyle Sinop Limanı'nın derinliği bir buçuk veya iki buçuk kulaca inmiş ve bu durum gemilerin iskeleye yanaşmasını imkansız hale getirmiştir. Ayrıca Sinop Tersanesi'nin bitişiğinde olan yerler de eskiden deniz iken 1781 yılında dükkanlarla dolmuş olduğundan çok sayıda donanma gemilerinin limana sığılması da imkansız hale gelmiştir. Liman temizlendiği takdirde 10 veya 15 adet kalyonun yanaşması mümkün olacağından limanın temizlenmesi zorunlu olmuştur.³⁷³ 5 Za 1197 (2 Ekim 1783) tarihinde ise limanın temizlenmesi için merkezden emirler gönderilmiş ve Altıkulaç-zade el-Hâc Hüseyin Ağa'ya 5000, Nüzul emini İsmail'e 5000 ve Şa'irbaşı Abdülgaffari Ağa'ya 5000 kuruş tahsis edilmiş ve limanı temizleme çalışmalarını yürütme görevi bu kişilere verilmiştir.³⁷⁴ 5 C 1169 (7 Mart 1756) tarihinde ise Sinop'ta inşa edilecek gemiler için gerekli malzemelerin yanında yine limanın temizlenmesi için Tersâne-i Âmire'den 4 adet dalgıç istenmiştir.³⁷⁵

³⁷² BOA, *Ali Emiri Sultan III. Süleyman*, No. 24/1353(2).

³⁷³ BOA, *Cevdet Nafia*, No. 52/2589.

³⁷⁴ BOA, *Cevdet Nafia*, No. 52/2591.

³⁷⁵ BOA, *Cevdet Bahriye*, No. 15/734 (1).

SONUÇ ve ÖNERİLER

Tarih boyunca denize yakın olan yerleşim yerleri ulaşım açısından avantajlı bölgeler olmuşlardır. Eski dönemlerde deniz ulaşımının kara ulaşımına nazaran daha ucuz, rahat ve zaman açısından daha uygun olmasından dolayı denize kıyısı olan devletler her zaman deniz ve denizcilik faaliyetlerine büyük önem vermiştir. Osmanlı Devleti de küçük bir beylikten büyük bir devlet olma yolunda gelişirken hiçbir zaman denizcilik faaliyetlerini aksatmamıştır. Nitekim Osmanlı Devleti için karalara hakim olmak ne derece önemli ise denizlere hakim olmakta o derece önemli olmuştur. Osmanlılar kuruldukları yıldan itibaren denizcilik alanında sürekli bir gelişme çabası içine girmişlerdir. Ülkede bulunan liman şehirleri de Osmanlı bahriyesinin gelişimine büyük katkı sağlamıştır.

Osmanlı Devleti, XVII. yüzyılın sonları ve XVIII. yüzyılın başlarında içte ve dışta sıkıntılı dönemler yaşamaya başlamış özellikle XVIII. yüzyıl boyunca özellikle Rusya ile girişilen mücadelelerde güçlü bir donanma ihtiyacı duymuştur. Bu dönemde Karadeniz'in en uç kıyısında bulunan, önemli coğrafi konumu ve doğal korunaklı limanları ile Sinop, Osmanlı Devleti için önemli bir bölge haline gelmiştir. Sinop Limanı, hem kuzey bölgelere yakınlığı dolayısıyla savaşlar ve savaşlara hazırlık amaçlı kuzey bölgelerinin tahkimi konusunda hem de burada bulunan tersanesi ile donanmaya gemi inşası konusunda Osmanlı Devleti'ne büyük fayda sağlamıştır. Ayrıca Sinop, Osmanlı Devleti'nin Rusya ile giriştiği mücadelelerde önemli bir askeri üs ve Osmanlı donanmasının kışlak merkezi olarak da kullanılmıştır. Sinop Limanı, Osmanlı Devleti'nin Rusya ile yaptığı savaşlarda coğrafi konumundan dolayı başta Kırım olmak üzere kuzeyde bulunan diğer bölgelere asker, erzak ve mühimmat naklinde faal olarak kullanılmıştır. Bu dönemde Sinop Limanı'nı Osmanlı Devleti için önemli bir bölge haline getiren başlıca neden Liman'ın Karadeniz'de bulunan Trabzon ve Samsun gibi diğer limanlara nazaran Kırım ile mesafesinin daha kısa olmasıdır. Bu yüzyıl boyunca sadece Sinop ve civarındaki Bolu, Kastamonu gibi bölgelerden değil Sivas, Erzurum, İstanbul gibi uzak eyaletlerden de Sinop Limanı'na asker, erzak ve mühimmatlar gönderilerek savaş mahalline nakilleri gerçekleştirilmiştir.

Sinop Limanı'nın, Osmanlı Devleti'ne Rusya ile yapılan savaşlarda sağladığı yararların yanı sıra limanda bulunan tersanesi ile Osmanlı donanmasının güçlenmesine de önemli katkıları olmuştur. Özellikle XVII. yüzyılın sonundan itibaren, XVIII. yüzyıl

boyunca tersanedeki gemi inşa faaliyetleri ile Osmanlı donanmasına büyük fayda sağlamıştır. III. Selim'in Osmanlı bahriyesinde yaptığı düzenlemeler neticesinde ülkede bulunan tersaneler kapasiteleri nispetinde gemi inşasından sorumlu tutuldukları zaman Sinop Tersanesi, kapasitesi açısından Osmanlı Devleti'ne en çok gemi inşa eden tersanelerden birisi olmuştur. Yine bulunduğu coğrafi konum itibarıyla hem Sinop'ta hem de civar bölgelerde birçok ormanlık alan bulunması da Osmanlı donanması açısından bir avantaj sağlamıştır. Bu durum, Sinop'u Osmanlı bahriyesinin esas gücünü oluşturan kalyonların yapımında kullanılan kereste temini açısından önemli bir bölge haline getirmiştir. Bu keresteler Sinop'ta yapılan gemilerin inşasının dışında İstanbul'a da gönderilmiş ve Tersâne-i Âmire'de yapılan gemilerin inşası için de kullanılmıştır. Sinop ve civarından temin edilen kerestelerin İstanbul'a da gönderilmesi Osmanlı Devleti için bölgenin önemini arttıran nedenlerden birisi olmuştur. Ayrıca Sinop ve civarında sadece kereste değil gemi inşasından anlayan bir denizci sınıfının var olduğu da görülmektedir. Böylece Sinop, XVIII. yüzyıl boyunca Osmanlı donanmasına gemi inşası açısından her türlü özelliği bünyesinde barındıran önemli bir şehir olmuştur.

Sinop'un sahip olduğu tüm bu özellikler Osmanlı Devleti için Sinop Limanı'nı önemli bir askeri üs, Sinop Tersanesi'nin de XVIII. yüzyıl boyunca Osmanlı Devleti bünyesinde bulunan tersaneler içinde İstanbul ve Gelibolu'dan sonra üçüncü büyük tersane olmasını sağlamıştır.

Osmanlı Devleti'nde denizcilik ve donanma faaliyetleri çok geniş bir konuyu teşkil etmektedir. Bu konunun ayrıntılı bir şekilde izah edilebilmesi özellikle liman şehirleri üzerinde yoğun bir çalışma gerektirmektedir. XVIII. yüzyılda Sinop Limanı'nın incelendiği çalışmanın içeriğinde sadece Sinop Limanı'nın Osmanlı-Rus Savaşları'ndaki önemi ve Osmanlı donanmasının güçlendirilmesine ne gibi katkıları olduğu üzerinde durulmuştur. XVIII. yüzyılda büyük bir liman şehri olan Sinop iskele mukataası ayrıca çalışılması gereken geniş bir konuyu teşkil etmektedir. Ayrıca Sinop Limanı'nın XVIII. yüzyıldaki önemini daha net bir şekilde ortaya koymak açısından XV., XVI., ve XVII. yüzyıllarda Sinop Limanı'nın durumu arşiv belgeleri ışığında ayrıntılı bir şekilde çalışılması gereken bir alandır.

