

ARŞİV BELGELERİ İŞİĞİNDA İNEBOLU'NUN 19. YÜZYILDAKİ FİZİKSEL GELİŞİMİ

Physical Development of İnebolu in the light of Archival Documents in the 19th Century

Hatice ÇOPUR¹

ÖZET

Osmanlı şehirleri modernleşme dönemine kadar kamusal alan kavramından uzak, şehrin nüvesinde dini mimarinin esas alındığı, içe dönmük, yaya trafiğine göre oluşturulmuş sokaklara ve çıkmaz sokağa sahip organik ağlar içerisinde şekillenmiştir. 18. yüzyıla gelindiğinde şehirlerde artan nüfus yoğunluğu, belediye hizmetlerindeki düzensizlikler ve bozulan vakıf hizmetleri Osmanlı şehirleri için genel geçerliliği olan kentsel düzenlemeleri zorunlu hale getirmiştir. Modernleşme süreci özellikle de Tanzimat'ın ilanından sonra yerel yönetimleri ve kentsel dokuyu düzenlemek amacıyla çıkarılan nizamnameler sayesinde Osmanlı şehirleri modern bir görünüm kazanmıştır. 19. yüzyılın sonunda Osmanlı şehirlerindeki resmi yapılar kentsel mekânda eylemlerin yoğunlaştığı yeni odak noktaları ortaya çıkmıştır. İnebolu ilçesi sahip olduğu şehir dokusu ve kültürel miras ile bölgedeki diğer şehirlerden farklı bir gelişim sergilemektedir. Bu çalışmada, İnebolu'nun 19. yüzyılda yaşadığı yangın ve sel felaketlerinin ardından yeniden düzenlenen şehir dokusu ile bu dokunun ana aktörleri olan anıtsal mimari örneklerle ilişkileri bağlamında ele alınmıştır. Şehirde yaşanan felaketlerin özellikle şehrin çekirdeği oluşturan ticaret merkezini etkilemesi, dönemin yerel idarecilerine yeni imar yasalarını uygulama fırsatını yaratmıştır. Bu amaçla ticaret merkezi için ızgara plan tipinde hazırlanan şehrin ilk kadastral plan ve arşiv belgeleri araştırmamızın temel kaynağını oluşturmaktadır. İnebolu'nun Anadolu'yu Karadeniz'e bağlayan en yakın liman olma özelliği 19. yüzyılda Osmanlı Devleti'nin Karadeniz üzerinden artan ticaret trafiğinde aktif rol almasını sağlamıştır. Şehrin artan ekonomik potansiyeli imar yasalarının uygulanmasını ve kamu kurumlarının oluşumunu hızlandırmıştır. Çalışmamızda şehrin fiziksel gelişimi tarih, ekonomi ve toplumsal gelişmeler ekseninde bütüncül bir yaklaşımla değerlendirilmeye çalışılmıştır.

Anahtar Kelimeler: İnebolu, liman şehri, ızgara plan, 19. yüzyıl.

ABSTRACT

Until the modernization period, Ottoman cities were shaped in organic networks that were far from the concept of public space, based on religious architecture at the core of the city, introverted, pedestrianized streets and dead end streets. When it comes to 18th, the increasing population density in cities, irregularities in municipal services and deteriorating foundation services made urban arrangements which had general validity for Ottoman cities necessary. Modernization process especially after the declaration of Tanzimat, Ottoman cities achieved modern appearance under favour of the regulations which were issued to regulate the local authorities and the urban texture. At the end of the 19th Century Official buildings in Ottoman cities emerged as new focal points in which the activities in the urban spaces were concentrated. İnebolu district exhibits a different development from other cities in the region with its urban texture and cultural heritage. In this context of its relations with the city texture which was reorganized after the fire and flood disasters in the 19th century and monumental architectural examples which are the main actors of this texture. For this purpose, the first cadastral plan and archive documents of the city prepared and archive documents of the city prepared in grid plan type for the commercial center constitute the main source of our research. İnebolu's feature of being the closest port which connects Anatolian to the Black Sea enabled the Ottoman Empire to take an active role in the increasing trade traffic over the Black Sea in the 19th century. The increasing economic potential of the city has accelerated the implementation of zoning laws and formation of public institutions. In our study, the physical development of the city has been tried to be evaluated with a holistic approach in the axis of history, economy and social developments.

Keywords: İnebolu, port city, grid plan, 19th century.

EXTENDED ABSTRACT

Inebolu district of Kastamonu province is a port city on the Western Black Sea coast. In accordance with the characteristic geographical features of the Black Sea Region, mountainous and rugged landforms have been the most influential factor in the formation of the city, and the city of Inebolu has expanded towards the slopes from both sides of the Soke Stream, which divides the city into two, on the plain between 65 m high cliffs extending from the east and west to the sea.

In 1888, a municipal organization was established in Inebolu, which was one of the districts of the Kastamonu sanjak between the 15th and 19th centuries. The government office, the town hall, the post and telegraph administration, the prison, the gendarmerie and the police stations are the structures that form a "administration center" by determining new focal points in the city. It is aimed that these structures, which are located in positions that dominate the topography of the city, are the visual and physical representatives of the power and modernity of the state with their physical qualities.

The commercial activity of Inebolu increased especially between the years 1850-1940. At that time, while the inner parts of Anatolia were exposed to drought and occupation, the hinterland of Inebolu met the raw material needs of Europe. At the beginning of the 18th century, the importance of the ports of Trabzon, Sinop, Amasra and Bartın, including Inebolu in the international trade network, increased with the opening of the Black Sea to the trade of Russia and then other western states.

The construction of Inebolu port, which is the closest port connecting Anatolia to the Black Sea was started in 1882. For the development of Inebolu maritime trade, importance was given to the construction of a healthy road that provides connection with the inner parts as a complementary element to the port, and road construction was started between Kastamonu-Inebolu in the 1860s in order to open the Kastamonu hinterland to the world market.

It is possible to collect the factors affecting the physical development of the city of Inebolu in the 19th century under three main headings. First; it is the structuring in local governments caused by the changing centralization and modernization ideology of the Rescript of Tanzimat of the Ottoman Empire and the transformation of the Ottoman traditional city type of similiary to the European axamples with this structuring. Second; considering the regional factors these are new institutions that emerged in line with the needs of the increasing economic potential of Inebolu city. The last one the grid type zoning plan which was prepared in accordance with the new regulations after the flood and fire disasters in the bazaar which constitutes the commercial center of the city.

