

Makale Gönderim Tarihi: 15.01.2024

Yayına Kabul Tarihi: 30.01.2024

Araştırma Makalesi

SİNOP'TA YELKENLİ GEMİ İNŞA SÜRECİ (1827-1856)

Levent Düzcü*

z

Bu alışma Navarin Baskını'ndan (1827) Kırım Savaşı sonuna (1856) kadar olan süreçte Sinop Tersanesi'nde yapılan yelkenli gemi inşa çalışmalarını konu almaktadır. Navarin'de donanmasını kaybeden Osmanlı Devleti yeniden yelkenli gemi inşa sürecine girdiğinde İstanbul'un dışındaki taşra tersaneleri içinde Osmanlı denizciliğine en fazla destek veren yer Sinop Tersanesi olmuştur. Geçmiş yüzyıllardan gelen bilgi ve tecrübe birikimini 19. yüzyıla aktaran Sinop Tersanesi'nde, adı geçen tarihler aralığında başta kalyon olmak üzere, fırkateyn, korvet, brik, koter ve şalope türünde yelkenli gemiler inşa edilmiştir. Rakamlara bakıldığında Sinop Tersanesi'nin taşra tezgahları arasında nc olduğu anlaşılmaktadır. 1856 Paris Antlaşması'yla Karadeniz'e getirilen gemi inşa yasağıyla birlikte Sinop Tersanesi'nde gemi inşa devri sona ermiştir. Sinop Tersanesi gemi inşa tezgahları, personeli, ağşap gemiler için ormanlara olan yakınlığıyla yaklaşık 400 yıl Osmanlı denizciliği için önemli bir deniz ss olmuştur.

Anahtar Kelimeler: Osmanlı, Sinop, Tersane, Yelkenli, Navarin.

SAILING SHIPBUILDING PROCESS IN SİNOP SHIPYARD (1827-1856)

ABSTRACT

This study is about the sailing ship construction works carried out in the Sinop shipyard from the Battle of Navarino (1827) to the end of Crimean War (1856). When the Ottoman Empire, which lost its navy in Navarino, entered the process of building sailing ships again, Sinop shipyard was the one the gave the most support to Ottoman naval among the provincial shipyards outside Istanbul. Sinop shipyard which transferred its knowledge and experience from the past centuries to the 19th century, built sailing ships of the type of galleons, frigates, corvettes, brigs, sloops during the mentioned dates. When we look at the figures, it is understood that the Sinop shipyard is a Pioneer among the provincial shipyards. With the shipbuilding ban imposed on the Black Sea by the Treaty of Paris in 1856, the era of shipbuilding in the Sinop shipyard ended. Sinop shipyard was an important shipyard base for Ottoman naval for approximately 400 years, with its shipbuilding shipyard, personnel and proximity to foreste for wooden ships.

Keywords: Ottoman, Sinop, Shipyard, Sailing, Navarino.

* Prof. Dr., Bolu Abant İzzet Baysal Üniversitesi, Tarih Bölümü, leventduzcu@ibu.edu.tr, ORCID: 0000-0002-9908-4579.

Giriş

Sinop Tersanesi 16. yüzyıldan 19. yüzyıl ortalarına kadar Osmanlı denizciliği için üretim yapan bir gemi inşa merkezidir. Sinop'un doğal bir liman olması ve elbette mevkisinin elverişliliği de hesaba katıldığında devlet için vazgeçilmez bir yer olduğu anlaşılabilir. Sinop, Karadeniz'de Selçuklulardan kalma bir gemi inşa geleneğine sahipti. Osmanlıların Karadeniz'deki ileri bir karakolu olarak vasıflandırabileceğimiz Sinop ve sahilindeki tersanesi ilk yüzyıllarda kadirga ve diğer kürekli gemileri inşa ediyordu.

17. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Osmanlı tersanelerinde yelkenli gemilerin inşa edildiğini görüyoruz. Kalyon Çağı'na giren Osmanlı Devleti'ni idare eden siyasi elit için, Tersane-i Âmire dışında en büyük gemi inşa tezgâhı Sinop olarak görülüyordu. 18. yüzyılda 1704-1770 yılları arasında Sinop Tersanesi'nde toplam 19 kalyonun inşa edildiği anlaşılmaktadır (Aydın, 2011, s. 72; BOA, D.BŞM.TRE.d, 14682). Bundan sonraki süreçte kalyon inşası devam etmiş, özellikle III. Selim Dönemi'nde Sinop Tersanesi kalyon ağırlıklı olarak inşa hizmeti vermiştir. II. Mahmud Dönemi'nde kalyonun yanında diğer tür yelkenli gemilerin de bu sürece dâhil edildiği görülmektedir.