KAYNAKÇA

Başbakanlık Osmanlı Arşivi

Ali Emiri Sultan I. Abdülhamid (AE. SABH.I): No. 205/13653, No. 51/3603, No. 193/21941(5), No. 306/20533(1).

Ali Emiri Sultan III. Mustafa (AE. SMST.III): No. 323/26030, No. 297/23752(2).

Ali Emiri Sultan III. Süleyman (AE. SSLM.III): No. 24/1353(2).

Cevdet Askeriye (C.AS): No. 1111/949209, No. 1115/49413, No. 1200/53725-(1-2), No. 1210/54256, No. 215/9197, No. 24/1052, No. 325/13453, No. 415/17199, No. 693/29071, No. 697/29225, No. 776/32831, No. 845/36126, No. 848/36270(1), No. 848/36270(3), No. 864/37047, No. 89/4126(1), No. 89/4126(3), No. 89/4126(5), No. 999/43675, No. 999/43674.

Cevdet Bahriye (C.BH): No. 15/734(1), No. 188/8823, No. 193/9051, No. 231/10755, No. 235/10930(1-2), No. 240/11160(1-3), No. 257/11907, No. 2/60, No. 63/2970, No. 63/2977, No. 75/3594(1-2), No. 81/3879, No. 92/4421, No. 219/10183, No. 16/778, No. 237/10995.

Cevdet Belediye (C.BLD): No. 14/660(1-2).

Cevdet Eyalet-i Mümtaze (C.MTZ): No: 17/830.

Cevdet Maliye (C.ML): No. 663/27106.

Cevdet Nafia (C.NF): No. 52/2589, No. 52/2591.

Hatt-ı Hümayûn (HH): No. 1396/55966, No. 1399/56267, No. 1399/56291, No. 179/8035, No. 198/9966, No. 201/10265.

ARAŞTIRMA VE İNCELEMELER

AKDAĞ, Mustafa, *Türkiye'nin İktisadi ve İçtimai Tarihi II*, Barış Yayınevi, Ankara 1999.

AKKAN, Erdoğan, *Sinop Yarımadasının Jeomorfolojisi*, Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi Yayınları No. 261, Ankara 1975.

AKSIN, Ahmet "Osmanlı-Rus Ticari Münasebetleri (1787-1830)", *XIV. Türk Tarih Kongresi*, (9-13 Eylül 2002), TTK, Ankara 2005, ss. 1027-1042.

ALPAGUT, Ali Haydar; KURTOĞLU, Fevzi, *Türklerin Deniz Harp Sanatına Hizmeti*, III. Kısım, İstanbul 1939.

- Ana Britannica*, “Pervaneoğulları”, C. 17, Ana Yayınevi, İstanbul 1989, ss. 571.
- ATALAY, İbrahim ve MORTAN, Kenan, *Türkiye Bölgesel Coğrafyası*, 3. Baskı, İnkılâp Kitabevi, İstanbul 2006.
- AYNURAL, Salih, “Kapan”, *Türkiye DİA*, TDV Yayınları, C. 24, İstanbul 2001.
- AYVERDİ, İlhan, *Misalli Büyük Türkçe Sözlük*, Kubbealtı Neşriyat, İstanbul 2006.
- BAŞOĞLU, Bekir, *Sinop İli Tarihi*, Ayyıldız Matbaası, Ankara 1978.
- BATMAZ, Şakir, *Bilinmeyen Yönleriyle Osmanlı Bahriyesi*, Yitik Hazine Yayınları, İzmir 2010.
- BAYDİL, Emin, *Gökırmak Havzasının Coğrafyası (Beşeri ve İktisadi Bakımdan)*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, İstanbul 1994.
- BAYRAM, Mikail, “Pervaneoğulları Zamanında İlimi Çalışmalar”, *Birinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri*, Samsun 1988, ss. 383-387.
- BERKES, Niyazi, *Türkiye’de Çağdaşlaşma*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 1978.
- BEYDİLLİ, Kemal, “Karadeniz’in Kapalılığı Karşısında Avrupa Küçük Devletleri ve Miri Ticaret Teşebbüsü” *Belleten*, C. LV, S. 214, TTK Yayınları, Ankara 1991, ss. 687- 755.
- BOSTAN, İdris, *Bir İmparatorluk Donanmasının Teşkili: Osmanlı Denizciliği’nde Savaş ve Organizasyon, Türk Denizcilik Tarihi*, (ed. Bülent Arı), Türkiye Cumhuriyeti Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, Ankara 2002.
- _____, “Gemi Yapımcılığı ve Osmanlı Donanmasında Gemiler”, *Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi 1*, (ed. İdris Bostan, Salih Özbaran), Boyut Yayıncılık, İstanbul 2009, ss. 325-339.
- _____, “Gemi”, *Türkiye DİA*, TDV Yayınları, C. 14, İstanbul 1996, ss. 8-15.
- _____, “İstanbul Dışındaki Osmanlı Tersaneleri ve Gemi İnşa Tezgahları” *Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi 1*, (ed. İdris Bostan, Salih Özbaran), Boyut Yayıncılık, İstanbul 2009, ss. 311-322.
- _____, “Kadırga’dan Kalyon’a XVII. Yüzyılın İkinci Yarısında Osmanlı Gemi Teknolojisinin Değişimi”, *Osmanlı Araştırmaları XXIV., The Journal Of Ottoman Studies*, İstanbul 2004, ss. 65-86.
- _____, “Kalyonun yükselişi ve Akdeniz’de Osmanlı Donanması (XVIII. Yüzyıl)”, *XVIII. Yüzyıl Başından XX. Yüzyıla Kadar Türk Denizcilik Tarihi 2*, (ed. Zeki Arıkan, Lütfü Sancar), Boyut Yayıncılık, İstanbul 2009, ss. 15-27.

- _____, “Osmanlı Bahriyesinin Modernleşmesinde Yabancı Uzmanların Rolü (1785- 1819)”, *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi*, S. 35, İstanbul 1994, ss. 177-192.
- _____, “Osmanlı Bahriyesinin Yönetimi”, *Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi 1*, (ed. İdris Bostan, Salih Özbaran), Boyut Yayıncılık, İstanbul 2009, ss. 297-307.
- _____, *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, Kitap Yayınevi, İstanbul 2006.
- _____, *Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri*, Bilge Yayım Habercilik, İstanbul 2005.
- _____, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire*, TTK, Ankara 2003.
- _____, *Osmanlılar ve Deniz, Deniz Organizasyonu, Teşkilat, Gemiler*, Küre Yayınları, İstanbul 2007.
- _____, “Rusya’nın Karadeniz’de Ticarete Başlaması ve Osmanlı İmparatorluğu (1700- 1787)”, *Belleten*, C. LIX, S: 225, (Ağustos 1995), Ankara, ss. 353-394.
- BÜYÜKTUĞRUL, Afif, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, C. I, Türkiye Cumhuriyeti Genel Kurmay Başkanlığı Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Deniz Basımevi, İstanbul 1970.
- CAŞIN, Mesut Hakkı, *Novgorod Knezliği’nden XXI. Yüzyıla Rus İmparatorluk Stratejisi*, Okumuş Adam Yayınları, İstanbul 2006.
- CENBELOĞLU, Sinan; CENBELOĞLU, Mehmet, *Sinop İli Yakın Çevre İncelemeleri*, Kardeş Matbaası, Ankara 1972.
- Cumhuriyetin 50. Yılında Sinop 1973 İl Yıllığı*, Sinop Valiliği 1973.
- DARKOT, Besim, “Sinop”, *DİA*, TDV Yayınları, C. X., İstanbul 1967, ss. 252-256.
- DEVELLİOĞLU, Ferit, *Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lûgat*, Aydın Kitabevi Yayınları, Ankara 2010.
- DİKMEN, Ferid, *Sinop Tarihine Ait Derleme Bilgiler*, Karınca Matbaası, İstanbul 1958.
- DÖNMEZ, Şevket, “Yeni Arkeolojik Bulgular Işığında İÖ 2. Bin Yılda Sinop”, *Belleten*, LXVIII, S. 251, (Nisan 2004), Ankara 2005, ss. 1-31.
- ERHAT, Azra, *Mitoloji Sözlüğü*, 5. Basım, Remzi Kitabevi, İstanbul. 1993.
- Geçmişin Fotoğraflarıyla Sinop Tarihi, *Sinop Belediyesi Kültür Yayınları*, ABC Matbaacılık, Ankara 2007.

