



XVIII. YÜZYILDA ÖNEMLİ BİR ASKERİ DENİZ ÜSSÜ (SİNOP LİMANI)

Faruk SÖYLEMEZ*

Duygu KOL**

ÖZ

Limanların askeri amaçlı kullanımları zaman içinde deniz üssü tabirini ortaya çıkarmıştır. Nitekim askeri deniz üsleri genel anlamda gemilerin imal, bakım, onarım ve barınma ihtiyacını karşılayan, uzak bölgelere etkili harekât yapılımasını sağlayan ve donanmanın gerek asker gerekse lojistik ihtiyaçlarına cevap verebilen yerler olarak değerlendirilebilir. Bu noktada Sinop limanı, coğrafi ve stratejik olarak son derece elverişli özelliklere sahip olması itibarıyla Karadeniz'in en iyi deniz üsleri arasında yer almaktadır. Osmanlı Devleti zamanında Sinop'un askeri bir deniz üssü olarak en faal kullanıldığı dönem şüphesiz XVIII. yüzyıldır. Zira bu dönemde Osmanlı Devleti'ni sınırlarının ötesinde en çok uğraştıran sorunların başında Rusya ile girişilen mücadeleler gelmektedir. Sinop'un başta Kırım olmak üzere ülkenin kuzeyine yakınlığı sebebiyle Anadolu'dan gelen asker, mühimmat ve zahire naklinin Sinop'tan deniz yolu ile yapılması ve Osmanlı donanmasının her türlü ihtiyacını karşılayacak kapasitede olması burayı Osmanlı-Rus savaşlarında ön plana çıkarmıştır. Neticede Sinop, XVIII. yüzyılda gerek stratejik konumu ve bünyesinde barındırdığı doğal korunaklı limanları gerekse tersanesi ile Osmanlı Devleti için önemli bir askeri deniz üssü konumunda olmuştur denilebilir.

Anahtar Kelimeler: Sinop limanı, deniz üssü, donanma, Osmanlı, Rusya.

AN IMPORTANT MILITARY NAVAL BASE IN THE XVIII CENTURY (THE PORT OF SINOP)

ABSTRACT

The use of ports for military purposes has led to the emergence of the term naval base over time. As a matter of fact, military naval bases can generally be considered as places that meet the manufacturing, maintenance, repair and housing needs of ships, ensure effective operations in remote areas and respond to the necessary needs of the navy. At this point, Sinop Port is among the best naval bases of the Black Sea due to its geographically very favorable features. During the Ottoman Empire, the most active period in which Sinop was used as a military naval base was undoubtedly the XVIII century. Because in this period, the struggles with Russia are one of the problems that make the Ottoman Empire struggle the most beyond its borders. Due to the proximity of Sinop to the north of the country, especially to Crimea, the fact that the transfer of soldiers, ammunition and rations from Anatolia was made by sea from Sinop and that it had the capacity to meet all kinds of needs of the Ottoman navy brought this place to the forefront in the Ottoman-Russian wars. As a result, Sinop became an important military naval base for the Ottoman Empire in the XVIII century with its geographical location, natural sheltered ports and shipyard.

Keywords: Sinop Port, naval base, navy, Ottoman, Russia.

Araştırma Makalesi

Makale Gönderim Tarihi: 13.05.2023; Yayına Kabul Tarihi: 23.06.2023

* Prof. Dr., Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, KAHRAMANMARAŞ; ORCID: 0000-0003-1814-0047, E-posta: fsoylemez@ksu.edu.tr

** Doktora Öğrencisi, Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Bölümü, KAHRAMANMARAŞ; ORCID: 0000-0003-1178-3592, E-posta: duyguysr@outlook.com

Giriş

XVIII. yüzyılda Osmanlı Devleti ile Rusya arasında bir dizi savaş meydana gelmiştir. Bu dönemde ülkenin kuzey bölgelerine yapılan yardımlarda Sinop limanının başta mesafe yakınlığı olmak üzere sahip olduğu birçok avantajı aktif olarak kullanılmasına neden olmuştur. Sinop ve Sinop limanı hakkında yapılmış çalışmalar mevcuttur¹. Yapılan araştırmalar Sinop limanının tarihin her döneminde Karadeniz'deki önemli üslerden biri olduğunu ve denizcilik faaliyetleri ile ön plana çıktığını göstermektedir. Özellikle Kâtip Çelebi'nin Cihannüma ve Evliyâ Çelebi'nin Seyahatnâme adlı eserlerinde Anadolu limanları ve denizleriyle ilgili değerli bilgiler bulunmaktadır ki bu eserlerde Sinop'un doğal limanları ve tersanesinin özelliklerine değinilmiş ve şehir, Karadeniz'deki önemli bölgelerden biri olarak değerlendirilmiştir. Osmanlı Devleti'nin erken dönem denizcilik faaliyetlerine de değinen Âşıkpaşazâde ve Mehmed Neşri'den elde edilen veriler ise Sinop limanının Osmanlı hâkimiyetine ilk girişinden itibaren askeri bir üs olarak kullanıldığı yönündedir.

Bununla birlikte Sinop limanının askeri üs olarak en faal kullanıldığı dönem XVIII. yüzyıl olarak karşımıza çıkmaktadır. Nitekim bu noktada yapılan araştırma ve incelemelerin değerlendirilmesi ile XVIII. yüzyılda Rusya ile yapılan savaşlarda Sinop limanının ön plana çıktığı görülmektedir. Çalışmada faydalanılan araştırma ve incelemelerin yanı sıra büyük oranda Başkanlık Osmanlı Arşivinde bulunan belgelerden istifade edilmiştir. Özellikle Sinop limanını Karadeniz'deki diğer limanlara nazaran ön plana çıkararak özelliklerinin belirlenmesi konusunda *Cevdet Bahriye* ve *Cevdet Askeriye* tasniflerden çokça yararlanılmıştır. Bunun yanı sıra limanının askeri üs olarak kullanılması ve Karadeniz'in kuzeyine yapılan yardımların belirlenmesi noktasında *Bâb-ı Defteri Başmuhasebe Peksimet Emîni Kalemî* defterleri ile *Ali Emîri* tasnifleri de çalışmada kullanılan diğer kaynakları ihtiva etmektedir.

Askeri Deniz Üslerinin Özellikleri ve Sinop Limanı

Deniz üsleri askeri amaçla kullanılan limanlardır ve temel vazifeleri deniz kuvvetlerini desteklemektir. Askeri deniz üssü olarak kullanılan yerlerin savaş gemilerinin barınmasını sağlayacak coğrafi ve stratejik özelliklere sahip olmasının yanı sıra deniz kuvvetlerinin yiyecek, içecek, onarım gibi ihtiyaçlarını karşılayabilecek kaynak ve tesislere de sahip olmaları gerekmektedir (Ok, 2019, s. 127-128; Özgen, 2019, s. 383-385). Bu bağlamda Sinop, iki taraflı limanı ve tersanecilik faaliyetleri ile ilk çağlardan itibaren önemli bir denizcilik geçmişine sahip olmuştur.

¹ Sinop'un önemine ilişkin çalışmalar için bk: İsmail Efe, *Sinop Tarihi (Türk Hâkimiyetine Girişinden Cumhuriyetin İlanına 1214-1923)*, Büyüyenay Yayınları, İstanbul 2018. Ayşe Çakmak, "Sinop Kıyı Kenti'nin Gelişimi", Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2009. Suna Doğaner, "Türkiye Turizm Coğrafyası Literatür İncelemesi", Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi, Cilt 17, Sayı 34, 2019, 441-476. Aydoğan Köksal, "Turizm Coğrafyası Bakımından Sinop", Coğrafya Araştırmaları Dergisi, Sayı: 5-6, A.Ü. Basımevi, Ankara 1972. Süreyya Eroğlu, Alev Direr Akhan, "Seyahatnamelerde Sinop", *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 2013 17 (1): 257-272, Limanın önemine istinaden; 1768-1774 Osmanlı-Rus savaşında faal olarak kullanılması ile ilgili bk. Faruk Söylemez, Duygu Kol, "1768-1774 Osmanlı-Rus Savaşı'nda Sinop Limanı'nın Önemi" *Uluslararası Geçmişten Günümüze Sinop'ta Türk-İslam Kültürü Sempozyumu*, C. 2, Sinop: 5-7 Ekim 2018, ss. 951-962.