Peki, neden Bâbîâli açısından Sinop Tersanesi bu kadar önem arz eden bir mevkidedir? Osmanlı yönetimi için Karadeniz'in merkezi konumda olması bunun muhtemelen en önemli cevabıdır. Uzun yıllardan beri Sinop Tersanesi'nde gemi inşa edildiği için büyük miktarda kerestenin kesilmiş olması, Sinop dahilinde olan dağlarda bulunan ağaçlarda bir azalma yaşanmasına rağmen (BOA, AE.SMHD.II, 35-2197) Sinop Tersanesi'nde yelkenli gemiler üretilmeye devam edecektir.

Çalışmanın zaman aralığının başlangıcı olan Navarin Olayı (1827) Osmanlı'nın yelkenli donanmasını büyük ölçüde yok etmiştir. Sadece savaş gemileri değil, yetmiş binlerce denizci de bu büyük deniz faciasında kaybedilmiştir (Örenç, 2009, s. 78-79; Örenç, 2017, s. 196). Navarin sonrasında tüm tersanelerde hummalı bir gemi inşa faaliyeti başlayacaktır. Sinop'ta da benzer bir şekilde yelkenli gemi inşa sürecini görüyoruz ancak önceki dönemden önemli bir fark vardı: Gemi sayısında hem çeşitlilik hem de son yelkenli gemi inşa çalışmalarının yaşanması. Sinop Baskını'na (1853) (Özcan, 2007) kadar olan süreçte Sinop Tersanesi'nde yapılan yelkenli gemi inşa süreci bu makalenin merkezi konusunu işgal eder. Sinop bütün Karadeniz sahilinde bulunan en önemli tersane/tezgâha sahiptir. Mezkûr tarihler arasında Sinop'ta inşa edilen politeknik yelkenli gemi inşalarını izlemek ve bu sürecin monoteknik yeni bir süreçle, bir başka ifadeyle buharlı gemilerle nasıl son bulduğu açıklanmaya çalışılacaktır.

Sinop Tersanesi ve Gemi İnşa Süreçleri

Sinop Tersanesi, II. Mehmed'in Sinop'u fethetmesinin ardından devletin gemi inşa işlerinde gözde bir mevkisi olmaya başlamıştır. Mevcut konumu itibarıyla Osmanlı merkezi yönetimi Sinop'ta tersane çalışmalarını teşvik etmiştir. Sinop'un burada en önemli özelliği hem kürekli hem de yelkenli gemiler çağında büyük tonajlı gemilerin yapımına ev sahipliği yapmış olmasıdır. Sinop, çevresinde ahşap gemiler için lüzumlu olan malzemeler açısından verimli bir yerdi ve bu çevrede önceden beri gemi inşa işlerinden anlayan insanlar bulunuyordu. Sinop ve çevresi ormanla kaplı, bol ağaçlı bir

bölgeydi. Ahşap gemi çağında yoğun bir şekilde keresteye ulaşmak avantajlı bir durumdu (Ünal, 2005, s. 911). Kerestenin dışında zift, üstüğü ve kendir gibi diğer gemi inşa temel hammaddeleri de yine Sinop ve çevresinden karşılanmaktaydı. Sinop'taki tersane Osmanlılara Candaroğulları'ndan kalmıştı. Devletin ihtiyacı olan birçok savaş gemisi burada inşa edilmişti. Örneğın 1566'da Sinop Tersanesi'nde 15 kadırğa yapılmıştı (Bostan, s. 127-128) Karadeniz'de bu yönüyle öne çıkan en önemli tersane şüphesiz Sinop'ta bulunmaktaydı.

Sinop Tersanesi, kalenin altında, limanın yanında yer alıyordu. Tersane surlarla çevrili olduğu için emniyetli ve mahfuz bir yerdi. Bu nitelik gemi inşa için tersaneyi uygun bir mekâna çeviriyordu. Tersane çevresinde tersane mahallesi adıyla bir bölge meydana gelmişti ve doğal liman olmanın avantajı fırtınadan korunaklı olmasıydı (Ünal, 2005, s. 912).

