



AYŞEGÜL SARI

19. YÜZYILDA SİNOP LİMANI VE SİNOP TERSANESİ

TARİH ANABİLİM DALI



T.C.
SİNOP ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH ANABİLİM DALI

19. YÜZYILDA SİNOP LİMANI VE SİNOP TERSANESİ

HAZIRLAYAN
AYŞEGÜL SARI
YÜKSEK LİSANS TEZİ

SİNOP – 2020



TEZİN ADI

AYŞEGÜL SARI

YÜKSEK LİSANS TEZİ

TARİH ANABİLİM DALI

T.C.

SİNOP ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

19. YÜZYILDA SİNOP LİMANI VE SİNOP TERSANESİ

AYŞEGÜL SARI

YÜKSEK LİSANS TEZİ

TARİH ANABİLİM DALI

DANIŞMAN

Dr. Öğr. Üyesi Cenk DEMİR

SİNOP – 2020

SOSYAL BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE

Tez Yazım Kurallarına uygun olarak hazırladığım bu tez çalışmasında tez içinde sunduğum verileri, bilgileri ve dokümanları akademik ve etik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi, tüm bilgi, belge, değerlendirme ve sonuçları bilimsel etik ve ahlak kurallarına uygun olarak sunduğumu, tez çalışmasında yararlandığım eserlerin tümüne uygun atıfta bulunarak kaynak gösterdiğimi, kullanılan verilerde herhangi bir değişiklik yapmadığımı, bu tezde sunduğum çalışmanın özgün olduğunu bildirir; aksi bir durumda aleyhime doğabilecek tüm hak kayıplarını kabullendiğimi beyan ederim.

07.08.2020

Ayşegül SARI

İÇİNDEKİLER

ÖZET.....	IV
ABSTRACT.....	V
KISALTMALAR DİZİNİ.....	VI
TABLolar ve RESİMLER.....	VIII
ÖNSÖZ.....	X
GİRİŞ.....	1
1. TARİHİ SÜREÇ İÇERİSİNDE SİNOP ŞEHİRİ	
1.1.1. Sinop Adı.....	1
1.1.2. Sinop'un Coğrafi Yapısı ve Önemi.....	1
1.1.3. Türk Hakimiyeti Öncesinde Sinop.....	2
1.1.4. Selçuklular Döneminde Sinop.....	8
1.1.5. Beylikler Döneminde Sinop.....	11
1.1.6. Osmanlı Devleti Döneminde Sinop.....	12

BİRİNCİ BÖLÜM

OSMANLI DEVLETİ DENİZCİLİĞİNİN TARİHSEL GELİŞİMİ

1.1. TÜRKLERİN İLK DENİZCİLİK FAALİYETLERİ.....	16
1.1.1. Selçuklular Döneminde Türk Denizciliği.....	18
1.1.2. Anadolu Türk Beylikleri Zamanında Denizcilik Faaliyetleri.....	21
1.1.3. Osmanlı Devleti'nde Denizciliğin Gelişim Süreci.....	24
1.2.OSMANLI DEVLETİ'NİN KARADENİZ TİCARETİ	34
1.2.1. Tanzimat Dönemi'nde Karadeniz Ticareti.....	43
1.2.2. Buharlı Gemilerin Karadeniz Ticaretine Etkileri.....	45
1.2.3. Karadeniz'de Faaliyet Gösteren Kumpanyaların Ticaret Üzerindeki Etkisi.....	47

İKİNCİ BÖLÜM

KARADENİZ TİCARETİNDE SİNOP LİMANI'NIN

ÖNEMİ

2.1. SİNOP LİMANI'NDA TİCARET.....	58
2.1.1. XIX. Yüzyılda Sinop Limanı.....	60
2.1.1.1.Sinop Liman Ticaretini Belirleyen Unsurlar	61
2.1.1.1.1. Tüccar ve Mallar.....	64
2.1.1.2.Sinop Limanı'nda İhracat.....	68
2.1.1.2.1. Sinop Limanı'nda Kereste İhracatı.....	72
2.1.1.2.2. Gerze Limanı'nda İhracat ve İthalat.....	76
2.1.1.2.3. Akliman.....	78
2.1.1.2.4. Küplüağzı.....	79
2.1.1.3.Sinop Limanı'nda İthalat.....	80
2.2. SİNOP İSKELESİ GÜMRÜĞÜ.....	84
2.2.1. Ticareti Olumsuz Yönde Etkileyen Faktörler.....	92
2.2.1.1.Tüccar Vergi Kaçakçılığı ve Devletin Aldığı	
Önlemler.....	92
2.2.1.2.Güvenlik Sorunu ve Yolsuzluk.....	98
2.2.1.3. 1802-1812 Osmanlı-Rus Savaşı.....	102
2.2.1.4. 1828-1829 Osmanlı-Rus Savaş.....	104
2.2.1.5. 1853-1856 Osmanlı-Rus Savaşı (Kırım Harbi).....	108
2.3. SİNOP LİMANI'NIN ÖNEMİNİ KAYBETMESİ.....	113

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

SİNOP TERSANESİ

3.1. SİNOP TERSANESİNİN ÖZELLİKLERİ.....	117
3.1.1. Gemi İnşasında Malzeme Temini ve İş Gücü.....	117
3.1.2. Sinop Tersanesi'nde Gemi İnşa Faaliyetleri.....	121
3.2.SİNOP LİMANI'NIN TEMİZLENME FAALİYETİ.....	128
SONUÇ.....	131

KAYNAKÇA.....	133
EKLER.....	154
Ek-1. XVIII. İlk Yarısında Sinop'un Karadeniz'den Görünü.....	155
Ek.2: Sinop Tersanesi ve Cezaevi.....	156
Ek.3: Sinop Limanı.....	157
Ek.4: Sinop Tersane Çarşısı.....	158
Ek.5: Gerze Limanı.....	159
Ek.6: Sinop Kazası Haritası.....	160
Ek.7: XVI. ve XVII. Yüzyıllarda Osmanlı Devleti'nde Tersane ve Gemi İnşa Tezgâhları.....	161
Ek.8: Osmanlı Donanmasına Ait Muhtelif Bayrak, Fors ve Flandralar.....	162
Ek.9: Osmanlı Donanma Amblemi.....	162
Ek.10: Yelkenli Bir Gemideki Direk, Seren ve Yelken.....	163
Ek.11: Osmanlı Kadırgası.....	164
Ek.12: Göke Tarzı Savaş Gemisi.....	164
Ek.13: Çift Kürekli Kadırga.....	165
Ek.14: Donanma-yı Hümâyun ve Müttefik Devletlerin Donanmalarının 1853-1856 Osmanlı-Rus Savaşı Dolayısıyla Geceleri Sinop Limanı'ndan Geçerken Özel İşaretler Bulundurmalarına Dair Vesika.....	166
Ek.15: İsveç ve Norveç Devletlerinin Sinop İskelesi'ne Konsolos Vekili Tayinlerine Dair Vesika.....	167
Ek.16: Sinop Limanı'nın Temizlenme Faaliyetlerinin Başlatılmasına Dair Hatt-ı Hümayûn.....	168

Ek.17: Pamuklu Dokumaların Kullanım Alanları.....	169
Ek.18: Bogasi ve Kirpas Dokuma Kumaş Örneği.....	169
Ek.19: XVI. Yüzyılda Osmanlı Kumaş Desenleri.....	170



ÖZET

Osmanlı Devleti, XVIII. yüzyıla gelinceye kadar ülke içinde ve ülke dışında birçok sorunlarla mücadele etti. Bu sorunlar neticesinde ekonomik ve ticari faaliyetlerde olduğu kadar denizcilik alanında da gerilemeye başladı. XVIII. yüzyılda Osmanlı Devleti'nin özellikle Rusya ile giriştiği mücadelelerde güçlü bir donanma ihtiyacı ortaya çıktı. Bu dönemde hem Sinop Limanı hem de Sinop Tersanesi Osmanlı Devleti için önemli bir konumdaydı. Sinop Limanı'nın ülkenin kuzey bölgelerine yakınlığı ve buradan yapılan asker, erzak ve mühimmat naklinin kolaylığı devlet tarafından tercih edilmesinde önemli rol oynadı. Hem Sinop'ta hem de Anadolu'nun çeşitli şehirlerinde üretilen ürünler buradan Kırım, Rusya, Rumeli ve Karadeniz'in diğer sahillerine aktarılmaktaydı. Sadece belirtilen yerlerden gelen mallar değil aynı zamanda Boyabat, Gerze, Akliman ve Küplüağzı gibi Sinop'un kazalarında yetiştirilen ürünler de ihraç edilmekteydi. İhraç ticaretinin devam ettiği Sinop Limanı'nda diğer taraftan da ithal ticaret gerçekleştirilmekteydi. Rumeli limanları (Makedonya, Selanik, Köstence, Dobruca, Varna vb.), Besarabya bölgesi, Rusya'ya bağlı Kırım ile Kefe limanları, Mısır, Fas ve Fransa gibi birçok şehirle alışveriş yapılarak ürünler alınmaktaydı. Ancak Osmanlı Devleti bu canlı ticaret ağındaki üstünlüğünü zamanla kaybetmeye başladı. Bu duruma sebebiyet veren en önemli etkenler arasında Osmanlı Devleti'nin Rusya ile yaşadığı çatışmalar, Rusya'ya karşı verdiği imtiyazlar ve gelişen teknolojik faaliyetleri yeterince takip edememesi söylenebilir. Bu olaylardan sonra XVIII. yüzyıla kadar Karadeniz transit ticaretinin merkezi durumunda olan Sinop Limanı XIX. yüzyılda önemini kaybetmeye başladı.

Anahtar Kelimeler: Karadeniz, Sinop Limanı, Osmanlı Devleti, Liman, Tersane, İthal, İhraç, Ticaret.

ABSTRACT

Ottoman State, XVIII. He struggled with many problems in the country and abroad until the 19th century. As a result of this situation, it started to decline in terms of both maritime and economic activities. XVIII. The need for a strong navy arose during the Ottoman Empire's struggles, especially with Russia. In this period, both the port of Sinop and the shipyard were in an important position for the Ottoman State. The proximity of the port of Sinop to the northern regions of the country and the ease of transportation of soldiers, provisions and ammunition made from here played an important role in the state's preference. The products produced both in Sinop and in various cities of Anatolia were transferred from here to the other coasts of Crimea, Russia, Rumelia and the Black Sea. It was not only exported from the specified locations, but also in products grown in Sinop's accidents such as Boyabat, Gerze, Ak Liman, Küplüağzı. On the other hand, import trade was carried out in the port of Sinop where the export trade continued. Products were purchased by shopping in many cities such as Rumelia, Moldavia, Russia, Crimea, Kefe, Egypt, Morocco, France. However, as a result of this live trade network, the Ottoman State's conflicts with Russia in the Black Sea, the privileges it has given over time and the inability to catch up with the developing technology, the advantage here has begun to lose. Sinop XVIII, which was the center of the Black Sea transit trade until this century after these events. It started to lose its importance in the century.

Key Words: Black Sea, Sinop Port, Ottoman State, Port, Shipyard, Import, Export, Trade.

KISALTMALAR DİZİNİ

A. DVNSMHH. d.: Bab-1 Asafî, Mühimme Defterleri.

AE. SABH. I.: Ali Emiri, Abdülhamid I.

AE. SMHD. I.: Ali Emiri, Mahmud I.

AE. SMHD. II.: Ali Emiri, Mahmud II.

AE. SSLM. II.: Ali Emiri, Selim III.

A. AMD.: Bab-1 Asafî, Amedi Kalemî.

A. DVN. DVE: Bab-1 Asafî, Düvel-i Ecnebiye Kalemî

A.MKT.: Sadaret, Mektubi Kalemî Evrakı.

A.MKT.MHH.: Sadaret, Mühimme Kalemî Evrakı.

A. MKT.NZD.: Sadaret, Nezaret ve Devair Evrakı.

A. MKT.UM.: Sadaret, Umum Vilayat Evrakı.

BOA.: Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi.

Bkz.: Bakınız.

C.: Cilt.

Cedrus : Akdeniz Uygarlıkları Araştırmaları Dergisi.

C.NF.: Cevdet Nafia.

C. EV.: Cevdet Evkaf.

C. HR.: Cevdet Hariciye.

C.DH.: Cevdet Dahiliye.

C.ML.: Cevdet Maliye.

Çev.: Çeviren.

D. DRB. İ.: Bab-1 Defteri, İradeler.

Ed.: Editör.

H.: Hicri.

Haz.: Hazırlayan.

HH. İ.: Hazîne-i Hâssa, Hazîne-i Hâssa İradeler.

HAT.: Hatt-ı Hümayun.

Hkm.: Hüküm.

HR.MKT.: Hariciye Nezareti, Mektubi Kalemi.

HR. SYS.: Hariciye Nezareti, Siyasi.

HR. TO.: Hariciye Nezareti, Tercüme Odası.

İ. DH.: İrade, Dahiliye.

İE. BH.: İbnülemin, Bahriye.

İ. MMS.: İrade, Meclis-i Mahsus

İ. MVL.: İrade, Meclis-i Vala.

İ. HR.: İrade, Hariciye.

M.: Miladi.

MAD. d.: Maliyeden Müdevver Defterler.

MVL.: Meclis-i Vala.

S.: Sayı.

s.: Sayfa.

ss.: Sayfa Sayısı.

SŞS.: Sinop Şer'iyeye Sicilleri.

ŞD.: Şura-yı Devlet.

TTK.: Türk Tarih Kurumu.

TDV.: Türkiye Diyanet Vakfı.

TABLOLAR ve RESİMLER

Giriş Bölümünün Tablo, Resim ve Haritaları

Harita 1.: Jouannin'e Göre Sinop Şehri.....	2
Harita 2: Eski Yunanların Karadeniz Çevresindeki Kolonileri.....	4
Resim 1: MÖ 375-350 III. Alexander Zamanında Basılan Gümüş Sikke. (Pençesinde Yunus Taşıyan Kartal).....	7

Birinci Bölümün Tablo, Resim ve Haritaları

Tablo 1.1.: 1610-1701 Yılları Arasında Tersâne-i Âmire'de Gemi İnşa ve Tamir Faaliyetleri.....	32
---	----

İkinci Bölümün Tablo, Resim ve Haritaları

Tablo 2.1.: Sinop Limanı'na Demirleyen Yabancı Bandıralı Gemiler.....	56
Tablo 2.2.: XVIII. Yüzyılın İkinci Yarısı ve XIX. Yüzyılın Başlarında Sinop Limanı'na Demirleyen Osmanlı Vapurları ve Yelkenli Gemileri.....	57
Tablo 2.3.: XIX. Yüzyılda Fransa ve Sinop Arasında İthal ve İhraç Edilecek Ürünlerin Listesi.....	59
Tablo 2.4.: Sinop'a Getirilen ve Halkın Günlük Hayatta Kullandığı Ürünler.....	66
Tablo 2.5.: Sinop Limanı'ndan İhraç Edilen Kereste Çeşitleri.....	76
Tablo 2.6.: XVIII. Yüzyılın İlk Başlarında Gerze Limanı'ndan İhraç Edilen Ürünler.....	77
Tablo 2.7.: Gerze'den İhraç Edilen Kereste Çeşitleri.....	78
Tablo 2.8.: Küplüağzı'ndan İhraç Edilen Ürünler.....	79
Tablo 2.9.: XVII. Yüzyılın Sonları ve XVIII. Yüzyılın Başlarında Sinop Limanı'nda İthal Edilen Ürünler.....	81
Tablo 2.10.: Kastamonu, Bolu ve Sinop Sancaklarına Bağlı Limanların İthalat ve İhracattan Elde Ettikleri 5 Yıllık Toplam Gelir.....	90

Üçüncü Bölümün Tablo, Resim ve Haritaları

Tablo 3.1: Sinop Tersanesi'nde 1789-1807 Yılları Arasında İnşa edilen Gemiler.....124

Tablo 3.2: XVI.-XVIII. Yüzyılları Arasında Sinop Tersanesi'nde İnşa Edilen Gemiler.....127



ÖNSÖZ

Osmanlı Devleti, bulunduğu coğrafi konumu itibarıyla kuruluşundan itibaren denizciliğe büyük önem vererek ülke içindeki tersane ve limanları aktif bir şekilde kullanarak geliştirdi. Ancak XVIII. yüzyıla gelindiğinde içerde ve dışarda birçok sorunla mücadele etmek zorunda kaldığı süreçte denizcilik hususunda da gerileme meydana geldi. Özellikle Rusya ile girdiği mücadelede güçlü bir donanma ihtiyacı açığa çıktı. Bu dönemde diğer liman ve tersaneler gibi Sinop limanı ve tersanesi de Osmanlı Devleti için önemli bir konuma geldi. Bu yüzyıl boyunca Sinop Limanı, asker, erzak ve mühimmat sevkiyatı açısından işlek bir liman durumuna geldi. XVIII. yüzyılda Karadeniz ticaretinin en parlak zamanlarında Avrupalı devletlere karşı Sinop şehri hem limanı hem de tersanesi ile devlete birçok katkı sağladı. Bu çalışmanın giriş kısmında Sinop şehrinin tarihi süreç içerisindeki coğrafi konumu, Türk hakimiyetinin öncesi, sonrası ve Osmanlı hakimiyetine girişi konu alınmaktadır. Yunanlı coğrafyacı Stranbon Geographika, Fransız doğa bilimci Joseph de Tournefort gibi seyyahların yazdıkları seyahatnamelerin yanı sıra Osmanlı tarihçiliği açısından büyük önem arz eden Evliya Çelebi, Naima, Aşıkpaşazade ve Enveri gibi Osmanlı tarihçilerinin de eserleri vasıtası ile Sinop tarihine ışık tutulmaya çalışılmıştır. Çalışmanın birinci bölümünde Türk denizciliğinin gelişim evreleri, Karadeniz ticareti hakkında genel bilgiler verilerek üstün olma mücadelesi anlatıldı. Akabinde Tanzimat Dönemi'nde yabancı devlet ve kumpanyalara verilen imtiyazlar ile gelişen teknolojinin takip edilememesinden dolayı bu üstünlüğün nasıl başka devletlere geçtiği üzerinde duruldu. Diğer taraftan gelişen ticari faaliyetlere karşı hakimiyetini kaybetmek istemeyen Osmanlı Devleti'nin bu sahada aktif olabilmek için şirketleşme çabaları işlendi.

Sinop, tarih boyunca canlı bir limana ve tersaneye ev sahipliği yapmaktaydı. Araştırmanın ikinci bölümü ve en önemli kısmı Karadeniz'in en önemli limanı sayılabilecek Sinop Limanı'nda yapılan ticarettir. Bu yüzyılda Osmanlı arşiv belgeleri içinde Sinop'taki ithal-ihraç ürünlerini detaylı olarak ortaya koyabileceğimiz bir belgeye ulaşamadı. Bu durumdaki açığı kapatabilmek adına ihraç ve ithal olarak elde edilen mallar özellikle Par M. De Peyasonel, *Traite Sur Le Commerce De La Mer Noire* adlı eserinden bizzat yapılan çevirilerle tablolar haline getirilip ayrıntılı

bir biçimde aktarılmaya çalışıldı. Osmanlı Devleti kendisi için büyük önem teşkil eden Karadeniz ticaretini, oldukça sıkı bir şekilde denetleyip idare etmekteydi. Özellikle tüccar haklarına ve ticaretin sekteye uğramaması hususuna büyük önem veren Osmanlının bu durumda aldığı önlemler büyük oranda Osmanlı arşiv belgelerine dayandırılarak açıklanamaya çalışıldı. Sinop'ta kurulan pazar yerleri, diğer kazalardaki ticaretin akışı olabildiğince ayrıntılı anlatılmaktadır. Bu konu özellikle İbrahim Güler'in *XVIII. Yüzyılın İlk Yarısında Sinop* adlı doktora tezinde detaylı bir şekilde belirttiği pazar yerleri dikkate alınarak işlendi. Hatırı sayılır bir miktarda kereste ticareti yapılan Sinop Limanı'nda aynı zamanda Boyabat, Gerze, Aklıman, Küplüağzı gibi kazalarda da halkın ürettiği gıda maddeleri, ahşap malzemeleri gibi ürünler de tablolar haline getirilerek anlatılmaktadır.

Üçüncü ve son bölüm olarak anlatılan Sinop Tersanesi XVI. ve XVII. yüzyıllarda mükemmel şartlara sahipti. Sinop Tersanesi'nde yapılan ticaret gemileri, şahıslara özel yapılan gemiler ve gümrük gelirleri Osmanlı arşiv belgeleri dikkate alınarak incelendi. Ayrıca Fransız yazar ve coğrafyacı olan *Vital Cuinet'in La Turquie d'Asie* adlı eserinden çeviriler yapılarak Sinop Limanı'na uğrayan Yelkenli ve Buharlı gemilerin ödedikleri ücret, tonajları ile ithal-ihraç edilen mallardan elde edilen yıllık gelirler yine tablolar halinde belirtildi. Son olarak XVIII. Yüzyılda tersanede ve limanda meydana gelen bozulmalardan kaynaklı olarak ortaya çıkan sorunların akabinde limanın temizlenme faaliyetlerinin başlaması ve önemini kaybetmesi hususu üzerinde durularak çalışma noktalandı.

Çalışma sırasında benden desteklerini esirgemeyen, her türlü bilgi, tecrübe ve düşüncelerini paylaşıp beni yönlendiren kıymetli tez danışmanım Dr. Öğr. Üyesi Cenk DEMİR hocama teşekkürlerimi bir borç bilirim. Ayrıca başta aileme, araştırma esnasında çeşitli yardımlarını gördüğüm arkadaşım Serap ÖZDEMİR'e ve kardeşim Derya SARI'ya teşekkürlerimi sunarım.

Ayşegül SARI
Ağustos 2020

Giriş

1. TARİHİ SÜREÇ İÇERİSİNDE SİNOP ŞEHİRİ

1.1.Sinop Adı

Antik Çağ'da, Paflogonya¹ bölgesi içerisinde yer alan Sinop'un bilinen en eski adı *Sinope*'dir. Şehrin adı, Yunanca *Sinopolli*'dir. Diğer kaynaklarda ise; *Sanub*, *Sinub* ve *Sinab* şeklinde geçmektedir. Ancak bu isimlerin kökenleri hakkında çeşitli görüşler mevcuttur. Yunan efsanelerine göre, meşhur Argonautlar'dan Teselyalı Autolykos tarafından kurulan şehrin adının da Amazon kraliçesinin isminden geldiği söylenmektedir. Diğer bir görüş ise, kenti eski Yunan Irmak Tanrısı Asopos'un, Su Perisi kızlarından *Sinope*'nin kurduğudur. Ortaya atılan diğer bir iddia ise şehrin adının Asur tanrısı Sin'den ve Hititçe Sinovo'dan geldiği düşüncesidir. Ancak tüm bu ikilemler dil bilimleri çalışmalarıyla çözümlenmiştir. *Sin* ya da *Sind* sözcükleri Grek köken bilimine yabancı olduğu için daha çok Pontos, Doğu Anadolu, İran ve Hindistan'da kullanılmaktadır. Bu durumda *Sinope* isminin Anadolu dillerinden geldiği görülmektedir.²

1.2.Sinop'un Coğrafi Yapısı ve Önemi

Sinop şehri, Orta Karadeniz Bölgesi'nde Anadolu'nun en kuzey ucunu oluşturan bir yarımada üzerindedir. Batı ve Doğu Karadeniz bölgeleri arasında bir geçit üzerinde yer alan il toprakları 41° 12' ve 41° 06' Kuzey enlemleri ile 34° 14' ve 35° 26' Doğu boylamları koordinatları üzerinde yer alarak 5.862 km² yüz ölçümüne sahiptir.³ Coğrafi konumu itibarıyla Türkiye'nin Karadeniz kıyısının uç noktası olan İnceburun'a doğu yönünden bağlanan Boztepe Burnu'nun dar boyun kısmı üzerine kurulmuş bir kale şehridir. Bu uç noktanın en dar yerinde iç kale ve eski tersaneyi çevreleyen surlar ile başlamaktadır. Şehrin kuzeydoğusunda bulunan dış limanın fırtınalara açık olması ve denizcilik bakımından kullanışlı olmamasına rağmen Antik

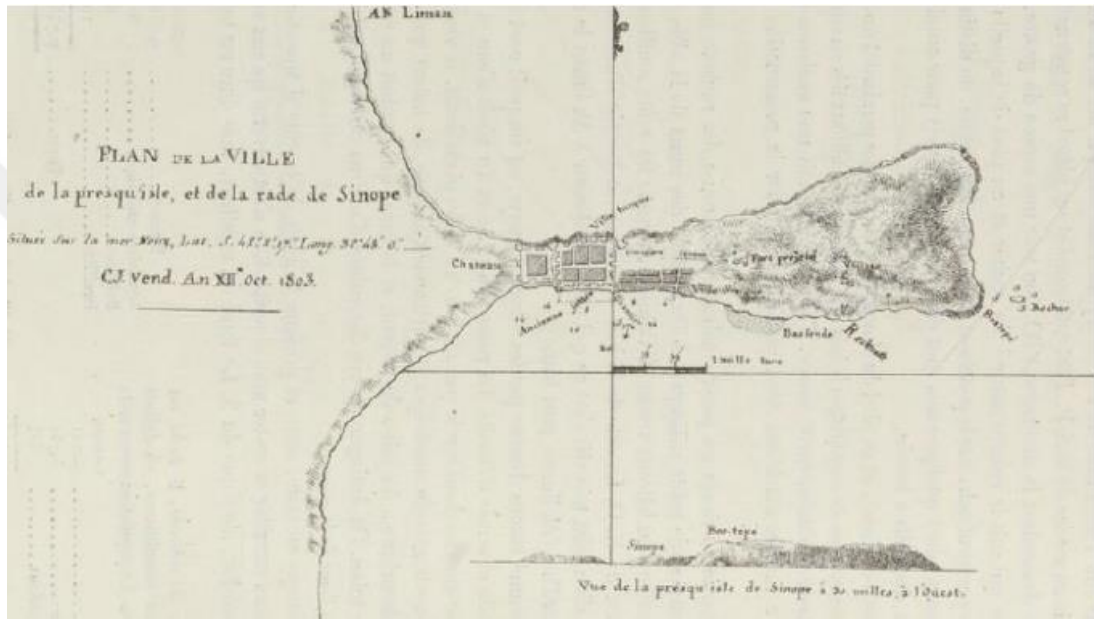
¹Paflogonya; Batıda Bitinya, Güneyde Galatya, Doğuda Pontos, Kuzeyde ise Pontos Euksinus "Karadeniz" bölgesidir. *Yurt Ansiklopedisi (Türkiye il il: Dünyü, Bugünü, Yarını)*, C. 9, Anadolu Yayıncılık, İstanbul 1982-1983, s. 6760.

² *Yurt Ansiklopedisi*, s. 6760.

³ "Sinop", *Yurt Ansiklopedisi*, s. 6746.

Çağ'da daha çok kullanıldığı bilinmektedir. Şehrin güney tarafındaki iç liman ise rüzgârlara kapalı konumu ile Karadeniz'in en korunaklı doğal limanı olarak Akliman adı ile anılmaktadır.⁴ Doğu bilimci Joseph-Marie Jouannin, Sinop Limanı'nda yılın her mevsiminde gemilerin güvenle demirleyebileceği ve sığınabileceği tek liman olduğundan bahseder. Demirleme alanı sadece doğu ve güneydoğudan esen rüzgarlara açık konumdadır.⁵

Harita 1: Jouannin'e Göre Sinop Şehri⁶



1.3. Türk Hakimiyeti Öncesinde Sinop

Ünlü Antik Çağ coğrafyacısı Strabon, kentin Miletoslular tarafından kurularak bir deniz üssü haline getirilip uzun yıllar bağımsız bir şekilde kaldığını söylemektedir. Sinop şehri Karadeniz coğrafyasının merkezi noktalarından birinde yer alması ve liman kenti olmasından dolayı ticari hareketliliğin yaşandığı bir konumundaydı. Miletoslular tarafından kolonileştirilen bölgeye Miletoslu Habrondas, Koos ve Kretinas zamanlarında yerleşmeler gerçekleştirildi.⁷ Miletoslular Sinop'ta koloni kurmadan önce kente yerleşen diğer sömürgeler arasında sürekli bir kargaşa

⁴ Mehmet Öz, "Sinop", *TDV İslâm Ansiklopedisi*, Türkiye Diyanet Vakfı, C. 37, Ankara 2006, s. 252.

⁵ Henri Cordier, "Un interprète du général Brune et la fin de l'École des Jeunes de langues", *Mémoires de l'Institut national de France*, 38/2, 1911, s. 327-328.

⁶ Cordier, "Un interprète...", s. 328.

⁷ Strabon Geographika, *Antik Anadolu Coğrafyası Kitap: XII-XIII-XIV*, (Çev. Adnan Pekman), Arkeoloji ve Sanat Yayınları, İstanbul 2000, s. 22-23.

ortamı hakimdi. Bu sebeple huzurlu bir ortamın sağlanması için Miletlerden yardım isteniyordu. Şehirde, Miletler tarafından koloni kurulduktan sonra diğer kolonilerle olan ilişkiler düzeltilerek kentin güvenilir bir limana sahip olma özelliğinden faydalanılıp gemi üretimine başlandı.⁸ MÖ 4500’de Sinop ili Durağan ilçesi Gökdoğan Köyü sınırları içerisinde, Kızılırmak kenarında, arsenik cevheri yatağı keşfedilerek Orta Tunç Çağına ait olan bakır eserlerin, büyük bir bölümü madenlerin sistemli bir şekilde işletilmesi sonucu imal edildi. Sinop, Samsun, Amasya müzelerinde bulunan bakır eserlerin büyük bölümünün, koloniler çağında bölgedeki madenlerin silah yapımında kullanıldığı görülmektedir.⁹

Milet tacirleri yakındaki ormanlardan temin ettikleri iyi cins çam kerestesi ile donanmalarını kuvvetlendirerek Karadeniz kıyılarında başka şehirler kurdular. Bunlar arasında MÖ 757’de Trapezus (Trabzon) başta gelerek bu şehirleri Kerasus (Giresun) ve Kotyora (Ordu’nun batısında Bozukkale) takip etmektedir. Bu şehirler Sinop’a vergi vermekteydi. Şehir, Anadolu şark-garp istikametindeki yolların henüz ortaya çıkmadığı zamanlarda Mezopotamya’yı Karadeniz kıyılarına bağlayan yolun bitim noktası durumundaydı. Bu yol Hitit topraklarını, bir taraftan Asurilerin başkenti Ninive’ye diğer yandan da Karadeniz kıyısına bağlamaktaydı. Kervanlarla uzak ülkelerden gelen çeşitli mallar burada gemilere yüklenmekteydi. Milet’ten gelen tacirler Anadolu’nun ünlü liman kenti Sinop’a yerleşerek burayı hem Mezopotamya hem de Karadeniz çevresi ile yaptıkları ticaret sayesinde bir üs konumuna getirdiler.¹⁰

Her ne kadar İlkçağ tarihi ve coğrafyacılara, Sinop’tan Milet koloni şehri olarak bahsetse de yerleşimin çok daha eski tarihlere dayandığını söylemek mümkündür. Özellikle Yunanlılar ve Perslerin dikkatini çeken şehir, Pontus Devleti’ne de başkentlik yaparak Romalıları karşı yapılan mücadelede önemli bir vazife üstlenmekteydi. Diğer Karadeniz şehirlerine nazaran Sinop’un kuzey kıyılara daha yakın konumu ve doğal limanı sayesinde hem denizcilik hem de ticari açıdan cazibe merkeziydi. Bu nedenle çok eski devirlerden beri yerleşime açık durumdaydı. Sonraki zamanlarda artan koloni şehirleri ve yerleşimler sayesinde Karadeniz’de gerçekleşen

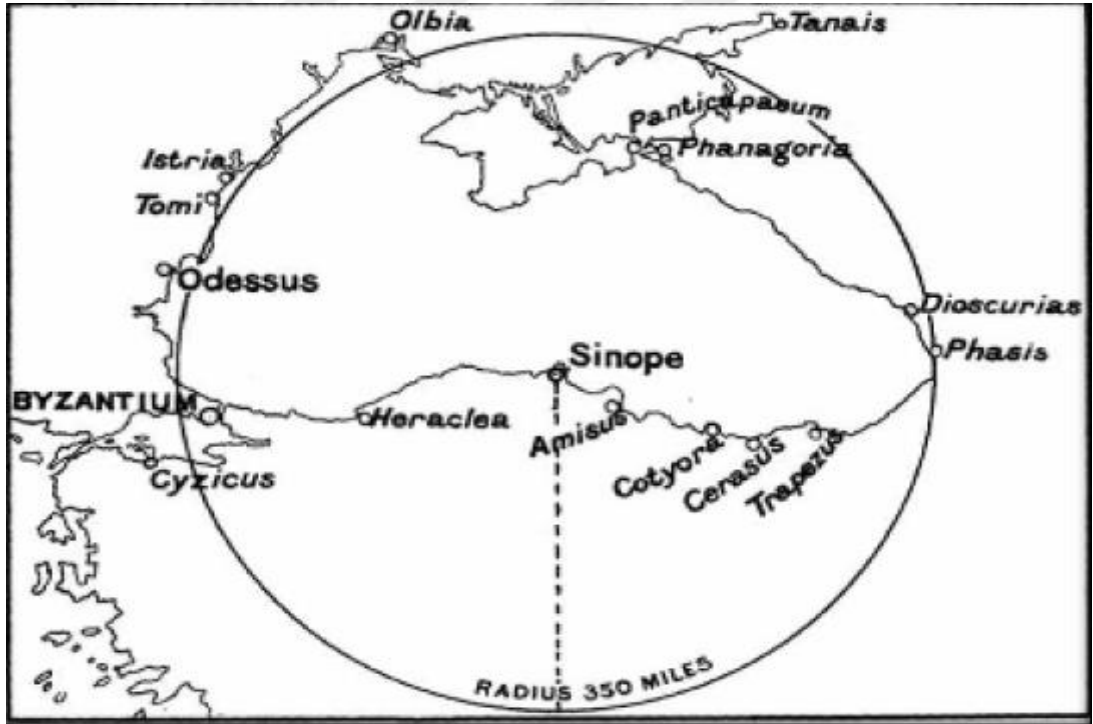
⁸ Friedrich Bülbel, *Die Ionische Kolonisation*, Dieterich’sche Verlagsbuchhandlung M. B. H., Leipzig, 1920, s. 117,139.

⁹ Hasan Ali Şahin, “Asurlu Tüccarların MÖ 2. Binyılın İlk Çeyreğinde Orta Karadeniz Bölgesindeki Faaliyetleri”, *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik*, (ED. Osman Köse), C. II, Samsun 2013, s. 748.

¹⁰ Besim Darkot, “Sinop”, *İslam Ansiklopedisi*, C. 10, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul 1986, s. 684.

deniz ticaretinin en önemli liman kentlerinden biri olmasının yanı sıra Akdeniz'in uzak noktalarına uzanarak çok yönlü bir ticaret merkezi haline geldi. Sinop aynı zamanda Karadeniz üzerinden Anadolu'ya, Fırat ve Mezopotamya yollarının başlangıcı durumundaydı. İskenderun üzerinden gelen bir diğer yolun da Anadolu'daki uç noktasıydı. Malatya, Kayseri, Yozgat güzergahı Sinop'u Mezopotamya ticaret yoluna bağlamaktaydı. Bu yol Romalılardan itibaren Sinop yerine Samsun üzerinden kullanılmaya başlandı. Romalılara kadar başka ticaret yolu yapılmaması, Sinop şehrinin deniz ticareti açısından öneminin artmasına ve dönemin en önemli ticaret şehri konumuna gelmesini sağladı.¹¹ Ticaretin büyük oranda gemilerle yapıldığı bu dönemde, Sinop sikkeleri üzerindeki denizcilik figürleri şehrin denizcilik ve ticarete ne kadar ileri seviyede olduğunu göstergesidir.¹²

Harita 2: Eski Yunanların Karadeniz Çevresindeki Kolonileri¹³



Kırım'a yerleşmiş olan Kimmerler, İskitler tarafından baskı altına alınarak göç etmeye mecbur kaldılar ve kuzeyden gelmeye başlayan Kimmerler MÖ 677

¹¹ Abdulhalik Bakır-Fatih Aksoy, "Roma Hakimiyetine Kadar Sinop Şehri", *Cappadoia Journal of History and Social Sciences*, S. 11, Ekim 2018, s. 25-26, 33-34.

¹² David M. Robinson, *Ancient Sinope*, Johns Hopkins Basın, Baltimore 1906, s. 135.

¹³ Ali Güveloğlu, "Antik Çağ'da Karadeniz'de Balık ve Balıkçılık", *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik*, (Ed. Osman Köse), C. II, Samsun 2013, s. 733.

yılında Yunanlı kolonilerin bulunduğu Sinop kentine yerleşerek ele geçirdiler.¹⁴ Ancak egemenliği fazla sürmeyen Kimmerler Lidyalılar ve Asurluların iş birliği neticesinde Sinop'tan çıkarıldılar. Akabinde Sinop, Lidyalılar için önemli bir ticaret merkezi olarak egemenlik altına alındı. Daha sonraki dönemlerde Persler ve Lidyalılar arasında gerçekleşen savaşta Lidya devleti ortadan kaldırıldı. Böylece Persler bölgeye hâkim olarak kenti 19. Satraplığı içerisine alarak vergiye bağladı. Sinop vergi vermeye başlayarak bağımsız bir site özelliği kazandı. MÖ 334 yılında ise şehrin Makedonya Krallığı'nın egemenliğine girmesiyle yeni bir dönem başladı. Gyges'in Lidya kralı olduğu dönemde, Anadolu ticareti Karadeniz'e Sinop üzerinden devam etmekteydi. Bu sayede Sinop Lidya için en önemli ticari liman özelliğine sahipti. Lidya Kapadokya bölgesine egemen olduğu sırada da buranın halkını köleleştirerek göç etmeye zorlamaktaydı. Lidya Devleti'nin yıkılmasıyla bölgeye hâkim olan Perslerin idaresi hakkında geniş kapsamlı bilgiler bilinmemek ile beraber Tiranlar aracılığıyla vergi sistemi oluşturularak satraplıklar arasında yeni bir örgütlenme meydana getirildiği bilinmektedir. MÖ 5. yüzyılda İran'ın baskısı altında Karadeniz koloni şehirleri için Atina Kralı Perikles tarafından Sinop'a yardım gönderildi. Ticareti açıdan büyük öneme sahip olan şehri ele geçirmek isteyen Perikles, Karadeniz'deki korsanlık faaliyetlerini engelleyip, ticareti güvenli hale getirmek amacıyla Sinop'u Atina'ya bağlı bir vilayet yapma niyetindeydi. Bu sayede şehre çok sayıda kolonistler yerleştirilip, Sinop'u Atina'ya bağlayarak sağlam bir sömürge sistemi oluşturdu.¹⁵

Paflagonya olarak adlandırılan bölgede bulunan Sinop şehri, gemilerin sorunsuz bir şekilde demirlemesi için iç ve dış limanlara sahipti. Bu limanlar sayesinde Pontos Bölgesi'nde kara ve deniz trafiğinin merkezi konumundaydı. Karada Paflagonya, Pontos ve Kapadokya üzerinden Kilikia'ya kadar uzanan bir yol ile Asya'nın iç bölgelerine bağlıydı. Bu özelliği sayesinde Kapadokya ürünleri Sinop kentine getirilerek buradan Karadeniz'in ve Avrupa'nın limanlarına götürülmekteydi. Pontos Bölgesi'nin bolca yağış alan ılıman iklimi sayesinde ovalarda birçok bitki ve tarım ürünü yetiştirilmekteydi. Bölgede çeşitli türlerde ve aromatik özelliğe sahip şaraplar da ün kazanırken yerel halk tarafından tüketilerek ihraç edilmekteydi. Pontus

¹⁴ Par P. Gigniet, *Histoires D'hérodote*, Librairie De L. Hachette Et, Paris 1860, s. 223.

¹⁵ Bakır-Aksoy, s. 39-40-43.; Robinson, s. 151-152.

Bölgesi, orman bakımından da zengin olduğu için karaağaç, köknar, dişbudak, meşe, kayın, akçam, kestane, ıhlamur ve çam gibi ağaç türleri yaygın bir şekilde bulunmaktaydı. Sinop ve Amisos kentlerinden elde edilen kereste de gemi yapımında kullanılmaktaydı.¹⁶

Diogenes'in (Diyojen) doğduğu şehir olarak şöhret kazanan Sinop, MÖ 183'te Pontos Kralı Pharnakes tarafından ele geçirildi. Kralların baş şehirlerinden sayılarak süslenerek mabetler ve tersaneler inşa edildi. Bu devir aynı zamanda Sinop'un en parlak dönemi sayılmaktadır. Buna müteakip şehir Sezar'ın Anadolu seferinde Roma hâkimiyetine girdi. Coğrafyacı Strabon'a göre balıkçılıkta önde olan Sinop'un çevresi bostanlarla bezeliydi. Şehrin civar toprakları da verimli olup zeytin ağaçları bulunmakla birlikte Kırım kıyıları ile de ticaret sıkı bir şekilde devam ediyordu. Ancak kervan yollarının Amisos'ta (Samsun) sona ermesi ticaretin Ege kıyılarına intikal etmesine sebep olmaktaydı. Bunlara rağmen Sinop deniz ticareti bakımından Bizans döneminde de önemini korumaya devam etti.¹⁷ Gelibolu-Ege yolları ile Rumeli'den, Sinop-Köstence yolu ile Romanya ve Bulgaristan'dan giyim eşyası, besin ihtiyacı ve taşıt yönündeki eksiklikleri gidermek amacıyla büyük ölçüde hayvan ticareti yapılmaktaydı.¹⁸ Aynı zamanda kentin yüksek kesimlerinde üzüm ve incir yetiştirmekte olup sarp olduğu için yaşamanın kolay olmadığı bu civarda on bir Rum köyü bulunmaktaydı.¹⁹ Fransız bitki biyoloğu J. Pitton de Tournefort seyahatnamesinde, kara ve denizden iyi şekilde korunan Sinop şehrinin hisarının bakımsız olduğunu söylemektedir. Sinop'un denizden kuşatılabilmesi için iki deniz filosunun olması gerekmektedir.²⁰

Denizcilikle uğraşan Karadeniz sahil halkı, palamut ve yunus balığı avından önemli bir gelir elde etmekteydi. Avlanan yunus balıklarından çıkartılan yağ hem aydınlatmada hem de yemek yapımında kullanılmaktaydı. Ayrıca yunus balığı yağı

¹⁶ Mesut Kınacı-Hülya Boyana, "Klasik ve Hellenistik Dönemde Pontos Bölgesi'nde Üretim ve Ticaret", *Tarih Araştırmaları Dergisi*, C. 38, S. 66, 2019, s. 100-103.

¹⁷ Strabon, s. 23; Darkot, s. 684.

¹⁸ Mustafa Akdağ, Türkiye'nin iktisadi ve İçtimai Tarihi (1453-1559), C. 2, Tekin Yayınevi, Ankara 1979, s. 201.

¹⁹ İbn Battûta, Ebû Abdullah Muhammed İbn Battûta Tancî, *İbn Battûta Seyahatnamesi*, C. 1, (Çev. A. Sait Aykut), Yapı Kredi Kültür Yayıncılık, İstanbul 2010, s. 361.

²⁰ Joseph de Tournefort, *Tournefort Seyahatnamesi*, (Çev. Ali Berkay), Kitap Yayınevi, İstanbul 2013, s. 115.

ve ciğerinin hastalıkları iyileştirici özelliği de bulunduğu için avlanmaktaydı.²¹ Balık ve balıkçılığın Antik Karadeniz ticaretinde önemli bir gelir kaynağı olduğunu Sinop'ta basılan paraların üzerindeki yunus balığı betimlemeleri açıkça ortaya koymaktadır.

Resim 1: MÖ 375-350 III. Alexander Zamanında Basılan Gümüş Sikke.
(Pençesinde Yunus Taşıyan Kartal)²²



Pontos Bölgesi'nin ismi ile ön plana çıkan ve en çok tercih edilen ürünlerin arasında fındık da bulunmaktadır. Bazı kaynaklarda meşe palamudu olarak belirtilirken fındığın sağlık açısından da zararlı olduğu söylenmekteydi. Ancak her ne kadar böyle olsa da Mısır'a kadar ithal edilen ürünlerin arasında Pontus fındığı da yer almaktaydı. Aynı zamanda ovalarda ve vadilerde birçok bitki türü de yetiştirilmekteydi. Bunlar arasında tıp alanında kullanılan sazlık, Hint ya da şeker kamışı, meyan kökü, sağlık ve gastronomi alanında kullanılan pelin otu, Panzehir olarak kullanılan bayır turpu, psikolojik rahatsızlıkların tedavisinde kullanılan siyah çöpleme²³ ve çoban değneği, Hint sümbülü yağı, balsam ve türlü sakızlar bölgede yetiştirilen ve Sinop Limanı'ndan ticareti yapılan ürünler arasında yer almaktaydı.

²¹ Özdemir Koçak, *Eskiçağ Tarihinde Sinope (Başlangıçtan MÖ 395 Yılına Kadar)*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Eskiçağ Tarihi Anabilim Dalı, İstanbul 1993, s. 93.

²² Güveloğlu, "Antik Çağ'da...", s. 730-739.

²³ Siyah ismini köksapının renginden alan bu bitki orta, güney ve doğu Avrupa'dan Kafkaslara kadar olan bölgede orman açıklıklarında yetişir.

Antik dünyanın en iyi aşı boyası olan *Sinopeli-Sinopis* olarak adlandırılan boya²⁴, Kapadokya'da üretilmesine rağmen Sinop Limanı'ndan ticaret merkezlerine ve pazarlarına taşınmasından dolayı bu isimle anılmaktaydı. Milattan önce son asırda Yunan-Roma dönemine ait olan bir ticaret yolundan Kapadokya'da bulunan *kırmızı toprak* Sinop Limanı'ndan Yunanistan ve İtalya'ya götürülmekteydi. Ancak bu ticaret yolundan önce *kırmızı toprak* Yunanistan'a sadece Sinop'tan gitmiş ve Yunanlılar bu toprağı *Sinop toprağı* diye tanımışlardır.²⁵ Sinop aynı zamanda bir numaralı bir amfora üretim merkeziydi. Üretilen şaraplar Sinop amforaları (Yunan çömlek çeşidi) ile ihraç edilmekteydi. Bu çömleklerin üzerinde ya atölye şefinin, imalatçının adı ya da kartal, yunus balığı, üzüm salkımı, hayvan ve tanrı başı gibi baskılar yer almaktaydı.²⁶

1.4.Selçuklular Döneminde Sinop

İslamiyet'in doğuşuyla, Müslüman akınları Karadeniz'e kadar uzanmaktaydı. Ancak bölge hala Bizans hâkimiyetinde kalmaya devam etti. XIII. yüzyıla kadar Sinop'taki Komnenosların hakimiyeti, 1214 yılında Selçuklu Sultanı I. İzzeddin Keykavus'un fethiyle son buldu.²⁷ Sultan Keykavus, Antalya Limanı (1216) ile Akdeniz ticaretini ele geçirirken, Karadeniz ticaretinde de üstünlük sağlayarak milletlerarası kervan yollarını geliştirmek açısından Sinop ve Samsun limanlarına hâkim olmak istedi. Böylece Karadeniz'in önemli sahil kentleri, İznik Laskaris'leri ile Trabzon Komnenos'larının mücadelesi ettikleri bölge durumuna geldi. Yaşanan çatışmalardan dolayı şehirlerde düzeni bozarak özellikle ticari yolların kapanmasına sebep oldu. Laskaris tarafından Trabzon İmparatorluğu, Ereğli ve Amasra limanlarından çıkarıldı. Sultan İzzeddin Keykavus, iki Rum hükümdarın rekabetinden çıkar sağlayacağını düşünerek Sinop seferine çıkmaya karar verdi.²⁸ Bu sırada Sivas'ta bulunan Sultan, korunaklı bir kalesi bulunan şehrin hücum ile

²⁴ Kırmızı renkli olan bu boya sağlık alanında da kullanılarak açık yaraların ve mantarların tedavisinde merhemlerin içerisinde de bulunduğu söylenmektedir. Aynı zamanda kanı durduran kurutucu ve yapışkan özelliğe de sahiptir. Üç çeşit renk Sinopis vardı: kırmızı, soluk kırmızı ve ikisinin arası. Parlak kırmızı renk ve kum taşı içerin madde ev, gemi, tahta eşyalar, heykeltçilik alanlarında da kullanılmaktaydı. Kınacı-Boyana, "Klasik ve Hellenistik...", s. 104.

²⁵ W. M. Ramsay, *Anadolu'nun Tarihi Coğrafyası*, (Çev. Mihri Pektaş), Milli Eğitim Basımevi, İstanbul 1960, s. 28.; Kınacı-Boyana, "Klasik ve Hellenistik...", s. 102-104.; Koçak, Eskiçağ..., s. 95.

²⁶ Koçan, *Eskiçağ Tarihinde...*, s. 97.

²⁷ Öz, "Sinop", s. 253.

²⁸ Osman Turan, *Selçuklular Zamanında Türkiye*, Turan Neşriyat Yurdu, İstanbul 1971, s. 303.

alınamayacağını bilmekteydi. Böylece hem karadan hem de denizden gelebilecek tüm yardımların önüne geçerek şehri fethetme kararını verdi. Selçuklular harekât planını yaparken Aleksi, Sinop'un nasıl bir durumda olduğunu kontrol ettirmek amacıyla öncü bir kuvvet gönderdi. Ancak Selçuklu casusları tarafından ani bir baskın yapılarak Trabzon Rum İmparatoru Aleksi esir alındı. Sultan'ın amacı savaş yapmadan ve şehre zarar vermeden teslim almaktı. Bu sebeple Selçuklu Sultanı İmparator'dan adamlarını kaleye göndererek teslim edilmesini istedi. İmparator da Tekfurdan oluşan bir grubu kaleye gönderdi. Ancak kaledelikler İmparator'dan sonra yerine geçecek oğullarının olduğunu söyleyerek bu teklifi reddettiler. Bunun akabinde Sultan İzzeddin Keykavus, İmparatorun kaleden görülebilecek bir yere getirilip işkence edilmesini emretti. İmparatorlarına işkence edildiğini gören halk Aleksi'nin daha fazla dayanamayacağını ve öleceğini düşününce isteklerinin kabul edilmesi ve İmparatorun canının bağışlanması karşılığında şehri teslim edeceklerini iletiler. Sultana iletilen bu talep, İmparatorun bağışlanacağı, dileyenin istediği yere gidebileceği, vergi verilmesi ve ihtiyaç olduğu zaman asker gönderilmesi karşılığında kabul edildi.²⁹

Sonuç olarak 28 Ekim 1214'te Sinop Selçuklu hakimiyetine girdi. Böylece gerçekleştirilen bu seferler sonucunda Kuzey sınırlarda kontrol sağlandığı için kapalı olan ticari yollar tekrar işlemeye başlanarak Sinop şehri denizaşırı seferlerde sağlam bir kale haline getirildi. Ticaret yollarında sağlanan bu koruma durumunun devamlı hale getirilmesi ve ticari alanların genişletilmesi amacıyla I. Alâeddin Keykubat Suğdak'ı da fethetmek için Kastamonu Beyi Hüsamettin Çoban'ı Sinop'tan gemilerle gönderdi. Yapılan mücadeleler sonucunda Suğdak Fethi (1224) gerçekleştirilerek elde edilen köle, altın gibi birçok ganimet Sinop ve Kastamonu'ya getirildi.³⁰

Sinop, Karadeniz ticaretini doğuya kadar Trabzon'a ve kuzeye doğru Kırım'a ulaştıran yolların önemli bir noktasıydı. Bu iki yönlü ticarete Anadolu'dan getirilen mallar Sinop Limanı'ndan Karadeniz ve Avrupa limanlarına gönderilmekteydi. Ancak Küre Dağları'nın oluşturduğu engebeli araziden dolayı Anadolu'nun iç

²⁹ Fatih Güldal, *Fetihten Osmanlılara Kadar Sinop Şehri Tarihi*, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Türk Tarihi Anabilim Dalı (Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 2003, s. 9-10.; Mustafa Şahin-Zekiye Tunç, "Türkiye Selçuklularının Sinop'un Fethinde Gâşiye'yi Hakimiyet Âlameti Olarak Kullanmaları ve Fetih İçin Gönderilen Fütüvvetnâme", *Gaziantep University Journal of Social Sciences*, 17 (2), Mart 2018, s. 704.

³⁰ Güldal, *Fetihten ...*, s. 9-10, 13.

bölgelerinden Sinop'a ulaşmak pek kolay olmuyordu. Selçuklular döneminde uluslararası ticarete en fazla geliri doğu ile batı ve güney ile kuzey arasındaki alışverişi sağlayan Anadolu kervan yolları sağlamaktaydı. Bu kervan yolları Konya'dan başlamak üzere batıya kadar uzanıyordu. İşte bu ticari yollardan bir tanesi de Antalya ve Alaiye'den gelip Konya'dan kuzeye çıkan bir yol olan Ankara-Çankırı-Kastamonu-Sinop üzerinden Kırım'ın doğusuna kadar ulaşmaktaydı. Ayrıca Harput, Malatya, Kangal ve Sivas'tan Çamlıbel yolundan kuzeye doğru Tokat üzerinden Samsun ve Sinop'a uzanan Kuzey-Güney yolu mevcuttu. Aynı zamanda Sinop bu güzergahın başlangıç noktası durumdaydı.³¹

Sinop fethedildikten sonra memleketin her tarafına fermanlar gönderilerek şehirlerden yetenekli, güçlü, zengin ve ün yapmış hocaların Sinop'a gönderilmesi bildirildi.³² Fethin ardından Selçuklular tarafından tekrar düzenlenen şehir Kırım ile Anadolu arasında ihracat-ithalat limanı rolünü üstlendi. Diğer taraftan Bizans ve Trabzon kuvvetlerine karşı da Selçuklular için önemli bir kale konumuna getirildi. 1243 Köseadağ Savaşı ile başlayan Moğol hâkimiyeti Sinop üzerinde tekrar bir güç sahası oluşturdu. Bu sırada IV. Kılıçarslan ve II. İzzeddin Keykavus arasında başlayan taht mücadelesi sonucunda Trabzon Rumları kente hâkim oldu.³³ Böylece Sinop I. Manuel tarafından tekrar dizayn edilme sürecine sokuldu. Anadolu Selçuklu döneminde camiye çevrilen yapıların hepsi kilise haline getirildi. Trabzon Rum İmparatorluğu dönemi ile ilgili bilgiler kısıtlı olduğundan tahrip olmayan İç Kale kitabelerinde ortaya çıkan bilgilere göre Pervaneoğullarının Sinop'a hâkim olmasına kadar ki geçen sürede Türklerin İç Kale de yaşamaya başladıkları düşünülmektedir.³⁴

³¹ Bakır-Aksoy, "Roma Hakimiyeti...", s. 29.; Mustafa Akdağ, *Türkiye'nin iktisadi ve İctimai Tarihi (1243-1453)*, C. 1, Tekin Yayınevi, Ankara 1979, s. 34-35.; Mustafa Demir, "Türkiye Selçuklu İktisadi Gelişimi İçinde Karadeniz Ticaret Yolu", *Anadolu'da Tarihi Yollar ve Şehirler Semineri (21 Mayıs 2001)*, Globus Dünya Basımevi, 2002, s. 17.; Bahattin Keleş, "Anadolu'da Gelişen Bazı Önemli Ticaret Merkezleri (Antalya-Kayseri-Sivas ve Sinop)", *Anadolu'da Tarihi Yollar ve Şehirler Semineri (21 Mayıs 2001)*, Globus Dünya Basımevi, 2002, s. 35.

³² İbn Bibi, El-Hüseyin B. Muhammed B. Ali El-Ca'Feri Er-Rugadi, *El Evamirü'-Ala'ye Fi'l-Umuri'l-Ala'ye*, C. 1, (Haz. Mürsel Öztürk), Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara 1996, s. 174-175.

³³ İ. Hakkı Uzunçarşılıoğlu, *Anadolu Beylikleri ve Akkoyunlu, Karakoyunlu Devletleri*, TTK, Ankara 1936, s. 40.; Öz, s. 253.

³⁴ Emin Solak, *Candaroğulları Beyliği Döneminde Sinop*, Sinop Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, (Yüksek Lisans Tezi), Sinop 2017, s. 13-14.

1.5.Beylikler Döneminde Sinop

1265 yılında Trabzon Rum Devleti'nin ele geçirdiği Sinop üzerine sefer düzenlemek amacıyla IV. Kılıçarslan ile Süleyman Pervane, surlarla çevrili bir şehir olan Sinop'un fethi için Niksar ve Danişmendiye vilayetlerinden 4000 asker temin etti. Şehir, savaş yapılmadan alınmak istense de kuşatma sırasında güçlü bir direnişle karşılaşması fethin uzamasıyla sonuçlandı. Karadan başlatılan kuşatmanın yalnız başına işe yaramayacağı anlaşıncaya deniz kuvvetleri ile takviye yapıldı. Bu sayede şehre girilerek Rum valisi Gaydan öldürüldü. Sinop'un Rumlardan geri alınmasından sonra Muinuddin Pervane başta Moğol hükümdarı Abaka Han olmak üzere Sultan ve emirlere fetihnameler gönderdi. Bu fetihten aldığı güçle ve Moğollar tarafından da desteklenen Pervane, Sinop'un kendi mülküne verilmesini istedi. Hem Moğollar hem de Pervane ile uğraşmak istemeyen Kılıçarslan, bu isteği kabul etmek durumunda kaldı.³⁵

1277 yılında resmen bağımsızlık ilan eden Muinuddin Mehmed Bey, Pervaneoğulları Beyliğini Anadolu'da Moğolların desteği ile birlikte devam ettirdi. Moğolların gücünü arkasına alan Mehmed Bey, halka karşı ağır vergiler uygulamaya başladı. Pervaneoğullarının bir sonraki beyi olan Gazi Çelebi ise beyliğe en parlak dönemini yaşatırken önceden olduğu gibi beyliği naipler aracılığı ile değil bizzat kendisi yönetti. Ancak daha sonra yerine geçecek bir oğlu olmadığından son yıllarında Kastamonu hükümdarı Süleyman Paşa'nın egemenliğini tanımak zorunda kaldı. 1322 yılında Gazi Çelebi'nin ölümü ile Pervaneoğulları, Candaroğulları Beyliği'ne dahil oldu. Süleyman Paşa, Sinop'u beyliğe dahil edince Türk geleneklerine uygun olarak doğu-batı olarak iki bölüme ayırdı. Sinop ve çevresini oğlu İbrahim Bey'e, Safranbolu ve çevresini de diğer oğlu Ali Bey'in yönetimine bıraktı. Fakat babasına baş kaldıran İbrahim Bey, Kastamonu idaresini ele geçirmeyi başardı. Sinop'un idaresine de hâkim olan İbrahim Bey buraya da kendine bağlı bir yönetici atadı.³⁶

Kastamonu Küre'den çıkarılan bakır madenleri için Candaroğulları Beyliği ve Osmanlılar arasında mücadeleler gerçekleşti. Bölgenin ve Anadolu'nun bakır

³⁵ Muhammet Berberoğlu, *Beylikler Döneminde Sinop*, Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Orta çağ Bilim Dalı (Yüksek Lisans Tezi), Elâzığ 2010, s. 18-19.

³⁶ Şihabeddin b. Fazlullah El-Ömerî, *Mesâlikü'l Ebsâr fî Memâlikü'l Emsar*, (Çev. Ahsen Batur), Selenge Yayınları, İstanbul 2014, s. 162.; Berberoğlu, *Beylikler...*, 23, 28, 32.

ihtiyacının önemli bir kısmını karşılayan Küre madenlerinden elde edilen gelir Candaroğulları Beyliği'nin bütün ekonomik giderlerini karşılayacak kadar büyüktü. Sadece memleketin ihtiyacını karşılamakla kalmayıp ihraç da ediliyordu. Öyle ki Venedik senatosunda çıkan bir karara göre, Kastamonu'da çıkarılan bakırın en iyi kalitede olduğundan bahsedilmektedir. Candaroğulları devrinde Küre bakırları, İtalyan tacirlerin vasıtasıyla Sinop Limanı üzerinden batıya gönderilmekteydi. XIV-XV. yüzyıllarda Kastamonu-Sinop üzerinden batıya gönderilen mallar arasında ipekli kumaşlar, şap, halılar, kilimler, yünlü ve pamuklu dokumalar, hasırlar, kereste, un, balmumu, bal ve Kastamonu sahtiyanı gibi malların yanında bakır ve bakırdan üretilen eşyalar kazanlar, ibrikler, taslar ve benzeri ürünler bulunmaktaydı. Bakır, hemen her sektörde kullanılmakla birlikte Candaroğulları tarafından kendi adlarına bastırdıkları paralar da kullanıldı. Küre bakırı hem ham hem de işlenmiş bir şekilde Karadeniz'in kuzeyine de ihraç edilmekteydi. Sinop ve İnebolu limanları aracılığıyla Kırım ve Kefe gibi Karadeniz'in kuzeyi ülkelerine de işlenmiş bakır kaplar gönderilmekteydi. Ayrıca Sinop tersanesinde, gemi inşaatında kullanılan bir kısım bakırda Küre'den getirilmekteydi.³⁷

1.6.Osmanlı Devleti Döneminde Sinop

XIV. yüzyılın sonlarına doğru I. Bayezid (1389-1402), Osmanlı Devleti topraklarını genişletirken Sinop'u da hâkimiyeti altına aldı. Bu sırada Candaroğulları sülalesi ikiye bölünerek Kastamonu'da Kötürüm Bayezid'in oğlu II. Süleyman, Sinop'ta da kardeşi İsfendiyar Bey bulunmaktaydı. Kastamonu'yu alan Yıldırım Bayezid, Sinop ve çevresini İsfendiyar Bey'e bıraktı. Ancak Yıldırım Beyazid, daha önce İsfendiyar Bey'in babasını öldürüp topraklarını aldığından dolayı İsfendiyar Bey, Timur'un egemenliğini tanımaktaydı. Akabinde, Ankara Savaşı sonrasında Yıldırım Bayezid'in Timur'a esir düşmesinden sonra Kastamonu, Çankırı ve Kalecik de İsfendiyar Bey'e verildi.³⁸ Osmanlı Devleti'ne eski gücünü kazandırmayı başaran Çelebi Mehmed (1413-1421) ve II. Murad (1421-1451) dönemlerinde Anadolu'nun siyasi birliğini sağlamak için beylikler teker teker ortadan kaldırıldı. 1461'de

³⁷ Cevdet Yakupoğlu, "Kastamonu'nun Doğal Zenginliklerinden Küre Madenlerinin Tarihi Arka Planı", *Kastamonu'nun Doğal Zenginlikleri Sempozyumu (16-17 Ekim)*, Kastamonu 2012, s. 37-38, 41-42.

³⁸ Aşıkpaşazade, Derviş Ahmed, *Tevarih-i Al-i Osman*, (Çev. Kemal Yavuz-M. A. Yekta Saraç), K Kitaplığı, İstanbul 2003, s. 136-137, 146.; Ruy Gonzales de Clavijo, *Anadolu Orta Asya ve Timur*, [Embajada a Tamor Lan], (Çev. Ö. Rıza Doğrul-Kamil Doruk), Ses Yayınları, İstanbul 1993, s. 67.

Karadeniz bölgesinin tamamını için harekete geçen Sultan II. Mehmed (Fatih), bu yıllarda Sinop ve çevresini de ele geçirerek hâkimiyeti altına aldı.³⁹ Osmanlı Devleti, gerçekleştirdiği bu fetihlerle birlikte Karadeniz’de üstünlüğünü kesinleştirmek için çalışırken diğer taraftan Rusya, Don Kazakları aracılığı ile Kırım ve Azak kalesine saldırılar başlattı. Küçük fakat süratli “şayka” adı verilen gemileri kullanan Don Kazakları bu sayede Karadeniz’in hem kuzey sahillerini hem de güney sahillerinde büyük oranda tehlike oluşturarak Trabzon ve Sinop kıyılarını 1624-1626 yılları arasında yağmaladılar.⁴⁰

Sinop, Osmanlı Devleti zamanında başlıca deniz üssü haline gelerek yapılan gemi sayıları ve çeşidi bakımından Galata ile Gelibolu tersanelerinde sonra üçüncü büyük tersane konumuna ulaştı. Mesela Sinop Tersanesi 1566’da 15 kadirga, 1571 Kıbrıs Seferi’nde 25 kadirga, 1656’ da 4 kalyon ve 3 kadirga inşa etmeyi başardı.⁴¹ İdari açıdan Kastamonu sancağına bağlı olan Sinop, Karadeniz’in kuzeyine doğru yapılan seferlerde sevkiyat noktası vazifesi görmekteydi. 1614 yılında Don Kazaklarının saldırılarına maruz kalmaya devam eden Sinop, küçük savaş gemileriyle yapılan baskınlarla büyük zarar gördü.⁴² Gerçekleşen bu saldırılar sonucunda Osmanlı Devleti, Sinop Kalesi’ni 1000 kantar siyah barut, 1000 parça büyük top ile donattı. Alınan bu önlemler sayesinde saldırılar önemli ölçüde engellendi. I. Ahmed (1603-1617) zamanında başlayan Kazak saldırıları, IV. Murat (1623-1640) döneminde son bulmaktadır.⁴³

II. Bayezid (1481-1512) döneminde, Kili ve Akkirman’ın Osmanlı egemenliğine girmesi ile birlikte Karadeniz’den Çanakkale Boğazına kadar olan bölge Osmanlı Devleti’nin egemenlik alanı haline geldi. Karadeniz’in bir iç deniz statüsünü alarak yabancı gemilerin seferlerine tamamen kapatılması Osmanlı Devleti’nin temel politikalarından birini teşkil etti. Küçük Kaynarca Antlaşması (21 Temmuz 1774), Osmanlı Devleti ile Rusya’nın ilişkilerinden ziyade diğer Avrupa devletlerini de

³⁹ Yaşar Yücel, *XIII-XV. Yüzyıllar Kuzey-Batı Anadolu Tarihi Çoban-Oğulları, Candar-Oğulları Beylikleri*, TTK Yayınları, Ankara 1980, s. 7.

⁴⁰ Zübeyde Güneş Yağcı, “XVIII. Yüzyılda Osmanlı Devleti’nin Doğu Karadeniz Politikası”, *Türkler*, C. 12, (Ed. Hasan Celal Güzel-Kemal Çiçek-Salim Koca), Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002, s. 908.

⁴¹ İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersane-i Âmire*, TTK, Ankara 1992, s. 18.

⁴² Naima Mustafa Efendi, *Tarih-i Na’ima (Ravzatü’l-Hüseyn Fi Hulasati Ahbari’l-Hafikayn)*, C. 2, (Haz. Mehmet İpşirli), TTK, Ankara 2007, s. 409.

⁴³ Evliya Çelebi, *Evliya Çelebi Seyahatnamesi*, C. 2, 1. Kitap, (Haz. Yücel Dağlı-Seyit Ali Kahraman), Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2005, s. 89.

büyük oranda etkiledi ve bundan sonra Rusya hem Karadeniz’e çıkma hem de burada donanma bulundurma hakkını elde etti. 1783 yılında Kırım’ı ilhak ederek Karadeniz’in Kuzey sahillerini kendi yönetimi altına almayı başaran Rusya, imzaladığı Ticaret Anlaşması (1783) ile de Osmanlı Devleti’ne ait denizlerde serbest ticaret yapma hakkı elde etti. Rusya’nın akabinde Fransa ve İngiltere’nin de Karadeniz’de ticaret yapmaya başlaması Karadeniz’in kapalılığı ilkesini ortadan kaldırarak uluslararası sular haline getirdi. Osmanlı Devleti, Rusya’nın bu faaliyetlerine karşılık olarak Doğu Karadeniz’de yeni kaleler yaptırıp var olan kaleleri tamir ve tahkim ederek etkinliğini arttırmaya çalıştı.⁴⁴

⁴⁴ Yağcı, “XVIII. Yüzyılda Osmanlı...”, s. 916-917.