Due to the frequent floods in Soke Stream, which divides the city into two, the inside of the bazaar is greatly damaged. In order to prevent the frequent floods and overflows in the city, row houses were built to form a barrier on the east bank of the river. Until the 19th century, the entire district, including the public buildings, was built using wood, which is the traditional building material. In the fire in 1860, which occurred as a result of accident and neglect in the city, which was vulnerable to fires, a part of the bazaar, Inebolu's first government mansion, secondary school and a few shops in the bazaar were burned in the fire in 1881. In the great fire in 1885, the inside of the Inebolu bazaar was completely destroyed. The governor of Kastamonu at the time, Abdurrahman Nureddin Pasha, came to Inebolu after the great fire in 1885 and made investigations in the city, and had Baronaveski, the chief engineer of the province, who was next to him at that time, draw the first zoning plan of the district in a grid plan type. According to this; In particular, the buildings in the bazaar will be made of masonry or stone, the inside of the bazaar will consist of streets in a geometrical order that run perpendicular to the shore and cut them parallel, and the street widths have been applied to be 6,7-8 m. Organized according to this plan prepared in accordance with the 1877 Provincial and Municipal Regulations and the 1882 Ebniye Regulations, Inebolu also has the distinction of being one of the first cities where regulations were implemented. The historical city center of Inebolu has been able to preserve the first development plan prepared in 1885 until today. A second development plan was made in 1956, and in 1992, the characteristic urban texture of Inebolu could be taken under protection with the Conservation Plan for the urban protected area and a few neighborhoods, which constitute an important part of the city.

GİRİŞ

Kastamonu iline bağlı İnebolu ilçesi, Batı Karadeniz kıyısında bir liman şehridir. Karadeniz Bölgesi'nin karakteristik coğrafi özelliklerine uygun olarak, dağlık ve engebeli arazi şekilleri şehrin biçimlenmesinde en etkili unsur olmuştur. İnebolu şehir merkezi bugün, doğu ve batıdan denize doğru uzanan ve 65 m yüksekliğindeki yarlar arasındaki düzlükte, şehri ikiye bölen Söke Çayı'nın iki yakasından yamaçlara doğru genişlemektedir. (Resim 1)



Resim 1. İnebolu genel görünüş (M. Fakazlı Arşivi)

Tarih öncesi çağlarda bir kıyı koloni şehri olarak kurulan İnebolu'da ilk yerleşim dönemlerine ait kale vb. arkeolojik kalıntılar bulunmaktadır (Gökoğlu, 1952).

Malazgirt Savaşı (1071) sonrasında Türklerin Kastamonu havalisine hâkim olmasına uzanan süreçte İnebolu; Lidya, Pers, Helen, Pontus ve Roma-Bizans hâkimiyeti altında kalmıştır. Anadolu'nun iç kesimlerindeki Türk hâkimiyetinin Sinop ve İnebolu'nun da içerisinde bulunduğu Karadeniz kıyılarında Hristiyan-Rum nüfusun yoğunlukta olması nedeniyle çok fazla etkili olmamıştır (Acar, 1995: 38). İnebolu'nun tam manasıyla Türk yurduna dönüşmesi Fatih Sultan Mehmed'in Candaroğullar Beyliği'ni ortan kaldırmasıyla gerçekleşmiştir (Şahin, 2001: 586). Müslüman-Türk nüfusun şehirdeki ilk yerleşim yeri Avra Mahallesidir (Tunoğlu, 2003: 38).

Kurtuluş Savaşı boyunca Karadeniz üzerinden gelen insan, asker, mühimmat vb. ihtiyaçların cephele ve Ankara'ya sevkinde İnebolu Limanı stratejik bir önem taşımıştır. İnebolu Limanı'ndan başlayıp Küre, Seydiler, Kastamonu, Ilgaz, Çankırı ve Ankara'ya kadar uzanan 340 km. uzunluğundaki güzergah günümüzde "İstiklal Yolu" olarak tanımlanmıştır.

1. İdari yapıdaki değişimler

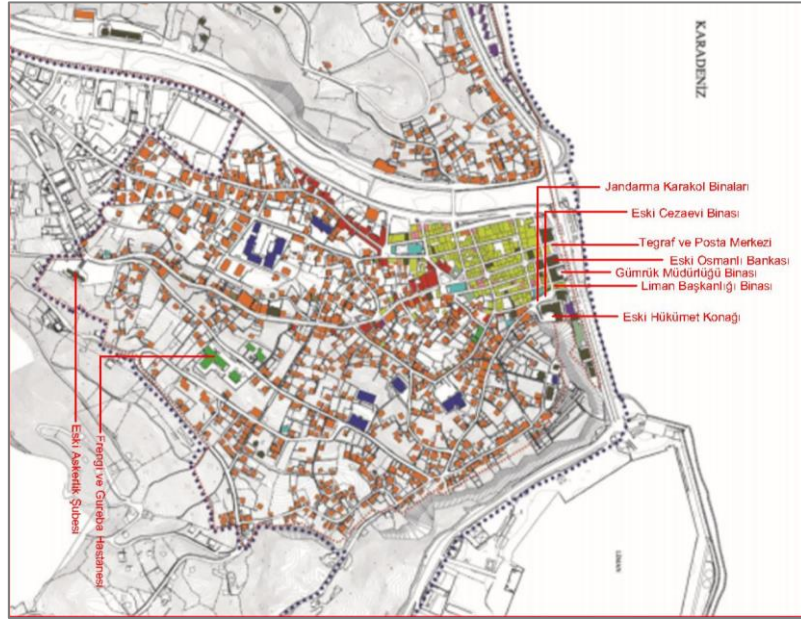
15.-19. yüzyıllar arasında Kastamonu sancağına bağlı kazalardan biri olan İnebolu, 1834'te Küre kazasına bağlı bir nahiye iken 1867 yılından sonra yeniden kaza olmuş, 1866'da da belediye teşkilatı kurulmuştur (Tosunoğlu, 1984: 31; Erdem, 2001: 9; Gökoğlu, 1952: 21).