- GENCER, Ali İhsan, “Sinop Vak’ası”, *Doğuştan Günümüze Büyük İslam Tarihi*, C.11, Çağ Yayınları, İstanbul 1993, ss. 469-470.
- _____, *Bahriye’de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezaretinin Kuruluşu (1789- 1867)*, TTK, Ankara 2001.
- GÖKOĞLU, Ahmet, *Paflagonya*, Doğrusöz Matbaası, Kastamonu 1952.
- GÜLDAL, Fatih, *Fetihten Osmanlılara Kadar Sinop Şehri Tarihi*, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Türk Tarihi Anabilim Dalı Ortaçağ Tarihi Bilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2003.
- GÜLER, İbrahim, “XVIII. Yüzyılda Sinop’ta Gemi İnşa Teknolojisi”, *Türk Teknoloji Tarihi, I. Türk Bilim ve Teknoloji Tarihi Kongresi Bildirileri (15-17 Kasım 2001)*, İstanbul 2003, ss. 29-60.
- _____, *XVIII. Yüzyılın İlk Yarısında Sinop (İdari Taksimat ve Ekonomik Tarihi)*, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Yakınçağ Anabilim Dalı, Doktora Tezi, İstanbul 1992.
- GÜNALTAY, Şemsettin, *Yakın Sark IV*, TTK. Yayınları, Ankara, 1992, s. 28.
- GÜNER, İbrahim, ERTÜRK, Mustafa, “Türkiye’de İl Merkezi Kent Adlarının Kaynakları Üzerine Bir Araştırma” *Muğla Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, S. 12, (Bahar 2004), Muğla, 2004, ss. 39-62.
- GÜNEY, Kadir, *190 Numaralı Mühimme Defteri’nin Özetli Transkripsiyonu Ve Değerlendirilmesi (H. 1203-1204, M. 1789-1790; Sayfa 1-97)*, 20 Numaralı Hüküm, Gaziantep Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Gaziantep 2012.
- GÜRSEL, Haluk F., *Tarih Boyunca Türk-Rus İlişkileri*, Ak Yayınları, İstanbul 1968.
- HAYTA, Necdet; ÜNAL, Uğur, *Osmanlı Devleti’nde Yenileşme Hareketleri (XVII. Yüzyıl Başlarından Yıkılışa Kadar)*, Gazi Kitabevi, Ankara 2010.
- HÜLAGÜ, M. Metin, “Kırım Hanlığının Kuruluşu ve Türk-Rus İlişkilerindeki Yeri (1441- 1783)”, *Uluslararası Türkoloji Sempozyumu, TİKA (Türk İşbirliği ve Kalkınma İdaresi Başkanlığı)*, 31 Mayıs-4 Haziran, Simferopol, Ukrayna, Kırım 2004, ss. 1-39.
- İLGÜREL, Mücteba, “Rus Donanmasının Sinop Baskını”, *Birinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri*, Samsun 1988, ss. 163-177.
- İNALCIK, Halil, “Osmanlı-Rus Rekabetinin Menşei ve Don-Volga Kanalı Teşebbüsü (1569)”, *Bellekten*, S. XII, C. 46, TTK, Ankara 1998, ss. 349-402.

- _____, “Yaş Muahedesinde Sonra Osmanlı-Rus Münasebetleri Rasih Efendi ve General Kutuzof Elçilikleri”, *Ankara Üniversitesi-Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi Dergisi*, S. IV, Ankara 1946, ss. 195-203.
- _____, Günsel Renda, *Osmanlı Uygarlığı*, Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara 2003.
- KARAL, Enver Ziya, “Selim III. Devrinde Osmanlı Bahriyesi Hakkında Vesikalar”, *Tarih Vesikaları Dergisi*, C. 1, S. III, İstanbul 1941, ss. 203-211.
- _____, *Selim III'ün Hatt-ı Hümayûnları -Nizam-ı Cedid 1789-1807*, TTK, Ankara 1988.
- KARAGÖZ, Mehmet, “Osmanlı Devletinde Islahat Hareketleri ve Batı Medeniyetine Giriş Gayretleri (1700-1839)”, *OTAM*, S. 6, 1995, ss. 173-194.
- KILIÇ, Emel, “Bir Ortaçağ Yerleşiminin İktisadi Yapısı Üzerine Bazı Değerlendirmeler: XIII-XV Yüzyıllar Arasında Samsun”, *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik*, *Samsun I*, Canik Belediyesi Kültür Yayınları, Samsun 2013, ss. 19-48.
- KURAT, Akdes Nimet, *Rusya Tarihi Başlangıçtan 1917'ye Kadar*, TTK, Ankara 1987.
- _____, *Türkiye ve Rusya XVIII. Yüzyıl Sonunda Kurtuluş Savaşına Kadar Türk-Rus İlişkileri(1798-1919)*, TTK, Ankara 1970.
- _____, *Türkiye ve Rusya*, Kültür Bakanlığı, Ankara 1990.
- KUZUCU Serhat, “Rusya Ahidname Defterine Göre XVIII. Yüzyılda Osmanlı-Rus Ticari İlişkilerinin Seyri”, *Tarih Araştırmaları Dergisi*, C. 35, S. 59, Ankara 2016, ss.63-83.
- MAKRİDİ, “Milattan Evvel Sinop”, *Dıranaz*, S. 48, Sinop 1941, ss. 1-3.
- MERAM, Ali Kemal, *Türk-Rus İlişkileri Tarihi*, Kitaş Yayınları, İstanbul 1969.
- NUTKİ, Süleyman, *Muharebat-ı Bahriye-i Osmaniye (Osmanlı Deniz Savaşları)*, II.Bölüm, Dz.Kuv.K. Basımevi, İstanbul 1993.
- OLGAÇ, Necmettin, *Türk Deniz Tarihi Özeti*, Deniz Basımevi, İstanbul 1952.
- _____, *Türk Denizciliğine Umumi Bir Bakış*, Dz.Kuv.K., Deniz Basımevi, İstanbul 1952.
- ÖZ, Mehmet, “Sinop”, *Türkiye DİA*, TDV Yayınları, C. 37, İstanbul 2009, ss. 252-256.
- _____, *XV.-XVI. Yüzyıllarda Canik Sancağı*, TTK, Ankara 1999.
- ÖZALP KONYAR, Hümevra, *Karadeniz: Sinop, Samsun, Ordu, Çorum, Amasya, Tokat*, Türsab Kültür Yayınları, İstanbul 2011.