BİRİNCİ BÖLÜM

OSMANLI DEVLETİ DENİZCİLİĞİNİN TARİHSEL GELİŞİMİ

İnsanlık tarihi boyunca denizler, birleştirici özelliklerinden dolayı çeşitli kültür ve medeniyetleri birbirlerine yaklaştıran önemli bir unsur olma özelliği taşımaktadır. Ayrıca dünyada meydana gelen sosyal ekonomik ve teknik alanlardaki yenilikleri yaygınlaştırarak milletlerin birbirlerinden etkilenmelerini sağlamaktaydı. Böylece denizler, insanların yaşadığı yerlerde karayollarının bittiği anda birleştirici bir özellik taşımaktadır. Dolayısıyla bu güçlü özelliğin farkına varan devletler, bir emperyalist güç olma yolunda önemli avantajlar kazanarak kurdukları devletlerin uzun ömürlü olmasını sağladılar. Eski ve orta çağlarda kurulan ve Avrupa ile Asya kıtaları arasındaki ticaret yollarını elinde bulunduran Türk⁴⁵ devletleri ticarete büyük önem vermelerine rağmen denizci özellikler taşıyamadılar. Çünkü Türkler Anadolu'yu yurt edinmeden önce Asya'nın coğrafi konumunun getirdiği zorluklardan dolayı kara ordularına önem verdiler. Denizciliğe ait teşkilatlanma ise XI. yüzyılda, Anadolu'yu kesin olarak yurt edinmeye başladıktan sonra gerçekleştiği görülmektedir. Anadolu coğrafi konumundan dolayı, Asya'nın Batıya doğru uzanan bir yarımada olması, Avrupa ile Asya kıtalarının arasında yer alması bakımından son derece önemlidir. Özellikle Malazgirt zaferinden sonra Anadolu'nun Türkleşmeye başlaması, Türklerin hakimiyet stratejisinin değişmesi ile beraber üç tarafı denizlerle çevrili bu bölgenin konumundan dolayı denizlere yönelmesinin kaçınılmaz olduğu anlaşılmaktadır.⁴⁶

Türklerin denizlerle ilk tanışmaları XI. yüzyılın sonlarında askeri amaçlar için gerçekleşti ve XV. yüzyılda dünyanın en önemli denizci devletleri arasında yerini aldı. Ancak verilen kapitülasyonlar neticesinde Osmanlı'nın denizlerdeki ticaret üstünlüğü zamanla yabancı gemilere geçti. Bu durum karşısında alınan önlemler yeterli olmayarak buharlı ve çelik gövdeli gemilere geçilmesi, Osmanlı deniz filolarının

⁴⁵ Bahaeddin Ögel'in verdiği bilgiye göre eski Türkler, yaşadıkları coğrafyada deniz olmadığı için nehirlerle "deniz" (tengiz) demişlerdi. Okyanusu ifade eden "taluy" kelimesini de kullandıkları bilinmektedir. Göktürk Devletinin ilk ataları Batı Denizi'nin kıyısında yaşıyorlardı. Yine mitolojiye göre, Cengiz Hanın ilk ataları olan "Gök Kurt" ile "Ala Geyik" de denizden geçmiş kimselerdi. Bahattin Ögel, *Türk Mitolojisi*, C. I, Türk Tarih Kurumu Yayınları, TTK, Ankara 2010, s. 467-468.

⁴⁶ İdris Bostan-Salih Özbaran, *Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonlarına Kadar Türk Denizcilik Tarihi*, C. 1, (Ed. İdris Bostan-Salih Özbaran), Boyut Yayıncılık, İstanbul 2009, s. 11, 13-14.

önemini kaybetmesine neden oldu. Osmanlıların denizle tanışmaları ve Marmara kıyılarına kadar ilerlemeleri Orhan Bey zamanında, Karamürsel’de ilk Osmanlı Tersanesi’nin oluşturulduğu zaman gerçekleşti. Osmanlı denizciliğinin zirve dönemi ise Kanuni Sultan Süleyman (1520-1566) zamanında, Barbaros Hayrettin Paşa’nın 6 Nisan 1534 tarihinde Kaptan Paşalık makamına getirilmesi ile başladı. Yine aynı dönemde yetişen büyük Türk denizcisi Piri Reis (1470-1554), hazırladığı deniz haritası ve *Kitab-ı Bahriye* isimli kılavuz kitabıyla dünya denizciliğine önemli katkılar sağladı. Kanuni döneminden sonraki hükümdarlar, denizlere aynı önemi göstermeyerek Kaptan Paşalık makamına saraya yakın olarak paşaların getirilmesi, Osmanlı İmparatorluğu’nun deniz hakimiyetinin gerilemesine sebep oldu. Bu durum sonucunda ilk yenilgi 1071 İnebahtı Deniz Muharebesi’nde alınarak Osmanlı donanmasının büyük bir bölümü Haçlı donanması tarafından yok edildi. XVIII. yüzyılın özellikle ikinci yarısında denizcilik konusunda bilgisi ve tecrübesi olmayan kişilerin donanmayı idare etmesi denizciliğin gerilemeye başlamasıyla sonuçlandı. Öyle ki 1771 yılında Osmanlı donanmasının Çeşme’de Rus donanması tarafından yakılması bunun en önemli göstergesi oldu.⁴⁷

Türklerin Anadolu’yu yurt edinmek için denizlerden nasıl faydalandığını ortaya koyabilmek adına, Anadolu’da Türk denizciliğinin ortaya çıkması üç evreden geçmesi ile mümkün oldu. XI. yüzyılın sonlarında başlayan denizcilik faaliyetlerini, XIII. yüzyılda Türkiye Selçuklularının denizlere açılması takip etti. Akabinde XIII. ve XIV. yüzyılda Batı Anadolu Türkmen beylikleri ortaya çıktı.⁴⁸

1.1.TÜRKLERİN İLK DENİZCİLİK FAALİYETLERİ

Anadolu’da Türk fethi ve yerleşmesi devam ettiği sırada Bizans’ta Balkanlardaki Peçenek Türkleri ile uğraşmaktaydı. Bu sırada İzmir ve çevresinde, Çaka ve Tanrıbermiş Beyler tarafından Selçuklu devletine tabi olmayan bağımsız iki

⁴⁷ Ünal Özdemir, “Tarihte Türk Denizcilik Faaliyetleri ve Günümüz Limanlarının Gelişimi Sürecine Olan Etkisinin İncelenmesi”, *Türk Deniz Ticareti Sempozyumu VII. Karadeniz Limanları, Fatsa/Ordu (29 Nisan-1 Mayıs)*, 2015, s. 429.

⁴⁸ Mustafa Daş, “Türklerin Bizans ve Venedik’le Denizlerdeki İlişki ve Mücadeleleri (XI-XIV. Yüzyıllar)”, *Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi*, C.1, Ed. İdris Bostan-Salih Özbaran, Deniz Basımevi Yayıncılık, İstanbul 2009, s. 49.

beylik kuruldu.⁴⁹ 1081-1097 yıllarında Batı Anadolu’da faaliyet gösteren Çaka Bey⁵⁰, o zamana kadar tarihe geçen ilk Türk denizcilerindendir. Esir düşüp İstanbul’da kaldığı yıllarda, Bizans’ın kuvvetli ve zayıf noktalarını iyice öğrendi. Çaka Bey esaretten⁵¹ kurtulduktan sonra topladığı kuvvetlerle İzmir’de kurduğu Türk beyliği, beylikten ziyade bir deniz devleti görünümündeydi. Çaka Bey, bu yıllarda edindiği tecrübeler ışığında Anadolu’ya hâkim olabilmek için Bizans gücünün kırılması gerektiğinin farkındaydı. Bu sebeple üstü kapalı gemilerden oluşan 40 parçalık ilk Türk donanmasını⁵² oluşturdu. *Dromon* (çektiri) türünden oluşturulan Çaka Bey’in donanmasının personelleri yerli Bizanslılardan, savaşçıları ise Türklerden meydana gelmekteydi. Oluşturulan bu donanma hakkındaki bilgiler bunlardan ibaret olup tamamının nasıl ve ne zaman inşa edildiği hakkında ayrıntılı bilgi bulunmamaktadır. Çaka Bey, artık tecrübeli bir devlet adamı ve denizci olarak kısa sürede Foça ve Urla taraflarını hakimiyeti altına alarak donanması ile ilk deniz seferlerine çıktı. Batı Anadolu’yu hakimiyet altına alabilmek için sahillerin ve adaların elde bulundurulmasının önemini farkındaydı. İlk olarak Midilli Adası ile başlayan bu deniz seferlerini Sakız, Sisam ve Rodos gibi Adalar takip etti. Deniz Kuvvetleri’nin

⁴⁹Ali Sevim, *Anadolu’nun Fethi Selçuklular Dönemi (Başlangıçtan 1086’ya Kadar)*, TTK Basımevi, Ankara 1988, s. 97.

⁵⁰ Çaka Bey hakkında bkz. Akdes Nimet Kurat, *Çaka Bey, İzmir Civarındaki Adaların İlk Türk Beyi MS 1081-1096*, Türk Kültürü Araştırma Enstitüsü, Ankara 1966, s. 20-27; Turan, *Selçuklular* ..., s. 87-88.; İbrahim Kafesoğlu, “Selçuklu Çağındaki İzmir Türk Beyi’nin adı: Çaka mı, Çağa mı, Çakan mı?”, *Tarih Dergisi*, Sayı 34, İstanbul 1984, s. 55-60.; Mücteba İlgürel, “Çaka Bey”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, Türkiye Diyanet Vakfı, C. 8, İstanbul 1993, s. 186-188.

⁵¹ Çaka Bey vaktiyle esir olarak Nikephoros Botaneiates’in sarayında bulunmuş ve denizciliğin önemini burada kavramıştır. Bu konuda bkz. Georg Ostrogorsky, *Bizans Devleti Tarihi*, (Çev. Fikret Işıltan), Türk Tarih Kurumu Yayınları, TTK, Ankara 1981.; İlk Türk donanmasını inşa ettirmesi ve Bizanslılara karşı ilk deniz savaşını kazanması gibi başarılarından ötürü Türk tarihinin en önemli kişileri arasına giren Çaka Bey hakkında en ayrıntılı bilgiyi I. Aleksios Komnenos kızı, Bizanslı prenses, âlim, hekim, hastane yöneticisi ve tarihçi olan Anna Komnena sunmaktadır. Anna Komnena, *The Alexiad, In parentheses Publications Byzantine Series*, Cambridge, Ontario 2000.; Bizanslı bir diğer tarihçi Zonaras da Çaka Bey hakkında eserinde bilgi vermektedir. Zonaras, *Ioannis Zonarae Epitomae Historiarum Libri XIII-XVIII*, (Ed. T. Büttner- Wobst), Bonn 1897.

⁵² Türklerin daha eski tarihlerde Hazar Denizi ile Baykal Gölü’nde gemicilikle uğraştıkları bilinmektedir. Nitekim Oğuz Kağan Destanı’ndaki “daha deniz daha müren” ifadesi, Türklerin denizle olan yakınlığını ifade etmektedir.; 1086’da İznik’te bir devlet kuran Ebu’l-Kasım da Bizans’a karşı savunma tedbirleri alırken limanda da gemi inşaatını hızlandırmıştı. Turan, *Selçuklular*..., s. 84.

tarihi üzerine çalışmalar yapan Halil N. Hatipoğlu⁵³, 1081 yılında Çaka Bey'in Efes tersanesinde 40 parça donanmasının olduğunu kaydetmektedir.⁵⁴

Çaka Bey'in ölümünden sonra haçlıların Anadolu'ya girmesi, İzmir ve sahil bölgelerinin Türklerin elinden çıkması denizcilik faaliyetlerinin gelişimini uzun süre geciktirdi. Çaka Bey'in denizcilik alanında hazırladığı bu güçlü ortam Selçukluların, Karadeniz ve Akdeniz'e açılmalarına ortam hazırladı. Türklerin denizcilikteki ikinci güçlü dönemi, Selçukluların 1207'de Antalya'yı, 1214'te Sinop'u, 1220'de Alanya'yı ve 1223 yılında ise Kırım'a denizaşırı seferler yapmasıyla başlamaktadır.⁵⁵ Büyük Selçuklu Devleti (1038-1157), kurulduktan sonra Batı yönünde ilerleyerek kısa bir sürede Anadolu'ya ulaştı. Büyük Selçuklu Devleti'nin batı yönünde ilerlemesi sırasında nehirlerde ve denizlerde bazı faaliyetleri olduğu tespit edilmektedir. Dandanakan Savaşı'nın (1040) ardından Melik Kavurd, İran'ın Kirman bölgesine hâkim olduktan sonra yönünü Umman ülkesine çevirdi. Böylece Melik Kavurd komutasındaki gemiler, Selçuklu Devleti tarihinin ilk denizaşırı seferini gerçekleştirdi. Sultan Alp Arslan döneminde de Nehir gemiciliği açısından faaliyetler görülmektedir. Şubat 1064 yılında Rey şehrinden Batı yönüne ilerlerken Nahçıvan sınırında kayıklardan oluşturulan bir köprü üzerinden Aras Nehri geçildi. Bu sefer sırasında Şehzade Melikşah ile Vezir Nizamülmülk, Kars'ın kuzeydoğusundaki Arpaçay'ı geçmek içinde gemiler ve kayıklar yaptırdılar.⁵⁶

1.1.1. Selçuklular Döneminde Türk Denizciliği

Türkler Anadolu'da varlıklarını sağlamlaştırmak için Ege ve Marmara sahillerine kadar ulaşip askeri denetim ile fethettikleri yerde siyasi yapılanma başlattılar. Türkiye Selçuklularının kurucusu Süleyman Şah, sınırlarını Karadeniz ve Marmara yönlerine doğru genişletti. Yönünü Akdeniz tarafına çeviren Süleyman Şah, 300 atlı ve çok sayıda piyadeden oluşan bir kuvvet ile (Aralık 1084-Ocak 1085) önce

⁵³ Halil N. Hatipoğlu, Orta Çağda Akdeniz'de Deniz Güçlerinin İncelenmesi, Anadolu'da İlk Türk Denizciliği (Umur Bey'in Epir Harekâtı), Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Deniz Basımevi, İstanbul 2005, s. 87-88.

⁵⁴ Mücteba İlgürel, "Osmanlı Denizciliğinin İlk Devirleri", *Belleten*, C. 66, S. 243, Ağustos, 2001, s. 637-638.; Daş, "Türklerin Bizans, s. 50-52.

⁵⁵ Daş, "Türklerin Bizans ve ...", s. 55.

⁵⁶ Erdoğan Merçil, "Selçuklular Döneminde Türk Denizcilik Faaliyetleri", *Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi*, C.1, Ed. İdris Bostan-Salih Özbaran, Deniz Basımevi Yayıncılık, İstanbul 2009, s. 21.; Ernst Honigsmann, *Bizans Devleti'nin Doğu Sınırı*, (Çev. Fikret Işıltan), İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, İstanbul 1870, s. 183.

denizden sonra karadan olmak üzere Antakya şehrini ve İç Kalesi'ni ele geçirdi. Aynı sırada (1085) Türk Bey'i olan Karategin, Karadeniz kıyısındaki Sinop şehrini ele geçirdi. Ancak kısa bir süre sonra Bizans İmparatoru I. Aleksios Komnenos, Sinop'u tekrar ele geçirdi. Yapılan barış anlaşması sonrasında başa geçen Ebu-l Kasım, anlaşmaya uymayarak Marmara kıyılarına ve İstanbul Boğazı'na akınlar başlattı. Bu durum karşısında İmparator, kara birlikleri ile önlem almaya çalıştığı sırada Ebu-l Kasım Kios'u zapt ederek burada gemiler inşa etmeye başladı. Bir donanma oluşturulduğunu haber alan İmparator, Manuel Boutumites komutasında bir filo hazırlatarak Ebu-l Kasım'ın üzerine gönderdi. Bütün gemilerin yakılması emrini veren İmparator, Komutan Tatikios'u da önemli güçlerle karadan gönderdi. Hem karadan hem de denizden baskı altına alınan Ebu-l Kasım'ın donanması yakılarak mağlup edildi. Böylece Türkiye Selçuklu Devleti'nin ilk donanma kurma girişimleri de bu şekilde son buldu.⁵⁷

Sultan II. Kılıçarslan (1156-1196) zamanında, Türk ordusu Ege'de Rodos adasının karşı kıyılarına kadar ilerledi. 1207 yılında Samsun ve Antalya'nın fethedilmesi ile birlikte ise sultanların taşıdığı unvanlara *Sultanu'l-berr ve'l-bahreyn* unvanı da eklendi. Bu durum Selçukluların denizler üzerindeki hakimiyetine ne kadar önem verdiğinin kanıtıdır. Özellikle 1214 yılında Sinop'un fethi ile Selçuklu denizciliği ve ticareti büyük bir gelişme kaydetti. Alaiye'nin fethedilmesi de Türk denizciliğini farklı bir boyuta taşıyarak burada devrin en gelişmiş tersanesi inşa edildi. Selçuklu Devleti'nin bir diğer önemli başarısı ise Moğolların istilasına uğrayan Kırım'daki Suğdak şehrine denizden asker sevk edilmesidir.⁵⁸ I. Gıyaseddin Keyhüsrev'in sultanlığı döneminde, Türkmenler Karadeniz Bölgesi'ndeki kıyı şehirlerine akınlar düzenlemekteydi. II. Süleyman Şah'ın meleklik döneminde de Samsun'un ele geçirilmesi ile Selçuklular Karadeniz'de bir liman şehrine sahip oldu. Ancak bir süre sonra Samsun'un Selçukluların elinden çıktığı anlaşılmaktadır. 1204-1222 yıllarında Samsun'u kuşatan Aleksios Komnenos, İznik İmparatoru I. Theodoros Laskaris'in duruma karışmasına sebep oldu. Diğer taraftan Sultan I. Gıyaseddin

⁵⁷ Daş, "Türklerin Bizans ve...", s. 49-50.; Anna Komnena, *Alexiade, Anadolu'da ve Balkan Yarımadası'nda İmparator Aleksios Komnenos Dönemi'nin Tarihi, Malazgirt'in Sonrası*, (Çev. B. Umar), İstanbul 1996, s. 198.; Merçil, "Selçuklular Döneminde...", s. 24-25.

⁵⁸ Suğdak şehrinin fethi ve Selçuklu tersaneleri için bkz. Osman Turan, *Selçuklular...*, s. 357.; İlgürel, "Osmanlı Denizciliğinin...", s. 638-639.

Keyhüsrev’de itaatinden çıkan Trabzon imparatorunun üzerine sefere çıkarak şehri baskı altına aldı. Bu olaylar Karadeniz’de bir üstünlük mücadelesinin başlamasına neden oldu. Ortaya çıkan mücadelelerden tacirlerin zarar görmesi Karadeniz’de ticari faaliyetleri neredeyse durma noktasına getirdi. Öyle ki Anadolu, Rus ve Kıpçak şehirleri ile yapılan kara ve deniz ulaşımının durmasından dolayı halk büyük zarar gördü. Sonuç olarak I. Gıyaseddin Keyhüsrev, İmparator Aleksios’u mağlup ederek haraca bağlamış ve ticaret yollarını güvence altına almış oldu.⁵⁹

I. İzzeddin Keykavus, tahta geçtiği yıllarda babası I. Gıyaseddin Keyhüsrev gibi Anadolu’nun ticari yönden gelişmesine önem verdi. İlk olarak 1214 yılında Kıbrıslılar ile bir ticaret anlaşması imzalayarak iki tarafın tacir ve gemicilerinin serbestçe ticaret yapabilmeleri sağlandı. Ardından Akdeniz’in güvenliğinin sağlanması için Venedik ile ticaret anlaşması imzalandı. Karadeniz için ise durum farklıydı. Sultan burada ticari liman ve üs kazanmak için Sinop’u ele geçirmek istemekteydi. Ancak Trabzon İmparatoru Aleksios da bu şehre hâkim olmak istiyordu. I. İzzeddin Keykavus, Sinop’un karadan ve denizden yardım kesilirse alınabileceğini öğrenerek sefere çıktı. 3 Kasım 1214’de şehri kuşatan I. İzzeddin Keykavus, kendisine esir düşen İmparator Aleksios’un serbest bırakılmasını kabul ederek Sinop’a hâkim oldu. Selçuklu hakimiyetinin başladığı bu yıllarda Türk tacirler, Sinop’tan gemilerle Kırım sahilindeki Suğdak’a pamuklu ürünler, ipekliler, elbiselik kumaşlar ve baharattan oluşan ticari ürünler götürülmekteydi. Dönüşte gemilerin yükü tutsaklar ve güzel kürklerden oluşmaktaydı. Tüm bunların sonucunda Anadolu Selçuklu Devleti, I. Gıyaseddin Keyhüsrev’in iktisadi sebeplerle 1207’de Antalya’yı, I. İzzettin Keykavus’un da 1214 Sinop’u fethetmesi ile birlikte Akdeniz ve Karadeniz’de mühim çıkış noktası elde ederek Avrupa ticaretine açıldı.⁶⁰

I. Alaeddin Keykubad 1220’de tahta geçtiğinde, Selçuklu Devleti hem Akdeniz’de Antalya’yı hem de Karadeniz’de Sinop gibi iki önemli liman kentini ele geçirdi. Keykubad’ın denizlerde büyük bir üstünlük sağlamasına rağmen denizciliğin daha çok gelişmesi için diğer liman kentlerine de ihtiyacı vardı. Selçukluların Sinop,

⁵⁹ Claude Chen, *Osmanlılardan Önce Anadolu*, (Çev. Erol Üyepazarcı), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2000, s. 64-65.; Merçil, “Selçuklular Döneminde...”, s. 25.

⁶⁰ W. Heyd, *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, (Çev. Enver Ziya Karal), Türk Tarih Kurumu Yayınları, TTK, Ankara 2000, s. 328-329.; Merçil, “Selçuklular Döneminde...”, s. 26.; Fuad Köprülü, *Osmanlı Devleti’nin Kuruluşu*, TTK Basımevi, Ankara 1991, s. 28-29.

Antalya⁶¹ ve Alaiye fetihleri, Türk denizciliğinin başlamasının yanı sıra Akdeniz ile Karadeniz’de askeri ve ticari faaliyetlerin başlamasına da imkân sağladı. Suğdak, Kırım Yarımadası’nın önemli bir liman ve ticaret merkeziydi. Daha sonra Trabzon İmparatorluğu’nun, Kırım’a yerleşme çabası ve alışveriş için gelen tacirlerin soyulmaları üzerine I. Alaaddin Keykubat’ı buraya sefer düzenlemeye mecbur kaldı. Selçuklu Sultanı bu sefer için görevlendirdiği Kastamonu Uç Beyi Hüsametdin Çoban, Sinop’tan hareket ederek Suğdak’ı denizden kuşattı. Ayrıca Kıpçak ve Rus hükümdarlarına Elçiler gönderilerek biat etmeleri istendi. Sonuç olarak her iki hükümdar da tabii olduklarını bildirdiği sırada Suğdak valisinin de itaat etmekten başka çaresi kalmadı.

Bu sayede Selçuklular, 1239’daki Moğol istilasına kadar Suğdak Limanı’nda hakimiyetini devam ettirdi. Fetihlerde elde edilen bu başarı sayesinde Selçuklu Devleti, Karadeniz ticaretini güneyde Sinop, kuzeyde ise Kırım’ın en önemli ticaret merkezi olan Suğdak’ı ele geçirerek kontrol altına almayı başardı. 1243 yılında Köseadağ Savaşı’nda, Moğollara karşı ağır bir yenilgi alan Türkiye Selçuklu Devleti’nde bir çöküş süreci başladı. II. İzzettin Keykavus ile IV. Kılıç Arslan Rukneddin arasındaki iktidar mücadelesinden yararlanan Trabzon İmparatoru I. Manuel, Sinop şehrini ele geçirdi. Daha sonra Pervane Muineddin Süleyman, denizden pek çok gemi ile birlikte harekete geçerek Sinop şehrini tekrar geri alıp burada Pervaneoğulları Beyliği kuruldu. Moğollar karşısında alınan 1243 Köseadağ yenilgisi, Türkiye Selçuklularının çöküşüne geçip denizciliğin gelişmesini engelleyen en önemli etkenlerden biri oldu.⁶²

1.1.2. Anadolu Türk Beylikleri Zamanında Denizcilik Faaliyetleri

Selçuklu Devleti’nden yıkıldıktan sonra bazı beylikleri coğrafi avantajlarını kullanarak sahillerde oldukları için denizcilik faaliyetlerinde bulundular. Aydınöğulları, Karesioğulları, Saruhan ve Menteşe beylikleri Marmara ve Ege

⁶¹ Antalya’nın fethi ve I. İzzeddin Keykavus’un Antalya Fetihnemesi için bkz. Osman Turan, *Türkiye Selçukluları Hakkında Resmi Vesikalar*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1958, s. 101-102.

⁶² Merçil, “Selçuklular Döneminde...”, s. 26-29.; Selçuklu Devleti denizcilik faaliyetleri ve tersaneleri hakkında daha ayrıntılı bilgi için bkz. Oktay Aslanapa, “Türk Denizciliği ve Selçuklu Tersaneleri”, *Türk Kültürü*, S. 146, 1974, s. 69.

kıyılarında, Candaroğulları ise Karadeniz’de olmak üzere ortaya çıktılar. Böylece Osmanlı donanmasının temelini teşkil edecek deniz güçleri ortaya çıktı.⁶³

XIII. yüzyılın sonlarında Batı Anadolu’da kurulan Türkmen beylikleri, hafif donanmaları ile birlikte Venedik ve Ceneviz Cumhuriyetleri olmak üzere Doğu Akdeniz’de Latin egemenliği altındaki adalar için büyük tehlike oluşturmaktaydı. Bu beylikler Ege Denizi’nde ve Balkan tarihinde yeni bir dönem açarak Bizans deniz üslerini ele geçirdi. Bizans egemenliğinin zayıflayıp zaman içerisinde yok olması yerli gemiciler ve gemi ustalarının Türkmen beyliklerinin yöneticileri şahsında, Türk denizciliğinin gelişmesine önemli katkılar sağladılar. 1280-1344 yıllarını kapsayan süreçte büyük ölçüde etkinliğini ve gücünü kaybetmeye başlayan Bizans, egemenliğinin yerini oluşturan bu Türkmen deniz beylikleri doldururken bundan sonraki mücadeleler tüccar çıkarlarını ve Latin feodalleri temsil eden İtalyan denizci cumhuriyetleri ile Türkmenler arasında devam etti. Bütün bu çatışmalar Türkmenlerin Batı Anadolu’yu, Cenevizlilerin doğu Ege adalarını, Sakız, Midilli gibi adalarının alması ile sonuçlanırken Bizans’ın da ekonomik ve siyasi çöküşünü hazırladı. 1344 yılında Papa gözetimindeki Haçlılar, İzmir alıp Umur Bey’in donanmasını yakarak İzmir’e daimî bir kuvvet yerleştirdi. Papalık böylece Ege Denizi’ne çıkmasını önlemeyi amaçlamaktaydı. Bu durum üzerine Osmanlı Beyliği, Türkmen beyliklerinin Balkanlarda akınlar yapmalarının ve yayılma girişimlerinin önderliğini üstlendi. Aynı tarihte Orhan Bey, Karesi Beyliği’ni topraklarına katmasıyla sınırlarını Çanakkale Boğazı ve Trakya’ya kadar genişletti.⁶⁴

Osmanlılardan önce Rumeli’ye akınlar yapılmasına Karesi beyleri öncülük etmekteydi. Karesi Beyliği, batıda Edremit Körfezi, Bergama, Troya ve Güney Marmara kıyılarında Aydıncık, doğuda Balıkesir’i içine almaktaydı. 1330 yıllarında Yahşi Bey’in, 1340’da ise Troya tarafından Süleyman Bey’in Gelibolu yarımadasına ve Trakya’ya akınlar yaptığı bilinmektedir. Osmanlıların Karesi topraklarını 1334-1361 yılları arasında parça parça aldığı görülmektedir. Rumeli’ye geçiş ve Trakya fetihlerinde Karesi beylerinden olan Ece Bey, Evrenos Gazi, Hacı İlbeyi gibi Beyler

⁶³ Bostan-Özbaran, *Başlangıçtan XVII. Yüzyılın...*, s. 13-14.

⁶⁴ Halil İnalcık, “Batı Anadolu’da Yükselen Denizci Gâzî Beylikleri, Bizans ve Haçlılar”, *Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi*, C.1, Ed. İdris Bostan-Salih Özbaran, Deniz Basımevi Yayıncılık, İstanbul 2009, s. 31-32, 40.

öncülük edeceklerdir.⁶⁵ 1341 yıllarında Karesi topraklarının tamamı Osmanlıların elinde değildi. Aynı zamanda Bizans saltanatını elde etmek isteyen Kantakuzenos'a yardım için giden müttefiklerin arasında, Aydınoğlu⁶⁶ Umur ve Saruhanoğlu Süleyman Bey'in de bulunduğu Enveri'nin Düsturname adlı eserinde belirtilmektedir. Bu durumda Karesi Beyliği'nin tamamı Osmanlı idaresine 1345'ten sonra geçmektedir.⁶⁷

Bizans İmparatorluğu'nun gücünü kaybetmeye başlaması ile birlikte Türkmen beyliklerine yönelik siyasette önemli değişiklikler yaşandı. 1332'de Türkmen beyliklerinin Latin güçlerine karşılık vermeleri, Edremit Körfezi'ndeki Yahşi Bey'in 250 parçalık donanmasının yakılmasına sebep oldu. Bu durum dahi Doğu Ege'de ve Batı Anadolu'da Türkmenlerin hakimiyetine engel olmaya yetmedi. Bu gelişmeler üzerine Bizans İmparatorluğu, Umur Bey liderliğinde Türkmen beylikleri ile çatışmalara son vererek anlaşma imzalama kararı aldı. Böylece Sakız adasının egemenliği Umur Bey'e verilerek İmparator yıllık haraç ödemeyi kabul etti. 28 Ekim 1344'de İzmir'deki Liman Kale'yi işgal eden Haçlı ordusu hayati öneme sahip deniz üstünün kaybedilmesine neden oldu. Kantakuzenos, Umur Bey ile olan ittifakını kaybetmesiyle yeni bir müttefik arayışına girdi. Orhan Bey'e teklif götürülmesi, Umur Bey'in Balkanlardaki etkinliğinin ve fetihler yapma öncülüğünün Osmanlılara geçtiğini göstermektedir. Bundan sonraki gelişmelerde bir varlık gösteremeyen Türkmen beyliklerinin Osmanlıların idaresine geçmesiyle, meydana getirdikleri denizcilik mirası, tecrübesi ve donanımı Osmanlı denizciliğinin çekirdeğini oluşturdu.⁶⁸

Umur Bey gibi gemiciliğe ve denizciliğe önem veren Menteşe, Saruhan ve Karesi beylikleri de Akdeniz'de korsanlık yapmaya başlamışlardı. Aslında Çaka Bey'den beri korunan denizcilik geleneği devam ettirilmekteydi. Umur Bey, 1335 yılında irili ufaklı 276 gemi ile Mora'ya 1345'te 380 gemi ve 29.000 kişi ile birlikte

⁶⁵ Halil İnalıcık, *Devlet-i Aliyye Osmanlı İmparatorluğu Üzerine Araştırmalar-I (Klasik Dönem 1302-1606: Siyasal, Kurumsal ve Ekonomik Gelişim)*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2009, s. 46-47.

⁶⁶ Aydınoğulları Beyliği hakkında daha fazla bilgi için bkz. Erdoğan Merçil, "Aydınoğulları", *TDV İslam Ansiklopedisi*, C. 4, TDV İslâm Araştırmaları Merkezi, Ankara 1991, s. 239-241.

⁶⁷ Uzunçarşılıoğlu, *Anadolu Beylikleri...*, s. 27-29-34.

⁶⁸ Daş, "Türklerin Bizans ve...", s. 58-59.; Donald M. Nicol, *Bizans'ın Son Yüzyılları 1261-1453*, (Çev. Bilge Umar), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2016, s. 179-180.; Aydınoğulları, Umur Bey, gaza ve fetih hareketleri ile ilgili daha ayrıntılı bilgi için bkz. Enveri, *Düsturname-i Enveri*, Evkaf Matbaası, İstanbul 1929.

Meriç'in girişine kadar gidip geri döndü.⁶⁹ Umur Bey, denizlere yönelik seferlerinde komşusu olan Saruhanoğulları ile ittifak içerisindeydi. Bu ittifaka zaman zaman Menteşe beyleri de dahil olmaktaydı. Menteşeoğulları, mükemmel donanmaları sayesinde denizlerde akınlar yaparak Rodos Adası'nı dahi kısa bir süre hakimiyet altına tuttular. Ayrıca Menteşeoğulları, Balat ve Milas limanları sayesinde önemli gelirler elde etti. Aydınoğlu Umur Bey ve Saruhanoğulları özellikle Gelibolu ve Mora seferlerinde birlikte hareket etti. Manisa merkezli olan bu beylik, Saruhan Bey'in 40 yılı aşkın hakimiyeti sırasında bulunduğu bölgede önemli bir güç odağı haline geldi. Nitekim İbni Fazlullah el-Ömer'i, Saruhan Bey'den övgüyle söz ederken ona bağlı 15 şehir, 20 kale, 10.000 atlı asker olduğunu ve denizlerde sürekli fetihler yapan askerlerinin bulunduğundan bahsetmektedir. Saruhanoğulları, Anadolu Beylikleri ile ittifak halinde olup önemli seferlere destek olan bir durumdayken, Saruhan Bey'in ölümünden sonra denizlere yönelik faaliyetlerde ve ticarete ilerleme gösteremedi.⁷⁰

1.1.3. Osmanlı Devleti'nde Denizciliğin Gelişim Süreci

Osmanlı denizciliği, Batı Anadolu'da kurulan beyliklerin denizcilik geleneğine dayanmaktadır. Osman Devleti, bir kara beyliği olarak kurulmasına rağmen Anadolu'da faaliyet gösteren Karesioğulları, Aydınoğulları, Menteşeoğulları ve Candaroğulları beyliklerinin denizcilik alanındaki becerilerinden faydalandı. Osmanlılar kuruluş döneminde denizlere açıldıkları sırada yeterli birikim ve tecrübeye sahip değildi. Bu yüzden sadece Anadolu beyliklerinden değil Ceneviz ve Venedik'in gemi ve denizcilerinden de faydalandıkları zamanlar oldu. Orhan Bey, Rumeli'ye geçişinde Karesi Beyliği'nin donanması ile hareket ederek Bizans'tan İzmit, Karamürsel, Gemlik ve Edincik (Balıkesir) üslerini aldı. Gelibolu Tersanesi'nin, Yıldırım Bayezid tarafından yeniden inşası ile Osmanlılar ilk defa büyük bir tersaneye sahip oldu. Böylece kendi gemilerini inşa ederek donanmalarını oluşturdular ve

⁶⁹ İlgürel, "Osmanlı Denizciliğinin...", s. 639.; Mihail Dukas, Bizans Tarihi, (Çev. VL. Mirmiroğlu), İstanbul Enstitüsü Yayınları, İstanbul 1956, s. 15.

⁷⁰ Feridun Emecen, "Saruhanoğulları", *TDV İslam Ansiklopedisi*, C. 36, TDV İslâm Araştırmaları Merkezi, İstanbul 2009, s. 171.; Uzunçarşılıoğlu, *Anadolu Beylikleri...*, s. 21.; Köprülüzade Mehmed Fuad, "Anadolu Beylikleri Tarihine Aid Notlar", (Çev. Samet Alıç), *Gaziantep University Journal of Social Sciences*, S. 15(3), 2016, s. 959.

denizlerdeki diğer rakipleri olan Venedik ile Ceneviz donanmaları karşısında büyük bir güç elde ettiler.⁷¹

1354 yılında Gelibolu'nun alınması ile başlayan Rumeli fetihleri devam ederken diğer taraftan denizlere yönelik yeni politikalar oluşturulmaya başlandı. Gelibolu, Balkanlar'a geçişte kullanıldığı kadar denizlerde hakimiyet sağlanması hususunda da önem teşkil etmekteydi. Osmanlı ordularının Anadolu'dan Rumeli'ye geçişlerde tek güvenli yer olan Gelibolu sayesinde boğazın güvenliği de sağlamaktaydı. Bu nedenle Gelibolu'da yeteri kadar gemi bulundurmak da önem arz etmekteydi. Nitekim I. Murad Anadolu'daki Osmanlı ordusunu Sırp ittifakına karşı koymak üzere harekete geçirmek için burayı kullandı. I. Murad'ın bu hareketi aynı zamanda Osmanlı deniz politikalarının da ilk hedeflerini göstermekteydi.⁷²

1390 yılının sonbaharında Osmanlı Devleti'nin ilk deniz savaşını başlatan Yıldırım Bayezid, Sakız adasını alarak ihracatı yasaklayan bir ambargo koydu. Gelibolu'da oluşturulan tesisle birlikte önemli bir deniz üssü oluşturuldu. Bu tesisler, Osmanlı Beyliği'nin denizcilik konusunda şimdiye kadar sahip olduğu en büyük tesisler durumundaydı. Ancak Osmanlı donanması yine de Venedik ve Ceneviz donanmalarına karşı koyacak güce ulaşamadı. Nitekim Gelibolu Tersanesi, Osmanlı denizciliğinin başlangıç noktasını oluşturdu.⁷³ Çanakkale Boğazı çevresinde yerleşim bölgeleri içerisinde en önemli konuma sahip olan Gelibolu, her dönemde bütün devletler için önem teşkil etti. İzmit, Karamürsel ve Edincik gibi tersanelerde bulunan harp gemileri buraya getirilerek yeni gemiler inşa edildi. Gelibolu Tersanesi, donanımlı bir hale getirilmek üzere gemi tezgâhları, çeşmeler, malzeme depoları, peksimet fırınları ve baruthaneler inşa edildi. Gittikçe güçlenen Osmanlılar, Çanakkale Boğazı'nın Türk hakimiyetinde olduğu ilan edilerek boğazdan geçiş yapan gemilerden ücret alma uygulamasına geçmeyi başaracak duruma geldi. Bu gelişmeler

⁷¹ İdris Bostan, "İmparatorluk Donanmasına Doğru: Tersâne-i Âmire'nin Kuruluşu ve Denizlerde Açılım", *Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi*, C.1, Ed. İdris Bostan-Salih Özbaran, Deniz Basımevi Yayıncılık, İstanbul 2009, s. 121.; Bostan, "XVII. Yüzyılda Gemi Teknolojisinde Değişim: Kürekten Yelkene Geçiş", *Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi*, C.1, Ed. İdris Bostan-Salih Özbaran, Deniz Basımevi Yayıncılık, İstanbul 2009, s. 269.

⁷² İdris Bostan, *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, Kitap Yayınevi, İstanbul 2007, s. 14-15.

⁷³ İlgürel, "Osmanlı Denizciliğinin...", s. 652.; M. Fuad Köprülü, *Bizans Müesseselerinin Osmanlı Müesseselerine Tesiri*, Ötüken Yayınları, İstanbul 1986, s. 72.; Herbert Adams Gibbons, *The Foundation of The Ottoman Empire (A History of The Osmanlıs Up to The Death of Beyazıd (1300-1403))*, New York 1916, s. 186.

neticesinde Akdeniz ile bağlantısı kopan Bizans İmparatorluğu'nun, bulunduğu durumdan cesaret alan Yıldırım Bayezid, 1391 yılında donanması ile birlikte İstanbul'u kuşattı. Bu şekilde Osmanlı Devleti'nin, deniz savaşlarında başarılı sonuçlar alması da sağlanmış oldu.⁷⁴

1402 yılında Osmanlı Devleti'nin, gücünü kaybetmeye başlaması coğrafyada parçalanmalara sebep olarak beylikleri tekrar ortaya çıkardı. Akabinde Şehzadeler arası gerçekleşen mücadeleler denizcilik alanındaki faaliyetlerin durmasına yol açtı. 1413'e kadar süren Fetret Devri boyunca devam eden Şehzadelerin mücadeleleri yüzünden batılı güçlere tavizler verildi. I. Mehmed (Çelebi) ve ardından II. Murad dönemlerinde, kaybedilen yerlerin geri kazanılması sonucunda Osmanlı Devleti gücünü tekrar kazanmaya başladı. Timur ile yapılan savaşın etkileri devam ederken, II. Murad'ın donanma ile Karadeniz'e çıkması Osmanlı'nın hakimiyet alanını genişletti. Bu dönemde Karadeniz'de etkili olan Trabzon Rum İmparatorluğu da Osmanlı Devleti'nin üstünlüğünü kabul ederek vergi vermek zorunda kaldı. Osmanlı Devleti'nin, denizciliği canlı tutmak adına bazı atılımlarda bulundu. Bakıma ihtiyacı olan gemilerin onarılması ve tersanelerin iyileştirilmeye başlanması atılan bazı adımlardı.⁷⁵

Fatih Sultan Mehmed (1451-1481) devrinde donanmanın güçlenmesi için gerçekleştirilen faaliyetlerin hepsi İstanbul'un fethi için yapılan hazırlıklar çerçevesinde gelişti. Bu dönemde hızlı bir şekilde Gelibolu'da gemi inşasına başlandı. Sultan II. Mehmed, İstanbul'un denizden kontrol edilmesi için *Anadolu Hisarı*'nı⁷⁶ tamir ettirerek karşısına Boğazkesen olarak da bilinen *Rumeli Hisarı*'nı yaptırdı. Bu sayede Karadeniz'e geçişi de kontrol altına almayı hedefledi. Aynı zamanda Karadeniz'den İstanbul'a gelecek olan mühimmat sevkiyatını denetleyen II. Mehmed, şehre giden ticaret yollarını kullanan bütün gemileri de vergiye bağladı. Bu kurala uymayan hangi devlet olursa olsun izinsiz geçmeye çalışan gemilerin toplanması

⁷⁴ İdris Bostan, "İlk Osmanlı Deniz Üssü: Gelibolu", *Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi*, C.1, Ed. İdris Bostan-Salih Özbaran, Deniz Basımevi Yayıncılık, İstanbul 2009, s. 73; 75; Bostan, *Beylikten İmparatorluğa...*, s. 15-16.

⁷⁵ Püryani Fidannaz, "İmparatorluğa Geçiş Sürecinde Osmanlı Denizciliği", *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, C. 10, S. 50, Haziran 2017, s. 216-217.

⁷⁶ Bu dönemde İstanbul Boğazından geçişin tabi olduğu kurallar ve Karadeniz ticaretinin önemi için bkz. Halil İnalcık, *Osmanlı İmparatorluğu Klasik Çağ (1300-1600)*, (Çev. Ruşen Sezer), Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2003, s. 31-32.

batırılacağını bildirdi. Çok geçmeden 1452’de Karadeniz’den İstanbul’a tahıl getiren bir Venedik gemisi denetim emrine uymayınca hisardan açılan top ateşiyle batırıldı. İstanbul’un fethi Fatih’in *Denizlerin Sultanı* olmasına yol açtığı gibi bu dönem gerçekleşen fetihlerde Osmanlı İmparatorluğu’nun kuruluş sürecini başlattı.⁷⁷

İstanbul’un fethi ile birlikte yeni bir dönem başlatan Osmanlı Devleti, açık denizlere girmeye başladı. Bu sebeple Fatih Sultan Mehmed artık *Sultan-ı Berr u Bahr* (kara ve denizlerin sultanı) unvanını aldı. Bir *Cihan Devleti* olma yolunda yürüyen Osmanlı Devleti, bu sayede denizciliğini yeni bir merkeze kavuşturmuş oldu. İstanbul, bir taraftan devletin başkentliğini yaparken diğer taraftan Osmanlı denizciliğinin yükselişe geçeceği ortama zemin oluşturdu. Fatih Sultan Mehmed, Haliç’in bir tersane için son derece uygun olduğunu anlayarak, Kasımpaşa deresinin Hasköy tarafında bir tersanenin kurulması için donanma komutanı Hamza Paşa’yı görevlendirdi. Böylece bir cami ve divanhaneden oluşan ilk tersanenin temelleri atılarak civar bölgelerden marangoz, gemici ve sanatkârlar getirildi. Osmanlı Devleti, İstanbul’un savunmasını güçlendirmek için yönünü Karadeniz ve Akdeniz’e çevirdi. Sadrazam Mahmut Paşa’nın⁷⁸ 1461’de Amasra, Sinop ve Trabzon Rum İmparatorluğu’nu, Gedik Ahmet Paşa’nın 1474’de Kırım seferi ile Kefe’yi Osmanlı topraklarına dahil etmeleri Osmanlı Devleti’ni doğu ticaretinde hâkim konuma getirdi. Bu sayede Karadeniz’in, bir Türk gölü haline getirilmesinin temelleri atıldı.⁷⁹

II. Mehmed, İstanbul’un fethinden sonra Asya ve Avrupa kıtalarını birbirinden ayıran boğazlarda sağladığı hakimiyeti yeniden kuvvetlendirdi. İstanbul Boğazı ve Karadeniz’i kontrol altına alarak, Çanakkale Boğazı’nın da sağlamlaştırmaya başladı. Anadolu Hisarı ile Rumeli Hisarı gibi Çanakkale Boğazı’nın iki tarafına *Kal’a-i Sultaniye* (Sultaniye) ve *Kilid-i Bahr* (Kilitbahir) kalelerini yaptırdı. Yaptırılan bu kaleler sayesinde dönemin en güçlü Venedik, Ceneviz, Papalık ve Rodos donanmalarına karşı İstanbul’un güvenliği sağladı. Denizlerden gelecek saldırılara

⁷⁷ İdris Bostan, “Fatih Sultan Mehmed ve Osmanlı Denizciliği”, *Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi*, C.1, Ed. İdris Bostan-Salih Özbaran, Deniz Basımevi Yayıncılık, İstanbul 2009, s. 85.; Mikhael Kritovulos, *İstanbul’un Fethi*, Kitapçılık Yayınevi, İstanbul 1967, s. 25.

⁷⁸ Mahmut Paşa’nın Karadeniz’de gerçekleştirdiği Sinop ve Trabzon seferleri hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Theoharis Stavrides, *The Sultan of Vezirs the Life and Times of the Ottoman Grand Vezir Mahmud Pasha Angelovic (1453-1474)*, Tuta Sub Aegide Pallas, Hollanda 2001, s. 138-139.

⁷⁹ İdris Bostan, “İmparatorluk Donanmasına Doğru: Tersâne-i Âmire’nin Kuruluşu ve Denizlerde Açılım”, *Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi*, C.1, Ed. İdris Bostan-Salih Özbaran, Deniz Basımevi Yayıncılık, İstanbul 2009, s. 121.; Bostan, *Beylikten İmparatorluğa...*, s. 18.

karşı koruma politikası izleyen Osmanlı bir taraftan Karadeniz'in Anadolu sahillerine diğer taraftan Ege Denizi'ndeki hedeflere yöneldi. 1455'te 80 gemiden oluşan Osmanlı donanması, Rodos civarındaki İstanköy, İncirli, Sömbeki ve Kalimnos adaları üzerine sefere çıktı. Ertesi yıl Mahmut Paşa tarafından, Ceneviz idaresindeki Taşoz, Semadirek, İmroz ve Limni adaları fethedildi. 1462 yılında Mahmut Paşa'nın Gelibolu'da hazırlattığı donanma ile Midilli Adası Osmanlı'nın kontrolüne geçti.⁸⁰

Fatih Sultan Mehmed devrinde, Osmanlı donanmasındaki teşkilatlanması büyük ölçüde gerçekleşti. Daha sonra ilk iş savaş gemilerinin sayısı artırılarak, sadece karada değil denizde de hâkim güç olma amacı benimsendi. Sultan'a göre, Osmanlı Devleti'nin bir *Cihan Devleti* olabilmesi için kara ve denizlerde egemen güç olması gerekmektedir. 1475 yılında Gelibolu donanması, kadirga, kalyata,⁸¹ kayık, at ve tüccar gemilerinden oluşmaktaydı. Donanmanın ikinci gemisi Tersane Kethüdasına, üçüncü gemisi ise Tersane Katibine aitti. Bunlar dışında donanmada 90 kadirga, 5 kalyata, 11 kayık, 59 at gemisi, 13 tüccar gemisi bulunmaktaydı. Bu gemiler Reis ve Azaplar topluluğundan teşkil olmaktaydı. Böylece 1475'de Gelibolu'da bulunan Osmanlı donanmasının, 181 gemi mevcudu bulunurken sadece devletten maaş alan kadirga ve kalyatalarda bulunan Reis ve Azapların sayısı 1263'e ulaşmaktaydı. Fatih Sultan Mehmed'in hükümdarlığının son yıllarında Osmanlı denizciliği, Batı Akdeniz'e açılmaya başladı. 1480'de Gedik Ahmet Paşa komutasında Osmanlı donanması Napoli Krallığı'na bağlı olan Otranto Limanı'nda demirleyerek civardaki kaleleri fethetti. Aynı yıllarda Mesih Paşa komutasındaki Osmanlı donanması Rodos'u fethetmeye teşebbüs etti ise de başarılı olamadı.⁸²

II. Bayezid, saltanatı yıllarında denizlerde ciddi bir etki alanı oluşturmaya başladı ve Gelibolu'da teşkil edilen donanmayı daha ileri seviyelere taşıdı. 1484 yılında Karadeniz'in önem arz eden ticaret limanlarından olan Kili ve Akkirman alınarak güney-kuzey ticaretinin bütün çıkış noktaları Osmanlı hakimiyetine geçti. Bu sayede Karadeniz'in önemli ticaret limanları İstanbul ile Doğu Avrupa arasındaki

⁸⁰ Bostan, *Beylikten İmparatorluğa...*, s. 19-20.

⁸¹ 42-48 arşın uzunluğunda ve 19-24 oturaklı olan bu geminin savaş zamanında 220 askeri bulunurdu. Bostan, *XVII. Yüzyılda...*, s. 83.

⁸² Bostan, "Fatih Sultan Mehmed...", s. 95.; İdris Bostan, "XV ve XVI. Yüzyıllarda Osmanlı Devleti'nin Deniz Politikası", XV ve XVI. Asırları Türk Asrı Yapan Değerler, (Haz. Abdülkadir Özcan), Ensar Neşriyat, İstanbul 1997, s. 188.

ticari malların korunduğu yerler oldu. Fatih Sultan Mehmed döneminde büyük gelişme kat eden Osmanlı donanması, Akdeniz’de sayıca en kuvvetli Venedik donanmasını geçmiş durumdaydı. Ancak hala yeterince üstün ve tecrübeli denizcilerden yoksun durumdaydı. Donanmanın bu eksikliğini gidermek amacıyla gözlemler yapmaya başlayan Osmanlı denizcileri, Venedik, Ceneviz ve İspanyol gemilerini incelemeye başladı. Son aşamada Venedik gemileri tarzında çektiri ve kalyon, İspanyol gemileri gibi yelkenli ve üç büyük güvertesi bulunan Göke tarzında gemiler inşa edilmeye başlandı.⁸³

Yavuz Sultan Selim’in, Mısır’ı fethi ile Hint Okyanusu’na ulaşan Osmanlı Devleti, yeni kıtalara açılmış oldu. Karşılarında ise Hindistan ile Uzak Doğu’ya hâkim olma mücadelesinde olan Portekizliler vardı. Doğu Akdeniz’de hakimiyet sağlamak isteyen Osmanlı, Suriye ve Mısır limanlarını ele geçirdi. Aynı zamanda Sultan, Mısır’da Akdenizli tüccar devletlerin önceden elde ettiği imtiyazları da onayladı. Ancak gerek Portekiz tehlikesi gerekse de fethedilen toprakların güvenliği için denizlerin kontrol altında tutulması gerekmektedir. Bu sebeple 1515’te Haliç’te, eskiden mevcut olan tersane Galata’dan Kağıthane deresine kadar genişletildi. Galata-Haliç-İstanbul Tersanesi olarak da geçen Tersâne-i Âmire, Osmanlı Devleti’nin yıkılışına kadar bahriyenin merkezi ve Osmanlı donanmasının merkez üssü olma özelliğini korudu.⁸⁴

Padişah I. Selim (1512-1520) döneminde, Tersâne-i Âmire’de gemi inşaları⁸⁵ devam ederken Osmanlı ordusu 1514’teki Çaldıran Savaşı’nı kazanmış olarak dönüş yolundaydı. Bu sırada 4 Ağustos 1515’te Galata Tersanesi’nde, büyük bir yangın meydana geldi. Gerçekleşen facia neticesinde mühimmatların konulduğu mahzende 750 kadirga halatı, 100 kadirganın ihtiyacını karşılayacak kadar yelken, 1.600

⁸³ İdris Bostan, “II. Bayezid Döneminde Osmanlı Denizciliği”, *Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi*, C.1, Ed. İdris Bostan-Salih Özbaran, Deniz Basımevi Yayıncılık, İstanbul 2009, s. 112.; Bostan, *Beylikten İmparatorluğa...*, s. 22.

⁸⁴ Nurcan Yazıcı, “Osmanlı Devleti’nde Tersane-i Âmire Mimarlığı ve Mimarları”, *Türkler ve Deniz*, (Ed. Özlem Kumrular), Kitap Yayınevi, İstanbul 2007, s. 382.; Bostan, “II. Bayezid Döneminde...”, s. 189.; İlber Ortaylı, *İmparatorluğun En Uzun Yüzyılı*, Hil Yayınları, İstanbul 1983, s. 85.

⁸⁵ Yeni Kaptanıderya Sinan Bey döneminde, 1515’ten itibaren gemi inşa faaliyetleri sırasında Sinop’ta 5 kadirga, 10 top mermisi; Bugünkü Türkeli ilçesine bağlı olan Hamamlı köyünün eski adı olan Ayandon’da 10 kadirga; Hoşalay’da 10 kadirga; Amasra’da 10 kadirga; Bartında 10 kadirga; Süzebolu’da 15 kadirga ve 20 mavna; İzmir’de çeşitli mavnalar yaptırıldı. Donanmalar için gerekli çivi, demir, zift, lenger, kadirga küreği, palamar, halat, yelken ipi ve yelken gibi çeşitli malzemeler civar bölgelerden sağlandı. Bu yeni inşalarla birlikte Osmanlı donanmasına 60 kadirga, 10 top mermisi ve yaklaşık 30 mavna olmak üzere 100 gemi kazandırıldı. Bostan, “İmparatorluk Donanmasına...”, s. 122-123.

kenevir, çok sayıda makara ve çivi kullanılamaz hale geldi. Bunun üzerine I. Selim, kadirgaları tekrar donanmaya kazandırmak için pek çok görevlendirme yaptı. Osmanlı donanmasını yakından takip eden Venedik, ihtiyacı karşılayacak kadirgaların bitirilip teslim edilmesini beklemiyordu. Ancak 1516'da 120 kadirga, 100 kalyata ve firkate⁸⁶ ve 40 top gemisinden teşkil olan donanmanın hazır olduğunu gördü.⁸⁷ XV. yüzyılda büyük yelkenli gemiler kullanan Venedik, XVI. yüzyılda kürekli gemileri tercih etmeye başladı. XVI. yüzyılın başlarında Osmanlı gemi teknolojisi, yeni bir oluşum sürecine girdi. Bu süreç, Barbaros Hayrettin Paşa'nın 1534'te Kaptan-ı Deryâlık görevine getirilmesine kadar devam etti. Barbaros Hayrettin Paşa, denizlerde kaldığı uzun yıllar boyunca İspanya kalyonlarını, Napoli kadirgalarını ve çeşitli milletlere ait büyük ticaret gemilerini ayrıntıları ile inceleyerek uzmanlaştı.⁸⁸ Gelişen ve güçlenen Osmanlı Devleti donanması, Bağdat ve Basra'nın fethi ile Basra Körfezine kadar ulaştı ve Hint Denizi'ndeki gelişmelere müdahil oldu. Osmanlı Kuvvetleri Mısır'ı alarak Hint adalarından gelen baharat yolunu kontrol altına almayı başardı. Nil boyunca hareket eden Osmanlı donanması, Kızıldeniz'den Hint Okyanusu'na doğru, Portekiz saldırılarına karşılık vererek ilerledi.⁸⁹

Kanuni Sultan Süleyman (1520-1566), Osmanlı denizciliğine daha fazla önem vererek Akdeniz ve Hint Denizi'nde olmak üzere iki önemli mücadele sahasına girdi. Sultan Süleyman, saltanatının ilk yıllarında Rodos (1522) üzerine bir sefer gerçekleştirdi. Rodos'un düşmesi ile birlikte Adalar Denizi'ndeki⁹⁰ diğer küçük adalar da Türklerin eline geçti. Bunlar: İstanköy (Kos), Leros (İleryoz), Kalimnos (Kelemez), Nisiros (İncirli), Kalsis, Limonia, Telos (İlyaki) ve Sömbeki (Simi) adalarıdır. Sultan Süleyman Rodos'u fethettikten sonra Akdeniz'de yeni bir mücadele

⁸⁶ 10-17 oturaklı olan büyük donanma gemileridir. Savaş zamanında 80-100 kadar asker bulunmaktaydı. Bostan, *Osmanlı Bahriye...*, s. 83.

⁸⁷ Bostan, "İmparatorluk Donanmasına...", s. 123.

⁸⁸ Kadirga Osmanlı donanmasının belkemiğini teşkil etse de kalyonun kullanılması daha eski dönemlere dayanmaktadır. Gerek donanmada savaş gemisi gerekse nakliyyede ticaret gemisi olarak kalyonlardan yararlanılmaktaydı. Bostan, "XVII. Yüzyılda Gemi...", s. 270.; ayrıca kadirga ve kalyonların gelişen teknoloji ve elde edilen çeşitli buluşlarla silahlandırılması ile yeniden oluşturulması hakkında daha fazla bilgi için bkz. Carlo M. Cipolla, *Yelken ve Top*, (Çev. Aslı Kayabal), Kitap Yayınevi, İstanbul 2003, s. 30-46.

⁸⁹ Paul Kennedy, *Büyük Güçlerin Yükseliş ve Çöküşleri-16. Yüzyıldan Günümüze Ekonomik Değişim ve Askeri Çatışmalar-*, (Çev. Birtane Karanakçı), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2001, s. 35.

⁹⁰ Yunanistan ile Anadolu yarımadası arasında yer alan denize içerisinde bulunan adalardan dolayı *Adalar Denizi* adı verilmiştir. Bugün bu deniz *Ege Denizi* olarak bilinmektedir. Ramazan Özey, "Adalar Denizi ve Batı Anadolu Bölgesi Hakkında", *Marmara Coğrafya Dergisi*, S. 3, C. 1, İstanbul 2001, s. 28.

başladı. Bu sırada Kuzey Afrika’da İspanyollarla mücadele eden Barbaros Hayrettin Paşa, Osmanlı denizciliğinde önemli bir yere sahip olan Preveze Deniz Savaşı’nın (1538) kazanılmasında taktikleri ile büyük rol oynadı. Barbaros Hayrettin Paşa’nın yanı sıra donanmadaki gemi türlerinin de etkisiyle Hristiyan dünyası, Akdeniz’deki hakimiyetini İslam dünyasına karşı kaybetti.⁹¹

XVI. yüzyılın ilk yarısında, Akdeniz’de hâkim devlet konumuna gelen Osmanlı donanması, kürekli ve yelkenli gemilerden oluşmaktaydı. Kürek ve yelkenle hareket eden gemilere *çektiri*, *çektirir* veya *çekdirme*,⁹² yelkenle hareket eden gemilere ise yelkenli veya kalyon denilmekteydi. Osmanlı donanması gemi çeşitlerine göre Büyük Donanma gemileri ve İnce Donanma gemileri olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Büyük Donanma gemilerini *baştarda*,⁹³ *kadırga*,⁹⁴ *mavna*⁹⁵ ve *firkate* oluştururken İnce Donanma gemilerini *karamürsel*⁹⁶ ve *palaşkermeler*⁹⁷ oluşturmaktaydı.⁹⁸

XVII. yüzyılda tersanede en fazla baştarda ve kadırga yapılarak bunları kalyata, mavna ve firkate takip etmekteydi. Osmanlı donanmasının sefer hazırlığı içinde olmadığı yıllarda da gemi yapımına devam edilerek her yıl 40 kadırganın hazır tutulması emredilmekteydi. Kalyon tarzı gemilerin kullanılabilmesi için ayrı bir eğitimin alınması gerekmekteydi. Ancak kalyonlarda vazifeli gemicilerin bu eğitimden geçemedikleri için büyük başarılar kazanılamadı. 1662 yılında bahriyede

⁹¹ Bostan, *Beylikten İmparatorluğa...*, s. 26-28.; A. De Lamartine, *Cihan Hakimiyeti-Türkiye Tarihi-*, C. 3, (Haz. M. R. Uzman), Tercüman 1001 Temel Eser, İstanbul 2008, s. 734.; Bostan, “XV ve XVI. Yüzyıllarda...”, s. 191-192.

⁹² XIX. Yüzyılda ticari nakliyyede en çok kullanılan çektiri tarzı gemiler büyüklüğüne göre 4-16 arasında mürettebat alabilmekteydi. İdris Tuna-Ahmet Emre Pirim, “Çektirme Gemisinin Tarihi ve Dönemin Ticareti Faaliyetlerindeki Rolü Üzerine Bir İnceleme”, *Türk Deniz Ticareti Sempozyumu VII. Karadeniz Limanları (29 Nisan-01 Mayıs)*, Ordu, Temmuz 2015, s. 129.

⁹³ 26-36 oturaktan oluşan bu gemilerde her küreği 5-7 kürekçi tarafından çekilir. Büyüklüklerine göre *orta baştarda*, *Paşa baştardası* ve *Hünkâr baştardası* olarak üçe ayrılır. Bostan, *Osmanlı Bahriye...*, s. 86.

⁹⁴ Kuruluş devrinden XVII. yüzyılın sonlarına kadar Osmanlı donanmasında en çok kullanılan harp gemileridir. Uzun ve ensiz olan bu gemiler su seviyesinde denecek kadar alçak olurlardı. Bostan, *Osmanlı Bahriye...*, s. 85.

⁹⁵ XV. yüzyıldan itibaren Osmanlı donanmasında kullanılan *mavna*, baştardadan daha geniş ve yüksek olarak 26 oturaklı, üç direkli ve iki katlı olarak inşa edilirdi. Bostan, *Osmanlı Bahriye...*, s. 87.

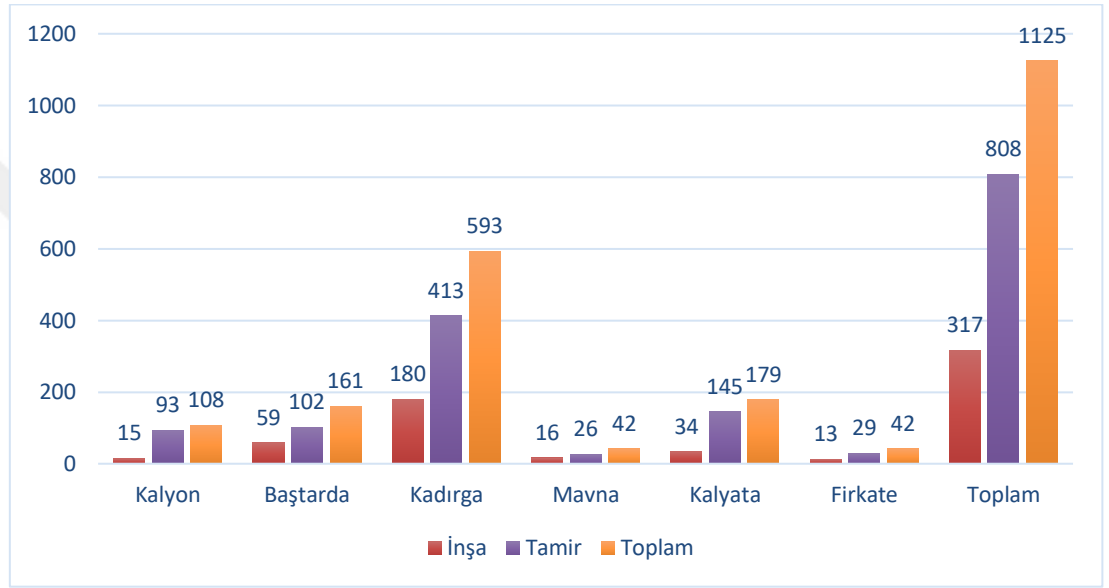
⁹⁶ Osmanlıların ilk çektiri gemisi olan bu gemi tarzı daha sonraları nakliyyede kullanılmaya başlandı. Bir buçuk direkli, sivri üçken yelkenli ve güvertesiz olan bu küçük tekneler zorunlu durumlarda zahire ve kereste naklinde Mısır’a gitmelerine ve Boğaz’dan geçişlerine izin verilmekteydi. Bostan, *Osmanlı Bahriye...*, s. 88.

⁹⁷ Hafif yelkenli filika sınıfında olan bulunurlardı. XVII. yüzyılda Tersane-i Âmiri’de tamir ve inşaları yapılmaktaydı. Bostan, *Osmanlı Bahriye...*, s. 91.

⁹⁸ İdris Bostan, “Gemi Yapımcılığı ve Osmanlı Donanmasında Gemiler”, *Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi*, C.1, Ed. İdris Bostan-Salih Özbaran, Deniz Basımevi Yayıncılık, İstanbul 2009, s. 327.

ıslahat yapmaya başlayan Fazıl Ahmet Paşa, kalyonları kaldırarak tekrar kadirgaya geçilmesini istedi. Ancak kadirgaya geçiş de Osmanlı donanması için çare olmadı ve 1682’de tekrar deniz savaşlarında kalyonların dönemi başladı. Böylece 1685-1699 yıllarında kalyon inşasına hız verildi. Ancak karada yapılan savaşlar yenilgiler alınınca bu durum Karlofça Antlaşması (1699) ile sonuçlandı.⁹⁹

Tablo 1.1.: 1610-1701 Yılları Arasında Tersâne-i Âmire’de Gemi İnşa ve Tamir Faaliyetleri¹⁰⁰



Tabloda da görüldüğü üzere XVII. yüzyılda tersanedeki tamir edilen gemilerin, gemi inşasından daha fazla olduğu görülmektedir. Gemi inşası ve onarımları dikkate alındığında kadirganın ilk sırayı aldığı görülmektedir. Bu durumun sebebinin Fazıl Ahmet Paşa’nın bahriyede yaptığı ıslahatlar olduğu söylenilebilir. 1685-1699 yıllarında kalyondan kadirgaya geçilmesi kararının, kadirgaların hem tamir hem de onarımını arttırdığı açıkça görülmektedir.

XVI. yüzyılda Osmanlı Devleti’nin, İnebahtı (1571) yenilgisi donanmayı zor bir duruma düşürdü. İnebahtı Savaşı öncesinde Türkler, Malta’yı kuşatarak

⁹⁹ Bostan, “Gemi Yapımcılığı...”, s. 325.; Bahsedilen gemi çeşitleri hakkında daha ayrıntılı bilgi için bkz. Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı...*, s. 83-90.; İ. Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti’nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1988, s. 464-473.; Yusuf Alperen Aydın, *Osmanlı Denizciliği (1700-1770)*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı (Doktora Tezi), İstanbul 2007, s. 36-118.; Bostan, “Kadirga’dan Kalyon’a XVII. Yüzyılın İkinci Yarısında Osmanlı Gemi Teknolojisi’nin Değişimi”, *Osmanlı Araştırmaları*, C. 24, S. 24, İstanbul 2004, s. 79.

¹⁰⁰ Bostan, “Gemi Yapımcılığı...”, s. 326.