17. yüzyılda kadırğadan kalyona geçildiğinde Sinop Tersanesi bu yeni tekniğe uyarlanmış olacak ve yelkenli savaş gemisi üretimine katılacaktır. Henüz daha 1650'de kürekli gemilerden kalyon adlı yelkenli gemilere geçiş yapıldığında bu gemilerin Karadeniz kıyılarında özellikle Sinop, Samsun, Bartın ve Varna'da inşa edilmesine karar verilmiştir (Bostan, 2010, s. 46-48).

18. yüzyılın başlarında Tournetof'un eserinde Sinop'u gösteren bir gravüre bakıldığında limanda birçok yelkenli geminin bulunduğu açık bir şekilde görölmektedir. Bu gravürde yelkenli gemi sayısı 14 olarak görölmektedir (Öz, 2009, s. 254).

Yelkenli gemi inşa süreçleri, İstanbul'dan gönderilen uzmanlarla birlikte yürütölmekteydi. Gemi inşasına öncelikle İstanbul'dan karar verildikten sonra, yapılacak gemi hakkında ilmühaber ve ferman hazırlanır, sonra mevzu taşradaki sorumlu kişilere yönlendirilirdi. Taşradaki gemi inşa süreçlerindeki geleneksel usul 1849 yılına kadar bu şekilde uygulanmıştı. Ancak bu yöntem 1849'da değiştirilecek, Tanzimat'ın getirdiği bir yenilik olarak bundan sonra taşradaki gemi inşa yerlerinde bulunan ayan ve diğer ileri gelenlere gemi yapım işi verilmeyecektir. Taşrada gemi inşa işlemiyle ilgili olarak Bahriye Meclisi'nde yapılan görüşmede taşradaki görevlilerin gemi inşa süreçlerinden sorumlu olmayacakları, onun yerine İstanbul'dan atanan memurlarca bu işlerin yürütöleceği belirtilmiştir. Gemi inşası için gerekli olan gemi ölçüleri mühendis ve mimarıyla birlikte taşraya yollanır, bu esaslara göre gemiler inşa edilirdi. Gemi inşasının taslak halindeki ölçüleri Tersane-i Âmire Endazehanesi'nde belirlenirdi. Bu teknik işlerden ise Tanzimat'ın ilanından sonra İnşaiye Meclisi sorumluydu (Düzcü, 2017, s. 69-70).

Navarin Faciası'ndan 1856'ya kadar geçen süre içinde Sinop Tersanesi'nde başta kalyon olmak üzere fırkateyn, korvet, brik, koter, kereste gemisi, çekeleve ve şalope gibi birçok savaş gemisi inşa edilmiştir. Aşağıdaki tablo Karadeniz'de Sinop'a yakın olan bazı tersanelerde inşa edilen gemi sayılarını vermektedir. Sinop'la karşılaştırma açısından faydalı olacaktır (Düzcü, 2017, s. 74-99).

Tersaneler	Sinop	Amasra	Ereğli	Gideros	Akçşehir	Bartın
Gemi Türleri						
Kalyon	2		2			
Fırkateyn	2	3	3	1		
Korvet	2		1	3	2	5
Brik	4					
Koter	1	1	2		1	1
Kereste gemisi	2				1	
Çekeleve				1	1	
Şalope	1	1			1	
TOPLAM	14	4	8	5	6	6

Tablo-1: Karadeniz Tersanelerinde Yelkenli Gemi İnşa Sayıları (1827-1856)

Sinop Tersanesi tabloya yansıdığı kadarıyla Karadeniz'in en etkili gemi inşa tezgâhlarına sahip bir sahadır. Sinop'a sadece biraz Ereğli'nin yaklaştığı görülmektedir. Sinop Tersanesi'nde hemen her türlü yelkenli gemi imali yapılmaktaydı. Sinop, dönem dönem Tersane-i Âmire'den sonra Osmanlı donanmasına en fazla gemi üreten tersane olarak görülebilir. Sinop Tersanesi diğerlerinin toplamının yarısı kadar üretime katkı vermiştir. Yukarıda sayısı verilen Sinop'taki gemilerin inşa süreçlerine yakından bakılabilir.

