



İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Coğrafya Bölümü



## COĞRAFYA DERGİSİ

Sayı 20, Sayfa 15-33, İstanbul, 2010

Basılı Nüsha ISSN No: 1302-7212

Elektronik Nüsha ISSN No: 1305-2128

### KARADENİZ KIYISINDA STRATEJİK BİR LİMAN: İNEBOLU LİMANI

*A Strategic Harbour in Blacksea Coast: Inebolu Harbour*

B.Ünal İBRET

Kastamonu Üniversitesi, Eğitim Fakültesi

[bibret@kastamonu.edu.tr](mailto:bibret@kastamonu.edu.tr)

Duran AYDINÖZ

Kastamonu Üniversitesi, Eğitim Fakültesi

[daydinozu@kastamonu.edu.tr](mailto:daydinozu@kastamonu.edu.tr)

Fahriye BEKDAŞ

Kastamonu Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü

[fahriyebekdas@gmail.com](mailto:fahriyebekdas@gmail.com)

Alındığı tarih: 15.11.2010; Kabul tarihi: 31.07.2011

#### Özet

İnebolu Limanı, Karadeniz Bölgesi'nin Batı Karadeniz Bölümü'nde, Kastamonu İline bağlı bir ilçe olan İnebolu'nun merkezindedir. Bu liman hinterlant olarak, Batı Karadeniz ve içerisinde başkent Ankara'nın da bulunduğu İç Anadolu Bölgesi'nin orta kesimlerini kapsamaktadır. Anadolu'nun Karadeniz'e ve oradan da uluslararası deniz ticaret yolları açılan bir kapısı olan bu liman, tarih boyunca stratejik açıdan önem taşımıştır. Milli Mücadele yıllarında İnebolu Limanı, Ankara Hükümeti'nin dış dünyaya açılan penceresi olmuş, Kurtuluş Savaşı boyunca Ankara Hükümeti'ne Bulgaristan, Romanya ve Rusya'dan sağlanan sivil ve askeri malzemelerin büyük bir kısmı bu limandan giriş yapmıştır. Dolayısıyla İnebolu Limanı; Milli Mücadele'nin kazanılmasında büyük bir rol üstlenmiştir. Tarihte olduğu gibi, yakın geçmişte de önemli roller üstlenen İnebolu Limanı, gerisindeki topografya bahane edilerek hinterlandı ile bağlantısını sağlayan karayolunda yeterli iyileştirmelerin yapılmaması ve demiryolundan mahrum bırakılması sebebiyle günümüzde yeterince kullanılmamaktadır.

İnebolu Limanı, ülkemizin yapımı en uzun süren limanları arasındadır. 1882 yılında yapımına başlanan bu liman ancak 2007 yılında bitirilebilmiştir. Böylece modern tesislere kavuşan bu liman, Samsun'dan İstanbul'a kadar uzanan Karadeniz hattı içerisinde bulunduğu konum itibarıyla etkin kullanılabilirliğine sahip bir liman haline gelmiştir. İnebolu limanındaki yüklemeler; ithalat, ihracat, transit ve iç ticaret dahilinde yapılmaktadır. Buradan başta Küre maden sahasından çıkarılan pirit madeni ve bakır cevheri olmak üzere mermer, granit parke taşı, taş kömürü, gübre, motorin, odun ve iş makineleri gibi çok değişik ve taşınması zor olan malzemelerin taşınması yapılmaktadır. Günümüzde İnebolu Limanı'nın gerisindeki hinterland ile bağlantısını sağlayan Kastamonu-İnebolu karayolunun genişletme ve düzenleme çalışmalarına başlanmıştır. Bununla birlikte, Kastamonu-Ankara arasındaki temel topografik engel olan Ilgaz Dağı'nın da yapım aşamasına gelen Ilgaz Dağı tüneliyle aşılması planlanmaktadır. Bu proje tamamlandığında İnebolu limanı, İç Anadolu'yu ve ülkemizin başkenti olan Ankara'yı en kısa yoldan Karadeniz'e ve dolayısıyla uluslar arası ticarete bağlayan bir liman haline gelecek ve ülkemiz ekonomisine önemli katkılar sağlayacaktır.

**Anahtar kelimeler:** İnebolu, İnebolu Limanı, Milli Mücadele, ithalat, ihracat.

### **Abstract**

The İnebolu Harbor is in the center of İnebolu, a county affiliated to Kastamonu Province in the West Black Sea Section of the Black Sea Region. This harbor as a hinterland covers the West Black Sea Region and the central sections of the Middle Anatolia Region where Ankara is also situated. This harbor, which is a portal of Anatolia to the Black Sea, and to international marine commerce routes, has had significance strategically throughout history. In the years of the Turkish War of Independence, the İnebolu Harbor was the window of the Ankara Government opening to the outer world and most of the civil and military equipment obtained from Bulgaria, Romania and Russia to the Ankara Government entered the country through this harbor. Therefore, the İnebolu Harbor undertook a great role in winning the Turkish War of Independence. The İnebolu Harbor, which undertook significant roles in the near past too as it did in history, lost its previous significance in time on the pretext of the topography behind it because sufficient improvements were not made on the highway which makes the connection with the hinterland and because the harbor was deprived of a railroad.

The İnebolu Harbor is among the harbors whose construction lasted the longest. This harbor, which was begun to be constructed in 1982, was finished only in 2007. Thus, this harbor, which obtained modern facilities, has become a harbor which has an efficient capability of use due to its location in the Black Sea Region line extending from Samsun to İstanbul. In the İnebolu Harbor freights, import, export, transit and domestic trade are done. In this harbor, mainly pyrite and copper ore extracted in the Küre mining area and a variety of materials which are difficult to transport such as marble, granite paving stone, hard coal, fertilizer, diesel oil, wood and engineering vehicles are transported. Today the widening and regulation of Kastamonu-İnebolu highway have been begun which makes the connection with the hinterland behind the İnebolu Harbor. Also, the basic topographic obstacle Ilgaz Mountain is planned to be passed over through the Ilgaz Mountain Tunnel, which has come to the stage of construction. When this project is completed, the İnebolu Harbor will become a harbor which connects the Middle Anatolia Region and the capital of our country, Turkey to the Black Sea Region and thus to international trade routes, and it will make significant contributions to the economy of our country.

**Key words:** *İnebolu, İnebolu Harbor, Turkish War of Independence, import, export.*

### **Giriş**

Liman; deniz, göl kıyısı veya akarsu ağzlarında, gemilerin girebilmesi için yeterli derinliğe sahip, doğal olarak veya mendirek ve dalgakıranla rüzgara karşı korunmuş, fırtınalı havalarda deniz taşıtlarının barındığı, deniz yoluyla gelen yük ve yolcuların diğer ulaşım hatlarına veya bu ulaşım hatlarından deniz ulaşım hatlarına aktarılması için gerekli tesislere (yolcu salonu, iskele, rıhtım, ambar, antrepo, sundurma, silo, akaryakıt istasyonu,

vinç ve atık toplama ve arıtma tesisleri) sahip su ve buna bağlı kara alanıdır (Doğaner, 1991: 115-116).

Limanlar denizyollarıyla taşıdıkları yük kapasitesine bağlı olarak dünya ekonomisinin can damarını oluşturur. Dünya deniz ticaretinin yaklaşık % 80'ni ve ülkemizin ithalat ve ihracat taşımalarının ise yaklaşık %90'ına yakın bir bölümü deniz yoluyla yapılmaktadır (Kalkınma planı, 2007-2013). Ülkemiz, üç tarafının denizlerle çevrili olması, 8333 km kıyı uzunluğunun bulunması ve doğal limanlarının fazla olması dolayısıyla Asya'yı Avrupa'ya bağlayan bir köprü konumundadır(Özey, 2002:17). Bundan dolayı Türkiye için Denizyolları ve dolayısıyla limanların büyük önemi vardır.

Denizcilik müsteşarlığı kayıtlarına göre ülkemizde 160 liman ve iskele bulunmaktadır. Bu limanların 25'i kamu limanı, 27'si belediye limanı, 108'i de özel limanlardır. Türkiye limanları bağlı buldukları bölge müdürlüklerine göre: Antalya: 7 liman, Çanakkale:23 liman, İstanbul:71 liman, İzmir:19 liman, Mersin:16 liman, Samsun:25 liman, Trabzon:9 liman şeklinde sıralanmaktadır(D.T.O.Sektör Raporu, 2008). Ülkemizin batı kıyılarındaki kıyı şekillerinin durumuna bağlı olarak doğal limanlar oldukça fazla iken, Karadeniz kıyılarında doğal limanlar oldukça sınırlı sayıda olup bunlar gerisindeki topografik yapıdan ötürü hinterlant bağlantısı zor olan liman pozisyonundadır. Ülkemizde bulunan bu limanların çoğu rüzgâr ve fırtınalara karşı insanlar tarafından korunaklı duruma getirilmiş olan yapay liman grubuna girer. Rüzgâr ve fırtınalara karşı dalgakıranlar inşa ederek koruma ihtiyacı duyulmamış limanların sayısı ise ülkemizde azdır. Doğal liman olarak da adlandırılan bu limanların ülkemizdeki en güzel örnekleri İstanbul- Haliç ile Sinop iç limanıdır. Gemilerin hacimce giderek büyümesi sonucu Haliç eski önemini yitirmiştir (Doğanay,1998:531).

Türkiye'deki limanlar, Doğu-Batı ve Kuzey-Güney yönlü uluslar arası ulaştırma koridorlarının kesişim noktasında stratejik bir konumda yer almaktadır. Jeostratejik açıdan denizyolu taşımacılığına son derece uygun olan Türkiye'nin uluslar arası pazarlara ulaşmasında ve ülkenin ekonomik, sosyal ve ticari yapısı üzerinde, limanlar oldukça etkilidir.