Cenevizlilerin elindeki Sakız ve Venediklilerin elindeki Kıbrıs adalarını aldı. Osmanlı'nın denizlerdeki yayılmasının yeniden başlayacağı korkusuyla İspanya, Papalık, Venedik ve diğer bazı odaklar arasında Kutsal Birlik'in imzalanması sonucu Osmanlı Devleti ağır bir yenilgiye uğratıldı. İnebahtı Savaşı'ndan sonra Akdeniz'de büyük ordu ya da donanma savaşları görülmeyerek resmi veya gayri resmi korsanlık işi ve küçük çaplı düzensiz çatışmalar dönemi başladı. Büyük kayıplar veren Osmanlı donanması ise özellikle Gelibolu ile İstanbul tersanelerinde yeniden gemi inşa ve tamir faaliyetleri sayesinde daha muazzam bir donanma teşkil edildi.¹⁰¹

XVII. yüzyılın sonlarında kadirga tarzı gemilerin yapımına ara verildiği ve yerine kalyon inşasına hız verildiği görülmektedir. Dolayısıyla kalyon yapımının sayısının giderek attığı ve geliştiği XVII. yüzyıl sonlarında, diğer kurumlarda başlayan ıslahatlara paralel olarak Mezemorta Hüseyin Paşa'da¹⁰² donanmaya bir düzen vermek istedi. Hazırladığı 1701 tarihli Bahriye Kanunnamesi ile donanmada kalyon sayısı en az 40 olarak belirledi. Aynı zamanda donanma personelinin terfileri, tecrübe ve liyakat önem verilmesi gibi işler kanun haline getirilerek emeklilik meseleleri de bir düzene bağlandı.¹⁰³

Gemi inşa teknikleri bakımından dönemin şartlarına uygun olarak geminin modelinden kaynaklanan farklılıklar sebebiyle daha fazla kereste çeşidi gerekliydi. Ortaya çıkan ihtiyaçtan dolayı devletin yeni orman kaynaklarına ulaşması gerektiriyordu. Kalyonların uzun ve yüksek olması kadirgalardan daha fazla kereste ihtiyacını ortaya çıkardı. Fransız diplomat Baron Boislecomte¹⁰⁴ 4 Aralık 1833

¹⁰¹ Bu yüzyılda gemi yapım faaliyetlerine katılan diğer tersaneler ise; Varna, Burgaz, İnada (İğneada), Vize, Ahyolu (bugünkü adı Pomorie-Bulgaristan), Süzebolu Midye, Kefken, Silistre, Samsun, Sinop, Biga, İzmit, Gemlik Yalova, Rodos, Antalya tersaneleridir. Mesela Sinop'ta yapılması emredilen 19 kadirga, 3 baştarde ve 1 at gemisi için Samsun'dan kereste, Trabzon ve Batum taraflarından gemi yapan ustalar ve kalafatçılar getirildi. Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti'nin ...*, s. 445-446.; Giovanni Ricci, "Türkler ve Deniz: İtalya'dan Bir Bakış 15.-18. Yüzyıl", *Türkler ve Deniz*, (Ed. Özlem Kumrular), Kitap Yayınevi, İstanbul 2007, s. 167.

¹⁰² Nereli olduğu hakkında kesin bilgi olmamakla birlikte Moritanyalı olduğu ileri sürülmektedir. Ancak daha çok Mayorkalı olduğu söylenir. Gençliğinde Garp ocaklarına mensup bir denizci olarak İspanyollarla yapılan bir savaşta aldığı yaradan dolayı öldüğü sanıldığından kendisine İtalyancada *yarı ölü* anlamına gelen "mezamorta" adı verildi. 17 yıllık bir esaret hayatından fidye ile kurtarıldıktan sonra Cezayirli denizcilerle birlikte Akdeniz'de faaliyet göstermeye başladı. Cengiz Orhonlu, "Mezemorta Hüseyin Paşa", *MEB İslam Ansiklopedisi*, C. 8, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul 1979, s. 204.

¹⁰³ Bostan, "XVII. Yüzyılda Gemi...", s. 278.; İdris Bostan, "Mezemorta Hüseyin Paşa ve 1701 Tarihli Bahriye Kanunnamesi", *Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi*, C.1, Ed. İdris Bostan-Salih Özbaran, Deniz Basımevi Yayıncılık, İstanbul 2009, s. 281, 291.

¹⁰⁴ Fransız diplomat olan Baron Boislecomte, Fransız hükümeti tarafından İskenderiye, 1833'de Suriye ve Lübnan'a gönderildi. Ardından İstanbul'a gönderilen Baron, burada İmparatorluğun yıkılmasından sonra Fransa'nın gelişmelere vakıf olmasını amaçlıyordu. Yalçınkaya, "Fransız Diplomat...", s. 287.

Osmanlı İmparatorluğunun Deniz Gücü ve Bunun Kaynakları adlı raporunda, Osmanlı donanması için inşa edilen gemilere de kullanılan meşe ve gürgen ağaçlarının Eflak, Boğdan ve Balkanlardan Karadeniz limanlarına taşındığını belirtmektedir. Britanya'dan gelenler ise Marmara Denizi, Torosların güney yamaçlarında gönderilen kereste ve ağaçlar ise Akdeniz ve Çanakkale'den Boğazı kullanılarak ulaştırılmaktaydı. Moldova, Kazdağı, Kale-i Sultaniye (Çanakkale) ve Sinop'tan zift ile katran tedarik edilirken Moldova, Sırbistan, Makedonya, Ermenistan, Halep Eyaleti ile Karadeniz bölgesinden bol miktarda kenevir sağlanmaktaydı. Tokat'tan bakır ve Rumeli'den de İstanbul'a demir gönderiliyordu. Balkanlardaki demir madenlerine Türkler tarafından yeterince önem verilmediğini ve aynı şekilde Trakya'daki kömür madenlerinin de İstanbul'a çok yakın olmasına rağmen ihmal edildiğini belirtmektedir. Boisecomte, raporunun son kısmında İstanbul Tersanesi'nden ayrı olarak Bodrum, Rodos, Midilli, Sakız, İzmit, Kazdağı, Sinop ve Selanik'te de gemi yapım şantiyelerini bulunduğunu bildirmektedir.¹⁰⁵

XVIII. yüzyılın sonlarından itibaren Batı'nın teknolojik üstünlüğü denizciliği de olumsuz yönde etkiledi. Eğitim sisteminin, denizciliği geliştirmek adına çoğu kez yeniden düzenlenmesine rağmen yapılan yeniliklerde süreklilik sağlanamadı. Belirli kurallar içinde ilerleyen Avrupa ülkeleri, denizcilik alanında tam anlamı ile küresel bir güç olmayı başardı. Osmanlı deniz gücü, İnebahtı Savaşı'ndan (1571) sonra düşüş yaşayarak güçlü atışlar yapan büyük yelkenli gemilere karşı etkisiz kadırgalar ile kaldı. Ayrıca Osmanlı Devleti, donanmanın bakımı ve mali desteği açısından güçlük çektiği için toplanan olağanüstü vergiler de ülkede geniş çapta huzursuzluk yarattı.¹⁰⁶

1.2. OSMANLI DEVLETİ'NİN KARADENİZ TİCARETİ

Karadeniz, tarihin en erken dönemlerinden beri ticari faaliyetlerin merkezi olduğu için birçok ülke tarafından kontrol altına alınmaya çalışılan bir iç deniz konumundaydı.¹⁰⁷ Ayrıca İpek Yolu'nun bir yan kolu olan Tebriz, Erzurum, Trabzon

¹⁰⁵ Bostan, "XVII. Yüzyılda Gemi...", s. 278.; Mehmet Alaaddin Yalçınkaya, "Fransız Diplomat Boisecomte'un Osmanlı Deniz Gücüne Dair Tespitleri (1833)", *VIII. Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu, Marmara Üniversitesi İktisat Fakültesi İktisat Bölümü İktisat Tarihi Anabilim Dalı ve TİTAP (Türkiye İktisat Tarihi Araştırmaları Platformu) 27-28 Mayıs*, İstanbul 2016, s. 289.

¹⁰⁶ Özdemir, "Tarihte Türk Denizcilik...", s. 428.; İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu*, s. 49.

¹⁰⁷ Eskiçağ'da "Pontus Eukseinos, Mare Maius, Mare Ponticum, Mare Sarmaticum" gibi adlarla anılan deniz, XII. yüzyılda Türk egemenliğinden sonra "Karadeniz" adını almıştır. Yasemin Nemlioğlu Koca, "18.

güzergâhının üzerinde bulunması Karadeniz ticaretini, Doğu Anadolu'ya, Kafkasya'ya, İran'a ve hatta Uzakdoğu'ya ulaşmasına imkân sağlıyordu. Ayrıca Karadeniz'in, batıya uzanan ticaret yolunu İstanbul üzerinden Avrupa'ya bağlamaktaydı. Dolayısıyla dünya ticaret yolları arasında Karadeniz, önemli bir konuma sahipti. Ne var ki bölgenin deniz ticareti açısından öneminin yanı sıra dezavantajları da bulunmaktaydı. Karadeniz limanlarının kuzey rüzgarlarına açık olması zaman zaman deniz ulaşımını ve ticaretini etkilemekteydi. Ayrıca Karadeniz'in Güney sahillerinin, hemen gerisinden başlayan ve kıyıya paralel uzanan dik dağlar bölgede dar liman oluşumlarına neden olmaktaydı. Sinop Limanı dışında doğal bir limanı olmayan Karadeniz coğrafyası, Antik dönemlerden beri kolonilerin kurulması açısından da tercih edilen bir bölge oldu. Nitekim bu bölgede MÖ VIII. yüzyıl ortalarında Sinope (Sinop) ve Trapezos (Trabzon) gibi koloni şehirleri ortaya çıktı. Koloniler dönemine geçilmesi ile birlikte Karadeniz'de büyük ticaret ağları oluşturulup tahıl, maden, balık, kereste ve özellikle köle ticareti yapıldı.¹⁰⁸

XII. yüzyılda Anadolu, sadece Avrupa'yı doğuya bağlamakla kalmayarak Karadeniz limanları vasıtasıyla Doğu Avrupa, Altınordu Devleti ile Arap ülkeleri arasında Kuzey-Güney ticaretine merkez olma görevini üstlenmekteydi. Güney'in çeşitli kumaşları, baharat ve şekeri ile Kuzey limanlardan gelen kürk ve kölelerin bir kısmı Anadolu'da değiş tokuş edilmekteydi. İtalyanların Karadeniz limanlarına taşıdığı ürünler Müslüman tacirler aracılığı ile karayolundan Antalya, Konya ve Sivas'a ya da Halep'ten Kayseri-Sivas- Sinop ve Samsun'a taşımaktaydı.¹⁰⁹ XIII. yüzyılda Karadeniz'in güney kıyılarında hakimiyet sağlayan Anadolu Selçuklu Devleti, Karadeniz ticaretinden faydalanmak üzere İtalyan tacirleri bölge ticaretine teşvik edip, onları kontrol altında tutmaya yönelik bir strateji uyguladı. XIII. yüzyılın ikinci yarısına gelindiğinde Karadeniz ticaret hacmi gelişerek dünya ticaretinde önemli bir konuma geldi. 1261 yılında İstanbul'u Latinlerden almak için Bizans, Cenevizliler ile ittifak kurarak Nif-Kemalpaşa Antlaşması'nı imzaladı. Bu sayede

Yüzyılda Karadeniz'de Rus Deniz Ticareti ve Osmanlı Devleti'ne Etkileri", *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, S. 23, 2017, s. 84.

¹⁰⁸ Yunus Emre Aydın, "19. Yüzyılda Doğu Karadeniz'in Küçük Limanlarındaki ve İskelelerindeki Ticari Faaliyetleri", *VIII. Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu 27-28 Mayıs*, İstanbul 2016, s. 33.; Ayrıca Karadeniz'de en eski Grek yerleşmeleri hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Ömer Çapar, "Karadeniz'de En Önemli Grek Yerleşmeleri", *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Tarih Bölümü Tarih Araştırmaları Dergisi*, S. 26, C. 15, 1991.

¹⁰⁹ İncalcık, *Osmanlı İmparatorluğu Klasik ...*, s. 127.

Cenevizliler Karadeniz’de söz sahibi olmaya başladı. Kuzeyde Kefe, Anadolu’da Amasra’yı merkez seçen Cenevizliler, Sinop, Samsun, Fatsa ve Trabzon’da koloniler kurdu. Ancak bu güç savaşında yalnız olmayan Cenevizlileri bir diğer İtalyan devleti olan Venedikliler takip etti. Osmanlı ekonomisinde ciddi bir yeri olan Karadeniz ticareti, uzun süre dış devletlere kapalı olarak faaliyetlerini sürdürdü. İstanbul’un fethi ile Boğazlar ticaretine sıkı bir denetim getirilerek ve buğday, tuz, yağ, balık gibi maddelerin İtalya’ya ihracı yasaklandı. II. Mehmed, İstanbul’u aldıktan sonra Güney Karadeniz kıyılarındaki fetih hareketlerine hız vererek Ceneviz kolonisi olan Amasra (1460) ardından İsfendiyar oğlu İsmail Bey hakimiyetinde olan Sinop şehrini (1461) ele geçirdi.¹¹⁰

Trabzon’un fethi (1461) ile şehir Türk-Müslüman nüfusun iskânına açılarak yeni bir idari yapıya kavuşturuldu. Bu sayede Trabzon, Karadeniz’in kuzeyindeki topraklara, Kafkasya’ya, Doğu Anadolu ve İran’a ulaşmak için önemli bir üs haline getirildi. Karadeniz’in Anadolu kıyılarındaki fetihleri tamamlandıktan sonra Fatih, Karadeniz’deki yabancı ticaretini bitirmek amacıyla Ceneviz kolonilerine son vermeyi amaçladı. Osmanlı donanması Rumeli kıyılarında bulunan diğer ticaret üstlerini ele geçirmek maksadıyla Karadeniz’e gönderildi. Gedik Ahmet Paşa önderliğinde yaklaşık 300 parçadan oluşan güçlü bir donanma, başta Kefe olmak üzere diğer limanları Cenevizlilerin elinden aldı (1475). Kefe’den sonra Kerç Boğazı geçilerek, Azak Denizi’ne ulaşan Osmanlı donanması Menkup Kalesi’ni ele geçirdi. Böylece Kırım Hanlığı Osmanlı hakimiyetine girdi. II. Bayezid (1481-1512) döneminde Karadeniz’in en önemli limanları olan Kili ve Akkırman’ın alınmasından sonra da artık Karadeniz ticaretinin hem Kuzey hem Güney’deki bütün çıkış noktaları Osmanlı Devleti’nin denetimine geçti. Karadeniz’de her bölgeden gelen tacirler, zengin ticari ürünleri ile kazançlı bir ticaret hacmi oluşturmaktaydı. Kırım, Kafkaslar ve Rusya’dan getirilen köle, kürk, deri, kurutulmuş balık ve havyar ticareti Kefe ve Azak limanlarından yapılmaktaydı. Güneyde, Anadolu kıyılarına doğrudan ulaşan doğu-batı ve batı-doğu yönlerinde ilerleyen başka bir ticaret ağıda bulunmaktaydı. Trabzon, Giresun, Samsun ve Sinop gibi limanlardan İstanbul’a doğrudan ticari ürünler gelmekteydi. Bu ürünler arasında Trabzon’a getirilen madenler, kumaş, kürk,

¹¹⁰ Yunus Emre Aydın, “19. Yüzyılda Doğu Karadeniz’in Küçük Limanlarındaki ve İskelelerindeki Ticari Faaliyetleri”, *VIII. Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu 27-28 Mayıs*, İstanbul 2016, s. 34-35.

şap veya İran ile Uzak Doğu'dan getirilen lüks eşya, baharat gibi mallar da yer almaktaydı. Ayrıca Şam, Mekke ve Cidde'den kuzeye doğru karayoluyla getirilen ürünler mevcuttu. Bu mallar Suriye ve Anadolu üzerinden Karadeniz kıyısına getirilmekteydi.¹¹¹

Kefe, Kili ve Akkirman, Kuzey Karadeniz'in 1484 yılında en önemli üç limanı durumundaydı. Osmanlı, bu limanları tamamen kendi kontrolü altında bulunduruyordu. Hızlıca büyüyen bu limanlar, Karadeniz ticaretinde ürünlerin getirilip depolanarak korunduğu önemli merkezler durumuna geldi. 1495-1504 yıllarında büyük ticaret gemileri, İstanbul'dan başlayıp Sinop-Kefe-Akkirman ve Kili'ye uğrayarak tekrar İstanbul'a dönüyordu. Kefe, Akkirman ve Kili ile Trabzon, Sinop, Samsun ve İstanbul limanları arasındaki ticaret gemilerinde çalışan kaptanların çoğu Rum ve Türk olmak üzere Osmanlı tabiiyetinde bulunan tacirlerden oluşmaktaydı. İstanbul'dan başlayarak bu limanları dolaşan ticaret gemileri; kuru üzüm, incir, fındık, ceviz, pamuk, pirinç ve şarap gibi Ege ürünlerini Kili'ye taşımaktaydı. Dönüşte ise limanından fıçılar ile Morina ve Mersin balığı salamurası getiriliyordu. Kili ve Akkirman limanları vasıtasıyla önemli miktarlarda Morina balığı, tuz ve hayvani yağ ihraç edilmekteydi. Ayrıca Kili'de kuzeyde ele geçirilen köleler için de transit bir liman olma özelliği taşımaktaydı. Bir taraftan da Trabzon üzerinden Kili'ye şarap ihraç edilmekteydi. Galata-Samsun ve Sinop'ta oldukça revaçta olan kaliteli Monemvasia şarabı, Kili'den ithal edilmekteydi. Bu dönem içerisinde Kuzey Bozkır kuşağının temel ihraç ürünleri; buğday, et, balık, deri ve postlar, atlar ve köleler, Küçük Asya ve Ege'den ithal edilen kuruyemişler, şarap ve pamuklu dokumalar ile sınırlı kaldı.¹¹²

1490 yılında İstanbul, Galata, Trabzon, Azak, Sinop ve İzmit'ten Kefe'ye ayda 75 ticaret gemisi uğradı. Bu gemilerin kaptanları Rum, İtalyan, Rus ve Müslümanlardan oluşmaktaydı. Gemilerde bulunan 157 tacirin 130'u Müslüman, 16'sı Rum, 4'ü İtalyan, 3'ü Yahudi, 2'si Ermeni, 1'i Boğdanlı ve 1'i de Rus tacirdi.

¹¹¹ Bostan, "Fatih Sultan Mehmed...", s. 91-92.; Aydın, "19. Yüzyılda Doğu...", s. 35.; Kate Fleet, "Osmanlı Devleti'nin Erken Döneminde Doğu Akdeniz ve Karadeniz'de Denizcilik Faaliyetleri", Çev. Sedat İşçi, *Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi*, C.1, Ed. İdris Bostan-Salih Özbaran, Deniz Basımevi Yayıncılık, İstanbul 2009, s. 64.

¹¹² İncalcık-Quataert, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik...*, s. 349-351.

Ticaret gemileri çok büyük olmamakla birlikte ortalama üç-beş tacirin malını taşıyabilecek kapasiteye sahipti.¹¹³

XV. ve XVI. yüzyıllarda Rusya ile ticari ilişkiler kuran Osmanlı Devleti'nin pazarında, başlıca Rus ihraç malları olarak kürk ve demir eşyaları ile Rus keteni, deniz ayısı dişi, cıva bulunmaktaydı. Kuzey-Güney ticaretinde Akkerman-Kili limanları, Kefe ile aynı malları alıp satan transit limanlar konumundaydı. Anadolu'dan ithal edilen su bardağı, pamuk ipliğinden ipek, kadın giysileri ve terliklerine kadar 120 değişik eşya bu limanlardan gönderilmekteydi. Tacirler, balmumu, bal, tereyağı, don yağı en çok da deri ticareti yapmaktaydı. XV. ve XVI. yüzyıllarda büyük miktarda ipek, pamuk, kenevir, mamul kumaşlar; Anadolu'dan Kefe, Kili ve Akkerman gibi Kuzey Karadeniz limanlarına ihraç edilmekteydi. İstanbul'a tarım ve hayvancılık ürünlerinin ithali ticaretin büyük bir boyutunu oluşturuyordu. Anadolu imalat ürünlerinin, böyle büyük bir pazara kavuşması Anadolu'da dokuma sanayinin gösterdiği gelişme ile doğru orantılıydı. Batı ve Rus imalatının Türk ile Hint dokumalarına rakip çıkmasından önce Küçük Asya, Osmanlı Devleti'nin bünyesinde sanayileşmiş bir bölge durumundaydı.¹¹⁴ Kefe'de aynı zamanda, Anadolu tacirlerinin getirdiği kumaşlar ile kölelerin takas edildiği de bilinmektedir. Devletin, bu esir ticaretinden XVI. yüzyılın ortalarında yılda 100.000 altın dukalık gelir elde etmesi, köle pazarının ne kadar büyük olduğunun göstergesidir. Esir başına verilen vergi miktarı 4 altın dukaydı. Esirlerin çoğu İstanbul'a bir miktarı da Sinop ve İnebolu'ya gönderilirdi. Karadeniz limanlarında yapılan ve önemli bir gelire sahip olan köle ticaretini Osmanlılardan önce Cenevizliler yürütmekteydi.¹¹⁵

Osmanlı Devleti, merkez teşkilatına bağlı olarak Amasra, Sinop, Samsun, Trabzon, Kefe, Kili ve Akkerman gibi büyük limanlar ve diğer küçük limanlardan bir nakliye ağı oluşturdu. Tamamen Osmanlı Devleti'nin kontrolü altında olan bu ticaret ağı, işlerin kolay bir şekilde yürütülebilmesi için özel kanunnamelere tabi durumdaydı. Güzergâh üzerinde bulunan tüm limanlar, sürekli olarak birbirleri ile

¹¹³ İnalçık-Quataert, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik...*, s. 230-231.

¹¹⁴ Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi, C. I (1300-1600)*, Ed. Halil İnalçık-Donald Quataert, (Çev. Halil Berktaş), İstanbul 2000, s. 349.; İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu...*, s. 137-138.

¹¹⁵ İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu Klasik ...*, s. 137.

irtibat halindeydiler.¹¹⁶ 1520 yıllarında Braila/İbrail (Romanya), Tuna boyları ile Karadeniz arasındaki başlıca ticaret limanı olarak ortaya çıktı. Bu tarihlerde Trabzon, Sinop, Samsun, İstanbul ve Avrupa'dan, yılda 70-80 gemi bu limana uğrayarak ipekliler, Sof kumaşlar, incir, limon gibi mallar götürülmekteydi. İbrail Limanı'ndan dönen tüccar, Bolu ve Vidin gibi Tuna iskelelerinden gelen tahıl İstanbul'a taşımaktaydı. XVII. yüzyılın başlarında Karadeniz tacirlerinden, İsakçı, Azak ve Burgaz limanlarından 17.000 ton tahıl ve unu 56 gemi sahibine ihale ederek İstanbul'a taşıttı.¹¹⁷

XVII. yüzyılda 80.000 nüfuslu Kefe, Karadeniz'in en önemli limanıydı. Kefe Limanı, yılda 100-150 gemisi ile İstanbul'a balık ve tahıl gönderiyordu. Zamanla Kefe'deki tacirler başta olmak üzere Osmanlı uyruklu, Ermeni, Yahudi, Rum ve Türklerden oluşan tacirler, Karadeniz limanlarındaki ticareti İtalyanların elinden almaya başladı. Evliya Çelebi'ye göre, Karadeniz'de Türkler ve Rumlardan 2.000 kadar kişinin ticaret yaptığını belirtmektedir. XVII. yüzyılın sonlarında Osmanlı topraklarına gelen Fransız gezgin Jean Chardin, Karadeniz'de 1.500 geminin ticaret yaptığını bahsetmektedir.¹¹⁸ XVII. yüzyılda her yıl İstanbul rıhtımına gelen 2.000 geminin içerisindeki ticari ürünler arasında, Karadeniz'in kuzey bölgelerinden gelen canlı hayvan, hububat, sade yağ, bal, balık ve deri bulunmaktaydı. Ancak XVIII. yüzyılda Rusya hem ekonomik hem de ticari yönden güçlenmek için deniz gücü oluşturunca Karadeniz'e olan baskısını da artırdı. Rusya'nın baskıları sonucunda imzalanan 1739 tarihli Belgrad Anlaşması ile Rus tacirler, Osmanlı gemilerini kullanarak kendi mallarını satma hakkını elde etti.¹¹⁹ Rusya ile 1774 Küçük Kaynarca Antlaşması'nın¹²⁰ imzalanması, savaştan dolayı akamete uğrayan Karadeniz ticaretini yeniden canlanmaya başlandı. Küçük Kaynarca Antlaşması ile acele olarak hazırlanan ticarete dair konular Aynalıkavak Tenkihnamesi ile daha ayrıntılı şekilde belirlenerek, Rus tacirlerin hangi şartlarda ticaret yapacakları belirlendi. Antlaşma imzalandıktan

¹¹⁶ Yücel Öztürk, "XIII. ve XVII. Yüzyıllarda Karadeniz Ticareti", *Türk Dünyası Araştırmaları*, S. 97, Ağustos 1995, s. 127.

¹¹⁷ İnalçık-Quataert, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik...*, s. 230-235.

¹¹⁸ Yasemin Nemlioğlu Koca, "18. Yüzyılda Karadeniz'de Rus Deniz Ticareti ve Osmanlı Devleti'ne Etkileri", *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, S. 23, 2017, s. 86.

¹¹⁹ Yasemin Nemlioğlu Koca, "19. Yüzyılda Trabzon Limanı: Seferler, Tüccarlar, Mallar", *Ordu Üniversitesi Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi*, S. 12, Temmuz 2015, s. 443.

¹²⁰ Rusya ile yapılan antlaşmanın içeriği için ayrıntılı bilgi bkz. Osman Köse, *1774 Küçük Kaynarca Antlaşması*, 1. Baskı, TTK, Ankara 2006, s. 114.

sonra Karadeniz’de Rus ticaret gemilerinde hızlı bir artış görüldü. Bu gemilerin taşıdıkları maddeler arasında badem, şeker ve şekerleme, ham sirke, zeytin, balık, erik, portakal ve kabuğu, anason ve şarap, eşya çeşitleri arasında ise çivid, ipek kumaş, kirpas, at takımı, oda takımı, boya, mazı, demir tarak, kâğıt ve çini evani bulunmaktaydı.¹²¹

Sukhumi Limanı yakınlarındaki Abazalarla yapılan ticarete, köle alım ve satımı önemli bir yere sahipti. Özellikle XVII. yüzyılda yapılan ticaret büyük ölçüde kaçakçılığa dayanmaktaydı. Yazılı kültürleri ve belli ticari kuralları almayan Abazalar, her ne kadar ilan etmeseler de liman köylerine düzenledikleri saldırılarla Osmanlıya karşı sürekli bir savaş durumundaydılar. Özellikle meşin, tuz, tüfek gibi malları talep eden bu halk ile silah kaçakçılığı çok revaçtaydı. Diğer taraftan XVII. yüzyılın ortalarına gelindiğinde gevşeyen ticari yasaklardan dolayı silah kaçakçılığı önüne geçilemeyecek bir hal aldı. Çünkü gemiciler malları Kırım ya da Kefe’ye götürdüklerini söyleyip yasadışı ticarete devam ediyorlardı. Bu durumun yanı sıra esir ve köle ticaretinin de sıkça Sinop ve Samsun limanlarından yapıldığı görülmektedir.¹²²

Osmanlı Devleti’nin bölgedeki hakimiyeti ise XVIII. yüzyıla kadar devam ederken daha sonra Rusya ile yapılan Küçük Kaynarca Antlaşması sonucunda Karadeniz ticaretindeki egemenliğini kaybetti. Bu antlaşma neticesinde, Rus ve Avrupa tüccar gemileri ticarete başlayıp bölge ticaretini uluslararası seviyelere çıkardı.¹²³ Bu sayede XVIII. yüzyıl sonları ile XIX. yüzyıla kadar Anadolu’nun pamuklu dokumaları, Tokat’ın basmaları, Amasya ve Kastamonu’nun boğası¹²⁴, çok miktarda kaba pamuklular kuzey ve batı Kafkasya’dan, Balkanlarda Dobruca’ya kadar bütün bozkır kuşağını ve Kırım’ı içine alan büyük bir pazarı beslemekteydi. İstanbul’dan Kili’ye giden gemiler; kuru üzüm, incir, fındık, ceviz, pamuk, pirinç ve

¹²¹ İdris Bostan, “Rusya’nın Karadeniz’de Ticarete Başlaması ve Osmanlı İmparatorluğu (1700-1787)”, *Belleten*, C. LIX, S. 225, 1995, s. 366-368-370.

¹²² Suraiya Faroqhi, *Osmanlı’da Kentler ve Kentliler-Kent Mekânında Ticaret Zanaat ve Gıda Üretimi 1550-1650-*, (Çev. Neyyir Kalaycıoğlu), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2000, s. 108-111.

¹²³ Ensar Köse, “18. Yüzyılın İlk Yarısında İçel ve Antalya Sahillerinde Ticaret”, *Cedrus*, S. 1, 2013, s. 301.

¹²⁴ En basit dokuma tekniği olan *bez ayak*’la dokunmuş pamuklu kumaştır. Kaftan astarlığında, muşamba yapımında, minder ve yastık yapımında baskı ile desen eklenerek yapılır. Kevser Gürcan Yardımcı, “Osmanlı Dönemi Dokuma Sanatı Ürünlerinden Örnekler”, *International Journal of Cultural and Social Studies*, C. 2, Özel Sayı 1, Ağustos 2016, s. 226.

şarap gibi Ege ürünleri taşımaktaydı. Dönüşte ise Kili'den fıçı ile Morina ve Mersin balığı salamura getirilirken Akkerman'dan ise çok sayıda koyun ve sığır gönderilmekteydi. Ayrıca Kili, kuzeyde ele geçirilen köleler için de başlıca ticaret merkezi haline geldi.¹²⁵ Gerçekleştirilen bu ticari faaliyetler artık Karadeniz ticaretinin tüm dünya devletlerine açık olduğunun göstergesidir.

Kuzey Karadeniz limanları, İstanbul ve Ege Bölgesi'nin ihtiyacı olan buğday, balık, yağ ve tuz gibi temel gıda maddelerinin teminini sağlamaktaydı. Güneyin çeşitli kumaşları ile baharat ve şekeri kuzeyin kürk ve köleleriyle Anadolu'da değişik tokuş edilirdi. Venedik ve Cenevizli tüccarın deniz yoluyla getirdiği malları, Müslüman tüccar karayoluyla Antalya'dan Konya ve Sivas'a, ya da Halep üzerinden Kayseri, Sivas, Sinop ve Samsun'a taşırdı. Bu tacirlerden 8'i Rum, 7'si İtalyan, 1'i Rus geri kalanı Müslümandı. Bu ürünlerin çoğu İstanbul, Bursa, Trabzon, Sinop, Kastamonu, Amasya gibi Güney Karadeniz kentlerinden ve Ankara, Sivrihisar, Beyşehir, Uşak ve Gördes gibi Orta Anadolu merkezlerinden gelmekteydi. İstanbul üzerinden Kırım Limanı'na Avrupa menşeli kumaşlar, Bursa ipekleri, Hindistan baharat ve boyaları ve Batı Anadolu'nun pamukları götürülmekteydi. Sinop Limanı'nı kullanan Kastamonu yöresi ise pirinç, demir, pamuk, kumaş ve sof kumaş¹²⁶ ihraç etmekteydi. Tosya kenti, önemli bir sof üretim merkezi olarak ipek, kına ve öteki boyalarla birlikte Hint ile Arap malları içinde transit merkez konumundaydı. Sırma işlemeli kumaşlar, kadifeler ve Amasya da dokunan değerli ipekli kumaşlar Kefe'ye Sinop Limanı'ndan yollanırdı.¹²⁷

Osmanlı tacirleri, ham sirke, limon suyu, kuruyemiş, kurutulmuş ya da kurutulmamış meyveler ve ihracı yasak olmayan ürünleri Rusya'ya götürüp burada satmaktaydı. Buraya getirilen ürünler eğer Osmanlı tacirlerinin kendine ait ürünleri ise orada bizzat satılmakta eğer Rus tacirlerinin satması için getirilen ürünlerse limanda boşaltılmaktaydı. Boşaltılan gemi, tekrardan Rusya mahsulleri ile doldurularak İstanbul'a geri dönüyordu. Bu ürünler içinde daha çok demir ve yağ gibi farklı ürünlerde bulunmaktaydı. Rahat bir şekilde yapılan bu ticarete Rus tacirlerin, 1782 Ticaret Anlaşması ile elde ettikleri serbestliği kullandıkları açıkça

¹²⁵ İncalcık, *Osmanlı İmparatorluğu...*, s. 350.

¹²⁶ Ankara geçisinden elde edilen tiftikten dokunan bir çeşit kumaş.

¹²⁷ İncalcık, *Osmanlı İmparatorluğu...*, s. 127, 135-136.

görülmektedir.¹²⁸ Karadeniz limanları üzerinden ticaret yapılması bazı özel durumlarda ve izinlerin dışında pek mümkün değildi. Karadeniz'den hububat ve başka gıda maddeleri belli dönemlerde ve Osmanlı Devleti'nin belirlediği tarihlerde ancak yabancı devletlere ihraç ediliyordu. Olağanüstü kıtlık durumlarında temel gıda maddeleri ve ihtiyaçlar Osmanlı Devleti'nden temin edilmekte bu da padişahın özel iznine bağlıydı. Türk-Tatar halkları tarafından Kefe yoluyla güneye büyükbaş hayvan, koyun, at, koşum takımı, ünlü Tatar yay ve okları ile Kazan'dan Maroken deri¹²⁹ gönderilirdi.¹³⁰

XVIII. yüzyılda batının sürekli değişen ticari, ekonomik ve teknolojik hamleleri karşısında yetersiz kalan Osmanlı Devleti'nin ticareti ve ekonomisi durağan kaldı. Sanayi Devrimi ile büyük bir yükselişe geçen İngiltere, önemli bir ekonomik ve siyasal güce ulaştı. Bununla birlikte dünyanın en iyi üreticisi, ihracat ve ithalatçısı, tek yatırımcısı olan İngiltere, rakipsiz bir taşıyıcı durumuna da geldi. 1827'den 1850'ye kadar Osmanlı Devleti'nin, İngiltere'den %400'den fazla ürün aldığı görülmektedir. Buna karşı Osmanlı Devleti'nin, İngiliz ihracatındaki payı ancak %1,9'dan %4,9'a yükseldi. Sanayi Devrimi, önce İngiltere'yi daha sonra diğer Avrupa devletlerini kitlesel ve ucuz üreticiler durumuna getirdi. Sanayi açısından gelişen ülkeler, hammadde ve gıda ihtiyaçlarını karşılamak için uğraşırken diğer taraftan pazar arayışına girdiler. Dolayısıyla dünya ticaret hacminde o güne kadar görülmemiş bir gelişme yaşandı. Dünya ticaretinde ve teknolojisinde bu tarz gelişmeler, Osmanlı Devleti'ni de hem ekonomik hem de taşımacılık açısından etkiledi.¹³¹

1774'te Rusya, 1784'te Avusturya, 1799'da İngiltere, 1802'de Fransa ve 1806'da Prusya Karadeniz, Tuna ve Boğazlarda ticaret yapma serbestliği kazanırken, Karadeniz yavaş yavaş Avrupa'nın ticaretine ve denizciliğine açılmaya başladı. Osmanlı Devleti, önceden hâkim olduğu Karadeniz ticaretini artık yabancı denizciler ile paylaşmak zorunda kaldı. XIX. yüzyıla gelindiğinde buharlı gemilerin deniz

¹²⁸ Murat Fidan, "1797-1800 Tarihlerinde Osmanlı-Rusya Arasında Karadeniz Üzerinden Gerçekleşen İhracat ve İthalat (87/5 Numaralı Rusya Ahkam Defterine Göre)", *Tarih Araştırmaları Dergisi*, C. 28, S. 45, 2009, s. 67, 73.

¹²⁹ Kullanılmaya hazır hale getirilmiş keçi derisi.

¹³⁰ Mikail Acıpınar, "Ahidnameler Çerçevesinde Karadeniz'de Ticaret ve Yabancı Tüccarların Durumu (XV-XVII. Yüzyıllar)", *Türk Deniz Ticareti Sempozyumu VII. Karadeniz Limanları 29 Nisan-1 Mayıs 2015*, Ordu 2015, s. 328.

¹³¹ İlhan Ekici, "19. Yüzyılda Osmanlı Deniz Ticaretinde Değişim ve Tepkiler", *Tarih İncelemeleri Dergisi*, C. 21, S. 2, Aralık 2006, s. 36-41.

ticaretine hâkim olmasıyla Avrupa buharlı gemileri, Sinop, Samsun, Ordu, Giresun ve Trabzon gibi limanlarda iktisadi olarak yayılmaya başladı. Karadeniz ticaretinde İstanbul, Sinop, Samsun, Trabzon hattında olan Buharlı gemiler yetersiz kalmaya başladı.¹³² 1802 yılında Karadeniz’de görevlendirilen *Bahr-i Amik* ve *Tiz-i Hareket Firkateynleri* de Sinop’tan kereste, Samsun’dan ise bakır ve ham demir taşımaktaydılar.¹³³

1.2.1. Tanzimat Dönemi’nde Karadeniz Ticareti

XIX. yüzyılda sanayileşmede gerçekleşen ilerlemeler, Karadeniz ticaretinde de kendisini göstermeye başladı. Osmanlı Devleti’nin, Karadeniz’de üstün olma durumunun ortadan kalkması, Avrupa’nın ekonomik olarak yayılması, yeni teknolojik araçlar, yelkenliden buharlıya geçiş dönemi gibi önemli olaylara ayak uyduramayan Osmanlı gemiciliği, yeni bir döneme girdi. Bu yüzyılın sonlarında yabancı gemilerdeki artış Osmanlı Devleti’nin Karadeniz ticaretinde hızla gerileyip çöküşüne yol açtı. Bunun sonucunda 1914 yılına gelindiğinde Osmanlı deniz ticaretinin %90’ı yabancı bandıralı gemilerin eline geçti. Deniz ticaretindeki gerileme Osmanlı yetkililerini ve deniz ticareti ile ilgilenen kişiler tarafından tespit edildi. Osmanlı Devleti’nin, Karadeniz ticaretinde yeniden aktif rol alabilmesi için çözüm önerileri, raporlar ve risaleler hazırlandı. Woods Paşa (Henry Felix Woods) ve Muallim Mehmed Aziz Bey rapor ve risaleler hazırlayarak bunları *Ticaret-i Osmaniye’nin Sekteden Vikayesi* adı altında toplayıp Bahriye Nezareti’ne sundu. Teknik bir rapordan ibaret olan bu çözüm önerileri, deniz ticaretinin önemi, Osmanlı limanlarının potansiyeli, içine düşülen bu kötü durum ve sebepleri, verilen kapitülasyonlar ve son olarak da Osmanlı deniz ticaretinin nasıl geliştirileceği hakkındaki görüş ve önerilerden oluşmaktaydı. Tanzimat döneminde idari, hukuki ve sosyal reformların yanında ekonomik alanda ticari gelişmeleri hızlandıracak teşvikler uygulandı. 1839 Tanzimat Fermanı ile birlikte dışa bağımlılığı arttıracak idari ve mali açılardan yenilikler getirildi. Böylece Osmanlı ekonomisi, Avrupa ekonomisiyle etkileşim hale geçti.¹³⁴

¹³² Özgür Yılmaz, “Buharlı Gemi Çağında Karadeniz’de Avrupa Denizciliği”, *Uluslararası 2.Turgutreis Türk Denizcilik Tarihi Sempozyumu 1-4 Kasım 2013*, Bodrum 2013, s. 47-49.

¹³³ BOA, C. BH, 176/8291, H.29.03.1218/M.19.07.1803.; 121/5857, H.15.12.1228/M.9.01.1813.

¹³⁴ İlhan Ekici, “Son Dönem Osmanlı Deniz Ticaretini Kurtarma Çareleri”, *Karadeniz Araştırmaları*, S. 10, 2006, s. 25-26.; İsmail Yıldırım, “19. Yüzyıl Osmanlı Ekonomisi Üzerine Bir Değerlendirme (1838-1918)”, *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C. 11, S. 12, Elâzığ 2001, s. 314-318.

Tanzimat’a kadar tersanelerin gelir ve giderlerinde bir oran varken, Tanzimat Döneminden sonra bu oran giderek bozuldu. Bu dönemle birlikte çıkarılan yeni kanunlar ve nizamlarla Osmanlı dış ticareti uluslararası standartlara getirildi. Ticaret vapurlarına yeni usulün getirilmesiyle başlayan değişim sürecini, *Deniz Ticaret Kanunu*¹³⁵ hazırlanması ve uluslararası deniz ticareti kanunlarının kabul edilmesi takip etti. Bu kanunların kabul edilmesi Osmanlı limanlarında yabancı vapur ve şirket sayılarını arttırdı. Bu dönem de yelkenli ve buharlı gemiler arasında bir geçiş süreci yaşanarak, 1841-1849 yılları arasında Osmanlı sahillerinde yelkenli gemilerin sayıları %58 oranında arttı ve buharlı gemilerin sayıları %77 oranına çıktı. Bu oranlarla birlikte Osmanlı limanlarındaki ticarete büyük artış yaşanarak, sahillere uğrayan gemilerin 35.000 gemiye ulaştığı düşünülmektedir.¹³⁶ Öyle ki buharlı gemilerin Karadeniz ticaretindeki bu durumu neticesinde, Karadeniz limanları arasında buharlı vapurların gidip geldiği görülmektedir. Gerçekleştirilen vapur seferlerini, 1848 yılına ait bir belge ile örneklendirebiliriz. Bu yılda Trabzon, Samsun ve Sinop iskeleleri arasında gidip gelen *Üsküdar* isimli bir vapurun seferler düzenlediği açıkça görülmektedir.¹³⁷

Tanzimat Fermanı ile (1839) devletin bütün müesseselerini kapsayan değişim ve dönüşüm hareketleri meydana geldi. Osmanlı Devleti’nde, tersane ile donanma işlerinde yapılan yenilikler Kırım Harbi’nin (1853) başlamasıyla olumsuz yönde etkilendi. Harbin sonunda İngiltere ve Fransa tarafından zorla Islahat Fermanı (1856) kabul ettirildi. Bu durum Osmanlı eyaletlerinde, halkın tepkisine neden olarak reform hareketlerini kesintiye uğrattı. Özellikle Tanzimat Dönemi’nde gerçekleşen bilgi ve teknolojik gelişmelerde İngiliz modeli benimsenerek birçok donanma mensubu eğitim almak için İngiliz donanma ve tersanelerine gönderildi. Ayrıca İngiltere’den de birçok donanma uzmanı Osmanlı topraklarına getirildi. Osmanlı Devleti’nin, İngiltere’den savaş gemisi, mekanik destek ve motor almaya başlaması devleti, gemi sanayisinde dışa bağımlı hale getirdi. Tanzimat köklü bir değişim kararının verildiği ve

¹³⁵ Tanzimat Dönemi, Deniz Ticareti Kanunu hakkında daha ayrıntılı bilgi için bkz. Aydın Yetkin, “Osmanlı Devleti’nde Hukuk Devleti’nin Gelişim Süreci”, *Uluslararası Sosyal Araştırmaları Dergisi*, C. 6, S. 24, Kış 2013, s. 406-408.

¹³⁶ Ekici, “19. Yüzyılda Osmanlı Deniz...”, s. 37-38,43-49.

¹³⁷ *Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi*, D. DRB. İ., 23/22, H.25.05.1264/M.28.04.1848. Üsküdar isimli bu vapur eskimiş olmasından dolayı Triyestre’ye gönderilerek tamir edilmiş ve *Sayt-ı Bari* ismini almıştır.

uygulandığı bir dönem olmasına rağmen Batı'nın ulaştırma teknolojisinde yarattığı devrimle, buharlı gemiler Osmanlı limanlarında etkin olmaya başladı. Yelkenli gemiler döneminde kabotajla ilgili bir sorun olmazken, Avrupa ekonomisinin yayılması ve Osmanlı pazarlarının Batı'ya açılmasıyla birlikte kabotaj tartışmaları da yaşanmaya başlandı. Böylece kabotaj tartışmaları eski ile yeni arasında gidip gelen dönemde tartışma konusu oldu.¹³⁸ Aynı zamanda Tanzimat Dönemi'nde ticaretin, sanayinin ve ziraatın geliştirilmesi açısından da yenilikler yapılarak, çeşitli meclisler kuruldu ve teşkilatlı bir şekilde kalkınma hamlesi yapıldı. Ticaret Nezareti'ne bağlı olarak *Ziraat ve Sanayi Meclisi*, *Nafia Meclisi*, *Ticaret Meclisi*, *Bahriye Ticaret Meclisi*, *Ziraat Meclisi*, *İstinaf Meclisi*, *Ticaret Nezareti Meclisi* ile *Ticaret ve Ziraat Meclisi* olmak üzere sekiz tane meclis faaliyet göstermeye başladı.¹³⁹

1.2.2. Buharlı Gemilerin Karadeniz Ticaretine Etkileri

XV. yüzyılın birinci yarısından ve XVII. yüzyılın ortalarına kadar, alternatif ticaret yollarının bulunması amacıyla başlatılan Coğrafi Keşifler ile birlikte yeni kıtalar, okyanuslar ve ticaret yollarının ortaya çıkması Osmanlı ticaret yollarının önemini azalttı. XIX. yüzyıla gelindiğinde ise buharlı gemilerin deniz ticaretinde yayılmaya başlaması ticaret yollarını kısalttı. Bunun sonucunda Asya-Avrupa ticaretlerinde, Osmanlı topraklarından geçen ticaret kervanları arka plana düştü. Osmanlı, ticari açıdan sadece geri plana düşmekte kalmayarak Sanayi Devrimi'ni tamamlamış büyük devletlerin pazarı durumuna geldi.¹⁴⁰

XIX. yüzyılda Osmanlı dış ticaretinde meydana gelen gelişmeler, Avrupa'nın ekonomik olarak yayılma hızını yakalamaya yönelikti. Osmanlı sahillerinde yayılan buharlı gemiler, ilk olarak yelkenli gemilerin teknolojik bakımda iyileştirilmiş haliydi.

¹³⁸ Ahmet Deniz, "Ticaret Tarihinde Yelkenli Gemilerden Buharlı Gemilere Geçişte Ticari Faaliyetler ve Modernleşme Çabaları", *Akademik Sosyal Araştırmalar Dergisi*, S. 38, Aralık 2016, s. 58.; Mustafa Gençoğlu, "Batı Bilgi ve Teknolojisinin Osmanlı Bahriyesine Aktarımı", *TAD*, C. 34, S. 58, 2015, s. 603.; İlhan Ekinci, "Osmanlı Devleti'nde Marmara'da Kabotaj Tartışmaları", *Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C. 8, S. 1, 2006, s. 101.

¹³⁹ Tanzimat Dönemi'nde, Meclis-i Umûr-ı Nâfia, Meclis-i Karantina, Meclis-i Muhasebe-i Maliye, Meclis-i Ziraat, Meclis-i Ticaret, Meclis-i Es'ar ve Meclis-i Maâdin gibi nezaretlere bağlı olarak çalışan meclislerin yanında, nezaretlerin üzerinde kurulan Meclis-i Hass-ı Vükelâ, Meclis-i Âli-yi Umûmî, Meclis-i Vâlâ-yı Ahkâm-ı Adliye, Dâr-ı Şûrâ-yı Bâbiâli, Meclis-i Maârif ve Meclis-i Tanzimat gibi meclisler de faaliyet göstermişlerdir. Coşkun Çakır, "Tanzimat Döneminde Ticaret Alanda Yapılan Kurumsal Düzenlemeler: Meclisler", *Sosyal Siyaset Konferansları Dergisi*, C. 43, S. 1, 2000, s. 363-364.

¹⁴⁰ Cihan Özgün, "Osmanlı Ekonomi Politikğine Kısa Bir Bakış (18-19. Yüzyıllar)", *Tarih Okulu*, Sonbahar 2008, S. 1, s. 8.

Buharlı gemilerin hız, güven ve uzak mesafelere gidiş açısından üstün olmaları ticarete yolları ve usulleri değiştirdi. Bu durumda Osmanlı Devleti'nin de buharlı gemilere geçişi zaruri bir hal aldı. Ancak Osmanlı bu değişimi yaşarken zorlandı ve ticari açıdan farklı tepkilere neden oldu. Bu durumda bazen yabancı vapurlara tepki gösterilirken bazen de yelkenli ve kayıklı Osmanlı gemileri bunların yardımcı hizmetini yapmaya başladı. Buharlı gemiler, taşımacılık alanı ile birlikte 1860-1890 yıllarında savaş gemilerinde de kullanıldı.¹⁴¹

Tanzimat'ın yenilik ruhuna uygun teknolojik vasıtalar kullanmak devlet için önemliydi. Bu yenilikler, 1829'da İngiltere'den bir gemi daha satın alınıp devam ederken bu yeni gemiler beraberinde dışa bağımlılığı da getirdi. Nitekim Osmanlı Devleti bu gemilerin kullanımı, teknik bakımı ve eleman bakımından yetersiz durumdaydı. Vapurların tekneleri, tersanede inşa edilirken kullanılacak olan makineler İngiltere'den alınmaktaydı. Daha sonraki yıllarda ithal edilen makinelerde, meydana gelen araçların yolsuzluk olaylarından dolayı artık devlet gemilerin tamamını ithal etmek zorunda kaldı. Gemilerin makinist ve çarkçıları İngiltere'den getiriliyor bunlar olmadan gemiler Akdeniz veya Karadeniz'e açılmıyordu. Deniz ticaretinde vapur işletme imtiyazı almak isteyenlere Osmanlı şirketine, bağlı kalma şartı koyarken diğer taraftan teknik elemanların dışarıdan gelmesine izin vermek zorundaydı. Devlet, teknik eleman ihtiyacını karşılamak için Bahriye Mektepleri açarak denizcilikten daha çok askeri ihtiyaçları karşılama amacındaydı.¹⁴²

Sanayi faaliyetlerinin gelişmesiyle ticaret olgusu, hızla önem kazanmaya başladı. Bununla birlikte kara ve deniz ticaretinde kullanılan ticari yapılar, teknolojik gemilere uygun şekilde yük taşıma, yük indirme ve bindirme, ulaşım, korunma gereksinimlerini karşılayacak şekilde inşa edildi. Ayrıca tüccar dinlenme, yeme-içme, konaklama, ticari malları sergileme ve depolama gibi yerler ortaya çıktı. Bu duruma uygun olarak Karadeniz'de Trabzon, Sinop, Samsun, Amasra, Varna ve Köstence önemli yerlerdi.¹⁴³ Karadeniz'de ticaretin bu şekilde gelişmeye başlaması, bazı

¹⁴¹ Ekici, "19. Yüzyılda Osmanlı Deniz...", s. 35.; Burcu Kurt, "Osmanlı Donanmasında Modern Teknolojiyi Yakalamak: Bahriye Sanayi Alayları", *U.Ü. Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, S. 28, 2015, s. 82.

¹⁴² Ekici, "19. Yüzyılda Osmanlı Deniz...", s. 42-47.

¹⁴³ Diğer önemli limanlar ise; Ege'de İzmir, Selanik, Akdeniz'de Antalya, İskenderun, Beyrut, İskenderiye; Marmara'da Tekirdağ, Bursa limanları öne çıkanlardı. Bunlardan başka belgelerde geçen farklı

buharlı gemi şirketlerini limanlar hakkında araştırma yapmaya sevk etti. Karadeniz limanları arasında Sinop, buharlı gemilerin başlıca durak noktası konumundaydı. Ancak Sinop'un iç kesimlerine doğru gidildikçe yolların iyi olmaması İnebolu'yu alternatif haline getirdi.¹⁴⁴

1.2.3. Karadeniz'de Faaliyet Gösteren Kumpanyaların Ticaret Üzerindeki Etkisi

1879-1898 yıllarında dünyada meydana gelen ekonomik kriz sonucunda, Osmanlı Devleti'nin dış ticaretinde durgunluk yaşadı. Bu durum devletin mali iflası ile *Düyyûn-ı Umûmiye* idaresinin kurulmasıyla devam etti. Mali alandaki kötü durum ve sermayelerin doğru alanlarda kullanılması hususundaki endişe, deniz ticareti için gerekli yatırım ve gelişmeye engel oldu. 1898-1913 yılları arasında ihracatta yeni bir döneme girildi. Ülke içinde demiryollarına yapılan yatırım nedeniyle nüfus ve toprak kaybetmeye başlayan Osmanlı Devleti'nin, ekonomisi hızla büyüyerek gelişme gösterdi. Devletin hammaddesine olan rağbetin artmasına rağmen hiçbir Avrupa devletinin Osmanlı topraklarında, bir hakimiyet kuramadığı için ekonomi tam dönüşüme uğrayamadı. Bu dönem, yabancı kumpanyalara karşı milli tepkilerin ve yeni ekonomik fikirlerin ortaya çıkmasına sahne oldu. Gelişmek için gerçekleştirilen faaliyetler arasında olan şirketleşme, amaca ulaşmak için yabancı şirketler ile ilişkilerin kesilmesi ve Osmanlı bandıralı gemilerin artmasına rağmen dış ticaret payı küçülmeye başladı. İlerleyen zamanlarda denizcilik konusundaki bu direniş ve yenilik arayışlarının sembolü olan *Kabotaj Kanunu*¹⁴⁵ çıkartıldı.

Tanzimat döneminde Osmanlı posta vapurları, yabancı vapur kumpanyaları olarak İskenderiye, Avusturya Lloyd, Fransız, Rostand, İngiltere ve Rus kumpanyalarının vapurları ile faaliyet gösterdi.¹⁴⁶ 1836'da ilk kez bir Britanya buharlı

bölgelerdeki diğer liman ve iskeleler ise şunlardı: Balçık, Kıvarna, Mangalya, Karaharman, İsmail, Kili, Maçın, Kartal, Akkırman, Balaban, Kalas, Orfan, Golos, Dimyat, Trablusşam, Ağriboz, Sayda, Akka, Tarsus, Silivri, Magosa, İmroz, Limni, Çandarlı, Karabiga, İnebolu, Akçaşehir, Kuşadası, Karaağaç, İznikmid, Mihaliç, Bandırma, Mudanya, İstefe limanlarıdır. Arif Kolay, "İstanbul'un İlaşesinde Deniz Ulaşımının Önemi", *Marmara Üniversitesi İktisat Fakültesi İktisat Bölümü İktisat Tarihi Anabilim Dalı ve TİTAP (Türkiye İktisat Tarihi Araştırmaları Platformu) 27-28 Mayıs 2016*, İstanbul, s. 191.

¹⁴⁴ Yılmaz, "Buharlı Gemi Çağında...", s. 57.

¹⁴⁵ Bir devletin, kıyılarındaki limanlar arasında yapılan deniz taşımacılığı hakkının yalnız kendi bayrağını taşıyan gemilere tanınması hakkıdır. Ahmet Fidan, "Dünden Bugüne Kabotaj ve Türk Denizcilisindeki Yeni İvmelenmeler", *Kent Akademisi*, C. 7, S. 2, 2014, s. 62.

¹⁴⁶ Yılmaz, "Buharlı Gemi Çağında...", s. 57.; Ekici, "19. Yüzyılda Osmanlı Deniz...", s. 41-50.

gemisi, İstanbul, Samsun ve Trabzon hattında işlemeye başladı. 1837 yılında kurulan bir Osmanlı buharlı gemisi bu taşımacılığa dahil oldu. Akabinde bu durumu Avusturya, Fransız ve Rus buharlıları gemileri takip etti. Böylece Osmanlı gemilerinin taşıma üstünlüğü, 1840 yılında tamamen Avrupalı şirketlerin eline geçmiş oldu. Güney Karadeniz limanlarında Ruslardan sonra ilk temsilcilikleri açan Fransızlar, Sinop'u genel konsolosluk olarak tasarladı. Sinop'a bağlı Ereğli ile Trabzon da birer alt komiserlik olarak organize edildi. Sinop konsolosu Pascal Fourcade, burada Fransız ticaretini canlandırmak için yeni pazarlar planladı. Ayrıca Anadolu ve İran'dan gelecek olan hammaddeleri almak için Samsun, Trabzon, Sinop'ta yeni pazarlar kurmaya çalıştı.¹⁴⁷ Ayrıca Sinop'ta, gemi işletmeciliği ile de uğraşan *İdare-i Mahsusa Acentesi* (1881) ve *Ecnebi Acentesi* gibi ticari temsilciliklerinin yanında, 1882'de bir Fransız ve bir de Rus ecnebi acentesi bulunmaktaydı.¹⁴⁸

Fransa'nın Mısır'ı işgali (1798) ve Fransız Devrimi (1789-1799), Karadeniz'deki tüm ticari faaliyetlerini durma noktasına getirdi. Bu süreçte Rusya, Karadeniz'deki ticaretini geliştirerek Osmanlı sularında serbestçe dolaşabilme imkanını elde etti. Bu durumdan faydalanmak isteyen Rusya, Osmanlı ile iş birliği yaparak Fransa'nın, Karadeniz'de ticaret yapmasına mâni olmak için politikalar geliştirmeye başladı. Nitekim Rusya'nın bu politikası, Sinop Fransız konsolosu Pascal Fourcade'nin de karşısına çıktı. Osmanlı'nın dış ilişkilerdeki bunalımlı dönemi ve Rusya'nın Karadeniz'de kendinden başka bir güç istememesinin sonucu olarak Fransa'nın Ereğli ve Sinop konsoloslukları çok geçmeden kapatıldı (1803).¹⁴⁹

Karadeniz limanları olağan ticaret hacimleri ile birçok Avrupalı devlet gibi Fransa'nın da ilgisini çekmekteydi. 1845'te kurulan *Rostandlar* ve *Levant Kumpanyası*'nın Karadeniz limanlarında sefere başlamasının gündeme gelmesine rağmen bu teşebbüs başarılı olamadı. Bu durumdan sonra bazı Fransız şirketleri,

¹⁴⁷ Turan Keskin, "19. Yüzyıl İran Dış Ticaretinde Osmanlı Limanlarının Rolü", *VIII. Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu 27-28 Mayıs 2016*, İstanbul 2016, s. 150.; Özgür Yılmaz, "Türk Deniz Ticaret Tarihinin Kaynağı Olarak Konsolos Raporları", *Marmara Üniversitesi İktisat Fakültesi İktisat Bölümü İktisat Tarihi Anabilim Dalı ve TİTAP (Türkiye İktisat Tarihi Araştırmaları Platformu 27-28 Mayıs 2016*, İstanbul 2016, s. 315-316.

¹⁴⁸ Cenk Demir, "Kastamonu Vilayet Salnamelerine Göre Sinop'un İdari ve Demografik Yapısı (1869-1903)", *Uluslararası Avrasya Sosyal Bilimler Dergisi*, C. 5, S. 17, Aralık 2014, s. 51.

¹⁴⁹ Özgür Yılmaz, "Güney Karadeniz'de Yeni Fransız Politikası: Pascal Fourcade ve Sinop Konsolosluğu (1803-1809)", *Cahiers Balkaniques*, S. 42, 2014, s. 4.

Karadeniz limanları hakkında ön çalışmalar yaptırmaya başladı. Bu şirketlerden en önemlisi Fransız nakliye şirketi *Mesajeri Maritim Kumpanyası*¹⁵⁰, Karadeniz'deki liman kentlerini araştırıp çalışmalar yaptırdı. Buharlı gemilerin faaliyetleri, Karadeniz limanlarındaki ticari hacmi attırmaya başlayınca *Mesajeri Kumpanyasına* ait buharlı gemiler de 1857'de İstanbul'dan hareketle İskenderun, Mersin, Sinop, İnebolu, Ünye, Fatsa, Ordu ve Giresun gibi Osmanlı limanlarına ticari seferler düzenledi. 1874 yılında seferlere başlayan *Paquet Kumpanyası* ve *Maritim Kumpanyası*, Fransız hükümetine bağlı olmadığı için Karadeniz'de zaman kısıtlaması olmadan serbestçe ticaret yapabilmekteydi. Şirket, Marsilya ve Karadeniz arasında 14 günde bir sefer düzenliyordu. 1880 yılına kadar Novorossiysk'ye kadar olan bu hat Çanakkale, İstanbul, Samsun, Giresun, Trabzon ve Batum limanlarına kadar uzanmaktaydı. Ancak duruma göre bu hatta İzmir, Selanik, İnebolu, Sinop, Ünye, Fatsa, Ordu limanları da dahil olabilmekteydi. Bu şirket tarafından Karadeniz limanlarına genellikle şeker ve çimento getirilmekteydi. Marsilya Limanı'na dönüşte ise birçok iskeleden hububat ile Batum ve Poti limanlarından alınan petrol gönderilmekteydi.¹⁵¹ Yabancı kumpanyaların varlığından ziyade Osmanlı'ya ait taşımacılık şirketleri de mevcut olup, Tersâne-i Âmire tarafından *Osmanlı Vapur Kumpanyası* (1850) kuruldu. Bu kumpanya ticari olarak ilk kez 1840'ta İzmir, Selanik, Çanakkale, İzmit, Gemlik, Limni, Galos, Sinop, Samsun ve Trabzon limanlarına seferlere başladı. 1857 yılında Tersâne-i Âmire, Hazîne-i Hâssa ve Mösyö Custinyani'nin (İtalyan banker) vapurları birleştirilerek yeni bir şirket kuruldu ve Karadeniz'de seferlere başladı. Daha sonra hisseleri Hazîne-i Hâssa tarafından alınan şirket *Hazîne-i Hâssa Kumpanyası* olarak

¹⁵⁰ 28 Şubat 1851'de Fransız posta taşımacılığı ve ticaretinin ihtiyaçlarını karşılamak için özel bir nakliye şirketi olarak kuruldu. Dönemsel olarak *Mesajeri Nasyonel* ve *Mesajeri İmperyal* isimleri de kullanılmıştır. Ancak Osmanlı resmî belgelerinde adı *Mesajeri Maritim Kumpanyası* olarak geçmektedir. Kumpanyanın kuruluşunda İngiliz Peninsular ile Oriental ve kısmen de Avusturya Lloyd kumpanyaları model alındı. Daha önce *Fransız Deniz Posta Servisi* filosunda bulunan buharlı gemilerde *Mesajeri Maritim Nasyonel*'in filosuna dahil edildi. Süleyman Uygun, *Mesajeri Maritim Kumpanyası ve Osmanlı Devleti'nde Fransız Sömürgeciliği (1851-1914)*, Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Basılmamış Doktora Tezi), 2013, s. 1-8.

¹⁵¹ Süleyman Uygun, "Acente-Konsolos (Mesajeri Maritim Kumpanyası Acentesi ve Fransız Viskonsolosu) Raporlarına Göre Giresun Limanı (1880-1909)", *Türk Deniz Ticareti Sempozyumu VII. Karadeniz Limanları 29 Nisan-1 Mayıs 2015*, Ordu 2015, s. 373; Uygun, "Karadeniz Sularında Fransız Paquet Vapur Kumpanyası (1878-1914)", *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, S. 20, 2006, s. 145-147.

tekrar sefere çıktı. Ancak 1864-1865 yılları arasında şirkete ait olan vapur sayısı yirmiye çıkarılarak *Fevaid-i Osmaniye* olarak anılmaya başlandı.¹⁵²



¹⁵² Şirketin vapurları Karadeniz’de Amasra, Ereğli, Sinop, Samsun, Giresun, Trabzon, Batum limanlarına; Akdeniz’de Gemlik, Selanik, Kavala, Galos, Çanakkale, İzmir, Sakız, İstanköy, Rodos, Girit, Kıbrıs, Antakya, Beyrut, Yafa, İskenderiye, Malta ve Trablusgarp’a seferler düzenlemiştir. Davut Hut, “Buharlı Gemiler Çağında Osmanlı Deniz ve Nehir Yolu Ulaşımı”, ed. Vahdettin Engin-Ahmet Uçar, *Osmanlı’da Ulaşım-Kara-Demir-Denizyolu*-(ss.71-97), Çamlıca Basım Yayın, İstanbul, 2011, s. 74-75.

İKİNCİ BÖLÜM

KARADENİZ TİCARETİNDE SİNOP LİMANI'NIN ÖNEMİ

Antik dönemde, Sinop'a ulaşım Kuzey Anadolu Dağlarını aşan yollarla, güney limanlardan ve Anadolu'nun içindeki yollarla sağlandı. Sinop gerek Milet, Ceneviz, Venedik kolonisi olduğu dönemde gerekse Selçuklu ve Bizans hakimiyeti altında bulunduğu sırasında, Kırım ile bağlantının sağlandığı önemli bir liman kenti oldu. Diğer taraftan Osmanlı Devleti döneminde, Anadolu'da Bursa merkezli olarak oluşturulan Kervan Yolu da Kastamonu üzerinden Sinop'a ulaşmaktaydı. Aynı zamanda bu güzergâh, Osmanlı ordusu için de ihtiyaç doğrultusunda kullanılmaktaydı. Taşköprü ve Boyabat üzerinden Sinop'a ulaşan bu yolun üzerinde hanlar ve kervansaraylar bulunmaktaydı.¹⁵³ Sinop Limanı, konumu ve fiziki özellikleriyle ön plana çıkmış, her türlü geminin barınabileceği şekilde doğal ve korunaklı bir liman durumundaydı. Ayrıca Sinop'ta, hükümet konağı, tersane, hastane, 894 dükkân ve mağaza, 103 han ve kahvehane, 63 fırın, 5 hamam, 3 fabrika, 69 misafir odası, 6.495 ambar ve samanlık, 656 cami, 6 kilise ve manastır, 33 çeşme ve sebil gibi hem ticari hem de idari açıdan her ihtiyacı karşılayan yapılar bulunmaktaydı.¹⁵⁴ Özellikle Karadeniz'in güney kıyılarında, limanlar oldukça az ve korunaksızdır. Kuzey rüzgarlarına kapalı ve korunaklı olan tek liman Sinop Limanı'dır. Bu özelliği sebebiyle Karadeniz'de ticaret yapan gemiler, fırtınalardan korunmak için Sinop Limanı'nı tercih etmekteydi.¹⁵⁵ Osmanlı Devleti, bu özelliği korumak ve daha kullanışlı hale getirebilmek amacıyla mevcut olan limana topçu ve top muallimleri göndermekteydi.¹⁵⁶

XVIII. yüzyılda Sinop Limanı, yelkenli gemiler döneminde ticari ve askerî açıdan bütün gemilerin sığınmaları ve ihtiyaçlarını karşılamak, Anadolu'nun iç bölgelerinden gelen ticari ürünlerin ihracı ve ithali konusunda ideal bir giriş-çıkış

¹⁵³ İsmail Yaşayanlar, "Tanzimat Döneminde Sinop Limanını Hinterlanda Bağlayan Modern Yol Ağının Tesisi", *Ordu Üniversitesi Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi*, S. 12, Temmuz 2015, s. 197-199.

¹⁵⁴ Yusuf Oğuzoğlu, "20. Yüzyıla girerken Karadeniz Limanlarının Deniz Ticareti Bakımından İncelenmesi", *Türk Deniz Ticareti Sempozyumu VII. Karadeniz Limanları 29 Nisan-1 Mayıs 2015*, Ordu 2015, s. 502.

¹⁵⁵ Tuncer Baykara, "Deniz Ticareti Açısından Karadeniz'in Güney Kıyıları ve Özellikle Fatsa", *Ordu Üniversitesi Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi*, S. 12, Temmuz 2015, s. 412.