Kalyon inşası

Sinop Tersanesi 17. yüzyılın ortalarından itibaren Osmanlı donanmasına kalyon inşa etmekteydi. 18. yüzyılda Osmanlı'da inşa edilen kalyonların % 27,9'u Sinop Tersanesi'ne aitti (Depe, 2017, s.14). Navarin'den (1827) 1856 Paris Barış Konferansı'na kadar geçen sürede sadece iki kalyon inşa edilebilmiştir. Önceki yüzyıllara göre neredeyse 30 yıl için oldukça düşük bir sayıdır. Bu dönemde inşa edilen kalyonlardan biri 1833, diğeri 1841 yılında deniz hizmetine girmiştir. Bu gemilere şimdi daha yakından değinebiliriz:

İlk gemi Memduhiye kalyonudur. Gemi 22 Eylül 1827 –13 Kasım 1833 tarihleri arasında inşa edilmiştir. (BOA, MAD, 8887, s. 226). Geminin inşasından Sinop'un ileri gelenlerinden Kavizade Hüseyin Bey sorumluydu. Gemi 66,5 zira¹ (50,4 m) uzunluğunda olup kerestesi Kastamonu sancağı kazalarından karşılanmıştır. Bu kazalardan Taşköprü kazası Sinop Tersanesi'ne uzaklığı sebebiyle vermeleri gereken keresteleri aynen karşılayamayacaklarından dolayı yerine bedel vermelerine ferman çıkmıştı. Kastamonu kazalarından 6216 adet kereste türü elde edilip geminin hammaddesi olarak kullanılacaktır (BOA, C.BH, 119-6771, lef 4).

Memduhiye kalyonundan yaklaşık iki yıl sonra ikinci kalyon gemisinin inşa süreci başlamıştır. Peyk-i Zafer adı verilen bu kalyon 1835-1841 yılları arasında inşa edilmiştir.

¹ Bir Osmanlı zirası 0,7579 metreye eşittir. Bkz., Süleyman Nutki, Kamus-ı Bahrî, Haz: Mustafa Pultar, İş Bankası Yayınları, İstanbul, 2011, s. 321.

Kalyonu yapanlar Mühendis İsmail, Mimar Şakir Halife ve Mimar Hasan Halife'dir. Geminin uzunluğu 79,5 m, eni 21,6 m ve derinliği ise 10,9 m'dir. Kalyonun inşa yıllarına bakıldığında sürenin diğer gemiye göre uzun sürdüğü anlaşılmaktadır. Buradaki en önemli sorun kürekli ve yelkenli gemilerde yaşanan benzer bir durumdu: Bir başka ifadeyle kereste meselesi. Kereste yelkenli gemilerin en önemli aksamını oluşturuyordu ve kerestenin temin meselesi her zaman devleti zorlayan bir husustu. Kerestenin zamanında tersaneye ulaştırılmaması, inşa işlerinde çalışan ustaların sayısında da azalmaya sebep olmuş, hatta kiş mevsiminde bu kişiler tamamen tersaneyi terk etmişlerdi. Sorunun büyümesi üzerine Tersane-i Âmire'den gönderilen Şakir Efendi konuyla ilgili olarak bir şukka hazırlamış, burada problemin Sinop ayanından kaynaklandığını itiraf etmiştir. Buna göre 1.511.307 kuruşun halka verilmemesi sorunun ana kaynağıydı. Geminin kereste haricindeki maaş, işçi ücretleri ve diğer masrafları toplam olarak 1.028.697,5 kuruştu (Düzcü, 2017, s. 75). En son Maliye Hazinesi'nin yaptığı ödemelerle birlikte Peyk-i Zafer kalyonu tamamlanmış (BOA, MAD, 11742, s. 117) ve donanmaya katılabilmışti. Geminin seyir ve tecrübesinin yapılabilmesi için Kaptanpaşa tarafından bir tezkire hazırlanmış, tezkirede kalyonun İstanbul yakınlarındaki Ayestefanos ve Çekmeceler açıklarına çıkarılması istenmiş, ardından padişahtan izin çıkmıştı (BOA, İ.DH, 3198, 7 Receb 1258 / 14 Ağustos 1842). Kalyon donanma envanterine katıldıktan sonra özellikle de Kırım Savaşı sonrası buharlı gemilerdeki hızlı teknolojik dönüşümün etkisiyle makine monte edilme sürecine girecektir. Tersane-i Âmire havuzunda yapılan bu işlem (dönemin belgelere yansıyan diliyle "vidalı olarak") sonucunda 22 Ekim 1853 tarihinde denize indirilmesine karar verilmişti (BOA, İ.DH, 17641).