Tanzimat Fermanı (1839) ile birlikte devletin idari birimlere ayrılması yeni mekân ihtiyacını da beraberinde getirmiştir. İnebolu'da 1869 tarihinde ahşap olarak inşa edilen ilk hükümet konağının 1881 yangınında zarar görmesi üzerine yerine 1887-89 yılları arasında kâgir bir hükümet konağı inşa ettirilmiştir (Demircioğlu, 1973: 21,30,31) (İnalın, 2005: 144). İnebolu Limanı'nın güneyinde şehre hâkim bir noktada yer alan bu yapının eteklerine aynı dönemde Jandarma Karakol Binaları, Rüştüye Mektebi ve Hapishane gibi kamu yapıları inşa ettirilmiştir. (Resim 2,3) (Çizim 1) Böylece şehir dokusunda oluşturulan bu devlet sitesiyle "yönetici merkezi" olarak tanımlanan yeni bir mekânsal öge ortaya çıkmıştır (Aktüre, 1985: 896). Şehrin güney yamaçlarında salgın hastalıklarla mücadele için inşa edilen Memleket Hastanesi (1885) ve Eski Askerlik Şubesi (1891) ile birlikte özellikle şehre hâkim mevkilere

konuşlandırılan bu kâgir yapıların boyutları ve süsleme nitelikleriyle devletin gücünün ve modernliğinin görsel ve fiziksel temsilcileri olmaları hedeflenmiştir (Çopur, 2021: 131).



Resim 2. Şehre hâkim mevkide yer alan hükümet konağı ile etrafındaki diğer kamu yapıları (1930'lu yıllar) (M.Fakazlı Arşivi)



Çizim 1. İnebolu'daki tarihi kamu yapılarını gösteren harita N. Abay'dan işlenerek. (Abay, 2019: 61)



Resim 3. İnebolu sahil şeridinde soldan sağa doğru Eski Hükümet Konağı, Türk Ocağı Binası, Kayıkçılar Kahvesi, Gümrük Müdürlüğü ve Eski Osmanlı Bankası-1925 (M. Fakazlı Arşivi)

2. Ticari faaliyetler

Sanayi devrimini gerçekleştirmiş batılı ülkelerin üretim için gerekli olan ucuz hammadde ve kapitalist ekonomileri için gerekli olan yeni pazar arayışları Osmanlı Devleti gibi tarımsal üretimin yoğun olduğu topraklara yönelmelerine neden olmuştur. İnebolu Limanı'nda Süveyş Kanalı'nın (1869) açılmasının ardından Doğu Akdeniz'de Beyrut, İskenderun, İzmir, Mersin ve Selanik'e kadar uzanan Doğu Akdeniz liman kentlerinin yanı sıra Karadeniz'in lokomotif liman kentleri Trabzon ve Samsun ile paralel bir gelişim izlenmektedir (Tekeli ve İlkın, 2004: 157).

İnebolu'nun ticari etkinliği özellikle 1850-1940 yıllar arasında artmıştır. Bunda en büyük etken İnebolu'nun ekonomisinin tarım ve hayvancılığa değil ticarete dayalı olmasıdır. O dönemde, Anadolu'nu iç kesimleri kuraklık ve işgallere maruz kalır iken, İnebolu hinterlandı Avrupa'nın hammadde ihtiyacına cevap vermektedir. 18. yüzyılın başında Karadeniz'in önce Rusya ve daha sonra da diğer batılı devletlerin ticaretine açılmasıyla uluslararası ticaret ağında İnebolu'nun da içerisinde yer aldığı Trabzon, Sinop, Amasra, Bartın limanlarının önemi artmıştır (Koca N., 2017: 101,102). Kastamonu hinterlandının yer altı zenginlikleri ve tarıma dayalı ürünleri İstanbul, Avrupa ve Rusya'ya Anadolu'yu Karadeniz'e bağlayan en yakın liman olan İnebolu Limanı'ndan taşınmaktadır.

Açık deniz kıyısında bir yerleşim yeri olan İnebolu'da, doğal koy ya da körfez oluşumuna bağlı bir liman bulunmadığı için vapurlar yanaşamamakta, yolcu indirme-bindirme ve yük nakliyatının yapılmasında sorunlar yaşanması halk ve tüccarları mağdur etmektedir. 1871 tarihli Kastamonu vilayet salnamesinde İnebolu kazasında bir liman varlığından söz edilmektedir (Karakök, 2010: 274). Ancak bu liman ilçenin ihtiyaçlarına tam anlamıyla cevap veremediği için yeni bir limana ihtiyaç duyulduğu belirtilmiştir. İnebolu Limanı'nın inşasını başlatan Kastamonu valisi Sırrı Paşa 1882 tarihinde Nafia Nezaretine yazdığı mektupta; *"İnebolu iskelesine haftada dört vapur uğramakta olmasından dahi malum olur ki, İnebolu Karadeniz'in mevagi-i mühime-i ticaretinden birisidir."* ifadesiyle İnebolu'yu önemli bir ticaret merkezi olarak tanımlamıştır (Demircioğlu, 1973: 6; Eski, 2000: 19). Kastamonu Valisi 1882 yılında inşasına başlanan liman, savaşlar, ekonomik buhranlar ve bürokratik sorunlar nedeniyle ancak 1997 yılında tamamlanabilmiştir. (Çizim 2) (Resim 4, 5) Liman şehirlerinde gümrük binası, deniz feneri, mendirek ve dalgakıran gibi yapılaşmalar liman işlevini güçlendirmeye dayalı yapılar olarak inşa edilmiştir. Süveyş kanalının yapımına katılmış ve Akdeniz'i gezererek sahip oldukları geniş bilgi sayesinde liman inşası ve onunla birlikte inşa edilen yapılar Fransız müteahhit şirketlerinin tekelinde gelişmiştir (Ünlü, 2020: 5). İnebolu Limanı ile birlikte nehir yatağındaki düzenlemeler, üzerine yapılacak köprülerin plan ve projeleri Fransız mühendisler tarafından hazırlanmıştır.



Çizim 2. İnebolu'da yapılacak iskelenin keşif haritası (H. 28 Nisan 1883) (DA. 2010 Hrt. h. Gömlek No:1073)



Resim 4. Mendirek İnşası-1929



Resim 5. İnebolu Limanı'nın havadan görünüşü-1960 (M. Fakazlı Arşivi)

1871, 1893 ve 1899 tarihli vilayet salnamelerine göre, İnebolu'ya her hafta İstanbul'dan İdare-i Mahsusa, Fransız, İtalyan, Gürcü ve Rus kumpanyaları uğramaktadır (Çoban, 2006: 343; İnalın, 2005: 143). 1890 yılı itibariyle yük almak ve boşaltmak için İnebolu limanına 278 gemi gelmiştir. Sanayi devriminin sağladığı buharlı makineleşme teknolojileri deniz yolu ulaşım ağında İnebolu üzerinden Anadolu'ya ulaşımında yeni bir rota belirlemiştir.