XVIII. Yüzyılda Önemli Bir Askeri Deniz Üssü (Sinop Limanı)

Sinop'un, Karadeniz ve sahil kesiminin coğrafi durumu göz önüne alındığında sahip olduğu konumu ve korunaklı doğal limanları ile tarihin her döneminde olduğu gibi Osmanlılar döneminde de önemli bir üs olduğu görülmektedir. Nitekim 1461 yılında Fatih Sultan Mehmed'in Güney Karadeniz seferinde Osmanlı topraklarına katılan Sinop, bu seferde Osmanlı donanmasının üssü olarak kullanılmıştır². Sinop limanının askeri üs olarak kullanımı sonraki dönemlerde de devam etmiş ve XVIII. yüzyıla gelindiğinde önemi daha da artmıştır. Bu dönemde limanın önemini arttıran etmenlerin başında Rusya ile girişilen mücadeleler gelmektedir. Osmanlı Devleti, Rusya'ya karşı yapılan gerek taarruz gerekse savunma savaşlarında Karadeniz kıyısında bulunan Trabzon, Bartın, Ereğli, Amasra, Samsun ve Sinop limanlarını faal olarak kullanmıştır. Bu liman şehirleri arasında Sinop, hem korunaklı doğal limanları hem de Karadeniz'in kuzeyine ve Kırım'a yakınlığından dolayı Osmanlı donanması için önemli bir askeri üs bölgesi olmuştur. Zira Sinop limanını Karadeniz'deki diğer liman şehirlerine nazaran ön plana çıkaran özelliklerinin başında mesafe bakımından Karadeniz'in kuzeyine yakınlığı gelmektedir. Dolayısıyla XVIII. yüzyılda asker, erzak ve mühimmat nakli gibi lojistik destek açısından faal olarak kullanılmıştır. Donanmanın barınmasına ve teçhizatına uygun mevkii olmasının yanı sıra limandan donanmanın kışlak merkezi olarak da istifade edilmiştir.

Sinop limanının Osmanlı Devleti için önemli bir deniz üssü olmasına bir başka etmen ise limanın hemen yanında bulunan Sinop Tersanesi'dir³. Tersane, Osmanlı donanmasının gelişimi için büyük fayda sağlamıştır. Özellikle şehrin etrafında bulunan ormanlık alanların fazlalığı Osmanlı donanmasına kalyon yapımı için zengin bir kaynak oluşturmaktadır (Bostan, 2009, s. 314). XVIII. yüzyılda Sinop Tersanesi'nde Osmanlı donanması için birçok gemi inşa edilmiş ve bu dönemde tersane kapasite bakımından Osmanlı Devleti'nin üçüncü büyük tersanesi konumuna gelmiştir. Burada inşa edilen gemiler Osmanlı denizciliğine ve donanmanın güçlenmesine de katkı sağlamıştır (Turan, 1988, s. 148; Bostan, 2003, s. 18). XVIII. yüzyılda İstanbul dışında en fazla sayıda kalyon Sinop'ta inşa edilmiştir. Öyle ki Sinop'ta 1704 yılında 29 ve 30 metrelik iki kalyon ile 1706'dan 1735 yılına kadar uzunlukları 38 ila 43 metre arasında değişen 19 adet kalyon yapılmıştır⁴. Sinop dışında en çok kalyon yapılan diğer bölgeler Rodos ve Midilli'dir. Sinop Tersanesi'nde donanma için yapılan gemiler genellikle Sinop kaza merkezi

² Âşıkpaşazâde, Sultan Mehmed'in Trabzon kuşatması için Sinop'taki gemilerin gelmesini beklediğini yazmaktadır. Geniş bilgi için bk. Âşıkpaşazâde, 2007, s. 200-207; Mehmed Neşri, 2013, s. 741-747.

³ Sinop gibi yarım ada şeklindeki şehirler kıyıda yer alan diğer limanlara göre kullanım açısından daha esnek olduğundan, rüzgâr hangi yönden eserse adanın diğer tarafına geçmek suretiyle çifte kullanım imkânına sahiptirler. Bu durum denizlerin ve rüzgârın geldiği yöne göre gemilerin daha sakın olan limana yerleştirilmesi gibi bir avantaj sağlamaktadır. Zira Sinop'ta doğal limanı oluşturan iki limandan birisi tersane haline getirilmiştir. (Kâtip Çelebi, 2008, s. 147-148).

⁴ Sinop Tersanesi limanın yanında ve Sinop kalesinin altında bulunuyordu. Surlarla çevrili olan tersane emniyetli ve mahfuz olması itibarıyla gemi yapımı için oldukça uygun bir mahaldi. Geniş bilgi için bk. Bostan, 2003, s.18. Sinop Tersanesi'nde öncelikli olarak devlete ait resmi gemiler inşa edilmiştir. Ancak bunlardan başka özel ve sivil gemilerde inşa edilmiştir. Evliyâ Çelebi Sinop kale kapılarını sayarken bunlardan birinin Tersane kapısı olduğunu belirtmektedir. Buna ilaveten Sinop halkının çoğunun tüccar, marangoz ve gemici olduğundan ve iyi gemi yaptıklarından da bahsetmektedir. (Evliyâ Çelebi, 2013, s. 445-447). Tersane ilk zamanlarda Selçukluların yaptığı iç kalede yer alırken XVII. yüzyıla doğru gemilerin boylarının büyümesiyle günümüzdeki Buz Fabrikasının olduğu yere taşınmıştır. (Tarakçı, 2014, s. 12).

olan Sinop şehrindeki Merkez Tersanesi'nde ve onun yakınında bulunan Çayağzı denilen yerde inşa edilmiştir. Yapılan gemilerin çoğunluğu *kalyon* genel adı ile tanımlanmaktadır. Sinop Merkez Tersanesi ile Çayağzı'ndan başka, XVIII. yüzyıl başlarında Gerze ve İstefan limanlarında da gemiler inşa edilmiştir. Ayrıca Kübliagzı, Köbriağzı ve Çobanlar iskelesi denilen mevkiye de gemiler inşa edildiği bilinmektedir. Ancak Kübliagzı, Köbriağzı ve Çobanlar iskelesinde daha çok özel gemiler inşa edilmiştir (Güler, 2003, s. 32).

Sinop Limanının Konumu ve Önemi

Sinop, Karadeniz'e uzanmış bir yarımada üzerine kuruludur. Batı Karadeniz'deki Küre Dağları Yöresinde yer almaktadır ve Küre Dağları kuzeye doğru gidildikçe platoya dönüştüğünden dolayı bu durum Sinop'a bir sahil şehri olma özelliği kazandırmıştır. Coğrafi konum olarak Sinop'un kuzeyinde Karadeniz, batısında Kastamonu, güneyinde Çorum ve doğusunda Samsun bulunmaktadır. Anadolu'nun en kuzey kıyısında yer alan ve önemli liman şehirlerinden biri olan Sinop, doğal yapısı ve coğrafi konumuyla antik çağlardan beri önemini korumuştur (Atalay vd. 2006, s. 9-10).

Sinop'un kuzey ucunda bulunan İnce Burun Anadolu'nun en kuzey noktasıdır. İnce Burun'un doğusunda yarımadaı parçalayan bir koy bulunur ki burası Akliman'dır. Sinop'un doğu ucunda ise Boztepe yarımadası vardır. Boztepe yarımadasını Sinop yarımadasına bağlayan dar kıstağın sağında ve solunda yer alan koylar, Sinop'a Karadeniz bölgesindeki tek doğal liman olma özelliği kazandırır. Boztepe yarımadasının sağında ve solunda yani güneydoğu ve kuzeybatısında yer alan bu iki doğal liman iç liman ve dış liman olarak isimlendirilmişlerdir. Yarımadanın güneydoğusunda bulunan limana Büyük Liman (iç liman), kuzeybatısında bulunan limana ise Akliman (dış liman) adı verilmiştir (Darkot, 1967, 683; Başoğlu, 1978, s. 3; Öz, 2009, s. 252). Boztepe yarımadası iç limanın bütün rüzgârlardan korunmasını sağlar. Kuzeybatı bölgesinde bulunan dış liman ise fırtınalara açıktır ve iç liman kadar itibar görmez. Dış liman her ne kadar iç liman kadar rağbet görmese de Sinop, çifte limana sahip olma özelliği ile Karadeniz'deki diğer sahil şehirlerinden ayrılır (Güler, 2003, s. 31).