Fırkateyn İnşası

Kalyonlardan sonra inşa edilen diğer önemli bir gemi türü fırkateyndir. Her ne kadar kalyonlar gibi hatt-ı harp gemisi olarak kabul edilmese de özellikle kıyı savunmasında işe yaramaktaydılar. Sinop sahasında Navarin'den önce de bu yeni yelkenlilerin inşa edildiği anlaşılmaktadır (BOA, C.BH, 3025, 16 Rebiülahir 1216 / 26 Ağustos 1801, lef 3; BOA, 2549, 15 Zilkade 1240 / 1 Temmuz 1825, lef 3). Sinop Tersanesi'nde Navarin sonrasında sadece iki fırkateyn savaş gemisinin inşa edildiği anlaşılmaktadır. Bu gemilerin inşa tarihleri oldukça geç bir zamana tesadüf eder.

İnşa edilen ilk gemi Avnullah adını taşımaktadır. Gemi 1850-1853 yıllar arasında ve 34,47 m olarak yapılmıştır. Geminin inşası için İstanbul'daki Tersane-i Âmire'den görevlendirilen Batoncu İbrahim Bey, inşaiye zabitanından Kolağası Hasan Efendi ve inşaiye mühendislerinden Raif Efendi vazifelendirilmişlerdir (Düzcü, 2017, s. 84) Geminin, denize indirildikten sonra İstanbul'a gönderilmek üzere yola çıkarılması için hazırlık yapılmıştır (BOA, A.MKT.MHM, 50-33, 3 Safer 1269 / 16 Kasım 1852).

Bir diğer yelkenli fırkateyn gemisi Keyvan-ı Bahri'dir. Ancak bu geminin inşa süreci diğerinden oldukça farklıdır. Geminin inşa süreci 14 Mayıs 1853 tarihinde başlamıştır. Sermimar Mehmed Bey tarafından 1855 yılında inşası biten kalyonun boyu 191,6

kadem², genişliği 48 kadem, derinliği ise 24 kademdi. Bunların yanında fırkateynde 34 top bulunuyordu. Geminin tonajı 3022'ydi olup inşasındaki sıra dışı şey yeni buharlı teknolojiye göre makineli monte edilecek şekilde inşasının yapılmasıydı. Fırkateynin inşasında Sinop Baskını sonrasında batıklardan çıkarılan eşyadan dövme maden perçin, bakır çivi ve cıvata, sütun çemberi, loca, kastanyola, zincir gomana, zincir pranga, mayistra, trinkete loçası gibi malzemeler kullanılmıştı. Fırkateyn için bu arada Londra'ya makine siparişi verilmiş, ardından Keyvan-ı Bahri fırkateyni 1856 yılında bu şehre gitmiştir. Yapılan denemeler sonucunda bir yıl sonra da gemiye makine monte edildiği anlaşılmaktadır (Bal, 2010, s. 91-92).

Korvet İnşası

Sinop Tersanesi'nde inşa edilen üçüncü yelkenli gemi türü korvettir. III. Selim Dönemi'nden itibaren az da olsa yapılan gemiler arasındadır (BOA, D.BŞM.TRE.d, 15301). Korvet savaş gemileri de tıpkı fırkateynler gibi kıyı savunmasında işe yarayan donanma gemilerindedir. Sinop Tersanesi'nde Navarin sonrasında sadece iki korvetin inşa edildiği görülmektedir. Bunlardan ilki Ceyran-ı Bahri korvetidir. Bu korvet Sermimar Mehmet Bey tarafından yapılmış olup 133,3 kadem (50,4 m) boyunda, 38, 4 kadem (14, 54 m) genişliğinde, 21, 4 kadem (8,1 m) derinliğinde ve 22 top taşıyordu (Bal, 2010, s. 62).