İnebolu Limanı'nda ticari etkinliklerin yanı sıra yaşanan yerli ve yabancı insan trafiği ile 19. yüzyılda tüm dünyada yaşanan salgın hastalıklar karşı liman kentlerinde karantina idaresi kurulmuştur.

Fransız gezgin ve Duyun-i Umumiye İdaresi sekreteri Vital Cuinet'in aktardığı verilere göre, İnebolu Liman'ından ihraç edilen 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 gelmektedir. En fazla ihracat Fransa, İngiltere, Avusturya-Macaristan ve Rusya ile yapılmaktadır (İbret, 2010: 24'den; Cuinet, 1895: 472). İnebolu Limanı'ndan ithal edilen ürünler ise daha ziyade işlenmiş sanayi ürünleri olup bunların başında demir-çelik ürünleri, tuhafiyeye-manifatura ürünleri, işlenmiş tütün ve alkollü içecekler, kahve, şeker, sabun, kâğıt, cam, kibrit ve mum gibi sanayi ürünleri gelmektedir. Bu ürünlerin ithalatı başta İngiltere olmak üzere Avusturya-Macaristan, Rusya, Fransa ve Almanya gibi çağın gelişmiş devletlerinden yapılmaktadır (İbret, 2010, s. 24'den; Cuinet, 1895: 472; İnalın, 2005: 274). Kereste üretiminden meydana gelen elma, kestane vb. ürünler İstanbul, Mısır, İskenderiye ve Varna limanlarına nakil olunmaktadır (İnalın, 2005; Çoban, 2006). İnebolu'nun art alanındaki tarım üretim ağırlıklı ürünlerin ve ithal edilen ürünlerin çeşitliliği ihracat-ithalat yapılan farklı coğrafyalardaki ülkelerle iletişim kurmasını dolayısıyla kültür alış-verişini de sağlamıştır.

İnebolu Limanı'nda ticari etkinliklerin yanı sıra yaşanan yerli ve yabancı insan trafiği ile 19. yüzyılda tüm dünyada yaşanan salgın hastalıklar karşı liman kentlerinde karantina idaresi kurulmuştur.

İnebolu deniz ticaretinin geliştirmek için İnebolu Limanı'nı tamamlayıcı bir unsur olarak iç kesimlerle bağlantıyı sağlayan sağlıklı bir yolun yapımına önem verilmiş, bu yol sayesinde ihraç edilecek malların iskeleye götürülmesi kısa zamanda ve daha az masrafla gerçekleşmiş olacaktır. Kastamonu hinterlandının dünya pazarına açılması için 1860'lı yıllarda Kastamonu-İnebolu arasında yol yapımına başlanmıştır (Eski, 2000: 18). Böylece deniz-liman-yol bağlantısı sağlanmıştır.

Ticari gelişmeler sonucunda Rusya, Fransa ve İtalya'daki bazı firmalar İnebolu'da ticari temsilcilikler ve acenteler kurmuşlardır. Ayrıca kentte İtalya ve Rusya'nın konsolos vekillikleri de İnebolu'da bulunmaktadır (Kırksekizoğlu, 1938: 20). İthalat-ihracat işlemlerinin sağlıklı yürütülebilmesi için İnebolu'da Osmanlı Devleti'nin tek ilçe Gümrük Müdürlüğü (1875) ve ilk beş odasından biri olan Ticaret ve Ziraat Loncası (1881) kurulmuştur (Tunoğlu, 2003: 301).

19. yüzyılda Kastamonu'nun Çankırı haricinde tüm sancaklarında ayrıca İnebolu ve Safranbolu gibi ihracat ürünleri (tersane, maden, tuz vb.) buluna kaza merkezlerinde Duyunu-i Umumiye İdaresi kurulmuştur. Duyun-i Umumiye İdaresi ile ilişkilendirilen Osmanlı Bankası'nda yüzyılın son çeyreğinde açılmıştır (Eldem, 2000: 427).

İnebolu, 1923 yılındaki nüfus mübadelesine kadar, çoğunluğu Müslüman Türklerden oluşan Rum ve Ermeni azınlıkların da yaşadığı kozmopolit kentlerden biridir. Şehrin ekonomisiyle paralel ilerleyen ihtiyaçları doğrultusunda hizmet ve yatırım almasında bu kozmopolit yapısının etkisi büyüktür. Osmanlı Devleti gayrimüslim tüccar nüfusun yoğunlukta olduğu stratejik öneme sahip liman kentlerinde devlet iradesini hissettirme gayretiyle yatırım ve teşvikleri arttırmıştır. Rumların Karadeniz ticaretinde etkin rol almaları ve Avrupa milletleriyle birebir temasları da İnebolu'nun ticari, fiziksel ve kültürel gelişimine katkıda bulunmalarını sağlamıştır.

3. 19. Yüzyılda Şehrin Fiziksel Gelişimi

İnebolu şehrinin 19. yüzyıldaki fiziki gelişimine etki eden faktörleri üç ana başlık altında toplamak mümkündür. Birincisi; Osmanlı Devleti'nin Tanzimat Fermanı'nın ardından değişen merkezileştirme ve modernleştirme ideolojisinin doğurduğu yerel yönetimlerdeki yapılanma ve bu yapılanmayla Osmanlı geleneksel şehir tipinin modernizasyonudur. İkincisi; bölgesel faktörler göz önüne alındığında, İnebolu şehrinin artan ekonomik potansiyelinin ihtiyaçları doğrultusunda ortaya çıkan yeni kurumlardır. Sonuncusu ise şehrin özellikle ticaret merkezini oluşturan çarşı içinde yaşanan sel ve yangın felaketleri sonrasında yeni nizamnameler uyarınca hazırlanan ızgara tipindeki imar planıdır.