Sinop'un Karadeniz kıyılarında gerek ticaret gerekse askeri üs olarak uygun şartları taşıyan söz konusu geniş ve doğal limanları şehrin stratejik önemini arttıran özelliklerinin başında gelmektedir. Nitekim Anadolu'nun kıyı coğrafyası incelendiğinde kuzey ve güney kıyılarının genellikle düz olması nedeniyle Karadeniz ve Akdeniz'de sınırlı sayıda liman olduğu görülmektedir. Batı ve kuzeybatı kıyıları ise girintili-çıkıntılı olması nedeniyle Marmara ve Ege Denizi'nde çok sayıda liman bulunmaktadır. Karadeniz boyunca çok küçük birkaç ada dışında hiç adanın olmaması, gemiler için sığınma imkânını ortadan kaldırmış ve bölgedeki limanların önemini arttırmıştır. Billhassa kıyıların girintili-çıkıntılı olmaması nedeniyle korunaklı liman sayısının çok az olması doğal limanların önemini arttırmıştır (Özdemir, 2005, s. 38-39). Bu noktada Sinop'ta bulunan doğal limanların girintili-çıkıntılı kıyılarda oluşan burunlar tarafından korunaklı, derin ve demirlemeye müsait yapıda olması Sinop limanına özgü bir durum olarak karşımıza çıkmaktadır. Zira Karadeniz kıyılarının hiçbir yerinde Sinop'taki kadar koy ve körfezlerle korunmuş limanlara rastlanmamaktadır (Akkaya, 1975, s. 8-9). Söz konusu bu hususlar Sinop limanının stratejik öneminin daha net ifadesi noktasında önem arz etmektedir.

XVIII. Yüzyılda Önemli Bir Askeri Deniz Üssü (Sinop Limanı)

Sinop, sahip olduğu limanların yanı sıra tarih boyunca Anadolu'daki yol güzergâhlarının da Karadeniz'deki önemli noktalarından birisi olmuştur. Doğu-batı, kuzey-güney yönünde uzayan ticaret yollarında daima uğrak bir merkez olmuştur. Anadolu'da oluşan yol ağları doğrudan ya da tali yollar ile Sinop limanına bağlanmıştır⁵. Nitekim Osmanlılar döneminde Bursa merkezli oluşturulan Kervan yolu Kastamonu üzerinden Sinop'a ulaşmakta ve bu yol aynı zamanda ordu yolu olarak da kullanılmaktaydı. Ayrıca Taşköprü'den ayrılan ikinci bir yol Elek Dağı üzerinden Boyabat'a oradan da Sinop yoluna bağlanıyordu (Başoğlu, 1978, s. 144). Kervan Yolu'nun güney kolunu oluşturan bu hatta alternatif olarak sonraki dönemlerde Üsküdar başlangıçlı Bolu-Amasya ve Tokat üzerinden Erzurum'a giden ikinci bir güzergâh daha oluşturulmuştu. Haberleşmeyi seri bir şekilde gerçekleştirmek için tesis edilmiş olan menzil sistemi içerisinde yer alan ve Üsküdar'dan başlayan Anadolu yol sistemi, üç kol halinde sağdan Kahire'ye, ortadan Bağdat'a, soldan Tebriz'e uzanmaktaydı. Sol kolun Kastamonu-Taşköprü tali yolu Boyabat üzerinden Sinop'a ulaşıyordu. Boyabat'ta ikiye ayrılan bu yolun diğer kolu Vezirköprü-Havza-Ladik ve Kavak üzerinden Samsun'a ulaşıyordu. Böylece sol kol ile Sinop hem Kastamonu vasıtasıyla İstanbul'a hem de Amasya vasıtasıyla Doğu Karadeniz kıyılarına bağlanıyordu. XVII. yüzyıldan itibaren kuzey güzergâhı daha işler hale gelmiş, güney kolu ise atıl hale gelmiştir (Halaçoğlu, 2002, s. 69-78).

Sinop Limanının XVIII. Yüzyıl'da Rusya'ya Karşı Askeri Üs Olarak Kullanımı

XVIII. yüzyıl Osmanlı Devleti için gerek ülke içinde gerekse dış ilişkilerde birçok sorunla mücadele etmek durumunda kaldığı bir dönem olmuştur. Bu dönemde Osmanlı Devleti'ni sınırlarının ötesinde en çok uğraştıran sorunların başında şüphesiz Rusya'nın sıcak denizlere inme arzularının neticesi olarak Osmanlı Devleti'nin kuzeyinde yaptıkları faaliyetler gelmektedir. Rusya, XVIII. yüzyıl başlarında yayılcı hedefleri doğrultusunda öncelikle Baltık Denizi kıyılarına yerleşmeyi başarmış sonrasında ise Karadeniz'e yönelmiştir (Kurat, 1970, s. 21-22; Kurat, 1987, s. 53). Karadeniz'in kuzeyini ele geçirerek Kafkaslara, Boğazlara ve Balkanlara kısacası, Osmanlı sınırlarını zorlayarak güney siyasetini⁶ uygulamaya çalışan Rusya'ya karşılık Osmanlı Devleti toprak bütünlüğünü korumaya ve ülke çıkarları gereği Rusya'nın güneye inmesine mani olmaya çalışmıştır. Bu bağlamda XVIII. yüzyıl boyunca Osmanlı Devleti ile Rusya arasında birçok savaş meydana gelmiştir.

Savaşlarda cephelere lojistik destek sağlamak her zaman için önemli bir konuyu teşkil etmektedir. Nitekim XVIII. yüzyılda Osmanlı Devleti için Karadeniz'de bulunan limanların önemi daha da artmış ve yapılan savaşlarda buradaki limanlardan faal olarak istifade edilmiştir.

⁵ Sinop limanı Pers İmparatorluğu döneminde aktif olarak kullanılan Kral Yolu'nun Anadolu'da Efes ve Antakya'dan sonra uğradığı üçüncü önemli liman konumunda bulunuyordu. (Tuncer, 2007, s. 24; Başoğlu, 1978, s.145-146). Anadolu Selçukluları döneminde ise yine önemli ticaret yollarından biri olan İpek Yolu'nun kuzey kolu Kars üzerinden Anadolu'ya giriyor ve Erzurum-Erzincan-Tokat-Amasya güzergâhıyla Sinop'a bağlanıyordu. (Kılıcı vd. 2013, s.11-13).

⁶ Rusya XVIII. yüzyıl dış politikasında Baltık Denizi'ne ulaşmayı ve Karadeniz'in kuzeyini ele geçirerek sıcak denizlere inmeyi hedeflemiştir. Karadeniz'e ulaşmaya çalışmasındaki en büyük neden ise dış politikasında uyguladığı idealist yayılış olmuştur. Rusya'yı bu gayeye zorlayan sebep ise coğrafi imkânsızlıkların dışında, Baltık Denizi'nin bir İsveç gölü, Karadeniz'in ise bir Türk gölü haline gelmesi ve kendisinin kuzey soğuk kara parçasına hapis olunmasıdır. Geniş bilgi için bk. Kurat, 1970, s. 15-22; İnalçık, 1988, s. 362-363; İnalçık vd. 2003, s. 445; Çaşın, 2006, s. 20-21.

Bu noktada Sinop limanı, sahip olduğu gerek coğrafi konumu gerekse stratejik öneminden dolayı Osmanlı Devleti'nin Karadeniz'de faal olarak kullandığı önemli bir askeri üs olarak görülmektedir (Söylemez vd. 2018, s. 951).

Askeri deniz üslerinin temel özellikleri arasında başta her türlü geminin barınmasını sağlayacak coğrafi özelliklere sahip olması gelmektedir. Bunun yanı sıra deniz üslerinin boyutları, gemilerin toplu halde konuşlanmasını sağlayacak büyüklükte de olmalıdır (Ok, 2019, s. 127-128; Özgen, 2019, s. 383-385). Zira büyük bir donanmanın barınmasına elverişli kapasitedeki bir deniz üssü, savaşlarda aynı oranda büyük gemilerin kullanımını açısından rahatlık sağlamaktadır. Bu bağlamda Sinop'un coğrafi olarak bulunduğu yarımadanın her iki tarafındaki kıyıların liman olarak kullanımı büyük bir donanmanın barınmasına elverişli bir yapıda bulunmasına imkân tanımıştır⁷. Sinop'un bulunduğu coğrafi konumunun söz konusu bu avantajlarının yanı sıra stratejik olarak her hangi bir saldırı karşısında ilk hedef durumunda olması da kuşkusuz bir dezavantaj oluşturmuştur. Dolayısıyla XVIII. yüzyılda gerçekleşen savaşlarda Sinop, faal olarak kullanılan askeri üs olmasının yanı sıra korunması ve tahkimi gerekli bir bölge olarak karşımıza çıkmaktadır. Sinop'un bu durumu yüzyılın sonlarında Kaptan Paşa'nın merkeze yazdığı bir arzda açık şekilde ifade edilmiştir. Kaptan Paşa'nın yazdığı arzda; "*Karadeniz sahillerinde donanmanın barınması için Sinop'tan başka uygun şartları taşıyan bir mahallin bulunmadığı, ancak yapılan incelemelerde Sinop Kalesi ve tabyasının tahkimi konusunda eksikliklerin bulunduğu ve bunların bir an önce giderilmesi*" konusundaki görüşlerini bildirdiği görülmektedir⁸. Kaptan Paşa'nın arzında da açık şekilde belirtildiği üzere ilgili yüzyılda Sinop, Osmanlı donanmasının barınması için Karadeniz'de en uygun yer olarak görülmektedir. Bundan başka şehrin tahkimi konusunda ise 17 Ekim 1767'de Ur kalesinde bulunan yeniçeri ortalarından doksanıncı cemaatinin ortası (BOA. C. AS. 912/39358)⁹ ile 8 Mart 1769'da ise aynı şekilde bu defa Anadolu kalesi yeniçeri birliklerinden elli beşinci cemaatinin askerleri Sinop kalesinin muhafazası için görevlendirilmişlerdir¹⁰.