İkinci gemi Feyz-i Mabud korvetidir. Bu korvet 17 Şubat 1851-28 Ekim 1852 tarihleri arasında 31,06 m olarak yapılmıştır. Geminin inşasından askeri miralaylıktan emekli olan Batoncu İbrahim Bey sorumluydu. Bunun yanında korveti inşa eden inşaiye zabitanından Kolağası Hasan Efendi ve inşaiye mühendislerinden Raif Efendi olduğunu görüyoruz. Korvet 28 Ekim 1852'de denize indirilmekle inşa işi tamamıyla sonuçlandırılmıştır (Düzcü, 2017, s. 91). Gemi denize indirildikten sonra âkıbeti hakkında pek malumat bulunmamaktadır.

Brik İnşası

Yelkenli gemi inşa sürecinde Sinop'ta en çok inşa edilen gemi türü brikdir. Bu gemi türü, III. Selim Dönemi'nde tesadüf edilmeyen bir yelkenli olup II. Mahmud Dönemi'nde görülmeye başlanmıştır. Bu gemilerden Navarin sonrasında toplam dört gemi yapılmıştır. Yapılan gemilerden ilki 1828'de inşa edilen Necat-i Fer isimli olandır. Necat-i Fer korveti Mühendis Halife Ali Kalfa ve Mimar Şakir Kalfa tarafından yapılmıştır. Geminin boyu 113 kadem (42,8 m), genişliği 31 kadem (11,7 m), anbar yüksekliği de 15,5 kademdi (5,8 m). Korvet 22 top taşıyordu (Bal, 2010, s. 62).

Bundan sonra ikinci bir brik, aynı anda yapılan ancak ismini tespit edemediğimiz gemilerdendir. Bu gemiler Sinop muhafızı Hasan Bey tarafından Mart 1834-Ağustos 1836 tarihleri arasında inşa edilmiştir. Gemiye inşa edenler Mühendis Rifat ve Mimar Mehmed Halife'dir. Söz konusu bu briklerden sonra Ahter isimli brik yapıldığı anlaşılmaktadır.

² Osmanlı'da bir uzunluk ölçü birimi. Ayak diye de bilinir. Yüzyıllara ve bölgelere göre değişiklik göstermekle birlikte mimari anlamda bir kadem yarım arşın olarak kabul edilmekteydi. Bir başka ifadeyle bir kadem 37,88 cm'dir. Ünal Taşkın, Osmanlı Devleti'nde Kullanılan Ölçü ve Tartı Birimleri, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Elazığ, 2005, s. 142.

Ahter briki 1844-1845 arasında inşa edilmiştir. Geminin boyu 44,7 m, genişliği 12,1 m ve derinliği ise 7 m'ydı. Brikler de diğer gemiler gibi kıyı savunması ve kereste taşımacılığı için amacıyla kullanılmaktaydı (Düzcü, 2017, s. 92).

Diğer Gemi İnşa Çalışmaları

Sinop'ta yukarıdaki yelkenli gemilerin dışında başka gemi türleri de inşa edilmiştir. Bunlar hacimce daha küçük gemilerdir. Bunlardan biri koter gemisiydi. 1831-1833 yılları arasında Sinop Ayanı Kavizade Hüseyin Ağa'nın sorumluluğunda yaptırılan koterin inşa masrafı 19.000 kuruştu ve yapıldıktan sonra doğrudan Tersane-i Âmire'ye yollanmıştı. Koter dışında bir tane de şalope gemisinin inşa edildiğini görüyoruz. İnşa edilen diğer tür ise kereste gemisiydi. Bu gemilerden iki tanesi 1834-1836 yılları arasında yapılmıştı. Gemilerin inşa masrafı 145.000 kuruştu (Düzcü, 2017, s. 96-98).

Sonuç

Sinop Tersanesi, Navarin'den itibaren birçok savaş gemisi yaparak Osmanlı donanmasına hizmet vermiştir. 18. yüzyılda daha çok kalyon denilen hatt-ı harp savaş gemisi olarak bu tersanede üretim yapılırken, giderek 19. yüzyılda fırkateyn, korvet ve brik gibi diğer küçük ve hafif savaş gemilerinin de üretiminin yapıldığını gözlemliyoruz.