¹⁵⁶ BOA, C. BH., 86/4150, H.23.12.1224/M.29.01.1810.

noktasıydı. Ticari açıdan önemli bir konuma sahip olmasının yanı sıra her türlü geminin yapılmasından dolayı kereste ticaretinin yapıldığı bir durumdaydı. Sinop'ta, çevresinde bol miktarda bulunan ormanlık alanların kıymetli ürünü olan kerestelerin özel sektöre ve dışarı satışı ancak padişahın özel izniyle mümkün olabilmekteydi. Sadece özel olarak izin verilen tüccar, keresteleri İstanbul'da satmak için alabilmekteydi. Sinop'tan çevre vilayetlere giden yolların yetersiz olmasından dolayı kervanlar, Sinop'a sık sık giriş yapamamaktaydı. Sadece sahip olduğu doğal liman özelliği sebebi ile iç bölgelerin İstanbul'a çıkış noktası olarak önemli bir konumdaydı.¹⁵⁷

Sinop, sadece ticaret gemileri için değil donanma gemileri için de Karadeniz'de barınabilecek önemli bir özelliğe sahipti. Sinop Kalesi'nin korunması için topçular, silahlar (beş nefer tüfek, üç nefer kılıç) ve tabyalara muhafızlar direkt olarak Sinop Limanı'na gönderilmekteydi.¹⁵⁸ 1802 yılında Karadeniz'deki fırtına nedeniyle Nemçe ve Moskov gemileri Sinop Limanı'na sığındı. Ancak bu tarihlerde Osmanlı-Rusya arasındaki sürtüşmelerden kaynaklı bir durum olacak ki Sinop Ayanı Gözübüyüköğlü, gemilere erzak yardımıyla bulunmayarak limanı terk etmelerini bildirmiştir. Aynı muameleyi Rus konsolosuna karşı da uygulayarak git emri vermiştir.¹⁵⁹ 1814'te bir Fransız gemisi, 1856'da ise Samsun'dan İstanbul'a bakır getiren Ömer Kaptan Gemisi'nin, fırtınadan kaçarak Sinop Limanı'na sığındığı görülmektedir.¹⁶⁰

1814 yılında Sinop'taki *Kalyon-ı Hümayûn*ların eksik olan mühimmatlarının tamamlanması için *Tersâne-i Âmire*'den silah sevkiyatı yapılmaktaydı. Gümrük eminine bağlı, Sinoplu Hasan Reis ve Trabzonlu Mustafa Reis marifeti ile yapılan sevkiyat 13 sefer ile gerçekleşti. Mühimmatlar irsal edilirken 3.000 kileyi¹⁶¹ Trabzonlu Mustafa Reis, 4.000 kileyi ise Sinoplu Hasan Reis taşıdı. Mühimmatların her bir kilesi 768 kuruştan taşınarak tamamlandı.¹⁶²

¹⁵⁷ K. Tuncer Çağlayan, "İngiliz Konsolosluk Belgelerinde Sinop (1841-1842)", *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, S. 18, 2015, s. 50-54.

¹⁵⁸ BOA, C.BH. 90/4338, H.29.07.1222/M.02.10.1807.; C. AS., 99/4487, H.15.03.1237/M.10.01.1821.; 163/7178, H.21.12.1225/M. 17.01.1811.

¹⁵⁹ BOA, HAT., 224/12490, H.19.09.1218/M.02.01.1804.

¹⁶⁰ BOA, C. HR., 89/4426, H.09.03.1229/M.01.03.1814.; HH. İ., 4/65, H.23.03.1268/M.16.01.1852.

¹⁶¹ Eski bir ölçü birimi. 1 kile (İstanbul kilesi) = 4 şinik (8 kiloluk tahıl ölççeği) = 37 lt.

¹⁶² BOA, C.BH., 99/4756, H.29.06.1219/M.05.10.1810.

Karadeniz Liman şehirleri, göçmenlerin sevk ve iskânlarında da büyük bir fonksiyon icra etmekteydi. Bu durumda Trabzon, Samsun, Sinop ve İnebolu gibi iskân bölgelerine yakın limanlar tercih ediliyordu. Göçmenlerin taşınmaları sırasında devlete ait gemilerin yanı sıra Rusların ve tüccar gemilerinden de faydalanıldı. Bu göçmenler kalıcı iskân yerlerine yerleştirilmeden önce Karadeniz'in çeşitli iskele ve limanlarına getirildi. 1867 tarihli bir emirde, Abaza kabilesinden çok sayıda kişinin göç edeceği sebebiyle kendilerine Trabzon, Sinop ve Canik merkez olarak tahsis edildi. Ayrıca önce Samsun'a yerleştirilen Kuban göçmenleri, daha sonra kendileri için daha elverişli olan Sivas ve Sinop gönderildi.¹⁶³

1840 yılında Kastamonu Vilayetine bağlı sancak merkezi durumda olan Sinop; merkez, Boyabat ve Ayancık olmak üzere üç kazadan oluşmaktaydı. Sinop'u, merkezi olduğu kazalarına ve sancak olan Kastamonu'ya bağlayan yolların durumu da önem arz etmekteydi. Karayolu ulaşımının ve taşımacılığının yanında denizyolu ulaşımı ve taşımacılığı hususunda da büyük önem arz etmekteydi. Sinop Limanı, her türlü geminin yanaşmasını sağlayan doğal bir liman olma ve Anadolu'yu Karadeniz'in kuzey iskelelerine bağlama özelliğini XIX. yüzyılda koruyamadı. Bu yüzyılda artan ticaret hacmi, ulaşım açısından daha kolay bağlantı sağlayan Trabzon ve Samsun gibi limanların eline geçti. Bu duruma rağmen Sinop Limanı, Karadeniz'in en önemli karantina merkezi olma özelliği taşıdığı için niteliğini tamamen kaybetmedi. 1864 yılında Sinop'un, ticari bağlantı yollarının geliştirilmesi için adımlar atıldı. Kastamonu-Sinop ve Sinop-Anadolu yollarının düzenlenmesi için *Turuk ve Maabir Müfettişliği* tarafından iki mühendis¹⁶⁴ ve bir de muavin tayin edildi. 1870 yılında ise bu yıl haricinde Sinop, Kabalı, Boyabat arasında da yeni bir yol çalışması başladı. 22.700 metre uzunluğunda olan bu yol 53.570 kuruşa inşa edildi. Bu masrafin

¹⁶³Mehmet Demirtaş, "19. Yüzyılın İkinci Yarısında Osmanlı Memleketine Gelen Göçmenlerin Sevk ve İskanlarında Karadeniz Limanlarının Önemi ve Göçmenlerin Yaşadıkları Sıkıntılar", *Ordu Üniversitesi Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi*, Temmuz 2015, S. 12, s. 263, 265, 268-269.

¹⁶⁴ Bu kararın ardından kısa bir süre sonra 3.000 kuruş maaş ve 500 kuruş harcırahla baş mühendisliğe Mösyö Muşe, 1.800 kuruş maaş ve 400 kuruş harcırahla ikinci mühendisliğe Mösyö Surpilan, muavin olarak da 1.000 kuruş maaş ve 300 kuruş harcırahla Mehmed Efendi tayin edilmişti. 1868 senesinde Sinop Sancağı birinci tarik mühendisi Bogos Ladiski, ikinci mühendisi ise Abdi Efendi idi. Ancak Bogos Ladiski'nin vefatı üzerine yerine ikinci mühendis olan Abdi Efendi getirilmişti. Abdi Efendi 1869-70 senelerinde Sinop Sancağı tarik mühendisliği vazifesine devam etmişti. Aynı yıllarda Sinop yolları kondöktörü Mösyö Yağmık idi. 1874 senesinde sancak tarik memurları tamamen değişmişti. Mühendisliğe Bahri Efendi, tarik emniğine Hafız Hasan Efendi, kondöktörlüğe ise Mehmed ve Bedri efendiler tayin edilmişti. Yaşayanlar, "Tanzimat Döneminde...", s. 202-203.

içerisinde emin başı, lağımçı ve amele kâtibi gibi görevlilerinde maaşları bulunmaktaydı. Sinop şehrini Anadolu'nun iç kesimlerine en iyi ulaştıracak yol ağı, Sinop-Boyabat arasındaki şose bağlantısıydı. Aynı zamanda Boyabat, önemli bir pazar durumunda ve limanı doğu-batı-güney güzergahlarına bağlayan bir merkezdi. Bu güzergaha alternatif bir yol ağı 1885 yılında bir Alman kumpanyası tarafından ortaya atıldı. Temsilci olarak gelen iki kişi Sinop Mutasarrıflığından, Vezirköprü, Boyabat, Sinop yolu üzerinde inceleme talebinde bulundu. Bu yol ile Sinop, Boyabat, Vezirköprü, Merzifon, Amasya ve Tokat üzerinden Sivas'a kadar uzanan bir demiryolu projesi planlanmaktaydı. Ancak merkezden gelen izin olmayınca ilk deneme başarısız oldu. Yine de Sinop'u terk etmeyen temsil heyeti birkaç yıl sonra tekrar bir izin talebinde bulundu. Lakin 1888'de yaptıkları ikinci talep de onaylanmayınca bu girişim sonuçsuz kaldı.¹⁶⁵

Gemiler ile getirilen ticari ürünlerin, Sinop üzerinden Anadolu'nun iç kesimlerine götürülmesi şehrin hinterlandı ile bağlantı sağlayan yollar sayesinde gerçekleşiyordu. Önemli bir ithal ihraç limanı olan Sinop'ta; Şap, bakır, sahtiyan (boyanıp cilalanmış deri.) ve kürk ticareti gerçekleşmekteydi. Ayrıca kuzey-güney güzergahında Anadolu'dan gelen yolların Karadeniz'e ulaştığı noktalarda Sinop Limanı, Kastamonu, Ankara, Amasya, Tokat ve Sivas hinterlandına bağlantıyı sağlıyordu. Böylece hem ithal edilen ürünler hem de yerel ürünler için pazar oluşturularak şehirlerin ticari faaliyetleri canlandırılmaktaydı. Sinop'u, Anadolu'nun iç noktalarına bağlayan yol ağlarının ortak noktası Boyabat kazasıydı. Doğu ve güneydoğudan gelen bu yollar Boyabat'tan Vezirköprü'ye, batı ve güneyden gelen yollar ise Taşköprü'ye uğramaktaydı.¹⁶⁶

Sinoplu gemiciler Sinop iskelesinden Rumili tarafına ve başka mahallelere tüccar ve mallar taşıyorlardı. Hatta Anadolu'nun Sinop dışındaki Karadeniz limanlarına da taşımacılık yapılmaktaydı. Sinop halkının kullandığı eşyalar ve mallar arasında Trabzon tütünü ve İstanbul altın zinciri, altın küpesi, dizi altını ve zinciri bulunuyordu.¹⁶⁷ Nakledilen tüccar malları arasında; meşrubat, melbusat (giyilecek

¹⁶⁵ Yaşayanlar, "Tanzimat Döneminde...", s. 202-206.; BOA, ŞD.1638/42, H.26.01.1287/M.28.04.1870.

¹⁶⁶ Yaşayanlar, "Tanzimat Döneminde...", s. 196-200.

¹⁶⁷ *Sinop Şer'iyye Sicilleri*, Nu: 86, s. 38-39, vesika: 260, 20 Zilkade 1158/M.14.01.1745.; s. 52-53, vesika: 284, 22 Safer 1160/M.05.03.1747.; s. 20, vesika: 228, 15 Zilhicce 1157/M.19.01.1745.; s. 20, vesika: 228,

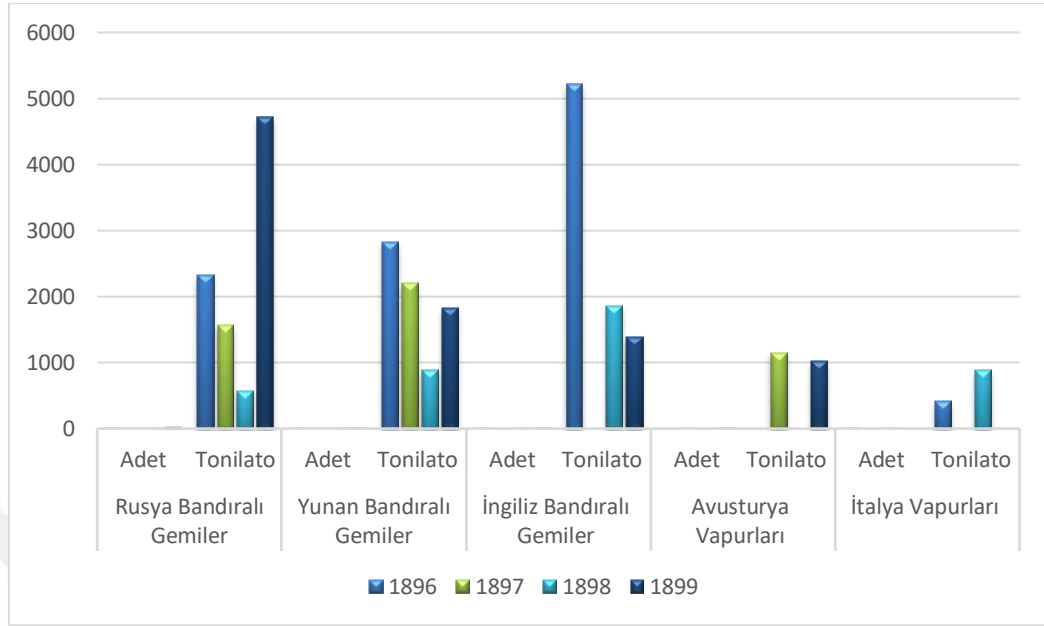
eşyalar), hububat (tahıl), gön, demir, boğasi (yerli bez, astarlık bez), çuka (siyah büyük bir balık), kumaş gibi mallar bulunmaktaydı.¹⁶⁸ Ayrıca Sinop'tan, Anadolu kökenli yapağı (koyun ve kuzudan ilkbaharda kırılan tüy.), gön (işlenmiş deri), kösele, çeltik, yeni dane, kazak, kundak vb. ürünler Varna'ya ihraç edilmekteydi. Limanlardan dönerken abacılık (yünden, yün dövülerek yapılan kaba, kalın bir tür kumaş.) sanatında ve imalatında çok ileride olan Varna'dan, Varna Abası getirilmekteydi. Anadolu'dan Sinop'a, oradan Kırım, Varna ve Rumeli'ye sevkıyatların yapılması Karadeniz ticaretini de canlandırmaktaydı. Sinop Limanı; İnebolu, Sakız, Yeniköy, İzmir, Üsküp, Venedik, İmralı, İskenderun gibi limanlara mensup olan gemicilerinde uğrak yeri idi. Tüccar özellikle mallarını Sinop İskeleyine getirip buradan başka yerlere sevk ediyorlardı. Sinop'un, tercih edilmesinin sebepleri arasında iskelede gümrük emininin bulunarak doğal korunaklı bir iskeleye sahip olması ve ulaşım açısından da Anadolu'nun iç yollarının Karadeniz kıyısında birleştiği son çıkış noktası olması, Kırım'a olan yakınlığı ve gemicilik imalatında gelişmiş bir yer olması açısından tercih ediliyordu.¹⁶⁹

Aşağıda oluşturulan tablodaki veriler her ne kadar XIX. yüzyılın ilk yarısına ait veriler olmasa da XIX. yüzyılın genelinde Sinop Limanı'ndaki yabancı gemi hareketliliği hakkında önemli fikirler ve bilgiler verdiği için paylaşılma gereği duyulmuştur.

15 Zilhicce 1157/M.19.01.1745., s. 41, vesika: 264, 22 Zilhicce 1158/20.01.1746.; Nu: 89, s. 46, vesika: 131, 15 Cemaziyelahir 1150/10.10.1737.

¹⁶⁸ BOA, MAD. d., 9506, s. 117, 25 Safer 1127/M.02.03.1715.; s.28, 2 Safer 1129; M.16.01.1717, s. 157, 9 Safer 1134/M.29.11.1721., s. 196-197, 25 Muharrem 1136/M.25.10.1723.; s. 208, 15 C 1136/M.10.02.1724.

¹⁶⁹ İbrahim, Güler, *18. Yüzyılın ilk yarısında Sinop (İdari Taksimat ve Ekonomik Tarihi)*, (Yayınlanmış Doktora Tezi), Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Yakınçağ Tarihi Anabilim Dalı, İstanbul 1993, s. 185-186-188-189-193.

Tablo 2.1.: Sinop Limanı'na Demirleyen Yabancı Bandıralı Gemiler¹⁷⁰

Belirtilen yıllar arasında Sinop Limanı'na, en fazla Rus bandıralı gemilerin demirlediği görülmektedir. Bu oran 1899 yılına gelindiğinde daha da artmaktadır. Bu artışın birinci sebebi olarak, Rusya'nın Osmanlı Devleti ile imzaladığı ticaret anlaşmaları gösterilebilir. İkinci bir sebep olarak, 1888-1897 yılları arasında Osmanlı Devleti'nin dış ticarete yeni bir genişleme dönemi yaşamasıdır. Bu dönemde Osmanlı Devleti, ekonomik sıkıntılardan kurtulmak için ticareti kendi lehinde canlandırmaya çalıştı. Her ne kadar Osmanlı limanlarında yapılan taşımacılık inişli çıkışlı bir seyir izlese de deniz ticari taşımalarında düzenli bir artış gözlenmektedir. Artan bu ticari taşımacılık, yenilikleri ve ticari mekanlardaki gelişmeyi de peşinden getirdi. Düşen maliyetler ile artan ticaret hacmi tacirlerin rahatça ticaret yapabilmelerini de sağladı.¹⁷¹ Sonuçta tabloda olduğu gibi yabancı ticaret gemilerinin sayıları ve ağırlıklarının azalmaya başladığı görülmektedir.

Sinop Limanı'nda aynı zamanda ürünlerin nakliyesi için gemi kiralama işlemi de yapılmaktaydı. Gemiler, taşımının yapılacağı iskeleden, yakın iskelelerden ya da İstanbul'dan kiralanırdı. Gemi kiralama işi kimi zaman gümrük emini ve çoğunlukla gemici esnafları tarafından yapılırdı. Kiralama işlemi yapılmadan önce nakil

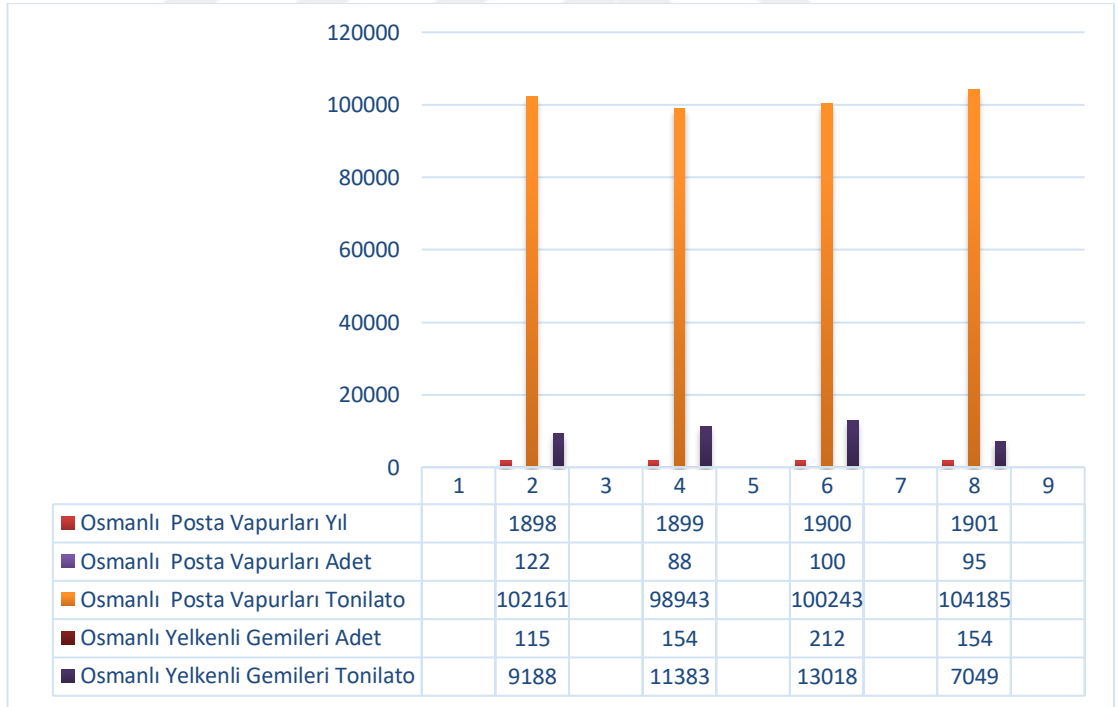
¹⁷⁰ Oğuzoğlu, "20. Yüzyıla...", s. 503.

¹⁷¹ Hüseyin Topuz, "XIX. Yüzyılda Osmanlı Limanlarından Gerçekleşen Ticaret Hacmi ve Dış Ticaretine Yönelik Bir Analiz (1878-1913), *Süleyman Demirel Üniversitesi Vizyoner Dergisi*, S. 1, C. 1, 2009, s. 114-116.

yapılacak olan ürün ve miktarıyla birlikte gemici esnafına bildirilirdi. Taşıma ücreti, gemi sahibiyle yapılan pazarlık sonucunda belirlenirdi. Hububat, asker, savaş mühimmatı ve çeşitli malzemelerin deniz yoluyla taşınması kara yolundan daha hesaplıydı. 1694 yılında Sinop ve Samsun'dan İstanbul'a yeniçeri nakli yapılarak, asker başına da 30 akçe alındı. 1770 senesinde ise Sinop iskelesinden Kefe'ye asker göndermek için gemi kiralama işlemi yapıldı.¹⁷²

XIX. yüzyılda Sinop Limanı'na uğrayan vapurlar yolcu, ticari eşya ve posta hizmeti vermekteydi. Şirket vapurları haftanın belli günlerinde sefere çıkmaktaydı. İdare-i Mahsusa vapurları pazartesi günleri, on beş günde bir çarşamba akşamı, Rusya vapurları da İstanbul'dan yola çıkarak İnebolu üzerinden Samsun-Trabzon yönüne geçiyordu. Bu vapurlar yine aynı tarihlerde Sinop Limanı'na uğrayıp İstanbul'a dönmekteydi.

Tablo 2.2.: XVIII. Yüzyılın İkinci Yarısı ve XIX. Yüzyılın Başlarında Sinop Limanı'na Demirleyen Osmanlı Vapurları ve Yelkenli Gemileri¹⁷³



¹⁷² Ümran Karadeniz, "XVII-XVIII Yüzyıllarda Karadeniz'de Osmanlı Deniz Taşımacılığı", *Akademik Sosyal Araştırmalar Dergisi*, S. 57, Kasım 2017, s. 468-469-470.

¹⁷³ Oğuzoğlu, "20. Yüzyıla...", s. 503.

Bu bilgiler ışığında belirtilen tarihler arasında Sinop Limanı'na uğrayan yelkenli gemi sayısı, buharlı gemi sayısının yaklaşık on katıdır. Ancak buna rağmen yelkenli gemilerin ağırlık bakımında, buharlı gemilerin çok fazla gerisinde kaldığı görülmektedir. Aynı yıllar içinde Sinop Limanı'na demirleyen Rus, Yunan, İngiliz, Avusturya ve İtalyan bandıralı gemilerde bulunmaktaydı. 1899 yılından sonra yelkenli gemilerin ağırlık miktarlarında artış görülürken, 1901 yılında bu miktarlarda tekrar düşüş olduğu gözlenmektedir. Bu durumun en önemli nedenleri; XIX. yüzyılda Osmanlı deniz ticaretinde yabancı hakimiyetinin görülmesi, gemilerde meydana gelen teknolojik ilerlemelerden kaynaklı daha büyük ve yüksek tonajlı gemilerin ticarete etkin olmaya başlaması söylenebilir.¹⁷⁴

2.1. SİNOP LİMANI'NDA TİCARET

Osmanlı ekonomisinin en önemli noktalarından biri olan Karadeniz ticareti, Karadeniz'in kapalılığı ilkesinden dolayı uzun süre yabancı tüccar olmadan devam etti. Bu ticaretin tamamen Osmanlı egemenliğinde devam ettiği süre içerisinde Sinop, kuzey-güney arasındaki ticari ilişkilere en çok katkı sağlayan şehirlerden biri oldu. Karadeniz'in güneyinde merkezi bir yerde bulunan Sinop, bulunduğu coğrafi konum ve sahip olduğu doğal liman vasıtasıyla birçok devletin ilgisini çekmekteydi. Bu durum sadece ticaretle alakalı olmamakla birlikte hem askeri hem de güvenlik açısından önemliydi. Yelkenli gemilerin revaçta olduğu yıllarda, askeri ve ticari gemilerin sığınma ihtiyaçlarını karşılaması açısından kullanıldığı kadar Anadolu'nun iç bölgelerinden gelen ticari eşyaların ihraç edilmesi için de sık kullanılan bir giriş çıkış yeri durumundaydı. Bu avantajıyla Anadolu'yu, Karadeniz'in kuzeyine bağlayan önemli bir liman olma görevini de üstlenmekteydi.¹⁷⁵

Sinop'un sınırlı üretim ve tüketim koşullarında en önemli pazarı Kastamonu şehriydi. Bu sayede Sinop ve Karadeniz limanlarından Kuzey ülkelerine önemli miktarda Kastamonu sofı da ihraç edilmekteydi.¹⁷⁶ Kastamonu'dan sadece Kuzey ülkelerine değil aynı zamanda İstanbul'a da önemli miktarda hububat

¹⁷⁴Uygun, "Acente-Konsolos...", s. 371.

¹⁷⁵ Aydın, "19. Yüzyılda Doğu...", s. 35; Yılmaz, "Güney Karadeniz'de...", s. 6; Tuncer, "İngiliz Konsolosluk...", s. 50.

¹⁷⁶ Halil İnalçık, "15. Asır Türkiye İktisadi ve İctimai Tarihi Kaynakları", *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası*, S. 1-4, C. 15, Ekim 1953-Temmuz 1954, s. 64.

gönderilmekteydi. 1790 yılında Sinop Limanı'na nakledilen 23.000 kile un ve 50.000 kile arpa doğrudan İstanbul'a gönderildi.¹⁷⁷ Sinop'ta ihraç ya da takas edilebilecek önemli bir ticari eşya bulunmamaktaydı. Belli dönemlerde Sinop'a gönderilen bazı konsoloslar, şehrin bu tür olumsuzluklardan arındırılması ve gerekli imkanların sağlanması halinde tekrar antik dönemdeki gibi büyük bir ticari merkez olacağını belirtmekteydi. Bu doğrultuda 1804 yılında Sinop konsolosu Fourcade, Sinop'taki ticareti daha etkin bir hale getirebilmek için çeşitli fikirler ve projeler ortaya koydu. Ticari hayattaki bu büyük açığı kapatabilmek için Kastamonu'ya ihtiyaç kalmadan kervanların mallarını alıp satmak ve doğrudan Sinop'a getirmek için bir depolama alanı oluşturmayı tasarlamaktaydı. Bunun sonucunda, Fransa ve Sinop arasında çeşitli ürünler değiş tokuş edilecekti. Bu ürünlerin çeşitleri aşağıdaki tabloda gösterilmektedir:

Tablo 2.3.: XIX. Yüzyılda Fransa ve Sinop Arasında İthal ve İhraç Edilecek Ürünlerin Listesi¹⁷⁸

Fransa'dan Alınacak Ürünler	Sinop'tan Alınacak Ürünler
Değişik kalitede yünler	İran ipekleri
Marsilya ve Tunus tarzı kalpaklar	Mazı
Pamuklu yünlüler	Boraks
Perdelik Rouen yünlüleri	Safran
Silah kurşunları	Avignon buğdayı
Hırdavat	Garowe
Kağıt	Ceviz
Çelik kasalar	Keten yağı
Kolonyal gıdalar	Balmumu
	Tavşan ve keçi derisi
	Tokat-Kastamonu Bakırı
	Ünye şap madenleri
	Orpiment
	Kereste ve inşaat kerestesi
	Keten ve Kenevir
	Zamk

¹⁷⁷ BOA, C.ML. 431/17451, H.29.06.1204/M.16.03.1790.

¹⁷⁸ Yılmaz, "Güney Karadeniz'de...", s. 6-9, 30.

Tabloda görüldüğü üzere en fazla ihracat ürünü Sinop Limanı'nda bulunmaktadır. Bu ürünler arasında kereste, keten ve kenevir devletin özel iznine bağlı olduğu için izin alındığı sürece ihracat edilecekti. Diğer taraftan ilaç sanayisinde kullanılan Boraks,¹⁷⁹ orpiment¹⁸⁰ gibi minerallerin de gönderildiği görülmektedir.

Ancak Fourcade'nin bu tasarısı Fransa ve Rusya arasında yapılan Tilsit Antlaşması (1807) sonucunda, oluşan anlaşmazlıklardan dolayı hiçbir zaman gerçekleşmedi. Hatta bu durum, Sinop'u ikinci İskenderiye olarak gören konsolosun burayı terk etmesine sebep oldu. Ayrıca 1806 Osmanlı-Rus Savaşı da bölge ticaretine önemli ölçüde darbe vurdu.¹⁸¹ Karadeniz limanlarından ihracat edilen ürünlerin yanı sıra, Avrupa'nın da Antalya, Edirne, Samsun, Sinop ve Bursa gibi önemli ticaret merkezlerine ihracat ettiği önemli ürünler bulunmaktaydı. Bunlar arasında; *Camlet*, *Tela*, *Lombardy* isimli işlenmiş kumaşlar, *Narbonne*, *Perpigon* ve *Toulous* bezleri, *Challons* bezleri, Floransa'nın boyanmış yünleri, fıstık yeşili, zümrüt yeşili, al, gök mavisi, turkuaz ve sarı kumaşlar, *Tafta*¹⁸² ve beyaz *damasko*¹⁸³ tarzı ürünler bulunmaktaydı.¹⁸⁴

2.1.1. XIX. Yüzyılda Sinop Limanı

Osmanlı Devleti, Doğu Akdeniz'deki ticaretin önemsenmemesi, ihracatın desteklenmemesi, denizci tüccar sınıfının yeterince gelişmemesi ve Avrupa'da keşifler sonucu artan üretim çeşitliliğinden kaynaklı olarak deniz ticaretinde gerileme yaşadı. Nitekim verilen kapitülasyonlar nedeniyle Osmanlı, deniz ticaretindeki üstünlüğünü kaybetti. Bütün bu nedenlerin yanı sıra *Kaptan-ı Deryalık* ve diğer makamlara yetkili olmayan kişilerin getirilmesi gerilemeyi hızlandırdı. Bütün bu nedenlerin gölgesinde, 1853 yılında gerçekleşen Sinop Baskını hem Osmanlı donanmasının hem de Sinop Limanı'nın ticaretine telafisi olmayan zararlar verdi.¹⁸⁵

Osmanlı Devleti, Avrupa ile ticaretini bir taraftan İtalyan tüccar aracılığıyla Akdeniz limanlarından sağlarken diğer taraftan Balkanlar üzerinden ve

¹⁷⁹ Bor bileşiği, mineral, borik asit tuzu.

¹⁸⁰ Koyu renkli, turuncu, sarı arsenik sülfid mineral.

¹⁸¹ Yılmaz, "Güney Karadeniz'de...", s. 10.

¹⁸² İpekle dokunmuş ve sert yapıda olan parlak bir kumaş türü.

¹⁸³ İki taraflı dokunan kumaş keten, ipek ya da yün karışımıdır.

¹⁸⁴ Kate Fleet, "Görülmeyen Osmanlı: Geç Orta çağ ve Modern Dönemlerde Akdeniz Tarihinin Kayıp Devleti", *Türkler*, C. 9, (Ed. Kemal Çiçek vd.), Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002, s. 109.

¹⁸⁵ Yasemin Nemlioğlu Koca, "Doğu-Batı İlişkilerinde Türk Denizciliği: Anadolu Jeopolitiği", *CEDRUS*, S. 4, 2016, s. 420-421.

Karadeniz'den sağlamaktaydı. Özellikle Sinop Limanı'ndan; Polonya, Almanya, Avusturya gibi Orta Avrupa memleketlerine ürünler ihraç etmekteydi. İtalyan tüccardan ziyade bu ticareti gerçekleştirenler arasında Osmanlı tebaası olan Ermeni ve Yahudi tüccar da bulunmaktaydı.¹⁸⁶ 1809 yılında İstanbul'dan Kostanti Namon, Yani ve Andon isimli tüccarın yüklü gemileri ile Trabzon ve Sinop İskelelerine gitmelerine bazı şartlar dahilinde izin verildi. Bu şartlar arasında; yasak olan eşyaların taşınmaması, Moskov Limanı'na gidilmemesi ve boğazdan geçerken Boğaz Nezaretindeki katiplere kayıt olmaları karşılığında gemilerinin Sinop ve Trabzon iskelelerine gitmelerine izin verilecekti.¹⁸⁷ 1847 yılına gelindiğinde Karadeniz ticaretine farklı devletler dahil olmaya başladı. Bu yıllarda Norveç ve İsveç devletleri, Sinop iskelesine gidip gelen vatandaş ve tüccar sorunlarına müdahale etmek amacıyla Şarl Bruner'i konsolos vekili olarak tayin etti.¹⁸⁸ Ticari ürünlerin ihraç merkezi olan Sinop Limanı'ndan aynı zamanda asker ve mühimmat sevkiyatı da yapılmaktaydı. Mesela 1840 yılında Kırım'a gönderilecek olan askerler ve ocaklar kethüdalarının sevki Sinop'tan tedarik edilen gemilerle gerçekleştirildi.¹⁸⁹

2.1.1.1.Sinop Liman Ticaretini Belirleyen Unsurlar

Sinop şehrinin ekonomik yapısını incelerken, ticari faaliyetlerin gerçekleştiği en önemli ortamlar olan pazar ve pazar yerleri, çarşılar ile mağazaların birlikte incelenmesi gerekir. Zira bu unsurlar bir malın başka bir yere naklini, ticari ürünlerin bölgeler arasındaki dolaşımını mümkün kılan önemli bir köprü vazifesi görmektedir. Sinop'ta, *Yeni Cuma Pazarı* adında oluşturulan pazar yerinde, halk bir taraftan ürettiği ürünleri satarken diğer taraftan iç ve dış bölgelerden gelen ürünlerden ihtiyaçlarını karşılamaktaydı. Bu pazarın şehrin neresine kurulduğu hakkında kesin bir bilgiye ulaşmak mümkün olmadı. Bir diğer pazar yeri olan *Suk-i Sultani* diğer pazar yerlerinden farklı bir özelliğe sahipti. Burada miraslı ya da mirasız olarak ölen kimselerin malları açık artırma ile satılmaktaydı. Müzayede yoluyla satılan mallardan elde edilen gelir, mirasçılar arasında paylaştırılmaktaydı. Ticaretin faal bir şekilde yürütüldüğü bir diğer önemli mekanlar çarşılardı. İbrahim Güler, *XVIII. Yüzyılın İlk*

¹⁸⁶ Mustafa Akdağ, *Türkiye'nin iktisadi ve İçtimai Tarihi (1243-1453)*, C. 1, Tekin Yayınevi, Ankara 1979, s. 471.

¹⁸⁷ BOA, HAT., 1508/51, H.24.06.1224/M.06.08.1809.

¹⁸⁸ BOA, İ. HR., 41/1930, H.11.08.1263/M.25.07.1847.

¹⁸⁹ BOA, C. AS., 441/18380, H.29.12.1255/M.04.03.1840.

Yarısında Sinop isimli tezinde; Sinop şehrinde arşiv belgelerinden tespit edilebilen beş çarşının bulunduğunu belirtir. Bunlar; *Kala Yazusu (Yazısı) Çarşısı*¹⁹⁰, *Kazgancılar (Kazancılar) Çarşısı*, *Kapan Çarşısı*, *Yalı Çarşısı* ve *Tersane Çarşısı*'dir. Sinop'ta bulunan Kapan Çarşısı¹⁹¹ ve Kala Yazısı Çarşısı, faaliyet gösterdikleri mahallelerin isimleri ile anılmaktadır. Kazancılar Çarşısı ile Yalı Çarşısı'nın ise iskele ve tersane yakınlarında olduğunu söylemek mümkündür.¹⁹² Evliya Çelebi, Sinop'ta 80'e yakın dükkânın var olduğundan bahseder. Bu dükkânlar arasında bakkal dükkânı, tuzcu dükkânı, sabuncu dükkânı ve berber dükkânı bulunmaktaydı.¹⁹³ Ayrıca isimleri belirtilmeyen çeşitli alışveriş merkezleri de mevcuttu. Camii Kebir Mahallesi'nde bulunan Hasan oğlu Osman'a ait dükkânda; pirinç, üzüm, incir, sabun, kına, poşı, baharat, kantar, terazi gibi eşyalar bulunmaktaydı.¹⁹⁴ Bu tarz bakkal dükkânları; Kaleiçi'nde, Kala Yazısı Çarşısı'nda ve Kazancılar Çarşısı'nda yer almaktaydı.¹⁹⁵

XVIII. yüzyılın ilk yarısındaki kayıtlara göre, mevcut olan işyerleri arasında şemhane, karhaneler, değirmen, fırın ve ayakkabı, terlik gibi ürünler üreten ve *haffaf* olarak ifade edilen esnaf dükkânları bulunmaktaydı. Bunlardan iltizama verilecek kadar büyük bir iş hacmine ve gelire sahip olan Şemhaneler, Sinop Gümrük Emini'nin denetimi ve kontrolü altında olarak bir yıllığına kiraya verilmekteydi. Sinop'ta bulunan işyerleri sadece bahsettiğimiz yerlerden ibaret değildi. Bunlardan başka şehirlerde imalata ve hizmete yönelik olan halkın günlük besin ihtiyaçlarını karşılayan esnaf zümresine ait işyerleri ve dükkânlar da bulunmaktaydı. Diğer taraftan özellikle iç ticarete önemli bir yere sahip olan hanlardan da bahsetmek gerekmektedir. Zira dışarıdan ticaret için gelen tüccar bu hanlarda konaklayarak ihtiyaçlarını gidermekteydiler. Mevcut kaynaklara göre, Sinop'ta tespit edebilen birkaç tane han bulunmaktadır. Bunlar sadece Sinop şehrinin merkezinde değil aynı zamanda ona bağlı olan köylerde de mevcuttu. Sinop şehrinde ve ona bağlı olan taşra kısmındaki hanlar; *Nikola oğlu Hanı*, *El-Hac Ömer Ağa Hanı*, *Çakmakoğlu Hasan*

¹⁹⁰ ŞŞS, Nu: 89, s. 71-70, vesika: 77, 14 Zilkade 1149/M.16.03.1737.

¹⁹¹ ŞŞS, Nu: 89, s. 58-57, vesika: 107, 22 Muharrem 1150/M.01.05.1739.

¹⁹² Güler, *18. Yüzyıl...*, s. 147-148.

¹⁹³ ŞŞS, Nu: 89, s. 70, 58-57, 75, 77, vesikalar: 78, 107, 66, 70, vesikalar tarihi: 17 Zilkade 1149/M.19.03.1737, 22 Muharrem 1150/M.22.05.1737, 25 Şevval 1149/M.26.02.1737, 10 Şevval 1149/M.11.02.1737.

¹⁹⁴ ŞŞS, Nu: 89, s. 75, vesika: 70, 25 Şevval 1149/M.26.02.1737.

¹⁹⁵ Güler, *18. Yüzyıl...*, s. 149.

*Beşe İbn Mehmed Hanı*¹⁹⁶, *Acemoğlu Hanı* ve *Koyluş Hanı (Karbansaray-Kervansaray Hanı)*¹⁹⁷ bunlardan sadece Koyluş Hanı Çeharşenbe (Çarşamba) nahiyesinde bulunuyordu.¹⁹⁸

XVIII. yüzyılın ilk yarısında Karadeniz'in Kuzey batısına giden yollarda Moldovya-Sinop yolu bulunmaktaydı. Kırım, Trabzon, İstanbul ve Sinop gibi limanlara mensup tüccar, Moldovya'dan meşe, kızılıçık, köknar keresteleri, balmumu, tuz, tereyağı, güherçile ve buğday gibi malları Karadeniz'in Güney sahillerine getirmekteydiler. Tokat'tan getirilen bakır İstanbul'a, Sinop Limanı'nda nakledilmekteydi. Bu durum Sinop Limanı'nın Karadeniz ve uluslararası ticaretteki yerinin ne kadar önemli olduğunu bir göstergesidir. Sinop'un, Mısır gibi Kuzey Afrika ülkeleri ile de bağlantısı bulunmaktaydı. Mısırlı tüccar, Sinop'a denizyolu vasıtasıyla gelerek Sinop'ta ticaret gemisi inşa ettirebilmekteydi. Nitekim Mısır tüccar kalyonlarının başı olan Yusuf isimli tüccar, Sinop'ta Küplüağzı¹⁹⁹ denilen yerde kendi parasıyla bir ticaret gemisi inşa ettirebilmek için izin talep etmekteydi.²⁰⁰

XIX. yüzyılda Sinop'a bağlı Boyabat kazasında halkın yetiştirdiği pamuk, pirinç ve hububat çeşitlerinin satışını gerçekleştirmek için yılın belli dönemlerinde panayırlar açılmaktaydı. Kastamonu Vilayet Salnamesindeki kayıtlara göre, 1880 yılının 20 Ağustos, 30 Eylül ve 30 Ekim aylarında, Boyabat'ta eşya ve hayvan pazarları kurulmaktaydı. Günümüzde ise pazar kuma geleneğinin Boyabat'ta hala devam ettirilmeye çalışıldığı bilinmektedir. Aynı şekilde 1880 yılında Ayancık kazasında, yılda üç defa olmak üzere yetiştirilen hububat, kestane, elma ve kereste gibi mahsullerin satışları yapmak için 23 Nisan Barna²⁰¹ İskelesi'nde, 27 Temmuz Ayandon'da²⁰² ve 5 Ağustos Helaldı'da²⁰³ panayırlar kurulmaktaydı.²⁰⁴

¹⁹⁶ SŞS, Nu: 89, s. 58-57, vesika: 107, vesika tarihi: 22 Muharrem 1150/M.22.05.1737.

¹⁹⁷ SŞS, Nu: 89, s. 13, vesikalar: 22, vesika tarihi: 2 Zilkade 1149/M.04.03.1737; s. 13, vesika: 23, vesika tarihi, Zilkade ortası 1149/M.1737.

¹⁹⁸ Güler, *18. Yüzyıl...*, s. 152-153, 167-168.

¹⁹⁹ Gerze ile Yakakent arasında bulunur ve Sinop'a 70 km uzaklıktadır.

²⁰⁰ Constantin Giurescu, "Contributions A L'Histoire Economique De L'Empire Ottoman: L'Importation Du Bois Des Pays Roumains", *VIII. Türk Tarih Kongresi (11-15 Ekim)*, C. II, Ankara 1976, s. 1237-1239. BOA, A. DVNS. MHM. d. 139, s. 392, H.1146/M.1734.; C.DRB., 64/3187, H.05.04.1217/M.05.08.1802.

²⁰¹ Ayancık'a bağlı Çamyayla köyünün eski adı.

²⁰² Türkeli ilçesine bağlı Hamamlı köyünün eski adı.

²⁰³ Güzelkent/Türkeli.

²⁰⁴ Kastamonu Vilayeti Salnamesi, H.1297/M.1880: 172, 173.

2.1.1.1.1. Tüccar ve Mallar

Ticareti belirleyen bir diğer önemli hususu tüccar oluşturmaktaydı. Tüccar hem Anadolu'nun iç kesimleri ile hem de Karadeniz'e kıyısı olan iskelelerle ticaret yapmaktaydı. Sinop Limanı'nın önemli bir pozisyonda olması, Anadolu'nun içinden buraya uzanan kervan yolları²⁰⁵ ile mümkün olmaktadır. Zira Sinop, Anadolu'dan gelen yolların Karadeniz'deki son çıkış noktasıydı. Boyabat-Sinop yolu, Kastamonu'dan Sinop'a gelen yolun uzantısı konumundaydı. Selçuklular devrinde, tüccarın konaklaması, dinlenmesi ve ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla Sinop'ta; Atabey Hanı, Ankara-Sivas yolunda Selçuk Hanı, Sinop-Boyabat arasında Çukur Hanı gibi hanlar ve kervansaraylar inşa ettirildi. Lâdik ve Merzifon'dan Sinop'a uzanan karayolu Sinop'u, Anadolu'nun içinden Güneydoğu'ya bağlayan yolu oluşturmaktaydı. Ticari yollar üzerinden Sinop'a gelen mallar ve eşyaların cinsinin ne olduğu tam olarak belirtilmediğinden zaman içerisinde geldiği bölgenin veya şehrin adıyla anılmaya başlandı. Bu yüzden Sinop halkının günlük hayatında sürekli kullandığı basmalar, getirildikleri yer olan Amasya şehri ile ilişkilendirilerek *Amasya Basması* olarak anılmaktaydı.²⁰⁶

Eski çağlardan beri Sinop'un gelir kaynakları arasında palamut avı önemli bir yere sahipti. İç ve dış liman içerisine, dikdörtgen şeklinde yerleştirilen ağaçların ve denize kurulan direklerin arasına yerleştirilen ağlar sayesinde balıkların daha kolay avlanması sağlanmaktaydı. Ünlü coğrafyacı Strabon'un verdiği bilgilere göre, Sinop balıkçılıkta dünyada ikinci sırada bulunmaktaydı. Strabon, palamutların Azak Denizi'nde, yumurtadan çıkıp Asya kıyıları boyunca Trabzon ve Giresun'a ulaştıklarını ve ilk olarak burada avlandıklarını söylemektedir. Ancak buralarda yeterli büyüklüğe ulaşamayan palamutların, avlanmaları başarısızlıkla sonuçlanmaktaydı. Sinop'a ulaştıklarında ise avlanmak ve tuzlanmak için yeterli büyüklüğe ulaşmış oluyorlardı. Bu sayede tuzlanmış balık, bölgenin ekonomisine önemli ölçüde katkılar sağlamaktaydı. Öyle ki Sinop'ta basılan sikkeler üzerinde Yunus betimlemelerinin olmasının, Karadeniz'de balıkçılığın ne denli önemli

²⁰⁵ Kervan yolları ve ticari güzergahlar hakkında daha ayrıntılı bilgi için bkz. Cengiz Orhonlu, *Osmanlı İmparatorluğunda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar*, (Derleyen: Salih Özbaran), Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, İzmir 1984.

²⁰⁶ Güler, *18. Yüzyıl...*, s. 194-195.

olduğunun bir göstergesidir. Ton ve palamut balıklarının yanı sıra uskumru, kalkan ve mürekkep balığı da Karadeniz’de ticareti yapılan deniz ürünleri arasındaydı.²⁰⁷ Özellikle palamut balığının salamurası yapılarak Yunanistan’a ve Roma’ya ihraç edilmekteydi. Yunanistan’da ucuz olan Karadeniz salamura balığının, küçük bir kavanozu Roma’da 400 drahmiye²⁰⁸ satılmaktaydı.²⁰⁹ Ayrıca Strabon, kentin oldukça verimli topraklara sahip olduğundan çeşitli bostanların olduğu ve şehirde bolca zeytin ağaçlarının varlığından bahsetmektedir. Sinop sancağı, düz ve verimli arazilere sahip olduğu için burada her çeşit ürün yetişmekteydi. Yumuşak yünlü hayvan sürülerinin bolluğu nedeniyle de XVIII. ve XIX. yüzyıllarda oluşturulmuş bir *Koyun Yünü Enstitüsü* mevcuttu.²¹⁰ Nitekim XIX. yüzyılda Sinop Limanı’ndan hala hayvan ticaretinin yapıldığı bilinmektedir. Özellikle Kapadokya’da ve Paflagonya’da çok sayıda yetiştirilen koyun, keçi, katır ve diğer hayvanlar, Sinop’tan Yunanistan’a götürülmekteydi. Yunanistan’dan dönen tacirler ise şarap, tuz ve vazo gibi ticari ürünleri Sinop’a getirip satmaktaydı.²¹¹

Samsun’daki konsolos yardımcısı R. W. Stevens’in 1841 yılında gittiği Sinop’ta hazırladığı raporunda, Sinop kırsalında ciddi miktarda pirinç ekiminin yapıldığından bahseder. Devlet, bu ürünün yarısını satmak için üreticiye bırakırken diğer kısmını sabit bir fiyatla satın almaktaydı. Ayrıca halkın ekonomik düzeyi yükseltildiği takdirde, vergilerle ezilmezse keten tohumu üretiminin de ciddi seviyelere ulaşacağını belirtmektedir. R. W. Stevens’in, bu önerileri dikkate alınarak 1840 yılında bir uygulama ile 150 kile keten tohumu satışa sunulmuştur. Bu uygulama neticesinde, 1841 yılında ise bu oran 1.200 kileye kadar çıkmaktadır. Aynı zamanda konsolos, üretilen bu keten tohumunun şimdiye kadar gördüğü en kaliteli ürün olduğunu da notları arasına eklemektedir.²¹²

²⁰⁷ Güveloğlu, “Antik Çağ’da...”, s. 728-729.

²⁰⁸ Yunanistan’ın eski para birimi. 6 obol değerindeki gümüş sikkeye ve birimine verilen isimdir.

²⁰⁹ Robinson, *Ancient ...*, s. 140.

²¹⁰ Charles Texier, *Küçük Asya-Coğrafyası, Tarihi ve Arkeolojisi-*, (Çev. Ali Suat), C. 3, Enformasyon ve Dokümantasyon Hizmetleri Vakfı, Ankara 2002, s. 210.; Strabon, *Antik Anadolu...*, s. 23-25.

²¹¹ Robinson, *Ancient ...*, s. 143.

²¹² Tuncer, “İngiliz Konsolosluk...”, s. 54.

Tablo 2.4.: Sinop’a Getirilen ve Halkın Günlük Hayatta Kullandığı Ürünler²¹³

Ürün Cinsi	Menşei
Tiftik ve Tiftik İpliği	Ankara
Döşeme ve Ban	Selanik
Tuna Hasırı	Tuna
İstanbul altın zinciri (yılan zinciri), altın küpesi (incili), dizi altını	İstanbul
Trabzon duhanı	Trabzon
Kereste, balmumu, tuz, güherçile, buğday	Moldovya
Arnavut kılıcı, Arnabud bıçağı	Arnabud
Boyabad princi, Boyabad kilimi	Boyabad
Halalı raht	Karahisar
Basma	Amasya
Porselen, fincan, çini	Kütahya
Kuşak, alaca entari	Bursa
Entari, alaca kaftan	Manisa
Göcen beden kürk, telli alaca entari, boğçe, zincap kaplı kürk	Hatay
Kaftan, telli kaftan, alaca kaftan	Hatay
Sabun	Trablus
Halebi keten bezi, Halebi alaca kaftan	Halep
Altın zincir, hasır, hasır, peştamal, peşkir, makrama	Mısır
Kabe fincanı	Kabe
Yastık, yorgan, mum, boğçe, döşek, çember, makrama, çiz, piçe, mik'ad	Yemen
Horasani kara kılıç	Horasan
Gömlek, basma, kaftan, döğme altın	Acem

Sinop halkının günlük hayatında kullandığı ürünlerin isimlerine sicillerdeki tereke kayıtlarında rastlamaktayız. Bu kayıtlarda kişilerin üzerine zimmetli olan eşyaların cinsleri, sayıları ve fiyatları açıklanmaktadır. Tabloda belirtilen ürünler getirildikleri yerin isimleriyle anılmaktaydı. Trablus sabunu, Trabzon tütünü, İstanbul zinciri, Arnavut kılıcı gibi ürünler farklı bir özelliğe ve kaliteye sahip olduklarından diğer yerlerde, üretilen aynı cins mallardan ayırt edilebilmeleri için halk arasında bu şekilde anılmaktaydı. Mesela Sinop’ta, Sabuncu Karhânelerinde sabun imalatı yapılmasına rağmen Trablus sabunu, bu alanda ileri bir seviyede olduğu ve hammaddesinin kaliteli olmasından dolayı ithal edilmekteydi. Aynı cins ürünlerin farklı şehirlerde imal edilmesi muhtelif pazarlarda rekabetin artmasına neden olmaktaydı. Tüm bu ürünlerin

²¹³ Güler, *18. Yüzyıl...*, s. 205-214.; SŞS, Nu: 89, s. 46, vesika: 131, 15 Cemaziyelahir 1150/M.10.10.1737.; Nu: 89, s. 74, vesika: 71, 25 Şevval 1149/M.26.02.1737.; s. 58, vesika: 107, 22 Muharrem 1150/M.22.05.1737.; s. 49, vesika: 126, 5 Cemaziyelevvel 1150/M.31.08.1737.; s. 74, vesika: 71, 25 Şevval 1149/M.26.02.1737.

Sinop'a kadar gelmesi ve buradan diğer Karadeniz limanlarına sevk edilmesi, Sinop'un bir transit ticaret merkezi olmasının sonucudur.²¹⁴

Sinop Limanı'nı, sadece ticari ürünlerin sevkiyatı açısından kullanmamaktaydı. Özellikle Karadeniz'in ve ticaretinin güvenliği hususunda bölgedeki kalelerin tahkimi ve güçlendirilmesi için de Sinop Limanı önemli bir konumdaydı. Bu sayede Osmanlı Devleti, 1788-1820 yılları arasında Sinop iskelesinden Anapa Kalesi'ne önemli ölçüde asker, çeşitli eşyalar, mühimmat, kereste ve kiremit göndermekteydi. 1792-1796 gibi daha önceki tarihler arasında da Kastamonu, Bolu, Çankırı sancaklarından asker, Anapa seraskerine gönderilecek mühimmat ve kaleye yerleştirilecek amelenin sevkiyatı Sinop iskelesinden yapıldı.²¹⁵ 1802 tarihinde Anapa Kalesi askerlerine üç aylık maaşları olan 2.962 kuruş her yıl Sinop mukataası malından verildi. 1809'da Kastamonu hissesine ait olan 2.500 kile buğday ve 3.984 kuruşluk buğday hisseleri, Sinop ve civar iskelelerden kale muhafızları için sevk edilmekteydi. 1816-1818 yılında Anapa'da yapılacak olan caminin ve zahire ambarı için 800 yük kereste ve 6.500 kiremit Sinop'tan, top siperlerinin yapılması için rençberler de Kastamonu'dan gönderildi. Bundan bir yıl sonra kalenin inşası için gerekli olan malzemelerin temin edilmesi hususunda ferman çıkarıldı.²¹⁶ 1819 yılında yapılacak olan bir zahire ambarı için Sinop'tan çam kirişi, tahta ile kereste gönderilirken Trabzon Sancağından, 6000 kiremit Anapa'ya sevk edildi.²¹⁷

1820 yılına gelindiğinde Anapa Kalesi'ne zabıt, cebeci, muhafız ve süvarilerden oluşan 246 asker sevkiyatı yapılarak bunların üç aylık maaşları da Sinop gümrüğü malından karşılandı.²¹⁸ Kale, Karadeniz'deki konumu itibarıyla hem Osmanlı hem de Rusya için büyük bir önem teşkil etmekteydi. Osmanlı, Kırım'ı Rusların elinden kurtarmak için Kuzey Kafkasya'da yeni askeri kaleler oluşturmaya başladı. Askeri bir üs olarak oluşturulan Soğucak Kalesine yakın olan Anapa'nın, savunma hattını kuvvetlendirmek için askeri bir üs haline getirilme planı devreye sokuldu. Anapa, askeri teşkilatlanma neticesinde nüfus ve fiziki değişimler sayesinde bir şehir haline

²¹⁴ Güler, *18. Yüzyıl*, s. 214.

²¹⁵ BOA, C. AS., 157/6921, H.07.11.1206/M.27.06.1797.; 169/7401, H.09.05.1211/M.10.10.1796.

²¹⁶ BOA, C. AS., 333/13819, H.20.09.1231/M.14.08.1816.; 224/9533, H.17.01.1233/M.27.10.1817.; 7/253, H.18.02.1232/M.07.01.1817.; 1032/45258, H.29.06.1233/M.06.05.1818.; 836/35657, H.29.09.1224/M.07.10.1809.; 926/40041, H.29.12.1216/M.02.05.1802.

²¹⁷ BOA, C. AS., 888/38176, H.06.09.1235/M.17.06.1820.

²¹⁸ BOA, C. AS., 439/18298, H.11.10.1235/M.22.07.1820.

getirildi. Hanlar, hamamlar, kütüphane, fırın, değirmen ve 250'nin üzerinde dükkân bulunmaktaydı. Rusya, Osmanlı Devleti'nin kalenin tahkimi ve güçlendirilmesi için yaptığı sevkiyatları ve irtibatını kesmeyi hedeflemekteydi. Neticede 1828 savaşında asker sayısı 1.400'e kadar inen kale, Ruslara teslim oldu. 1829 Edirne Antlaşması ile birlikte de Kafkasya ve Anapa Osmanlı Devleti'nin elinden çıktı.²¹⁹

2.1.1.2.Sinop Limanı'nda İhracat

Karadeniz'in ana ticaret merkezi olan Sinop Limanı'ndan, tarih boyunca ihraç edilmek üzere Karadeniz'in çeşitli ticari bölgelerinden getirilen ürünler hem limanın büyümesine hem de yerel halkın geçim kaynağı olmasına önemli derecede katkı sağladı. Kırım, Rumeli, Trabzon gibi limanlardan getirilen bu ürünler arasında; pastırma, siyah zeytin, tuz, tütün gibi diğer ürünler bulunmaktaydı. Sadece bu limanlardan getirilen ürünler değil aynı zamanda Sinop'ta üretilen ve ihraç edilen mallarda bulunmaktaydı. Bunlardan en önemlisi astar yapımında kullanılan gri keten ipliğiydi. Bu astarlar hem ihraç ediliyor hem de Osmanlı ordusunun önemli bir unsuru olan yeniçeri askerlerinin başlıklarının yapımında kullanılıyordu. Üretilen bu keten ipliğinin on üç çilesi²²⁰ 4 paradan satılıyordu. İstanbul'da ise 10 ile 13 çilesi, 65-70 paraya satılmaktaydı. İran ile Sinop arasında ipekli kumaşlar, Hint kumaşı, cam, halı ve diğer ürünler başta olmak üzere büyük ölçüde ticaret gerçekleşmekteydi. Bu ticaret yolu önce Sinop, ardından İstanbul ve diğer Karadeniz limanları olarak devam etmekteydi. Sinop Limanı'nın en önemli ticari kalemleri arasında kereste ihracatı bulunmaktaydı. Büyük gemilerin yapımı için çam direkleri, 8 ile 9 tepe uzunluğunda üretilip 20 yükü 25 paraya, 8 tepe uzunluğunda üretilen meşe kirişleri ise 25 paradan satılmaktaydı. İhraç edilen diğer ürün ise evlerin inşası ile çatı yapımında kullanılan taş ve ince kestane kerestesi idi. Ayrıca bunun yanında Sinop bölgesinden, tüm inşaat alanları için gerekli olan katran²²¹ bol miktarda mevcut olup İstanbul'daki cephanelik için gönderilmekteydi.²²²

²¹⁹ Cengiz Fedakâr, "Anapa", *TDV İslam Ansiklopedisi*, Türkiye Diyanet Vakfı, Ek-1, İstanbul 2016, s. 94-95.

²²⁰ İplik demeti.

²²¹ Gemilerin omurgalarına ve su altında kalan kısımlarına sürülür. Çam ağaçları ile maden kömürlerinden elde edilir.

²²² Claude Charles de Peyssonnel, *Traité Sur le Commerce de la Mer Noire*, C. 2, Paris 1787, s. 94-95,110, 112-113.

1855 tarihine bakıldığında Sinop Limanı'ndan hala zincir, gomana²²³ ve çapa gibi donanma için önemli olan levazım ihraç edilmekteydi.²²⁴ Muhtemelen bu malzemeler, 30 Kasım 1853'te yaşanan *Sinop Baskını* neticesinde geriye kalan araç-gereçlerdi. 1853-1856 Osmanlı-Rus Harbi (Kırım Savaşı) nedeniyle, Kırım'da baş gösteren yiyecek ve mühimmat sıkıntısı da yine Sinop Limanı'ndan yapılan sevkiyatlarla giderildi. 1854 yılında Kırım'a gönderilecek askeri ihtiyaçların yanı sıra Kastamonu'dan Sinop Limanı'na sevk edilen yağ, pirinç gibi ürünlerde bulunmaktaydı. Osmanlı Devleti bir taraftan kendi askerlerinin eksiklerini giderirken diğer taraftan da savaşta müttefiki olan İngiltere'ye de temel ihtiyaçları hususunda kolaylık sağladığı görülmektedir. İngiltere taciri Mister Hanson'a bağlı olan ve Samsun'da yaşayan tüccar Koriko Gavaracina tarafından, Kırım'daki İngiliz donanmasına gönderilmek üzere Kastamonu'dan satın alınan arpanın nakli yapılırken subayların zorluk çıkarmaması için Kastamonu valiliğine bir rica yazısı gönderildi.²²⁵ Yine 1855 yılında, İngiltere donanması için lazım olan 20.000 koyun ve sığır ile 25.000 kıyve sebze çeşidi İngiltere komiseri Kazolati'ye teslim edildi.²²⁶

1853-1856 Osmanlı-Rus Harbi devam ederken Sinop Limanı'na, Kırım, Gürcistan ve Çerkezistan gibi bölgelerden önemli miktarlarda esirler getirilmekteydi. Ancak 1855 yılına gelindiğinde Gürcistan ve Çerkezistan taraflarından getirilen kölelerin, limanda satılmalarının önüne geçilerek uygulamanın durdurulduğu bilinmektedir.²²⁷

Sinop Limanı, Karadeniz ticaretinde hem bir ticari depo hem de önemli bir transit ticaret merkezi olma özelliği taşımaktaydı. Bu önemli konumundan dolayı sadece Sinop merkez limandan yapılan ticaret değil aynı zamanda Gerze, Aklıman, Boyabad ve Küplüağzı kazalarında da yetiştirilen tarım ürünleri ve üretilen malların ihraç edilmesi önemli bir gelir kaynağı sağlamaktaydı. Limanda ithal edilen mallar, Anadolu ile çevre illere de sevk edilmekteydi. Karadeniz'in en önemli ticaret limanlarından biri olan Sinop, üç pazar ve 41 camisi olan bir şehirdi. Genel nüfus

²²³ Gemi çapasının bağlı olduğu demir urgan-halat.

²²⁴ BOA, A. AMD., 63/71, H.29.12.1271/M.12.09.1855.

²²⁵ BOA, A.MKT.MHM, 63/25, H.01.04.1271/M.22.01.1854.; HR.MKT., 99/16, H.19.04.1271/M.09.01.1855.

²²⁶ BOA, HR.MKT., 100/9, H.28.04.1271/M.18.01.1855.

²²⁷ BOA, HR. MKT., 118/51, H.16.12.1271/M.30.08.1855.

içerisinde 3-4 bin Ermeni ve Rum tebaa yaşamaktaydı. Oldukça geniş bir limana sahip olan Sinop'ta, çok sayıda gemi ile birinci seviye savaş gemileri yanaşıp kışlayabilmekteydi. Zira XVIII. yüzyılda da Osmanlı Devleti tarafından Sinop Limanı'na, 20 tombaz gemisi (tek direkli), 15 melekse²²⁸, 25 büyük tekne, 30-40 küçük tekne (sahil gemileri için) tarzında gemiler tahsis edildi.²²⁹

Sinop'ta yetiştirilen ve şehrin adıyla özdeşleşen *Sinop Elması* da çeşitli yerlere gönderilmekteydi. 40-50 yük²³⁰ civarında çıkarılan bu elma çeşidinin bir kısmı İstanbul'a gönderilirken geri kalanı Karadeniz sahillerine götürülmekteydi. Kalitesi yüksek olan elmalar, okkası 2 gümüş paraya satılmaktaydı. Yine başka bir elma çeşidi olan *Misket Elması*, okkası 4 gümüş paradan alıcı bulmaktaydı. 10-12 yük misket elması İstanbul'a gönderilirken, 30 yük kadarı Karadeniz'in çeşitli şehirlerine götürülmekteydi. Diğer taraftan 10-12 yük taze armut, okkası 4 gümüşten satılırken, 30 yük kestanenin okkası 1 para değerindeydi. Kurutulmuş meyve ticaretinde büyük önem teşkil eden Sinop'ta, 15-20 yük fındık, kurutulmuş elmaların okkası 9-10 para, 3-4 yük pestilin okkası 5 gümüş değerindeydi. Bu mallar, Sinop'tan İstanbul'a, Kefe'ye, Karadeniz'in diğer liman ve şehirlerine Trabzon, Tokat, Amasya ve Anadolu'ya dağıtılmaktaydı. Bu ticari ağ sayesinde Sinop, tüm ürünlerin çıkış kapısı konumundaydı.²³¹

İstanbul üzerinden Kırım limanlarına yapılan ihracatta, Avrupa menşeli kumaşlar, Bursa ipekleri, Hindistan baharat ve boyaları ve özellikle Batı Anadolu'nun pamuklu ürünlerinin ticareti yapılmaktaydı. Sinop Limanı'nı kullanan Kastamonu yöresi; pirinç, demir, pamuklu kumaş ve sof kumaşı ihraç etmekteydi. Tosya ise önemli bir sof üretim merkezi olmasının yanı sıra ipek, kına ve boyalarla birlikte Hint ve Arap ürünleri açısından da çıkış kapısıydı. Sırma işlemeli kumaşlar, kadifeler, İran İpek Yolu üzerinden, Amasya'da dokunan değerli ipekli kumaşlar Kefe'ye Sinop Limanı üzerinden ihraç edilirdi. Özellikle şarap, rakı, fındık, gemi direği gibi ürünleri Trabzon

²²⁸ Melekseler özellikle bölgesel yerlerde gidiş-geliş ve ticari vasıta şeklinde kullanılmaktaydı. Bazı yerlerde de kayık şeklinde nitelendirildikleri görülmektedir. Küçük ve az hacimli oldukları için Körüağızı'nda da limanın biçiminden dolayı daha yaygın şekilde kullanıldığı söylenilebilir. Temel Öztürk, "Karadeniz Ulaşımında Melekseler (1700-1774)", *Tarih İncelemeleri Dergisi*, C. 24, S. 2, 2009, s. 2245-2246.

²²⁹ Par M. De Peyasonel, *Traite Sur Le Commerce De La Mer Noire*, C. 2, Paris 1787, s. 100.

²³⁰ Osmanlı Devleti'nde sabit değeri olmayıp değişiklik gösteren bir ağırlık birimidir. Ömer İşbilir, "Yük", (TDV) *İslam Ansiklopedisi*, İslam Araştırmaları Merkezi, C. 44, İstanbul 2013, s.46.

²³¹ Peyasonel, *Traite Sur...*, s. 110-114.

yöresinden de tedarik etmekteydi. Orta Anadolu'nun Kefe'ye ihraç ettiği en önemli ürünler arasında pamuklu kumaşlar bulunmaktaydı. XVIII. yüzyılda Ankara'nın sof kumaşları, Beypazarı pirinci, Beyşehir'in afyonu, Uşak ve Gördes'in ünlü halıları diğer ticari ürünler arasında yer almaktaydı. Ege Bölgesi'nde üretilen zeytin, zeytinyağı, fasulye, kuru üzüm özellikle şarap ve sirke, Sinop Limanı'nın Kefe'ye olan yakınlığından dolayı buradan gönderilirdi.²³² 1810 yılında Sinop'tan Rumeli limanlarına, Canik ve Merzifon'dan, Sinop ile Kastamonu iskelelerine nakledilen zahire Varna Limanı'na götürülmekteydi.²³³

Kuzey ülkelerin ihtiyacı olan tekstil ürünlerinin tamamına yakını İstanbul, Bursa, Amasya, Sinop, Kastamonu, Tokat ve Kayseri gibi Anadolu şehirlerinden temin edilmekteydi. Pamuklu dokumalar, basmalar ve boğası denilen ince astarlı bezler, kirpas, ipekli kumaşlar ve çadır bezleri sadece Kırım ve Taman limanlarında değil daha kuzeydeki steplerde de ilgi görmekteydi.²³⁴ Kırım, hayvan ve tarım ürünleri ihracına karşılık tekstil mamulleri, hafif sanayi ürünleri ve baharatlar satın almaktaydı. Sinop ve Samsun şehirlerinde yapılan; gevşek pamuklu beyaz tül bent, çember, büründük denilen ipekli gömlekler, pamuklu gömlek, fes ya da Fransa'daki Tunus başlığı, kadınların giydiği çember benzeri bir örtü, bellik²³⁵, altın ve gümüş iplik, pamuk ipliği, minderler, sofras ve kanepeler Polonya yoluyla Kırım'a getirilmekteydi. Aynı zamanda Halep, Sinop, İstanbul, Rize ve Trabzon limanlarından da banyo takımları, ayakkabı ve elbise için dikiş ipliği ile gri keten gönderilmekteydi.²³⁶ Sinop'ta, halkın günlük hayatında kullandığı malların bazıları getirilen yerlerin isimleri ile anılmaktaydı. Bunlar; Venedik, Selanik, Tuna, Arnavut, Yemen, Mısır, Kâbe, Trablus, Acem, Horasan, Trabzon, İstanbul, Hatay, Halep, Manisa, Bursa, Kütahya, Boyabat, Amasya, Karahisar mallarıydı. Getirilen ürünler, üretildikleri yerlerin imalat özelliklerini taşıdıkları için bölgelerine göre isimlendiriliyordu. Bu yerlerin mallarının kullanılması aynı zamanda Sinop'ta bahsi geçen şehirlerle etkin bir ticaretin olduğunun göstergesidir.²³⁷

²³² İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu Klasik ...*, s. 136-137.