Sinop limanının Osmanlı donanmasının barınmasına elverişli yapısı aynı zamanda donanmanın kışlak merkezi olarak kullanılmasını da beraberinde getirmiştir. Özellikle Rusya ile savaş dönemlerinde Kuzey'e sevk edilen gemiler ile İnce Donanma Başbuğu Hasan Paşa komutasında 24 kıta İnce Donanma-yı Hümayun gemisinin Sinop limanında kışladıkları görülmektedir (BOA. AE. SMST. III. 323/26055). Limanda kışlayan söz konusu gemilerden 4

⁷ Kâtip Çelebi, Sinop'un dört kapısının olduğunu, bir kapısının limana açıldığını ve burasının iskele olduğunu, limanda 1000 kadar geminin demirleyebileceğini yazmıştır. (Kâtip Çelebi, 2013, s. 947). Evliyâ Çelebi ise Sinop limanının gayet geniş, sekiz rüzgârdan emin, iyi demir tutan yapısıyla Karadeniz'deki en iyi liman olduğunu söylemiştir. (Evliyâ Çelebi, 2013, s. 91).

⁸ Sinop limanı ve tabyasının tahkimi konusunda Kaptan Paşa'nın merkezden isteği; Sinop muhassılı Kavizâde İbrahim Ağa maiyetinde İstanbul'dan 30 nefer topçu neferati, Canik muhassılından şimdilik 300 nefer asker ve Topthane-i Amire Ocağı'ndan 30 nefer topçu şeklindedir. (BOA. C. BH. 86/4150. BOA. C. BH. 90/4338).

⁹ Muhafazaya gönderilen bu askerlerin peksimet ve diğer ihtiyaçlarına ait toplam kırk bin akçe masrafları ise 1767/68 yılı Tekfurdağı (Tekirdağı) ve nef-i Kratova (Kratova merkezi) haslarından ödenmiştir. (BOA. AE. SMST. III. 116/8854).

¹⁰ Görevli olan askerler ilk olarak Gelibolu iskelesinden İzmit iskelesine geçirilmiş ve ihtiyaçları olan peksimet ve gemi ücretleri Gelibolu Gümrüğü malından ödenmiştir. (BOA. C. AS. 449/18729).

XVIII. Yüzyılda Önemli Bir Askeri Deniz Üssü (Sinop Limanı)

adet işkampavya¹¹ 1771 yılında Sohüm tarafına ve ümera-yı deryadan Hüsameddin Paşazade Hamdullah Bey'in bir adet çekirtme¹² gemisi ise 1771 yılında donanma ile Kırım'a sevk edilmiştir¹³.

XVIII. yüzyılda Sinop limanını Osmanlı Devleti için önemli bir askeri üs konumuna getiren özelliklerinin başında bulunduğu stratejik konumunun getirisi olarak ülkenin kuzey bölgelerine yakınlığı da önemli bir etmen olmuştur. Liman, Rusya ile yapılan mücadelelerde asker, mühimmat ve erzak nakli açısından kilit bir rol oynamıştır. Nitekim 1714 yılında Sinop'taki kalyon ağaları ve çavuşlarına yazılan bir hükümde; Donanma-yı Hümayun kalyonları için levent¹⁴ ihtiyacı belirtilmiş ve Sinop tarafından savaş yeteneği olan, karada ve denizde maharetli kişilerin belirlenmeleri istenmiştir (BOA. A.DVNSMHH.d. 120/1018). Asker ihtiyacının Sinop'un yanı sıra civar mahallerden de karşılandığı ve yine Sinop'un askerlerin toplanma merkezi olduğu görülmektedir. Örnek olarak; 1737 yılının bahar ayında yapılacak sefer için gerekli askerlerin Kastamonu'dan Sinop'a nakillerinin istenmesi gösterilebilir. Kastamonu mensuhat aklamından timar ve zaemete mutasarrıf olanlara yazılan söz konusu hükümde; Kastamonu'daki askerlerin tayin olunacak çeribaşılar vasıtasıyla bahar başlarında sefere çıkacak olan donanmaya katılmak üzere Sinop limanında hazır bulunmaları belirtilmiştir (BOA. A.DVNSMHH.d. 145/37). Savaş esnasında sadece Sinop ve civarındaki Samsun, Bolu, Kastamonu gibi yakın bölgelerden değil aynı zamanda Erzurum gibi uzak eyaletlerden de limana asker sevkiyatı yapıldığı görülmektedir. Erzurum valisi İbrahim Paşa'ya yazılan 9 Aralık 1768 tarihli bir hükümde; maiyetindeki askerlerin Trabzon limanı yerine Sinop limanından Kırım'a geçirilmesinin istenmesi şüphesiz Sinop'un mesafe avantajından kaynaklanmaktadır. Zira ilgili hükümde; Trabzon limanı ile Kırım arasındaki mesafenin beş altı yüz mil ve Sinop ile mesafenin iki yüz elli mil olmasından dolayı askerlerin mesafe olarak Kırım'a yakın olan Sinop limanına geçirilmesi istenmiştir. Ayrıca limanın tercih sebebi olarak görülmesinde, gemilerin Trabzon'dan hareket etmeleri durumunda müsait olmayan hava koşulları ve fırtına da hesaba katılarak askerlerin sefalet maruz kalacağı endişesi de belirtilmiştir (BOA. C. AS. 864/37047)¹⁵. Asker sevkiyatı konusunda yine bu defa 15 Mayıs 1769 tarihinde Anadolu'dan serdengeçti ve gönüllü birliklerinden oluşan kırk bin kişilik asker grubunun merkez yeniçerilerinden turnacıbaşı¹⁶ maiyetinde Kırım'a gönderildiği görülmektedir. Sinop iskelesinden

¹¹ İşkampavya; yaklaşık olarak 12 metre boyunda personel ve malzeme taşımada kullanılan deniz taşıt aracı. Eski gemilerde yelken ve kürekle yürütülen bu tekneler günümüzde motorlu olarak kullanılmaktadır. (Seri, 2009, s.267).

¹² Çektirme; tek direkli, branda yelkeni ile bir gabya ve floku bulunan tekneler için kullanılır bir tabirdir. Şekil itibarıyla trandile benzerler ve icabında kürekle de yürütülebilirler. (Pakalın, C. I. 1983, s. 342).

¹³ Kış aylarını Sinop limanında geçiren bu gemilerin sefere memur edildikleri zaman ihtiyaç duydukları teçhizatın Sinop'un yanı sıra İstanbul'dan da karşılandığı görülmektedir. Nitekim Sohüm'a gönderilen 4 adet işkampavyanın ihtiyacı olan 88 kantar barut ve 24 kantar kurşun Cephâne-i Âmire'den tedarik edilmiştir. (BOA. C. BH. 270/12452).

¹⁴ Osmanlılarda denizci erlerle taşrada görevli valilerin yanlarında bulundurdıkları adamları için kullanılan bir tabir. (İlgürel, 2012, s. 149). Osmanlı donanmasında vazife gören yedi sınıf deniz eri bulunmaktadır. Bu erler; azaplar, kalyoncular, gabyarlar, topçular, ayakçılar, kürekçiler ve leventlerdir. (Altier, 2000, s.21).

¹⁵ Erzurum eyaleti askeri İstanbul gümrük emini vasıtası ile kiralanan üç direkli büyük gemilerle Sinop'tan Kırım'a geçirilmiştir. (BOA, C. AS. 860/36838; BOA, C. AS. 415/17199).

¹⁶ Yeniçeri ocağında doğancı (bir büyük dairede doğanları besleyip idare ve doğanla av işlerine nezaret eden kişi) gibi bir sınıf asker. (Sami, s. 897-899). Yeniçeri Ocağını teşkil eden 196 ortada 68 inci ortanın başına verilen addr.

Kırım'a sevk olunacak bu askerler için beş adet pergende¹⁷ ve üç direkli volik¹⁸ gemisi kullanılmıştır (BOA. C. AS. 1124/49839). 1 Mart 1770 tarihinde ise Anadolu canibinden Kırım tarafına serdengeçti ve gönüllü birliklerinden bin piyade askeri görevlendirilmiş ve bu askerler Sinop iskelesinde bulunan ve gümrük emini tarafından kiralanan iki adet gemi ile Kırım'a gönderilmiştir (BOA, C. AS. 845/36126).