Tanzimat Fermanı'na kadar Osmanlı kentleri; kamusal alan kavramından uzak, cami merkezli yapıların oluşturduğu içe dönük, yaya trafiğine göre oluşmuş, çıkmaz sokaklı, organik olarak büyüyen bir mimariyle şekillenmiştir. Şehirlerde artan nüfus yoğunluğu, belediye hizmetlerindeki düzensizlikler ve bozulan vakıf hizmetleri Osmanlı şehirleri için genel geçerliliği olan kentsel düzenlemeleri zorunlu hale getirmiştir. Bu soruna ilişkin ilk yasal

düzenleme olan İlmühaber (1839) ile kâgir bina yapımı teşvik edilecek, mahallelerde, geniş, düzenli ve geometrik planlamaya uygun yol ve sokaklar inşa edilecektir (Seyitdanlıoğlu, 1996: 68). Önceleri sadece İstanbul için geçerli olan Ebniye Nizamnamesi (1848) ve Ebniye Beyannamesini kapsamı 1864'te diğer kentler ve büyük kasabaları da kapsayacak biçimde genişletilmiştir (Güntan, 2007: 39). 1882'de Ebniye Nizamnamesi'ne göre; yol ağları geometrik esaslara uygun olarak düzenlenecek, 20, 15, 12, 10 ve 8 zira genişlikte yollardan oluşan bir aşamalı sistem uygulanacak, çıkmaz sokaklar 6–8 zira arasında bulunacak, büyük caddelerin 40 zira genişlikte olacaktır (Tekeli ve İlkin, 2004: 107).

İnebolu'nun özellikle ticaret merkezini oluşturan çarşı içinin seller ve yangınlardan büyük oranda zarar görmesi yerel idarecileri şehrin mekânsal düzenlemesini sağlayacak birtakım önlemler almaya sevk etmiştir.

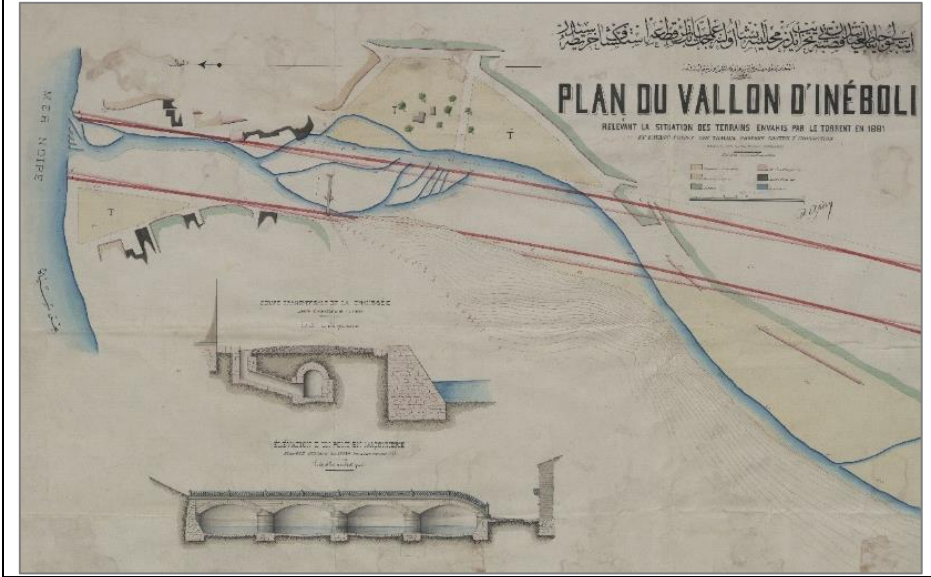
Şehirde sık sık yaşanan sel ve taşkınların önüne geçebilmek adına set oluşturması amacıyla 1871 yılında hazırlanan keşif haritasına göre nehrin doğu kıyısına sıralı evler inşa edilmiştir¹. Bu evler arşiv fotoğraflarında görülmektedir. (Resim 6)



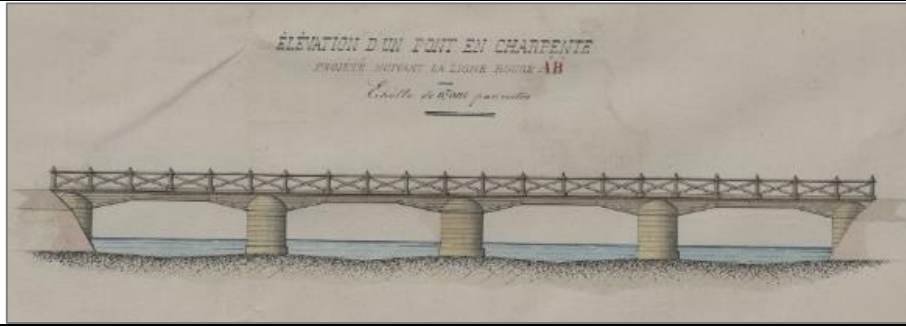
Resim 6. Nehrin doğu kıyısına inşa edilen sıralı evler (1930'lu yıllar) (M. Fakazlı Arşivi)

1881 yılındaki sel sonrasında Kastamonu vilayetinden gönderilen Fransız asıllı mühendisin hazırladığı keşif haritasında değiştirilen ve iki kırmızı çizgi arasında sınırlandırılan nehir yatağı ile üzerine inşa edilmesi planlanan köprüler çizilmiştir. (Çizim 3,4) 1950'li yıllara ait bir fotoğrafta kâgir ayaklı ahşap tablalı köprü görülmektedir. (Resim 7, 8) Tamamı kâgir köprünün ise inşa edilip edilmediği bilinmemektedir. Baronoveski'nin 1885 yılında hazırladığı kadastral plandan yaklaşık beş yıl önce yapılan etüt çalışmasını gösteren bu çizim aynı zamanda 1886 tarihli kadastral plan öncesindeki çarşının durumunu da belgelemektedir.

¹ Söz konusu haritayla ilgili olarak “İnebolu kasabasında cereyan eden nehrin kenarına yapılacak seddin cihet-i fenniyesine dair Mühendis Tahir Efendi tarafından yapılan harita ve keşif defterinin gönderildiği” bilgisi arşiv belgelerinde geçmektedir. (DAB. DA. ŞD. Dosya No: 1640/14) (H.1288)



Çizim 3. İnebolu'nun 1881 yılında yaşanan sel sonrası durumunu gösteren haritada, yol kesiti ve inşa edilmesi planlanan kâgir köprü çizimi (DAB. HRT.h., 1994, H. 1299 Ca 16)



Çizim 4. 1881'deki selden sonra nehir üzerine inşa edilesi planlanan kargir ayaklı ahşap tablalı köprüye ait çizim (DAB. HRT.h., 1994, 1299 Ca 16).



Resim 7. Kâgir ayaklı ahşap tablalı köprü-1950.