Bütün dünyada olduğu gibi ülkemizde de uluslararası ticaretin büyük bir bölümü halen en ekonomik sistem olan denizyolu ile gerçekleştirilmektedir. Ülkemiz liman ve iskelelerinde, Denizcilik Müsteşarlığı verilerine göre 2009 yılında 309.436.706 ton yük elleçlenmiştir<sup>1</sup> (Deniz ticareti İstatistikleri:25). Bu yılda elleçlenen toplam yükün 73.770.263 tonu ihracat,139.862.090 tonu ithalat, 37.791.767 tonu kabotaj ve 58.012.586 tonu da transit olarak gerçekleşmiştir.

2009 yılında 309.436.706 ton yükleme-boşaltmada Akdeniz bölgesi % 38'lik pay ile (117.810.900 ton) birinci sıradadır. İkinci sırayı % 37 ile (115.806.579 ton) Marmara Bölgesi, üçüncü sırayı % 16'lık pay ile (49.969.474 ton) Ege bölgesi almaktadır. Karadeniz Bölgesi ise 25.849.754 ton ile toplam yükün %8 ini taşıyarak dördüncü sırayı almıştır. (Deniz ticareti İstatistikleri:32-34)

Karadeniz'de Samsun ve Trabzon olmak üzere iki tane bölge müdürlüğü bulunmaktadır. İnebolu Liman Başkanlığı, Samsun Bölge Müdürlüğü'ne bağlıdır. Bu müdürlüğe bağlı diğer liman başkanlıkları; Samsun Liman Başkanlığı, Cide Liman Başkanlığı, Bartın Liman Başkanlığı, Amasra Liman Başkanlığı, Ordu Liman Başkanlığı, Sinop Liman Başkanlığı, Ayancık Liman Başkanlığı, Ünye Liman Başkanlığı, Gerze Liman Başkanlığı ve Fatsa Liman Başkanlığı'dır (Denizcilik Müsteşarlığı 2009 Yılı İdari Faaliyet Raporu).

İnebolu Limanı coğrafi konumu dolayısı ile stratejik bir noktada yer almaktadır. İnebolu-Kastamonu-Ankara güzergâhı ile Anadolu'ya en yakın liman konumundadır. Milli mücadelenin kazanılmasında önemli rol oynayan İnebolu Limanından Anadolu'ya erzak, cephane taşınmış ve burası lojistik bir üst olarak kullanılmıştır.

<sup>1</sup>Elleçleme(Handling):Yükün yüklenmesi, istif edilmesi boşaltılması işlemlerinin tümüne verilen ad. <https://atlantis.denizcilik.gov.tr/sozluk/>

Ülkemizin tarihinin şekillenmesinde ve dış ticaretin gelişmesinde önemli rolü olan limanlar bilimsel araştırmalara konu edilmektedir. Bu çerçevede araştırmaya konu teşkil eden İnebolu Limanı'nın lokasyonu ve doğal çevre özellikleri, limanın kuruluşu, gelişimi, genel özellikleri, limanda yük taşımacılığı, gemi trafiği, limandan yapılan ithalat ihracat, ele alınarak incelenmiş, limanla ilgili analizler verilerle desteklenmiştir.

### İnebolu Limanı'nın Lokasyonu ve Doğal Çevre Özellikleri

İnebolu Limanı, Karadeniz bölgesinin Batı Karadeniz bölümünde yer alan Kastamonu ilinin, Karadeniz kıyısındaki ilçelerinden birisi olan İnebolu İlçesi'nin merkezinde yer almaktadır. İnebolu İlçesi'nin idari merkezi olan İnebolu Şehri ve dolayısıyla İnebolu Limanı, Kastamonu Şehri'nin 89 km kuzeyinde bulunmaktadır. İnebolu Şehri, bir yandan doğu-batı yönünde Karadeniz kıyı çizgisini takip ederek uzanmış, diğer yandan da Karadeniz'den içeriye doğru kendisinden adını alan İnebolu Deresi'nin vadisi boyunca derenin her iki kenarına yerleşmiştir. İnebolu Şehri, İnebolu İlçesinin idari merkezi durumundadır. İlçe kuzeyden Karadeniz, diğer yönlerden ise Kastamonu ilinin diğer ilçeleriyle çevrilidir (Şekil. 1).



**Şekil 1:** İnebolu Limanı'nın Lokasyon Haritası.

(Kaynak: Türkiye Mülki İdare Bölümleri Haritası'ndan Uyarlanmıştır)

**Figure 1:** Location Map of Inebolu Harbour.

Limanların kuruluş yerlerinin seçiminde fiziki, beşeri ve İktisadi Coğrafya faktörleri etkili olmaktadır. Kıyının hinterlandının geniş olması, liman yerinin belirlenmesinde özellikle göz önünde bulundurulur. Kıyı gerisindeki yüzey şekillerinin, kıyı ile gerisindeki kara ulaşımında kolaylık sağlaması hinterlandının etkisini artırır ve böylece limanın ticari etkinlikleri kara içerisinde kolaylıkla yayılabilir. İklim özelliklerinin de limanın etkinliği

üzerinde büyük etkisi bulunmaktadır. Sisler, görüş sahasını sınırlarken, akıntılar ve akıntının hızının etkileyen rüzgarlar limanların kullanımını sınırlamaktadır. Bunlarla birlikte limanların zemin özellikleri ve su derinlikleri gemilerin manevra kabiliyetlerini ve demirleme imkanlarını etkilemektedir (Doğaner, 1991: 115-116).

Karadeniz'e paralel olarak uzanan Küre Dağları oldukça sarp olup, kıyı ile iç kesimler arasındaki ulaşımı olumsuz yönde etkilemektedir. Bu dağlar ancak geçitlerle aşılabilmekte ve derelerin açtığı vadiler takip edilerek Karadeniz'e ulaşılabilir. Kastamonu iline ait yaklaşık 170 km yi bulan kıyı çizgisi, boyunca, Karadeniz'den iç kesimlere doğru en fazla sokulan başlıca akarsular, Zarbana Çayı, Devrekani Çayı, ve İnebolu Deresi'dir. Bu akarsuların vadileri içerisinde ulaşım için daha uygun olan ve bölgenin en önemli merkezi olan Kastamonu Şehri'ni en kısa yoldan Karadeniz'e bağlayacak olan doğal yol, İnebolu Deresi'nin vadisini takip eder. Dolayısıyla ana hatlarıyla İnebolu Deresi'nin vadisini takip eden ve daha sonra da 995 metre yüksekliğindeki Çuhadoruğu Geçidi'yle Küre Dağları'nı aşarak Küre'ye ulaşan ve devamında da Kastamonu Şehri'ne varan tarihi yolun başlangıcı, İnebolu Deresi'nin Karadeniz ile buluştuğu ve araştırmamıza konu olan İnebolu Limanı'dır. Bu yolun alternatifinin olmaması, İnebolu Limanı'nın kullanımını zorunlu tutmuş ve limanın hinterlandı genişletmiştir.

İnebolu Limanı, Karadeniz kıyısında, 41° 58' 42" kuzey enlemi ile 33° 46' 06" doğu boylamı arasında bulunmaktadır. Karadeniz kıyısı genel olarak Pasifik Kıyı tipindedir. Bu sebeple, kıyı şeridi dar ve çoğu yerde kıyı gerisi falezlidir. Karadeniz'in kıyı bölgesinin, güneyinde adeta bir set gibi uzanan Kuzey Anadolu Dağlık Kuşağı'nın Oligosen'den itibaren zaman zaman da olsa devamlı olarak yükselmesi, buna karşılık Karadeniz Havzası'nın sürekli olarak çökmesi sonucunda eğim artmış, kıta sahanlığı bükülerek ve kırılarak daralmıştır. Karadeniz'in özellikle, Cide-İnebolu arasında kıyıları o kadar yüksektir ki, bu kıyılardaki falezlerin yüksekliği yer yer 100 metrenin üzerindedir (Atalay, 1994: 99-100).