Yapılan asker sevkiyatlarının yanı sıra liman, ilgili yüzyılda hem kuzey bölgelerinin tahkimi konusunda hem de limanda konuşlanan askerlerin erzak ve mühimmat ihtiyaçlarının karşılanması noktasında oldukça fayda sağlanan bir üs konumunda olmuştur. Bu dönemde Rusya ile girişilen özellikle 1768-1774 savaşı Karadeniz'deki Osmanlı varlığı açısından kritik bir savaş olması nedeniyle kuzey bölgelerinin tahkimi Osmanlı Devleti için önemli bir husus olmuştur. Öyle ki, 21 Nisan 1769 tarihinde Özi muhafızı Mustafa Paşa'ya Sinop Cephanelerinden mühimmat gönderilmiştir (BOA. C. AS. 45/2084). Gerek kuzeye gönderilen gerekse limanda bulunan askerler için kullanılan erzakın da Sinop ve civar bölgelerden temin edildiği görülmektedir. Örneğin; 22 Nisan 1769 tarihinde Sinop kalesi muhafazasında bulunan yetmiş bir kişiden oluşan asker grubu Kırım'da bulunan Ordu-yı Hümayuna katılmaları için görevlendirilmiş ve bu görev için askerlere dağıtılmak üzere ihtiyaçları olan peksimet¹⁹ Sinop gümrük emini Ahmet Ağa tarafından temin edilmiştir²⁰. 14 Aralık 1769 tarihinde ise Anadolu'dan Sefer-i Hümayun'a katılmak için Sinop iskelesine gelen askerlere yapılan un ve peksimet taksimatı için gerekli olan altı bin kadar peksimet Sinop ve çevresinde bulunan Kastamonu ve Canik'ten temin edilmiştir (BOA. C. AS. 647/27229). Benzer olarak; 21 Ocak 1772 tarihinde Kefe ve Kırım tarafına gönderilen askerlerin tayinatı için Trabzon eyaleti mutasarrıfı ve Canik muhassılı Ali Bey'e hüküm gönderilmiş ve bölgedeki askeri birlikler için gerekli olan un ve arpanın Canik bölgesinden satın alınarak toplanması ve Sinop iskelesinden naklinin gerçekleştirilmesi istenmiştir (BOA. AE. SMST. III. 324/26079). 17 Haziran 1770 tarihinde ise Anadolu'dan toplanan zahire Kırım Ordusu Seraskeri Vezir İbrahim Paşa maiyetine gönderilmiştir. Bu zahire, İstanbul'dan kiralananak İshakçı ve Sünne'ye zahire götüren gemilere yüklenmiş ve Sinop iskelesinden taşınmıştır (BOA. C. AS. 602/25359)²¹.

Diğer birçokları gibi bu da ilk Osmanlı Padişahlarının şikâr ağalarının (avcılar) adlarından alınmıştır. Hristiyan çocuklarından Yeniçeri Ocağı için "Devşirmelerin" toplanması da bunun işi idi. (Pakalın, C. III. 1938, s. 536). Turnacıbaşının Yeniçeri Ocağındaki bu görevinden başka maiyetine asker toplamak gibi bir görevi olduğu da belgelerden anlaşılmaktadır.

¹⁷ Kürekle yürüyen ve yelkeni yardımcı olarak kullanan çekdiri cinsinden 18-19 oturaklı, 33-40 zira uzunluğunda bir harp gemisi. XVI. yüzyılda firkate ile aynı kabul edilmekteydi. (Bostan, 2003, s. 84).

¹⁸ Hızlı giden yelkenli bir gemi olup, 2000-7000 kile arasında yük taşıyabilen, büyük ve küçük tipleri olan bir gemi çeşididir. (Bostan, 2011, s. 338).

¹⁹ Katı ekmek, seferde dayanmak ve hafif olmak için mahsusen çok pişirilen ekmek, galeta. (Sami, s. 357).

²⁰ Bu askerlere gerekli olan otuz beş buçuk kantar peksimet için her kantarı dörder buçuk kuruştan yüz elli dokuz buçuk kuruş ödenmiştir. (BOA. AE. SMST. III. 323/26030).

²¹ Kuzey bölgelerinin tahkimiyle ilgili olarak bunlardan başka 29 Nisan 1770 tarihinde Sefer-i Hümayun'a katılmak üzere Anadolu'dan serdengeçti ve gönüllü askerleri ile bu askerlerin ihtiyacı olan elli bin kile zahirenin Sinop'tan Kırım'a ve aynı şekilde 17 Haziran 1771 tarihinde ise Kırım muhafazasında bulunan askerlerin ihtiyacı olan buğdayı ulaştırmak için kiralanan iki adet geminin biri Ereğli diğeri ise Sinop iskelesinden hareketle Kefe'ye gönderildiği görülmektedir. Detaylı bilgi için bk. (BOA. C. AS. 24/1052; BOA. AE. SMST. III. 324/26110).

XVIII. Yüzyılda Önemli Bir Askeri Deniz Üssü (Sinop Limanı)

Karadeniz'in kuzeyine gönderilen bu yardımlardan başka limanda konuşlanan ve sefere görevli askerlerin erzak ihtiyaçlarının da burada karşılandığı görülmektedir. Nitekim 30 Haziran 1769 ve 22 Ağustos 1771 tarihlerinde gerek Sinop'tan gerekse Kastamonu, Çorum, Amasya, Tosya vs. gibi civar bölgelerden Sinop limanına gelen askerlere buradan un ve peksimet taksimatı yapıldığı görülmektedir²². 4 Ağustos 1770 tarihinde ise iki bin on iki buçuk kantar peksimet Sinop, Taşköprü, İstefan (Ayancık), Amasya, Kastamonu, Tosya, Gökçeada gibi bölgelerden gelen askerlere dağıtılmıştır (BOA. D. BŞM. PKE.d. 12325).

Deniz üslerinin yukarıda bahsedilen özelliklerinin yanı sıra donanma gemilerinin ihtiyaçlarını temin edebilecek kaynak ve tesisleri de bünyelerinde barındırmaları gerekmektedir. Neticede üsler, gemilerin tamir ve bakım gibi teknik ihtiyaçlarına da cevap verebilmelidir ki Sinop, Karadeniz'deki merkezi konumu nedeniyle XVIII. yüzyılda Osmanlı donanmasındaki gemilerin her türlü ihtiyacını gerek kendi bünyesinden gerekse merkezi konumu dolayısıyla civar bölgelerden temin ederek karşılayabilecek kapasitede bir bölge olmuştur. Donanma gemilerinin tamir ve onarımı için gerekli olan söz konusu kaynakların başında Sinop ve civarında bulunan geniş kereste rezervleri gelmektedir. Bu kaynakların kullanıldığı tesis olarak ise karşımıza Sinop Tersanesi çıkmaktadır. Sinop'taki mevcut tersane, donanma gemilerinin imali, bakım ve onarımı gibi faaliyetleri ile kuşkusuz limanın önemini arttırmış ve askeri deniz üssü olarak ön plana çıkmasına olanak sağlamıştır²³.

Sinop ve civarının gemi yapımı için gerekli malzeme açısından uygun bir bölge olmasının getirisi olarak Sinop Tersanesi'nin, inşa edilen gemi çeşidi ve miktarı bakımından İstanbul ve Gelibolu tersanesinden sonra Osmanlı Devleti'nin üçüncü büyük tersanesi durumunda olduğu bilinmektedir (Bostan, 2003, s. 18)²⁴. Özellikle kereste, gemi inşasında ana malzeme olarak kullanılmaktaydı. Gemi yapım faaliyetlerinin sürekliliği ve bilhassa sefer yıllarında artması kerestenin inşa ihtiyaçları arasında ilk sırayı almasına neden olmuştur. Gemi inşasında esas olan kereste çeşitleri arasında meşe, çam, karaağaç, kestane, ceviz, şimşir, ihlamur ve çınar gibi ağaçlar bulunmaktaydı. Bu bağlamda Sinop civarından iyi meşe ve karaağaç temin edildiği görülmektedir (Alpagut, 1939, s. 59-60; Bostan, 2002, s. 218). Sinop tersanesinde inşa edilen gemiler için gerekli olan kereste ihtiyacının Sinop'tan temin edilmesinin yanı sıra bölgeye yakın olan ormanlardan da yararlanıldığı ve özellikle Samsun ve Kastamonu civarlarından kereste tedarik edildiği de görülmektedir. Nitekim 25 Ağustos 1785

²² Bu tarihlerde limanda toplanan askerlerin büyük çoğunluğunu Tosya, Kastamonu, Boyabat, Taşköprü kazaları askerleri oluşturmaktadır. Bu kazalara nazaran daha az sayıda Çorum, Merzifon, Zile gibi kazalardan askerler gelip Sinop limanında toplandığı görülmektedir. 1769 yılında altı bin kantar peksimet, 1771 yılında ise beş bin beş yüz yirmi iki buçuk kantar peksimet ve un kaza askerlerine dağıtılmıştır. (BOA, D. BŞM.d. 4010; BOA. D. BŞM. PKE.d. 12326).