²³³ BOA, HAT., 1001/42017, H.27.03.1225/M.02.05.1810.

²³⁴ Ensar Köse, "Kefe Limanı ve Karadeniz Ticareti (18. Yüzyılın İlk Yarısı)", *Ordu Üniversitesi Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi*, S. 12, Temmuz 2015, s. 51.

²³⁵ Kaba kumaştan yapıp elbise altına giyilir ve dolamada denilir.

²³⁶ Ensar Köse, "Kırım'ın Osmanlı Devleti'nden Kopuşu Sürecinde Kefe Limanı ve Karadeniz Ticareti", *Uluslararası 9. Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu (4-5 Mayıs)*, 2017 İstanbul, s. 22-23.

²³⁷ Güler, *18. Yüzyıl...*, s. 201, 205.

XIX. yüzyılda Sinop, Sinop'a bağlı Boyabat, Gerze ve Ayancık kazalarında elde edilen tütün, darı, arpa, mısır, pamuk, pirinç, kestane, elma ve keten gibi mamullerin ticareti hem Sinop içinde hem de civar bölgelerde yapılmaktaydı. 1892-1899 yılları arasında Boyabat'tan özellikle kavun, karpuz, patlıcan ve patates gibi mahsuller Kastamonu'ya götürülüp satılmaktaydı. Daha sonraki yıllarda bu ticaret ağına Taşköprü, Vezirköprü ve Sinop'un diğer kazaları da dahil oldu. Ayrıca Boyabat ve Ayancık kazalarından, İstanbul'a kereste, meyve, zahire ve keten nakli de yapılmaktaydı. Bunların dışında sahtiyan, tiftik, sade yağ, yapağı, tilki derisi ve ceviz gibi ürünlerin çok azı ihraç edilmekteydi. Diğer taraftan 1899 yılında, Sinop Hapishanesi'nde az miktarda sedefli sigara kutuları ve ağızlıkları, çekmece ve sehpa gibi eşyalar üretilerek satılmaktaydı.²³⁸

2.1.1.2.1. Sinop Limanı'nda Kereste İhracatı

Sinop'un orman bakımından sahip olduğu zenginlik, şehri bir kereste ihraç merkezi durumuna getirdi. Gemi yapımında; tavan tahtası, kirişler ve inşaat malzemeleri sık sık kullanılmaktaydı. Meşe, çam, köknar, kestane gibi dayanıklı ağaç türlerinden elde edilen keresteler, Rumeli, Kırım, Rusya, Karadeniz'in diğer bölgelerine ve Anadolu'ya ihraç edilen önemli gelir kaynakları arasındaydı. Gönderilen 20 yüklük büyük direklerin, 20 tepe uzunluğunda olanlarının parçası 8 kuruşa satılmaktaydı. Bu direkler, savaş gemilerinde kullanılmakta ve cephane memurları tarafından teslim alınmaktaydı. Ayrıca gemi ve evlerin inşasında kullanılan katran, büyük oranda Sinop bölgesinden tedarik edilmekteydi. Örneğin XVIII. yüzyılda İstanbul'da inşa edilen büyük savaş gemileri için gerekli olan 3.000-4.000 kile katran Sinop'tan gönderilmiştir. Sinop Limanı, bir taraftan İran ile İpekli kumaş ticareti yaparken diğer taraftan Hindistan ile kilim ve halı gibi eşyaların transit ticaret akışını gerçekleştirmekteydi.²³⁹

Özellikle Sinop sahasında, inşa edilecek olan gemiler için önemli miktarda kereste ihtiyacı ortaya çıkmaktaydı. Ciddi ölçüde kereste ihraç eden Sinop'a hasıl olan ihtiyaç doğrultusunda civar illerden de takviye gelmekteydi. 1805'te Derviş Mustafa'nın inşa ettirdiği kalyon için Kastamonu'dan, 1804'te ise Donanma kaptanı Ahmed Kaptan tarafından inşa ettirilen 59 m kalyon için de Bafra'dan kereste ile

²³⁸ Kastamonu Vilayeti Salnamesi, H. 1310/M.1892, s. 449, 454; H.1311/M.1893, s. 260, 264; H.1312/M.1894, s. 321, 324, 331.

²³⁹ Peyasonel, *Traite Sur...*, s. 112-114.

sütunlar, İrad-ı Cedid mahzeninden 100 kantar demir, çivi ve belli miktarda para gönderilmekteydi. Bir sonraki yılda Ahmed Kaptan tarafından, bir kalyonun inşasına daha başlandığı bilinmektedir. Sinop sahasında, 1805 tarihinde inşa edilen 59,5 m uzunluğundaki kalyona seren ve sütunlar Bafra kazasından ikmal edildi. Yine 1805 yılında Sinop sahasında inşa olunan kalyon için gönderilen 15.000 akçe, amelelerin maaşlarını karşılamadığından gemi inşasının durdurulması kararı alındı. Ancak bir sonraki yılda nazır tarafından gerekli olan akçe ve kullanılacak ağaçlar ile sütunlar gönderilerek inşa faaliyetleri tekrar başlatıldı. 1830 yılına gelindiğinde Kavizade Hüseyin Bey'in, inşa ettirdiği kalyonlar için lazım olan kereste Kastamonu Taşköprü kazasından karşılandı.²⁴⁰ Diğer taraftan kalyon inşasının malzemelerinden ziyade, Sinop kalesinin ve bataryaların tamiri doğrultusunda dışarıdan demir, barut ve asker sevkıyatı gerçekleştirilmekteydi. 1822'de kale muhafızı Kavizade tarafından kalenin onarılması için demir, barut ve diğer ihtiyaçlar gönderildi.²⁴¹

Kereste temininin zor ve meşakkatli bir durum olmasından dolayı keresteler, devletin özel izni dahilinde başka yerlere ihraç edilmekteydi. 1850 yılında Sinop'tan Hacı Osman Efendi malından tersaneye gönderilen kerestenin masrafları ve ücretinin ulaştırılması hususunda çıkan mağduriyet, kaza ahalisinden tahsis edilerek giderildi.²⁴² Batı Karadeniz sahası ormanları, sadece ticari ve sivil gemilerin üretilmesi için değil Tersâne-i Âmire savaş gemilerinin yapılması hususunda da kereste deposu olarak kullanılmaktaydı. Ancak gemi üretimi için uygun kerestenin bulunmadığı zamanlarda Sinop sahasında yapılmakta olan gemilerin, omurga ve bodoslama takımı için Canik tarafından kereste gönderiliyordu. Mesela 1823 yılında, Sinop'ta inşa edilen büyük bir kalyona lazım olan uzun ve eğri kerestesi Canik sancağından temin edildi. Bu iş için özellikle Kastamonu'dan ağaç cinsleri konusunda bilgi sahibi uzmanlar getirilerek, Sinop sahasında gemi inşasına uygun ebatta cins kereste ve ağaç aranmaktaydı. Elde edilen kerestelerin İstanbul'a nakli için Miri Ticaret gemileri yapılırken, gemi bulunamadığı takdirde bazı tacirlerin

²⁴⁰ BOA, C. BH., 119/5771, H.13.07.1245/M.08.01.1830.; 111/5392, H.22.11.1219/M.22.02.1805.; 120/5839, H.29.05.1219/M.05.09.1804.; 75/3579, H.17.04.1219/M.26.07.1804.; 124/6029, H.13.06.1220/M.22.07.1804.; 217/10126, H.05.04.1219/M.14.07.1804.; 167/7898, H.11.12.1219/M.13.03.1805.; 92/4403, H.24.05.1224/M.07.07.1809.

²⁴¹ BOA, C. AS., 926/40073, H.29.02.1237/M.25.11.1821.

²⁴² BOA, A.MKT.NZD., 6/28, H.17.06.1266/M.30.03.1850.

ticaret gemileri kullanılmaktaydı. Yine 1839 tarihinde, sefinelerin inşası için lüzum olan kendir ve kereste ihtiyacının Canik gümrüğünden karşılandığı görülmektedir.²⁴³

Diğer taraftan ormanların tahrip edilmemesi ve gelişi güzel ağaç kesilmemesi hususunda devlet tarafından tedbirler alınmaktaydı. Sinop, Gerze ve Ayancık kadılarına hükümler gönderilerek ihtiyaca göre birer ikişer olmak üzere korucular atanıp, ormanların güvenliği sağlanmaktaydı.²⁴⁴ Gönderilen kerestenin ne için kullanılacağı ve hangi ebatlarda olacağı hususu da oldukça önemli bir konuydu. Çünkü 1801 yılında İstanbul'a Anadolu ve Rumeli'den, inşaatta kullanılmak üzere gönderilen keresteler, bina inşası için küçük çaplarda ve dayanıksız olduğu için kısa sürede binaların yıkılmasına sebep olmaktaydı. Ancak kerestelerin ebatları ve cinsleri mevzuata uygun olarak değiştirilince bu sorunun kısa sürede çözüldüğü görülmektedir.²⁴⁵

Fransız diplomat Boisilecomte²⁴⁶ 4 Aralık 1833 tarihinde hazırladığı raporda, Osmanlı Devleti'nin deniz gücünü oluşturan ihtiyaçlarını nereden ve nasıl tedarik ettiği hakkında ayrıntılı bilgiler vermektedir. Bundan yola çıkarak Osmanlı donanması için gerekli olan meşe ve gürgen ağaçlarının Eflak, Boğdan ve Balkanlar'dan, Karadeniz'e getirildiği bilinmektedir. Özellikle İnşaat, gemi yapımında ve cephaneliklerde kullanılan zift ve katran Moldovya, Kazdağı, Sultaniye ve Sinop'tan tedarik edilmekteydi. Diğer yandan Sırbistan, Moldovya, Makedonya, Ermenistan, Halep eyaleti ile Karadeniz eyaletlerinden bol miktarda da kenevir getirilmekteydi. Tokat'tan bakır ve Rumeli'den de İstanbul'a demir gönderiliyordu. Boisilecomte, Balkanlardaki demir madenlerine, Türkler tarafından yeterince önem verilmediğini ve aynı şekilde Trakya'daki kömür madenlerinin de İstanbul'a çok yakın olmasına rağmen ihmal edildiğini de belirtmektedir.²⁴⁷

1829 yılında Mütesellim Mehmed Emin Ağa nezaretinde, İnebolu ve Sinop'tan İstanbul'a gönderilen zahirenin yanı sıra tüfekhane için ceviz tahtaları, 1845 yılında

²⁴³ İlhan Ekici, "Karadeniz'de Ayanlar ve Denizcilik", *Karadeniz Araştırmaları*, S. 37, Bahar 2013, s. 32-33. BOA, HAT., 569/27906, H.29.12.1238/M.06.09.1823.; 1839 yılında Tersâne-i Âmire'de inşa edilecek olan vapurlara Kastamonu'dan da kereste temin edildiği görülmektedir. BOA, İ. DH, 5/205, H.21.09.1255/M.10.08.1839.; C.ML., 577/23656, H.29.02.1255/M.12.06.1839.

²⁴⁴ BOA, A. MKT., 41/8, H.4.05.1262/M.30.04.1846.

²⁴⁵ BOA, AE. SSLM. III., 142/8599, H.21.03.1216/M.01.08.1801.

²⁴⁶ Fransız diplomat olan Baron Boisilecomte, Fransız hükümeti tarafından İskenderiye, 1833'de Suriye ve Lübnan'a gönderildi. Ardından İstanbul'a gönderilen Baron, burada İmparatorluğun yıkılmasından sonra Fransa'nın gelişmelere vakıf olmasını amaçlıyordu. Yalçinkaya, "Fransız Diplomat...", s. 287.

²⁴⁷ Yalçinkaya, "Fransız Diplomat...", s. 289.

Tophane'ye 1.484 adet ok yapımı için gürgen ağacı, 1847'de Sinop ve civar kazalarından İstanbul'a odun gönderilmekteydi. Sinop kaymakamı tarafından tedarik edilen belirlenen nitelikteki odunların, İstanbul'a gönderilmesi için Meclis-i Vala'dan limana sefîne gönderilmesi adına irade gönderildi.²⁴⁸ Önemli bir kereste ihraç merkezi olan Sinop'tan, İstanbul'a yapılan kereste nakillerinin boğazdan kolayca yapılabilmesi hususunda 1848 yılında vapurlar tahsis edilmekteydi.²⁴⁹ İleri boyutlara taşınan kereste ticareti, Sinop'ta bu alanda mağazaların açılması ile daha da ileri boyutlara taşındı. Nitekim XVIII. yüzyılda Sinop'ta, Toyl Mehmed Beşe İbn Osman'a ve Ayancık'ta Şükrüzade Hacı Ahmet Efendi'ye ait kereste mağazalarının bulunduğu bilinmektedir. Üretilen kerestelerin taşımacılığının yapılması, halk için önemli bir geçim kaynağı oluşturmaktaydı. Nakliyat iki tekerlekli kağnı arabaları ile yapılmaktaydı. Bu taşımacılık, kağnıların ulaşamadığı yerlerde kızakla ya da tomruklar sal şekline getirilerek Kanlıçay, Çatak Çayı ve Ayancık Çayı'nın denize döküldüğü yere kadar getirilerek gerçekleştirilmekteydi.²⁵⁰

Diğer taraftan kereste dışında İstanbul'a; Ordu, Samsun ve Sinop'tan büyük ölçüde buğday, arpa, kokoroz (mısır) ile pirinç gönderilmekteydi. 1854 yılında Hayriye tüccarı Süleyman Ağa, Ordu, Ünye ve Fatsa iskelelerinden 10.000 kile kokoroz, pirinç, hububat, Samsun iskelesinden hinta,²⁵¹ Boyabad tarafından Sinop iskelesine pirinç ve zahire nakledilmesi hususunda ruhsat talep etmekteydi. Yine Hayriye tüccarı Osman Remzi Efendi, Samsun, Boyabad ve civarından 10'ar bin kile arpa, buğday Boyabad kazasından 30.000 kıyye²⁵² pirinç satın alarak İstanbul'a göndermek üzere Canik Kaymakamı Tufan Paşa ile Sinop Kaymakamından ruhsat talebinde bulunduğu görülmektedir.²⁵³

²⁴⁸ BOA, HAT., 1039/43026, H.10.07.1244/M.16.01.1829.; C. AS., 434/18030, H.11.11.1261/M.1845.; MVL., 16/42, H.14.11.1263/M.24.10.1847.

²⁴⁹ BOA, A. MKT., 147/26, H.12.10.1264/M.11.09.1848.

²⁵⁰ Mutlu Kaya-Cevdet Yılmaz, "Geçmişten Günümüze Sinop'ta Orman Endüstrisi", *Sosyal Bilimciler Gözüyle Sinop*, (ED. Özgür Kıran), Berikan Yayıncılık, Ankara 2018, s. 123, 127.

²⁵¹ Buğday.

²⁵² 1283 gram ve 400 dirheme eşit eski bir ağırlık ölçüsü birimdir. Okka olarak da kullanılmaktadır.

²⁵³ BOA, A.DVN., 96/68, H.09.08.1270/M.07.05.1854.; 96/27, H.7.7.1270/M.05.04.1854.

Tablo 2.5.: Sinop Limanı'ndan İhraç Edilen Kereste Çeşitleri²⁵⁴

Cinsi	Miktarı	Fiyatı
çam direği (8-9 tepe uzunluğunda)	20 yük	25 para
meşe kirişleri (8 tepe uzunluğunda)	25 yük	25 para
meşe kirişleri (küçük)	30 yük	5 gümüş
tulumba-pompa borusu	10-12 yük	5-6 para
meşe kalası	45-50 yük	7 gümüş
köknar tahtası-kalası	12 tepe uzunluğunda	8 para
köknar-ladin tahtaları (çatı için)	50 ük	

2.1.1.2.2. Gerze Limanı'nda İhracat ve İthalat

Sinop'un 28 km uzağında bulunan Gerze Limanı, 20 geminin sığabileceği bir kapasiteye sahipti.²⁵⁵ Büyük bir pazar kenti olan Gerze'de, 6 cami ve bir pazar yeri bulunmaktaydı. 5.000-6.000 civarında bir nüfusu olan bu yer, güvenli bir limana sahipti. Büyük bir limana sahip olmayan Gerze'de, sadece 11 ticari *Melekse* tarzı gemi bulunmaktaydı. Bunlar Kırım, İstanbul, Rumeli ve Karadeniz'in tüm limanlarına gitmekteydi. Aynı zamanda bir gümrük noktası bulunan Gerze'de, ucuza birçok ürün satın alınabilmekteydi. Toprağı verimli olan bu yerde üretilen mallar, Sinop Limanı'na getirilerek buradan Karadeniz'in kuzeyine, Rumeli'ye ve Anadolu'nun çeşitli şehirlerine ulaştırılmaktaydı. Gerze'de üretilen kiraz, erik, kestane, vişne, elma vb. tarım ürünleri hem yaş hem de kurutularak ihraç edilmekteydi. Bu ticaret, sadece tarım ürünleri ile sınırlı kalmayarak pamuklu, yünlü kumaşlar, çarşaf, tülbentler, kahve, renkli kuşaklar ve hayvan derileri de bu mallar arasında yer almaktaydı. Bu

²⁵⁴ Peyasonel, *Traite Sur...*, s. 110-112, 114.

²⁵⁵ P. Minas Bışikyan (Trabzonlu), *Karadeniz Kıyıları Tarih ve Coğrafyası 1817-1819*, (Tercüme ve Notlar: Hrand D. Andreasyan), İstanbul Üniversitesi Edebiyat Yayınları, İstanbul 1969, s. 31.

ürünlerin bir kısmı İstanbul ve Karadeniz'in diğer bölgelerine satılmaktaydı. 40-50 yük Sinop elması, 10-12 yük *Misket Elması*, 10-12 yük Malta armudu, 30 yük kestane, 15-20 yük fındık- kurutulmuş meyveler, pestil gibi ticari mallar kapsam dahilindeydi.²⁵⁶

Tablo 2.6.: XVIII. Yüzyılın İlk Başlarında Gerze Limanı'ndan İhraç Edilen Ürünler²⁵⁷

Ürün Cinsi	Miktarı
Kestane (yaş-kuru)	5-6 yük
Fındık	3 yük
Kiraz-Erik-Armut-Elma-Vişne (kuru)	2-3 yük
Çarşaf	2 top
Su Bardağı	1 kutu
Yün Kemer	500 adet
Türban	
Hayvan Derisi	150-200 adet
Kahve Kabuğu	400-500 okka
Ahşap Kase-Kaşıklar	5-6 yük
Pekmez (elma,kızılcık, nar, erik, vişne)	1 yük (8-9 para)
Gri Keten İpliği	
Meşe Tahtalar	
Köknar Plakları	
Kestane Tahtalar-Taş	50 yük
Gueudjen Kürk	50-200 adet

Ayrıca çeşitli yerlerden Gerze Limanı'na ürünler gelmekteydi. Bunlar arasında; 400-500 yük darı, Rumeli ve Rusya'dan gelen 200 yük pastırma ve et, 2 yük tuz, 2 yük tütün, Trabzon ve Rize'den 1 yük fındık, siyah zeytin, incir ve düşük nitelikte üzüm çeşitleri gıda çeşitlerinin arasındaydı. Gerze'de her yıl 3-4 yük kestane, okkası 7 gümüşten satışa sunulmaktaydı. Elma, armut, kiraz gibi meyvelerin kurutulularak satılmasının yanında pekmezleri de üretilerek satılıyordu. Nar, kızılcık, erik, armut, dut vb. gıda maddelerinden elde edilen pekmezler, okkası 8-9 paradan ihraç edilmekteydi.²⁵⁸ Oldukça fazla miktarda ve kaliteli olarak üretilen gri keten ipliği (Arhin İpliği), satılan ürünler ve ana ticaret maddeleri arasında bulunmaktaydı. Bu iplik türünün, yeniçerilerin başlıklarının yapımında kullanılarak çok fazla sayıda

²⁵⁶ Peyasonel, *Traite Sur...*, s. 96-98.

²⁵⁷ Peyasonel, *Traite Sur...*, s. 96-98, 113.

²⁵⁸ Peyasonel, *Traite Sur...*, s. 96-98.

üretildiği için tam miktarı belirlenememektedir. Bir üretim tesisinde imal edilen ipliğin, 13 yumağı 4 paraya satılırken, İstanbul'da okkası²⁵⁹, 65-70 paraya satılmaktaydı. XVIII. yüzyılın ilk yarısında Sinop'ta yaygın olarak beyaz renkte balmumu üretimi yapılmaktaydı. 5.000-6.000 okka balmumu İstanbul'a götürülerek okkası, 39-40 paradan satılmaktaydı. Bir diğer önemli ticaret kalemini kereste oluşturmaktaydı. Her yıl üretilen kereste gemi yapımının yanında inşaatlarda çerçeve yapımında kullanılarak karlı bir ticareti teşkil etmekteydi.²⁶⁰

Tablo 2.7.: Gerze'den İhraç Edilen Kereste Çeşitleri²⁶¹

Kereste Cinsi	Miktarı	Fiyatı
Gemi Direkleri (Çam Ağacı)	5-6 yük	25-110 para (uzunluğa göre)
Ceviz Kalaslar (2,13-2,44 m uzunluğunda)	2000-3000 adet	
Çınar Ağacı	3000-4000 adet	15-16 para
Köknar Kalas (2-3 m uzunluğunda, 2,54 cm kalınlığında)	10 adet	6-7 para
Meşe Kirişleri (2,44 m uzunluğunda, 7,62 cm çapında)	5-6 yük	3-4 para
Köknar Odun Olukları (2-3 m tepe uzunluğunda)	14-15 yük	8-12 para
İnce ve Dar Tavan Tahtaları	10-11 yük	50-55 para

Osmanlı Devleti'nin, en önemli kereste temin merkezi olan Sinop'ta, sadece merkez limandan değil diğer limanlarından da büyük miktarda kereste ihraç edildiği görülmektedir. Üretilen bu keresteler sadece gemi inşasında değil evlerin yapımında da kullanılmaktaydı. Çam ağaçlarında elde edilen direklerin, 8 ayak (kadem)²⁶² uzunluğunda olanları 25 para, 12 ayak uzunluğunda olanları 110 para karşılığında satılmaktaydı. 800 parçadan oluşan bu direklerin birleştirilmesi ile sallar oluşturulmaktaydı. Bu direkler bazen binaların kirişlerinde kullanılmaktaydı.²⁶³

2.1.1.2.3. Akliman

Sinop'un bir diğer limanı olan Akliman'da, ticaret daha kısıtlı durumda ilerlemekteydi. Buradan sadece yılda 6 yük olmak üzere kurutulmuş elma, armut, ceviz, kestane gibi gıda maddeleri çıkmaktaydı. Diğer limanlarda olduğu gibi kereste

²⁵⁹ 11-12 yumak 1 okka.

²⁶⁰ Peyasonel, *Traite Sur...*, s. 110.

²⁶¹ Peyasonel, *Traite Sur...*, s. 98-100.

²⁶² Eski bir mimari uzunluk ölçü birimidir. 1 kadem=30,48 cm.

²⁶³ Peyasonel, *Traite Sur...*, s. 98.

ticareti de yapılarak fiyat ve üretim açısından aynı sayılmaktaydı. Her yıl 5-6 yük kereste, inşaatlarda kullanılmak üzere satışa çıkarılmaktaydı. Üretilen meyvelerin fiyatlarında da bir değişiklik mevcut değildi.²⁶⁴

2.1.1.2.4. Küplüağzı

Sinop'un, 25 km doğusunda bulunan bu yer yaklaşık 200 köyden oluşmaktaydı. Büyük bir limana sahip olmayan Küplüağzı'na, sadece küçük yapıları olan Melekse tarzı gemiler yanaşabilmekteydi. Büyük gemiler limana giremeyip açıkta beklemek zorunda kalmaktaydı. Bu limanda ana ticareti, Melekse tarzı gemiler yürütmekteydi. Gemilerin limana girememelerinden olacak ki, buradaki halk geçimini özellikle taşımacılıktan sağlamaktaydı. Gemilere yüklenecek ve indirilecek malları taşıyarak önemli bir gelir elde ettikleri söylenebilir. Kırım, Rumeli, Trabzon gibi çeşitli yerlerden pastırma, darı, siyah zeytin, tuz, tütün ve diğer eşyalar getirilmekteydi. Buradan 17-18 yük taze elma ve çeşitleri gönderilmekteydi. Tüccar, Köprüağzı'ndan özellikle çeşitli cinsten elmaları okkası, 5-6 para gibi ucuz bir ücret karşılığında alarak daha fazla fiyata, başka yerlere satarak önemli ölçüde kar elde ediyorlardı. Elmalar bütün yıl taze şekilde tutulabiliyordu.²⁶⁵

Tablo 2.8.: Küplüağzı'ndan İhraç Edilen Ürünler²⁶⁶

Ürün Cinsi	Ürün Fiyatı ²⁶⁷
Djiani ²⁶⁸ Elması	10-12 para
Achmet ²⁶⁹ Elması	9 para
Kestane (Guguk Kestane)	5-6 para
Kuru Kestane	4 gümüş
Fındık	8-10 para
Kiraz-Kuru Erik	4 gümüş
Ahşap kase, tabak, kaşık, oluklar	

Küplüağzı, bu ticaretinin yanı sıra Kastamonu'nun transit ticaretinde bir depo vazifesi görmekteydi. Buraya gelen ürünler buradan Karadeniz, Rumeli ve Kırım'a

²⁶⁴ Peyasonel, *Traite Sur...*, s. 116-117.

²⁶⁵ Peyasonel, *Traite Sur...*, s. 94.

²⁶⁶ Peyasonel, *Traite Sur...*, s. 94-95.

²⁶⁷ Ürünlerin fiyatı kilo ölçü biriminden hesaplanmaktadır.

²⁶⁸ Ürünün tam çevirisi tespit edilememiştir.

²⁶⁹ Ürünün tam çevirisi tespit edilememiştir.

dağıtılmaktaydı. Ancak Küplüağzı'nda, Gerze'de olduğu gibi bir gümrük noktası bulunmamaktaydı.²⁷⁰

2.1.1.3.Sinop Limanı'nda İthalat

Önemli ölçüde kereste, meyve ve çeşitli eşyalar ihraç eden Sinop, aynı zamanda çok sayıda çeşitli cinslerde ürünler ithal etmekteydi. Özellikle Rusya, Kırım, Mısır, Fransa, Rumeli ve Anadolu'dan çeşitli mallar Sinop Limanı'na taşınmaktaydı. Diğer taraftan çok sayıda, Kırım ve Moldovya'dan hayvan derileri de getirilmekteydi. Bu deriler düşük, orta ve yüksek kalite sınıflarına ayrılıp fiyatlandırılmaktaydı. Buralardan getirilen düşük kalitede 200 tilki derisi 25-26 kuruş aralığında, sıradan kalitede olan 100 tilki derisi 35-40 kuruş, 50-60 siyah koyun derisi 6-10 kuruş fiyat aralığında satılmaktaydı. Deri ticaretinin yanında önemli miktarda kürk ticareti de gerçekleştirilmekteydi. 20-25 Su Samuru kürkü 100-120 kuruş, 300-400 Guendjey kürkü, kalitesine göre 16-22 kuruş aralığında satışa sunulmaktaydı.²⁷¹

Varna ve Burgaz tarafından, mercimek, pirinç, peynir, fasulye, kurutulmuş meyveler, nohut, zahire gibi pek çok gıda maddesi getirilirken, bu ticarete Mısır da dahil olmaktaydı. Mısır'dan 4-5 bin kilo pirinç getirilerek kilosu 55-60 paraya satılmaktaydı. Yine Mısır'dan getirilen çok sayıdaki şekerin, okkası 40-45 para civarında rağbet görmekteydi. Çeşitli yerlerden getirilen fazla sayıdaki ürünler fiyat rekabetini beraberinde getirmekteydi. Bu ticari ağı sadece gıda maddeleri oluşturmamaktaydı. Aynı zamanda metal işleme hususunda yağ, kalay, demir ve çelik gibi işleme malzemeleri dışarıdan temin edilmekteydi. 300-400 kilo kalayın okkası 80-90 para, 5.000-6.000 kilo demirin okkası 10-11 para, 2.000 litre metal işleme yağının okkası ise 11-13 para aralığında satılmaktaydı. Aynı zamanda işlenmiş olarak 5-6 adet civarında çelik kasalar alınan ürünler arasındaydı.²⁷²

²⁷⁰ Peyasonel, *Traite Sur...*, s. 95.

²⁷¹ Peyasonel, *Traite Sur...*, s. 109.

²⁷² Peyasonel, *Traite Sur...*, s. 96-106.

Tablo 2.9.: XVII. Yüzyılın Sonları ve XVIII. Yüzyılın Başlarında Sinop Limanı'nda İthal edilen Ürünler²⁷³

Ürünler	Menşei	Mikdarı	Fiyatı
Çizgili-Çizgisiz Çarşafklar	Fransa	50-60 parça	35-36 kuruş
Saten Kumaş	Venedik		4000-5000 kuruş
Saten Kumaş	Lyon	1 (tepe,zirve)	30-35 para
Kaba-Dolgulu Pamuklu Kumaş	Bursa		Uzun parça: 90-100 para; kısa parça: 55-60 para
Hasse Bezi		1000 parça	24 parça 14-15 kuruş
Şapka	Tunus	2-3 sandık	Büyük olanlar; 70-75 para, Küçük olanlar; 45-50 para
Kasket	Fransa	4 Kasa	Büyük olanlar; 60-65 para, Küçük olanlar; 35-40 para
İstifleme Kemerleri (Kırmızı-Yeşil)	Fransa	400-500 adet	1 adet 50-55 para
Peştamal (Mavi)	Kahire	30 top	1 parçası 15-20 para
Sandalye (Kırmızı)	Kahire	4000-5000	1adet 45-50 para
Örgülü Dantel	Polonya- İstanbul	10.000	
Altın ve Gümüş Tel	Polonya- İstanbul	5000-6000	1 miscal 24-25para
Yün Battaniye	Yanbolu	2000	1 adet 3-5 kuruş
Kaban	Selanik	200-300	1 adet 10-11 kuruş
Küçük Kolsuz Giyecekler	Selanik		1 adet 2 kuruş
İç Çamaşırı	Selanik	2000	15-60 para

²⁷³ Peyasonel, *Traite Sur...*, s. 96-106.

Tuval (Resimlik)	Çanakkale	4000-5000	parçası 70-75 para
Pamuklu Battaniye	İzmir	5000-6000	parçası 4 kuruş
Keçe	Kırım	1000	55-60 para
Ayakkabı-Mest	Kırım	3000 çift	çifti 70 para
Terlik	Kırım	1000 çift	çifti 55-60 para
Çizme (Siyah)	Kırım	2000 çift	çifti 3 para
Bot (Sarı, demirsiz)	Kırım	1000 çift	çifti 120 para- 3 kuruş
Boyali İpek Çeşitleri	Kırım	2500-3000	8-9 gümüş
İpek dikiş iplikleri	Kırım		9-10 gümüş
İpek Kıyafetler için İp	Kırım		paketi 22-23 para
Pamuk	İzmir	150-200 top	
Keten Tohumu	Kahire	2-3 yük	kilo 80-90 para
Sabun	İzmir	1500 çanta	okkası 12 para
Sabunu	Candie	500-600 çanta	okkası 15-16 para
Tütün	Kırcaali	70-80 balya	okkası 22 para
Pirinç	Mısır	4000-5000 kilo	kilosu 55-60 para
Pirinç	Filibe	2000-3000 kilo	kilosu 38-40 para
Koyun Peyniri	Varna- Burgaz	500-600 torba	okkası 9-10 para
Mercimek	Varna- Burgaz	50-60 torba	okkası 16-17 kuruş
Beyaz Fasulye	Varna- Burgaz		okkası 4 para
Nohut	Varna- Burgaz	1000 kilo	okkası 3 para

Zahire	Varna-Burgaz	1000-1500 torba	okkası 10 para
Kurutulmuş Meyve (İncir-Üzüm)	Varna-Burgaz	8-10 yük	
Fındık	Varna-Burgaz	5 yük	
Limon-Portakal	Varna-Burgaz	3-4 yük	Limon: 7-8 kuruş; Portakal: 9-10kuruş
Siyah Zeytin	Varna-Burgaz	25.000-30.000 okka	okkası 10-12 para
Pastırma	Varna-Burgaz	400-500 kilo	okkası 10 para
Tereyağı	Varna-Burgaz	1-2 yük	okkası 18-20 para
Don Yağı	Moldova	2-3 yük	okkası 15-16 para
Darı	İstanbul	10 yük	kilo 50 para
Çavdar	İstanbul	4-5 yük	kilo 55-60 para
Gümüş Saat	İstanbul	200-300 adet	
Altın Saat	İstanbul	40-50 adet	(Trabzon ile aynı fiyatta satılır.)
Hırdavat Çeşitleri	İstanbul	5-6 kasa	
Cam	Venedik	7-8 kasa	parçası 4-5 para
Bombeli Cam	İstanbul	4-5 kasa	
Kağıt	İstanbul	100-150 balya	24'ü 4-5 para
Sirke		100 varil	okkası 3 para
At Nalı		1000	35-45 para
Şekerli Küçük Ekmekler	Fransa	40-50 kilo	

Kahve	Fransa	2000-3000 okka	50-55 para
Moka Kahve	Fransa	30-40 yük	okkası 90-100 para

2.2.SİNOP İSKELESİ GÜMRÜĞÜ

Karadeniz, güneybatı kıyılarında Varna-Sinop arasında uzanan *İstanbul gümrük bölgesi*, Sinop'tan Trabzon'a kadar uzanan *Sinop gümrük bölgesi*, kuzeydoğudan Çerkezistan'a kadar uzayan *Kefe gümrük bölgesi* ve kuzeybatıdaki *Akkirman gümrük bölgesi* olmak üzere dört ana gümrüğe ayrıldı. Ancak bu ayrımın, XVI. yüzyılın sadece bir bölümünde geçerli olduğu görülmektedir. Zira Sinop gümrük bölgesine, bağlı olan Ünye ve Terme, XVIII. yüzyılda Sinop'tan ayrılarak Samsun merkezli başka bir gümrük bölgesine bağlandı.²⁷⁴ Osmanlı Devleti'nde gümrükler genellikle iltizam usulü ile işletilmekteydi. Kefe gümrük bölgesi, Sinop gümrük bölgesi, Akkirman gümrük bölgesi, Bursa gümrük bölgesi ve Tokat gümrük bölgesi bunlardan bazılarıdır. Görüldüğü üzere Karadeniz'in tümünü kapsayan bir gümrük bulunmamaktadır. Bütün bu gümrük bölgelerini, İstanbul Gümrük bölgesi içine almaktaydı. Karadeniz'de bulunan gümrükler, Fatih Sultan Mehmed'in İstanbul'u fethi ve 1475 yılında Kefe'yi almasından sonra yeniden düzenlendi.²⁷⁵

Akkirman gümrük bölgesini kapsayan, Özü, Kili, Bender ile Tuna üzerindeki İbrail, Tulça, Sakçı, Maçın, Harsova ve Kara Harmanlık iskeleleri, Tuna ile Karadeniz arasındaki ticaret akışını sağlamaktaydı. Gümrüğe tabi olan başlıca mallar arasında; şarap, kumaş, baharat, canlı hayvan, et, balık ve köle gibi ürünleri vardı. Gümrük bölgelerinde aynı ürün için bir kere vergi ödenirdi ve aynı malın aynı bölge içerisinde başka bir noktaya gönderilmesi dahilinde tekrar vergi ödenmezdi. Avrupa ile Osmanlı arasındaki transit ticaret merkezi olarak İstanbul gümrük bölgesi, ana merkez sayılmaktaydı. İstanbul gümrük bölgesinin kural ve yönetmeliklerine, 1477'de Antalya ve 1482'de Sinop gümrük bölgesi dahil oldu. İstanbul ile Karadeniz arasında

²⁷⁴ İnalçık-Quataert, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik...*, s. 246.; K. İlker Bulunur, "Osmanlı Dönemi Karadeniz ticaret Tarihine Katkı: Akkirman Gümrüğü (1505)", *Omeljan Pritsak Armağanı*, (E. Mehmet Alpargu-Yücel Öztürk), Sakarya Üniversitesi Yayınları, Sakarya 2007, s. 532.

²⁷⁵ Zübeyde Güneş Yağcı, "H. 1015/1016 (M. 1606-1607) Tarihli İstanbul Gümrük Defteri", *History Studies*, C. 5, S. 2, 2013, s. 510.

ticareti sağlayan gemiler, Anadolu Hisarı ile İstanbul Boğazı'nın Karadeniz çıkışındaki Yoros'ta (Beykoz) kontrolden geçmekteydi. 1482 yılında, Sinop ve Samsun firmalarında ticaret yapan Müslüman tüccar %1, gayrimüslim tebaadan olan tüccar %2, gayrimüslim yabancılardan %4 oranında gümrük vergisi alınmaktaydı.²⁷⁶

Sultan Mehmed (Fatih) Sinop kalesinin korunması karşılığında, Sinop halkına avarız vergilerini ödememeleri hususunda ayrıcalık tanıdı. Bu durum daha sonraki padişahlar zamanında da devam etti. Öyle ki 1520'den önce vergiden muaf olan nüfus 772 iken, 1520-1540 yıllarında 938, 1540-1560'da 1.003 kişiye çıkarak 1580 tarihinden sonra 1.662'ye varan sayılara ulaştı. Vergi muafiyeti gibi önemli bir ayrıcalık sayesinde gelirlerde olağanüstü bir büyüme meydana geldi. Sinop iskelesi mukataa gelirlerinin bilinmesi konusunda en eski tarihli belge 1560 yılına aittir. 1560-1582 tarihleri arasında Sinop iskelesine biçilen değer, 27.000 akçe iken 1610-1617 yılları arasında ise 1.217.783 akçe gibi önemli bir gelire ulaştı.²⁷⁷ Gümrük vergileri toplandıktan sonra o bölgenin ihtiyaçlarının karşılanması neticesinde merkeze gönderilmesi, Osmanlı Devleti'nin klasik dönemde takip ettiği bir politikadır. Bu politika sonucunda, Sinop tersanesinde inşa edilen kadırgaların masrafları, çalışanların maaşları ve çeşitli giderler bu vergilerden karşılanmaktaydı. Sadece Sinop iskelesi ile sınırlı kalmayan uygulama diğer iskele ve gümrüklerde de aynıydı. 1560-1582 yıllarında iskeleden 27.000 akçe gelir elde edilirken, 1610-1617 yılları arasında Sinop iskelesi gümrüğünden, 1.217.783 akçe gibi önemli bir gelir sağlandı.²⁷⁸

Karadeniz'in Anadolu yakasındaki sahiller de Sinop Gümrüğü içerisinde yer almaktaydı. Bu yerler kıyılarda teşkil edilmedikleri için iskelelerden ayırt edilebilmesi için mukataa olarak nitelendirilmekteydi. Bunlar mukataalar arasında, Boyabat kazasının da olan *Erim Mukataası*²⁷⁹ örnek olarak verilebilir. Bu mukataanın da kendi içinde birimleri ve ayrı gelir kalemleri bulunmaktaydı. 1715 senesinde Sinop İskelesi Gümrüğü, İnebolu İskelesi Gümrüğü, Amasra, Bendirekli, Bartın mukataalarının

²⁷⁶ İnalcık-Quataert, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik...*, s. 246-247, 250.

²⁷⁷ Faroqhi, *Osmanlı'da Kentler...*, s. 134.; Mehmet Al, Ünal, "Sinop İskele Mukataasına Ait Bir Temessukat Defteri-XVII. Yüzyıl Başları- ", *On Dokuz Mayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi*, S. 4, Aralık 1989, Samsun, s. 100-101, 105.

²⁷⁸ Mehmet Al, Ünal, "Sinop İskele Mukataasına Ait Bir Temessukat Defteri-XVII. Yüzyıl Başları- ", *On Dokuz Mayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi*, S. 4, Aralık 1989, Samsun, s. 100-101, 105.

²⁷⁹ Bu mukataa 1169 ve 1170 yıllarında hala Sinop İskelesi Gümrüğüne tabii olduğu görülmektedir. Güler, *18. Yüzyıl...*, s. 117.

yıllık gelirleri 39.970 akçeydi. Senelik olan bu iltizam, daha sonraki yıllarda da artış gösterdi. 1718 yılında 64 yük 39. 970 akçe, 1719 yılında 90 yük akçeye kadar yükseldi. Gelirlerin bu kadar artmasının nedeni Sinop İltizam Mallarını temsil eden Sinop, İnebolu, Amasra, Bendirekli, Bartın ve bağlı gümrükleriydi. 1718-1719 yıllarında bu gümrüklerin aralarına Çeltik-i Enhar Bafra ile Samsun'un da katılmış olması gelirleri daha fazla arttırdı.²⁸⁰

Gümrük vergileri, iskeleye karadan ve denizden gelen tüccar mallarını, bir yerden alıp başka bir limana götürmesinden dolayı sefine reislerinden alınan vergilerdi. Bu vergiler, *rüşum-ı gümrük* olarak da anılmaktaydı. Sinop iskelesi gümrüğü mukataa olup, iltizama verilen ve Karadeniz'in Anadolu yakasındaki birçok iskeleyi de içine alan bir işletmeydi. İskele gümrüklerinin başında Eminler bulunmaktaydı. Sinop iskelesi ve ona bağlı olan iskelelerden alınan gümrük vergisi oranı, İstanbul Gümrüğü ile aynı orandaydı. Sinop Gümrüğü oranı, İstanbul, Galata ve bağlı olan gümrüklerin eski iltizam şartlarına göre belirlendi. Buna göre, tüccarın deniz yoluyla getirdikleri ve kara yoluyla getirip gemilere yükledikleri mallar üzerinden, Müslümanlardan %4, gayrimüslimden %5 oranında akçe alınmaktaydı. Sinop iskelesine tabii olan yerler; İnebolu İskelesi Gümrüğü, Amasra Bendirekli, Bartın, Çeltik-i Enhar²⁸¹ Bafra Mukataası, Samsun, Koçhisar, Mata, Giresun, Ünye, Ereğli, Terme ve bağlı iskelelerdir. Bu gümrük gelirleri arasında, şehirde bulunan ve bir yıllığına iltizama verilerek gelir elde edilen Şemhane (mumhane) işletmesi de vardı. Sinop gümrüğünün gelirlerinin bir kısmı zeamete, bir kısmı vakfa, bir kısmı da kale neferlerinin maaşlarına aitti.²⁸² Örneğin, 1800 senesinde Sinop'un taşra kalesinin muhafızlarının, 52.453 akçe olan üç aylık maaşları Sinop gümrüğü malından ödenmiştir.²⁸³

Sinop iskelesini işleten mültezimler, topladıkları vergilerin büyük bir kısmını Sinop Tersanesi Eminine vermektedir.²⁸⁴ 1801 yılında Sinop, İstanbul ve İzmir gümrüklerinin, 3.553 kese kuruş olan eski iltizam fiyatı aynı yıl 200.000 kuruş arttırılarak, yeni bir ihale ile Kapıcıbaşılarından Hasan Ağa'ya devredildi.²⁸⁵ Diğer

²⁸⁰ Güler, 18. Yüzyıl..., s. 116-118, 123.

²⁸¹ Devlete adına pirinç üretiminin yapıldığı araziler.

²⁸² Güler, 18. Yüzyıl..., s. 110,113-115,124-125.

²⁸³ BOA, AE. SSLM III., 174/10431, H.29.11.1214/M.24.04.1800.

²⁸⁴ Ünal, "XVI.-XVIII. Yüzyıllarda...", s. 924.

²⁸⁵ BOA, C. ML., 532/21827, H.29.09.1215/M.13.02.1801.

tarafından 1828 yılına gelindiğinde Sinop Gümrüğü'nün hisselerinin, faizli taksitlerle kiraya verildiğini görmekteyiz. Öyle ki, 24 Eylül 1828 tarihli arşiv kaydından anlaşılacağı üzere Abdullah Ağa'nın, Sinop Gümrüğü'nde bulunan hissesinin faizi bir önceki yıla göre yeniden düzenledi. Gerçekleştirilen bu ihale usulünün devam ettiğinin görüldüğü 1835 yılına ait bir belgede, gerekli şartların karşılanması ile İstanbul, İzmir ve Sinop gümrüklerinin Salih Bey'in kontrolüne verildiğine dair berata rastlanmaktadır.²⁸⁶ Sinop iskelesi mukataasından elde edilen gelir, Sinop'ta ihtiyacın hasıl olduğu diğer yerlerde de kullanılmaktaydı. Mesela 1800-1832 yılları arasında, kaleyi korumakla görevli asker ve topçuların üç aylık maaşları, 1819 yılında Sinop'taki Karakum Yenitabya'da görevli olan yirmi askerin 339 kuruşluk maaşları, Sinop Kalesi topçu ve askerlerinin üç aylık maaşları, Sinop mukataasından ödenmekteydi.²⁸⁷ 1830'da Gerze kazasında bulunan Çavuş Başı Hacı Mustafa Ağa Camii'ne, hizmet için atamalar yapılarak gümrük gelirlerinden 15 akçe aktarılmaktaydı. Daha eski bir tarihte 1748'de, aynı camide imam ve hatiplik yapan Hüsnü Efendi'ye, günlük 15 akçenin gümrük mukataasından malından verildiği bilinmektedir.²⁸⁸ Yine 1831'de Sinop Kalesi askerlerinin üç aylık maaşları olan 1.240 akçe, İstanbul Gümrük Emniyeti Salih Bey zamanında Sinop İskele Gümrüğü ve Tevabi Mukataasında²⁸⁹ tahsil edildi.²⁹⁰ 1839'da ise Sinop'ta *Kara Kapısı*²⁹¹ önünde bulunan Tabya-i Cedid askerlerinin maaşları da gümrük mukataasından karşılanılmaktaydı.²⁹² 1839 yılında inşa edilecek olan karantina binasının malzemelerinin ücreti ve binanın işleyişi için yıllık olarak 120 kuruş yine Sinop Gümrüğünden irsal edildi.²⁹³

Karadeniz'in Anadolu yakasındaki sahilleri de Sinop Gümrüğü içerisinde yer almaktaydı. Bu yerler, kıyılarda teşkil edilmedikleri için iskelelerden ayırt edilebilmesi için mukataa olarak nitelendirilmekteydi. Bunlar arasında

²⁸⁶ BOA, AE. SMHD. II., 109/9252, H.14.03.1244/M.28.09.1828.; 92/7651, H.07.10.1250/M.6.02.1235.

²⁸⁷ BOA, C.ML. 93/4158, H.12.04.1234/M.08.02.1819.; AE. SSLM. II., 174/10431, H.29.12.1214/M.24.05.1800.

²⁸⁸ BOA, C. EV., 258/13175, H.29.12.1242/M.24.07.1827.; 528/26668, H.24.06.1162/M.11.06.1749.; 253/12849, H.23.06.1214/M.22.10.1799.

²⁸⁹ Sinop Gümrüğü'ne bağlı olan diğer gümrük işletmeleri.

²⁹⁰ BOA, AE. SMHD. II., 99/8386, H.15.01.1247/M.26.06.1831.

²⁹¹ Sinop Bozburun Yarımadası ile anakara arasındaki kıstak üzerine kurulmuş olan Sinop Kalesi'nin ana karaya açılan ve *Kumkapı* olarak bilinen bağlantı kapısı için kullanılmış olması kuvvetle muhtemeldir.

²⁹² BOA, AE. SMHD. II., 88/7137, H.17.03.1255/M.31.05.1839.; 88/7138, H.01.05.1234/M.26.02.1819.

²⁹³ BOA, C.ML., 577/23656, H.29.02.1255/M.14.05.1839.

sayabileceğimiz mukataalar içinde Boyabat kazasına da olan *Erim Mukataası*²⁹⁴ örnek olarak verilebilir. Bu mukataanın, kendi içinde birimleri ve ayrı gelir kalemleri bulunmaktaydı. 1715 senesinde Sinop İskelesi Gümrüğü, İnebolu İskelesi Gümrüğü, Amasra, Bendirekli, Bartın mukataaları yıllık gelirleri 39.970 akçeydi. Senelik olan bu iltizam malı, daha sonraki yıllarda artış gösterildi. 1718 yılında 64 yük 39.970 akçe, 1719 yılında 90 yük akçeye kadar yükseldi. Sinop İltizam Mallarını temsil eden; Sinop, İnebolu, Amasra, Bendirekli, Bartın ve bağlı gümrüklerinin aralarına, 1718-1719 yıllarında Çeltik-i Enhar Bafra ile Samsun'un da dahil oldu. Bu şekilde gelirlerde yıldan yıla bir artış gözlemdi.²⁹⁵

Osmanlı Devleti'nde, tacirlerin karşılaştığı en önemli sıkıntı iç gümrük vergileriydi.²⁹⁶ 1844 yılına gelindiğinde, Sinop ve kazalarında üretilen tütünün her kıyyesinden 50 para gümrük, 2 para ihtisab ve taşraya satılan tütünden 14 para reftiye alınmaktaydı.²⁹⁷ Buna rağmen devlet, olağanüstü durumlar dışında bu vergiyi almaktan vazgeçmiyordu.²⁹⁸ Sinop iskelesinde Anadolu'dan getirilen ürünlerin, Kırım ve Rumeli'ye sevkiyatını yapan tüccar arasında, yeniçeriler ve askerlik iddiasında bulunan tacirlerde vardı.²⁹⁹ Bu zümre sık sık asker olduklarını iddia ederek vergi vermek istememekteydi. Yapılan usulsüzlükler sonucu Osmanlı hazinesinde önemli bir yere sahip olan İskele gümrük vergileri ciddi bir oranda azalmaktaydı.³⁰⁰ Çoğu durumlarda gemiler, İstanbul'a gelmeden önce Sinop ve İnebolu limanlarına uğramaktaydı. Bu durumlarda ticaret gemileri, gümrük vergilerini bu limanlarda verdikleri için İstanbul Gümrüğünde vergi ödememekteydi.³⁰¹

²⁹⁴ Bu mukataa 1169 ve 1170 yıllarında hala Sinop İskelesi Gümrüğüne tabii olduğu görülmektedir. Güler, *18. Yüzyıl...*, s. 117.

²⁹⁵ Güler, *18. Yüzyıl...*, s. 116-118, 123.

²⁹⁶ Osmanlı iktisat politikasının en temel ilkesi olarak kabul edilen iâşe'yi geçerli kılabilmek için devlet, ekonomide mal arzını bollaştırmak, kalitesini yükseltmek ve fiyatını düşük tutmak için üretim ve ticaret üzerinde sıkı şekilde yürütülen bir müdahaleciliği benimsemiştir. Mehmet Genç, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Devlet ve Ekonomi*, Ötüken Yayınları, İstanbul 2007, s. 46.

²⁹⁷ BOA, C.ML. 515/21039, H.19.12.1260/M.10.03.1844.

²⁹⁸ Yakup Karataş-Sacit Uğuz, "Osmanlı Devleti'nin Son Dönem İç Gümrük Rejimi ve Bunun Taşradaki Yansımaları: Erzurum Örneği", *History Studies*, C. 4, S. 2, 2012, s. 215.

²⁹⁹ BOA, MAD. d. 9506, s. 15, vesika: 1, 9 Za 1127/M.06.10.1715.

³⁰⁰ Güler, *18. Yüzyıl...*, s. 219.

³⁰¹ Henri de Cortanze, "Samsun Limanı Üzerine Denizcilik Raporu, Koy Haritası, Ticaret ve Denizcilik İstatistikleri, Grafikler vs.", (Çev. Özgür Yılmaz), *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*, C. XIV/29, Güz 2014, s. 406.

1853 yılına gelindiğinde Mehmed Efendi'ye bağlı olan Sinop ve sahil gümrüklerinde satışı yapılan 12 kıta sefine zahirenin gümrük vergisi, Meclis-i Vala'nın iradesi ile meclis muhasebesinin maliyesine verilmesi emredilmekteydi.³⁰² Uzun yıllar devam eden gümrüklerin ihale ile verilmesi uygulamasının 1857 yılında da dikkatli bir şekilde gerçekleştiği görülmektedir. Nitekim bu yılda yapılan yeni bir ihale sonucunda Sinop Emtia Gümrüğü, Mehmed Ali Efendi'ye devredildi. Osmanlı Devleti'nin titizlikle takip ettiği bu konuda gümrük birine emanet edilmeden o kişi hakkında detaylı bir araştırma yapıldığı bilinmektedir. Mehmed Ali Efendi'ye bu görev verilmeden önce de yetenekleri, sabıkası ve geçmişinin temiz olması hususunda ayrıntılı bir araştırma gerçekleştirildi.³⁰³ 1858 yılında Trabzon, Sinop, Samsun ve İnebolu sancakları arasında meyve-i huşk (kuru-yaş yemişler), zahire, eşya ve İstanbul gümrüğüne bağlı balıkhane gümrüklerine dair ihalenin, Maliye nazırı tarafından gerçekleştirildiği bilinmektedir. Bu sancaklara daha sonra Canik, Gelibolu ve Ankara'nın da talip olduğu beyan edilmektedir.³⁰⁴ Aynı yıl içerisinde Trabzon, Sinop, Samsun ve İnebolu'ya bağlı olan eşya, taze-kuru meyve ve zahire gümrükleri için ihale yapıldı. İstanbul gümrüğüne bağlı olan bu yerlerden, her yıl alınan paradan düşülecek olan ihalenin fiyatı Mehmed Ali Efendi'nin iradesinde vuku buldu. Rusya ve Eflak taraflarından gelen mahsullerin, karaya çıkarılıp satılmayan ve tekrar sefinelere yüklenenlerinden herhangi bir vergi alınmamaktaydı. Bu gümrüklere *Meclis-i Vala* iradesi ile arsa da tahsis edildi.³⁰⁵

Osmanlı Devleti dış ve iç ticarete, koruyucu veya ihracatı en üst düzeye çıkarmak gibi bir politika izlemiyordu. Osmanlı ihracatı, ülke içindeki ihtiyaçların arttığı durumlarda yasaklamasına rağmen ihtiyaç olan malların ithalatını da destekliyordu. Bu dönemde Avrupalı devletlerin koruyucu ekonomik politika uygulamaları, iç ve dış baskılardan dolayı dahili gümrük vergilerinde sürekli bir artış meydana getiriyordu. İhracat için ödenen iç ve dış toplam gümrük vergisi, %12 iken ithalat için bu oran %5 oranındaydı. XIX. yüzyıla gelindiğinde ziraat ve sanayiye geliştirmek için gümrük muafiyetlerinin uygulanmasıyla, ziraat ve sanayi için dışarıdan alınan malzemeler, makineler ve yerli ürünlerin ihracatından gümrük vergisi alınmamaktaydı. Böylece

³⁰² BOA, A.MKT.NZD., 88/65, H.26.11.1269/M.31.08.1853.

³⁰³ BOA, A.DVN., 120/76, H.04.06.1273/M.30.01.1857.

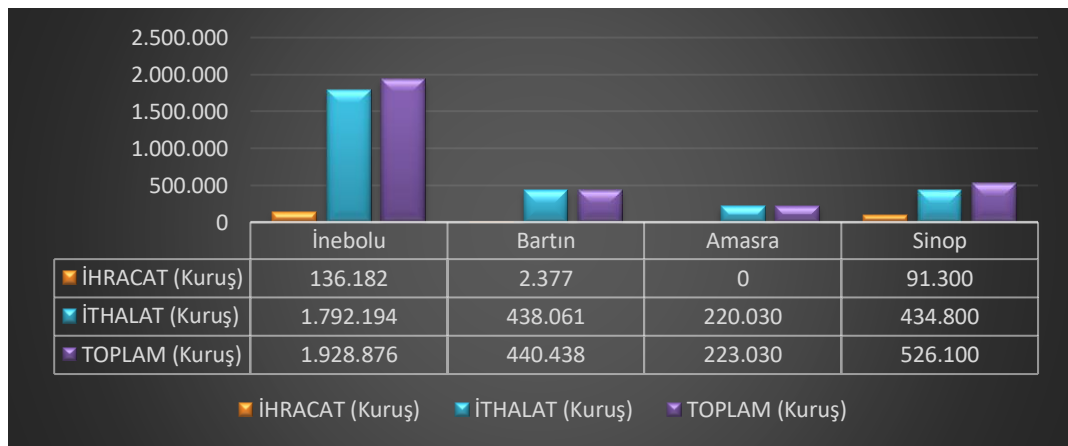
³⁰⁴ BOA, İ. DH., 399/2647, H.7.8.1274/M.23.03.1858.

³⁰⁵ BOA, İ. MVL., 399/17359, H.19.12.1274/M.31.07.1858.

yabancı tüccar ile rekabet edemeyen Osmanlı tacirleri ve üreticileri, gümrük vergilerinden muaf tutularak desteklendi. Dahili gümrük vergisi uygulaması, Fransa’da 1789’a, Kıta Avrupası’nda ise XIX. yüzyıl sonlarına kadar uygulandı. Osmanlı Devleti’nde, XX. yüzyılın başlarına kadar devam ettirilen dahili gümrük vergileri, devletlerin kendi sınırları içinde yapılan ticaretten alınan vergileri oluşturmaktaydı. Osmanlı’da gümrük vergileri, karadan denize ya da denizden karaya geçişlerde uygulanmaktaydı. Ancak karada yapılan ticarete, deniz ticaretinden daha fazla taşıma maliyetinin olmasından dolayı dahili gümrük merkezleri genelde limanlarda örgütleniyordu. Denizden karaya çıkışta ödenen gümrük vergisi *Amediye*, karadan denize geçerken ödenen gümrük vergisi ise *Reftiye* olarak adlandırıldı. Gümrüğün yer aldığı şehirlerde, üretilip satılan mallardan dahili gümrük vergisi alınmamaktaydı. Gümrükten vergi ödeyerek geçen tüccar *Eda Tezkiresi* alıp, başka gümrükten geçerken tekrar vergi ödememekteydi.³⁰⁶

Sinop’un, Kastamonu Vilayetine bağlı olduğu yıllarda Kastamonu Gümrüğü tarafından gümrük vergileri toplanmaktaydı. İthalat ve ihracat oranlarına göre ortalama 5 yıllık olarak hesaplanan gümrük vergilerinin miktarları ve hangi gümrüklerden alındıkları aşağıdaki tabloda ayrıntılı bir şekilde belirtilmektedir:

Tablo 2.10.: XIX. Yüzyılda Kastamonu Vilayetine Bağlı Bolu ve Sinop Sancaklarında Yer Alan Limanların İthalat ve İhracattan Elde Ettikleri Beş Yıllık Toplam Gelir³⁰⁷



³⁰⁶ Hamza Çeştepe-Tamer Güven, “Osmanlı İmparatorluğu’nda Dahili Gümrük Vergisi İstisnaları”, *AİBÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 2016, C. 16, S. 2, s. 2-4.

³⁰⁷ Cuinet, *La Turquie* s. 406.

Tabloya bakıldığında Kastamonu sancağına bağlı İnebolu Limanı; Bolu, Bartın, Amasra, Sinop limanlarını İthal ve ihracatta geride bıraktığı açıkça görülmektedir. Yine tabloda, Sinop Limanı'nın ihracattan elde ettiği gelir, ithalat gelirine göre oldukça geridedir. Bu durumun sebepleri arasında Anadolu'da üretilen ürünlerin, Sinop Limanı'na ulaşmasını sağlayacak karayolu bağlantısının olmadığı söylenebilir. Aynı zamanda Sinop'ta, ihraç edilecek malların üretilmemesi liman gelirlerinin düşmesine sebep olmaktadır. Ancak tabloda da açıkça görülmektedir ki İnebolu Limanı'nın, ithal ettiği ürünler ihraç ettiği ürünlerden daha fazladır.

Sinop'ta gemiciler ve reisler, Anadolu kıyıları, Rumeli ve Kırım yakasından Sinop'a çift yönlü bir ticaret gerçekleştirmekteydi.³⁰⁸ Sinoplu gemiciler, Anadolu kıyılarında bulunan diğer şehirlerden eşyalar alarak, Kırım ve Rumeli bölgesine taşımaktaydı. Sadece Anadolu kıyılarından değil gidilen limanlardan gemilerine eşyalar yükleyerek, Anadolu'nun çeşitli iskelelerine getiriyorlardı. Gemicilere, devlet hizmetinde kullanıldıkları zaman taşıdıkları erzak ve asker karşılığında devlet tarafından bir navlun ücreti ödenmekteydi. Bu ücret ya görevli memur tarafından ya da Sinop İskelesi Mukataası Emini tarafından karşılanmaktaydı.³⁰⁹

Osmanlı Devleti, ticareti teşvik edip geliştirmek adına yabancı devletlere kapitülasyonlar vermeye başladı. Bu bağlamda ilk olarak Fransa'ya verilen ticari ayrıcalıklar daha sonra İngiltere, Rusya ve Avusturya gibi güçlü batılı devletlere verildi. Özellikle Karadeniz ticareti üzerinde yaşanan gelişmelerde her devlet birbirinin üzerinde üstünlük kurmaya çalıştı. Açılan konsolosluklar, birbirleri üzerinde hakimiyet mücadelesine girişirken, kendi tebaalarından olan tüccarın haklarını ve sorunlarını çözmekle de görevliydi. Dolayısı ile 1818'de Sinop İskelesinde, ticaret yapan Avusturya tüccar işlerini ve sorunlarını halletmek üzere Mösyö Mersina, Avusturya konsolosu olarak tayin edildi. Bu şekilde Karadeniz ticaretindeki mücadeleye Avusturya'da dahil oldu.³¹⁰

³⁰⁸ Güler, *18. Yüzyıl...*, s. 185.

³⁰⁹ Güler, *18. Yüzyıl...*, s. 184-185.

³¹⁰ BOA, A. AMD., 6/44, H.02.01.1264/M.10.01.1847.

2.2.1. Ticareti Olumsuz Yönde Etkileyen Faktörler

Karadeniz’de ve özelinde Sinop Limanı’nda yapılan ticaret, Osmanlı Devleti’nin verdiği imtiyazlarla birlikte Fransa, İngiltere, Venedik ve Rusya gibi devletlere açık hale geldi. Tabi ki bu durumda Karadeniz, sürekli birbirleri ile çatışma halinde olan Fransa, İngiltere ve Rusya gibi güçlü devletlerin mücadelelerine sahne oldu. Böylece yabancı tüccarın serbestçe dolaşıp ticaret yapabilecekleri alan haline gelen Karadeniz’de, bu güçlü devletler arasında gerçekleşen çatışmalar, ticari faaliyetleri olumsuz yönde etkiledi. Doğal olarak yaşanan gelişmelerden en çok tüccar zümresi etkilendi. Çeşitli müdahalelere maruz kalan tacirlerin, malları ve gemileri iskelelerde sebep belirtilmeden bekletildi. Diğer taraftan Karadeniz’de, çıkan şiddetli fırtınalara karşı koyacak sağlam gemilerin olmaması da Karadeniz ticaretine ciddi şekilde engel teşkil etmekteydi. Akabinde askeri zümrenin ticarete girmesi ve taşıdıkları statüden dolayı ayrıcalık talep edip vergi ödememeleri, diğer tacirler için ticaret sahasını daraltmaktaydı. Zaten Sinop gümrüğünde ve tevabii gümrüklerde olan memurların fazla vergi talep etmeleri tüccar gelirlerini baltalamaktaydı. Bunun üzerine Sinop’a ulaşan karayolları ile denizyollarının, askeri seferler ile güvensiz hale gelmesi ciddi bir tehdit oluşturmaktaydı. Yaşanan bu gelişmelerin yanında, kaçakçılık faaliyetlerinin de Karadeniz ticaretinin gelirlerini önemli ölçüde sekteye uğrattığını söyleyebiliriz.³¹¹

2.2.1.1. Tüccar Vergi Kaçakçılığı ve Devletin Aldığı Önlemler

Osmanlı Devleti, XIX. yüzyıla kadar gelenekçi ve korumacı bir ekonomi modeli benimsedi. Karadeniz’in kapalılığı ilkesinin bozulmasından sonra bölgeye çok sayıda yabancı tüccar ve çeşitli ürünler girmeye başladı. Ancak Osmanlı Devleti, iç pazarındaki ürün ihtiyacını karşılayabilmek için yabancı tüccara, deri, pamuk ve hububat gibi bazı ürünlerin ihracını yasaklamaktaydı. Bu tür engelle karşılaşan tacirlerin, genelde ilk başvurdukları yol organize kaçakçılık faaliyetleri olmaktaydı.³¹²

Tuna havzası ovalarından ithal edilen buğdayın ucuz olmasına rağmen Osmanlı Devleti, kendi topraklarında buğday üretimini teşvik etmek ve buğday fiyatını belli bir düzeyde tutabilmek için çeşitli tedbirler almaktaydı. İstanbul’a gelen buğday,

³¹¹ Güler, *18. Yüzyılın ilk...*, s. 227-228.

³¹² Halil İnalıcık, “İmtiyâzât”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, Türkiye Diyanet Vakfı, İstanbul 2000, s. 245.

Unkapanı'nda devlet tarafında fırınlara dağıtılırken, aynı zamanda devlet görevlileri de tebdili kıyafet ile birlikte pazarlarda teftişte bulunarak, özellikle ekmeğin kalitesi konusunda hile yapanları şiddetli bir şekilde cezalandırmaktaydı.³¹³ 1579 yılında devlet, askere satılmak üzere gönderdiği bal, yağ ve zahirenin narh fiyatının üzerinde satılmayıp, durumu iyi olmayanlara zulüm edilmemesini emretmekteydi.³¹⁴ Özellikle İstanbul'un, normalde ve savaş zamanlarında ordu için buğday ihtiyacını Kırım'dan karşılamaktaydı. Savaş zamanlarında, Kırım'dan İstanbul'a zahire sevkiyatı yapılırken zaman zaman hububat kaçakçılığı meydana gelmekteydi. Nitekim, 1700 yılında İstanbul'a getirilmek üzere, Rumeli ve Kefe tarafından gemilere yüklenen buğday, arpa ve diğer erzaklar İstanbul yerine Ereğli, İnebolu, Samsun, Sinop, Trabzon ve diğer iskelelere götürülerek satıldığı anlaşılmaktadır.³¹⁵ Devlet görevlilerinin, müdahalede bulunduğu bu durumun tam anlamıyla engellenemediği zamanlarda özellikle Rumeli ve Kefe'den gelen buğdayın, İstanbul'un ihtiyacı doğrultusunda limanlarda satılması yasaklanmaktaydı. Bunun uygulanması için devlet tarafından kati emirler yayınlanmaktaydı.³¹⁶

1716 yılında İstanbul'a getirilmek için Kırım'dan, 10.000 kileden fazla tedarik edilen un, Kefe Limanı'ndan Azak Kalesine nakledildi. Aslında İstanbul'un hububat ihtiyacını karşılayacak olan tüccar belirlenmesi, hububatın alınacağı yerlerin tespiti, tüccarın sahip olması gereken şartlar, hububatı taşıyacak olan gemiler ve teslim şartlarına kadar her şey devlet tarafından belirlenirdi. Ayrıca zahirenin fiyatını, piyasa şartlarına göre devlet belirlenmekteydi. Ancak devletin tespit etmiş olduğu fiyatı, çoğu zaman yetersiz bulan tüccar İstanbul'a getirmeleri gereken buğdayı daha yüksek fiyata satabilecekleri yerlere götürmekteydiler. Kaçakçılık için uygulanan ağır cezalara rağmen tüccar, limanlara yakın yerlerde depolar oluşturarak halktan aldıkları buğdayı, depolayıp daha yüksek fiyata Avrupa'ya satmaktaydı. Bu yüzden özellikle karaborsaya düşen ürünlerin fiyatı iki üç kat artmaktaydı.³¹⁷

³¹³ İnalcık, *Devlet-i Aliyye I...*, s. 302.;

³¹⁴ BOA, A.DVNSMHM.d. 33/296, H.08.03.987/M.05.05.1579.