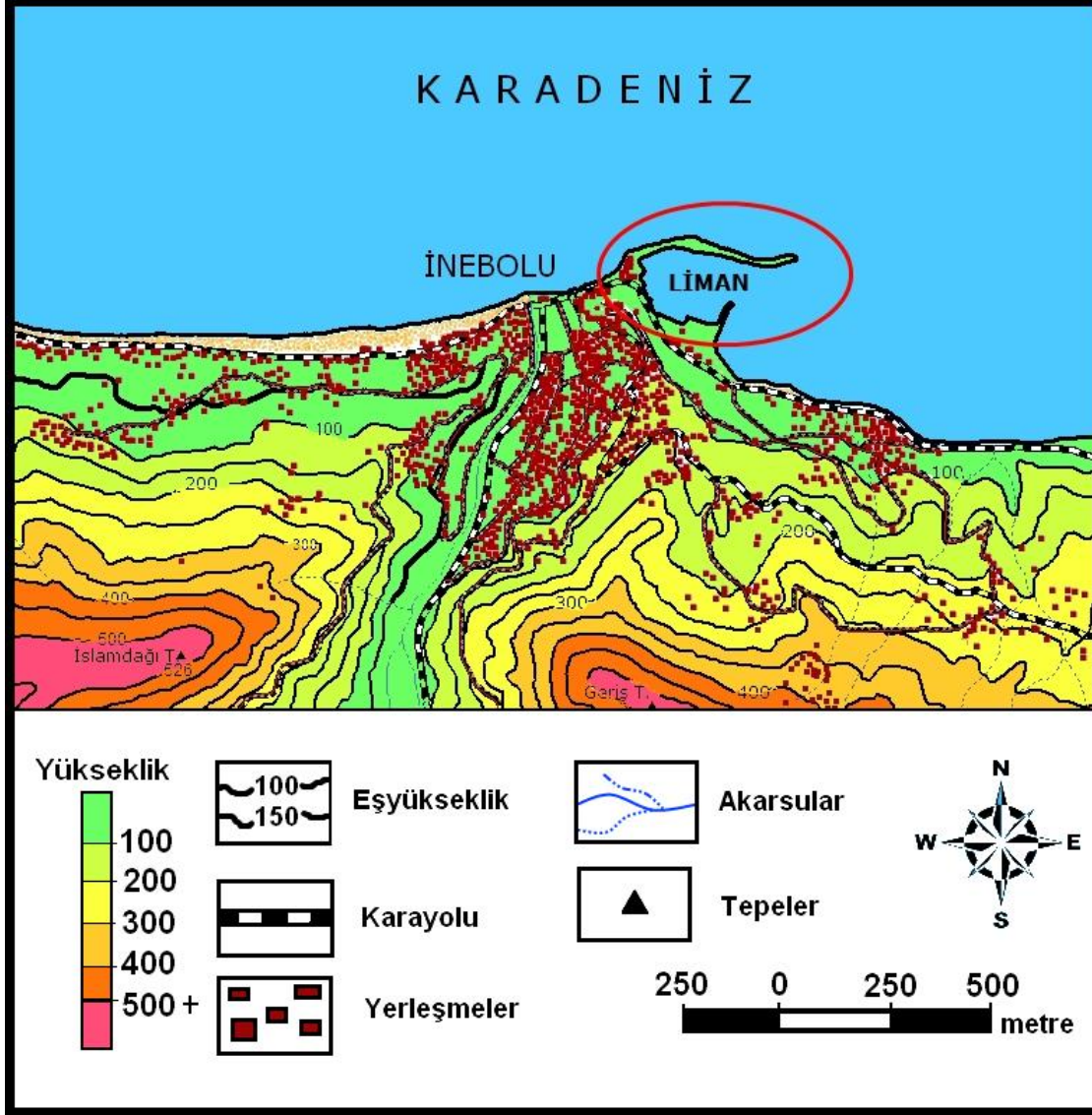
Karadeniz Bölgesinde, Samsun'un batısından başlayarak batıda Akçakoca'ya kadar kıyı kesiminde kumtaşı, miltası, kiltası, nadiren çakıltası, çamurtaşı ve kumlu kireçtaşı tabakalarının nöbetleşe istiflenmesinden meydana gelen fliş toplulukları uzanmaktadır. Bu kıyıyı takip eden yol boyunca Kretase fliş tabakalarının eğimli olmasına bağlı olarak yer yer heyelanlar meydana gelir (Atalay-Mortan, 2006: 23). Karadeniz kıyısı boyunca dik ve yüksek falezlerin bulunması ve bu yamaçlarda oluşan heyelanlara bağlı olarak yakın zamana kadar bu kesimi geçen bir karayolu yapılamamıştır. Bu sebeple geçmişte, bölgenin dışa açılımında mecburen deniz ulaşımı kullanılmış ve İnebolu limanı, başta Kastamonu Şehri olmak üzere hinterlandında kalan yerlerin İstanbul'a ve ülkemizin diğer yerlerine olan bağlantısında kullanılmıştır.

İnebolu Limanı Karadeniz kıyısında bulunduğu için, kıyı kesiminin eğimi fazla, kıta sahanlığı dar ve gerisinde Kuzey Anadolu Dağlık Kuşağı'nın temsilcisi olan Küre Dağları'nın uzantılarıyla çevrilmiş durumdadır. Önünde uzanan bir kıyı seti ve korunaklı bir koy içinde olmadığından dolayı doğal bir liman özelliği göstermemektedir (Foto.1). Dolayısıyla bu liman morfolojik açıdan genel hatlarıyla, bir liman olarak kullanıma fazlaca uygun şartlara sahip değildir. Ancak bu liman, kendi yakın çevresindeki Karadeniz'e kıyısı olan diğer yerler arasında değerlendirildiğinde, hinterlandından dolayı daha iyi şartlar taşıdığı için çevresinin en önemli limanı haline gelmiştir.



**Fotoğraf 1:** İnebolu Limanı ve Şehri'nin Uydu Fotoğraflarından Görünüşü.  
**Photograph 1:** Satellite image of İnebolu Harbour and the city.

İnebolu Deresi İnebolu Şehri'ni ikiye ayırarak Boyranaltı mevkinde Karadeniz'e ulaşmaktadır. Burada, derenin getirdiği malzemelerle kıyı şeridi biraz genişlemiş, eğim ve dip derinliği az da olsa azalmıştır. Bu sebeple İnebolu Limanı, adını aldığı derenin doğu tarafında dip derinliği daha fazla olan ve kısmen denize doğru sokulan burun vasıtasıyla az da olsa Karayel'e karşı korunaklı bulunan bir mevkide kurulmuştur. Limanın gerisinde topografya, Kestanelik ve Kelsileymen sırtlarına doğru yükselmekte ve Geriştepe'de 500 metrenin üzerine çıkmaktadır. İnebolu Şehri de Karadeniz kıyısından itibaren topografyaya uygun bir şekilde Geriştepe'nin yamaçları boyunca yükselmektedir(Şekil2).



**Şekil 2:** İnebolu Limanı ve Yakın Çevresinin Topografya Haritası.  
**Figure 2:** Topographic map of Inebolu harbour and near vicinity.

Deniz ulaşımında, iklim elemanlarının önemli bir rolü vardır. Bunlardan özellikle rüzgar ve sis deniz ulaşımını olumsuz yönde etkileyen faktörlerin başında gelmektedir. İnebolu, Karadeniz kıyısında bulunması dolayısıyla, Karadeniz iklimini yaşamaktadır. İlçe merkezinde bulunan İnebolu Rasat İstasyonu'nun 1975-2006 yıllarına ait verilerine göre İnebolu'nun sıcaklık ortalamasının 13,2 C° olduğu; aylara göre ortalama sıcaklık değerlerinin 6.1 C° ile 21.7 C° arasında değiştiği görülmektedir. Bu değerlere göre en soğuk aylar 6.1 C°'ye sahip Ocak ve Şubat aylarıdır. En sıcak ay ortalaması ise, 21.7 C° ile Temmuz'dur. İnebolu'daki sıcaklık amplitüdü ise, 15.6 C°'dir. Karadeniz kıyısı boyunca adeta bir set gibi doğu-batı doğrultusunda uzanan Küre Dağları, bir taraftan oklüzyon cephesinin oluşturmakta, diğer taraftan da kıyı boyunca yükseldikleri için orografik yağışlara sebep olmaktadır. Bu sebeple İnebolu'nun yıllık ortalama toplam yağış miktarı Karadeniz kıyısındaki diğer yerlerde olduğu gibi yüksek olup 1048 mm civarındadır. İnebolu'da yağışlar ilçe merkezine genel olarak yağmur şeklinde düşmesine rağmen, yüksek kesimlere doğru çıkıldıkça kar yağışları artmaktadır. İnebolu'da en yağışlı ay 138 mm ile Aralık, en kurak ay ise 49.4 mm ile Mayıstır(Tablo. 1, Şekil. 3).

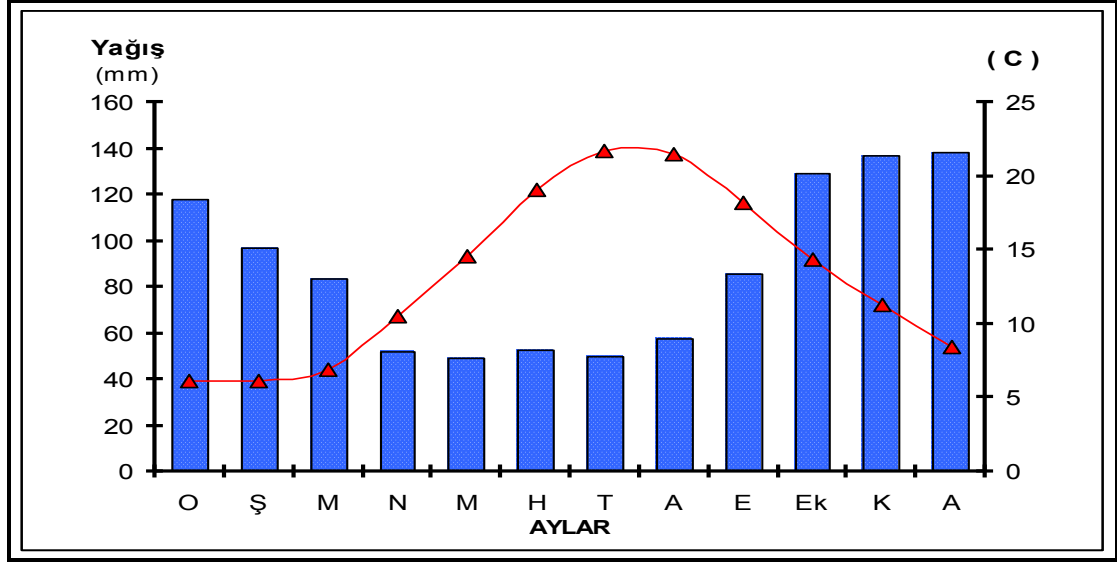
KARADENİZ KIYISINDA STRATEJİK BİR LİMAN: İNEBOLU LİMANI

**Tablo 1:** İnebolu'nun Aylık Ortalama Sıcaklık ve Yağış Değerleri.

**Table 1:** Monthly average temperature and precipitation rating of Inebolu.

Aylar	O	Ş	M	N	M	H	T	A	E	Ek	K	A	Yıllık
Sıcaklık C°	6,1	6,1	6,9	10,5	14,6	19,1	21,7	21,5	18,2	14,4	11,3	8,4	13,2
Yağış(mm)	117,6	97	83,4	51,7	49,4	52,9	49,7	57,2	85,6	128,9	136,5	138	1048

Kaynak: İnebolu Meteoroloji İstasyonu Müdürlüğü.