²³ III. Selim'in Osmanlı Bahriyesini yeniden düzenleme planları içinde yer alan önemli konulardan birisi de İstanbul dışında gemi inşasına uygun olduğu halde pek fazla önem verilmeyen taşra tersaneleri ve gemi inşa tezgâhları olmuştur. Bu düzenlemenin sonucu olarak adalarda ve Karadeniz sahillerinde yer alan taşra tersaneleri için bir tespit yapılmış ve uygun olmayanlar süratle gemi yapımına hazır hale getirilmiştir. Gemlik, Limni, Midilli, Sisam, Bodrum, Antalya, Bendereğli, Sohum ve Sinop gibi tersanelerde kalyon ve firkateynler inşa edilmiştir. (Karal, 1941, s. 210-211). XVIII. yüzyılda bu tersanelerden biri olan Sinop Tersanesi, 80-84 toplu, 63-66 zira boyunda kalyon yapmakla yükümlü olmuştur. (Gencer, 2001, s.100).

²⁴ Sinop civarında bulunan geniş ormanlar XIX. yüzyıl ortalarına kadar özellikle kereste temini açısından Osmanlılar için büyük bir avantaj olmuştur. (Bostan, 2009, s. 314; Ünal, 2005, s. 911).

tarihinde Dergâh-ı Ali Kapıcıbaşılardan Yakup Ağa Sinop'ta iki adet geminin yapımına memur edilmiş ve bu gemilerde 51 zira uzunluğundaki bir adet kalyon için gerekli olan 8154 adet kereste Sinop ve Canik kazalarından temin edilmiştir. Söz konusu bu kerestelerin Sinop'a naklini için hesap olunan 18.601,5 kuruşun ödenmesi baş muhasebeye bildirilmiştir (BOA. AE. SABH. I. 193/21941). Bundan başka olarak 2 Nisan 1738 tarihinde Sinop iskelesinde inşasına Mustafa Bey'in tayin edildiği iki adet Donanma-yı Hümâyûn kalyonu için gerekli olan keresteler Samsun, Koçhisar, Köprüağzı ve civar iskelelerde mevcut olan keresteden gönderilmesi emredilmiştir. Toplamda 4512 adet olan keresteler Samsun, Ünye ve civar iskelelerde bulunan gemilerle Sinop'a nakledilmiştir (BOA. C. BH. 81/3879). Aynı şekilde 21 Kasım 1784 tarihinde Sinop'ta 51 zira uzunluğundaki iki adet kalyon inşasına memur olan Yakup Ağa bir adet arzuhalinde; inşa edilen gemilerin tamamlanabilmesi için gerekli olan keresteden başka 146 adet sütun ve 160 adet seren²⁵ lazım olduğunu belirtmiş ve Sinop, Samsun, Alaplı, Çayeli, Ökse ve civarda bulunan kaza ve nahiyelere gerekli olan kereste, seren ve sütunların karşılanması bildirilmiştir (BOA. AE. SABH. I. 306/20533). 1788 yılında ise yine Sinop'ta inşa olunacak iki adet donanma kalyonu için Kastamonu Sancağı mütesellimi kapıcıbaşı el-Hac Ali Ağa ma'rifetiyle tedarik edilen sütun ve serenlerin masrafı olan 4520 kuruşun hazineден ödendiği görülmektedir (BOA. C. BH. 142/6843).

Osmanlı Devleti bünyesinde bulunan tersanelerin hepsi Tersâne-i Âmir'e'ye bağlı olup, kapasiteleri nispetinde Donanma-yı Hümâyûn'a gemi inşa etmekle görevliyidiler (Bostan, 2003, 24). Sinop ve çevresinden temin edilen kerestelerin çoğu Sinop'ta yapılan gemiler için kullanıldığı gibi Tersâne-i Âmir'e'nin ihtiyacı olduğu dönemlerde İstanbul'a da gönderildiği olmuştur (Bostan, 2009, s. 314). Donanmanın ne tür ve sayıda gemiye ihtiyacı varsa tersane idaresi tarafından önceden oranın kadısına bildirilir, ihtiyaç duyulan malzeme ve personel ya geminin yapıldığı yerden tedarik edilir ya da İstanbul'dan gönderilirdi. Öyle ki; 11 Şubat 1773 tarihinde Sinop Tersanesi'nde Tersâne-i Âmir'e için 2 adet kalyon inşa edilmiş ve bu gemilerin İstanbul'a naklinde her kalyon için on kantar olmak üzere toplamda yirmi kantar siyah barut ihtiyacı hâsıl olmuştur. Liman Reisi Halil Kaptan tarafından yazılan arza karşılık yirmi kantar siyah barut Cebehâne-yi Âmir'e tarafından karşılanmıştır (BOA. C. BH. 219/10183). 23 Haziran 1773 tarihinde ise Tersâne-i Âmir'e'nin ihtiyacı üzerine Sinop limanından İstanbul'a karaağaç kerestesi gönderilmiştir. Sinop ormanlarından temin edilen ve toplamda 36000 kile²⁶ olan karaağaç keresteleri limanda bulunan ve reisler kethüdası ve Kapan-ı Dakik ihtiyarları ma'rifetiyle kiralanan üç gemiye yüklenmiştir²⁷.

²⁵ Seren; direkler üzerinde yelken açmak ve işaret kaldırmak üzere ufki olarak bağlanan gönderlere verilen addır. (Pakalın, C. III. 1938, s. 182).

²⁶ Kile, hububat ölççeği olarak kullanılan bir tabiridir. Muhtelif çeşitleri vardır. İstanbul kilesi, İbrail kilesi gibi. Kilelerin miktarları da birbirlerinden farklıdır. İstanbul kilesi zahirenin cinsine göre 18-20 okka ortalama 25 kilo, İbrail kilesi ise 70-80 okka ortalama 100 kilodur. Ancak yelkencilik devrinde gemi makyası olarak da kullanılmıştır. Günümüz gemilerinde tonilato ne ise eski gemilerde kile o idi. Otuz altı kile bir tonilato sayılırdı. (Pakalın, C. II. 1983, s. 281).

²⁷ Bu nakil için Debbacı Hacı Süleyman Süvar Kaptanoğlu Reis Sefinesi, Tirebolu Voyvodasının Tirebolulu Haydar Reis Sefinesi ve Karasunlu Hacı İsmail Süvar Hasan Reis Sefineleri kirallanmış ve kiralanan her bir gemiye 10000 kuruş olmak üzere toplamda 30000 kuruş Hazine-i Âmir'e'den verilmek üzere baş muhasebeye bildirilmiştir. (BOA.

XVIII. Yüzyılda Önemli Bir Askeri Deniz Üssü (Sinop Limanı)

Gemi inşası ve gerekli malzemelerin temin edilmesinin yanı sıra tersanede bakım ve onarım faaliyetlerinin yapıldığı da görülmektedir. Tekne, kürek, direk gibi önemli malzemeler ağaçtan yapılmıştı. Ağır deniz şartlarında veya savaşlarda yelken direklerinin, küreklerin, güvertenin veya teknelerin hasar görmesi, ivedi bir şekilde onarımı gerektirmekteydi ki bu durumda onarım ve bakım görme ihtiyacı için limana uğramalarını gerektirebiliyordu. Dolayısıyla askeri üs konumundaki limanlarda tersane veya onarım tesislerinin de bulunması önemli bir husus olmaktadır. Deniz üssünün onarım imkânlarına sahip olması, büyük maliyetlerle inşa edilen savaş gemilerinin kaybını önlemekteydi. Sinop limanı bu noktada da donanma gemilerine büyük fayda sağlamıştır. Nitekim limanda kışlayan 24 kıta İnce Donanma-yı Hümayun gemisinin tamir, levazımat, kereste ve amele ihtiyacı²⁸ ile yine Kırım tarafına sevk edilen çekirme gemisinin yağlanma ve bakım ihtiyacının burada tedarik edildiği görülmektedir (BOA. C. BH. 16/771). Benzer olarak; 1786 yılında Karadeniz'de fırtına sebebiyle direkleri kırılan donanma gemilerinin de Sinop limanına sığınarak burada kırılan direkleri tamir ve telef olan mühimmatları ise tedarik edilmiştir (BOA. C. BH. 197/9235). XVIII. yüzyılın sonlarına dair Osmanlı arşiv kaynaklarında, Rusların Kırım'ı işgalleri sırasında, Sinop Tersanesi'nin yoğun bir biçimde gemi yapımı ile meşgul olduğu, Sinop Kalesi'nin de hızlı bir şekilde tamir edildiği kayıtlıdır (Efe, 2018, s. 58).