³¹⁵ Mehmet Demirtaş, "Osmanlı Başkentinin Zahire İhtiyacının Temininde Karadeniz Ticaretinin Önemi", *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik*, (ED. Osman Köse), C. II, Samsun 2013, s. 1068-1069.

³¹⁶ BOA, C.DH., 80/3973, H.04.10.1112/M.14.03.1701.

³¹⁷ Demirtaş, "Osmanlı Başkentinin...", s. 1069.

XIX. yüzyıla gelindiğinde, 1802 yılından itibaren Karadeniz’de serbest ticaret yapabilmeleri için yabancı devletlere verilmeye başlanan ruhsatlar, 1806 Osmanlı-Rus Savaşı ile sekteye uğradı. Daha sonra 1812 Bükreş Antlaşması ile başlayan barış döneminde, tekrar serbest ticaret yapılabilmesi için ruhsatlar verilmeye başlandı. Bu yeni uygulamayla Karadeniz’e çıkmak üzere gelen ticaret gemileri, zahire yüklüyse *Zahire Nazırlığına*; demir, halat gibi eşya ile yüklü ise *Tersane Emini* ya da *Gümrük Emini* tarafından işlem görmekteydi. Zamanla bu uygulamada aksaklıklar olması buğdayların *Zahire Nazırlığı* tarafından, Müslüman tacirlerden normal fiyatının altında alınmak istendi. Bu durum fiyat tespiti hususunda tartışmalara sebebiyet verdi. Uygulamada, memurların görevini kötüye kullanması ve aksatması sonucunda şikayetler artmaya başladı. Sonuçta, gelen buğdayların *Zahire Nazırlığına* havale edilmesinden vazgeçildi. Akabinde gemilerin, limana yanaşmasından önce buğday ihtiyacı olup olmadığı sorularak belirlenen fiyat dahilinde alınacaktı. Böylece ihtiyaç olmaması halinde gemi sahiplerinin oyalanmadan ticari faaliyetlerini gerçekleştirmesi sağlandı.³¹⁸

Osmanlı Devleti’nin önemli gelir kaynaklarından birini vergiler oluşturmaktaydı. Hazinesin önemli bir kısmını teşkil eden vergilerde meydana gelen usulsüzlükler gümrük gelirlerini de zayıflatmaktaydı. Karadeniz ve Sinop Limanı’nda gerçekleşen ticarete, tüccarı vergi kaçakçılığına yönelten bazı sebepler bulunmaktaydı. Bunlar arasında, devlet tarafından belirtilen miktarın dışında gümrük vergisinin talep edilmesi, ilk kez iskelelere getirilen ürünlerden vergi alan memurların, ticaret gemilerinin tekrar denize açılıp geri döndüklerinde de aynı vergiyi yeniden tahsil etmesi bulunmaktaydı. Yani tacirler, bulundukları limandan ayrılıp tekrar geri dönerse iki defa vergi ödemek zorundaydı. Diğer taraftan mevcut gümrük Emini’ne ödenen gümrük resmi, aynı zaman içerisinde yerine atanan diğer memura da ödenmekteydi. Kili ve Kefe limanlarına götürmek için Anadolu’dan getirilen boğasi ile estar³¹⁹ ürünlerine karşılık fazla gümrük vergisi talep edilmekteydi.³²⁰ Bu durumla karşılaşan tüccar, mağdur olmamak için Dîvân-ı Hümâyûn’a şikâyet mektupları göndererek bunun düzeltilmesini

³¹⁸ Kemal Beydilli, “Karadeniz’in Kapalılığı Karşısında Avrupa Küçük Devletleri ve “Miri Ticaret” Teşebbüsü, *BELLETEN*, C. LV, S. 214, Aralık 1991, s. 694, 727.

³¹⁹ Örtü, perde.

³²⁰ Güler, *18. Yüzyılın ilk...*, s. 133.

talep etmekteydiler.³²¹ 1844 yılında yine Keşişoğlu Anastas adlı bir tüccarın, İstanbul'dan aldığı kahve ile diğer eşyalardan Sinop gümrüğü tarafından haksız yere *araziye* adı altında fazladan vergi alındığını ve bu durumun düzeltilmesi hususunda şikayeti bulunmaktadır.³²² 1845'den beri Mehmed Yaver Ağa'nın sorumluluğunda olan Sinop sahilleri gümrüklerinde, 1856 yılında sahte gümrük tezkireleri ile zahire getirildiği ancak bu duruma müdahale edilerek, *Sinop Ticaret Meclisi'nde* karara bağlandığı belirtilmektedir.³²³

Osmanlı Devleti, hazinenin ana kaynağını oluşturan vergiler sorununu, yeni sistem düzenlemeleri ile değil eski kanun ve uygulamalarla çözmeye çalıştı. Diğer taraftan tüccar, vergi vermemek ve vergi kaçırmak için çeşitli yollara başvurmaya devam etti. Hem ticari kazançlarını yükseltmek hem de vergi vermemek için gümrük ve iskelesi olmayan yerleri tercih ettiler. Ancak bu kaçak ticaretin yapılabilmesi için diğer esnaf zümrelerinin de desteği gerekliydi. Tüccar ile iş birliği içinde bulunanlar arasında; Sefine reisleri, Karadeniz'in Anadolu yakasındaki boş ve تنها sahilleri kontrol eden *Hâvass-ı Hümayun*³²⁴ voyvodaları ve tımar erbabı bulunmaktaydı. Bu durumdan, başta Sinop olmak üzere Sinop gümrüğüne bağlı diğer iskelelerde olumsuz olarak etkilendi. Sinop iskelesi gümrüğünü işletenler tarafından *Dîvân-ı Hümayun'a*, bu durumun düzeltilmesi için sürekli şikayetler gönderilmekteydi. Böyle kaçak yollarla sevk edilen mallar, sadece batı ve Orta Karadeniz Bölgesi'nde yer alan iskelelere değil, Doğu Karadeniz Bölgesi'nde yer alan Trabzon ve Giresun gibi limanlara da götürülmekteydi.³²⁵

Öte yandan Osmanlı Devleti, Karadeniz'in Anadolu sahillerinde ticaret yapan tacirlerin, yasaklanan limanlar ve satışı yasak ürünleri taşımamaları konusunda önlemler almaya devam etti. Anadolu sahillerinden Çerkes kıyıları, Rusya kıyıları, Redout Kalesi (Karadeniz'in doğu kıyısında Rusya kalesi) ve Anapa Kalesi'ne mühimmat taşınması ve eşya satılması yasaklanmaktaydı. Bu usule uymayan kayıkçılar ve tüccar gemileri, bulundukları limanlarda bağlanmaları ve sefine reisleri

³²¹ BOA, MAD. d. 9506, s. 17, Safer 1127/M.1715.

³²² BOA, A. MKT. 9/68, H.12.02.1260/M.03.03.1844.

³²³ BOA, A. MKT. NZD., 194/59, H.16.01.1273/M.16.09.1856.

³²⁴ Osmanlı Devleti'nde fethedilen araziden devlet için ayrılan toprak parçası.

³²⁵ Güler, 18. Yüzyılın ilk..., s. 134, 136-137.

ile İstanbul'a gönderilmeleri emredilmekteydi.³²⁶ Ticareti engellemeye yönelik her türlü eyleme karşı emirler yayınlayan devlet, tüccar mallarının güvenliğini sağlamak hususunda çalışmalar yapmaktaydı. 1857 yılında Darende tacirlerinin, Nemçe'den İnebolu'ya gönderdikleri malların, Sinop'ta memurlar tarafından yağma edilmesi *Ticaret Nezareti*'nde görülen mahkemede karara bağlandı ve 22.000 kuruşluk zarar tanzim edildi.³²⁷ Diğer taraftan ticaret ve nakliye hususunda, haksız kazanç sağlamaya çalışanlara dikkat edilmekteydi. 1853 yılında Sinop'tan, tersaneye nakledilen kereste bedelinden kanunsuz olarak ondalık pay almaya çalışan nakliyeciler hakkında tahkikat yapıldı.³²⁸

Osmanlı'da her iskele, devlete veya bağlı olduğu vakfa gelirine göre vergi vermekle yükümlüydü. Kayıkçıların da bağlı oldukları iskelelerdeki ürünleri ve yolcuları taşıma zorunluluğu vardı. XIX. yüzyılda kayıkçıların başka iskelelerden ücret karşılığı yük ve yolcu taşımaları, diğer iskelenin kazancını düşüreceği için sıkı bir şekilde takip edilmekteydi. Kayıkçılar zaman zaman vergi ödeme konusunda da sorunlar yaşamaktaydı. Örneğin, Sinop'un Gerze ilçesindeki kayıkçılar, Rusya'ya odun ve kömür götürerek geçimlerini sağlamaktaydı. Ancak İstanbul'un ihtiyacı doğrultusunda bu ürünlerin satılmasına yasak getirilmesi, kayıkçı esnafının maddi olarak sıkıntıya girmesine neden oldu. 1820 yılında humbaracı tımarına sevkıyat yapan Ayazma kapısındaki Sinoplu mavnacılar, iskeleye yeni gelen diğer mavnacılardan şikayetçi olmaktaydı. 1847 yılında İstanbul ve ordunun, odun ile kömür ihtiyacının Sinop'tan yerli kayıkçılar vasıtası ile sağlandığı görülmektedir. Bu esnaf grubunun yaşadığı en büyük sorun, silah ve insan kaçakçılığıydı. Silah ve insan kaçakçılığını en çok gerçekleştiren Ermeni ve Rum kökenli kayıkçılardı. Özellikle Ermeni İsyanı (1896) sırasında, Ermenilerin silah ve mühimmat ihtiyaçları için bu zümreden faydalandıkları görülmektedir.³²⁹

Kara ve deniz yoluyla yapılan kaçakçılık, özellikle Trabzon Limanı'nı tehdit etmekteydi. Kaçakçıların ticari olarak zararlarının yanı sıra sağlık açısından da tehlike

³²⁶ BOA, HR.MKT. 16/69, H.02.02.1263/M.20.01.1847.

³²⁷ BOA, A. MKT.NZD. 224/78, H.15.10.1273/M.08.06.1857.

³²⁸ BOA, A. MKT. UM., 136/15, H.16.08.1269/M.23.06.1853.

³²⁹ Abidin Temizer, "Karadeniz Ticaretinde Seyyar İskeleler: Kayıkçılar", *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik*, (ED. Osman Köse), C. II, Samsun 2013, s. 1078-1079.; BOA, İ. MV.L., 586/26338, H.26.12.1263/M.05.01.1847.; HAT., 627/30984, H.07.06.1235/M.22.03.1820.

arz ettikleri bilinmektedir. Özellikle tuz, tütün, silah ve insan kaçakçılığı salgın hastalıklara davetiye çıkarmaktaydı. Çünkü kaçakçılık neticesinde karantinaya tabi tutulmayan ve kontrol edilmeyen gemilerin limanlara giriş yapması salgın hastalıkları da beraberinde getirmekteydi. Devlet bu konuda, Karadeniz’de askeri kordonlar oluşturarak vapur ve römorkörler ile birlikte kaçak yollarla limana yanaşmaya çalışan gemileri engellemekteydi. Devlet tarafından, özellikle tütün ve tuz gibi ürünlerin tekelleşmesini önlemek amacıyla bazı yasaklar uygulanmaktaydı. Bu durum da insanları gayri resmi yollarla ürünü temin etme yoluna itmekteydi. Eşkıyalık ve terör faaliyetleri için silah, karantina ve göçlerin yasaklandığı dönemlerde, insan kaçakçılığı ve tekelleşme bağlamında tütün ile tuz gibi ürünlerin kaçakçılığından dolayı Trabzon, Samsun ve Sinop gibi limanlar olumsuz bir şekilde etkilenmekteydi. Ayrıca ulaşımın ve idarenin zor olduğu yerlerde kaçakçılık daha yaygındı.³³⁰ Tuz kaçakçılığı genelde, görevli olan memurlar, Kantarcı, kaçakçılığı önlemekle görevli olan Kolcu ve tuzlalarda çalışan kişilerin yardımları ile yapılmaktaydı. Tuz kaçakçılığının yöntemleri arasında; memurun tuzun eksik olmadığı halde eksik göstermesi, kantarcının rüşvet alması, tuz ambarı müdürünün tuz kaçırmaması, kayıtlı olmayan tuz alımları ve kantara yapılan kurşun ilavesi ile fazladan tuz verilmesi şeklinde gerçekleştirilmekteydi.³³¹

Gerçekleştirilen bu kaçak ticaret neticesinde; cezai uygulamalar, düzeni sağlayacak müdahale edici güç oluşturma, emirler çıkarma devletin aldığı tedbirler arasındadır. Alınan bu kararların ve emirlerin uygulanmaya başlaması ile birlikte örneğin, 1716 yılında kaçak ürün sevkıyatı yapanların yakalanması ile gemideki mallar tespit edilerek, iki kat gümrük vergisi alındı. Aynı zamanda Karadeniz gümrüklerinde, malları kaçak yollardan gemilere yükleyen sefine reislerine da para cezası kesildi. Ürünleri taşıyan gemilere ise devlet adına el koyuldu. Osmanlı Devleti’nin bu usulleri ve yöntemleri daha sonraki yıllarda da devam edildiği görülmektedir. Devlet sadece tüccara karşı önlem almakla kalmayarak, görevini kötüye kullanan memurlarına karşıda tedbirler almaya başladı. Osmanlı Devleti, hazinenin gelirini oluşturan gümrükler ile ilgili aldığı kararların yanı sıra müdahale, taciz ve rencide edilen tüccar

³³⁰ İsmail Yaşayanlar, *Sinop, Samsun ve Trabzon’da Kolera Salgınları, Karantina Teşkilatı ve Kamu Sağlığı Hizmetleri (1876-1914)*, Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Yakınçağ Tarihi Bilim Dalı, (Basılmamış Doktora Tezi), Bursa 2015, s. 35-36.

³³¹ Fatmagül Demirel, “Osmanlı Devleti’nde Tuz Gelirlerinin Düyun-ı Umumiyye’ye Devredilmesinden Sonra Tuz Kaçakçılığı”, *İstanbul Üniversitesi Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları Dergisi*, Yıl: 1, S. 1, 2002, s. 151.

esnafı açısından da durumun değerlendirilmesini yaptı. Böylece devlet gümrük meselelerine tek taraflı bakmayıp hem tüccar hem de devletin menfaatlerini canlı tutmaya çalışmaktaydı.³³²

2.2.1.2.Güvenlik Sorunu ve Yolsuzluk

1590 yılından sonra Karadeniz kıyılarında Kazakların baskınları yoğunlaşmaya başladı. Bu baskınlar öyle büyük boyutlara geldi ki 1614'te Sinop'u 1625'te Boğaziçi'nde Yeniköy'ü yaktılar. Yeniköy'ü yağmalamaları Kırım ile yapılan ticarete büyük bir darbe vurdu. Bu saldırılarla Kefe ile Sinop arasındaki ticaret adeta durma noktasına geldi. Kazaklar daha da ileri giderek 1637 ile 1642 yılları arasında bir süre Azak Kalesi'ni ele geçirdi. Bu durum özellikle Osmanlı Devleti'nin ekonomisinin adeta can damarı olan Karadeniz ticaretinin baltalanmasına sebep oldu. Osmanlı donanmasının Karadeniz'deki Kazak saldırılarına yeterince karşı koyamamasının sonucunda Osmanlı ekonomisinin gerilemesi ileri boyutlara taşındı.³³³

Zaparog Kazakları olarak da bilinen Don Kazakları 1614 yılında Sinop'a gerçekleştirdikleri baskın sonucunda Sinop Kalesi'ni tahrip ettikleri gibi büyük çapta esir ve ganimet de aldılar. 1614 baskını Kazak tarihinde Türkler üzerine yapılan en büyük saldırı olarak da bilinmektedir. Bir saldırının beklenmediği için bu dönemde Sinop surları harabe halindeydi. Bu durumda Kazakların saldırılarında başarılı olmalarına sebebiyet verdi. Kazak saldırıları öyle bir boyuta geldi ki, Sinop'un merkezinde kurulan pazar yerinden ziyade daha önce kurulmadığı halde Karasu nahiyesinde de Cuma günleri bir pazar kurulmaya başlandı. Ancak bir yerde pazar kurmak hükümetin izniyle mümkün olmaktaydı. 1615 yılında Karasu'da³³⁴ kurulan pazara Sinop Kalesi muhafızları da dahil oldu. Bunun sonucunda da Sinop şehri ve kalesi savunmasız kaldı. Bu durumdan faydalanan Don Kazakları da Sinop şehrini basıp, yakıp ve yağmaladılar. Mühimme defterlerindeki kayıtlara göre daha önce Karasu'da kurulmayan pazar bir kesim halk ve eşkıya tarafından tertiplenip kurulduğundan bahsetmektedir. Bundan dolayı Dîvân-ı Hümâyûn'da alınan karar ile Karasu'daki pazarın kaldırılıp sadece Sinop merkezde bir pazarın kurulmasına izin

³³² Güler, *18. Yüzyılın ilk...*, s. 142.; BOA, Maliyeden Müdevver, Nu: 9506, s. 38, 1128/M.1716.

³³³ İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu Klasik ...*, s. 49.

³³⁴ Karasu: Sinop'a 30 km uzaklıkta bulunan bugünkü Erfelek ilçesinin eski adıdır.

verildi.³³⁵ Diğer taraftan Sinop kalesinin Karadeniz'deki Kazak tehlikesine karşı korunabilmesi için kalede bulunan kırık ve hasarlı toplardan kullanılabilecek toplar döktürülmesi amacıyla yeni bir *Ocak* kurulması kararlaştırıldı. Ancak döktürülen bu topların daha sonra başka gemilere ve yerlere satılması yasaklanmaktadır.³³⁶

1768 Osmanlı-Rus Savaşı sonrasında imzalanan Küçük Kaynarca Antlaşması (1774), Rusya ticaret gemilerinin Akdeniz'den Karadeniz'e ve Karadeniz'den Akdeniz'e rahatça geçmesini sağlamaktaydı. Kıyılar, sahiller, limanlar ve boğazlarda serbestçe ticaret yapabilecek olan Rusya, Osmanlı Devleti sınırları içerisinde istediği yere konsolos ve konsolos vekilleri tayin edebilecekti. Rusya, elde ettiği bu haklar neticesinde diğer Avrupalı devletlerin, Karadeniz'de serbestçe ticaret yapmasına sıcak bakmıyordu. Bu durum karşısında Karadeniz'de, özellikle hem Rusya hem Fransa konsolosları arasında adeta bir diplomatik savaş durumu meydana geldi. Fransa ve Rusya konsolosları birbirlerini takip ederek yapacakları işlere engel olmaya çalıştı. Fransız Konsolos Fourcade'nin Sinop'ta uygulamaya çalıştığı depolama merkezi tasarısının hayata geçirilmemesinin temel nedenlerinden biri de oluşan bu kriz ortamıdır. Rusya'nın Sinop temsilcisi Konuchenco, şehre geldiğinde Fransız Konsolosunun Trabzon Valisi Tayyar Paşa ile görüşmelerine engel oldu. Rus temsilci bilgilerini ve tecrübelerini Fransız konsolosu ile paylaşmayarak Sinop'ta ve Karadeniz'de etkili olmasının önüne geçmeye çalışarak Fransız konsolosunun Sinop, Trabzon, Tokat ve Erzurum'da ticarete konu olabilecek ürünlerin olmadığını bahane gösterip seyahatlerinin önüne geçmeye çalıştı. Rusya'nın Sinop'taki bu güçlü durumu 1806 yılında gerçekleşen Osmanlı-Rus savaşı ile birlikte son erdi. Bu durum Fransız konsolosun uzun zamandır beklediği özgürlük ortamının oluşmasını sağladı. Ancak bu özgürlük ortamı Fransa'nın da Tilsit Antlaşması'nı imzalaması ve Konsolos Fourcade'nin Kırım'a kaçması ile son buldu.³³⁷

1774 Küçük Kaynarca Antlaşması ile Rus tüccar, Osmanlı Devleti'nde ticaretine izin verildiği halde ilk zamanlarda hem Osmanlı gümrük görevlileri hem de halkın Ruslarla ticaret yapmak istemedikleri görülmektedir. 1775 yılında Sinop'a gelerek odun ticareti yapmak isteyen bir Rus ticaret gemisi iskeleden uzaklaştırılarak ticaret

³³⁵ M. Ali Ünal, "17. Yüzyılda Karadeniz'de Kazak Saldırıları ve Karadeniz Ticareti", *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik*, (ED. Osman Köse), C. II, Samsun 2013, s. 853-854.

³³⁶ BOA, A. DVNS. MHM. d. 83/100, H.21.10.1037/24.06.1628.

³³⁷ Yılmaz, "Güney Karadeniz'de...", s. 15-19.

yapmasına izin verilmedi. Diğer taraftan Rus tüccar gümrük vergilerinin uygulanmasında da sorunlar yaşadı. 1783 ve 1862 yıllarında Rusya ile imzalanan ticaret anlaşmaları ile birlikte Rus tüccar ödeyeceği gümrük vergisi malını satın aldığı ve satacağı yerlerde %3 oranındaydı. Buna ilave olarak Boğazlardan geçişte de 300 akçe selamet akçesi vermeleri gerekmekteydi. Ancak kurallara uyulmayarak bir maldan iki kere gümrük vergisi alındığı da görülmektedir. Örneğin 1776 yılında Rus tüccar kendi ülkelerinden aldıkları malları İstanbul'a götürürken hem Özi hem de İstanbul gümrük bölgesinde iki kere vergi ödedikleri görülmektedir. Bir diğer hususta Karadeniz'i iyi tanımayan Rus kaptanların ilk zamanlarda fırtınalara yakalanarak zor durumda kalmalarıydı. Yaşanan fırtınalar sonucunda karaya vuran gemilerin malların zaman zaman iskele görevlileri ve halk tarafından yağmalanıyordu. 1785 yılında fırtınaya yakalanan ve Sinop Limanı'na sığınan Rus tüccar gemilerinde bulunan eşyalarını karaya çıkartmak zorunda kaldı. Bütün bu sebepler Karadeniz'de ticaretin ilerlemesine önemli derecede etki etmekteydi.³³⁸ Ancak 1840 yılına gelindiğinde Rus tüccar Duyonisyo Kondori'nin Rusya'dan getirdiği buğdayın Sinop'ta satmasına engel olunmaması için emir yayınlandığı görülmektedir.³³⁹

XVIII. yüzyıldan itibaren yeniden canlanmaya başlayan ticaret 1736'daki Rus yağmasına kadar artarak devam etti. Kefe ticaretinde tarım ürünleri önemli bir paya sahip olarak orada yetiştirilen buğday Kefe Limanı'ndan İstanbul'a getirilmekteydi. Kırım'ın Kuzey ve Doğu istikametinde önemli miktarda hububat tüketildiği için zaman zaman Anadolu'dan getirilen hububat Karadeniz limanlarında Kuzey ülkelerine nakledilmekteydi. Tüccar dönüşte Kefe, Taman ve Azak'tan aldıkları balık, yağ, deri ve kürk ürünleri ile geri dönmekteydi.³⁴⁰

Diğer taraftan da Sinop ticari hayatı açısından önemli bir konuma sahip olan hanlarda yapılan yolsuzluklar da ticari hayatı olumsuz yönde etkilemekteydi. Bir vakıf hanı olan Karbansaray diğer adıyla Koyluş Hanı'nın yöneticiliğini yapan Abdülislam bin Hüseyin'in döneminde vakıf malını kullandığı, vakıf mallarını kendi zimmetine geçirdiği ve uygulamış olduğu hukuk dışı yollardan dolayı kendinden sonra yönetici olarak atanan Ahmet Halife İbn Yusuf tarafından şikâyet dilekçesi ile bildirilmektedir.

³³⁸ Bostan, *Beylikten...*, s. 301-304.

³³⁹ BOA, A. DVN. DVE., 1/10, H.06.12.1256/M.29.01.1841.

³⁴⁰ Köse, "Kefe Limanı...", s. 34,44.

Bu tarz hadiseler ticaret hayatının akışını bozan önemli olaylardır.³⁴¹ Tüccar malları iskelelerde çeşitli sebeplerden dolayı bekletilmekte ve Karadeniz'deki fırtınalardan dolayı mallarını taşıyacak gemiler bulamamaktaydı. Özellikle yeniçerilerin de ticaretle uğraşmaya başlaması, çeşitli dönemlerde meydana gelen askeri seferler ile karayolları güvensiz hale gelmesi ticareti olumsuz yönde etkilemekteydi. Askeri tüccar, bulundukları statüden faydalanıp gümrüklerde ayrıcalık talep ederek vergi ödemek istememekteydiler. Bu durumda İskele gümrüğü gelirlerinin düşmesine ve iltizam yoluyla işletilen iskelelerde sorumluluk alacak kişilerin olmamasına neden olmaktaydı. Tacirlerin kullandıkları ve yol üzerlerinde olan kervansaraylar da bakımsız haldeydi. Bundan faydalanan eşkıyalar da yollar üzerinde bekleyerek tacirlerin ticaretini engellemekteydi.³⁴²

Karadeniz'de ticareti engelleyen çatışmalar ve saldırıların sonucunda çeşitli devletlere ait ticari gemilerde zarar görmekteydi. Ancak Osmanlı Devleti ticaretin baltalanmaması ve devam etmesi için bu durumdan doğan zararları da karşılamaktaydı. 1857 yılında Sinop açıklarında meydana gelen çatışma sonucunda Hasan Ağa, İsmail Ağa, Mustafa Ağa ve Süleyman Ağa gibi tacirlerin 300 kuruş ila 1.000 kuruş olan hasarları devlet tarafından tanzim edildi.³⁴³ Osmanlı Devleti sadece çatışmalar sonucu zarara uğrayan tüccarın değil başka sebeplerden meydana gelen hasarları da karşılamaktaydı. Ancak bu zararlar karşılanmadan önce hasarın boyutları ve sebebi kapsamlı bir şekilde araştırılmaktaydı. Aynı yıl içerisinde tüccar Sakabaşioğlu Ahmed Ağa ve bazı tüccara ait mallar *Nemçe* vapuru ile önce İnebolu iskelesine daha sonra Sinop iskelesine nakledilmekteydi. Sinop'tan Rusya'ya gönderilecek mallarda 22.000 kuruş vergi gümrük memurlarına verildi. Ancak herhangi bir zarar karşısında masrafların kumpanyalara ait olacağından gemilerdeki eşyaların cins ve miktarı gümrük memurları tarafından kaydedilmekteydi.³⁴⁴ Sadece saldırılardan zarar gören gemilere değil aynı zamanda hangi devlete ait olursa olsun herhangi bir kaza sonucunda hasara uğrayan ticaret gemilerine de yardım edilmekteydi. Nitekim bunun bir örneğini 1848 tarihinde Karadeniz'de kaza yapan Rus gemilerinin ve mallarının

³⁴¹ Güler, *XVIII. Yüzyılın ...*, s. 172.

³⁴² Güler, *18. Yüzyılın ilk...*, s. 227-228.

³⁴³ BOA, İ. MVL., 382/16738, H.01.04.1274/M.19.11.1857.

³⁴⁴ BOA, A.MKT., 78/31, H.9.9.1270/M.05.07.1854.

korunması için Varna, Trabzon ve Sinop'a gönderilen emirlerde görmekteyiz.³⁴⁵ Daha ileriki yıllarda da bu politikanın devam ettiği ve 1860'da *Vasıta-i Ticaret* isimli bir vapurunun Sinop Limanı'nda batırılmış olduğu bir yemiş kayığının zararı da devlet tarafından tanzim edildi.³⁴⁶

2.2.1.3.1806-1812 Osmanlı-Rus Savaşı

1806-1812 Osmanlı-Rus Savaşı, Osmanlı Devleti ile Rusya arasında birçok cepheye yayılma özelliği taşımaktadır. Ancak bu savaş Napolyon Bonapart'ın Avrupa'da başlattığı Napolyon Savaşlarının gölgesinde kaldı. Napolyon'un Mısır'ı işgaline karşı Osmanlı Devleti, Rusya ile iyi ilişkilerini devam ettirmek zorundaydı. Mısır'ın işgali ile Osmanlı Devleti, 1898'de Rusya ile bir anlaşma imzalamak zorunda kaldı. Bu anlaşma ile birlikte Rusya, Osmanlı'dan pek çok kazanımlar elde etmeyi başardı. Özellikle Rusya'nın temel politikaları arasında yer alan boğazlardan geçiş üstünlüğünü elde etti. Her ne kadar Rusya ile bir ittifak anlaşması imzalanırsa da Osmanlı devlet adamları, Rusya'ya güvenilmeyeceği konusunda tedirginlik yaşamaktaydı. Diğer taraftan Osmanlı ordusu da çok iyi durumda değildi. Çünkü 1808 yılında II. Mahmud tarafından *Nizam-ı Cedid* ordusunun model alınarak oluşturulduğu *Sekban-ı Cedid'in*, yükselişinin önlenmesi ve *Yeniçeri Ocağı*'ndaki bozulmalar Osmanlı ordusunu iyiden iyiye zayıflatmıştı. Osmanlı ordusunun zafiyetlerinden istifade eden Fransız diplomatlar, Osmanlı Devleti'ni hem Rusya'ya hem de İngiltere'ye karşı kışkırtmaya başladı. Bu sayede Rus yanlısı olan Eflak ve Boğdan beyleri görevden aldırıldı. Rusya'nın onayı alınmadan atılmış olan bu adım, 1806 yılında Rusların Osmanlı'ya karşı savaş tehdidinde bulunması ile neticelendi. Osmanlı devlet adamları Rusya'nın Karadeniz'den, İngilizlerin de Çanakkale'den bir tehdit oluşturmakta olduklarının farkındaydı. Durumu fırsata çeviren Rusya, 16 Ekim 1806 yılında Eflak ve Boğdan'ı işgal ederek savaşı başlattı. Kafkaslar ve Tuna cephelerinde meydana gelen bu savaşta Rusya, Bükreş'e kadar ilerleyerek Hotin, Bender, Akkirman

³⁴⁵ BOA, A. MKT., 148/50, H.16.10.1264/M.14.10.1848.

³⁴⁶ BOA, MVL., 837/52, H.24.08.1276/M.18.03.1860.

ve Kili kalelerini işgal etti. Osmanlı Devleti, İsmail, İbrail ve Yergöğü kalelerinde ciddi bir direniş gösterse de Ruslar, bu savaştan büyük kazanımlar elde etmeyi başardı.³⁴⁷

Napolyon Bonapart'ın arabuluculuğu ile Paris'te yapılan görüşmeler, Rusya'nın savaşı tam anlamıyla bitirmesine yetmedi. Savaşın devam edeceğini anlayan Osmanlı Devleti, askeri hazırlıklarına hız kazandırarak Kafkas cephesinde Rusya'nın gücü kırmayı amaçladı. Bundan sonra Rusya, Karadeniz'deki planlarını uygulamaya devam etti. 1807 yılında Sinop Tersanesinde, 80 toplu bir geminin inşa edildiğini ve onu korumak için İstanbul'dan 3 fırkateynin gönderildiği haberini alan Rusya buna karşılık 76 toplu *Peskiye Praviy* gemisi, 3 fırkateyn ve bir ateş gemisi ile Sinop açıklarına kadar geldi. Ancak Sinop Kalesi'nden yapılan top atışları sonucunda Sivastopol'e geri dönmek zorunda kaldı. Bu savaşın yayılması, Karadeniz'in Güney sahillerine sirayet etti. Özellikle Trabzon'da ayanlar arasında devam eden mücadeleye bir de Osmanlı-Rus Savaşı eklenince tam bir kargaşa ortamı hâkim oldu. 1807 yılında Anapa Kalesi'ni ele geçiren Rusya, saldırılarına Trabzon ve Sinop limanları ile devam etti.³⁴⁸ Bu yıl içerisinde Sinop'ta dümenleri alınan 4 ticaret gemisi ile Akliman'da ele geçirilen 1 Çarlık gemisi Sinop'a getirildi. Ele geçirilen bu gemilerin içerisinde; çipo³⁴⁹, foga³⁵⁰, menca³⁵¹, pirinç, tüfenk, demir balta gibi mühimmat ve eşya çeşitleri bulunmaktaydı.³⁵² 1806 yılında başlayan ve aralıklarla beş yıl boyunca devam eden bu savaş sonunda imzalanan Bükreş Anlaşması ile Kili, Akkirman ve İsmail kaleleri Rusya'nın kontrolüne geçti. Yapılan bu savaş neticesinde Karadeniz ticareti, önemli bir darbe aldı. Rusya'nın Trabzon ve Sinop gibi önemli ticaret merkezlerini bombalaması, tersane ile limanlara verdiği büyük zararlar ve ticaretin sekteye uğramasının yanında mühim ticaret limanları olan Kili ve Akkirmanı ele geçirdi. Diğer taraftan, Fransız İhtilali ile değişen uluslararası ortamda Osmanlı Devleti'nin iç işlerinin karışık olması ve teknolojik açıdan geri kalarak gelişme gösterememesi birçok devletten geri kalmasına yol açtı. Bu durumda Osmanlı Devleti, sayıca üstün olmasına

³⁴⁷ Özgür Yılmaz, "1806-1812 Osmanlı-Rus Savaşı'nda Rusların Trabzon ve Akçaabat Saldırılarına Dair Bazı Yeni Bilgiler", *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, Bahar 2019, S. 26, s. 466-467.; Ahmet Aksın, "Osmanlı-Rusya Ticari Münasebetleri (1787-1830)", *XIV. Türk Tarih Kongresi 9-13 Eylül*, C. 2, Kısım 2, Ankara 2002, s. 1042.

³⁴⁸ Yılmaz, "1806-1812 Osmanlı-Rus...", s. 469.

³⁴⁹ Demir.

³⁵⁰ Top ateşleme kumandası.

³⁵¹ Morina balığı.

³⁵² BOA, C.BH., 27/1241, H.29.02.1222/M.08.05.1827.

rağmen askeri ve teknik açıdan eksik kalması, Rusya ile yapılan deniz savaşlarında başarısız olmasına sebebiyet verdi.³⁵³

1807 yılında alınan ateşkes kararından sonra her iki devlet, kendileri için stratejik öneme sahip olan yerlerin güçlendirilmesine önem verdi. Osmanlı Devleti, Anadolu'nun çeşitli yerlerine asker toplamak için fermanlar gönderirken Rus donanması, Osmanlı donanmasına karşı saldırgan taktikler planlamaktaydı. Devletin asker toplama girişimlerine rağmen yerel halk ile ayanlar arasındaki çekişmeler ve kendi menfaatlerini koruma gayeleri, Osmanlı açısından olumsuz etkiler yarattı.³⁵⁴ Osmanlı Devleti, sakin ortamdan faydalanarak Kafkas Cephesi'ne yardım göndermek üzere savaş gemileri ile Karadeniz'e açıldı. Bu haberi alan Rusya, 1810'da Sivastopol'dan Rus filosunu Karadeniz'de devriye yapmak için gönderdi. Rusya'nın Kafkas cephesindeki amacı, Anapa ve Sohum sahillerini kontrol altına alarak bölgedeki deniz sevkiyatını önlemektir.³⁵⁵

Küçük Kaynarca Anlaşması (1774) ile Karadeniz'e inme ve donanma hakkı elde eden Rusya, imzalanan Bükreş Anlaşması ile önemli kale ve limanları ele geçirmeyi başardı. 1806-1812 Osmanlı-Rus Savaşı'ndan dolayı Karadeniz ticaretinin ağır bir darbe aldığını söyleyebiliriz. Özellikle savaşın ağırlık merkezinin Tuna cephesi olması bu bölge ile yapılan ticaretin canlılığına gölge düşürdü. Rumeli'den Karadeniz limanlarına, İstanbul'a ve Anadolu şehirlerine yapılan ticari ürün ithalatı ve ihracatı bu savaş nedeniyle sekteye uğradı.

2.2.1.4.1828-1829 Osmanlı-Rus Savaşı

1828-1829 Osmanlı-Rus Savaşı, Rusya'nın Yunanlıların bağımsızlığını desteklemek amacıyla gerçekleşmiştir. Balkan ve Kafkas cephelerinde vuku bulan bu savaş, Balkanlardaki etnik gruplara bağımsızlık kazandırmaya çalışan Rusya'nın, 1821 Mora isyanını fırsat bilerek ilk adımı atması ile meydana geldi. Mora İsyanı bastırmak isteyen II. Mahmut, Kavalalı Mehmed Ali Paşa ile anlaşma sağlayarak Mısır donanmasını Osmanlı donanmasıyla birleştirip Mora isyanını bastırdı. Ancak

³⁵³ Günel Teymurova, "1806-1812 Osmanlı-Rus Savaşı ve Azerbaycan", *Osmanlı Medeniyeti Araştırmaları Dergisi*, C. 2, S. 2, Ocak 2016, s. 46.

³⁵⁴ Mehmet Mert Sunar, "1806-1812 Osmanlı-Rus Harbi'ni Çalışmaya Bir Girizgâh: Sefer İçin Asker Toplanması", *History Studies*, C. 10, S. 3, Nisan 2018, s. 240.

³⁵⁵ Yılmaz, "1806-1812 Osmanlı-Rus...", s. 481.

İngiltere, Fransa ve Rusya Yunanistan'ın bağımsızlığı için ittifak oluşturup Navarin'de bulunan Osmanlı donanmasını tamamen yok etti.³⁵⁶ Osmanlı Devleti için felaket olan bu olay III. Selim'in büyük emeklerle oluşturduğu donanmanın mahvolmasına sebep oldu. Zaten zor dönemler geçiren Osmanlı donanması, bu facia ile birlikte daha da geri sürüklendi. Osmanlı denizciliğinde önemli bir yere sahip olan Rum usta ve işçilerden, Yunanistan'ın bağımsızlık kazanmasından dolayı yararlanılamıyordu. Böylece Osmanlı Devleti'nin, donanmasını artık tamamen yerli imkanlardan ve yeni baştan oluşturması gerekmektedir. Bu durum Osmanlı Devleti'nin, bundan sonraki Osmanlı-Rus savaşlarında sağlam bir donanmadan yoksun ve zor durumda kalmasına neden oldu.³⁵⁷

Mora Yarımadasında başlatılan isyan, Karadeniz' e gönderilecek ürünlerin Akdeniz'e sevk edilmesine neden oldu. Böylece Karadeniz'e gelmesi gereken ürünlerin Akdeniz'e gönderilmesi, Karadeniz'de gerçekleşen ticareti sekteye uğrattı. Bu isyan, sadece ticareti değil aynı zamanda Karadeniz'in güvenliğini de tehdit etmekteydi. Gelişen durum karşısında hem ticareti geliştirmek hem de tüccarın sermaye eksikliğini gidermek adına, 1823 yılında *Miri Ticaret Filosu* adı altında yeni bir Nizamname³⁵⁸ oluşturulmaya çalışıldı. Harp ve benzeri durumlarda, Karadeniz'in deniz ticaretine kapatılması hem Osmanlı Devleti'ne hem de Rusya Devletine ciddi sıkıntılar yaşattı. Ayrıca tersanelerde inşa edilen gemiler için lazım olan ürünler ve ticarete görülen durgunluk, İstanbul Gümrük hasılatını da düşürmekteydi. 1828-1829 Osmanlı-Rus Savaşı'nın sonunda, Edirne Barış Antlaşması (1829) ile Karadeniz diğer devletlerin ticaretine tamamen açılmış oldu. Bu anlaşma neticesinde ortaya çıkan hukuki değişiklikler, Karadeniz'e yabancı bir kayığın girmesine bile tahammül edemeyen Osmanlı Devleti'nin, yavaş yavaş bütün haklarından ve hakimiyetinden mecburen feragat ettiğinin göstergesidir.³⁵⁹

³⁵⁶ Adem Kara, "1828-29 Osmanlı-Rus Savaşı ve Anadolu'da Alınan Tedbirler", Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, S. 14, 2005, s. 124-125.

³⁵⁷ Ali Fuat Örenç, "1827 Navarin Deniz Savaşı ve Osmanlı Donanması", *Tarih Dergisi*, S. 46, 2009, s. 71-73.

³⁵⁸ Miri kaptanların ellerinde sermaye bulunmamasından dolayı ticarete bazı aksaklıklar yaşanmıştır. Ayrıca gittikleri limanlardan ürün tedariki için uzun süre beklemeleri malların fiyatlarının artmasına sebep olarak işletmeler zarara uğramaya başladı. Dolayısı ile bu miri ticari gemi sahiplerine Tersane Hazinesi'nden sermaye ve ürün tedarik konusunda öncelik verildi. Böylece daha önce 1804 yılında hazırlanmış olan Nizamnameye bu maddeler eklendi. Beydilli, "Karadeniz'in ...", s. 697.

³⁵⁹ Beydilli, "Karadeniz'in ...", s. 735-736, 749-751.

14 Mayıs 1828’de Rusların, Anapa’ya saldırısı ile savaş vuku buldu. Rusların, Kafkas cephesinde Ahıska, Ardahan, Bayezid, Eleşkirt ve Diyadin’ı ele geçirerek, Erzurum ve Tebriz arasındaki yolunu kapatmasından sonra Osmanlı ordusu, geri çekilmek mecburiyetinde kaldı. Rumeli kıyılarında gerçekleşen mücadelede ise Rusya, İsakçı, Tulçı, İbrail ve Hırşova kalelerine hâkim oldu. Akabinde ise Silistre ve Edirne de Rusların eline geçti. Balkanlar ve Kafkaslar üzerinde ağır bir darbe alan Osmanlı Devleti, Rusya’nın 15.000 askerlik kuvvetine karşı, 6.000 eğitilmiş olmak üzere 30-35 bin asker ile savaşa katıldı. 1829 yılına gelindiğinde Rusların, Erzurum’a gelecekleri haberini alan Osmanlı bu bölgede mevzilenmeye başladı. Savaş büyük bir çekişme ile devam ederken Osmanlı Devleti ile Rusya arasında Edirne Antlaşması’nın yapıldığı haberi geldi. Hem Osmanlı Devleti’nin hem de Rusya’nın zor durumlar geçirdiği bir dönemde meydana gelen savaş, Çar I. Nikola’nın aynı zamanda kayınpederi olan Prusya Kralı III. Friedrich Wilhelm’in aracılığıyla barış teklif etmesiyle son buldu. Neticede Edirne’de başlayan görüşmeler, 14 Eylül 1829 yılında Edirne Antlaşması’nın imzalanmasına neden oldu.³⁶⁰

Rusya imzalanan bu antlaşma ile Tuna Nehri’nde serbestçe ticaret yapabilme hakkını elde etti. Karadeniz’de Rumeli bölgesinden yapılan ticaret, Osmanlı Devleti için büyük önem arz etmekteydi. Özellikle İstanbul’un önemli miktardaki zahire ihtiyacı Tuna bölgesinden karşılanmaktaydı. Savaşın devam ettiği sırada Rus donanmasının, Çanakkale ve İstanbul Boğazlarını kapatması kıtlık emarelerinin görünmesine bile sebep oldu. Boğazlardan gelen zahirenin yarı yarıya düşmesi, Anadolu’da askerlerin üç gün boyunca aç kalmalarına ve hatta bazılarının hayatlarını kaybetmelerine varan sonuçlar doğurdu. Karadeniz ticaretini bu denli akamete uğratan bu savaşta Osmanlı Devleti, ticari zararın yanı sıra 10 yıl içerisinde ödemek zorunda olduğu 400 milyon kuruşluk savaş tazminatına mahkûm edildi.³⁶¹ Rusya tarihinde ilk defa bu savaşta Doğu Anadolu’ya kadar ilerleyerek, Erzurum ve Muş’u ele geçirdi ve Fırat Nehri’nin kaynaklarına hâkim oldu. Ancak imzalanan anlaşma ile

³⁶⁰ Kara, “1828-29 Osmanlı...”, s. 122.; Uğur Akbulut, “Rusların 1828-1829 Osmanlı-Rus Savaşında Doğu Anadolu’yu İşgali ve Bunun İngiltere’nin Hindistan Yolu Politikasına Etkisi”, *Yeni Türkiye (Kafkaslar Özel Sayısı-III)*, S. 73, Yıl: 21, Temmuz-Aralık 2015, s. 706.; Akbulut, “Rusların 1828-1829...”, s. 707-710.

³⁶¹ Kara, “1828-29 Osmanlı-Rus...”, s. 123.; Turan Karanfil, *1828-1829 Osmanlı-Rus Savaşı’nda Edirne ve Çevresi*, Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Edirne 2005, s. 56.

bu toprakları geri verse de tekrar bir saldırıda, Osmanlı Devleti'nin karşı koyabilecek güçte olmaması bazı Avrupa devletlerini tedirgin etmekteydi.³⁶²

Rusya'nın Osmanlı Devleti'ne karşı bu denli başarılı olmasının arkasında, savaştan önce topladığı bilgi ve uyguladığı propagandalar yatmaktadır. Hatta Rusya, savaşa karar verdikten sonra İstanbul'dan geri çağrılan Rus sefirlerinin yol güzergahlarında bulunan şehir ve kasabaların etnik ve dini yapıları hakkında bilgiler toplanması istenmekteydi. Bu yöndeki uygulamalar, özellikle Balkanlardaki Rus hareketinin belirlenmesinde büyük önem taşımaktaydı. Rusya'ya gönderilen raporlar doğrultusunda, Osmanlı Devleti'nin Kafkasya'da savaşacak durumda olmadığı hatta herhangi bir savaş hazırlığının bulunmadığı görülmektedir. Durum öyle bir boyuta ulaşmış ki Anadolu Şark Seraskeri, savaşın başladığını bile Kars valisinin Tiflis'e gönderdiği bir mektuptan öğrenmekteydi.³⁶³ Doğrusu böyle bir coğrafyada yaşayıp, sürekli Rusya ile başka ülkelerin tehditlerine maruz kalan bir devletin hem askeri hem ekonomik olarak yapılacak bir saldırıya hazır olmaması hayret verici bir durumdur. Gerek 1807-1812 Osmanlı-Rus Savaşı gerekse 1828-1829 Osmanlı-Rus Savaşı'nda, her iki savaşta da ara ara vuku bulan ateşkesler fırsata çevrilerek önemli olan mevkiiler güçlendirildi. Ayrıca askeri sevkiyatlar yapılarak çeşitli önlemlerin alındığı görülmektedir. Yani bu durum analiz edildiğinde, Osmanlı Devleti daha önce yaşanan bir savaştan ya da durumdan ders çıkararak değil, başına bir musibet geldiği esnada tedbir alan bir devlet haline geldi. Bu tür uygulamalar, devlet içerisinde ciddi manada idari sorunların olduğunu göstermektedir. Yaşanan bu savaşlar sadece İngiltere, Rusya, Avusturya, Fransa ve Osmanlı gibi büyük devletlerin ticaretini ve ekonomisini etkilemedi. XIX. yüzyılda Karadeniz ticaretinden istifade etmeleri için; İspanyol (1802), Sicilyateyn (1803), İsveç (1805), Prusya (1806, Sardinya (1823) ve Danimarka (1825)'ya verilen ruhsatlar da 1806-1812 ve 1828-1829 Osmanlı-Rus savaşları sırasında iptal edildi. Bu durum doğrudan Karadeniz ticaretine ve gelirlerine de yansdı.³⁶⁴

³⁶² Akbulut, "Rusların 1828-1829...", s. 710.

³⁶³ Tuğrul Özcan, "1828-1829 Osmanlı-Rus Savaşı Sırasında Rus Propagandası ve Osmanlı Devleti'nin Karşı Tedbirleri", *Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C, 9, S. 1, 2012, s. 105-107.

³⁶⁴ Metin Tuncel, "Karadeniz", *TDV İslam Ansiklopedisi*, Türkiye Diyanet Vakfı, C. 24, İstanbul 2001, s. 388.

1828-1829 Osmanlı-Rus Savaşı'nın bir diğer boyutunu veba, kolera, tifo, tifüs, dizanteri, sıtma ve uyuz gibi hastalıklar oluşturmaktaydı. Osmanlı Devleti'nin, bu salgın hastalıklar hakkında bilgi sahibi olmamasına rağmen, Rusya'ya nazaran daha az kayıpla atlattığı görülmektedir. İlk veba salgınının, Varna'da askeri bir depodan dağıtılan giysilerden kaynakladığı belirtilmektedir. Bu hastalıklar insanlarda olduğu kadar hayvanlarda da etkili oldu. Özellikle, önemli miktarda Osmanlı limanlarına yapılan canlı hayvan ticaretini de sekteye uğrattığı söylenebilir. Salgın vakalarının görülmeye başlamasından sonra gerekli tedbirler alınarak, yayılmanın önüne geçildiği anlaşılmaktadır.³⁶⁵

2.2.1.5.1853-1856 Osmanlı-Rus Savaşı (Kırım Harbi)

Çarlık Rusya'sı özellikle Edirne Antlaşması (1829) ile önemli kazanımlar elde etti. Rusya, 1831 yılında Mehmed Ali Paşa'nın isyanından yararlanmak amacıyla Osmanlı Devleti ile Hünkâr İskelesi Anlaşması'nı (8 Temmuz 1833) imzaladı. Bu sayede Karadeniz ve boğazlarda hakimiyet kurmayı amaçlayan Rusya, İngiltere'nin bu duruma kayıtsız kalmaması sonucunda, Osmanlı Devleti ile imzaladığı Boğazlar Mukavelesinin (1841) neticesinde bu avantajlarını kaybetti. Ancak hedeflerinden vazgeçmeyen Rusya, önüne çıkan ilk fırsatı değerlendirerek Fransa ile arasında çıkan *Mübarek Makamlar*³⁶⁶(1847) sorununu bahane edip, ordularıyla Prut nehrinden geçerek Eflak Boğdan'ı işgal etti. Bu işgale karşı Osmanlı Devleti, diplomatik yollarla başarılı olamayınca Rusya'ya savaş ilan etmek zorunda kaldı.³⁶⁷

³⁶⁵ Tuğrul Özcan, "1828-1829 Osmanlı-Rus Savaşı Sırasında Yaşanan Sağlık Sorunları", *History Studies*, C. 2, S. 3, 2010, s. 257-258, 260., s.

³⁶⁶ Kırım Harbi'nin patlak vermesine Mübarek Makamlar meselesi neden olmuştur. Kudüs'te Hz. İsa ve Hz. Meryem'in hayatları ile ilgili ziyaret ve ibadet yerleri bulunmaktadır. Bu yerlerin bakımı ve dini hizmeti eskiden beri Katolik ve Ortodoks mezheplerine mensup din adamları tarafından yapılmaktaydı. Zamanla bu iki mezhep bu yerler üzerinde hak iddia etmeye başladı. Gerek nüfuslarının fazlalığını gerekse hak iddia ettikleri yerlerin önemi bakımından kendilerini ön plana çıkarmaya çalıştı. Bu hususta birbirlerine rakip olarak mücadele etmeye başladılar. Hak iddialarını ellerindeki resmi vesikalara dayandırmaktaydılar. Katoliklerin vesikaları orta çağa, Ortodoksların vesikaları ise Hz. Ömer'e kadar geri gitmekteydi. Zaman zaman çıkan anlaşmazlıklarda Osmanlı Devleti hakemlik vazifesi üstlenmekteydi. Ancak bu tarihlerde Avrupa'nın iki büyük devleti Fransa Katoliklerin, Rusya ise Ortodoksların hamiliğini yapıyordu. Bekir Sıtkı Baykal, "Makamat-ı Mübareke Meselesi ve Bab-ı Âli", *BELLETEREN*, C.23, S. 90, Nisan 1959, s. 243.; Ayrıca bkz. İlhan Akbulut, "160. Yıldönümünde Kırım Savaşı", *Türk Dünyası Araştırmaları*, S. 208, Şubat 2014, s. 7.

³⁶⁷ Besim Özcan, "Bir Baskının Anatomisi: Sinop Faciası", *Uluslararası Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, S. 2, 1 Nisan 2017, s. 7-8.; 1853-1856 Osmanlı-Rus Harbi hakkında daha fazla bilgi için bkz. Hasan Şahin, "Kırım Harbinde (1853-1856) Doğu Anadolu Cephesi'nde Cereyan Eden Muharebelerde Başlı-Bozuk Birlikleri", *Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, S. 49, Erzurum 2013, ss. 343-358.; Kezban

Osmanlı Devleti olası bir savaş durumunda ilk olarak Karadeniz’de güvenliğini sağlamak için karakollar oluşturdu. Osmanlı donanmasının ve özellikle Karadeniz’in önemli müstahkemlerinde kale muhafızlarının nasıl hareket edeceklerini bir talimatname ile ilan etti. Akabinde Rusların, Karadeniz Boğazı’na saldırımları ihtimaline karşı Boğaz mevzileri tahkim edildi. Osmanlı, liman reislerine emirler göndererek, Rus gemilerinin verilen süre içinde bulundukları limanları terk etmeleri iletilti.³⁶⁸ Çar I. Nikola, savaş nedenlerini belirttiği bir beyanname yayınlarken içeriğinde belirttiği sebepler arasında, Hristiyan Ortodoksların hakları için Osmanlı Devleti’nden teminat alındığı fakat bunun yerine getirilmediğinden bahseder. Hatta Ortodoks halkının haklarının verilmediğini gerekçe göstererek savaşa teşvik edildiklerini dahi iddia etmektedir.³⁶⁹

30 Kasım 1853 tarihinde, İstanbul’dan Batum’a yapılan sevkiyat sırasında Karadeniz’de fırtınaya maruz kalan Osmanlı filosu, Sinop Limanı’na demirlemek zorunda kaldı. Ancak fırtınanın şiddetinden dolayı gemiler ve personel zarar görmüş durumdaydı. 30 Kasım sabahı saldırıyı gerçekleştiren Rus kuvvetler, 12 Türk savaş gemisinin 11’ini batırdı. Bu baskın, Kırım Harbi’nin başlamasının sebepleri arasında olmasının yanı sıra Sinop şehrine ve özellikle liman ticaretine büyük ölçüde zarar verdi. 1863 senesinde Bernard Camille Collas’ın verdiği rakamlara göre, Sinop Limanı’na girip-çıkan 208.000 tonilatoluk, 315 gemi ile yapılan ithalat ve ihracat miktarının 1.220.200 frank değerinde olduğu belirtilmektedir. Bu ticaret verileri Karadeniz’in diğer limanlarının çok fazla gerisinde kalmaktaydı. Bu limanlardan Samsun’a ait ticaret miktarı, 30.000.000 frank olurken Trabzon’a ait miktar ise 1860 yılında, toplam 125.165.825 frank gibi çok büyük miktarlara kadar ulaşmaktaydı. Ayrıca bir İngiliz ticaret gemisi ve yük gemisiyle birlikte 6 Türk ticaret gemisi de aynı akıbete uğradı. Özellikle civar kazalardan eli silah tutan herkes Sinop’a yardıma

Acar, “Kırım Savaşı (1853-1856) Döneminde Propaganda: Rus Popüler Kültüründe Savaş ve Düşman İmgesi”, *Türk Dünyası Sosyal Bilimler Dergisi*, S. 88, 2019, ss. 113-136.; Erdoğan Keleş, “Kırım Savaşı’nda (1853-1856) Karadeniz ve Boğazlar Meselesi”, *Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, S. 23, 2008, ss. 149-194.

³⁶⁸ Besim Özcan, *Rus Donanmasının Sinop Baskını (30 Kasım 1853)*, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı (Basılmamış Doktora Tezi), Erzurum 1990, s. 45,48,50.

³⁶⁹ BOA, HR. MKT., 50/81, H.21.01.1269/M.04.11.1852.

gönderildi. Aynı zamanda Durağan Müdürü, Samsun Naibi ve Boyabat Naibi tarafından kazalara yardım mektupları gönderildi.³⁷⁰

Resmi kayıtlara göre kaptan, zabıt, asker ve gemi personeli olmak üzere gemilerde 2.989 kişi bulunmaktaydı. Ancak baskın sonrası İstanbul'a gidenlerin miktarı, 958 kişi olarak bildirilmektedir. Netice itibarıyla bu acımasız baskında, 2.000'e yakın Türk denizcisinin şehit düştüğünü söylemek mümkündür. Bu saldırı sonucunda meydana gelen ağır tahriplerde; 7 mescid, 2 mektep, 247 ev ve 170 dükkân yanmış ve Müslümanlardan da 5 kişinin şehit düştüğü kaydedilmektedir. Ayrıca Sultan Alaaddin Cami'nin de zarar gördüğü ve bundan bir yıl sonra tamir edilerek ibadete açıldığı bilinmektedir.³⁷¹

1854 yılının Nisan ayında, Rus gemilerinin hala Kastamonu ve Gerze açıklarında dolaştıkları haberleri gelmekteydi.³⁷² Savaş sonunda devlet tarafından, evleri, dükkanları yanan ve zarar gören ahaliye, Kastamonu Emval Sandığından 200.000 kuruş gibi yardım yapıldı.³⁷³ Ayrıca yanan bir Katolik kilisesinin yeniden inşası için padişahın, 15.000 kuruş ihsanda bulunduğu bilinmektedir.³⁷⁴ Muhtemelen bu savaşın bir sonucu olarak *Tophâne-i Âmire* tarafından, Donanma-yı Hümâyün ve Müttefik devletler donanmalarının gece vakti Sinop Limanı'na giriş yapmaları halinde gemilerine özel bir işaretin tahsis edilmesi talep edildi.³⁷⁵

Böylece Osmanlı Devleti, hazır olmadığı ve istemediği bir savaşın içerisine dahil oldu. Ancak buna rağmen kısa zaman içerisinde, ordu ve donanma ihtiyaçlarını temin etmeye başladı. Gerçekleşecek bir Rus saldırısına karşı hem Karadeniz sahillerinin güvenliğini sağlamak hem de Batum'a askeri sevkiyat yapacak olan filoyu korumak için hafif teknelerden oluşan bir koruma filosu teşkil edildi. Savaşın kışın gerçekleşmesi, Karadeniz'de bulunan donanmaların fırtınalara açık hale gelmesine neden olmaktaydı. Bu durum, Bahriye Meclisi'nde değerlendirilerek bundan sonra

³⁷⁰ Ali Soyer, *Osmanlı-Rus İlişkilerinde Çeşme ve Sinop Baskınları*, Yeditepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 2007, s. 186-187.; Özcan, "Bir Baskının...", s. 11-13-14.; Bernard Camille Collas, 1864'de Türkiye (Tanzimat Sonrası Düzenlemeler ve Kapitülasyonların Tam Metni), (Çev. Teoman Tunçdoğan), Bileşim Yayınları, Ankara 2005, ss. 215-420.

³⁷¹ Özcan, "Bir Baskının...", s. 11-13-14.

³⁷² BOA, HR. SYS., 1348/4, H.22.07.1270/M.20.04.1854.

³⁷³ Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi, *Osmanlı Belgelerinde Kırım Savaşı (1853-1856)*, Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, Ankara 2006, s. 315.

³⁷⁴ BOA, A. AMD, 73/41, H.29.12.1273/M.20.08.1857.

³⁷⁵ BOA, HR. MKT., 78/31, H.9.9.1270/M.05.07.1854.

fırtınalarda ilerleyemeyen yelkenli gemilerin gönderilmemesi kararı alındı. Ancak bu karar uygulanmadan Rusya, Sinop’a baskını gerçekleştirdi. Öyle anlaşıyor ki herhangi bir saldırıda olabilecekleri tahmin edip önlem alamayan Osmanlı Devleti, saldırı ihtimali doğduğunda ve gerçekleştiğinde geç kalınmış kararlara imza attı. Osmanlı Devleti, Rumeli ve Anadolu cephelerine büyük buharlı gemiler ile müdahale ederken, Karadeniz’e hafif donanımlı gemilerini gönderdi. Bunu fırsat bilen Rus filosu, baskın için hazırlıklarını tamamlayarak harekete geçti. Türk filosunun başında bulunan Osman Paşa, Rus donanmasının görünmesine rağmen ilk anda savaş talimatı vermedi. Böylece liman ağzına kadar gelen Rus kalyonlarının yakın mesafeden ateş etmesinden dolayı büyük bir tahribat meydana geldi. Sinop şehrini koruyan tabyalardan, ateşle karşılık verilmesine rağmen topların küçük olmaları ve uzak mesafe atışı yapamamaları başarısız olmalarına neden oldu. Akabinde bu tabyalar, Rus ateşiyle etkisiz hale getirildi.³⁷⁶

4 Aralık 1853 tarihinde, Osmanlı Devleti’nin de yardım talebi ile İngiltere ve Fransa büyükelçileri hem Rusya’nın bu ilerleyişini durdurmak hem de Karadeniz’deki Sinop baskınının durumunu öğrenmek amacıyla Karadeniz’e gitme kararı aldı. Fransız *Le Mogador* ve İngiliz *Retribution* gemileri, Karadeniz’e gelerek gözlemleri neticesinde raporlar oluşturdu. Bu raporlarda, Türk gemilerinin enkazları ile eşyalarının hala yanmakta olduğu ve birçok cesedin kıyılara vurduğu belirtilmektedir.³⁷⁷ İngiltere ve Fransa, Osmanlı Devleti’nin yardım isteğine karşılık Rusya ile tek başına bir barış anlaşması yapmamasını talep etti.³⁷⁸ Savaş sonunda imzalanan Paris Anlaşması (1856) neticesinde, Karadeniz’de donanma ve tersane bulundurulmama kararının, Osmanlı Devleti’nden daha çok Rusya’yı etkilediği söylenebilir. Çünkü Osmanlı’nın Sinop’tan başka İstanbul ve Gelibolu gibi daha büyük tersaneleri mevcuttu. Böylece Karadeniz silahsız ve tarafsız bir bölgeye dönüştürüldü.³⁷⁹

Bu rakamların karşılaştırılması sonucunda, Sinop’un diğer liman şehirlerine göre çok gerilediği açıkça ortadadır. Bunun akabinde Samsun, Güneydoğu Anadolu ve İç

³⁷⁶ Eyyüb Şimşek, “Sinop Baskınının Fransız Kamuoyuna Yansımaları ve Fransız Filosunun Karadeniz’e Girişi (1853-1854)”, *KAREN*, C. 3, S. 3, 2007, s. 71-73.; Özcan, “Bir Baskının...”, s. 13.

³⁷⁷ Şimşek, “Sinop Baskınının...”, s. 74-75.

³⁷⁸ BOA, HR. TO, 52/55, H.03.05.1270/M.01.02.1854.

³⁷⁹ Ünal, “XVI.-XVIII. Yüzyılda...”, s. 911.; Paris Antlaşması hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Kemal Beydilli, “Paris Antlaşması”, C. 34, *TDV İslâm Ansiklopedisi*, Türkiye Diyanet Vakfı, Ankara 1991, s. 169.

Anadolu ticarete ilerlerken, Trabzon da İran ticaret yolundaki önemini korumaktaydı. Bu gelişmelere binaen XIX. asırda kentin bu sönük durumu devam ederken, Sinop'un bozulan durumunun tek sebebi Rusların Sinop baskını değildi. Karadeniz'de tek tabii limanına sahip olan bu şehirde, ulaşımdaki irtibat güçlüğü ve şehre yakın olan ormanların tahrip edilmesinden dolayı kereste ihracatının önemini kaybetmesi, şehrin dar sokaklarındaki ahşap evlerin birkaç defa yangın felaketine maruz kalması, sosyal ve ekonomik olarak kentin gerilemesine neden oldu. Tüm bu sebepler, Sinop şehrinin eski görkemini ve önemli durumunu kaybetmesine neden olarak Karadeniz'deki diğer limanların gerisine düşmesine neden oldu.³⁸⁰ Sinop şehri, baskından sonra yarım asır süre içerisinde bile eski canlılığını yakalayamayarak oluşan zarar ve ziyarı telef edemedi.³⁸¹

1853-1856 Osmanlı-Rus Harbi ile Osmanlı Devleti'nin, donanmadan yoksun bırakılarak³⁸² Karadeniz'de güçsüz duruma düşürülmesi amaçlanmaktaydı. Nitekim Rusya, Osmanlı Devleti'nin bu durumundan faydalanarak çeşitli fırsatlar yaratıp Osmanlı Devleti'ne savaş açmayı planlamaktaydı. Bununla birlikte İngiltere büyük elçisi, olası bir savaşta Osmanlı Devleti'nin Karadeniz'e hafif teknelerden oluşan bir filo göndermesini sağladı. Dolayısıyla Osmanlının, Ruslara karşı başarısız olacağı ortadaydı. İngiltere'nin Osmanlı Devleti'ni böyle bir duruma düşürmesindeki asıl amacı, Rusya'nın Karadeniz'deki ilerleyişini bahane ederek Fransa ile savaş gemilerini Karadeniz'e sokmaktır. İngiltere'nin bu politikası aslında Rusya'nın Karadeniz'de güçlenmesini, sıcak denizlere inmesini engellemek ve Osmanlı Devleti'ni bir savaş ile meşgul etmektir. Böylece Hindistan'ı sömürge haline getirip, yeraltı ve yerüstü zenginliklerine sahip olmayı hedeflemekteydi. Bu durumda Osmanlı, Hindistan'a yardım gönderemeyecekti. Tüm bu gelişmelere bakıldığında adeta bir İngiliz oyunu ile savaşa sokulan Babıali hükümetinin, İngiltere'nin politik çıkarlarına alet edildiği açıkça görülmektedir. Sinop faciası, İngiltere'nin rakibi olan Rusya'nın askeri ve ekonomik ilerlemesini durdurmak amacıyla hem Hindistan hem

³⁸⁰ Darkot, "Sinop", s. 687.

³⁸¹ Özcan, *Rus Donanmasının...*, s. 131.

³⁸² Sinop baskınında 7 firkateyn, 3 korvet ve 1 vapur kaybedildi. Firkateynler; Avnillah, Nizamiye, Nesim-i Zafer, Navek-i Bahri, Fazlullah, Kaid-i Zafer Dimyat; Korvetler, Fevz-i Mabud, Gül-i Sefid ve Necm-i Efşan; Vapur ise Ereğli adındaydı. Levent Düzcü, *Yelkenliden Buharluya Geçişte Osmanlı Denizciliği (1825-1855)*, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Yakınçağ Tarihi Bilim Dalı (Basılmamış Doktora Tezi), Ankara 2012, s. 55.

de Ortadoğu’da egemen olmak isteyen İngiltere’nin menfaatlerine fayda sağlamış oldu.³⁸³

2.3.SİNOP LİMANI’NIN ÖNEMİNİ KAYBETMESİ

Sinop Limanı’nın eski önemini kaybetmesinin en temel nedeni, Anadolu’nun iç kesimlerini Sinop Limanı’na bağlayacak olan yolların yük taşımaya elverişli olmamasıydı. Yeni ve var olan yolların düzenlenmesi ve yeni şoselerin inşa edilmesi dahi, Sinop’un özellikle Samsun ve Trabzon’un gerisinde kalmasının önüne geçemedi. Sinop’u, Anadolu’nun iç kesimlerine bağlayan en önemli yol güzergahı Sinop-Boyabat arasındaki şose bağlantısıydı. Boyabat, geride kalan önemli bir pazar olarak ve limanı doğu-batı ve Güney yollara bağlayan bir merkez olma özelliği taşımaktaydı. XIX. yüzyılın sonlarına doğru bu yola alternatif bir güzergâh oluşturulmadı. 1885 yılında bir Alman Kumpanyası, Sinop Mutasarrıflığına gelip Vezirköprü-Boyabat-Sinop yolu üzerinde bir inceleme yapmak için izin talep etti. Bu isteğin temeli, Sinop-Boyabat-Vezirköprü-Merzifon-Amasya ve Tokat üzerinden Sivas’a uzanan bir demiryolu inşa etmektir. Ancak hükümet tarafından bu projeye olumlu bir yanıt gelmedi. 1888 yılında tekrar izin talep eden Alman Kumpanyası ikinci kez reddedildi.³⁸⁴

XVII. yüzyılın başlarından itibaren baharat ticareti, okyanuslar üzerinden yapılmaya başlanınca Karadeniz’e uzanan Anadolu şehirlerinde, sanayi ve ticari faaliyetler gerilemeye başladı. Bu durumun etkisi ve Osmanlı Devleti’nin siyaseti doğrultusunda, Karadeniz limanlarının Avrupa ile bağlantısı kesildi. Dolayısıyla Karadeniz limanları, transit ticari merkez olma özelliğini kaybederek sadece ihtiyaç doğrultusunda ticaret yapılan limanlar haline geldi. Bu durum neticesinde, Anadolu sahillerindeki Samsun ve Sinop gibi şehirlerin nüfusunda azalma meydana geldi. Yapılan ticari anlaşmalar ile birlikte Avrupalı devletlerin, Karadeniz’e çıkmaya başlamaları liman kentlerindeki ticari potansiyeli ve canlılığı arttırmayı başardı. Ancak Anadolu’nun iç kesimlerine doğrudan ulaşım bağlantısı bulunmayan Sinop bu

³⁸³ Özcan, “Bir Baskının...”, s. 16-18.