**Şekil 3:** İnebolu'da Yıllık Ortalama Sıcaklık ve Yağış Miktarının Aylara Dağılımı.

**Figure 3:** The monthly distribution of the average annual temperature and precipitation rating of Inebolu.

Kuzey Anadolu Dağları'nın Karadeniz boyunca uzanan kuzey eteklerinde kurulmuş bulunan İnebolu, sürekli olarak Karadeniz üzerinde oluşan yüksek basınç sahasından gelen ılık-nemli hava kütlelerinin etkisine maruz kalmaktadır. Bu sebeple artan yağışlar ve nemlilik, sıcaklık değerlerini düşürerek sisli günlerin sayısını arttırmaktadır. İnebolu'da sisler özellikle bahar mevsiminde etkili olmakta, yılın 23,5 günü sis görülmektedir. Bahar mevsiminde sislerle birlikte bulutlu ve orajlı günlerin sayıda artmaktadır. Bu durum gemilerin görüş mesafesini azaltığından, İnebolu Limanında hava muhalefetinin olduğu bazı günlerde deniz ulaşımı açısından sıkıntılar yaşanmaktadır (Tablo.2).

**Tablo 2:** İnebolu'nun Yıllık Ortalama Nispi nem ve Bulutlu, Sisli ve Orajlı gün sayısı.

**Table 2:** Average annual number of relative humidity and cloudy, foggy and thunder cloudy days of Inebolu.

Aylar	O.	Ş.	M.	N.	M.	H.	T.	A.	E.	Ek.	K.	A.	Yıllık
Nispi nem (%)	72	73	76	77	78	75	72	73	74	76	73	71	74
Sisli günler	1.2	1.9	4.0	6.4	5.5	1.4	0.5	0.3	0.4	0.5	0.6	0.8	23.5
Bulutlu Günler	7.4	7.6	7.3	6.7	6.0	4.4	3.5	3.6	4.4	5.6	6.6	7.2	5.9
Orajlı günler	0.2	0.2	0.2	1.4	3.0	4.0	3.0	3.1	2.5	1.3	0.7	0.4	20.0

Kaynak: İnebolu Meteoroloji İstasyonu Müdürlüğü.

İnebolu Limanı doğal bir liman olmadığından, Karadeniz üzerinden gelen kuvvetli rüzgarlara açıktır. Bu sebeple rüzgarlar, limandaki deniz ulaşımını en fazla etkileyen



klimatik faktördür. Türkiye Dünyadaki genel atmosfer koşullarının yıl içerisindeki değişimine bağlı olarak yaz ve kış mevsimlerinde farklı basınç merkezlerinin etkisi altında kalmaktadır. Bu basınç merkezlerinin etkisi soğuk ve sıcak mevsimlerde değiştiği için, Türkiye'deki basıncın dağılışı, rüzgar sistemleri ve rüzgarların esiş yönleri mevsimler arasında sürekli değişmektedir Kışın Anadolu'ya yerleşmiş olan kontinental diverjans alanlarından, Karadeniz konverjans sahasına doğru güneyden kuzeye doğru hava akımları olurken, yazın bu durumun tam tersi olmakta ve Karadeniz yüksek basınç sahası haline geldiğinden, Karadeniz'den, Anadolu'ya doğru kuzeyden güneye doğru hava akımları görülmektedir(Erinç,1984:307). Böylece İnebolu'da yaz ve kış mevsiminde güney sektörlü rüzgarlar hakim olmaktadır(Tablo. 3).

**Tablo 3:** İnebolu'da Yıllık Ortalama Rüzgar Hızı, Rüzgarlı Gün Sayısı ve Hızlı Esen Rüzgarların Esiş Yönlerine Göre Dağılımı.

**Table 3:** Distribution according to the average annual wind velocity, number of windy days and wind direction of the stiff breeze in Inebolu.

Aylar	O	Ş	M	N	M	H	T	A	E	Ek	K	A	Yıllık
Rüzgar Hızı(m/s)	4.2	4.0	3.7	3.3	2.8	3.1	3.2	3.5	3.7	3.9	4.0	4.2	3.6
Kuvvetli Rüz. Gün Sayısı	9.3	8.6	8.0	7.4	5.9	6.0	6.3	6.2	6.0	7.1	8.5	10	89.3
Fırtınalı Gün Sayısı	3.9	3.4	3.2	2.6	2.0	1.6	1.4	1.6	1.5	2.5	3.3	4.0	31
En Hızlı Esen Rüzgar Yönü	S	SSW	ESE	WNW	W	W	WNW	NW	W	W	W	W	S
En Hızlı Esen Rüzgarın Hızı (m/s)	41	38	33	30	39	32	26	30	31	35	35	36	41

Kaynak: İnebolu Meteoroloji İstasyonu Müdürlüğü.

İnebolu'nun rüzgar durumunu ortaya koymak için Rubinstein formülü uygulanmıştır. Buna göre İnebolu'da yıl içinde hakim rüzgar istikameti güney sektörlüdür. Buraya esen rüzgarların %44'ü S62°W'dan %26'sı da N81°E'dan esmektedir. İnebolu'da rüzgar yönleri mevsimlere göre değişiklik gösterir. İlkbahar mevsiminde hakim rüzgar yönü %46 S76°W ve %32 N81°E dur. Yaz mevsiminde hakim rüzgar yönü tek olup %47 S63°W istikametinden eser. Sonbahar mevsiminde ise hakim rüzgar istikameti iki yönlüdür ve %41 S31°W'dan, %28 N81°E esmektedir. Kış mevsiminde hakim istikamet tek olup güneyden %46 S50°W'dan esmektedir.

İnebolu Limanında ulaşımı etkileyen en önemli iklim elemanı rüzgarlardır. Birinci dereceden hakim rüzgar yönü güney sektörlü rüzgarlardan SSW (Güney Güney Batı) dır. Bu yönden esen rüzgarın sonbaharda frekansı, kış mevsiminde ise hızı yüksektir. Rüzgar hızının bu mevsimde yüksek oluşu nedeniyle gemilerin limana girişlerinde bazı sıkıntılar yaşanmaktadır. İkinci derecede hakim olan rüzgar yönü kuzey sektörlü olup NE (Poyraz)dır. Frekansı sonbaharda yüksek olan NE (poyraz) rüzgarı en çok ilkbaharda hakim durumdadır. İnebolu Meteoroloji İstasyonu 1975-2006 verilerine göre İnebolu'da kuvvetli rüzgar gün sayısı (10.8–17.1 m/s) 89.3 dür. Bunun yanında fırtınalı gün sayısı (17.2 m/s) 31'dir. Kuvvetli esen rüzgarlı gün sayısı bakımından kış mevsimi (Aralık, Ocak ve Şubat) ön plana çıkmaktadır. Ortalama rüzgâr hızı 3,6 m/s olup uzun yıllar içinde en kuvvetli rüzgâr 1968 Ocak ayında SSW (Güney Güney Batı)'dan 41,0 m/s (saatteki hızı 147,6 km) olarak ölçülmüştür.

İnebolu Meteoroloji İstasyonu'nun verilerine göre ilçe kıyılarında deniz suyu sıcaklığı kuzey doğu sektörlü dalgaların etkisiyle ani düşüşler göstermektedir. İlçenin ortalama deniz suyu sıcaklığı 13,4 C° olup, en yüksek deniz suyu sıcaklığı 1998 Ağustos ayında 27,6 C° ve en düşük sıcaklık 1997 Şubat ayında 3,0 C° olarak ölçülmüştür.

### İnebolu Limanının Kuruluşu, Gelişimi ve Genel Özellikleri

Batı Karadeniz Bölgesi'nde Karadeniz kıyısında bulunan bir yerleşim yeri olan İnebolu, tarih boyunca Kastamonu ve güneyinde kalan Çankırı ile bu merkezlere bağlı ilçelerin önemli bir ithalat ve ihracat merkezi olmuştur. İnebolu Şehri, M.Ö. IV yüzyılda, Abunoteikhos adıyla kurulmuş bir kale şehridir. Buraya M.S. II. yüzyıldan itibaren İonopolis adı verilmiş olup, Roma Döneminde şehir önemli bir merkez haline gelmiştir(Gökoğlu,1952:20). Candaroğulları Döneminde Türk hakimiyetine giren İnebolu, 1834 yılına kadar Küre Kazasına bağlı bir nahiye iken, 1867'den sonra kaza olmuştur (İbret,2007:142).

Gerek Selçuklu ve gerekse Osmanlı Döneminde Anadolu'dan Karadeniz'e uzanan yollar Kastamonu'da kesişmekte ve oradan da Küre üzerinden geçerek Karadeniz kıyısındaki İnebolu Limanı'na ulaşmaktaydı. Kastamonu ve civar bölgesinin eskiden İstanbul ile doğrudan ve düzgün bir karayolu bağlantısı olmadığından, buraların İstanbul'a ulaşımı denizyoluyla İnebolu'dan sağlanmıştır. Ayrıca İnebolu Limanı Özellikle Karadeniz'in kuzeyindeki Kefe ve Özi Limanlarına açılarak Rusya ve Avrupa ile Anadolu arasındaki ulaşımı sağlamaktaydı(Güzey, 2001: 160). Küre bakır madeni sahasında üretilen bakırın payitaht İstanbul'a ve gerek duyulduğunda doğu cephelerine gönderilmesinde de İnebolu Limanı kullanılmaktaydı(Faroqi, 2000: 216).