Sonuç

Sinop, Karadeniz'de bulunan yegâne doğal liman olması ve hem Kırım'a hem de, Doğu ve Batı Karadeniz'e giden deniz yollarına hâkim konumuyla Osmanlı Devleti için vazgeçilmez bir deniz üssü olmuştur denilebilir. Bu özelliğinin en çok ön plana çıktığı dönem şüphesiz XVIII. yüzyıldır. Bu yüzyılda Sinop limanını Karadeniz'deki diğer liman şehirlerine nazaran ön plana çıkaran özelliklerinin başında mesafe olarak Karadeniz'in kuzeyine olan yakınlığı gelmektedir. Liman, Rusya ile yapılan savaşlarda başta Kırım olmak üzere Karadeniz'in kuzeyine yapılan gerek asker sevkiyatı gerekse lojistik destek açısından etkin şekilde kullanılmıştır. Bu avantajlı yapısının yanı sıra özellikle büyük gemiler için kolay manevra imkânı sunan geniş limanları ve Karadeniz'de Sinop'tan başka hiçbir yerde olmayan çok sayıda girintili-çıkıntılı doğal koylara sahip olması limanın bir diğer önemli özelliği olarak karşımıza çıkmaktadır. Söz konusu bu özellikleri büyük bir donanmanın barınmasına ve aynı zamanda donanmanın kışlak merkezi olarak kullanılmasına olanak sağlamıştır. Limanın sahip olduğu tüm bu özelliklerinin yanı sıra bünyesinde barındırdığı geniş tersanesi ve sahip olduğu zengin imkânları ile donanma gemileri için önemli bir konumda bulunuyordu. Nitekim ana üs olarak değerlendirilen büyük deniz üslerinin donanma gemilerinin imal, barınma, onarım ve ikmal malzemelerinin temini açısından geniş imkânlarla sahip olduğu görülmektedir. Bu noktada Sinop limanının sahip olduğu bu tüm özellikler bölgeyi XVIII. yüzyılda Osmanlı Devleti için ana askeri üs konumuna getirmiştir.

Netice olarak; XVIII. yüzyılda Sinop limanının Karadeniz'in kuzeyindeki Osmanlı hâkimiyetindeki bölgelere yakın bir konumda oluşu, bünyesinde barındırdığı doğal koyları ile

C. BH. 188/8823). Tersane-i Âmire'de inşa edilen donanma kalyonları için ihtiyaç duyulan kerestelerin Sinop'ta gönderilmesi hakkında daha fazla örnek için bk. BOA. C. BH. 12/572; 62/2931; 88/4209.

²⁸ 24 kıta İnce Donanma-yı Hümayun gemisinin Sinop limanında kışladıkları ve burada her türlü ihtiyaçlarının giderilmesi hakkında bk. BOA. AE. SMST. III. 323/26055; BOA. C. ML. 445/17970.

korunaklı, geniş limanlara sahip oluşu ve donanmaya gemi yapımı için uygun şartları barındırması askeri üs olarak gerekli olan tüm ihtiyaçları fazlasıyla karşıladığını göstermektedir.

KAYNAKÇA

- AKKAN, E. (1975). *Sinop Yarımadasının Jeomorfolojisi*. Ankara: AÜDTCF Yayınları No. 261.
- ALPAGUT, A. H.- H. F. KURTOĞLU. (1939). *Türklerin Deniz Harp Sanatına Hizmeti*. Ankara: Başvekâlet Müdevvenat Matbaası.
- ALTIER, S. S. (2000). *Osmanlı Bahriyesinin Yelken Devri ve Türk Korsanları*. İstanbul: Boğaziçi Yayınları.
- Âşıkpaşazâde. (2007). *Tevârîh-i Âl-i Osman*. (hzl. Kemal Yavuz, Yekta Saraç). İstanbul: Gökkuşbu Yayınları.
- ATALAY, İ.- K. MORTAN. (2006). *Türkiye Bölgesel Coğrafyası*. 3. Baskı, İstanbul: İnkılâp Kitabevi.
- BAŞOĞLU, B. (1978). *Sinop İli Tarihi*, Ankara: Ayyıldız Matbaası.
- BOSTAN, İ. (2002). *Bir İmparatorluk Donanmasının Teşkili: Osmanlı Denizciliği'nde Savaş ve Organizasyon, Türk Denizcilik Tarihi*. (ed. Bülent Arı). Ankara: Türkiye Cumhuriyeti Başbakanlı Denizcilik Müsteşarlığı.
- BOSTAN, İ. (2003). *Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi.
- BOSTAN, İ. (2006). *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*. İstanbul: Kitap Yayınevi.
- BOSTAN, İ. (2009). "İstanbul Dışındaki Osmanlı Tersaneleri ve Gemi İnşa Tezgâhları" *Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi 1*, (ed. İdris Bostan, Salih Özbaran), İstanbul: Boyut Yayıncılık: 311-322.
- CAŞIN, M. H. (2006). *Novgorod Knezliği'nden XXI. Yüzyıla Rus İmparatorluk Stratejisi*. İstanbul: Okumuş Adam Yayınları.
- ÇAKMAK, A. (2009). *Sinop Kıyı Kenti'nin Gelişimi*, İstanbul: Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü. (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi).
- DARKOT, B. (1967). "Sinop", *İslam Ansiklopedisi*. X: 683-689.
- DOĞANER, S. (2019). "Türkiye Turizm Coğrafyası Literatür İncelemesi", *Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi*: XXVII/34: 441-476.
- EFE, İ. (2018). *Sinop Tarihi (Türk Hâkimiyetine Girişinden Cumhuriyetin İlanına 1214-1923)*. İstanbul: Büyüyenay Yayınları.
- EROĞLU, S.- A. D. AKHAN. (2013). "Seyahatnamelerde Sinop", *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*: XXVII/1: 257-272.
- Evliyâ Çelebi. (2013). *Günümüz Türkçesiyle Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi*, (hzl. Yücel Dağlı, Seyit Ali Kahraman). İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.

XVIII. Yüzyılda Önemli Bir Askeri Deniz Üssü (Sinop Limanı)

- GENCER, A. İ. (2001). *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezaretinin Kuruluşu (1789- 1867)*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi.
- GÜLER, İ. (2003). "XVIII. Yüzyılda Sinop'ta Gemi İnşa Teknolojisinin Altyapı, İstihkâm, İstihdam, Üretim ve Pazarlama Sorunu", *Türk Teknoloji Tarihi*, (hzl. Emre Dölen-Mustafa Kaçar). I. Türk Bilim ve Teknoloji Tarihi Kongresi Bildirileri: (15-17 Kasım 2001): İstanbul: 29-60.
- HALAÇOĞLU, Y. (2002). *Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller)*. Ankara: PTT Genel Müdürlüğü Yayını.
- İLGÜREL, M. (2012). "Levent", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*. XXVII: 149-151.
- İNALCIK, H. (1998). "Osmanlı-Rus Rekabetinin Menşei ve Don-Volga Kanalı Teşebbüsü (1569)", *Belleten*. XLVI/12: 349-402.
- İNALCIK, H.- G. Renda. (2003). *Osmanlı Uygarlığı*. Ankara: Kültür Bakanlığı Yayınları.
- KARAL, E. Z. (1941). "Selim III. Devrinde Osmanlı Bahriyesi Hakkında Vesikalar", *Tarih Vesikaları Dergisi*. 1/3: 203-211.
- Kâtip Çelebi. (2008). *Tuhfetü'l-Kibâr Fî Esfâri'l-Bihâr*, (hzl. İdris Bostan). Ankara: T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı.
- Kâtip Çelebi. (2013). *Cihannüma*, (ed. Said Öztürk). İstanbul: Mahya Yayınları.
- KILCI, A.- G. GÜNEL. (2013). *Anadolu'da İpek Yolu XI-XIV. Yüzyıllarda Yollar ve Kervansaraylar*. Ankara: Vakıflar Genel Müdürlüğü Yayını.
- KÖKSAL, A. (1972). "Turizm Coğrafyası Bakımından Sinop", *Coğrafya Araştırmaları Dergisi*. V-VI: 223-228.
- KURAT, A. N. (1970). *Türkiye ve Rusya XVIII. Yüzyıl Sonunda Kurtuluş Savaşına Kadar Türk-Rus İlişkileri (1798-1919)*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi.
- KURAT, A. N. (1987). *Rusya Tarihi Başlangıçtan 1917'ye Kadar*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi.
- Mehmed Neşrî. (2013). *Kitâb-ı Cihan-Nümâ*, II. (hzl. Faik Reşit Unat, Mehmed A. Köymen). Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi.
- OK, E. (2019). "Askeri Üslerin İşlevleri ve Türkiye'nin Denizaşırı Üs Politikası", *III. Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler Kongresi*, (12-12 Eylül 2019). Trabzon: Karadeniz Teknik Üniversitesi: 124-140.
- ÖZ, M. (2009). "Sinop", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*. XXXVII: 252-256.
- ÖZDEMİR, M. (2005). "Orta Karadeniz Bölgesinin Tarihi Coğrafyasına Başka Bir Bakış", *Orta Karadeniz Kültürü*, (hzl. Bahaeddin Yediyıldız, Hakan Kaynar, Serhat Küçük). Ankara: Siyasal Kitabevi.
- ÖZGEN, C. (2019). "Türkiye'nin Denizaşırı Askeri Üs Kurma Girişimleri: Tespitler Ve Geleceğe Yönelik Öneriler", *Güvenlik Bilimleri Dergisi*. VIII/2: 381-408.