- ÖZALP, Cemil, “Sinop Tarihi hakkında Bir Mütalaa”, *Dıranaz*, S. 7, Sinop 1936, ss. 3-5.
- ÖZDEMİR, Şenay, “Osmanlı Donanmasının Bir "Seyir Defteri" ve XVIII. Yüzyıl Osmanlı Denizciliğine İlişkin Bazı Gözlemler”, *Tarih Araştırmaları Dergisi*, C.24, S.37, Ankara 2005, ss.113-163.
- ÖZKAYA, Yücel, *XVIII. Yüzyılda Osmanlı Kurumları ve Osmanlı Toplum Yaşantısı*, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, Ankara 1985.
- ÖZSAİT, Mehmet, “İlk Çağ Tarihinde Trabzon ve Çevresi” *Trabzon Tarihi Sempozyumu Bildirileri* (6-8 Kasım, 1998- Trabzon), Trabzon Belediyesi Kültür Yayınları, Trabzon 1999, ss. 35-43.
- ÖZTUNA, Yılmaz, *Büyük Osmanlı Tarihi*, C. VII, Ötüken Neşriyat, İstanbul 1994.
- ÖZTÜRK, Nevzat, *Görüşme*, 25.03.2017.
- PAKALIN, Mehmet Zeki, *Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, Milli Eğitim Bakanlığı Yayınları, İstanbul 1993.
- RAMSAY, Sir William, “Anadolu’nun Tarihi Coğrafyası: Devlet Yolu”, *Dıranaz*, S. 17, Sinop 1937, ss. 4-6.
- RICAUT, Paul, *Osmanlı İmparatorluğunu’nun Halihazırının Tarihi (XVII. Yüzyıl)*, Tercüme: Halil İnalçık, Nihan Özyıldırım, TTK, Ankara 2012.
- ROBİNSON, David Moore, “Eski Sinop” (çev. Nazlı Tengirşenk), *Dıranaz*, S. 20, Sinop 1937, ss. 2-5.
- SAMİ, Şemseddin, *Kâmûs-ı Türkî*, Çağrı Yayınları, İstanbul.
- SANCAR, Erdinç, *21. Yüzyıl Stratejilerinde Türk Denizcilik Tarihi*, IQ Kültür Sanat Yayıncılık, İstanbul 2006.
- SEVGEN, Nazmi, *Anadolu Kaleleri, C.1*, Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü, Doğuş Matbaası, Ankara 1960.
- Sinop İl Yıllığı 1993*, Ankara PTT MGB. Matbaası.
- SHAW, Stanford J., *Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye*, I, (çev. Mehmet Harmancı), İstanbul 2004.
- STRABON, *Coğrafya (Anadolu)*, çev. Adnan Pekman, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, Antik Kaynaklar Dizisi, 1a, İstanbul 1987.
- TARAKÇI, Nejat, “Osmanlı Ve Portekiz’in Hint Okyanusu’ndaki Deniz Stratejilerinin Karşılaştırılması Ve Bölgedeki Etkileri”, *Uluslararası Türk Deniz Gücü Tarihi Sempozyumu*, İstanbul 2008, ss. 12-19.

- TARAKÇI, Rasim Yaşar, *Sinop Deniz Savaşları*, Sinop Belediyesi Kültür Yayınları, Sinop 2014.
- TARKAN, Hasan, “Tarihte Sinop”, *Dıranaz*, S. 49, Sinop 1941, ss. 5-7.
- TAŞTEMİR, Mehmet, “Karadeniz Bölgesinde Kendir-Keten Üretimi ve Kullanım Alanları (XV. Yüzyıl Sonu-XVII. Yüzyıl İlk Yarısı)”, *Türk Kültürü İncelemeleri Dergisi*, S. 8, İstanbul 2003, ss. 1-24.
- TEZEL, Hayati, *Anadolu Türklerinin Deniz Tarihi*, C.1, Genelkurmay Başkanlığı DenizKuvvetleri Yayınevi, İstanbul 1973.
- TURAN, Osman, *Selçuklular Zamanında Türkiye*, Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü, İstanbul 1971.
- TURAN, Şerafettin, “Karadeniz Ticaretinde Anadolu Şehrinin Yeri”, *Ondokuz Mayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi (OMÜEF) Birinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri (13-17 Ekim 1986)*, Samsun 1988, ss. 147-158.
- UÇAROL, Rıfat, *Siyasi Tarih (1789-2001)*, Der Yayınları, İstanbul 2006.
- UMAR, Bilge, *Paplagonia*, İnkılap Kitabevi, İstanbul 2007.
- _____, *Türkiye’deki Tarihsel Adlar*, İnkılap Kitabevi, İstanbul 1993.
- UZUNÇARŞILI, İsmail Hakkı, *Osmanlı Devleti’nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, TTK, Ankara 1984.
- _____, *Osmanlı Tarihi*, C. I., TTK, Ankara 1983.
- _____, *Osmanlı Tarihi*, C: IV/II, TTK, Ankara 1995.
- ÜNAL, Mehmet Ali, “Tahrir Defterlerine Göre Sinop Şehri”, *İkinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri (Uluslararası-I) 1-3 Haziran 1988*, Sönmez Matbaa ve Yayınevi, Samsun 1988.
- _____, “XVI. Yüzyılda Sinop Tersanesi İçin Canik Sancağı’ndan Malzeme Temini”, *Geçmişten Geleceğe Samsun*, Büyük Şehir Belediyesi Yayınları, (Yay. Haz. C. Yılmaz), Samsun 2006, ss. 231-251.
- _____, “XVI.-XVIII. Yüzyıllarda Sinop Tersanesi”, *XIV. Türk Tarih Kongresi*, 9-13 Eylül 2002, C. 2, II. Kısım, Dizi. IX. S. 14., TTK, Ankara 2005, ss. 911-953.
- _____, *Osmanlı Devrinde Sinop*, Fakülte Kitabevi, Isparta 2008.
- _____, *Osmanlı Müesseseleri Tarihi*, Fakülte Kitabevi, Isparta 2010.
- ÜSTÜN, Galip, “Anadolu’dan Geçen Kadim Transit Yolları”, *Dıranaz*, S. 18, Sinop 1937, ss. 3-6.

- VARLIK, Mustafa Çetin, “Pervaneoğulları Beyliği”, *Doğuştan Günümüze Büyük İslam Tarihi*, C. 8, İstanbul 1988, ss. 592-596.
- YALÇINKAYA, Mehmet Alaaddin, “XVIII. Yüzyıl, Islahat, Değişim ve Diplomasi Dönemi (1703- 1789)”, *Genel Türk Tarihi*, C. VII, Ankara 2002, ss. 479-511.
- YAVUZ, Yılmaz, *Sinova-Sinope-Sinop*, Göksu Ofset, İstanbul 2006.
- YILMAZ, Cevdet, *İlkçağdan Cumhuriyet’e Canik*, Canik Belediyesi Kültür Yayınları, Samsun 2011.
- YÜCEL, Yaşar, “Candarogulları”, *DİA*, TDV Yayınları, C. 7, İstanbul 1993, ss. 146-149.
- _____, *XIII-XV. Yüzyıllar Kuzey-Batı Anadolu Tarihi Çobanoğulları-Candarogulları Beylikleri*, TTK, Ankara 1982.

Hâlâ Erzurum vâlisi vezir-i mükerrer izzetlü İbrahim Paşa hazretleri tarafından vürûd iden evrâkdan bir maddenin hülâsasıdır. Fi 26 B (Receb) sene [1]182