Resim 8. Ahşap köprü genel görünüş (20. yüzyılın başı)

İnebolu'da 19. yüzyıla kadar kamu yapıları da dâhil, ilçenin tamamı geleneksel yapı malzemesi olan ahşap kullanılarak inşa edilmiştir. Yangınlara karşı savunmasız olan kentte kaza ve ihmal sonucu meydana gelen 1860 yılındaki yangında çarşı içinin bir kısmı, 1881 yılındaki yangında İnebolu'nun ilk hükümet konağı, rüştiye mektebi ve çarşıdaki birkaç dükkân yanmıştır. 1885 yılında yaşanan büyük yangında ise İnebolu'nun çarşı içi tamamen yok olmuştur (DAB. MF.MKT. 71/122; Re.29, DH.MKT. 1353/74; H.1303.Re.5.). İnebolu'da yaşanan bu yangınlardan sonra yerel idareciler tarafından 1885 tarihinde Kastamonu vilayetine gönderilen yazıda; İnebolu ilçesinde 1860 ve 1881 tarihlerinde yaşanan yangınlar sonucunda zarar gören dükkânların yerine baraka tarzında yenilerinin inşa edildiği ve yaşanan üçüncü yangında bunlarında yandığı ve bundan sonra inşa edilecek yapıların kagir olarak yapılması konusunda dikkatli davranılması ve bunun belirli kurallara göre inşa edilmesi istenmektedir. (DAB. DH.MKT 1353/74; H.1303. Re.5. (Ek-1,2)

Abdurrahman Paşa 1885 yılındaki yangından sonra ilçeye gelmiş, incelemelerde bulunmuş o sırada yanında bulunan vilayet başmühendisi Baronavaski'ye² 1885 tarihinde İnebolu'nun ilk imar planını çizdirmiştir (Demircioğlu, 1973: 21). Bu planda şehrin çarşı içi ızgara plan tipinde tasarlanmıştır. (Çizim 5) (Resim 9) Buna göre; özellikle de çarşı içindeki binalar, kagir veya taştan yapılacak, çarşı içi, kıyıya dik uzanan ve bunları paralel kesen sokaklardan oluşacak ayrıca sokak genişlikleri 6,7-8 m olacak şekilde uygulanmıştır (Tunoğlu, 2003: 409). İnebolu yeniden imar edilirken kullanılan taşlar; Erkek Arpa, Yastepe, Kıydivanı (Taşburun) köylerindeki taş ocaklarından temin edilmiş; ayrıca yapılardaki taş ustaları da bu köylerden getirilmişlerdir (Anonim, 1970).

² Ziya Demircioğlu, Servet-i Fünun Gazetesi sahibi ve Ordu Milletvekili olan Ahmet İhsan beyin, babama hediye etti dediği "Matbuat Hatıralarım" adlı kitaba göre mimar Baronavaski; Lehistan parçalandığı zaman Osmanlı topraklarına sığınan mültecilerdendir (Demircioğlu, 1973: 21). Yerel tarih araştırmacısı Mustafa Fakazlı, Baronavaski'nin Abdurrahman Paşa'nın İstanbul'dan mahiyetinde getirdiği uzmanlardan biri olduğunu iddia etmektedir.

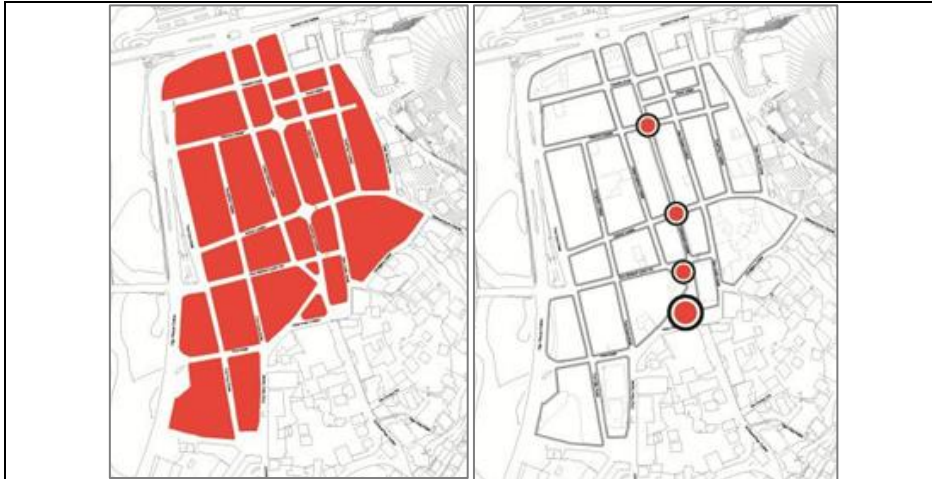


Çizim 5. İnebolu'nun 1886 (R. 3 Şubat 1301) tarihli ilk kadastro planı (M. Fakazlı Arşivi)

Abdurahman Paşa'nın mimar Baronaveski'ye çizdirdiği planda;” Bikazai *Allahü Teala İnebolu kasabasında vuku bulan carik mahallinin marifetle tanzim kılınan harit-i musaddakasıdır*” denilmektedir (Tunoğlu, 2003: 409).

1877 Vilayet ve Belediye Nizamnamesi ile 1882 Ebniye Nizamnamesi uyarınca hazırlanan bu plana göre düzenlenen İnebolu, nizamnamelerin uygulandığı ilk şehirlerden biri olma özelliğine de sahiptir. (Çizim 6,7) (Resim 9) İnebolu tarihî şehir merkezi, 1886 yılında hazırlanan ilk imar planını günümüze kadar muhafaza edebilmiştir.

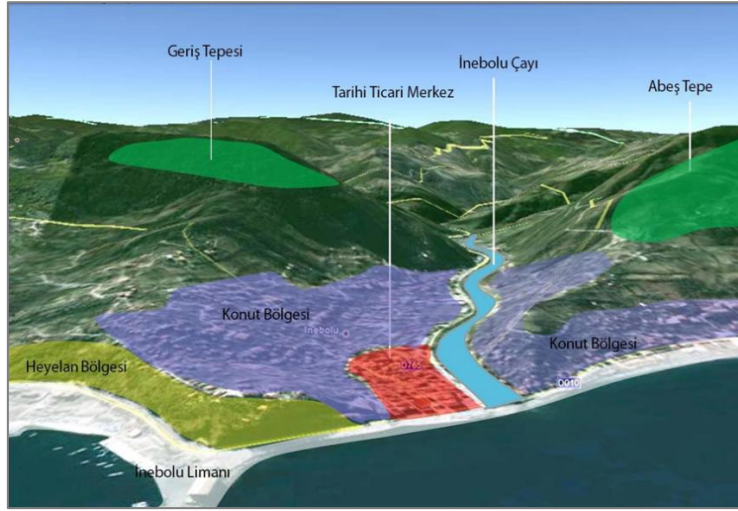
19. yüzyılda Anadolu'da ızgara plan tipinin şehrin çekirdeğinde ya da belirli bir semtinde uygulandığı şehirler; İzmir-Basmane, Edirne Kaleiçi, Mersin, İstanbul'da; Aksaray, Fatih, Horhor ve Küçük Mustafa Paşa semtleridir. Genellikle yangınlardan sonra uygulanan bu plan tipi Üsküdar Selimiye Mahallesi'nde bir külliye etrafında düzenlenen yeni yerleşim alanını belirlemektedir.