İnebolu ve İnebolu Limanı hakkında 1903 yılına rastlayan Kastamonu Vilayet Salnamesi'ne göre burada gemi yapım tezgahlarının olduğundan ve limana bağlı olarak İnebolu kasabasında canlı bir ticari yapının oluştuğundan bahsedilmektedir. Bu salnamede İnebolu Limanı'nın dan Mısır'ın İskenderiye, Romanya'nın Varna Limanı'na ve Dersaadet'e kereste, tiftik, bakır, krom ve bazı mensucat ürünlerinin ihracatının yapıldığını ifade edilmektedir (Arslan,2003:69). Bununla birlikte İnebolu Limanı'ndan yapılan ticaret hakkında en detaylı bilgileri CUINET vermektedir. Cuinet'e göre Kastamonu Sancağı'nın İnebolu Limanı'ndan ihraç ettiği ürünlerin başında tarım ürünleri( Tahıl, çeltik, yaş meyve, salep, keten, kenevir), hayvancılık ürünleri (Tiftik, yün, yumurta, balmumu, deri), ormancılık ürünleri (Kereste-tomruk) ve madencilik ürünleri(Demir, bakır) gelmekteydi. En fazla ihracat Fransa, İngiltere, Avusturya-Macaristan ve Rusya ile yapılmaktaydı. İnebolu Limanı'ndan ithal edilen ürünler ise daha ziyade işlenmiş sanayi ürünleri olup bunların başında demir-çelik ürünleri, tuhafiyemanifatura ürünleri, işlenmiş tütün ve alkollü içecekler, kahve, şeker, sabun, kağıt, cam, kibrit ve mum gibi sanayi ürünleridir. Bu ürünlerin ithalatı başta İngiltere olmak üzere Avusturya-Macaristan, Rusya, Fransa ve Almanya gibi çağın gelişmiş devletlerinden yapılmaktaydı( Tablo.4).

Tablo 4. İnebolu Limanından 1892 Yılında Yapılan İhracat ve İthalat Durumu.  
Table 4. The importation and exportation condition of Inebolu harbour in 1892.

ÜLKE ADI	İHRACAT		İTHALAT	
	Miktar(Kg)	Değer(Frank)	Miktar(Kg)	Değer(Frank)
İngiltere	973173	1987170	1213000	2545000
Fransa	2644040	849940	425000	393480
Avusturya-Macaristan	174000	92800	905800	569750
Rusya	41000	17920	597000	165500
İtalya	8000	18800	7300	22050
Almanya	2800	5600	46600	233200
Yunanistan	1500	3000	4800	12400
Romanya	-	-	1000	2000
Osmanlı Toprakları	21272500	3240400	1578000	1088000
<b>TOPLAM</b>	<b>25117013</b>	<b>6215630</b>	<b>4778500</b>	<b>5031380</b>

**Kaynak:** Cuinet, 1895: 472.

İnebolu Limanı 19.yüzyıl sonlarına doğru özellikle Çarlık Rusya ile ticari ilişkilerin artışından sonra canlı bir liman haline gelmiştir.1892 yılı kayıtlarına göre Batı Karadeniz Bölümü içerisinde bulunan Sinop, İnebolu, Amasra ve Bartın limanları içerisinde en işlek olanı İnebolu limanıdır. Bu yılda İnebolu Limanı'na 278 tanesi buharlı ve 1842 tanesi de yelkenli olmak üzere 2120 tane gemi uğramıştır. Buraya uğrayan buharlı gemilerin bandırasından anlaşıldığı üzere, İnebolu Limanı uluslararası bir liman durumunda olup, burayı Osmanlı Devleti'ne ait gemilerin dışında Avusturya-Macaristan, Rus, Fransız, İngiliz ve Yunan bayraklı gemiler de kullanmaktaydı(Tablo.5).

**Tablo 5:** İnebolu Limanına 1892 Yılında gelen Gemilerin Bandıra ve Tonaj Durumları.

**Table 5:** The ensigncy and tonnage conditions of the ships that came to Inebolu harbour in 1892.

BANDIRA	GEMİ SAYISI		TOPLAM	TONAJ		TOPLAM
	Buharlı	Yelkenli		Buharlı	Yelkenli	
İngiltere	1		1	1315		1315
Fransa	10		10	14089		14089
Avusturya-Macaristan	93		93	105151		105151
Rusya	92	1	93	89002	194	89196
Yunanistan		2	2		588	588
Osmanlı Toprakları	82	1839	1920	164397	8685	173082
<b>TOPLAM</b>	<b>278</b>	<b>1842</b>	<b>2120</b>	<b>373954</b>	<b>9467</b>	<b>383421</b>

Kaynak: Cuinet, 1895: 472.

Açık deniz kıyısında yer alan İnebolu'da, düzgün bir liman olmadığı için gelip giden yolcuların vapura binmelerinde veya yük ve eşyaların vapura naklinde her zaman büyük sıkıntılar yaşanmıştır. Vapurlar hava şartlarına bağlı olarak buraya uğrayamamış; bu durumdan dolayı yöre halkı malını satamadığından büyük zarara uğramıştır. Bu durumu gören zamanın Kastamonu Valisi Sırrı Paşa, Sadaret Makamına bir yazı yazmış, sıkıntıları izah etmiş ve İnebolu'ya bir liman yapılmasını istemiştir. Paşa'nın bu isteği yerinde görülmüş ve 1298 (1882) mâlî yılında İnebolu Limanı'nın inşaatı başlamıştır. Liman, ilk olarak halkın Moloz Burnu olarak isimlendirdikleri yerden, kuzeye doğru ve 20 derece doğuya meyilli 114 metrelik dik bir çıkıntıdan sonra, doğu istikametine 120 derece iç açı ile dönen 400 metre uzunluğunda bir dalgakıran olarak planlanmıştır(Eski,1997: 929).

Başta vinç ve dubalar olmak üzere gerekli olan araç ve malzemeler de İstanbul'dan gönderilmiştir. Sırrı Paşa, liman inşaatı ile yakından ilgilenmiş, görevden ayrıldıktan sonra inşaatı Abdurrahman Paşa devam ettirmiştir. Daha sonraki zamanlarda ve özellikle Abdurrahman Paşa'dan sonra inşaat ile ilgili ciddi sayılabilecek çalışmaların yapılmadığı görülmektedir. 1912 yılında liman çalışmalarının tamamlanması için Fransızlarla bir anlaşma yapılmış ancak araya I. Dünya Savaşı'nın girmesi üzerine herhangi bir çalışma yapılamamıştır. I. Dünya Savaşı yıllarında Macarlar da liman konusu ile ilgilenmişler ve bu maksatla Macar mühendisleri Kastamonu'ya gelmiştir. Macarlar Ilgaz ormanları ile Küre madenlerini değerlendirmeyi tasarlamışlardır. Bunun için Kastamonu-İnebolu arasına tren yolu, Kastamonu-Ilgaz arasında da dekovil planlanmıştır. Antrepoların yapımı da dikkate alınarak tren güzergâhının İnebolu'da Kızılkara deresine ulaşması düşünülmüştür (Eski,1997: 936-937).

Milli mücadele yıllarında İnebolu Jeopolitik konumu nedeniyle batı cephesini besleyen önemli bir liman haline gelmiş, doğu cephesinde sınır güvenliğinin sağlanmasında önemli bir role sahip olmuştur (Çiçek,1992:169). İşgal altındaki İstanbul'dan gizlice kaçırılan ve Rusya'dan gönderilen silah ve cephaneler, gemilerle en güvenli yer olan İnebolu Limanına götürülmüştür. Atatürk'ün, "Gözüm Sakarya'da kulağım İnebolu'da" sözü liman üzerinden Anadolu'ya atların, öküzlerin, mandaların çektiği arabalarla yapılan sevkiyatın önemini göstermektedir (Radikal: 2006). O dönemde cephane sevkiyatı Rusya'dan gelen silahların da artmasıyla iyice hızlanmıştır. Ağustos 1920'den Aralık 1921'e kadar gönderilen cephane

miktarı koskoca bir kolorduya rahatlıkla yetecek durumdadır. Bu tarihler arasında İnebolu'ya toplam 52646 sandık tüfek mermisi, 34243 sandık top mermisi, 42390 adet piyade tüfeği, 4711 adet kasatura, 986 adet sahra topu, 100 adet mayın, 5000 adet el bombası, 1049 adet mavzer, 50 adet mitralyöz, 53 sandık gaz maskesi ve 341 adet makineli tüfek gönderilmiş ve bu cephaneler derhal Ankara'ya nakledilmiştir (Özçakır ve Dönmez, 2008: 18).

İnebolu 1921'de Ankara Hükümetinin dış dünyaya açılan penceresi olması bakımından da önemli bir jeopolitik konuma sahip olmuştur. 1921 yılından sonra, İnebolu tüm diplomatik temasların sağlandığı yegâne kapı konumuna gelmeye başlamıştır(Foto.2). Buna paralel olarak Ankara hükümetine sivil ve askeri malzeme sağlayan tüccarların da giriş çıkış kapısı olmuştur. Bulgaristan, Romanya ve Rusya'dan sağlanan malzemelerin büyük bir kısmı bu limandan sağlanmıştır (Çiçek,1992:169).