Sahh

Gümrük Emîni Ağa

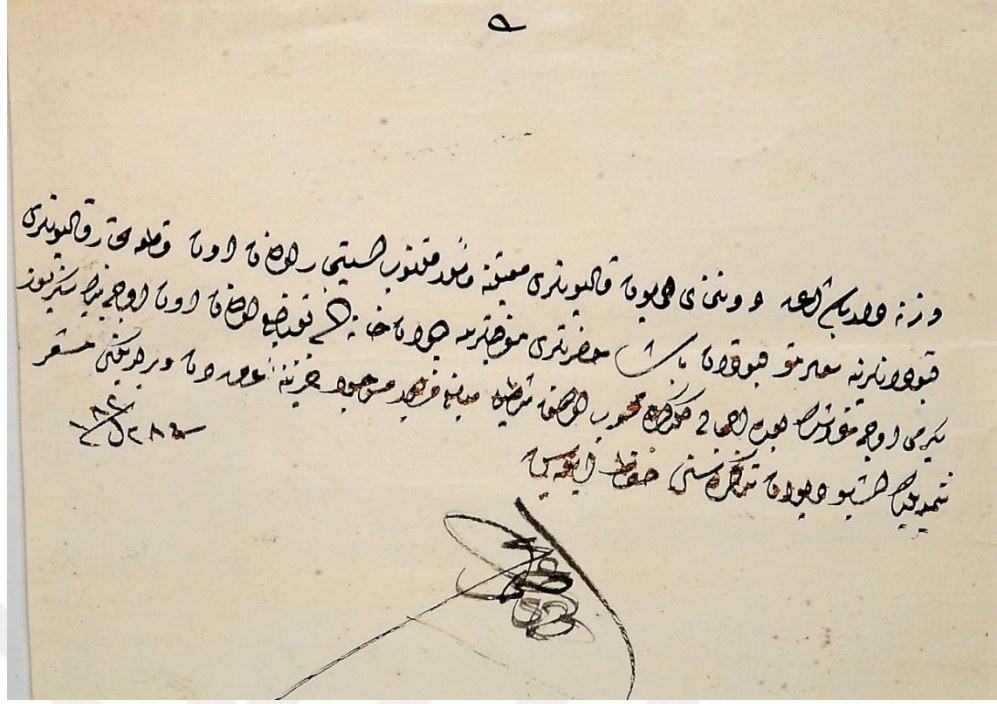
Müşârü'n-ileyhin ve maiyetine memûr tavâif-i askeriyenin Trabzon ve Sinop câniblerinden kangı taraf suhûletli ve suduru mümkün Sinop cânibi suhûletli olduğu takrîrde navulları süvâriler taraflarından verilmek şartıyla üç direkli sefinesi irsâl ve tayînât-ı vech münâsibi nedir. Rüesâ-yı sefâin vesâir erbâb-ı vukûfdan suâl ve tahkîk vâfir ve sadır îlâm eyleyesiz deyü buyuruldu. Fi 29 B (Receb) sene 182.

Müşârü'n-ileyhin vesâir eyâleti askeri tarafından sefâine süvâr ve Kırım cânibine mürûr eylemeleri fermân buyurulub erbâb-ı vukûf ile bu husûs müzâkere olundukda Kırım cânibine gidenler Trabzon'dan sefneye rükûb eylediği sûrette Sinop mukâbelesine vârid ve andan karşıya ubura muhtâc ve Trabzon ile Kırım'ın mesâfesi beş altı yüz mil ve Sinop'tan ikiyüz elli mil olmak hasebiyle iktizâ iden kebîr üç direkli sefâini Sinop'a tesyîr ve andan rükûba ruhsat virilmiş ve Trabzon'dan gidildiği takrîrce maazallah-i tealâ havalar nâ-müsâid asker beyhûde ruy-ı deryâda keşt u güzâr ve birbirlerinden mufârakat ve me'kûlât tedârüki şöyle dursun hayvanatı iskaya su dahi olmayacağı zâhir ve perişan olanların bir yere cemleri ezmine-i vâfireye menût olacağı ve ale'l-husûs Kırım'a mürûr ve vusûlleri der-alıyyeye tahrîr ve Asitâne'den haberinin vürûduna dek askerinin abs-ı tevakkufları münâsib olmadığına binâen kangı iskeleye varılacağı ve doğru mahalle hurûçları ve bundan gayri çardaktan dahi gitmesi münâsib görülür ise muktezası üzere hareket hâsılı peşince ma'lûm olub rüesâ ve tevâif-i askeriyeye dahi îlâm ve anâ göre hareket olunmak üzere bu husûs tarafına ifâde ve eşrâb buyurulmuş müşârü'n-ileyh tahrîr ider.

İzzetlü defterdar efendi iktizâsını takrîriniz ile îlâm eyleyesiz deyü fermân buyuruldu

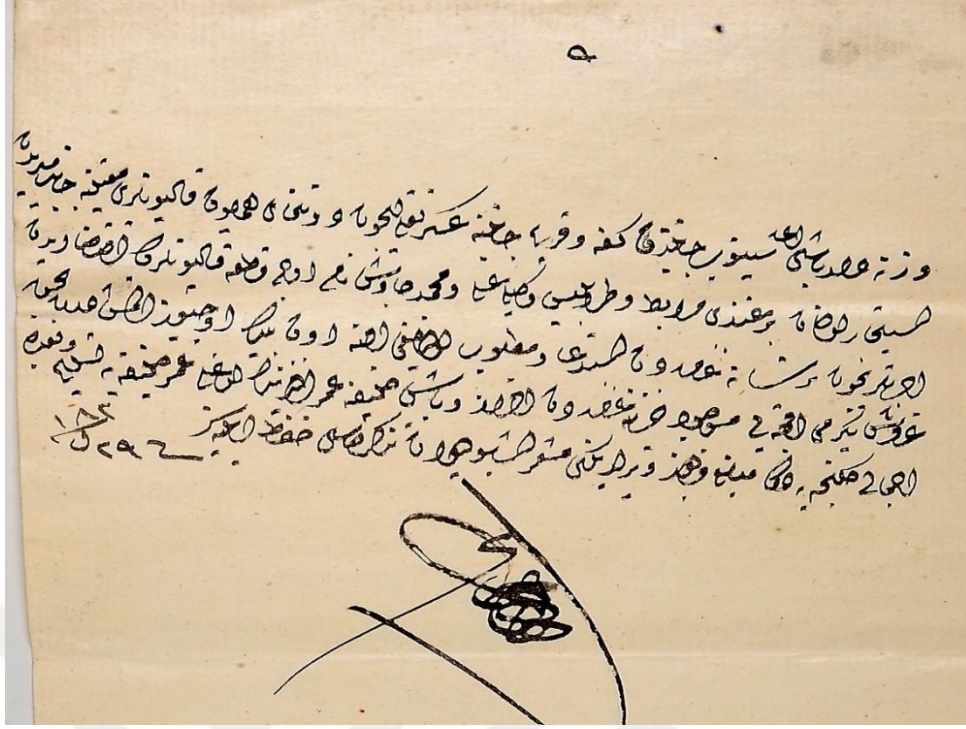
Hâlâ Erzurum vâlisi vezir-i mükerrer devletlü İbrahim Paşa hazretleri ve tayînine memûr tavâif-i askeriyenin Kırım cânibine mürûrları kangı taraf suhûletli olduğu ve kul sefâin süvâriler taraflarından virilmek şartıyla üç direkli sefinesi irsâl ve tayîninde vech-i münâsibi ne idüğü erbâb-ı vukûfdan sual ve hafifini huzûr-ı âlîlerine arz u îlâm olunmak babında sâdır olan fermân-ı âlîlerine emsâlen Kapan-ı Dakîk ihtiyârlarından devani Güzel Hacı Muhammed ehl-i hayra Seyyid İbrahim ve Şekeroğlu

Hacı Muhammed ve Rıdvanoğlu Hacı Ahmed ve Hacı Velioğlu Hacı Ahmed ve Dugaz..... Hacı Mustafa ve Çeharşenbelioğlu Hacı İbrahim ve Kerasteci Hacı İbrahim namun kimesneler gümrüğe götürülüb husûs-ı mezkûr bahs-ı istizân olundukda ve zir-i müşârü'n-ileyhin tevâif-i askeriye ile berren Sinop İskelesi'ne nüzûlları da râbıt olub ve iskele-i mezbûrdan Kırım tarafına imrârları her vechle eshel ve lisân olub kebîr-i Mısır üç direkli sefinelerine muhtâcdır lakin vakt-i şitâ olub hasebiyle bu hilâlde sefâinin evvelce aylara hareket azîmetleri azîmü'l-imbân olub Şubat duhûlüne denk Asitane-i sa'âdetde meks u mesnaları labüd ve derkardır. Şimdiden istincâr olunduğu halde dahi techîz ve âmâde oluncaya denk vakt-i mezbûr ve mevsim-i deryâ dühûl ve ba'de savb-ı mamûrelerine azîmetleri münâsibdir ve bu haber ve takrîr eyledikleri ve bundan maada kul sefineleri süvârieleri taraflarından verilmesi musammem olduğu sûrette selef tabir olunan melahan-ı ulûfeleri der-sa'âdetde ber-vech-i peşin virilmedikçe sefâinin cümle harekete iktidârları olmayacağı veberü ila hinde elan bu makûle hidemât-ı devlet-i aliyyeye vukûâtda ba-fermân-ı âlî ahz ve isticâr olunugelan sefâinin mikdâr-ı humûleleri isti'a-bı ba'de'l-keşf... iktizâ iden navullardan sülüsânı ber-vech-i peşin îtâ ve sülüsü dahi hitâm-ı emr-i memûreleriyle ubûdiyetlerinde virilügeldiği mesbûk olduğu ma'lûm-ı devletleri buyuruldukda husûs u mezbûr içün irâde-i aliyyeleri ne vechle erzâni buyurulur ise emr u fermân devletlü inâyetlü efendim sultânım hazretlerinindir. 3 Ş (Şaban) sene 1182



Ek-2: Sinop'tan Kefe ve Kırım'a asker nakli için kiralanan gemiler hakkında. C.AS. 848-36270(1).