Çizim 6. İnebolu çarşısı içindeki yapı adaları ile yapı adalarında köşelerin pahlanması ile oluşturulan meydanlar (Özdeniz , 2012: 37)



Resim 9. İnebolu'nun 1894 tarihli ilk fotoğrafında çarşı içinin görünümü (M. Fakazlı Arşivi)

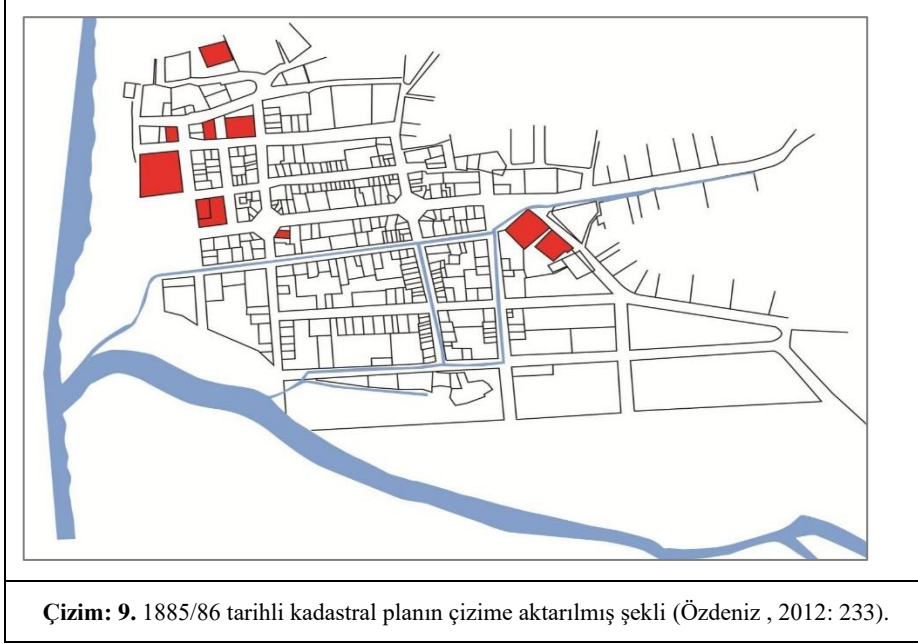


Çizim 7. İnebolu'nun kentsel dokusunu oluşturan yerleşim alanları ve doğal yapısı (Özdeniz , 2012: 34)

Baronovski'nin hazırladığı planın ardından 1887/88'de İnebolu şehir merkezinin parselizasyonunu daha geniş kapsamlı ve detaylı bir biçimde tanımlayan yeni haritalar hazırlanmıştır. (Çizim 8,9)

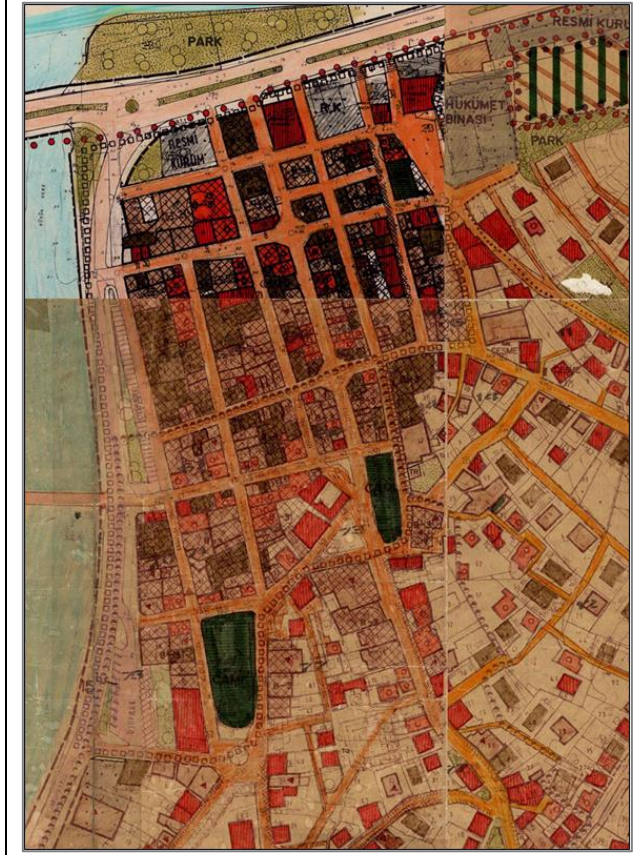


Çizim 8. İnebolu'nun 1885/86 tarihli kadastral planı (DAB. ŞD 1648/3; H. 04.09.1303)



Osmanlı şehir planlarında yol şebekesi dışında parselizasyona dair 19. yüzyılın ortalarından sonra elimizde bilgiler bulunan İstanbul, Bursa ve Saraybosna gibi nadir şehirlerden biri de İnebolu'dur (Pinon, 1999: 166). 19. yüzyıla ait planlar aynı zamanda şehrin daha eski biçimini de yansıttığı düşünülen ve bugünkü kadastro planlarının da korunduğu bir dönem olarak değerlendirilmektedir. Şehirlerde yol ağları, dinsel ve kamusal yapıların yangınlardan sonra eski yerlerine inşa edildiği düşünülmektedir. Aynı durum yangınlardan sonra yeniden inşa edilen mahallelerde özel mülkiyet esaslarının gözetildiği evler içinde geçerlidir. 18. yüzyılın sonunda İstanbul'da bu durumu gözlemleyen seyyah G.A. Olivier "Yangının verdiği zararlar kısa süre içinde giderilmektedir: yangından kısa süre ateşin kül ettiği evlerin benzerlerinin her tarafta yükseldiği görülüyor; dar ve eğri büğrü sokakların bütün kusurları aynen muhafaza ediliyor; binaların sıralanmasında ve taksiminde değişen bir şey yoktur." sözleriyle ifade etmektedir (Pinon, 1999, s. 166'den; Olivier, 1801; 133) Ancak geleneksel şehir yapısındaki ahrazlar kargir malzeme seçiminden parselizasyon-sokak ilişkisine kadar geometrik nizamların uygulandığı modern şehirleri zorunlu kılmıştır. (Çizim 10)

İnebolu'nun 1886 ve 1887 tarihli imar planlarında şehir merkezinin nüvesini oluşturan tarihi ticaret merkezi ya da çarşı içi doğuda dik bir yamaç oluşturan tepe, batıda nehir yatağı ile kuzey yönündeki sahil şeridi nedeniyle doğal sınırlarına ulaşmıştır. Şehir güney yönünde nehir boyunca ve tepelere doğru bir yayılım sergilemiştir.