**Fotoğraf 2:** Tarihi İnebolu Limanının Görünümü<sup>2</sup>  
**Photograph 2:** the scene of the historical Inebolu harbour.

Cumhuriyetin ilk yıllarında liman konusu yeniden alevlenmiştir ancak çalışmalar ilerleyememiştir. Araya II. Dünya Savaşı'nın girmesi dışarıdan malzeme getirmeyi engellemiştir. Dolayısıyla liman inşaatı yapılamamıştır. Liman Ereğli Limanı'nı da yapan Arı İnşaat Şirketine ihale edilmiştir. Ancak daha sonra şirket ile Bayındırlık Bakanlığı arasında problem çıkmış ve Bakanlık işi tasfiye etmiştir. İnebolu limanının bu kadar gecikmesinde yönetim hataları ve para sıkıntıları önemli rol oynamıştır. Ancak mesele sadece bununla kalmamaktadır. İnebolu'da yaşlı kişilerden alınan bilgilere göre, kayıkçı mütegalibesi, işlerinin bozulacağı gerekçesiyle liman yapımını hep engellemiştir. (Eski,1997: 938-939).

İnebolu'daki liman çalışmalarında; 1946 yılından 1975 yılına kadar muhtelif zamanlarda 590 m. ana mendirek, 300 m. tali mendirek, 90 m. rıhtım, 100 m. balıkçı rıhtımı yapılmıştır. 1975 yılında 330 m. ana mendirek uzatılarak 920 m.ye çıkarılmıştır. 8 m.

<sup>2</sup> [http://inebolumuz.com/inebolu\\_limani\\_tarihcesi\\_onemi.html](http://inebolumuz.com/inebolu_limani_tarihcesi_onemi.html)

derinlikte 200 m. boyunda ve 4 m. derinlikte 120 m. boyunda balıkçı rıhtımları yapılmıştır. 1980 yılında ana mendirek duvarı ve fener kulesi inşa edilmiştir. 1985 yılında 3 m derinlikte, 85 m. boyunda balıkçı rıhtımı ve saha betonlaması yapılmıştır. 1993 yılında liman kapasite artırımı inşaatı başlamış ve 4 m. derinlikte toplam 330 m. boyunda ve 2 m. derinlikte 150 m. boyunda rıhtım ve tali mendirek rıhtımları tamamlanmıştır. İnşasına 1997 yılında başlanılan İnebolu limanı II. Kısım İnşaatı 2007 yılında bitirilerek ana mendirek 320 m. uzatılmış, 10 m. derinlikte 180 m. boyunda yeni rıhtım tamamlanmıştır (İnebolu Liman Başkanlığı, 2010). (Foto 3).



**Fotoğraf 3:** İnebolu Limanının Tamamlandıktan Sonraki Genel Görünümü.  
**Photograph 3:** The scene of Inebolu harbour after its completion.

### İnebolu Limanının Genel Özellikleri

İnebolu Limanı, İnebolu Liman Başkanlığı'na bağlı olarak İnebolu Belediyesi tarafından işletilen 577.000 m<sup>2</sup> alana, 900.000ton/yıl yük elleçleme kapasitesine, 700.000 ton/yıl rıhtım kapasitesine, katı yükler için 1.120.000 ton/yıl açık depolama sahasına sahip uluslararası bir limandır(Tablo.6).

**Tablo 6:** İnebolu Limanı'nın Genel Kullanım Bilgileri.

**Table 6:** general usage information of Inebolu harbour.

<b>Tesisin İşleticisi</b>	Kamu
<b>Rıhtım/İskele Uzunluğu (m).</b>	a)180 m. b)2000 m. c)90 m. d)85 m. e)100 m. f)150 m. g)120 m. h)150 m. i)100m. i) 80 m.
<b>Liman Alanı (m<sup>2</sup>).</b>	577.000 m <sup>2</sup>
<b>Maksimum Draft.</b>	7 m
<b>Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl).</b>	720
<b>Yük Elleçleme Kapasitesi (Ton/Yıl).</b>	900.000

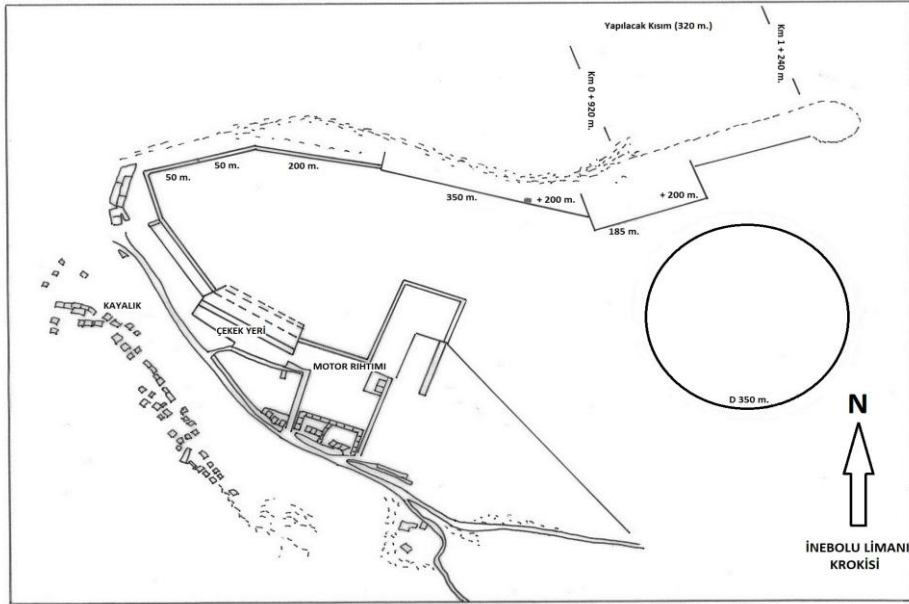
## KARADENİZ KIYISINDA STRATEJİK BİR LİMAN: İNEBOLU LİMANI

Rıhtım Kapasitesi (Ton/Yıl).	700.000
Konteyner Rıhtımı Ekipman Kapasitesi (Ton/Yıl).	Yok.
Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl) (katı yükler, Parlayıcı, Patlayıcı maddeler, Kimyasal maddeler vb.	Katı Yükler için 1.120.000 ton/yıl açık depolama sahası mevcuttur
Tesise yakın diğer komşu tesisler.	Yok

[http://www.denizcilik.gov.tr/limanlar/samsun/inebolu/belediye\\_limani/inebolu.htm](http://www.denizcilik.gov.tr/limanlar/samsun/inebolu/belediye_limani/inebolu.htm) adresinden ve İnebolu Liman

Başkanlığından derleme yapılarak alınmıştır.

İnebolu Limanı, yapımının tamamlanmasıyla birlikte teknik altyapı açısından yeterli bir düzeye gelmiştir. Bu duruma bağlı olarak limana tanker, kuru yük, Ro-Ro ve yolcu gemileri güvenle yanaşabilmekte ve buradan başta katı ve sıvı maddeler olmak üzere yolcu taşımacılığı da yapılabilmektedir. Bu açıdan İnebolu Limanı çok fonksiyonlu bir liman özelliğindedir. Buraya uzunluğu en fazla 150 metre ve derinliği -9 metreye kadar olan gemiler yaklaşabilmektedir. Karadeniz'in kuvvetli fırtınalarına karşı 1240 metre uzunluğunda 1 adet dalgakıranı ile korunan bu liman, dalgakıranı sayesinde güvenli bir şekilde yükleme ve boşaltma hizmeti verdiği gibi ayrıca fırtınalı günlerde bir sığınma yeridir(Şekil.4). Limanda, İnebolu Liman Başkanlığı ile birlikte Sahil Sağlık Denetleme Merkezi, deniz polisi, İnebolu Belediye Başkanlığı'na bağlı liman işletmeciliği ve mobil olarak Sinop Gümrük Müdürlüğü hizmet vermektedir.



**Şekil 4:** İnebolu Limanı'nın Planı.

**Figure 4:** Plan of İnebolu harbour.

Şekil 4'te de görüldüğü gibi İnebolu limanınının 10 adet rıhtımı bulunmaktadır. Bu rıhtımların derinlikleri -2 ile -9 metre arasında değişmektedir. Uzunlukları farklı olan bu rıhtımlardan günümüzde 200 m, 180 m ve 90 m, uzunluğunda olanlar aktif olarak kullanılmaktadır (Tablo.7).

**Tablo 7:** İnebolu Limanı Rıhtımları ve Özellikleri**Table 7:** The Inebolu harbour wharfs and their features.

S.No:	Rıhtımlar	Gemi Kabul Kapasitesi	Gemi Adeti	Derinlik
1.	180 m rıhtım	1500 grt <sup>3</sup>	2 adet	-9 m
2.	200 m rıhtım	1500 grt	2 adet	-7 m
3.	90 m rıhtım	1000 grt	1 adet	-5 m
4.	85 m rıhtım	Balıkçı	30 adet	-3 m
5.	100 m rıhtım	Balıkçı	40 adet	-3 m
6.	150 m rıhtım	Balıkçı	50 adet	-2 m
7.	120 m rıhtım	500 grt	1 adet	-4 m
8.	150 m rıhtım	Balıkçı	70 adet	-7 m
9.	100 m rıhtım	Balıkçı	50 adet	-4 m
10.	80 m rıhtım	Balıkçı	30 adet	-4 m

Kaynak: İnebolu Liman Başkanlığı

Rıhtımlarda yükü boşaltmak ve yüklemek üzere 2 adet sahil vinci mevcuttur. En uzun rıhtım su seviyesinden 1.70m. yüksekliğinde, 50 m genişliğinde 200 m uzunluğundadır. 1500 grt ağırlığında 2 adet gemi kapasitesi mevcuttur. 180 m uzunluğundaki rıhtım ise 70 m genişlikle en geniş rıhtımı -9 metre derinlikle de en derin rıhtımı oluşturmaktadır. Yine bu rıhtımın 1500 grt ağırlığa kadar 2 adet gemi kapasitesi mevcuttur (Fotoğraf. 4, 5).