Veznedârbaşı Ağa ve Donanma-yı Hümâyûn kalyonları maiyyetine memûr-ı mektûb isticâr olunan on kıt'a tüccâr kalyonları kuyûdâtlarına saâdetlü kapudan paşa hazretleri ma'rifetiyle divânhânedede tevzî' olunan on üç bin sekiz yüz yirmi üç guruşun ba'de icmâl geldikde mahsûb olunmak şartıyla meblağ-ı mezbûr mevcûd Hazîne-yi Âmire'den verildiğini müş'ir şimdilik işbu divân tezkiresini hıfz eylesin. Fi 28 L (Şevval) sene 182.



Ek-3: Sinop'tan Kefe ve Kırım'a asker nakli için kiralanan gemiler hakkında. C.AS. 848-36270(3).

Veznedâr başı Ağa Sinop cânibinden Kefe ve Kırım cânibine asker nakli için Donanma-yı Hümâyûn kalyonları maiyetine cânib-i mîrîden isticâr olunan bergandı murâbit ve Trablus vekîli Ali ve Mehmed Cavuş nam üç kıt'a kalyonların iktizâ eden ücretleriçün Tersâne-i Âmire'den istidâ ve matlûb olunduğı üzere on bin üç yüz altmış dört buçuk guruş yirmi akçeyi mevcûd Hazîne-yi Âmire'den ... baş Halîfe Ömer Efendi'nin oğlu Ömer Halife'ye teslim ve ba'de icmâli gelinceye dek meblağ-i mezbûr verildiğini müş'ir işbu divân tezkiresi hıfz eylesiz fi 29 L (Şevval) sene 182.

سینوپ محافضی وزیرنور سالیوسجهان فیضی باشا حریفی کس و قرضه و در اولیو بحیرانان حله صه سید ۱۹۱۷

سینوپ قعه نیک حقیق و فرسی اطه سنک محافضه نین لوبد افغنی ناشی اطه مزبور جور کتبه متعدد طایبه و مجازین جبهه حانته و کس حقیقین اشبار و مجازین
زمنه اوله لاشا و طوبد نیه و مهمه جبهه حانته وضع اولتوب طایبه لاشا لوبد افغنی کتبه مرقومه به براتی اینج وقت و لقی ساعت سانه ده و لقی
شکس کتبه اولدیفنک ناریه ایله قیام و وقت نوبتی کتبه آفریکه درود و قیام اولدیکه ناه وضع ایچان جبهه حانته و مهمه سانه عاکر
مرقومه لاشا استخارا اولدوقه هنوز درود اولدیکه مزب و بر دیکه مکدنیه غنیکه قویق مهمه مزبورین تکی ماسطفه تا غنیکه اولدیکه مزبوره
حقیقین جبهه بی نقرانته محتاج اولدیکه شارایده بحیران

غنیو جبهه بی لوبد افغنی
وزمنی و عهده
وزمنی

OSMANLI ARŞIVI
215 9197

Ek-4: Sinop Kalesi'nin ve adasının muhafazası için cephane ve zeminlik inşası. C.AS. 215-9197.

Sinop muhâfızı vezir-i mükerrer sa'âdetlü Süleyman Feyzi Paşa Hazretleri tarafından vârid olan tahrîrâtın hülâsasıdır.

Fi 19 R (Rebiü'l-âhire) sene 1204

Sinop Kalası'nın hıfz ve hirâseti adasının muhâfazasından labüdd olmakdan nâşî ada-yı mezbûr çevresine müteaddid tabya ve ahcârdan cebehâne ve asker hıfziyiçün işcâr-ı ahcârdan zemlik odalar inşâ ve toplar tebya ve mühimmat-ı cebehâne vaz' olunub tabyaların beheri kala-i merkûmeye bir iki üç dört ve altı saat mesâfede ve ekseri şenliksiz mahallerde olduğundan mütârebe ile kıyâm ve vakt-i nevbeti geldikde ahz-ı asker vürûd ve kıyâm eylediklerine binâen vaz' olunan cebehâne ve mühimmât-ı sâire asâkir-i merkûmeden isticâr olundukda henüz vürûd eylediklerini cevâb virdikleri memleketlerine azîmetleri takrîb mühimmât-ı mezbûrenin telakki mülâhaza gayr-ı baîd olmağla mühimmât-ı mezbûre hıfziyiçün cebeci neferâtına muhtâc olduğun müşârü'n-ileyh tahrîrâtıdır.

İzzetlü cebeci başı hazretleri iktizâsını îlâm eyleyesiz.

۱۲۶۵۲
 على امير - عبد الحميد I

مکتوب
 به
 حضرت
 امیر
 عالی
 مقام
 عثمانی
 سلطان
 مبارک
 شاه
 محمد
 علی
 پادشاه
 عالی
 مقام
 عثمانی

درگاه عالی کورنیزین بعضی جاغا قولدیریک تقدیم ایلدی برقطعه عشقالی مفروضه بودنده سنجج ساحه سنجج قاپونلار
 ایکی قطعه دونمای هابینج قالیونلاری لازمه بجهت اقتضای این مسامیر و مهمات ساریک نیک اعطای بولدی تحویر و عیار
 درقطره حواله اولدوقون بوزنه اقدیر سنجج ساحه سنجج بجهت اقتضای این قطعه دونمای هابینج قالیونلاریک
 مهاتخا هنیر بجهت جسته جسته بش بیک بشبوز قنظار اهن خام ایله او جفتلی تیلدیک اولدی اوقده ایکی بیک بشبوز
 قنظار تیل فانیه ویرلشی اولدی باش محاسبه و وجهه خانه عکله ده غیر از مرض الیوم بیک درتوز التمنش
 بش بجهت قنظار اهن خام مسجود اولدی جبه خانه دفتر لرین درکتر اولدوقدر منظور و معلوم وظیفه بوزلوق
 ذکر اوقدن قالیونلار ایچین بودنده دفعی موجود جبه خانه عکله بشبوز قنظار اهن خام اعطای موافق امر
 و رای عملی بوزیلدی امر فرموده و کور سعادتلو سلطانم حضرتلرینک

مکتوب
 به
 حضرت
 امیر
 عالی
 مقام
 عثمانی
 سلطان
 مبارک
 شاه
 محمد
 علی
 پادشاه
 عالی
 مقام
 عثمانی

عوض نین لریرد
 بالای تقریر جاگرا نه صادر اولدی فیه غالبدی بوجنیجه قالیون مذکوره لرن لوزمه سپون اقتضای این بشبوز
 قنظار اهن خام مسجود جبه خانه عکله و ویرلک اوقده باش محاسبه بیه قید و ضوابط صوره اعطای اوق
 باینه و کور سعادتلو سلطانم حضرتلرینک

۱۶۹
 محمد علی پادشاه
 عالی مقام
 عثمانی

Ek-5: Sinop'ta Donanma-yı Hümâyûn için inşa edilecek gemilere gerekli malzemenin temini hakkında. AE. SABH. I. 205-13653.