Navarin Baskını'ndan sonra diğer tüm tersanelerde olduğu gibi Sinop'ta da hummalı bir çalışma yapıldığı anlaşılmaktadır. Devlet burada yine kalyonlar inşa ederken, bundan başka diğer yelkenli gemilerin inşaları da hız kesmeden sürmüştür. Sinop Tersanesi diğer Karadeniz tersanelerine göre oldukça faal bir yerdir. Devlet klasik anlayışını değiştirmemiş, Sinop Tersanesi yine taşranın baş tacı olmuştur.

Sinop'un gözde olma durumu Sinop Baskını'ndan sonra son bulmuştur. Sadece altı personeli kalan tersane bundan sonra terkedilmiş bir halde kalacaktır (Panzac, 2018, s. 392) 1856 tarihinden sonra Sinop'ta bütün gemi inşa süreci Paris Barış Konferansı (1856) gereğince durdurulmuştur. Konferans şartları gereğince Karadeniz'de hiçbir gemi inşa edilemeyecek, Osmanlı bu denizde gemi bulunduramayacaktı. Sinop Tersanesi, Beylikler Dönemi'ni de hesaba katarsak yaklaşık 850 yıl boyunca Türklere gemi inşa işlerinde ev sahipliği yapmıştır. Navarin'den başlayarak birçok yelkenli gemi inşa sürecinde başat rol oynamış olan Sinop Tersanesi, Osmanlı Devleti'nin son büyük yelkenli gemilerinin inşa sürecinde ciddi rol oynamıştır. Buna karşın Sinop Tersanesi'nde inşa edilen bu son yelkenli gemiler, Osmanlı Devleti'nde yeni bir teknolojik olgu olan buharlı gemileri selamlamayı da ihmal etmemişlerdir. Neticede Sinop Tersanesi, politeknik gemi inşa sürecini tamamlamış ve diğer tüm taşra tersaneleri gibi monoteknik (buharlı gemiler) sürece fazla direnmeden yüzyıllarca sürdürdüğu ahşap gemi imalatına veda etmiştir.

Kaynakça

- Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri-Osmanlı Arşivi (BOA)
A.MKT.MHM: 50-33.
AE.SMHD.II: 35-2197.
C.BH: 3025, 6771.
D.BŞM.TRE.d: 14682, 15301.
İ.DH: 3198, 17641.
MAD: 8887, 11742.
Ayдын, Y. A. (2011). *Sultanın kalyonları*. Küre Yayınları.
Bal, N. (2010). *XIX. yüzyılda Osmanlı bahriyesinde gemi inşa teknolojisinde değişim: Buharlı gemiler dönemi* (Yüksek lisans tezi, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul). <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/>
Bostan, İ. (1999). *Osmanlı tersaneleri ve gemi inşa teknolojisi*. Osmanlı.
Bostan, İ. (2010). *Osmanlılar ve deniz*. Küre Yayınları.
Depe, E. (2017). 18. yy'da taşra tezgahlarında kalyon inşa organizasyonu (Yüksek lisans tezi, İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü). <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/>
Düzcü, L. (2017). *Yelkenliden buharlıya geçişte Osmanlı denizciliği*. Doğu Kütüphanesi.
Örenç, A. F. (2009). *1827 Navarin Deniz Savaşı ve Osmanlı donanması*. Tarih Dergisi.
Örenç, A. F. (2017). *Deniz Kuvvetleri ve Deniz Harp sanayii. Osmanlı Askeri Tarihi* (G. Yıldız, çev.). Timaş Yayınları.
Öz, M. (2009). *Sinop*. Diyanet İslam Ansiklopedisi.
Özcan, B. (2007). Bir baskının anatomisi: Sinop faciası. *Uluslararası Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, 2, 7–18.
Panzac, D., Maden, A., & Canpolat, S. (2020). *Osmanlı donanması (1572-1923)* (2. basım). İş Bankası Kültür Yayınları.
Nutki, S. (2011). *Kamus-ı bahrî* (M. Pultar, ed.). İş Bankası Yayınları.
Taşkın, Ü. (2005). *Osmanlı Devleti'nde kullanılan ölçü ve tartı birimleri* (Yüksek lisans tezi, Fırat Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü). <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/>
Ünal, M. A. (2005). XVI.-XVIII. yüzyıllarda Sinop tersanesi. *XIV. Türk Tarih Kongresi'nde sunulan bildiri*.