Fotoğraf 4. Sahil Vinçleri.

Photograph 4. Coastal Cranes



Fotoğraf 5. Limana Giriş ve Yükleme Yapan Gemiler

Photograph 5. Ships entering and downloading in the harbour.

<sup>3</sup> GRT/GT (Gross Registered Tons) : Bir geminin ölçü güvertesi altı ve yaşam yerleri hacimleri toplamının metrik sistemde bulunması ve 2,83 m<sup>3</sup> bölünmesi sonucunda çıkan hacimsel birimdir.

<https://atlantis.denizcilik.gov.tr/sozluk/>

**İnebolu Limanında Taşımacılık Faaliyetleri ve Ticaret**

İnebolu limanındaki yükleri; ithalat, ihracat, transit ve iç ticaret olmak üzere 4 grupta inceleyebiliriz. Bu limandan, 1997-2008 yılı itibari ile yükleme boşaltma yapılan toplam 2.829.904 ton yükün 2.671.366 tonu yükleme, 157.452 tonu boşaltma, 1.086 tonu da transit olarak gerçekleşmiştir(Tablo.8).Yine belirtilen yıllar arasında yapılan yüklemelerin 2.310.149 kabotaj, 361.217 tonu ihracat şeklindedir. Bu durumdan anlaşıldığı üzere İnebolu Limanı ticareti daha çok ülke içinde gerçekleşmiştir. Buradan yapılan ihracatın 181.383 tonu Türk bayraklı gemiler, 179.834 tonu ise yabancı bayraklı gemiler tarafından gerçekleştirilmiştir. Limana gelen yabancı bayraklı gemi sayısı, Türk bayraklı gemi sayısından az olmasına rağmen yabancı bayraklı gemilerin tonajları daha fazla olduğundan, yapılan ihracatta taşıma oranları birbirine yakın olmuştur.

İnebolu limanından 1997-2008 yılları arasında gerçekleşen 157.452 ton boşaltmanın 30.578 tonu kabotaj, 126.874 ton'u da ithalat olarak gerçekleşmiştir. Yapılan İthalatın 98.517 tonu yabancı bayraklı gemiler tarafından, 28.357 tonu da Türk bayraklı gemiler tarafından gerçekleştirilmiştir(Tablo.8).

**Tablo 8:** Yıllar İtibariyle İnebolu Liman Başkanlığı Sınırları İçerisinde Gerçekleşen Yükleme Boşaltma Bilgileri.

**Table 8:** Downloading and unloading information implemented in the borders of Inebolu harbour directorate by years.

YILLAR	YÜKLEME				BOŞALTMA				GENEL TOPLAM
	KABOTAJ	İHRACAT		Yükleme Toplamı	KABOTAJ	İTHALAT		Boşaltma Toplamı	
		Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı			Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı		
1997	227.207	13.300	19.535	260.042	1.107	0	8.662	9.769	270.897
1998	237.230	21.080	0	258.310	1.800	3.361	7.124	12.285	270.595
1999	173.914	57.161	1.620	232.695	700	0	5.204	5.904	238.599
2000	133.551	38.002	700	172.253	6.785	600	13.813	21.198	193.451
2001	134.497	39.410	31.459	205.366	5.689	0	2.158	7.847	213.213
2002	110.476	5.500	48.635	164.611	5.468	0	0	5.468	170.079
2003	139.844	0	26.100	165.944	4.210	0	15.724	19.934	185.878
2004	104.157	2.430	39.250	145.837	344	4.705	7.550	12.599	158.436
2005	227.990	0	535	228.525	0	3.827	16.089	19.916	248.441
2006	238.102	0	0	238.102	295	630	14.261	15.186	253.288
2007	283.248	4.500	10.000	297.748	2.040	0	825	2.865	300.613
2008	299.933	0	2.000	301.933	2.140	15.234	7.107	24.481	326.414
<b>Toplam</b>	<b>2.310.149</b>	<b>181.383</b>	<b>179.834</b>	<b>2671.366</b>	<b>30.578</b>	<b>28.357</b>	<b>98.517</b>	<b>157.452</b>	<b>2.829.904</b>

Kaynak: İnebolu Liman Başkanlığı.

İnebolu limanından gerek yurtiçi ve gerekse yurt dışı limanlar olmak üzere dünyanın farklı bölgelerindeki limanlara yük taşımacılığı yapılmaktadır. Buradan 2005-2009 yılları arasında 1.350 gemi yükleme-boşaltma yapmıştır. Bu gemiler, bayraklarına göre incelendiğinde 1279'unun Türk, 71'inin ise yabancı bayraklı oldukları görülmektedir. Limana 2005 yılından itibaren gelen gemilerin büyük çoğunluğunun Türk bayraklı olduğu görülmektedir. Bu durumdan anlaşıldığı üzere İnebolu Limanı ulusal yük taşımacılığı açısından önem taşımaktadır (Tablo.9).



**Tablo 9:** Bayraklara Göre İnebolu Limanı Gemi Hareketleri.**Table 9:** Inebolu harbour ship motions according to their flags.

Yıllar	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam
2005	302	11	313
2006	280	9	289
2007	349	35	384
2008	282	13	295
2009(Ocak-Mart)	66	3	69
Genel toplam	1.279	71	1.350

Kaynak: İnebolu Liman Başkanlığı.

Buradan 2005-2009 yılları arasında yapılan toplam 1.098.898 ton yüklemenin 1.080.989 tonunu iç ticaret yükleri(kabotaj), geriye kalan 17.909 ton yükü ise ihracat yükleri oluşturmuştur. Yükleme yapılan kabotaj ürünlerinin en önemlilerini, pirit madeni (657.165 ton), bakır cevheri (404.274 ton), mermer (18.350 ton) ve taş kömürü (1.200 ton) oluşturmuştur. Yükleme yapılan ihracat ürünlerinden patates(535 ton) Rusya'ya, bakır cevheri(14.500 ton) Finlandiya ve İspanya'ya ve sunta(2.874 ton)Ukrayna'ya gönderilmiştir. Limandan 2006 yılında ihracat gerçekleşmemiştir. Belirtilen yıllarda iç ticaretten en fazla payı toplam 657.165 ton ile pirit madeni, ihracattan en fazla payı 14.500 ton ile Bakır Cevheri almıştır(Tablo 10). İhracatta bakır ve pirit madeninin önemli ölçüde paya sahip olması Küre maden sahasından çıkarılan bakırlı piritin ülke dışına gönderilebildiği tek yerin İnebolu Limanı olmasından kaynaklanmaktadır. Bu durumdan anlaşılmaktadır ki, İnebolu Limanı fonksiyonel açıdan daha ziyade madencilik alanında kullanılmaktadır.

**Tablo 10:** İnebolu Limanından 2005-2009 Yılları Arasında Yapılan Yükleme-Boşaltmanın Türü ve Miktarı.**Table 10:** Uploading and downloading type and amounts between the years 2005-2009 in Inebolu harbour.

YILLAR	YÜKLEME				BOŞALTMA					
	Kabotaj		İhracat		TOP	Kabotaj		İthalat		TOP.
	Yükün Cinsi	Miktar (Ton)	Yükün Cinsi	(Ton)		Yükün Cinsi	(Ton)	Yükün Cinsi	(Ton)	
2005	Pirit	144.314	Patates	535	228.525	-----	-----	Odun	17.711	19916
	Bakır Cevheri	83.676						Kömür	2.205	
2006	Pirit	121.824	-----	-----	238.102	Gübre	295	Odun	14.891	15186
	Bakır Cevheri	116.278								
2007	Pirit	187.018	Bakır Cevheri	14.500	297.748	Motorin	2040	Fabrika Malzemesi	825	2865
	Bakır Cevheri	96.230								
2008	Pirit	172.293	Sunta	2000	301.933	Mermer	1500	Üre Gübresi	21.428	24481
	Bakır Cevheri	108.090						İş Makineleri	913	
	Mermer	18.350								
	Taş kömürü	1.200								
2009 Ocak-mart	Pirit	31.716	Sunta	874	32.590	-----	-----	Odun	5.529	8529
								Üre	3.000	
<b>TOPLAM</b>		<b>1.080.989</b>		<b>17909</b>	<b>1.098.898</b>		<b>4.475</b>		<b>66.502</b>	<b>70.977</b>

Kaynak: İnebolu Liman Başkanlığı.

Yine İnebolu limanında meydana gelen 70.977 ton boşaltmanın 4.475 tonunu ülke içinden gelen yükler, 66.502 tonunu da ithalat ürünleri oluşturmaktadır. Ülke içinden gelen yükler arasında Gübre(295 ton), Motorin(2040 ), Mermer(1500 ton), Granit Parke Taşı (640 ton), yer almaktadır. 2005 yılında ve 2009 yılında belirtilen aylar arasında kabotaj

boşaltma gerçekleşmemiştir. Boşaltma yapılan kabotaj yükler arasında motorin ilk sırada yer almaktadır.