Sahh

İzzetlü defterdâr efendi takrîriniz mucibince ol mikdâr âhenin îtâsını telhîs eyleyesiz deyü buyuruldu. Telhis fi 29 Ca (Cemâzi-yel-âhir) sene 99.

Dergâh-ı âlî gedüklülerinden Yakub Ağa kullarının takdîm eylediği bir kıt'a arz-ı hâli mefhûmunda bu defa Sinop sahasında memûr u inşâsı olduğu iki kıt'a Donanma-yı Hümâyûn kalyonları lazımesiyçün iktizâ iden mesamir ve mühimmât-ı sâirenin îtâ buyurulmasını tahrîr ve istidâ ider. Der-kenara havâle olundukda bundan akdem Sinop sahasında müceddeden inşâ olunan iki kıt'a Donanma-yı Hümâyûn kalyonlarının mühimmât-ı âhenileriyçün içün ceste ceste beş bin beş yüz kantar âhen-i ham ile ocaklık tilinden olmak üzere iki bin beş yüz kantar til-i fatsa verilmiş olduğu baş muhâsebeden ve Cebehâne-i Âmire'de gayr-ı ez-masraf el-yevm bin dört yüz altmış beş buçuk kantar âhen-i ham mevcûd olduğu cebehâne defterlerinden der-kenar olunmuştur. Manzûr ve ma'lûm-ı devletleri buyuruldukda zikr olunan kalyonlar içün bu defa dahi Cebehâne-i Âmire'den beş yüz kantar âhen-i ham itası muvâfık emr-i ve re'y-i âlîleri buyurulur ise emr u fermân devletlü sa'âdetlü sultânım hazretlerininindir.

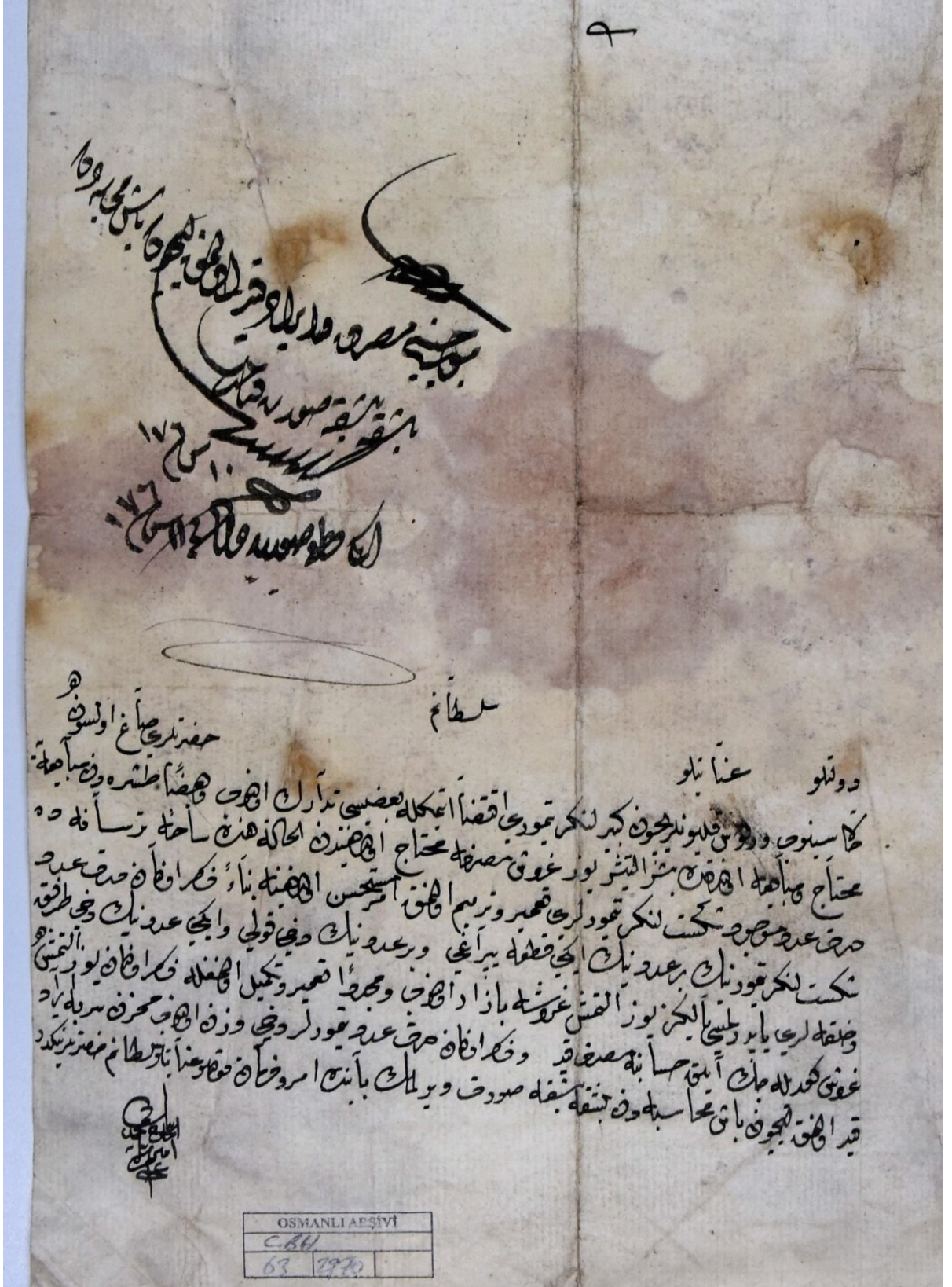
Sahh

Telhîs mucibince baş muhâsebeye kayd ve sûreti îtâ olunmak buyuruldu.

Arz-ı bendeleridir ki

Bâlâ-yı takrîr çakerâneme sâdır olan fermân-ı âlîleri mücebince kalyon-ı mezkûrelerin lazımesiyçün iktizâ iden beş yüz kantar âhen-i ham mevcûd Cebehâne-i Âmire'den virilmek üzere baş muhâsebeye kayd olunub sûreti îtâ olunmak bâbında fermân devletlü sa'âdetlü sultânım hazretlerininindir.

Fi 5 Safer sene 1199.



Ek-6: Sinop ve Rodos tersanesinde inşa edilecek olan kalyonlar için tersanede bulunan büyük lenger demirinin tamiri. C.BH. 63-2970.

Sahh

Mucebince masraf-ı irâd kayd olunmak için baş muhâsebeden başka başka sûret verilmek buyuruldu.

10 Ş (Şaban) sene 176

İki kıt'a sûret dâde 11 Ş (Şaban) sene 176

Devletlü inâyetlü sultânım hazretleri sağ olsun

Hala Sinop ve Rodos kalyonları için kebir lenger teymurı iktizâ itmekle ba'zısı tedârük olunub ve bazen taşradan mübâyaaya muhtâc ve mübâyaa olundukda beşer altışar yüz guruş masrafa muhtâc olunduğundan el-haletu hazihi saha-i tersânede dört adet mevcûd şikest lenger temurleri tamîr ve termîm olunmak emr-i müstahsen olduğuna binâen zikr olunan dört adet şikest lenger temurunun bir adedinin iki kıt'a yaprağı ve bir adedinin dahi kolu ve iki adedinin dahi tartak halkaları yapıdırılması yalnız yüz atmış guruşa bazar olunub ve müceddeden tamîr ve tekmîl olunmağla zikr olunan yüz atmış guruş görülecek aylık hesabına masraf kayd ve zikr olunan 4 adet temürler dahi vezn olunub mahzen-ı surbe irâd kayd olunmak için baş muhâsebeden başka başka sûret virilmek babında emr u fermân devletlü inâyetlü sultânım hazretlerininindir.

Fi 11 Ş sene 1176.