³⁸⁴ Yaşayanlar, “Tanzimat Döneminde...”, s. 205-206.; Mustafa Daş-Türkmen Törel, “XIV. Ve XIX. Yüzyıllarda Batılı Seyyahların Gözüyle Karadeniz Ticareti”, *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik*, (ED. Osman Köse), C. II, Samsun 2013, s. 845.

canlılıktan faydalanamadı. Sinop iskelesi, Trabzon ve Samsun ile mukayese edildiğinde gelirinin çok düşük olduğu görülmektedir.³⁸⁵

Coğrafi keşifler nedeniyle uluslararası transit ticaretin merkezi Akdeniz'den, Ümit Burnu, Atlas Okyanusu ve Hint Okyanusu güzergahına yöneldi. Bundan dolayı Karadeniz ticareti önemini kaybetmeye başladı. XV. yüzyılda Doğu Karadeniz'de en fazla nüfusu Trabzon, Sinop ve Samsun liman şehirleri oluşturmaktaydı. XVI. yüzyılda ise nüfus açısından Trabzon %40, Sinop %15 oranında büyüme gösterirken Samsun şehrinin nüfusu %48 oranında azaldı. Sinop şehrinin nüfusu, XVII. yüzyılın başlarından XIX. yüzyılın başına kadar %54,57 düzeyinde bir artış kaydetti. Samsun şehrinin nüfusu ise XVII. yüzyılın sonlarına doğru %1541 oranında bir büyüme kaydederek XX. yüzyılın ilk çeyreğinde 30.000 bini geçti. Bununla birlikte açıkça görülmektedir ki Samsun Liman kenti diğer şehirlere oranla bu yüzyılda büyük bir gelişme gösterdi. 1829 Edirne Antlaşması ile birlikte Karadeniz, bütün devletlerin ticaretine açık hale geldi. 1830'lu yıllarda İngiltere'nin, İran ipeğini daha ucuza ve kısa yollardan elde etme isteği, Osmanlı'nın 1838'de tarım ürünleri üzerinde uyguladığı ihracat yasağını kaldırması, 1846'da batının tarım ürünü ithalatındaki sınırı ortadan kaldırması özellikle Türk mısırı ve tütününe olan ilgiyi attırdı. Böylece Canik ovaları batılı pazarlara açılmaya başladı.³⁸⁶

Balta Limanı sözleşmesinin yarattığı rahat ortamdan sonra Karadeniz'in ticari potansiyeli, Kırım Savaşı, Amerikan iç savaşı ve 1896 yılında tarım ürünlerindeki büyük fiyat artışından dolayı yaklaşık dokuz kat arttı. Anadolu'da ticaret yollarının belirlenmesi öncelikle askeri, ekonomik ve kullanılan ulaşım aracına uygun olarak belirlenmekteydi. Osmanlı Devleti'nde özellikle klasik dönemde, şehirlerarası ulaşım ve taşımacılık deve kervanları ile yapılmaktaydı. Bu durum karayollarının güzergahlarının belirlenmesinde etkili oldu. XIX. yüzyılda teknolojik gelişmeler sayesinde, buharlı gemilerin devreye girmesi demiryolu ve şose tekniğini ön plana çıkardı. Osmanlı Devleti hem merkezi otoriteyi arttırmak hem de askeri sevkiyatı ve ekonomik gelişmeyi hızlandırmak adına demiryolu ve şose yapımına hız verdi. Batılı şirketler sermayelerini değerlendirmek, Anadolu'nun yeraltı kaynaklarını kullanma

³⁸⁵ Rıza Karagöz, "5248 Numaralı Gümrük Defterine Göre XVIII. Yüzyıl Sonlarında Sinop Gümrüğü", *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik*, (ED. Osman Köse), C. II, Samsun 2013, s. 1178.

³⁸⁶ Nedim İpek, "Orta ve Doğu Karadeniz Limanlarındaki Ticari Faaliyetlerin Kent Nüfusuna Etkisi (1838-1900)", *Uluslararası Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, S. 1, Güz 2006, s. 109.

ve pazar alanlarını geliştirmek için Osmanlı'nın yol inşaatı projelerine destek vermeye başladı. Böylece kervan yollarının dik dağları kullanmasına karşılık, demiryolu ve şose vadilerini takip etmeleri sonucunda ticaret yolları değişmeye başladı. İşte bu sebeptedir ki, bu yıllara kadar ağırlıklı olarak kullanılan Baharat Yolu'nun Sinop bağlantısı Samsun bağlantılı hale geldi. Ulaşım ve ticari taşımadaki faaliyetler teknolojinin gelişimi ve değişimi ile doğru orantılıdır. Bu zamana kadar ulaşım konar göçerlerin kontrolndeleyen bundan sonra yabancı şirketlerin eline geçti. Batılı devletler son zamanlarda, Karadeniz'deki ticaretlerini özellikle Rus limanları vasıtasıyla gerçekleştirmektedir. Osmanlı Devleti'nin, Karadeniz'deki hakimiyetini kaybetmesi sonucu Müslüman tacirlerin stnlkleri, Rus kıyı kentlerindeki Rum tüccara geçti. Bu durumda özellikle Sinop ve Trabzon gibi liman şehirlerinde bulunan Rum tüccar, Karadeniz'in kuzeyindeki Rus limanlarına getmeye başladı. Osmanlı limanlarının ticaret hacimlerinin düşmesi neticesinde, liman şehirlerindeki nüfus da bu durumla orantılı olarak gerilemeye başladı. Batı limanları sanayileşirken Doğu Karadeniz limanları bu gelişmeyi gerçekleştiremedi. Neticede, Sinop Limanı üretilen ürünler için sadece ithal ve ihraç noktası olarak kaldı.³⁸⁷ Osmanlı Devleti, Kırım Savaşı'ndan sonra Karadeniz'de, özellikle Sinop'ta ticareti devam ettirmek için yerli ve yabancı tacirleri desteklemektedir. Örneğin, 1858 yılında Hariciye Nezareti, Sinop tarafına ticaret yapmak için gelecek olan Dimitri Ayalosto isimli tüccara kolaylık gösterilmesi ve iyi davranılması bildirilmektedir.³⁸⁸

1853 Kırım Savaşı sonrasında imzalanan Paris Antlaşması gereği, Sinop'ta donanma ve tersane bulundurmama şartı koyuldu. Yani bu antlaşmaya göre, Osmanlı Devleti ve Rusya Karadeniz'de tersane ve donanma bulundurulmayacaktı. Rusya için önemli olan bu madde, Osmanlı Devleti için çok büyük bir önem arz etmemektedir. nk Osmanlı tersanelerinin birçoğu Marmara Denizi'nde ve İstanbul'da bulunmaktaydı.³⁸⁹ Bu baskın sonrası büyük bir yıkım yaşayan Sinop Limanı tekrar eski canlılığını yakalayamadı. 1895 yılına gelindiğinde, şehrin durumunun hala düzelmemiş ve savaştan fazlasıyla etkilendiği görülmektedir.

³⁸⁷ Nedim İpek, "Orta ve Doğu Karadeniz Limanlarındaki Ticari Faaliyetlerin Kent Nüfusuna Etkisi (1838-1900)", *Uluslararası Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, S. 1, Gz 2006, s. 109, 112-115.

³⁸⁸ HR. MKT., 277/36, H.18.07.1275/M.21.02.1859.

³⁸⁹ nal, "XVI.-XVIII. Yüzyıllarda...", s. 911.

Sonuçta Sinop faciası, İngiltere'nin de Rusya'ya karşı askeri ve ekonomik üstünlüğün yanı sıra Hindistan ve Ortadoğu'da üstünlük sağlaması açısından da bir fırsat teşkil etti. Osmanlı Devleti ise İngiltere'nin çıkarlarına alet edilerek harp sırasında aldığı borçlar yüzünden ekonomik çöküntüye sürüklendi.³⁹⁰

XVIII. yüzyılın sonuna kadar ön planda kalmayı başarabilen Sinop Limanı, tarihi çağlar boyunca Karadeniz'in kuzey noktasını ve Anadolu coğrafyasını birbirine bağlayan önemli bir liman olma özelliği taşımaktaydı. Mühim bir coğrafi konuma hâkim olup doğal bir limana sahip olması bu şehri, Osmanlı Devleti için asker, erzak, mühimmat naklinde büyük potansiyel haline getirdi. Yerel olarak kendine has bir ürünü bulunmayan Sinop, ticari canlılığını transit bir ticaret merkezi olma özelliğine borçluydu. Tabi ki diğer taraftan hem merkeze hem de Sinop'a bağlı olan kazalarda, halk tarafından ortaya çıkarılan ürünler önemli bir ticari potansiyele sahipti. Bu durumda özellikle Gerze Limanı da en az Sinop Limanı kadar kereste ve gıda maddeleri ihraç etmekteydi. Gerçekleştirilen bu ticari akışı, Küplüağzı, Boyabat, Akliman gibi kazalar da üretilen gıda maddeleri takip etmekteydi. Sinop halkı genel olarak ziraat, hayvancılık ve ticaretle geçimlerini sürdürmekteydi. İncelenen eserler ve belgeler ışığında, yerel olarak üretilen ürünler ile halkın kendi ihtiyaçlarını karşıladığı görülmektedir. Geri kalan ürünlerin ihraç edildiği ancak bu miktarın çok da fazla olmadığı görülmektedir.

³⁹⁰ Özcan, "Bir Baskının...", s. 14, 18.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

SİNOP TERSANESİ

3.1. SİNOP TERSANESİ'NİN ÖZELLİKLERİ

Mevcut konumundan dolayı stratejik bir öneme sahip olan Sinop Limanı ve Tersanesi, Osmanlı Devleti'nin hakimiyetine geçtiği sırada da var olan durumundan daha ileri seviyelere taşınarak genişletildi. Tersanenin varlığı Romalılara kadar uzanmaktadır. Sinop Tersanesi'nin bu denli önemli olması üç önemli sebebe dayanmaktaydı. İlk olarak XV. yüzyıldan itibaren Osmanlı Devleti'nin hakimiyeti altında Karadeniz'in güvenli bir iç deniz haline gelmesi, ikinci olarak gemi inşasında gerekli olan malzemelerin kolaylıkla bulunması ve son olarak nitelikli esnaf ile denizci grubunun var olmasaydı. *Sinop Karhanesi* olarak anılan merkezdeki tersanede, tek seferde 25-30 kadar gemi inşa edilebilmekteydi.³⁹¹ Merkezde ve taşrada inşa faaliyetlerini gerçekleştiren tersanelerin niteliklerini ve işlevsel özelliklerini ortaya koyan önemli faktör, iş gücü ile malzeme ihtiyacının karşılanmasıydı.³⁹²

3.1.1. Gemi İnşasında Malzeme Temini ve İş Gücü

Sinop'un, gemi yapımı bakımından yetişmiş iş gücü konusunda avantajlı olmasının yanı sıra Karadeniz'in diğer kasaba ve şehirleri de gemi yapımı ile malzeme açısından önemli durumdaydı. Gemi inşası üzerine uzmanlaşmış marangoz, burgucu, bıçkıcı³⁹³, kalafatçı³⁹⁴, oymacı, üstübücü³⁹⁵ türünden oluşan meslek grupları, diğer meslek gruplar gibi teşkilat halinde bulunmaktaydı. Gemiciler kethüdası, gemiciler yiğitbaşı ve reisler kethüdası gibi teşkilatlanarak iş bölümünün yapılması, bu grubun bir esnaf grubu gibi temsil edildiğini gösterir. Karadeniz ticaretinde olduğu gibi gemi inşasında da ayanların gücü ve etkisi oldukça fazla hissedildi. Sinop Limanı'nda,

³⁹¹ Ünal, "XVI.-XVIII. Yüzyıllarda...", s. 911-912.; P. Minas Bişikyan (Trabzonlu), *Karadeniz Kıyıları Tarih ve Coğrafyası 1817-1819*, (Tercüme ve Notlar: Hrand D. Andreasyan), İstanbul Üniversitesi Edebiyat Yayınları, İstanbul 1969, s. 7.

³⁹² Fatma Şimşek, "Taşra Tersanelerinde Gemi Yapımı ve Mütessellimlerin Gemi İnşa Faaliyetleri", *Mediterranean Journal of Humanities*, C. 9, S. 2, 2019, s. 465.

³⁹³ Tersane-i Âmire'de kerestelerin ölçülü kesilmeleri üzerine görevli olan ve acemi oğlanlar arasından alınan kişilerdir. M. Gürbüz Beydiz, "Tersane-i Âmire'de Çalışan Zanaatkarlar", *Bilecik Şeyh Edebali Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, C. 2, S. 2, Aralık 2017, s. 384.

³⁹⁴ Tersane-i Âmire'de gemilerin kalafat işlerine bakan, ziftlenmesi ile görevli olan acemi oğlanlar arasından alınan kimseler. Beydiz, "Tersane-i...", s. 383.

³⁹⁵ Ziftlenecek veya boyanacak tahtaların, kayık, gemi ve teknelerin aralıklarını su geçirmemeleri için üstüğü ile dolduran kişilerdir. Beydiz, "Tersane-i...", s. 383.

Altıkulaçzade ve Kavizade gibi güçlü ailelerin gemi inşası içinde oldukları görülmektedir. Altıkulaçzade Hüseyin Ağa'nın ölümü üzerine ondan kalan mirasın paylaşılamaması, gemi inşasına nezaret eden bir ayanın ne kadar önemli bir konumda olduğunu göstermektedir. Hüseyin Ağa, Sinop'ta yaptırmakta olduğu kalyonun parası olan 96.000 kuruşu, devletten almak üzere İstanbul'a gittiği sırada vefat etti. Bu durum sonucunda, Hüseyin Ağa'nın eşyaları kayıt altına alındıktan sonra bazı gemi reisleri, alacaklarını tahsil edemedikleri gerekçesiyle kendilerini Hüseyin Ağa'nın gemilerinin kaptanları olarak duyurdular. Aynı zamanda kereste temini için vazifeli olan ayanların, daha fazla ormanlık alanlara ihtiyaç duymaları ayanları karşı karşıya getirdi.³⁹⁶

1571 İnebahtı ve Lebant'ta dağılan Osmanlı donanmasını, tekrar toplamak üzere Varna, Burgaz, Vize, Samsun, Midye, Kefken, Süzebolu, Silistre, Semendire, Sinop, Biga, İzmit, Gemlik, İstanbul ve Gelibolu gibi tersanelerde yeni bir donanma vücuda getirildi. Bu yeni donanma teşekkülünde, Sinop Tersanesi'nde 19 kadirga, 3 başarda ve 1 at gemisi inşa edildi. Sinop, bu tersaneler arasında, 25 gemi inşa eden Süzebolu'dan sonra 19 gemi ile ikinci sırada yer almaktaydı. 1690 yılında ise Sinop Tersanesi'nde 6 kalyon tezgahının birden kurulması, buranın öneminin giderek arttığının bir göstergesidir. Devlet, gemi inşası için gerekli olan malzemelerin temini için orman ve ustaların bol olduğu yerlerden ihtiyaçları karşılamaktaydı. Bu amaçla *Ocaklık* kurumunu oluşturdu. Ocaklık teşkil edilen yerler; kereste, çivi, kendir, yelken bezi, tente, kürek, zift, gomana denilen demir urgan, halat, lenger gibi malzemelerin karşılanması hususunda yükümlüydü.³⁹⁷ Özellikle dağlardan kesilen keresteleri indirmek için kullanılan urgan, Samsun'dan temin edilmekteydi.³⁹⁸ Osmanlı Devleti, orman kaynaklarından daha fazla yararlanabilmek adına Avrupa'dan mühendisler getirtmekteydi. Avrupa'dan getirilen bu mühendislerle Sinop'ta, münasip olan ormanlarda keşif ve muayene yapma fırsatı da verilmekteydi.³⁹⁹

Sinop şehri gemi yapımı için gerekli olan kereste ve nitelikli işçi gibi kaynaklara sahip durumdaydı. İnşa faaliyetleri için başta kereste, kendir, zift, üstüğü Sinop ve çevresinden elde edilmekteydi. Ancak buradaki kerestenin kullanım izni Tersâne-i

³⁹⁶ Ekici, "Karadeniz'de...", s. 40-33.

³⁹⁷ Güler, XVIII. Yüzyılın ..., s. 235-236.

³⁹⁸ BOA, A. DVNSMHH. d., 12/67, 70, H.22.09.978/H.19.03.1571.

³⁹⁹ BOA, İ. MMS., 11/447, H.14.02.1274/M.04.10.1857.

Amire'nin iznine tabiydi. Sinop'tan elde edilen kerestenin bir kısmı Sinop Tersanesi'nde kullanılırken diğer kısmı da İstanbul'a gönderilmekteydi.⁴⁰⁰ Sinop'ta, devlete inşa edilen Miri kalyonların yapımından mübaşir, Kapudan Paşa, derya ümerası, gümrük eminleri ve yerli yöneticiler mesuldü. Donanma kalyonlarının yapımında gerekli olan çam kereste ihtiyacı, divan-ı Çay, divan-ı Duhanlu, divan-ı Saray, divan-ı Sarımsak Divan-ı⁴⁰¹ ve Ereğli mahallelerinden karşılanmaktaydı. Çam kerestesini kesecek ve gemilerin omurga ve omurga-i astari kısımlarını yapacak olan baltacı zümresi de yine bu mahallelerden tayin edilmekteydi.⁴⁰² 1800 yılına gelindiğinde, Sinop Tersanesi'nde yapılacak olan kalyon için atanan tersane mühendislerinden Mustafa Hoca'ya 250, bir burgucuya 150 ve bir dağ mimarına 150 kuruş yol parası verildiği bilinmektedir. Aynı yıl içerisinde, Sinop sahasında Seyid Hasan Bey marifeti ile inşa edilen 49,5 zira uzunluğundaki Kalyon-ı Hümâyûn'un kereste ihtiyaçları Sinop, Kastamonu ve Samsun dağlarından karşılanmaktaydı.⁴⁰³ 1801 yılında planlandığı gibi Karahisar-ı Şarki'den, kalyon inşası için beklenen bedelin gönderilememesi üzerine daha sonra bu miktardan düşürülmek kaydıyla 5.000 kuruş gönderildi.⁴⁰⁴

Devlet, kereste temini konusunda pek çok defa halkı ve şehirde bulunan görevlileri mesul tutmaktaydı. Sinop Çayağzı'nda, inşa edilecek 2 kalyonun meşe ve çam cinsi kerestelerin temin edilmesinin, mevcut köyler arasında paylaştırıldığı görülmektedir. Keresteler temin edildikten sonra gemilerin yapıldığı yere götürülmesi daha meşakkatli bir durumdu. 1807 tarihinde inşa edilecek olan kalyona lazım olan kereste Sinop dağlarından getirildi. XVI. yüzyılda hem Süveyş'e hem de Sinop'ta inşa edilecek kalyonlara kereste temini, halk açısından büyük zorluk oluşturdu. Çünkü kerestelerin sahillere indirilmesi 4-5 gün sürmekteydi ve bu iş için Camus öküzleri kullanılmaktaydı.⁴⁰⁵ 1848 yılında Sinop sahasında, inşa edilen ticari gemi için

⁴⁰⁰ İdris Bostan, "İstanbul Dışındaki Osmanlı Tersaneleri ve Gemi İnşa Tezgâhları", *Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi*, C.1, Ed. İdris Bostan-Salih Özbaran, Deniz Basımevi Yayıncılık, İstanbul 2009, s. 314.

⁴⁰¹ 1859 yılında Sarımsak Divanı'ndaki Bolay köyündeki ahali Tersane-i Âmire'ye kereste sağlamakla görevlendirildi. BOA, A. MKT. UM., 344/48, H.17.07.1275/M.20.02.1859.

⁴⁰² Güler, "XVIII. Yüzyılın...", s. 241-242.

⁴⁰³ BOA, C.BH., 158/7472, H.29.12.1214/M.24.05.1800.; 225/10455, H.28.12.1214/M.23.05.1800.

⁴⁰⁴ BOA, C. BH., 20/985, H.10.06.1216/M.18.10.1801.

⁴⁰⁵ Ünal, "XVI. Yüzyılda...", s. 240-241.; Fahri Sakal, *89 No'lu 1737-1739 (1149-1152 H.) Tarihli Sinob Şer'iyye Sicili*, On dokuz Mayıs Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı (Basılmamış

ormanlardan 8-9 posta kereste, Tersâne-i Âmire'nin de işine yaracak şekilde kesildi. Kerestelerin tersaneye teslimi için görevli olan memurlar, nakledilecek olan keresteyi Bahriye muhasebesine bildirerek diğer eşyaların yerine göndermekteydi.⁴⁰⁶ Gemilerin yapımında kullanılan en önemli malzemelerden biri olan kendir teli⁴⁰⁷ ihtiyacı, XVI. ve XIX. yüzyıla kadar Canik Sancağından karşılanmaktaydı. Gemilerin inşası ve donatılmasında kullanılan kendir teli, halat ve bezlerin ham maddesini oluşturmaktaydı.⁴⁰⁸

Gemilerin omurgalarının yapımında ve su altında kalan kısımlarına sürülmede kullanılan katran, çam ağaçlarından ve maden kömürlerinden elde edilmekteydi. Bununla beraber katrana benzer bir madde olan zift, kullanılan bir diğer önemli maddeydi. Sinop Tersanesi'nde kullanılan zift, Kastamonu, Sinop ve Canik çevresinden temin edilmekteydi. Diğer taraftan çivi ve ham demir en önemli malzemeler arasındaydı. Çapa ve lenger için çok fazla demire ihtiyaç olmaktaydı. Bir kalyonun inşası için 45-50 kantar lenger gerekmekteydi.⁴⁰⁹ 1696 tarihli belgeye göre, bir kalyonun inşasında toplam 800 kantar demir kullanılmaktaydı.⁴¹⁰ Kullanılan ham demir, büyük ölçüde Bulgaristan'daki Samakov'dan alınarak Sinop'a getirilmekteydi. Buradan alınan ham demirin, 1790 yılında ithal edildiği bilinmektedir.⁴¹¹ Bir diğer önemli maden olan bakır, Sinop ve Kastamonu Küre'den bol miktarda temin edilirken, ücretleri tersane emini tarafından karşılanmaktaydı. Ancak lenger demirleri, yelken bezi, yelken, makaralar gibi malzemeler İstanbul'dan da gönderiliyordu.⁴¹² 1816 tarihinde, Sinop sahasında inşa edilecek olan kalyon için lazım olan kereste Ayancık kazasından, 1821'de inşa edilecek iki kalyona gerekli olan kereste, tel, zift, katran ve diğer ihtiyaçlar ise iskele mukataası ile donanma malzemelerinden

Yüksek Lisans Tezi), Samsun 1990, s. 43, Hüküm: 136.; BOA, C. BH, 76/3616, H.09.01.1222/M.19.03.1807.

⁴⁰⁶ BOA, A.MKT.MHM., 4/21, H.08.05.1264/M.12.04.1848.

⁴⁰⁷ Kenevir sapından çıkarılan lif.

⁴⁰⁸ Mehmet Ali Ünal, "XVI.-XVIII. Yüzyıllarda Sinop Tersanesi", *XIV. Türk Tarih Kongresi (9-13 Eylül)*, C. 2, Kısım 2, Ankara 2002, s. 936.

⁴⁰⁹ BOA, C. BH. 80/3821, H.12.02.1103/M.04.11.1691.; Ünal, "XVI. Yüzyılda...", s. 245.

⁴¹⁰ BOA, İE. BH. 7/648, H.19.09.1107/M.22.05.1696.

⁴¹¹ BOA, C. BH., 261/12079, H.29.07.1189/M.25.10.1775.; Samakov'dan satın alınan 500 kantar ham demirin Varna iskelesinde beklemekte olduğu ve kalyonun inşasının bitirilmesi için bir an evvel gönderilmesi gerektiği de bildirilmektedir. BOA, C. BH., 190/8906, H.29.11.1204/M.10.08.1790.

⁴¹² Ünal, "XVI. Yüzyılda...", s. 247-248.; Donanma Hümâyun'dan bezir yağının bir kıyyesi 90 paradan ilgili yerlere gönderilmekteydi. C. BH. 16/791, H-27-03-1249.

karşılandı.⁴¹³ Yine 1828 tarihli bir belgede, Kavizade tarafından Sinop sahasında inşa edilen kalyon için Canik'ten 200'ü aşkın kereste, cins ve ölçülerine göre dağ mühendisleri tarafından temin edilmekteydi.⁴¹⁴ Gemi inşa faaliyetlerinde malzemelerin temin edilmesinin yanı sıra nitelikli işçilerin olması da önem arz etmekteydi. Malzemelerin karşılanması olduğu gibi işçiler de çevre illerden gönderilmekteydi. 1803 yılında Sinop Tersanesi'nde, yapılmakta olan kalyon için Bolu ve Kastamonu sancaklarından marangoz ve burgucu amele getirtilirdi.⁴¹⁵

3.1.2. Sinop Tersanesi'nde Gemi İnşa Faaliyetleri

Sancak merkezi Karadeniz'in kıyısında bulunan Sinop, tarih boyunca limanı ile ön planda olmasının yanı sıra tersanesinde inşa edilen gemilerden dolayı da adından söz ettirmektedir. XVI. ve XVII. yüzyıllarda mükemmel şartlara sahip olan Sinop Tersanesi'nde, kadirga ve daha sonraları kalyon inşası yapıldı. Tersane daha sonraki yıllarda faaliyet gösterip, XIX. yüzyıla kadar önemini korumayı başardı. Çeşitli boylarda ve kapasitelerde gemi inşalarının yapıldığı tersanede, tersane memurları, tersane meydan kalfaları ve kereste memurları görev yapmaktaydı.⁴¹⁶ Hatta İsmail İsfendiyyaroğlu Bey, dönemin en büyük Ceneviz ve Aragon gemilerine rakip olacak 900 tonluk (pithoi) bir gemiyi Sinop Tersanesi'nde inşa ettirdi. Karadeniz'de, Tersâne-i Âmire için inşa edilen tekneler ve gemiler dışında birçok iskelede şahıslara özel gemiler de yapılmaktaydı. Osmanlı Devleti, önceki yıllarda daha fazla yapımına ağırlık verdiği miri ticaret gemilerinden, savaş gemilerinin yapımına doğru kaymaktaydı. Devlet, önceleri yaptırdığı savaş gemilerini birer ticaret gemisi haline getirmeyi planlamaktaydı. Karadeniz tersanelerinde, kerestenin bol olması ve gemi yapımı için arazi şartının karşılanması, özel sektöre ait olan gemilerin çoğunun burada yapılmasını sağlamaktaydı. Özel gemilerin yapıldığı Bartın, Vasilikoz, İstanbul Ağva, Gedros, İnöz, Varna, Anapa ve Sinop gibi şehirler, bu gemilerin yapıldığı merkezler olarak görülmekteydi. Özel yapılan gemiler, belgelerde *Rençber Gemileri* olarak biliniyor ve Karadeniz'in pek çok yerinde bu özel gemiler inşa edilmekteydi. Diğer büyük ticaret gemileri için daha kapsamlı ve büyük tersaneler kullanıldı. Şahıslara ait özel gemilerin yapımı, devletten alınan bir izinle mümkündü. Kendi adına gemi

⁴¹³ BOA, C. ML., 500/20327, H.13.02.1231/M.14.01.1816.; MAD. d., 9574, H.03.07.1236/M.06.04.1821.

⁴¹⁴ BOA, C.BH. 245/11367, H.-9.06.1243/M.28.12.1827.

⁴¹⁵ BOA, C. BH., 65/3078, H.12.09.1218/M.25.01.1804.

⁴¹⁶ Demir, "Kastamonu Vilayet ...", s. 51.

yaptırmak isteyen tüccar, gemi kaptanı ya da resmi bir görevli⁴¹⁷, devletten izin aldıktan sonra Sinop kazasında gemi yaptırabilmekteydi. Devlet tarafından miri ticaret gemileri, büyük gemi yapılan yerlerde ve uygun kerestelerin olduğu Bodrum, Kemer, Rodos, Ereğli ve Sinop'ta inşa ettirilmekteydi. Ticaret gemileri dışında, taşrada güçlü olan kişilerden de hem savaşa hem de ticarete uygun ve gerektiğinde donanmaya alınabilecek özelliklerde gemiler istenmekteydi.⁴¹⁸

Gemi inşası, Sinop merkez dışında Gerze, İsfahan (Alavrı) ve Çayağzı limanlarında gerçekleştirilmekteydi. II. Selim zamanında, donanma ve tersanelerin ıslahı konusunda Bodrum, Gemlik, İstanbul, Rodos ve Çanakkale tersanelerinin yanında, Sinop Tersanesi'nde de yeni gemilerin inşası için talimatlar verildi. Bu talimatlar doğrultusunda, 59,5 arşınlik bir geminin imalatı için gerekli olan kereste Kastamonu dağlarından temin edildi.⁴¹⁹ 1791 senesinde, Sinop sahasında inşa edilen bir kalyonun 5.000 kuruş olan bedeli, kalyon nazırı olan Kapıcıbaşı Ali Paşa'ya gönderildi. Daha sonra tamamlanan bu kalyonun, Arnavud Ahmed Kaptana ve İskenderiyeli Arap Ali Kaptan'a teslim edildiği baş muhasebeye bildirildi.⁴²⁰ Gerze'de gemi yapımı için bulunan iskelede inşa ve tamir faaliyetlerinden elde edilen meblağ, Gerze camisine gelir sağlamak amacıyla kullanılmaktaydı. Büyük gemi yapımı 60 akçe, orta gemi yapımı 40 akçe ve küçük gemi yapımı 30 akçe olarak fiyatlandırılmaktaydı.⁴²¹

Dünyada hem ticari hem de donanma gemilerinin boyutlarında bir büyüme meydana gelmekteydi. Özellikle, Karadeniz'in yapılan anlaşmalar ile uluslararası ticarete açık hale gelmesinden sonra artan rekabet ortamına ve teknolojik gelişmelere

⁴¹⁷ Deniz ümerasından olup Sinop'da miri kalyonlar inşası hizmetini yürüten Mankozade Ali, Hassa tüccarlarından Manul'un ve Ahmed'in, masraflarını tamamen ödemek, mükellefiyetlerini yerine getirmek ve miri kalyon inşasını aksatmamak şartıyla istedikleri gemileri yaptırmalarına müsaade edilmişti. Ekici, "Karadeniz'de...", s. 36.; A. Bryer, "Trabzon İmparatorluğu'nda Gemicilik", (Çev. Tuğçe Müge Sakarya), *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Tarih Bölümü Tarih Araştırmaları Dergisi*, C. 29, S. 48, Ankara 2010, s. 172.

⁴¹⁸ Midilli Adası'nda Kulaksızade Mustafa Ağa, Sakız muhafızı Yusuf Paşa, Rodos Mutasarrıfı Şükrü Bey, Edremid Voyvodası, Kuşadası'nda Sığla Mütessellimi İlyaszade, Canik Muhassılı vekili Osman Bey (Ünye'de), Ereğli Âyanı (Sinop'ta), Selanik Mütessellimi Mustafa Ağa (Selanik'te), Bartın Âyanı, Samakocuk Nazırı Yusuf Efendi (Ahyolu'nda), Teke mütessellimi ve vücuğu Antalya'da, İzmir Âyanı, Kıbrıs Muhassılı Kıbrıs'ta (iki adet), Biga Sancağı mütessellimi (Çanakkale'de), birer adet olmak üzere toplam 17 geminin inşa edilmesi isteniyordu. Bkz. Ekinci, "Karadeniz'de...", s. 35-37.

⁴¹⁹ Güler, XVIII. Yüzyılın ..., s. 238-239.

⁴²⁰ BOA, AE.SSLM.III., 24/1353, H.21.06.1205/M.25.02.1791.

⁴²¹ Faroqli, *Osmanlı'da Kentler...*, s. 116.

ayak uydurması için bazı yenilikler yapıldı. Bu durum, denizcilik alanında Osmanlıda meydana gelen ıslahat ve düzenleme hareketlerinde de etkili olmaya başladı. Karadeniz ticaretinde, geleneksel olarak küçük gemilerin kullanılması ve inşa edilmesi yasaklanmaya başladı. Yayınlanan emirlerde, Karadeniz boğazından Özi'ye kadar Rumeli sahili boyunca fırtınalara ve rüzgarlara dayanmayarak batan üç direkli, şayka, tombaz türünde gemiler donanmanın bünyesine dahil edilerek mühimmat ve iaşe hizmetlerinde kullanıldı. Yapımı yasaklanan bu tarz gemilerin yerine daha büyük ve dayanıklı olan kalyon, pergandi⁴²² ve şehtiye⁴²³ tarzı gemilerin yapılması emredilmekteydi. Yapılması istenilen büyük gemiler aynı zamanda savaş gemisi olarak kullanılan gemilerdi. Bu sayede Osmanlı Devleti, bir taraftan ticari boşluğu doldururken bir taraftan da savaş sırasında bu gemilerin kullanılması için hazırlık yapmaktaydı.⁴²⁴

Osmanlı Devleti'nin, XVI-XVII. yüzyıllarda kullandığı birçok savaş gemisi Sinop'ta yaptırıldı. Bu gemiler arasında 1566'da 15 kadirga, 3 mavna⁴²⁵, 1571'de 25 kadirga⁴²⁶, 1601'de 10 kadirga⁴²⁷, 1609'da başarda ve kadirga, 1628'de 2 kadirga, 1633'te 2 kadirga⁴²⁸, 1656'da 4 kalyon-4 kadirga⁴²⁹, 1669'da 2 kalyon ve 1697'de 20 kalyata bulunmaktaydı. İnşa edilen gemilerin masraflarının bir kısmı Hazîne-i

⁴²² Kürekle ve yelkenle hareket ettirilen bu gemi tarzı 18-19 oturaktan oluşmaktaydı. 22-27 metre uzunluğunda bir harp gemisidir. XVI. yüzyılda firkate ile aynı kabul edilmekteydi. Bostan, *Osmanlı Bahriye...*, s. 84.

⁴²³ Sadece yelkenle hareket eden iki ya da üç direkli, 200-275 kişilik mürettebat kapasitesi bulunan ve büyüklüklerine göre 40 topu bulunan gemilerdir. Mustafa Gürbüz Beydiz, Portekiz Sintra Ulusal Sarayı'nda Osmanlı Gemi Tasvirleri", *Art-Sanat*, S. 9, 2018, s. 113.

⁴²⁴ İlhan Ekici, "Karadeniz'de Ticari Değişim ve Büyük Ticaret Gemisi Yaptırma Çabaları (1750-1850)", *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canık*, C. II, (ED. Osman Köse), Samsun 2013, s. 894-896.

⁴²⁵ Sinop kadısına gönderilen hüküm: BOA, A. DVNS.MHM., 5, s. 528/1445, H.973/M.1566.

⁴²⁶ 1571 yılında Sinop Kadısına gönderilen hüküm. Kadirgaların yapılması için usta azlığından dolayı Trabzon ve Kefe'den ustaların getirilmesi. BOA, A. DVNS.MHM. d. 10, s. 260-261, H.29.07.979/M.17.12.1571.

⁴²⁷ 18 Kasım 1601'de (22 Cemâziyelevvel 1010) Sinop kadısına hitaben yazılan hükümde, üç yıl önce 30 kadirga inşası emredildiği halde, sadece onunun tamamlandığı hatırlatılarak diğerlerinin de bitirilmesi emrediliyordu. BOA, İE.BH. 1/13, H.29.12.1010/M.20.06.1602.

⁴²⁸ Bu iki kadirganın inşası için 320.000 akçe sarf edildiği Sinop kadısı Mehmed b. İbrahim tarafından tasdik edilmiştir. BOA, MAD. d. 1777, s. 23, H.29.08.1045/M.14.08.1635.

⁴²⁹ 11 Ağustos 1656'da (20 Şevval 1066) Sinop kadısına ve 13 Ağustos 1656'da (22 Şevval 1066) Sinop ve civarındaki kadılara, gemi inşasına memur Kapıcıbaşıya, kethüda yerleri ve yeniçeri serdarlarına gönderilen hükümlerde bu gemilere lüzumlu kerestenin temini emrediliyordu. BOA, MAD. d. 9837, s. 105, 106, 146, H.23.01.1067/M.07.05.1657.

Âmire'den karşılanırken⁴³⁰, 1697'de inşa edilecek olan 20 kalyatanın gideri olan 7000 kuruş Canik Sancağından temin edilerek hane başına 80 akçe toplandı.⁴³¹

Tablo 3.1: Sinop Tersanesi'nde 1789-1807 Yıllarında İnşa Edilen Gemiler⁴³²

Gemi İsmi	Cinsi	Mürettebat sayısı	Top adeti	Mimarı
Pertev-i Nusret	Kalyon (bakır kaplı)	700	68	Baş Mimar Nikoli
Fatih-i Bahri	Kalyon (bakır kaplı)	550	60	Baş Mimar Nikoli
Feyz-i Huda	Kalyon (bakır kaplı)	650	72	Baş Mimar Nikoli
Hediye-yülmülk	Fırkateyn(bakır kaplı)	200	46	Mimar Mustafa

III. Selim döneminde, gerçekleştirilen ıslahat hareketleri sonucunda batılı tarzda donanma oluşturulması için başlatılan, tersanelerin düzenlenmesi ve gemi inşa faaliyetleri Sinop Tersanesi'nde de etkisini gösterdi. Sinop'ta, önemli ölçüde inşa edilen gemilerin Osmanlı donanmasındaki boşluğu doldurduğu görülmektedir.

Osmanlı Devleti'nde bazı şahısların kendilerine özel gemiler inşa ettirdikleri de bilinmektedir. Bu kişiler arasında, deniz ümerasından Mankozade Ali, Kapudanlardan Süleyman gibi resmi unvanları bulunan kişilerin yanı sıra yabancı gemici ve kaptanlardan olan Manul ile Mısır tüccar başı olan Yusuf isimli kimse de bulunmaktaydı. Tabi ki herkes istediği gibi gemi yaptıramamaktaydı. Bu iş için tüccar, gemi kaptanı ve resmi devlet görevlileri izin almak şartıyla, Sinop'ta yer alan mahallelerde gemi inşa ettirebilmekteydi. Karavele, üç direkli, tüccar kalyonu, tüccar kayığı ve çekdiri türlerinde gemiler yaptırılmaktaydı.⁴³³ 1734 tarihli bir belgeye göre, Sinop'ta inşa edilen kalyonların arasında ejder başlı ve çifte bağçeli diye tabir edilen kalyon çeşitlerinden yapıldığı görülmektedir.⁴³⁴ Tersanede yapılan gemilerin, denize indirilmesi için özel bir gün belirlenmekteydi. Bu zamana *şeref-i saat-i uğurlu* adı verilse de hangi saat olduğu ve kim tarafından belirlendiği bilinmemektedir. Gemiler,

⁴³⁰ Bostan, "İstanbul Dışındaki...", s. 314.

⁴³¹ Kastamonu Sancağına mutasarrıf olan Vezir Mehmed Paşa'ya ve Kastamonu Sancağındaki kadılarına gönderilen Haziran 1628 tarihli hüküm: BOA, A. DVNS. MHM. d. 83, hkm.99 (117), s. 62, H.29.12.1037/M.30.08.1628.

⁴³² Enver Ziya Karal, "Selim III. Devrinde Osmanlı Bahriyesi Hakkında Vesikalar", *Tarih Vesikaları Dergisi*, C. 1, S. 3, 1941, s. 206-208.

⁴³³ Güler, "XVIII. Yüzyılın...", s. 244-245, 247.

⁴³⁴ BOA, AE.SMHD.I. 85/5754, H.17.05.1147/M.15.10.1734.

bahar ve yaz aylarında denize indirilmekteydi. Aynı zamanda, bu işlemin gerçekleşmesi için İstanbul'dan arap ve sömbeki adı verilen işçiler gönderilmekteydi.⁴³⁵

Sinop ve çevresindeki ormanlar bir taraftan İstanbul'un kereste ihtiyacını karşılarken diğer taraftan uzak mesafede olmasına rağmen Süveyş Tersanesi'ne de kereste göndermekteydi. Sinop ve bağlı olan yerlerde, döneme uygun en iyi savaş gemileri, nakliyyede kullanılan gemiler, at gemisi ile ticaret gemileri inşa edilmekteydi. Özellikle XVI.-XVII. yüzyıllarda yapılan gemilerin çoğu en önemli savaş gemisi olan kadirgalarından oluşmaktaydı.⁴³⁶ Devlet, gemi yapımı, denizcilik ile ilgili malzemelerin karşılanması ve malzemelerin gerekli yerlerden alınıp iletilmesi hususunda Ayanlara çeşitli görevler vermektedir. Ayanlar, özellikle gemi yapımı konusunda rekabet halinde olup bunu güç gösterisi haline getirmekteydi. Özellikle Sinop Ayanı Kavizade Hüseyin Bey'in, firkateyn yapımı ile görevlendirildiği bilinmektedir.⁴³⁷ Sadece Kavizade değil Sinop'un önemli ayanları arasında bulunan Altıkulaçzade tarafından da inşa faaliyetleri yürütülmekteydi. 1801 yılında Altıkulaçzade'nin, inşa edeceği kalyon için 300 kantar ham demir ve 806 kuruşun gönderildiği bilinmektedir.⁴³⁸ 1802 yılında Kavizade tarafından inşa edilen bir kalyon için lazım olan 1.600 kantar tel, Canik sancağından temin edildi. Aynı yıl bitirilen kalyonun denize indirilmesi ve İstanbul'a götürülmesi için kaptan, baş reis ve reislere ücretleri verildi.⁴³⁹ Yine 1802'de Kavizade Ali Ağa'nın, inşa ettirdiği kalyon için toplam 23.657 kuruş masrafın yapıldığı görülmektedir. Yapılan bazı harcamalar; sandal ve sair eşyalar için 1.350, Camus (manda) ücreti 50, mimar ve başlıklar için 1.040, aylakçılar için 3.170, mutfak giderlerine 3.400 ve diğer hizmetlilere 3.659 kuruşun verildiği bilinmektedir. Ayrıca 1805 yılında, bir kalyonun bitirilip teslim edilmeye hazır olduğu anlaşılmaktadır.⁴⁴⁰ Kastamonu kaymakamı Ali Ağa tarafından, Sinop sahasında inşa olunan miri gemiye lazım olan kereste, Kavizade Ali Ağa ve kardeşleri marifetiyle temin edilmek istendi. Kavizade, kerestelerin teslimatı karşılığında 10.106 kuruş talep

⁴³⁵ Şenay Özdemir Gümüş, "Osmanlı'da Gemilerin Denize İndirilmesi", *Celal Bayar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, S. 1, C. 8, 2010, s. 17, 27.; BOA, C. BH. 195/9128, H.11.11.1190/M.22.12.1776.

⁴³⁶ Ünal, "XVI.-XVIII. Yüzyıllarda...", s. 913, 915

⁴³⁷ Ekici, "Karadeniz'de...", s. 20, 25, 29.

⁴³⁸ BOA, C.BH., 35/1676, H.11.04.1216/M.21.08.1801.

⁴³⁹ BOA, C.BH., 127/6169, H.07.05.1217/M.05.09.1802.; 248/11516, H.29.06.1217/M.27.10.1802.

⁴⁴⁰ BOA, C.BH., 81/3878, H.03.12.1216/M.06.04.1802.

etmekteydi. Fakat borcu bulunan Ali Ağa'nın, bu talebi Tayyar Paşa tarafından reddedilerek ikinci bir karar ile gemi inşasına el koydu. Daha sonra Tayyar Paşa, 15.000 kuruş bedel ile gemi yapımını kendi çalışanlarının marifetine emanet etti.⁴⁴¹ 1807'de Sinop ve Bendirekli sahalarında, Seyid Ali Paşa tarafından inşa olunan iki kıta firkateyn için 100.224 kuruş tahsis edildi. Daha sonra selefi, İsmet Paşa tarafından inşa edilecek firkateyn için alelhesap 55.224 kuruşluk bir meblağ gönderildi.⁴⁴² 1813 yılında ise devlet tarafından, 3 firkateyn yapılması için emir verildiğinde bunlardan ikisi Tersâne-i Âmire ile Rodos tersanelerinde inşa edilirken, 98 kadem (37 m) boyutundaki bir diğer firkateyn, Kavizade tarafından Sinop Tersanesi'nde inşa edildi.⁴⁴³

1813 yılında Sinop Ayanı İbrahim Ağa tarafından bir firkateyn bitirilip denize indirildi. Ardından yeni bir kalyon inşasına başlanarak gerekli olan malzemeler çevre bölgelerden tedarik edildi. İbrahim Ağa'ya, bundan iki yıl sonra 49 zira uzunluğunda bir firkateynin yapımından dolayı Tersâne-i Âmire'nin hazinesinden, alelhesap 5.000 kuruş irsal edildi.⁴⁴⁴ Yine İbrahim Ağa marifetiyle 1823 senesinde, Sinop sahasında 63,5 zira uzunluğunda bir kıta kalyonun inşasının başlanması istenmekteydi. Bu kalyon için lazım olan 1.074 kerestenin, iri ve eğri takımları Canık sancağından karşılandı. Kerestelerin nakledilmesi için baş mimar, bir kıta celiyye⁴⁴⁵ gemisine ihtiyaç olduğunu bildirdi.⁴⁴⁶ 1824 tarihinde Sinop'ta, bir firkateyn ve Gideros Korvetinin tamamlanarak teslim edildiği bildirilmektedir.⁴⁴⁷ Ayrıca 1827-1833 yılları arasında yine Hüseyin Bey tarafından, 75.000 kuruş maliyeti olan *Memduhiye Kalyonu* ve 1835-1841'de *Peyk-i Zafer Kalyonu* inşa edildi.⁴⁴⁸ Her ne kadar istenilen kalyon ve firkateynler zamanında teslim edilse de, bazı yıllarda bu durumun gerek masrafların gerekse malzemelerin karşılanmasından doğan olumsuzluklardan dolayı gerçekleşmediği görülmektedir. 1803 yılında Kastamonu Mütessilimi Hasan Bey ve

⁴⁴¹ BOA, C.BH., 247/11473, H.16.06.1221/M.31.08.1806.

⁴⁴² BOA, C.BH., 20/966, H.25.03.1220/M.23.06.1805.; 77/3693, H.19.06.1232/M.06.04.1817.

⁴⁴³ BOA, HAT, 1521/14, H.17.02.1228/M.20 Ocak 1813.

⁴⁴⁴ BOA, HAT., 1524/23, H.29.12.1228/M.23.12.1813.; C.BH., 158/7494, H.22.12.1230/M.25.11.1815.

⁴⁴⁵ Osmanlı donanmasında kürekle yürüyüp yelkeni yardımcı olarak kullanan bütün gemilere Çekdiri adı verilmekteydi. Bu gemi çeşidi de bu gruba dahildir. Mithat Sertoğlu, *Osmanlı Tarih Lügati*, Kurtuba Kitap, İstanbul 2015, s. 115.

⁴⁴⁶ BOA, HAT., 569/27906, H.29.12.1238/M.06.09.1823.

⁴⁴⁷ BOA, AT, 930/40313, H.16.02.1240/M.10.10.1824.

⁴⁴⁸ Düzcü, *Yelkenliden...*, s. 64.

Trabzon Valisi Mahmud Tayyar Paşa tarafından inşasına başlanan kalyon dört sene boyunca tezgâhta kaldı. Halbuki 1801 yılında Trabzon Valisi Tayyar Paşa'ya, 59,5 zira uzunluğunda bir kalyonun inşası için 100.000 kuruş paranın gönderildiği ve Rumeli memuriyetinde, kendisine verilen çadır, cephane, mühimmat ile diğer eşyaların bedelinin karşılığının kalyonun bitirilmesi için tahsis edildiği görülmektedir. Bu durumdan dolayı kalyona gerekli olan kerestenin nakli ve tamamlanma görevi Kaptan-ı Derya Gazi Hüsrev Paşa tarafından, Kastamonu Mütessilimi Kavizade Ali Bey'e verildi.⁴⁴⁹

Tablo 3.2.: XVI.-XVIII. Yüzyılları Arasında Sinop Tersanesi'nde İnşa Edilen Gemiler⁴⁵⁰

Yıllar	Yeri	Gemi Çeşidi	Sayısı
1566-1571	Sinop	Kadırga	15
1571-1572	Sinop	Kadırga	19
1571-1572	Sinop	Baştarde	3
1571-1572	Sinop	Mavna	5
1571-1572	Sinop	At Gemisi	1
1572	Sinop	Özel	1
1572	Sinop	Barça	3
1601	Çayağzı	Kadırga	7
1601	Sinop	Kadırga	30
1601	Sinop	Kalyon	1
1609	Sinop	Kadırga	15
1633-1635	Sinop	Kadırga	7
1689-1693	Çayağzı	Kalyon	3
1689-1693	Sinop	Kalyon	3
1695-1699	Küplüağzı	Kalyon	2
1704	Çayağzı	Kalyon	2
1704	Çayağzı	Pota Kayığı	7
1704	Çayağzı	Sandal	2
1704	Çayağzı	Filika	2
1706	Sinop	Kalyon	3
1723	Sinop	Tombaz(nakliyat için)	40
1725	Sinop	Kalyon	2
1730-1733	Sinop	Kalyon	2
1733	Sinop	Karavele Kalyon	1
1737-1740	Sinop	Kalyon	2

⁴⁴⁹ BOA, C. BH., 239/11110, H.02.05.1216/M.10.09.1801.; 127/6149, H.27.01.1217/M.30.05.1802.; C. ML., 47/2164, H.17.09.1216/M.20.02.1802.

⁴⁵⁰ Ünal, "XVI.-XVIII. Yüzyıllarda...", s. 917.

1755-1758	Sinop	Kalyon	2
1177	Sinop	Kalyon-Tombaz	2
1763	Sinop	Şalope-Kırlangıç	5

Bu yıllar içerisinde tabloda belirtilen gemi çeşitleri ve sayıları elbette Sinop Tersanesi'nde inşa edilen bütün gemileri yansıtmamaktadır. Ancak belirlenen gemi sayılarına ve çeşitlerine göre, Osmanlı donanmasının önemli bir ölçüde savaş gemisi ile ticaret gemisi ihtiyacını karşıladığı görülmektedir. Bu durum da Sinop Tersanesi'nin, Osmanlı için ne denli ehemmiyet arz ettiğini göstermektedir.

Sinop Tersanesi'nde aynı anda 12 büyük savaş gemisi inşa edilebilmekteydi. Diğer taraftan Karadeniz ticareti için de 50 ticaret gemisi yapılmaktaydı. Tersanede inşa edilen savaş gemilerinden 12 tanesi Miri savaş gemileri sınıfındaydı. Gemi inşa şantiyelerinde bir tane kapı görevlisi bulunmakta ve bu görevli odunların kesilmesi, çalışma düzeni, satın alıma ve nakliye hususunda görevliydi. İki katlı ve 70 topu bulunan bir savaş gemisi, yelkeni, direği, halatları olmadan 15.000-16.000 gümüş maliyete sahipti. 23-24 tepe uzunluğunda 3 direği olan ticaret gemileri, 17.000-18.000 gümüş, 22 tepe uzunluğunda ticaret gemisi ise 1.200-1.300 gümüş civarında bir ücret karşılığında inşa edilmekteydi.⁴⁵¹ Sinop merkez tersaneden başka Küplüağzı, Çayağzı ve Çobanlar iskelesi gibi kerestenin kolay temin edildiği ve ulaştırılmasının mümkün olduğu yerlerde de gemiler inşa edilmekteydi. 1706 tarihli bir belgede, Sinop ve civarında inşa edilen kalyonların, yeterli kereste olmamasından dolayı Samsun ve Bafra'ya yakın olan Küplüağzı'nda yapılmasına karar verildiği bilinmektedir.⁴⁵²

3.2. SİNOP LİMANI'NIN TEMİZLENME FAALİYETİ

Osmanlı Devleti'nin, donanma gücüne en fazla katkıları sağlayan üç büyük tersaneden biri olma özelliğinin taşıyan Sinop Tersanesi, bu durumu XVIII. yüzyıl boyunca devam ettirdi. 1781 tarihinde, Tersanede çok fazla gemi inşa edilmesinden dolayı artık limanın derinliği, 1,5-2.5 kulaç derinliğine kadar indi ve gemilerin iskelelere yanaşması imkânsız hale geldi. Tersanenin bu konumundan dolayı temizlenme faaliyetlerinin başlaması da önemli bir konu haline geldi. Diğer taraftan,

⁴⁵¹ Peyasonel, *Traite Sur...*, s. 116.

⁴⁵² Küplüağzı; arşiv belgelerinde Köylü Ağzı olarak da geçmektedir. BOA, C. BH. 83/3998, H.22.09.1118/M.27.01.1707.; Ünal, "XVI.-XVIII. Yüzyıllarda...", s. 912.

derinliğin azalmasının yanı sıra liman boyunca çeşitli dükkanların inşa edilmesi de tersanenin işleyişini olumsuz yönde etkilemekteydi. Temizlenme faaliyetleri yapılırken, Gerze’de bulunan Balıkhanenin de ıslah çalışmalarına dahil edildiği görülmektedir. Bu düzenlemeleri, İnceburun, Sinop ve Sarıkum aralarına tabyaların inşa edilmesi takip etmekteydi. Bu işlemlerin gerçekleştirilmesi sonucunda, limana 10-15 kalyonun yanaşması mümkün olabilecekti.⁴⁵³ 1783 yılında ise düzenleme çalışmaları için Altıkulaçzade el-Hac Hüseyin Ağa’ya 5.000, Nüzul emini İsmail’e 5.000 ve Şa’irbaşı Abdülgaffar Ağa’ya 5.000 kuruş merkez tarafından gönderilerek limanın temizlenmesi hususunda görevler verilmekteydi. Ayrıca bir taraftan gemi inşası için Canık’tan kereste ve tombazlar istenirken, limanın temizlenme çalışmaları için Tersâne-i Âmire’den, dört adet dalgıç talep edilmekteydi.⁴⁵⁴

1785 senesinde, Kastamonu Mutesellimi Altıkulaç-zade el-Hac Hüseyin Ağa’ya, Hazîne-i Âmire’den alelhesap 5.000 kuruş gönderilirken limanın temizlenmesi için 7.500 kuruş ve kalenin tamir masrafları için 5.000 kuruş irsal edildi. Ayrıca limanın hasar tanziminden dolayı daha sonra 10.000 kuruş daha teslim edildi. Yine 1789’da tersane inşası, limanın temizlenmesi, kereste temini ve yapılacak keşifler için Tersâne-i Âmire’den, 16.000 kuruş Cezair Ahmed Paşa’ya gönderildi.⁴⁵⁵ Limanların işleyişi açısından gemilerin rahatça iskeleye yanaşması ve demirlemeleri büyük önem arz etmekteydi. İskele idarelerinin en önemli görevleri arasında, limanların dolmasını önlemek ve büyük gemilerin yanaşmalarını sağlamak gibi görevler bulunmaktaydı. Liman temizliği hakkında bazı zamanlarda dibi temizlemeye yarayan özel taraklı gemiler de kullanılmaktaydı. Diğer taraftan iskeleleri, kervan yollarına ve ticaretin yapıldığı şehirlere ulaştırmaya yarayan bağlantı yolları limanın önemini arttırmaktaydı. Ancak Sinop’un, Anadolu’ya yayılan bağlantı yollarının zayıf olduğu görülmektedir.⁴⁵⁶

XVIII. yüzyıl boyunca donanmaya güç katan birçok geminin inşası Sinop Tersanesi’nde gerçekleştirildi. Öyle ki Osmanlı bünyesinde bulunan tersaneler içinde

⁴⁵³ BOA, C.NF., 52/2589, H.19.02.1195/M.14.02.1781.; Duygu Kol, *XVIII. Yüzyılda Sinop Limanı*, Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Ana Bilim Dalı, (Yüksek Lisans Tezi), Kahramanmaraş 2017, s. 73.

⁴⁵⁴ BOA, C.NF., 52/2591, H.04.11.1197/M.01.10.1783.; C. BH., 15/734, H.05.06.1169/M.07.03.1756.

⁴⁵⁵ BOA, AE.SABH.I., 70/4845 (5), H.14.05.1199/M.25.03.1785.; 10/887, H.10.07.1203/M.06.04.1789.

⁴⁵⁶ Faroqhi, *Osmanlı’da Kentler...*, s. 118-119.

İstanbul ve Gelibolu'dan sonra en büyük tersane olma özelliğine sahip oldu. Askeri gemilerden ziyade ticari gemi inşa eden Sinop Tersanesi, bu yönü ile ticaretin canlılığını korumasına önemli katkılar sağladı. İnşa edilen ticaret gemileri vasıtası ile ürünlerin akışı ve insan nakilleri gerçekleşerek, iskele ve şehirlere ulaşım mümkün hale gelmekteydi. Sinop Limanı'nın ve tersanesinin, önemini kaybetmesindeki en etkili olay 1853 Kırım Savaşı olmuştur. Ruslar bu tarihte, Sinop Limanı'nı ve Osmanlı donanmasını yakıp yıkmakla kalmayarak, şehirde özellikle Müslüman mahallerini, dükkanları, pazar yerlerini yerle bir ettiler. Bu durumda, canlı bir ticaret merkezi olan Sinop Limanı'nın artık eski gücünü devam etmesi imkânsız hale geldi. Bu savaşta çıkan büyük yangınlar, han, hamam, kervansaray, dükkanlar ve evlere büyük zararlar verdi. Sadece 1853-1856 Osmanlı- Rus Savaşı'nda değil Sinop tarihinin çeşitli dönemlerinde büyük yangınlar meydana gelmeye devam ederken şehirde en fazla ticari hayat etkilendi.

SONUÇ

XVIII. yüzyılın sonuna kadar ön planda kalmayı başarabilen Sinop Limanı, tarihi çağlar süresince Karadeniz'in kuzey noktasını ve Anadolu coğrafyasını birbirine bağlayan önemli bir liman olma özelliği taşımaktaydı. Mühim bir coğrafi konuma hâkim olup doğal bir limana sahip olan Sinop, Osmanlı Devleti için asker, erzak ve mühimmat naklinde büyük potansiyel halindeydi. Ancak bu çalışmada incelenen XIX. yüzyılda Sinop Limanı'nın, yavaş yavaş bu özelliğini kaybetmeye başladığı görülmektedir. XVIII. yüzyılda gerçekleşen Osmanlı-Rus Savaşları ile etkinliğini kaybetmeye başlayan Sinop Limanı ticareti, 1853 yılında meydana gelen Sinop Baskını neticesinde ağır bir darbe alarak işlevini kaybetti. Sinop'ta, ulaşım açısından yolların yetersizliği ve bu yolların kullanımının mevsimsel şartlara bağlı olması burayı daha az tercih edilir duruma getirdi. Buna rağmen Tanzimat döneminde Sinop'u, hinterlanda ve vilayet merkezine bağlayan yolların modernleştirilmesi için çalışmalar başlatıldı. Özellikle Boyabat-Sinop yolunun şose haline getirilmesine yönelik çalışmalara ağırlık verilerek Boyabat-Sinop yoluna alternatif güzergahlar oluşturuldu ve Samsun ile kara yolu bağlantısı kuruldu. Ancak gerçekleştirilen bütün bu faaliyetler Sinop Limanı'nı eski canlılığına kavuşturmaya yetmedi.

Bu tez çalışmasında, XIX. yüzyılda Sinop Limanı'ndan gerçekleştirilen ithal ve ihraç ticaret incelenirken, Gerze, Aklıman ve Küplüağzı limanlarından büyük boyutlarda olmasa da küçük çaplı ticaret yapıldığı belirlendi. Ayrıca Claude Charles de Peyssonnel'in, Karadeniz ticaretini kapsamlı bir şekilde anlattığı *Traité sur le Commerce de la Mer Noire* adlı eserinin, Sinop Limanı ile ilgili olan kısmının kapsamlı bir şekilde incelenmesi sonucunda Sinop'taki ticari hayatın boyutları ortaya çıkarıldı. Karadeniz'in ana ticaret merkezi olan Sinop Limanı'ndan, tarih boyunca, ihraç edilmek üzere Karadeniz'in çeşitli ticari bölgelerinden getirilen ürünler hem limanın büyümesine hem de yerel halkın geçim kaynağı olmasına önemli derecede katkı sağladı. Sinop, her ne kadar kendine özgü ürünlerle ortaya çıkmasa da bu topraklarda gerçekleşen ticari hareketlerden dolayı oldukça fazla ürün çeşitliliğine sahipti. Bir taraftan Kırım, Rusya, Kefe, Rumeli gibi Karadeniz'de limanı olan şehirlerden mallar gelirken diğer taraftan Mısır, Fas ve Hindistan gibi Sinop'a oldukça uzak olan bölgelerden ticari ürün akışı sağlanmaktaydı. Sinop, dış ticaret malları için bir pazar olma vazifesini üstlenirken ayrıca iskeleye gelen malların Anadolu'nun çeşitli yerlerine ulaşmasını da

sağlamaktaydı. Bu çift yönlü ticaret gerçekleşirken, tacirlerin vergi kaçakçılığı, gümrük memurlarının rüşvet almaları ve tüccar mallarının taşınması hususunda ortaya çıkan zorlukların da Sinop'taki ticari hayatı olumsuz yönde etkilediği görülmektedir.

Sinop halkı, geçimini büyük ölçüde tarım ürünlerinden, dokuma sanayisinden ve hayvancılıktan sağlamaktaydı. Bu çalışma neticesinde ulaşılan veriler ışığında, yöre halkının bahçe tarımından hangi ürünlerin elde edildiği ve ne kadarının kaç paraya satıldığı detaylı bir şekilde ortaya çıkartıldı. Sinop'un güney bölgesinde, buğday, arpa, mısır, pirinç, çeşitli meyveler (elma, armut, erik, kiraz, incir, şeftali, muşmula vb.) üretilmekteydi. Bu bahçe ürünleri halk tarafından kullanılarak, çarşı ve pazarda satılmakta ve özellikle meyveler kurutularak ihraç edilmekteydi. Ayrıca Sinop'ta kurulan çeşitli iş yerleri, şemhaneler, fırınlar, sabunhaneler ve gemi tezgâhları gibi yerler bölge halkına iş olanakları sunmaktaydı. İncelenen eserlerde Sinop ticaretinin, Ege adaları, Rodos, Delos, Yunanistan, Mısır, Trakya Boğazı'ndan Fasis'e⁴⁵⁷ kadar tüm Karadeniz sahillerini kapsadığı görülmektedir.

Tez çalışmasının bir diğer önemli konusunu oluşturan Sinop Tersanesi, Türklerin hakimiyetinden önce ve sonra da aktif olarak kullanılmaktaydı. XV. yüzyıldan itibaren Karadeniz'in güvenli bir iç deniz haline gelmesi, gemi inşası için gerekli malzemelerin temini ve nitelikli denizci grubun var olması burayı daha önemli hale getirdi. Sinop, aynı zamanda zengin orman kaynakları dolayısıyla kereste ihracı açısından göz önünde olan bir yerdi. Özellikle gemi inşa faaliyetlerinde büyük önem teşkil eden kereste ticaretinin hangi boyutlarda, nasıl ve kimler tarafından temin edildiği arşiv belgeleri baz alınarak tespit edildi. Ayrıca zengin orman kaynakları, bulunduğu konumu ve gemi yapımındaki nitelikli elemanları sayesinde Sinop, Osmanlı Devleti'nin üçüncü büyük tersanesi oldu. Ayrıca Sinop'ta, Tersane-i Amire'ye ve şahsa özel üretilen gemilerin boyutları, cinsleri ile fiyatları arşiv belgelerine dayanarak belirlenen amaç doğrultusunda açıklandı. Diğer taraftan Küplüağzı, Çayağzı, Çobanlar iskelesi gibi kerestenin kolay temin edilmesi ve ulaştırılması mümkün olan yerlerde de gemilerin inşa edildiği belirlendi.

⁴⁵⁷ Çeşitli kaynaklarda Farş, Fasis ve Faşe olarak geçen bugün Poti olarak bilinen yerdir. Gürcistan'ın Karadeniz sahilinde Batum'a 160 km mesafede ve Farş nehrinin Karadeniz'e döküldüğü yer. Mahir Aydın, "Faş Kalesi", *Osmanlı Araştırmaları*, (Ed. Halil İnalcık- Nejat Göyüç-Heath W. Lowry), S. 6, İstanbul 1986, s. 67.

KAYNAKÇA

1. ARŞİV KAYNAKLARI

Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi.

Bab-ı Asafi Mühimme Defterleri (A.DVNS.MHM): d. 139; d. 33/296; d. 83/100; d. 10; 528/1445; 83, hkm. 99 (117).; d. 12/67.

Ali Emiri Tasnifi (AE.): SABH.I., 70/4845 (5); 10/887; SMHD.I. 85/5754; SMHD. II., 88/7137; 99/8386; 88/7138.; 109/9252.; 92/7651; SSLM. II., 174/10431; SSLM. III., 142/8599; 174/10431; 24/1353.

Sadaret Tasnifi Amedi Kalemi Evrakı (A. AMD.): 73/41, 1273.; 6/44; 63/71.

Sadaret Tasnifi Düvel-i Ecnebiyye Evrakı (A. DVN. DVE.): 1/10.

Sadaret Tasnifi Divan Kalemi Evrakı (A.DVN.): 96/68; 96/27; 120/76.

Sadaret Tasnifi Mektubi Kalemi Evrakı (A. MKT.): 41/8; 9/68; 78/31; 147/26; 148/50.

Sadaret Tasnifi Nezaret ve Devair Evrakı (A. MKT.NZD.): 224/78; 194/59; 88/65; 6/28.

Sadaret Tasnifi Umum Vilayat Evrakı (A. MKT. UM.): 136/15; 344/48.

Sadaret Tasnifi Mühimme Evrakı (A.MKT.MHM): 63/25; 4/21.

Cevdet Tasnifi Askeriye (C. AS.): 163/7178; 157/6921.; 333/13819; 224/9533; 7/253; 1032/45258; 888/38176; 439/18298; 836/35657; 99/4487; 434/18030; 253/12849; 169/7401; 926/40041; 441/18380.

Cevdet Tasnifi Bahriye (C. BH.): 90/4338; 158/7472; 80/3821; 261/12079; 190/8906; 16/791; 195/9128; 127/6169; 83/3998; 245/11367; 119/5771; 120/5839; 75/3579; 124/6029; 65/3078; 239/11110; 127/6149; 217/10126; 20/966; 20/985; 76/3616; 248/11516; 86/4150; 176/8291; 121/5857; 35/1676; 77/3693; 81/3878; 247/11473; 167/7898; 225/10455; 99/4756; 92/4403; 158/7494; 22/1241; 15/734.