İnebolu limanından boşaltma yapılan ithalat ürünleri arasında Odun(38.131 ton), Kömür(2.205 ton), Fabrika Malzemesi (825 ton), Üre Gübresi (24.428 ton), İş Makineleri (913 ton) yer alır. İthal edilen ürünler arasında 38.131 ton ile Odun ilk sıradadır. Her ne kadar Kastamonu bölgesi kesif bir orman örtüsüne sahip olsa da uluslar arası piyasaya koşullarında daha ucuza odun temin edilebildiğinden Kastamonu'daki SFC ağaç sanayisi tesisi hammadde olarak kullanmak amacıyla odun ithal etmektedir.

Görüldüğü gibi İnebolu limanından yeri geldiğinde gübre, motorin, odun, mermer, iş makineleri gibi çok değişik ve taşınması zor olan malzemeler taşınmıştır. Kastamonu ve bölgesindeki orman varlığının değerlendirilmesi, Küre madenlerinin taşınması ve Kastamonu-Çorum- Çankırı ve Karabük çevrelerini içine alan Batı Karadeniz bölümünün dışa açılmasında İnebolu Limanının kullanılması söz konusudur. Bunlarla birlikte tarihi dönemlerde ve yakın tarihte de görüldüğü üzere İç Anadolu'nun Dünyaya açılan penceresi olan bu liman, Coğrafi hinterlandı açısından geniş bir etki sahasına sahip, stratejik önemi olan bir limandır.

### **Sonuç ve Öneriler**

Tarih boyunca önemli ticaret yollarının geçiş noktasında bulunan kısmen de olsa gemilerin yaklaşımına imkan sağlayan Karadeniz kıyısındaki limanlar stratejik önemi olan limanlar arasına girmiştir. Örneğin Trabzon İran'ın, Samsun, Doğu Anadolu ve İç Anadolu, İnebolu da başkent Ankara ve gerisinde kalan orta Anadolu'nun denize çıkış noktası olmuştur. Bu sebeple limanlar aktif olarak ticari ve ekonomik yapıda kullanılmış ve demiryolu bağlantısı güçlendirilerek rantabl bir yapıya getirilmeye çalışılmıştır. Bu açıdan bakıldığında Karadeniz'in en önemli limanları Samsun ve Trabzon olmuştur. Karadeniz'deki tek doğal liman olan Sinop hinterlandından dolayı gelişmemiştir. Çalışmamıza konu olan İnebolu limanı, İnebolu ilçesinin doğu kıyısına kurulmuş, yurt içi ve yurt dışı hinterlanda sahip bir limanımızdır. Milli Mücadele'nin kazanılmasında cephanenin Anadolu'ya giriş kapısı İnebolu Limanı önemli rol oynamıştır. İnebolu günümüzde eski önemini koruyamamış olsa da İç Anadolu'dan Ege'ye hatta Doğu Anadolu'ya kadar etki sahası bulmuştur.

İnebolu-Kastamonu-Ankara güzergahı ile Anadolu'ya en yakın liman konumundadır. İnebolu Belediyesi tarafından işletilen limanın asıl işlevini geçmişten günümüze yük taşımacılığı oluşturmaktadır. Limanda taşınan yükler ithalat, ihracat, transit ve iç ticaret yükleri olmak üzere dört gruba ayrılır. Transit taşımacılık günümüzde önemini yitirmiştir. Limanda boşaltmadan çok yükleme faaliyetleri ağırlıktadır. Yükleme-boşaltma yapılan toplam 2.829.904 ton yükün 2.671.366 tonu yükleme, 157.452 tonu boşaltma, 1.086 tonu da transit olarak gerçekleşmiştir. İhracatta bakır cevheri önemli bir paya sahiptir. Bunun nedeni limanın art bölgesinde bulunan Küre Dağları'ndan çıkarılıyor olmasıdır. Küre bakırlı pirit yataklarından çıkartılan cevher karayoluyla İnebolu'ya getirilmektedir. Taşımacılık faaliyetleri yöredeki insanların bir kısmının geçim kaynağını oluşturmaktadır. Son iki yıl içinde göze çarpan ihracat ürünlerinden biri de sunta'dır. İki yılda 2.874 ton sunta ihraç edilmiştir. Suntanın ihraç ve odunun ithal edilmesindeki önemli etkenlerden biri de Kastamonu'da sunta fabrikasının bulunuyor olmasıdır.

İnebolu limanı Kastamonu ve bölgenin en önemli hizmet sektörlerinden biridir. Limanın bölgede yaşayan insanların sosyo-ekonomik ihtiyaçlarına yeterince katkıda bulunabilmesi için çözümlenmesi gereken bazı sorunları vardır. Bunlardan en önemlisi siyasi bir kararla Gümrük Müdürlüğü'nün Sinop'a taşınmasıdır. Günümüzde her ne kadar Sinop'tan gelen yetkililer tarafından gümrük kontrolleri yapılırsa da bu İnebolu Limanı'nın dolayısıyla İnebolu'nun önemini yitirmesinde önemli bir etkidir. İnebolu Limanı Ankara'ya en yakın noktada olmasına ve stratejik önemi bulunmasına rağmen gerisindeki topografya bahane edilerek demiryolu bağlantısı yapılmamış, karayolunda yeterli iyileştirme yapılmadığı için etkin bir şekilde kullanılmamıştır. Oysaki İnebolu limanının demiryolu bağlantısı için kuzeyde Zonguldak'a uzanan Karaelmas demiryolu hattına kolayca bağlanabilecek bir durumda söz konusudur. Böylece İnebolu Limanı, Samsundan İstanbul'a kadar uzanan hat

içerisinde en etkin kullanılabilme kabiliyeti olan İç Anadolu ve Türkiye'nin merkezi olan Ankara'yı en kısa yoldan bağlayan bir liman haline gelecek ve ülkemiz ekonomisine önemli katkılar sağlayacaktır.

Bu liman milli mücadele yıllarında olduğu gibi tarihin değişik zamanlarında stratejik bir önem taşımıştır. Dolayısıyla geçmişte olduğu gibi gelecekte de ülkemizin başta başkent Ankara olmak üzere iç bölgelerinin güvenliğinin sağlanmasında bu liman önemini muhafaza edecektir.

#### KAYNAKÇA

ARSLAN,E., 2005, 1903 Yılı Kastamonu Vilayet Salnamesinde Anlatılan Kastamonu, II. Kastamonu Kültür Sempozyumu Bildirileri, Kastamonu Valiliği Yayınları,Ankara.

ATALAY, İ., MORTAN, K., 2006, Türkiye Bölgesel Coğrafyası, Genişletilmiş 3. baskı, İnkılâp Kitabevi, Yayın Sanayi ve Ticaret A.Ş., İstanbul.

DOĞANER, S.,1991, İstanbul Limanı: Kuruluş, Gelişim ve İşlevleri, İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve Coğrafya Enstitüsü, BÜLTEN, Sayı: 8, No: 8, İstanbul.

ESKİ, M., 1997, İnebolu Limanı'nın Tarihçesi ve Önemi, Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi, Sayı 39, Cilt: XIII, Ankara.

FARAQHI, S., 2000, Osmanlı'da Kentler ve Kentliler, Tarih Vakfı,Yurt Yayınları,No:5, İstanbul.

GÖKOĞLU, , A., 1952, Paflogonya, Doğrusöz Matbaacılık, Kastamonu.

GÜZEY,A., 2001, Şeriye Sicillerine Göre 17. Yüzyıl Sonları- 18. Yüzyıl Başlarında Kastamonu, Gazi Üniv. Sos.Bil.Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, Ankara.

İBRET, B.Ü., 2007, Küre Bakır Diyarının Coğrafyası, Aktif Yayınevi, Ankara.

ÖZÇAKIR, G., DÖNMEZ, M., 2008, Karadeniz'de Bir Destan Gazi Alemdar Gemisi, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul.

ÖZEY, R., 2002, Türkiye Coğrafyası ve Jeopolitiği, Aktif Yayınevi, İstanbul.

TÜMERTEKİN,E.,1987, Ulaşım Coğrafyası, İ.Ü. Edebiyat Fak.Yayınları No:2053, İstanbul.

YAŞAR, O., 2008, Çanakkale boğazı doğu kıyılarında çevre dostu bir liman: Çanakkale Kepez Limanı, Uluslararası İnsan Bilimleri Dergisi, Cilt:5, Sayı:2, s.3-4 Erişim: <http://www.insanbilimleri.com> ulaşılan tarih: 19.05.2010.

ÇİÇEK, R., 1992, Sakarya Savaşı Öncesi Karadeniz'de Yunan Ablukası ve İnebolu bombardımanı, Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü, Atatürk Yolu Dergisi III/10, s.169-179

<http://www.atam.gov.tr/index.php?Page=DergiIcerik&IcerikNo=650>

<https://atlantis.denizcilik.gov.tr/sozluk/>

<http://www.dpt.gov.tr/DocObjects/Download/3019/oik678.pdf>

<http://www.denizcilik.gov.tr/dm/denizcilikmustesarligi2009yili%20idarefaaliyetrporu.pdf>

<http://www.denizcilik.gov.tr/dm/istatistikler/2010%20yili%20istatistikleri.pdf>

[http://www.denizcilik.gov.tr/limanlar/samsun/inebolu/belediye\\_limani/inebolu.htm](http://www.denizcilik.gov.tr/limanlar/samsun/inebolu/belediye_limani/inebolu.htm)

<http://www.denizticaretodasi.org/DetoPortal/Default.aspx?tabid=71>

<http://www.dho.edu.tr/docs/alemdar.pdf>

[http://inebolumuz.com/inebolu\\_limani\\_tarihcesi\\_onemi.html](http://inebolumuz.com/inebolu_limani_tarihcesi_onemi.html)

<http://www.radikal.com.tr/haber.php?haberno=202712>