بوده فایهون همایون اودمه سیجور سینوپ صحرایه که نفع و اسالی را میسر بود
بنیوی قضا و آهن خام ایله اوده قطع لکن کیمو در کجور اخذ و بنیوی را نفعی نده

نسخه
فایهون همایون
۱۹۱

فایهون همایون
طاهر ابراهیم
آهن خام
۵۰۰
قطع
۷۰۰

۵۰

عمر بنیوی لریکه
بوده فایهون همایون اودمه سیجور سینوپ صحرایه که نفع و اسالی فران اودنیک
بنیوی قضا و آهن خام و اودن قطع لکن کیمو در کجور اخذ و بنیوی را نفعی نده
لاری ابینی اغا قوری معرفتیه بر قطعه سفینه اخذ و بنیوی را نفعی نده
وضع و بنیوی ایلات اودمه بر بنیوی اغا قوری قول بنیوی ایله مقاوله قطع لکن
مرسای مذکوره و مسوی عود کیم اودن اودن اودن اودن اودن اودن اودن اودن
بنیوی و مقبوله بنیوی مشهور اودن اودن اودن اودن اودن اودن اودن اودن
قول و مقبوله بنیوی مشهور اودن اودن اودن اودن اودن اودن اودن اودن
لاری ابینی اغا قوری معرفتیه بر قطعه سفینه اخذ و بنیوی را نفعی نده
وضع و بنیوی ایلات اودمه بر بنیوی اغا قوری قول بنیوی ایله مقاوله قطع لکن
مرسای مذکوره و مسوی عود کیم اودن اودن اودن اودن اودن اودن اودن اودن
بنیوی و مقبوله بنیوی مشهور اودن اودن اودن اودن اودن اودن اودن اودن
قول و مقبوله بنیوی مشهور اودن اودن اودن اودن اودن اودن اودن اودن

معروضه بنیوی لریکه
بوده فایهون همایون اودمه سیجور سینوپ صحرایه که نفع و اسالی را میسر بود
بنیوی قضا و آهن خام ایله اوده قطع لکن کیمو در کجور اخذ و بنیوی را نفعی نده
لاری ابینی اغا قوری معرفتیه بر قطعه سفینه اخذ و بنیوی را نفعی نده
وضع و بنیوی ایلات اودمه بر بنیوی اغا قوری قول بنیوی ایله مقاوله قطع لکن
مرسای مذکوره و مسوی عود کیم اودن اودن اودن اودن اودن اودن اودن اودن
بنیوی و مقبوله بنیوی مشهور اودن اودن اودن اودن اودن اودن اودن اودن
قول و مقبوله بنیوی مشهور اودن اودن اودن اودن اودن اودن اودن اودن
لاری ابینی اغا قوری معرفتیه بر قطعه سفینه اخذ و بنیوی را نفعی نده
وضع و بنیوی ایلات اودمه بر بنیوی اغا قوری قول بنیوی ایله مقاوله قطع لکن
مرسای مذکوره و مسوی عود کیم اودن اودن اودن اودن اودن اودن اودن اودن
بنیوی و مقبوله بنیوی مشهور اودن اودن اودن اودن اودن اودن اودن اودن
قول و مقبوله بنیوی مشهور اودن اودن اودن اودن اودن اودن اودن اودن

Ek-7: Sinop'ta inşa edilecek Kalyon-ı Hümâyûn için Sinop İskeleyi'ne malzeme nakli yapan gemiler hakkında. C.ML. 663-27106.

Bu defa Kalyon-ı Hümâyûn lazimesi için Sinop İskelesi'ne irsâli emir buyurulan beş yüz kantar âhen-i ham ile on kıt'a lenger teymurları için ahz ve isticâr olunan seffinedir.

Kalyon....

Tavukcu İbrahim Reis

Âhen-i ham

Kantar: 500

Lenger teymuru

Kıt'a: 10

Livâ-i kat'-ı bazar

Guruş 750

Telhîs

Ma'rûz-ı bendeleridir ki

Bu defa Kalyon-ı Hümâyûn lazimesi için Sinop İskelesi'ne irsâli emir buyurulan beş yüz kantar âhen-i ham ile on kıt'a lenger teymurları için bâlâda mezkûr bir kıt'a seffine reisler kethüdâsı Seyyid Ahmed kulları ve Ka'pan-ı Dakîk tüccârından Kerasteci Hacı İbrahim ve Oğuz oğlu Hacı İbrahim ve Üsküdârî Hacı Ömer ve Hacı Velioğlu Hacı Süleyman ve sâir mazbûtu'l-esâmi kimesneler ma'rifetleriyle ahz u isticâr ol mikdâr âhen-i ham ile lenger teymurlarını vaz' ve tahmîl etmek üzere yedi yüz elli guruş navul u peşin ile mukâvele mürsa-yı mezbûra vusûlünde kabzına memûra teslîm ve makbûzlarını müş'ir memhûr sened ahz ve der-aliyyeye getürmek şartıyla kat'-ı bazar olduğu ma'lûm u devletleri mahalline kayd buyurulup mukâvele olunan ol mikdâr guruş navulı Hazîne-yi Âmire'den îtâ ve inâyet buyurulmak bâbında emr u fermân devletlü inâyetlü sultânım hazretlerininindir. Fi 23 M 1191

Mühür: Abd-ı İsmail

Sahh

Telhîs mucibince baş muhâsebeye kayd olunub tezkiresi verilmek buyuruldu.

Fi 23 M (Muharrem) 1191.

Arz-ı bendeleridir ki

Bu defa Kalyon-ı Hümâyûn lazimesi için Sinop İskelesi'ne nakil ve irsâli fermân olunan beş yüz kantar âhen-i ham ve on kıt'a lenger teymurlarının nakli için bâlâda tahrîr olduğu üzere Gümrük Emîni ağa kulları ma'rifetiyle bir kıt'a seffine ahz ve isticâr ol mikdâr âhen-i ham ve teymuru vaz' ve tahmîl eylemek üzere yedi yüz elli

guruş navul u peşin ile mukâvele ve kat'-ı bazar olunduk mirsât-ı mezkûre vusûlünde humûlesi olan ol mikdâr âhen-i ham ve teymurleri kabzına memûre teslîm ve makbûzlarını müş'ir memhûr sened ahz ve der-aliyyeye getirmek şartıyla ber-vech-i peşîn navul-ı mezkûrun Hazîne-yi Âmire'den îtâ buyurulmasını emîn-i mumâ-ileyh kulları iş bu îlâmla istidâ ider. Ma'lûm-ı devletleri buyuruldukda mûcebince baş muhâsebeye kayd olunub meblağ-ı mezbûrun tezkiresi virilmek bâbında fermân devletlü sa'âdetlü sultânım hazretlerinindir. Tezkire Fi 29 M 1191





Ek-8: Sinop Limanı'nın (İç Liman) Günümüzdeki Görüntüsü



Ek-9: Ak Liman (Dış Liman) ve Boztepe Yarımadası'nın Günümüzdeki Görüntüsü



Ek-10: Sinop Tersanesi'nin Günümüzdeki Görüntüsü



Ek-11: Sinop Tersanesi'nin Günümüzdeki Görüntüsü



Ek-12: Sinop Ak Liman tarafında bulunan Hamsilos Koyu'nun Günümüzdeki Görüntüsü

ÖZ GEÇMİŞ

Kişisel Bilgiler

Adı – Soyadı : Duygu KOL
Doğum Yeri ve Tarihi : Kadıköy 15/08/1991

Eğitim Durumu

Lisans Öğrenimi : Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi Fen-
Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü

Yüksek Lisans Öğrenimi : Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Ana Bilim Dalı

Doktora Öğrenimi

Bildiği Yabancı Diller : İngilizce

Bilimsel Faaliyetleri :

İletişim

E-Posta Adresi : duyguysr@outlook.com

Tel. : 0546 557 57 34

Tarih : Mayıs-2017