- PAKALIN, M. Z. (1983). *Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*. İstanbul: Milli Eğitim Bakanlığı Yayınları.
- SAMİ, Ş. *Kâmûs-ı Türkî*. İstanbul: Çağrı Yayınları.
- SERİ, B. (2009). *Denizcilik Ansiklopedisi*. İstanbul: Deniz Basımevi.
- SÖYLEMEZ, F. D. KOL. (2018). "1768-1774 Osmanlı-Rus Savaşı'nda Sinop Limanı'nın Önemi", *Uluslararası Geçmişten Günümüze Sinop'ta Türk-İslam Kültürü Sempozyumu II*. (Sinop: 5-7 Ekim 2018). Sinop: Şimal Ajans: 951-962.
- TARAKÇI, R. Y. (2014). *Sinop Deniz Savaşları*. Sinop: Sinop Belediyesi Kültür Yayınları.
- TUNCER, O. C. (2007). *Anadolu Kervan Yolları*. Ankara: Vakıflar Genel Müdürlüğü Yayını.
- TURAN, Ş. (1988). "Karadeniz Ticaretinde Anadolu Şehrinin Yeri", *Ondokuz Mayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi (OMÜEF) Birinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri*. (13-17 Ekim 1986), Samsun: 147-158.
- ÜNAL, M. A. (2005). "XVI.-XVIII. Yüzyıllarda Sinop Tersanesi", *XIV. Türk Tarih Kongresi*. (9-13 Eylül 2002). Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi: II/14: 911-953.

Arşiv Belgeleri

T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı / Osmanlı Arşivi (BOA)

- BOA, Cevdet Askeriye (C.AS): No. 912/39358. No. 449/18729. No. 864/37047. No. 860/36838. No. 415/17199. No. 647/27229. No. 24/1052. No. 45/2084. No. 1124/49839. No. 845/36126. No. 602/25359.
- BOA, Cevdet Bahriye (C.BH): No. 86/4150. No. 90/4338. No. 270/12452. No. 16/771. No. 81/3879. No. 219/10183. No. 188/8823. No. 197/9235. No. 12/572. No. 62/2931. No. 88/4209. No. 142/6843.
- BOA, Cevdet Maliye (C.ML): No. 445/17970.
- BOA, Ali Emiri Sultan Mustafa III. (AE.SMST.III.): No. 116/8854. No. 323/26055. No. 323/26030. No. 324/26110. No. 324/26079.
- BOA, Ali Emiri Ali Emiri Sultan Abdülhamid I. (AE.SABH.I.): No. 193/21941. No. 306/20533.
- BOA, Bâb-ı Defteri Başmuhasebe Peksimet Emimi Kalemi (D.BŞM.PKE.d.): Defter No. 12325, No. 12326.
- BOA, Bâb-ı Defteri Baş Muhasebe Kalemi Defteri (D.BŞM.d.): Defter No. 4010.
- BOA, Bab-ı Asafi Divan-ı Hümayun Sicilleri Mühimme Defterleri (A.DVNSMHM.d.): No. 120/1018. No. 145/37.

EXTENDED ABSTRACT

Naval bases are harbours used for military purposes and their main task is to support naval forces. The places used as military naval bases should have geographical and strategic features that will provide shelter for warships, as well as resources and facilities that can meet the needs of naval forces such as food, drink and repair. In this context, Sinop has had an important maritime history since the early ages with its two-sided harbour and shipyard activities.

Considering the geographical situation of the Black Sea and the coastal region, it is seen that Sinop was an important base during the Ottoman period as it was in every period of history with its location and sheltered natural harbours. The period when the port of Sinop was most actively used as a military naval base is the eighteenth century. In the eighteenth century, the Ottoman Empire had to struggle with many problems both inside and outside the country. In this period, one of the most important problems that plagued the Ottoman Empire beyond its borders was the struggles with Russia. In the relevant century, Russia first settled on the shores of the Baltic Sea in order to descend to the warm seas, and then turned towards the Black Sea. In response to these activities of Russia, the Ottoman Empire tried to protect its territorial integrity and to prevent Russia from descending to the south due to the interests of the country. For this reason, many wars took place between the Ottoman Empire and Russia throughout the XVIII century. These wars brought Sinop harbour to an important position for the Ottoman Empire.

The main feature that distinguishes the port of Sinop from other ports in the Black Sea is that it has sheltered natural harbours. The fact that Sinop is geographically shaped as a peninsula has given it flexibility in terms of use compared to other harbours on the Black Sea coast and the possibility of dual use by crossing to the other side of the island whichever way the wind blows. This situation provides the advantage of placing the ships in the calmer harbour according to the direction of the wind. In addition to this advantageous structure, another important feature of the port is that it has wide harbours that offer easy manoeuvring especially for large ships and many indented and protruding natural bays that are nowhere else in the Black Sea except Sinop. A major factor in the use of the harbour as a military base was its proximity to the northern Black Sea and Crimea. So much so that the Ottoman Empire made great use of the port of Sinop in both offensive and defensive wars against Russia. Therefore, it was actively used in the XVIIIth century for logistical support such as the transport of troops, supplies and ammunition. In addition to being a suitable location for the navy's shelter and equipment, the harbour was also used as the navy's wintering centre.

Another factor that made the port of Sinop an important naval base for the Ottoman Empire was the Sinop Shipyard located right next to the harbour. One of the two harbours forming the natural harbour in Sinop was turned into a shipyard. The shipyard was of great benefit for the development of the Ottoman navy. In particular, the abundance of forested areas around the city provided the Ottoman navy with a rich source for the construction of galleons. In the eighteenth century, many ships were built for the Ottoman navy in the Sinop Shipyard and in this period the shipyard became the third largest shipyard of the Ottoman Empire in terms of

capacity. In the XVIIIth century, the largest number of galleons outside Istanbul was built in Sinop. The ships built here also contributed to the Ottoman maritime industry and the strengthening of the navy.

In addition to the above-mentioned characteristics of naval bases, they were also required to have the resources and facilities to provide the needs of naval ships. As a result, bases should also be able to respond to the technical needs of ships such as repair and maintenance, and Sinop, due to its central location in the Black Sea, was a region capable of meeting all kinds of needs of the ships in the Ottoman navy in the eighteenth century, both from within its own structure and from the surrounding regions due to its central location. One of the most important resources required for the repair and maintenance of naval ships was the large timber reserves in and around Sinop. Sinop Shipyard is the facility where these resources are utilised. The existing shipyard in Sinop, with its activities such as the production, maintenance and repair of navy ships, undoubtedly increased the importance of the harbour and enabled it to come to the fore as a military naval base.

In addition to shipbuilding and supplying the necessary materials, the shipyard also carried out maintenance and repair activities. In this context, it was important to have shipyards or repair facilities in harbours that were military bases. The fact that the naval base had repair facilities prevented the loss of warships built at great cost. Sinop harbour also provided great benefit to the navy ships at this point. As a matter of fact, important materials such as boats, oars and masts were made of wood. Damage to sail masts, oars, decks or hulls in heavy seas or during wars required urgent repairs, which may have necessitated a port call for repairs and maintenance.

In conclusion, the fact that the port of Sinop in the eighteenth century was located close to the Ottoman-dominated regions in the north of the Black Sea, that it was sheltered with its natural bays, that it had large harbours and that it had suitable conditions for the construction of ships for the navy shows that it met all the necessary needs as a military base.