Cevdet Tasnifi Dahiliye (C. DH.): 80/3973.

Cevdet Tasnifi Nafia (C. NF.): 52/2589.

Cevdet Tasnifi Darphane (C. DRB.): 64/3187.

Cevdet Tasnifi Hariciye (C. HR.): 89/4426.

Cevdet Tasnifi Evkaf (C. EV.): 258/13175; 528/26668.

Cevdet Tasnifi Maliye (C. ML.): 431/17451; 515/21039; 93/4158; 47/2164; 500/20327; 532/21827; 577/23656.

Bab-ı Defteri İradeler (D. DRB.İ.): 23/22.

Hatt-ı Hümâyun (HAT.): 1039/43026; 1001/42017; 1521/14; 1524/23; 930/40313; 569/27906; 627/30984; 224/12490; 1508/51; 569/27906.

Hazîne-i Hâssa İradeler (HH. İ.): 4/65.

Hariciye Nezareti Mektubi Kalemi (HR.MKT.): 16/69; 50/81_2; 277/36; 118/51; 100/9; 99/16; 78/31.

Hariciye Nezareti Siyasi (HR. SYS.): 1348/4.

Hariciye Nezareti Tercüme Odası (HR. TO.): 52/55.

İbnülemin Tasnifi Bahriye (İE. BH.): 7/648; 1/13.

İrade Dahiliye (İ. DH.): 5/205; 399/2647.

İrade Hariciye (İ. HR.): 41/1930.

İrade Meclis-i Mahsus (İ. MMS.): 11/447.

İrade Meclis-i Vala (İ. MVL.): 586/26338; 382/16738; 399/17359.

Maliyeden Müdevver Defterler (MAD. d.): d. 9506; d., 9506, vesika: 1, 9; d. 1777; d. 9837; d., 9574.

Meclis-i Vala (MVL.): 16/42; 837/52.

Şura-yı Devlet (ŞD.): 1638/42.

Sinop Şeriyye Sicilleri (ŞŞS.): Nu: 86, 260; vesika: 284; vesika: 228; vesika: 264; Nu: 89, vesika: 131; vesika: 77; vesika: 107; vesikalar: 78, 107, 66, 70; vesika: 70; vesika: 107; vesika: 22; vesika: 23; vesika: 131; vesika: 71; vesika: 107; vesika: 126; vesika: 71.

2. SÜRELİ YAYINLAR

Kastamonu Vilayeti Salnamesi

3. ARAŞTIRMA ve İNCELEME ESERLERİ

Acıpınar, Mikail, “Ahidnameler Çerçevesinde Karadeniz’de Ticaret ve Yabancı Tüccarların Durumu (XV-XVII. Yüzyıllar)”, *Türk Deniz Ticareti Sempozyumu VII. Karadeniz Limanları 29 Nisan-1 Mayıs 2015*, Ordu 2015, ss. 319-336.

Acar, Kezban, “Kırım Savaşı (1853-1856) Döneminde Propaganda: Rus Popüler Kültüründe Savaş ve Düşman İmgesi”, *Türk Dünyası Sosyal Bilimler Dergisi*, S. 88, 2019, ss. 113-136.

Akbulut, Uğur, “Rusların 1828-1829 Osmanlı-Rus Savaşında Doğu Anadolu’yu İşgali ve Bunun İngiltere’nin Hindistan Yolu Politikasına Etkisi”, *Yeni Türkiye (Kafkaslar Özel Sayısı-III)*, S. 73, Yıl: 21, Temmuz-Aralık 2015, ss. 703-720.

Akbulut, İlhan, “160. Yıldönümünde Kırım Savaşı”, *Türk Dünyası Araştırmaları*, S. 208, Şubat 2014, ss. 333-350.

Akdağ, Mustafa, *Türkiye’nin iktisadi ve İçtimai Tarihi (1243-1453)*, C. 1, Tekin Yayınevi, Ankara 1979.

_____, *Türkiye’nin iktisadi ve İçtimai Tarihi (1453-1559)*, C. 2, Tekin Yayınevi, Ankara 1979.

Aksın, Ahmet, “Osmanlı-Rusya Ticari Münasebetleri (1787-1830)”, *XIV. Türk Tarih Kongresi 9-13 Eylül*, C. 2, Kısım 2, Ankara 2002, ss. 1027-1042.

Aslanapa, Oktay, “Türk Denizciliği ve Selçuklu Tersaneleri”, *Türk Kültürü*, S. 146, 1974.

Aşıkpaşazade, Derviş Ahmed, *Tevarih-i Al-i Osman*, (Çev. Kemal Yavuz-M. A. Yekta Saraç), K Kitaplığı, İstanbul 2003.

Aydın, Yunus Emre, “19. Yüzyılda Doğu Karadeniz’in Küçük Limanlarındaki ve İskelelerindeki Ticari Faaliyetleri”, *VIII. Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu 27-28 Mayıs*, İstanbul 2016, ss. 33-50.

Mahir Aydın, “Faş Kalesi”, *Osmanlı Araştırmaları*, (Ed. Halil İnalcık- Nejat Göyüç- Heath W. Lowry), S. 6, İstanbul 1986, ss. 67-138.

Bakır, Abdulhalik – Aksoy, Fatih, “Roma Hakimiyetine Kadar Sinop Şehri”, *Cappadoia Journal of History and Social Sciences*, S. 11, Ekim 2018, s. 25-64.

Baykal, Bekir Sıtkı, “Makamat-ı Mübareke Meselesi ve Bab-ı Âli”, *BELLETEN*, C.23, S. 90, Nisan 1959, ss. 241-266.

Baykara, Tuncer, “Deniz Ticareti Açısından Karadeniz’in Güney Kıyıları ve Özellikle Fatsa”, *Ordu Üniversitesi Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi*, S. 12, Temmuz 2015, ss. 412-420.

Berberoğlu, Muhammet, *Beylikler Döneminde Sinop*, Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Orta çağ Bilim Dalı (Yüksek Lisans Tezi), Elâzığ 2010.

Mustafa Gürbüz Beydiz, Portekiz Sıntra Ulusal Sarayı’nda Osmanlı Gemi Tasvirleri”, *Art-Sanat*, S. 9, 2018, ss. 109-120.

Beydilli, Kemal, “Paris Antlaşması”, *TDV İslâm Ansiklopedisi*, C. 34, Türkiye Diyanet Vakfı, Ankara 1991, ss. 169-172.

Beydiz, M. Gürbüz, “Tersâne-i Âmire’de Çalışan Zanaatkarlar”, *Bilecik Şeyh Edebali Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, C. 2, S. 2, Aralık 2017, ss. 382-399.

Bişikyan, P. Minas (Trabzonlu), *Karadeniz Kıyıları Tarih ve Coğrafyası 1817-1819*, (Tercüme ve Notlar: Hrand D. Andreasyan), İstanbul Üniversitesi Edebiyat Yayınları, İstanbul 1969.

Bilabel, Friedrich, *Die Ionische Kolonisation*, Dieterich’sche Verlagsbuchhandlung M. B. H., Leipzig, 1920.

Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi, *Osmanlı Belgelerinde Kırım Savaşı (1853-1856)*, Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, Ankara 2006.

Bostan, İdris – Özbaran, Salih, *Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonlarına Kadar Türk Denizcilik Tarihi*, C. 1, (Ed. İdris Bostan-Salih Özbaran), Boyut Yayıncılık, İstanbul 2009.

Bostan, İdris, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire*, TTK, Ankara 1992.

_____, “İstanbul Dışındaki Osmanlı Tersaneleri ve Gemi İnşa Tezgâhları”, *Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi*, C.1, Ed. İdris Bostan-Salih Özbaran, Deniz Basımevi Yayıncılık, İstanbul 2009, ss. 311-321.

_____, “İmparatorluk Donanmasına Doğru: Tersâne-i Âmire’nin Kuruluşu ve Denizlerde Açılım”, *Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi*, C.1, (Ed. İdris Bostan-Salih Özbaran), Deniz Basımevi Yayıncılık, İstanbul 2009, ss. 121-130.

_____, “XVII. Yüzyılda Gemi Teknolojisinde Değişim: Kürekten Yelkene Geçiş”, *Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi*, C.1, (Ed. İdris Bostan-Salih Özbaran), Deniz Basımevi Yayıncılık, İstanbul 2009, ss. 269-279.

_____, “İlk Osmanlı Deniz Üssü: Gelibolu”, *Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi*, C.1, (Ed. İdris Bostan-Salih Özbaran), Deniz Basımevi Yayıncılık, İstanbul 2009, ss. 73-83.

_____, “Fatih Sultan Mehmed ve Osmanlı Denizciliği”, *Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi*, C.1, (Ed. İdris Bostan-Salih Özbaran), Deniz Basımevi Yayıncılık, İstanbul 2009, ss. 85-95.

_____, “XV ve XVI. Yüzyıllarda Osmanlı Devleti’nin Deniz Politikası”, *XV ve XVI. Asırları Türk Asrı Yapan Değerler*, (Haz. Abdülkadir Özcan), Ensar Neşriyat, İstanbul 1997, ss. 185-197.

_____, “II. Bayezid Döneminde Osmanlı Denizciliği”, *Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi*, C.1, Ed. İdris Bostan-Salih Özbaran, Deniz Basımevi Yayıncılık, İstanbul 2009, ss. 111-119.

_____, “Gemi Yapımcılığı ve Osmanlı Donanmasında Gemiler”, *Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi*, C.1, Ed. İdris Bostan-Salih Özbaran, Deniz Basımevi Yayıncılık, İstanbul 2009, ss. 325-339.

_____, “Mezemorta Hüseyin Paşa ve 1701 Tarihli Bahriye Kanunnamesi”, *Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi*, C.1, Ed. İdris Bostan-Salih Özbaran, Deniz Basımevi Yayıncılık, İstanbul 2009, ss. 281-291.

_____, “Rusya’nın Karadeniz’de Ticarete Başlaması ve Osmanlı İmparatorluğu (1700-1787)”, *Belleten*, C. LIX, S. 225, 1995, ss. 353-394.

_____, *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, Kitap Yayınevi, İstanbul 2007.

_____, “Kadırğa’dan Kalyona XVII. Yüzyılın İkinci Yarısında Osmanlı Gemi Teknolojisinin Değişimi”, *Osmanlı Araştırmaları*, C. 24, S. 24, İstanbul 2004, ss. 65-86.

_____, *Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri*, Bilge Yayın Habercilik, İstanbul 2014.

Bulunur, K. İlker, “Osmanlı Dönemi Karadeniz ticaret Tarihine Katkı: Akkirman Gümrüğü (1505)”, *Omeljan Pritsak Armağanı*, (E. Mehmet Alpargu-Yücel Öztürk), Sakarya Üniversitesi Yayınları, Sakarya 2007, ss. 525-581.

Bryer, A., “Trabzon İmparatorluğu’nda Gemicilik”, (Çev. Tuğçe Müge Sakarya), *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Tarih Bölümü Tarih Araştırmaları Dergisi*, C. 29, S. 48, Ankara 2010, ss. 167-178.

Chen, Claude, *Osmanlılardan Önce Anadolu*, (Çev. Erol Üyepazarcı), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2000.

Cipolla, Carlo M., *Yelken ve Top*, (Çev. Aslı Kayabal), Kitap Yayınevi, İstanbul 2003.

Clavijo, Ruy Gonzales de, *Anadolu Orta Asya ve Timur*, [Embajada a Tamor Lan], (Çev. Ö. Rıza Doğrul-Kâmil Doruk), Ses Yayınları, İstanbul 1993.

Collas, Bernard Camille , *1864'de Türkiye (Tanzimat Sonrası Düzenlemeler ve Kapitülasyonların Tam Metni)*, (Çev. Teoman Tunçdoğan), Bileşim Yayınları, Ankara 2005.

Comnena, Anna, *The Alexiad*, In parentheses Publications Byzantine Series, Cambridge, Ontario 2000.

Cortanze, Henri de, “, Samsun Limanı Üzerine Denizcilik Raporu, Koy Haritası, Ticaret ve Denizcilik İstatistikleri, Grafikler vs.”, (Çev. Özgür Yılmaz), *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*, C. XIV/29, Güz 2014, ss. 397-434.

Cordier, Henri, “Un interprète du général Brune et la fin de l'École des Jeunes de langues”, *Mémoires de l'Institut national de France*, 38/2, 1911, ss. 267-350.

Cuinet, Vital, *La Turquie D'Asie Geographie Administrative*, Paris 1894.

Çakır, Coşkun “Tanzimat Döneminde Ticaret Alanda Yapılan Kurumsal Düzenlemeler: Meclisler”, *Sosyal Siyaset Konferansları Dergisi*, C. 43, S. 1, 2000, s. 363-379.

Çağlayan, K. Tuncer, “İngiliz Konsolosluk Belgelerinde Sinop (1841-1842)”, *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, S. 18, 2015, ss. 49-60.

Çapar, Ömer, “Karadeniz’de En Önemli Grek Yerleşmeleri”, *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Tarih Bölümü Tarih Araştırmaları Dergisi*, S. 26, C. 15, 1991, ss. 303-327.

Çeştepe, Hamza-Güven, Tamer, “Osmanlı İmparatorluğu’nda Dahili Gümrük Vergisi İstisnaları”, *AİBÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 2016, C. 16, S. 2, s. 1-20.

Darkot, Besim, “Sinop”, *MEB İslam Ansiklopedisi*, C. 10, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul 1986, ss. 681-689.

Daş, Mustafa, “Türklerin Bizans ve Venedik’le Denizlerdeki İlişki ve Mücadeleleri (XI-XIV. Yüzyıllar)”, *Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi*, C.1, Ed. İdrisBostan-Salih Özbaran, Deniz Basımevi Yayıncılık, İstanbul 2009, ss. 49-59.

Daş, Mustafa – Törel, Türkmen, “XIV. Ve XIX. Yüzyıllarda Batılı Seyyahların Gözüyle Karadeniz Ticareti”, *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik*, (ED. Osman Köse), C. II, Samsun 2013, ss. 843-848.

Deniz, İsmail, *Amazon Sinop (Bir Sinop Monografisi)*, Çatı Kitapları, İstanbul 2012.

Demir, Cenk, “Kastamonu Vilayet Salnamelerine Göre Sinop’un İdari ve Demografik Yapısı (1869-1903)”, *Uluslararası Avrasya Sosyal Bilimler Dergisi*, C. 5, S. 17, Aralık 2014, s. 45-64.

Demir, Mustafa, “Türkiye Selçuklu İktisadi Gelişimi İçinde Karadeniz Ticaret Yolu”, *Anadolu’da Tarihi Yollar ve Şehirler Semineri (21 Mayıs 2001)*, Globus Dünya Basımevi, 2002, ss. 15-24.

Demirel, Fatmagül, “Osmanlı Devleti’nde Tuz Gelirlerinin Düyun-ı Umumiyye’ye Devredilmesinden Sonra Tuz Kaçakçılığı”, *İstanbul Üniversitesi Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları Dergisi*, Yıl: 1, S. 1, 2002, ss. 147-157.

Demirtaş, Mehmet, “19. Yüzyılın İkinci Yarısında Osmanlı Memleketine Gelen Göçmenlerin Sevk ve İskanlarında Karadeniz Limanlarının Önemi ve Göçmenlerin Yaşadıkları Sıkıntılar”, *Ordu Üniversitesi Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi*, Temmuz 2015, S. 12, s. 263-275.

_____, “Osmanlı Başkentinin Zahire İhtiyacının Temininde Karadeniz Ticaretinin Önemi”, *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik*, (ED. Osman Köse), C. II, Samsun 2013, ss. 1063-1071.

Deniz, Ahmet, “Ticaret Tarihinde Yelkenli Gemilerden Buharlı Gemilere Geçişte Ticari Faaliyetler ve Modernleşme Çabaları”, *Akademik Sosyal Araştırmalar Dergisi*, S. 38, Aralık 2016, ss. 56-74.

Deniz, İsmail, *Amazon Sinop (Bir Sinop Monografisi)*, Çatı Kitapları, İstanbul 2012.

Dukas, Mihail, *Bizans Tarihi*, (Çev. VL. Mirmiroğlu), İstanbul Enstitüsü Yayınları, İstanbul 1956.

Ekici, İlhan, “19. Yüzyılda Osmanlı Deniz Ticaretinde Değişim ve Tepkiler”, *Tarih İncelemeleri Dergisi*, C. 21, S. 2, Aralık 2006, ss. 35-76.

_____, “Son Dönem Osmanlı Deniz Ticaretini Kurtarma Çareleri”, *Karadeniz Araştırmaları*, S. 10, 2006, ss. 25-54.

_____, “Osmanlı Devleti’nde Marmara’da Kabotaj Tartışmaları”, *Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C. 8, S. 1, 2006, ss. 99-121.

_____, “Karadeniz’de Ayanlar ve Denizcilik”, *Karadeniz Araştırmaları*, S. 37, Bahar 2013, ss. 15-49.

_____, “Karadeniz’de Ticari Değişim ve Büyük Ticaret Gemisi Yaptırma Çabaları (1750-1850)”, *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik*, C. II, (ED. Osman Köse), Samsun 2013, ss. 885-905.

Emecen, Feridun, “Saruhanogulları”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, C. 36, İslâm Araştırmaları Merkezi, İstanbul 2009, s. 170-173.

Enveri, *Düsturname-i Enveri*, Evkaf Matbaası, İstanbul 1929.

Evliya Çelebi, *Evliya Çelebi Seyahatnamesi*, C. 2, 1. Kitap, (Haz. Yücel Dağlı-Seyit Ali Kahraman), Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2005.

Faroghı, Suraiya, *Osmanlı’da Kentler ve Kentliler-Kent Mekânında Ticaret Zanaat ve Gıda Üretimi 1550-1650-*, (Çev. Neyyir Kalaycıoğlu), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2000.

Fedakâr, Cengiz, “Anapa”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, Türkiye Diyanet Vakfı, Ek-1, İstanbul 2016.

Fidan, Ahmet, “Dünden Bugüne Kabotaj ve Türk Denizciliğindeki Yeni İvmelenmeler”, *Kent Akademisi*, C. 7, S. 2, 2014, ss. 61-69.

Fidan, Murat, “1797-1800 Tarihlerinde Osmanlı-Rusya Arasında Karadeniz Üzerinden Gerçekleşen İhracat ve İthalat (87/5 Numaralı Rusya Ahkam Defterine Göre)”, *Tarih Araştırmaları Dergisi*, C. 28, S. 45, 2009, ss. 63-84.

Fidannaz, Püryani, “İmparatorluğa Geçiş Sürecinde Osmanlı Denizciliği”, *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, C. 10, S. 50, Haziran 2017, ss. 215-222.

Fleet, Kate, “Görölmeyen Osmanlı: Geç Orta çağ ve Modern Dönemlerde Akdeniz Tarihinin Kayıp Devleti”, *Türkler*, C. 9, (Ed. Kemal Çiçek vd.), Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002, ss. 106-117.

Gençoğlu, Mustafa, “Batı Bilgi ve Teknolojisinin Osmanlı Bahriyesine Aktarımı”, *TAD*, C. 34, S. 58, 2015, ss. 603-628.

Geographika, Stranbon, *Antik Anadolu Coğrafyası Kitap: XII-XIII-XIV*, (Çev. Adnan Pekman), Arkeoloji ve Sanat Yayınları, İstanbul 2000.

Giguet, Par P., *Histoires D'hérodote, Librairie De L. Hachette Et*, Paris 1860.

Gibbons, Herbert Adams, *The Foundation of The Ottoman Empire (A History of The Osmanlıs Up to The Death of Beyazıd (1300-1403))*, New York 1916.

Güldal, Fatih, *Fetihten Osmanlılara Kadar Sinop Şehri Tarihi*, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Türk Tarihi Anabilim Dalı (Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 2003.

Şenay Özdemir Gümüş, “Osmanlı’da Gemilerin Denize İndirilmesi”, *Celal Bayar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, S. 1, C. 8, 2010, ss. 15-36.

Güveloğlu, Ali, “Antik Çağ’da Karadeniz’de Balık ve Balıkçılık”, *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik*, (Ed. Osman Köse), C. II, Samsun 2013, s. 727-741.

Giurescu, Constantın, “Contributions A L’Histoire Economique De L’Empire Ottoman: L’Importation Du Bois Des Pays Roumains”, *VIII. Türk Tarih Kongresi (11-15 Ekim)*, C. II, Ankara 1976, ss. 1235-1245.

Hatipoğlu, Halil N., *Orta Çağda Akdeniz’de Deniz Güçlerinin İncelenmesi, Anadolu’da İlk Türk Denizciliği (Umur Bey’in Epir Harekâtı)*, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Deniz Basımevi, İstanbul 2005.

Heyd, W., *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, (Çev. Enver Ziya Karal), Türk Tarih Kurumu Yayınları, TTK, Ankara 2000.

Hut, Davut, “Buharlı Gemiler Çağında Osmanlı Deniz ve Nehir Yolu Ulaşımı”, ed. Vahdettin Engin-Ahmet Uçar, *Osmanlı’da Ulaşım-Kara-Demir-Denizyolu*-(ss.71-97), Çamlıca Basım Yayın, İstanbul, 2011.

Honigsmann, Ernst, *Bizans Devleti’nin Doğu Sınırı*, (Çev. Fikret Işıltan), İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, İstanbul 1870.

İbn Battûta, Ebû Abdullah Muhammed İbn Battûta Tancî, *İbn Battûta Seyahatnamesi*, C. 1, (Çev. A. Sait Aykut), Yapı Kredi Kültür Yayıncılık, İstanbul 2010.

İbn Bibi, El-Hüseyin B. Muhammed B. Ali El-Ca’Feri Er-Rugadi, *El Evamirü’-Ala’iye Fi’l-Umuri’l-Ala’iye*, C. 1, (Haz. Mürsel Öztürk), Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara 1996.

İlgürel, Mücteba, “Çaka Bey”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, Türkiye Diyanet Vakfı, C. 8, Ankara 1993, ss. 186-188.

_____, “Osmanlı Denizciliğinin İlk Devirleri”, *Belleten*, C. LXV, S. 243, Ağustos, 2001, ss. 637-653.

İnalcık, Halil, *Devlet-i Aliyye Osmanlı İmparatorluğu Üzerine Araştırmalar-I (Klasik Dönem 1302-1606: Siyasal, Kurumsal ve Ekonomik Gelişim)*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2009.

_____, *Osmanlı İmparatorluğu Klasik Çağ (1300-1600)*, (Çev. Ruşen Sezer), Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2003.

_____, *Osmanlı İmparatorluğu’nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi, C. I (1300-1600)*, (Ed. Halil İnalcık-Donald Quataert), (Çev. Halil Berktaş), İstanbul 2000.

_____, “Batı Anadolu’da Yükselen Denizci Gâzî Beylikleri, Bizans ve Haçlılar”, *Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi*, C.1, Ed. İdris Bostan-Salih Özbaran, Deniz Basımevi Yayıncılık, İstanbul 2009, ss. 31-47.

_____, “15. Asır Türkiye İktisadi ve İctimai Tarihi Kaynakları”, *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası*, S. 1-4, C. 15, Ekim 1953-Temmuz 1954, ss. 51-75.

_____, “İmtiyâzât”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, Türkiye Diyanet Vakfı, İstanbul 2000, ss. 245-252.

İpek, Nedim, “Orta ve Doğu Karadeniz Limanlarındaki Ticari Faaliyetlerin Kent Nüfusuna Etkisi (1838-1900)”, *Uluslararası Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, S. 1, Güz 2006, ss. 107-121.

İşbilir, Ömer, “Yük”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, Türkiye Diyanet Vakfı, C. 44, İstanbul 2013, ss. 46-48.

Kara, Adem, “1828-29 Osmanlı-Rus Savaşı ve Anadolu’da Alınan Tedbirler”, *Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, S. 14, 2005, ss. 115-131.

Karal, Enver Ziya, “Selim III. Devrinde Osmanlı Bahriyesi Hakkında Vesikalar”, *Tarih Vesikaları Dergisi*, C. 1, S. 3, 1941, ss. 203-211.

Karanfil, Turan, *1828-1829 Osmanlı-Rus Savaşı’nda Edirne ve Çevresi*, Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Edirne 2005.

Karadeniz, Ümrân, “XVII-XVIII Yüzyıllarda Karadeniz’de Osmanlı Deniz Taşımacılığı”, *Akademik Sosyal Araştırmalar Dergisi*, S. 57, Kasım 2017, s. 466-483.

Karagöz, Rıza, “5248 Numaralı Gümrük Defterine Göre XVIII. Yüzyıl Sonlarında Sinop Gümrüğü”, *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canık*, (ED. Osman Köse), C. II, Samsun 2013, ss. 1177-1184.

Karataş, Yakup, Uğuz, Sacit, “Osmanlı Devleti’nin Son Dönem İç Gümrük Rejimi ve Bunun Taşradaki Yansımaları: Erzurum Örneği”, *History Studies*, C. 4, S. 2, 2012, s. 213-225.

Kafesoğlu, İbrahim, “Selçuklu Çağındaki İzmir Türk Beyi’nin adı: Çaka mı, Çağa mı, Çakan mı?”, *Tarih Dergisi*, S. 34, İstanbul 1984, ss. 55-60.

Kaya, Mutlu- Yılmaz, Cevdet, “Geçmişten Günümüze Sinop’ta Orman Endüstrisi”, *Sosyal Bilimciler Gözüyle Sinop*, (ED. Özgür Kıran), Berikan Yayıncılık, Ankara 2018, ss. 121-154.

Keleş, Bahattin, “Anadolu’da Gelişen Bazı Önemli Ticaret Merkezleri (Antalya-Kayseri-Sivas ve Sinop)”, *Anadolu’da Tarihi Yollar ve Şehirler Semineri (21 Mayıs 2001)*, Globus Dünya Basımevi, 2002, ss. 25-38.

Keleş, Erdoğan, “Kırım Savaşı’nda (1853-1856) Karadeniz ve Boğazlar Meselesi”, *Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, S. 23, 2008, ss. 149-194.

Kennedy, Paul, *Büyük Güçlerin Yükseliş ve Çöküşleri-16. Yüzyıldan Günümüze Ekonomik Değişim ve Askeri Çatışmalar-*, (Çev. Birtane Karanakçı), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2001.

Keskin, Turan, “19. Yüzyıl İran Dış Ticaretinde Osmanlı Limanlarının Rolü”, *VIII. Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu 27-28 Mayıs 2016*, İstanbul 2016, ss. 148-154.

Kınacı, Mesut – Boyana, Hülya, “Klasik ve Hellenistik Dönemde Pontos Bölgesi’nde Üretim ve Ticaret”, *Tarih Araştırmaları Dergisi*, C. 38, S. 66, 2019, ss. 97-115.

Krıtooulos, Mikhael, *İstanbul’un Fethi*, Kitapçılık Yayınevi, İstanbul 1967.

Kolay, Arif “İstanbul’un İaşesinde Deniz Ulaşımının Önemi”, *Marmara Üniversitesi İktisat Fakültesi İktisat Bölümü İktisat Tarihi Anabilim Dalı ve TİTAP (Türkiye İktisat Tarihi Araştırmaları Platformu) 27-28 Mayıs 2016*, İstanbul, ss. 174-194.

Komnena, Anna, Alexiade, *Anadolu’da ve Balkan Yarımadası’nda İmparator Aleksios Komnenos Dönemi’nin Tarihi, Malazgirt’in Sonrası*, (Çev. B. Umar), İstanbul 1996.

Köse, Osman, *1774 Küçük Kaynarca Antlaşması*, 1. Baskı, TTK, Ankara 2006.

Köse, Ensar, “Kefe Limanı ve Karadeniz Ticareti (18. Yüzyılın İlk Yarısı)”, *Ordu Üniversitesi Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi*, S. 12, Temmuz 2015, ss. 24-56.

_____, “Kırım’ın Osmanlı Devleti’nden Kopuşu Sürecinde Kefe Limanı ve Karadeniz Ticareti”, *Uluslararası 9. Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu (4-5 Mayıs)*, 2017 İstanbul, ss. 1-25.

Kurat, Akdes Nimet, *Çaka Bey, İzmir Civarındaki Adaların İlk Türk Beyi M.S. 1081-1096*, Türk Kültürü Araştırma Enstitüsü, Ankara 1966.

Kurt, Burcu, “Osmanlı Donanmasında Modern Teknolojiyi Yakalamak: Bahriye Sanayi Alayları”, *U.Ü. Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, S. 28, 2015, ss. 79-111.

Köprülüzade Mehmed Fuad, “Anadolu Beylikleri Tarihine Aid Notlar”, (Çev. Samet Alıç), *Gaziantep University Journal of Social Sciences*, S. 15(3), 2016, ss. 949-970.

Köprülü, M. Fuad, *Bizans Müesseselerinin Osmanlı Müesseselerine Tesiri*, Ötüken Yayınları, İstanbul 1986.

Lamartine, A. De, *Cihan Hakimiyeti-Türkiye Tarihi-*, C. 3, (Haz. M. R. Uzman), Tercüman 1001 Temel Eser, İstanbul 2008.

Merçil, Erdoğan, “Aydınoğulları”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, C. 4, TDV İslâm Araştırmaları Merkezi, Ankara 1991, ss. 239-241.

Merçil, Erdoğan, “Selçuklular Döneminde Türk Denizcilik Faaliyetleri”, *Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi*, C.1, Ed. İdris Bostan-Salih Özbaran, Deniz Basımevi Yayıncılık, İstanbul 2009, ss. 21-29.

Naima Mustafa Efendi, *Tarih-i Na'ima (Ravzatü'l-Hüseyin Fi Hulasati Ahbari'l-Hafıkayn)*, C. 2, (Haz. Mehmet İpşirli), TTK, Ankara 2007.

Nemlioğlu Koca, Yasemin, “18. Yüzyılda Karadeniz’de Rus Deniz Ticareti ve Osmanlı Devleti’ne Etkileri”, *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, S. 23, 2017, ss. 83-106.

_____, “19. Yüzyılda Trabzon Limanı: Seferler, Tüccarlar, Mallar”, *Ordu Üniversitesi Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi*, S. 12, Temmuz 2015, ss. 442-481.

Nemlioğlu Koca, Yasemin, “Doğu-Batı İlişkilerinde Türk Denizciliği: Anadolu Jeopolitiği”, *CEDRUS*, S. 4, 2016, ss. 411-424.

Nicol, Donald M., *Bizans’ın Son Yüzyılları 1261-1453*, (Çev. Bilge Umar), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2016.

Orhonlu, Cengiz, “Mezemorta Hüseyin Paşa”, *MEB İslam Ansiklopedisi*, C. 8, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul 1979, ss. 524-526.

_____, *Osmanlı İmparatorluğunda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar*, (Derleyen: Salih Özbaran), Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, İzmir 1984.

Ortaylı, İlber, *İmparatorluğun En Uzun Yüzyılı*, Hil Yayınları, İstanbul 1983.

Ostrogorsky, Georg, *Bizans Devleti Tarihi*, (Çev. Fikret Işıltan), Türk Tarih Kurumu Yayınları, TTK, Ankara 1981.

Oğuzoğlu, Yusuf, “20. Yüzyıla girerken Karadeniz Limanlarının Deniz Ticareti Bakımından İncelenmesi”, *Türk Deniz Ticareti Sempozyumu VII. Karadeniz Limanları 29 Nisan-1 Mayıs 2015*, Ordu 2015, ss. 496-509.

Ögel, Bahattin, *Türk Mitolojisi*, C. I, Türk Tarih Kurumu Yayınları, TTK, Ankara 2010.

Örenç, Ali Fuat, “1827 Navarin Deniz Savaşı ve Osmanlı Donanması”, *Tarih Dergisi*, S. 46, 2009, ss. 37-84.

Öz, Mehmet, “Sinop”, *TDV İslâm Ansiklopedisi*, C. 37, Türkiye Diyanet Vakfı, İstanbul 2009, ss. 252-256.

Özcan, Besim, “Bir Baskının Anatomisi: Sinop Baskını”, *Uluslararası Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, S. 7, 1 Nisan 2017, ss. 7-18.

Özcan, Tuğrul, “1828-1829 Osmanlı-Rus Savaşı Sırasında Rus Propagandası ve Osmanlı Devleti’nin Karşı Tedbirleri”, *Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C. 9, S. 1, 2012, ss. 103-117.

_____, “1828-1829 Osmanlı-Rus Savaşı Sırasında Yaşanan Sağlık Sorunları”, *History Studies*, C. 2, S. 3, 2010, ss. 257-271.

Özey, Ramazan, “Adalar Denizi ve Batı Anadolu Bölgesi Hakkında”, *Marmara Coğrafya Dergisi*, S. 3, C. 1, İstanbul 2001, ss. 27-36.

Özgün, Cihan, “Osmanlı Ekonomi Politikğine Kısa Bir Bakış (18-19. Yüzyıllar)”, *Tarih Okulu*, Sonbahar 2008, S. 1, ss. 5-17.

Öztürk, Yücel, “XIII. ve XVII. Yüzyıllarda Karadeniz Ticareti”, *Türk Dünyası Araştırmaları*, S. 97, Ağustos 1995, ss. 113-136.

Öztürk, Temel, “Karadeniz Ulaşımında Melekseler (1700-1774)”, *Tarih İncelemeleri Dergisi*, C. 24, S. 2, 2009, ss. 2245-2456.

Öztürk, Özhan, *Pontus: Antik Çağ’dan Günümüze Karadeniz’in Etnik ve Siyasi Tarihi*, Nika Yayınları, Ankara 2016.

Peyasonel, Par M.De, *Traite Sur Le Commerce De La Mer Noire*, C. 2, Paris 1787.

Ramsay, W. M., *Anadolu’nun Tarihi Coğrafyası*, (Çev. Mihri Pektaş), Milli Eğitim Basımevi, İstanbul 1960.

Rıccı, Giovanni, “Türkler ve Deniz: İtalya’dan Bir Bakış 15.-18. Yüzyıl”, *Türkler ve Deniz*, (Ed. Özlem Kumrular), Kitap Yayınevi, İstanbul 2007, ss. 163-173.

Robinson, David M., *Ancient Sinope*, Johns Hopkins Basın, Baltimore 1906.

Sertoğlu, Mithat, *Osmanlı Tarih Lügati*, Kurtuba Kitap, İstanbul 2015.

Sevim, Ali, *Anadolu’nun Fethi Selçuklular Dönemi (Başlangıçtan 1086’ya Kadar)*, TTK Basımevi, Ankara 1988.

“Sinop”, *Yurt Ansiklopedisi (Türkiye il il: Dünü, Bugünü, Yarını)*, C. 9, Anadolu Yayıncılık, İstanbul 1982-1983, ss. 6746.

Solak, Emin, *Candaroğulları Beyliği Döneminde Sinop*, Sinop Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, (Yüksek Lisans Tezi), Sinop 2017.

Stavrıdes, Theoharis, *The Sultan of Vezirs the Life and Times of the Ottoman Grand Vezir Mahmud Pasha Angelovic (1453-1474)*, Tuta Sub Aegıde Pallas, Hollanda 2001.

Sunar, Mehmet Mert, “1806-1812 Osmanlı-Rus Harbi’ni Çalışmaya Bir Girizgâh: Sefer İçin Asker Toplanması”, *History Studies*, C. 10, S. 3, Nisan 2018, ss. 239-256.

Şahin, Hasan Ali, “Asurlu Tüccarların MÖ 2. Binyılın İlk Çeyreğinde Orta Karadeniz Bölgesindeki Faaliyetleri”, *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik*, (Ed. Osman Köse), C. II, Samsun 2013, ss. 747-759.

Şahin, Mustafa – Tunç, Zekiye, “Türkiye Selçuklularının Sinop’un Fethinde Gâşiye’yi Hakimiyet Âlameti Olarak Kullanmaları ve Fetih İçin Gönderilen Fütüvvetnâme”, *Gaziantep University Journal of Social Sciences*, 17 (2), Mart 2018, ss. 701-710.

Şahin, Hasan, “Kırım Harbinde (1853-1856) Doğu Anadolu Cephesi’nde Cereyan Eden Muharebelerde Başlı-Bozuk Birlikleri”, *Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, S. 49, Erzurum 2013, ss. 343-358.

Şimşek, Fatma, “Taşra Tersanelerinde Gemi Yapımı ve Mütessellimlerin Gemi İnşa Faaliyetleri”, *Mediterranean Journal of Humanities*, C. 9, S. 2, 2019, ss.465-473.

Şihabeddin b. Fazlullah El-Ömerî, *Mesâlikü’l Ebsâr fî Memâlikü’l Emsar*, (Çev. Ahsen Batur), Selenge Yayınları, İstanbul 2014.

Şimşek, Eyyüb , “Sinop Baskınının Fransız Kamuoyuna Yansımaları ve Fransız Filosunun Karadeniz’e Girişi (1853-1854)”, *KAREN*, C. 3, S. 3, 2007, ss. 69-102.

Temizer, Abidin, “Karadeniz Ticaretinde Seyyar İskeleler: Kayıkçılar”, *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik*, (ED. Osman Köse), C. II, Samsun 2013, ss. 1077-1084.

Texier, Charles, *Küçük Asya-Coğrafyası, Tarihi ve Arkeolojisi-*, (Çev. Ali Suat), C. 3, Enformasyon ve Dokümantasyon Hizmetleri Vakfı, Ankara 2002.

Tournefort, Joseph Pitton de, *Tournefort Seyahatnamesi*, (Çev. Ali Berktaş), Kitap Yayınevi, İstanbul 2013.

_____, *Relation D’un Voyage Du Levant, Fait Par Ordre Du Roy*, Tome Troisième, A Lyon M. DCCXVII (1717).

Teymurova, Günel, “1806-1812 Osmanlı-Rus Savaşı ve Azerbaycan”, *Osmanlı Medeniyeti Araştırmaları Dergisi*, C. 2, S. 2, Ocak 2016, ss. 45-59.

Topuz, Hüseyin, “XIX. Yüzyılda Osmanlı Limanlarından Gerçekleşen Ticaret Hacmi ve Dış Ticaretine Yönelik Bir Analiz (1878-1913)”, *Süleyman Demirel Üniversitesi Vizyoner Dergisi*, S. 1, C. 1, 2009, ss. 114-128.

Turan, Osman, *Türkiye Selçukluları Hakkında Resmi Vesikalar*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1958.

Turan, *Osman, Selçuklular Zamanında Türkiye*, Turan Neşriyat Yurdu, İstanbul 1971.

Tuna, İdris – Pirim, Ahmet Emre, “Çektirme Gemisinin Tarihi ve Dönemin Ticareti Faaliyetlerindeki Rolü Üzerine Bir İnceleme”, *Türk Deniz Ticareti Sempozyumu VII. Karadeniz Limanları (29 Nisan-01 Mayıs)*, Ordu, Temmuz 2015, ss. 119-135.

Uzunçarşılı, İ. Hakkı, *Anadolu Beylikleri ve Akkoyunlu, Karakoyunlu Devletleri*, TTK, Ankara 1936.

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

Uygun, Süleyman, “Acente-Konsolos (Mesajeri Maritim Kumpanyası Acentesi ve Fransız Viskonsolosu) Raporlarına Göre Giresun Limanı (1880-1909)”, *Türk Deniz Ticareti Sempozyumu VII. Karadeniz Limanları 29 Nisan-1 Mayıs 2015*, Ordu 2015, s. 364-394.

_____, “Karadeniz Sularında Fransız Paquet Vapur Kumpanyası (1878-1914)”, *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, S. 20, 2006, ss. 137-172.

Ünal, Özdemir, “Tarihte Türk Denizcilik Faaliyetleri ve Günümüz Limanlarının Gelişimi Sürecine Olan Etkisinin İncelenmesi”, *Türk Deniz Ticareti Sempozyumu VII. Karadeniz Limanları, Fatsa/Ordu (29 Nisan-1 Mayıs)*, 2015, ss. 421-441.

Ünal, Mehmet Ali, “XVI.-XVIII. Yüzyıllarda Sinop Tersanesi”, *XIV. Türk Tarih Kongresi (9-13 Eylül)*, C. 2, Kısım 2, Ankara 2002, ss. 911-958.

_____, “17. Yüzyılda Karadeniz’de Kazak Saldırıları ve Karadeniz Ticareti”, *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik*, (ED. Osman Köse), C. II, Samsun 2013, ss. 853-856.

_____, “Sinop İskele Mukataasına Ait Bir Temessukat Defteri-XVII. Yüzyıl Başları-“, *On Dokuz Mayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi*, S. 4, Aralık 1989, Samsun, ss. 91-130.

Yakupoğlu, Cevdet, “Kastamonu’nun Doğal Zenginliklerinden Küre Madenlerinin Tarihi Arka Planı”, *Kastamonu’nun Doğal Zenginlikleri Sempozyumu (16-17 Ekim)*, Kastamonu 2012, ss. 37-45.

Yağcı, Zübeyde Güneş, “XVIII. Yüzyılda Osmanlı Devleti’nin Doğu Karadeniz Politikası”, *Türkler*, C. 12, (Ed. Hasan Celal Güzel-Kemal Çiçek-Salim Koca), Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002, ss. 905-924.

_____, “H. 1015/1016 (M. 1606-1607 Tarihli İstanbul Gümrük Defteri”, *History Studies*, C. 5, S. 2, 2013, ss. 507-536.

Yaşayanlar, İsmail, “Tanzimat Döneminde Sinop Limanını Hinterlanda Bağlayan Modern Yol Ağının Tesisi”, *Ordu Üniversitesi Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi*, S. 12, Temmuz 2015, ss. 196-212.

Yalçinkaya, Mehmet Alaaddin, “Fransız Diplomat Boislecomte’un Osmanlı Deniz Gücüne Dair Tespitleri (1833)”, *VIII. Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu, Marmara Üniversitesi İktisat Fakültesi İktisat Bölümü İktisat Tarihi Anabilim Dalı ve TİTAP (Türkiye İktisat Tarihi Araştırmaları Platformu) 27-28 Mayıs, İstanbul 2016*, ss. 282-302.

Yardımcı, Kevser Gürcan, “Osmanlı Dönemi Dokuma Sanatı Ürünlerinden Örnekler”, *International Journal of Cultural and Social Studies*, C. 2, Özel Sayı 1, Ağustos 2016, ss. 219-241.

Yazıcı, Nurcan, “Osmanlı Devleti’nde Tersane-i Âmire Mimarlığı ve Mimarları”, *Türkler ve Deniz*, (Ed. Özlem Kumrular), Kitap Yayınevi, İstanbul 2007, ss. 381-402.

Yetkin, Aydın, “Osmanlı Devleti’nde Hukuk Devleti’nin Gelişim Süreci”, *Uluslararası Sosyal Araştırmaları Dergisi*, C. 6, S. 24, Kış 2013, ss. 379-413.

Yıldırım, İsmail, “19. Yüzyıl Osmanlı Ekonomisi Üzerine Bir Değerlendirme (1838-1918)”, *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C. 11, S. 12, Elâzığ 2001, ss. 313-327.

Yılmaz, Özgür, “Buharlı Gemi Çağında Karadeniz’de Avrupa Denizciliği”, *Uluslararası 2.Turgutreis Türk Denizcilik Tarihi Sempozyumu 1-4 Kasım 2013, Bodrum 2013*, ss. 46-65.

_____, “Türk Deniz Ticaret Tarihinin Kaynağı Olarak Konsolos Raporları”, *Marmara Üniversitesi İktisat Fakültesi İktisat Bölümü İktisat Tarihi Anabilim Dalı ve TİTAP (Türkiye İktisat Tarihi Araştırmaları Platformu) İstanbul 27-28 Mayıs 2016*, İstanbul 2016, ss. 311-330.

_____, “Güney Karadeniz’de Yeni Fransız Politikası: Pascal Fourcade ve Sinop Konsolosluğu (1803-1809)”, *Cahiers Balkaniques*, S. 42, 2014, s. 1-41.

_____, “1806-1812 Osmanlı-Rus Savaşı’nda Rusların Trabzon ve Akçaabat Saldırılarına Dair Bazı Yeni Bilgiler”, *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, Bahar 2019, S. 26, ss. 461-490.

Yücel, Yaşar, *XIII-XV. Yüzyıllar Kuzey-Batı Anadolu Tarihi Çoban-Oğulları, Candar-Oğulları Beylikleri*, TTK Yayınları, Ankara 1980.

Zonaras, *Ioannis Zonarae Epitomae Historiarum Libri XIII-XVIII*, (Ed. T. Büttner-Wobst), Bonn 1897.

4. TEZLER

Aydın, Yusuf Alperen, *Osmanlı Denizciliği (1700-1770)*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı (Doktora Tezi), İstanbul 2007.

Düzcü, Levent, *Yelkenliden Buharlıya Geçişte Osmanlı Denizciliği (1825-1855)*, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Yakınçağ Tarihi Bilim Dalı (Basılmamış Doktora Tezi), Ankara 2012.

Güler, İbrahim, *18. Yüzyılın ilk yarısında Sinop (İdari Taksimat ve Ekonomik Tarihi)*, (Yayınlanmış Doktora Tezi), Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Yakınçağ Tarihi Anabilim Dalı, İstanbul 1993.

Özdemir Koçak, *Eskiçağ Tarihinde Sinope (Başlangıçtan MÖ 395 Yılına Kadar)*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Eskiçağ Tarihi Anabilim Dalı (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 1993.

Kol, Duygu, *XVIII. Yüzyılda Sinop Limanı*, Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Ana Bilim Dalı, (Yüksek Lisans Tezi), Kahramanmaraş 2017.

Özcan, Besim, *Rus Donanmasının Sinop Baskını (30 Kasım 1853)*, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı (Basılmamış Doktora Tezi), Erzurum 1990.

Sakal, Fahri, *89 No 'lu 1737-1739 (1149-1152 H.) Tarihli Sinop Şer'iyiye Sicili*, On dokuz Mayıs Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Samsun 1990.

Soyer, Ali, *Osmanlı-Rus İlişkilerinde Çeşme ve Sinop Baskınları*, Yeditepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 2007.

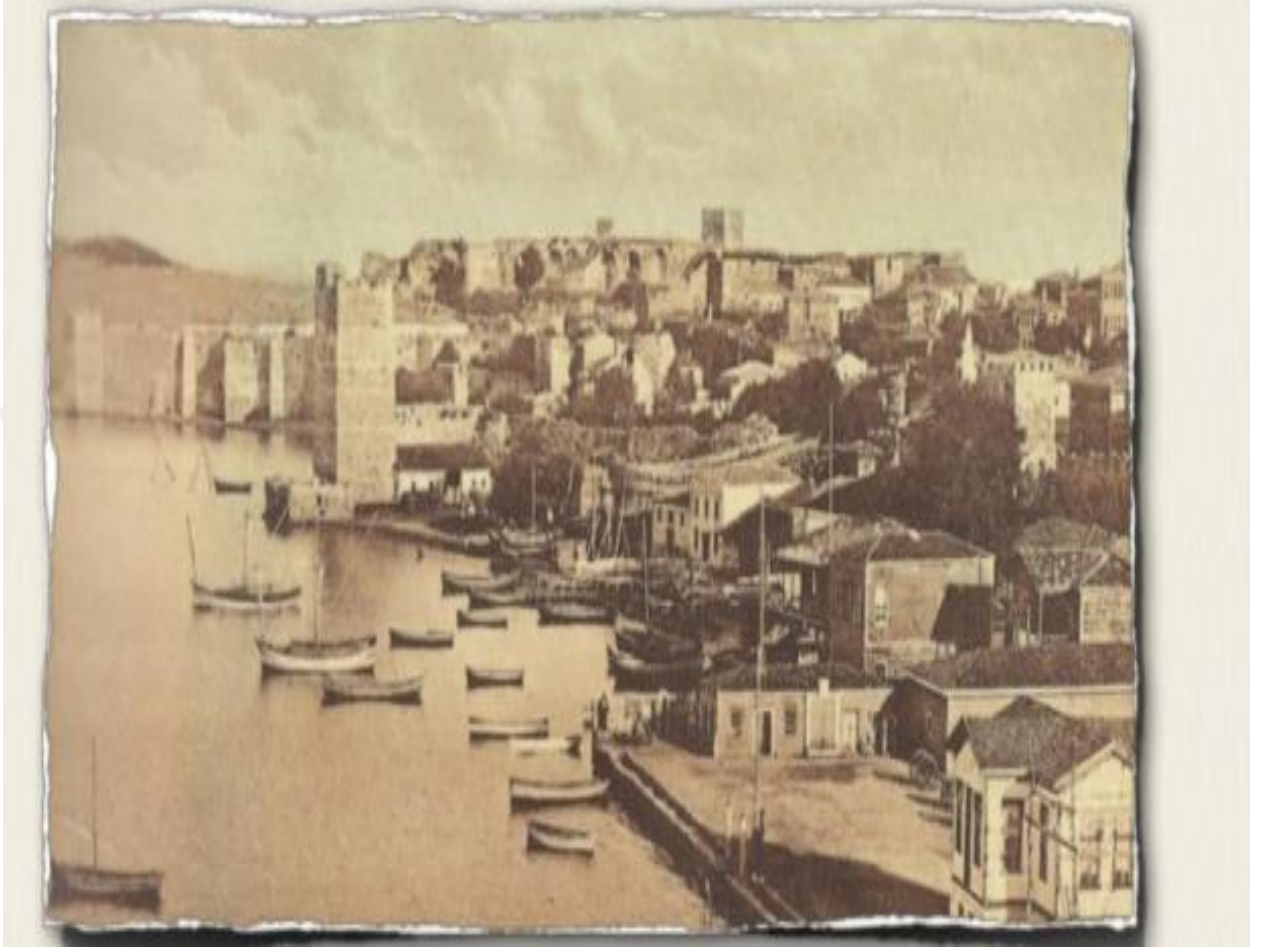
Uygun, Süleyman, *Mesajeri Maritim Kumpanyası ve Osmanlı Devleti'nde Fransız Sömürgeciliği (1851-1914)*, Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Basılmamış Doktora Tezi), Sakarya 2013.

Yaşayanlar, İsmail, *Sinop, Samsun ve Trabzon'da Kolera Salgınları, Karantina Teşkilatı ve Kamu Sağlığı Hizmetleri (1876-1914)*, Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Yakınçağ Tarihi Bilim Dalı, (Basılmamış Doktora Tezi), Bursa 2015.

EKLER

EK.1: XVIII. Yüzyılın İlk Yarısında Sinop'un Karadeniz'den Görünüşü

Kaynak: Joseph Pitton de Tournefort, *Relation D'un Voyage Du Levant*, Fait Par Ordre Du Roy, Tome Troisieme, A Lyon M. DCCXVII (1717), s. 45.

Ek.2: Sinop Tersanesi ve Cezaevi

Kaynak: İsmail Deniz, *Amazon Sinop (Bir Sinop Monografisi)*, Çatı Kitapları, İstanbul 2012, s. 59.

Ek.3: Sinop Limanı

Kaynak: <https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/201192>

(Erişim Tarihi: 30.07.20)

Ek.4: Sinop Tersane Çarşısı

Kaynak: Özhan Öztürk, *Pontus: Antik Çağ'dan Günümüze Karadeniz'in Etnik ve Siyasi Tarihi*, Nika Yayınları, Ankara 2016.

Ek.5: Gerze Limanı

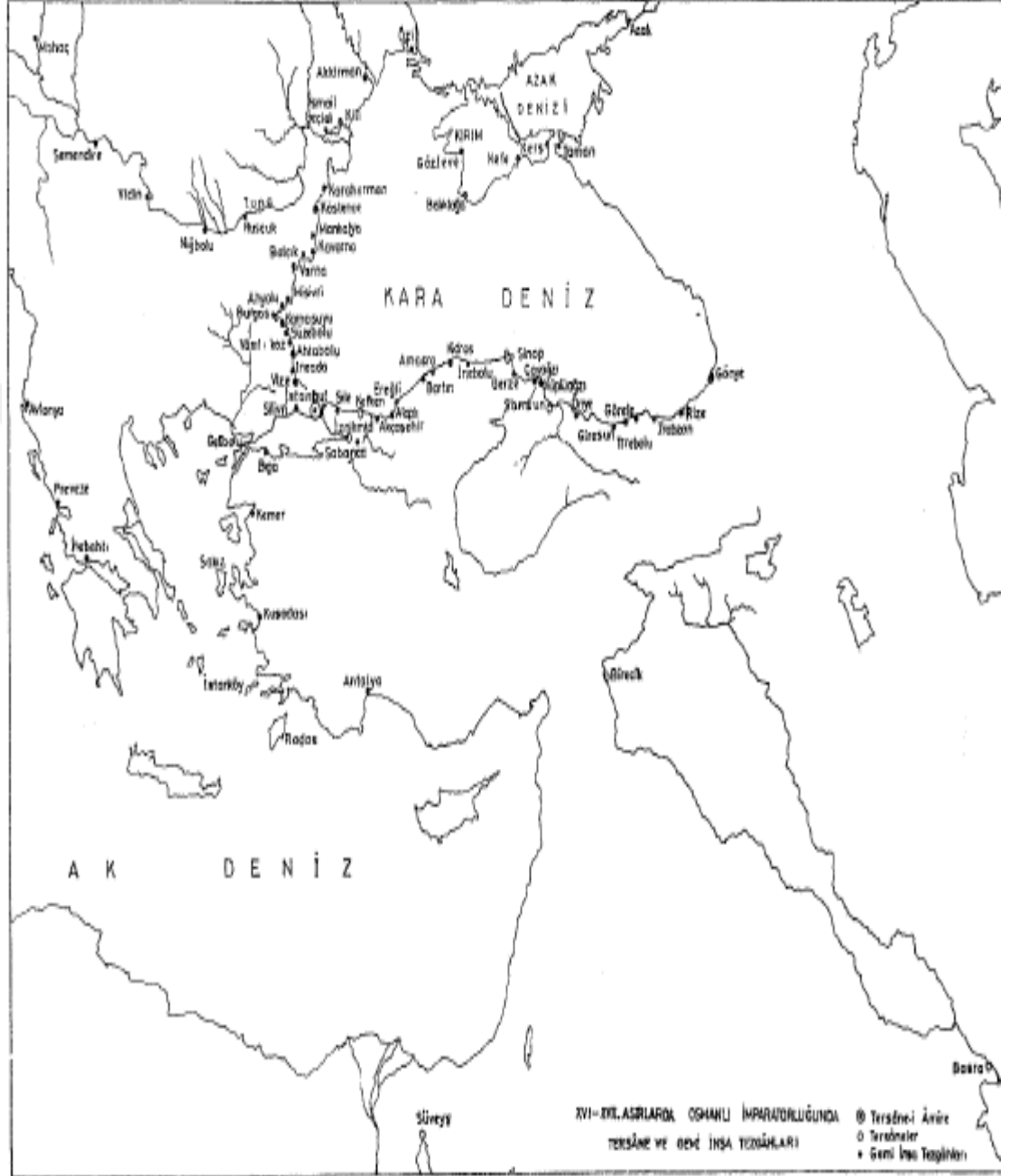
Kaynak: Özhan Öztürk, *Pontus: Antik Çağ'dan Günümüze Karadeniz'in Etnik ve Siyasi Tarihi*, Nika Yayınları, Ankara 2016.

Ek.6: Sinop Kazası Haritası



Kaynak: Mehmed Said, *Türkiye'nin Sıhhi ve İçtimai Coğrafyası Sinop Vilayeti*, Ankara 1922, s. 24.

Ek.7: XVI. ve XVII. Yüzyıllarda Osmanlı Devleti'nde Tersane ve Gemi İnşa Tezgâhları



Kaynak: Bostan, *Osmanlı Bahriye...*, s.29.

Ek.8: Osmanlı Donanmasına Ait Muhtelif Bayrak, Fors ve Flandralar



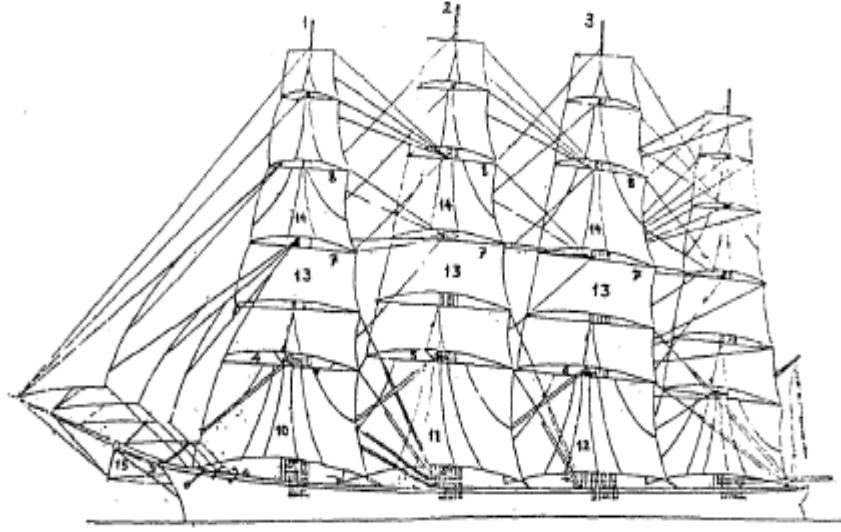
Kaynak: Soyer, *Osmanlı-Rus...*, s. 309.

Ek.9: Osmanlı Donanma Amblemi



Kaynak: Soyer, *Osmanlı-Rus...*, s. 312.

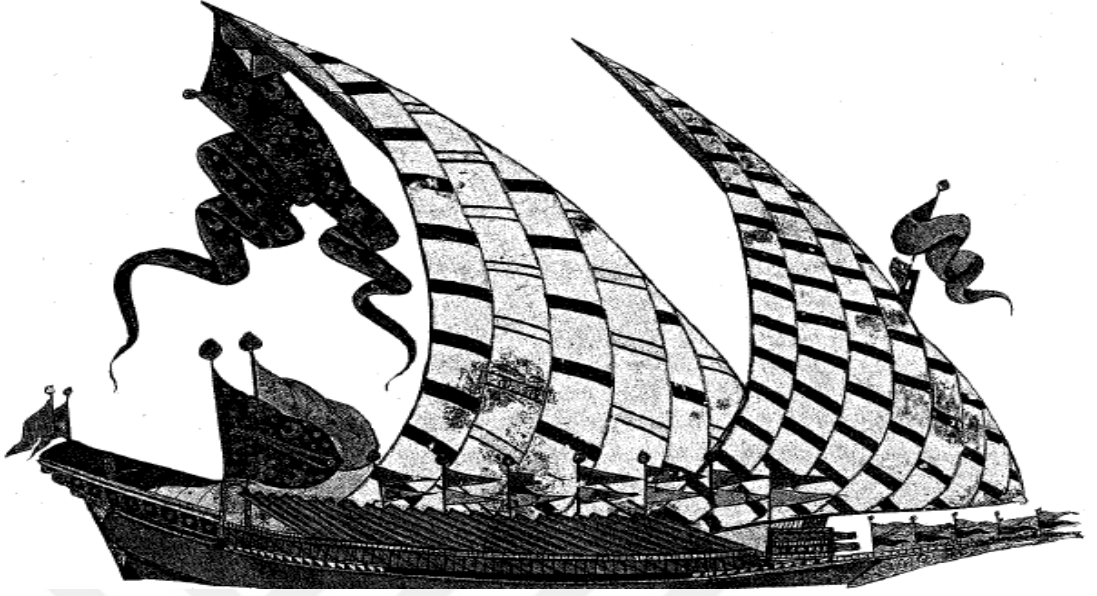
Ek.10: Yelkenli Bir Gemideki Direk, Seren ve Yelkenler



- | | |
|--------------------|----------------------|
| 1 Pruva direği | 9 Cıvadora sereni |
| 2 Grandi direği | 10 Tirinkete yelkeni |
| 3 Mancana direği | 11 Mayıstra yelkeni |
| 4 Tirinkete sereni | 12 Mancana yelkeni |
| 5 Mayıstra sereni | 13 Gabya yelkeni |
| 6 Mancana sereni | 14 Babafingo yelkeni |
| 7 Gabya sereni | 15 Cıvadora yelkeni |
| 8 Babafingo sereni | |

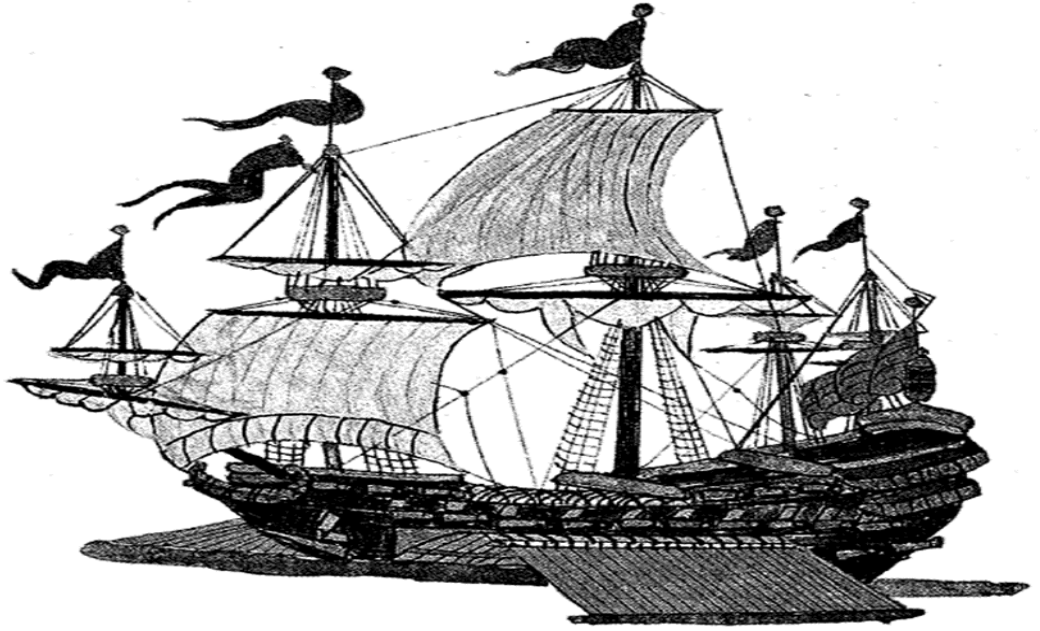
Kaynak: Bostan, *Osmanlı Bahriye...*, s. 164.

Ek.11: Osmanlı Kadırgası



Kaynak: İdris Bostan, *Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri*, Bilge Yayın Habercilik, İstanbul 2014, s. 180.

Ek.12: Göke Tarzı Savaş Gemisi



Kaynak: Bostan, *Osmanlı Denizciliği...*, s. 115.

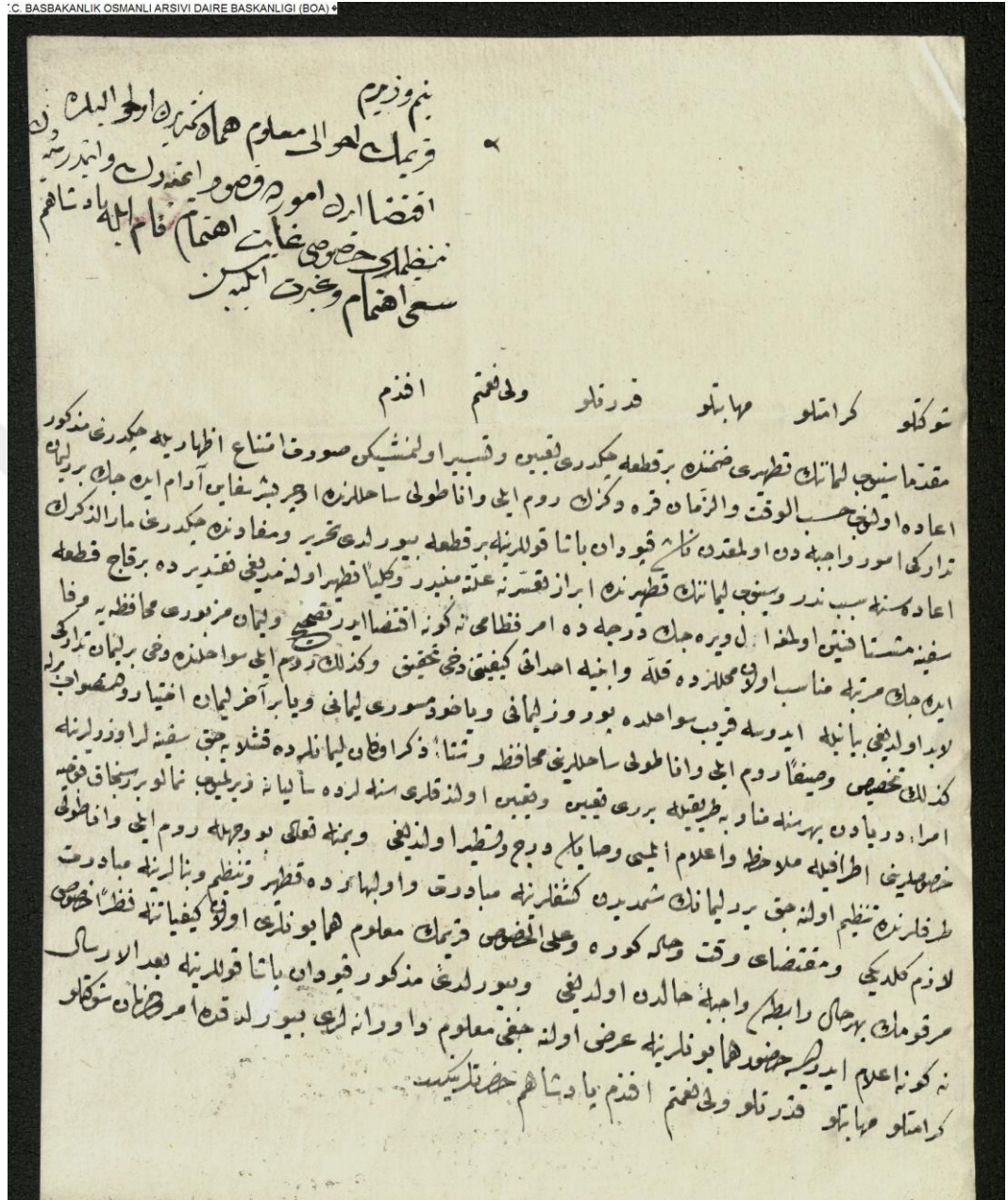
Ek.13: Çift Kürekli Kadirga

(İki direkli olup 24 çifte küreklidir. Her bir küreği üç kişi tarafından çekilmektedir.

Toplam 144 kürekçisi bulunmaktadır. Uzunluk: 39,64 m; Genişlik: 5,72 m)

Kaynak: İstanbul Deniz Müzesi Komutanlığı.

Ek.16: Sinop Limanı'nın Temizlenme Faaliyetlerinin Başlatılmasına Dair Hatt-ı
Hümayûn

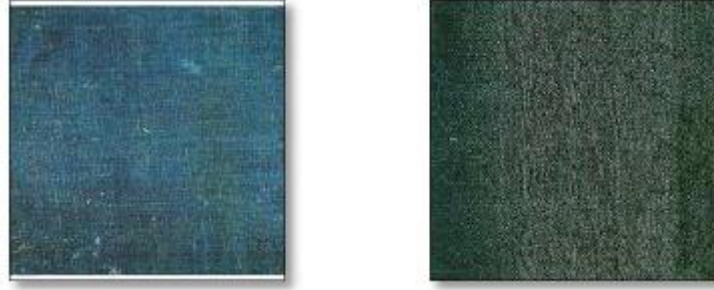


Ek.17: Pamuklu Dokumaların Kullanım Alanları



Kaynak: Yardımcı, “Osmanlı Dönemi...”, s. 223.

Ek.18: Bogasi ve Kirpas Dokuma Kumaş Örneği



(Sol: Bogasi dokuma kumaşı; Sağ: Kirpas dokuma kumaşı)

Kaynak: Yardımcı, “Osmanlı Dönemi...”, s. 226.

Ek.19: XVI. Yüzyılda Osmanlı Kumaş Desenleri

Kaynak: Yardımcı, “Osmanlı Dönemi...”, s. 237.