Çizim 10. KAİM'dan tarihi çarşı içini gösteren harita (İnebolu Belediye Arşivi)

DAB'ndeki haritalarda tüm şehri dolaşan bir su kanalı görülmektedir. (Çizim 8, 9) Şehir sakinleri su kanalını besleyen ana kaynağın yüksek mevkiilerindeki bir değirmen olduğunu iddia etmektedir (Özdeniz , 2012: 75). Kanal sistemi 1936 tarihli bir fotoğrafta üstü açık bir biçimde etrafında balık tutan insanlarla, 1940'li yıllara ait bir fotoğrafta ise Eski Belediye Binası'nın hemen önünde üzeri ızgaralarla kapatılmış şekilde görülmektedir. (Resim 11, 12) Bu sistem 1960'lı yıllara kadar varlığını sürdürebilmiştir. (Resim 10)



Resim 10. İnebolu Belediyesi'nin altyapı çalışmaları sırasında açığa çıkan eski kanal sistemi (M. Fakazlı Arşivi)



Resim 11., 12. 1936 tarihinde kanaldan balık tutanlar ve Eski Belediye Binası önündeki kanal sistemi (M. Fakazlı Arşivi)

İnebolu Limanı'nın batı kıyısı boyunca Türk Ocağı (19. yy.), Gümrük Müdürlüğü (1875), Osmanlı Bankası (1905-10) ile Telgraf ve Posta Binası (19. yy'ın son çeyreği) yapıları sıralanmaktadır. Bu yapıların gerisinde bulunan hükümet konağı yerleşimi, Liman Başkanlığı Binası (19. yy'ın son çeyreği) ve ticaret merkezini oluşturan çarşı içi ile şehrin tarihi dokusu tamamlanmaktadır. Şehrin denize yönelimli "panoramik manzara" oluşturan bu dokusu deniz yoluyla gelen pek çok araştırmacının gözünde olumlu bir intiba bırakmaktadır (Ünlü, 2020: 2). (Resim 12)

Fransız gezgin Mortmann, Anadolu'ya yaptığı gezi notlarından oluşturduğu '*Küçük Asya'dan Manzaralar ve Seyahat Mektupları*' adlı eserinde 1856 yılında İnebolu ile ilgili gözlemlerinde "*İnebolu bu çok güzel yerde, bahçeler arasındadır. Türkiye'deki şehirlerden çok azı bu kadar güzeldir. Şehrin geniş taşlardan çok güzel kaldırımları vardır. Trieste'deki gibi...*" ifadelerini kullanmıştır (Özdeniz, 2012: 43). (Resim 13, 14)



Resim 12. İnebolu sahilinde soldan sağa doğru Eski Hükümet Konağı, Türk Ocağı Binası, Kayıkçılar Kahvesi, Gümrük Müdürlüğü Binası, Osmanlı Bankası ile Telgraf ve Posta Binası (1920'li yıllar) (M. Fakazlı Arşivi)



Resim 13., 14. Günümüzde Kâşif Bey Caddesi olarak adlandırılan İskele Caddesi (N. Sakağlı Arşivi) ve Galip Deniz Caddesi'nin 20. yüzyılın başındaki görüntüsü (M. Fakazlı Arşivi)

1893 ve 1899 Kastamonu vilayet salnamelerinde, İnebolu çarşısının tamamen kagir olarak inşa edildiği, müteaddid gazino ve misafirhaneler bulunduğu, gayet güzel ve muntazam evlerden söz edilmektedir. Ayrıca bu salnamelerde İnebolu kasabasından; “vilayet dâhilindeki kasabalar içinde ma'muriyet ve intizamca en ileri giden ve gittikçe terakkiyatı müzad olan mahal, İnebolu Kasabasıdır. Bu kasabanın her türlü istidat ve kabiliyetine nazaran terakkiyet-ı atiyesine şimdiden bir hat tayin edilemez” diye belirtilmektedir (Çoban, 2006: 343, 344; İnalın, 2005: 144).

SONUÇ

İnebolu'nun sahip olduğu ekonomik potansiyel, 19. yüzyılda tüm dünya ile birlikte Osmanlı Devleti'ndeki değişim ve dönüşümlerinden payını almasını sağlamıştır. Kentin mekânsal gelişiminde deniz ve limanla olan doğrudan ilişkisi esas alan bir mekânsal kurgu izlenmektedir. Şehirdeki ticari gelişmelerle eşzamanlı ilerleyen kamusal yapılanmaların belirlediği yeni odak noktaları ile şehir dokusunun ana arterlerini belirlemiştir. Art arda yaşanan sel ve yangın felaketlerine rağmen değişmeyen geleneksel yapı yöntemleri ve şehrin organik yapısı çıkarılan imar yasaları sayesinde modernize olabilmıştır. İnebolu'nun ızgara planlı çarşı dokusunun yeterli genişliğe sahip geometrik düzende oluşturulan sokakları, 19. yüzyılın şehircilik planlama anlayışının bir ürünü olup günümüzde aktif şekilde kullanılmakta ve çağın ihtiyaçlarını karşılayabilmektedir.

İmar yasalarının uygulanabilmesinde ve şehrin her anlamda gelişmesinde dönemin yerel idarecileri önemli bir etken olarak karşımıza çıkmaktadır. Abdurrahman Nureddin Paşa II. Abdülhamid döneminin modernleşme ve merkezîyetçi ideolojisini yönetim, eğitim, sağlık, ulaşım, ticaret ve imar alanlarında İnebolu'nun her noktasına teneffüs ettirebilmek için hem fiziksel hem de zihinsel olarak yoğun çaba harcamıştır.

İnebolu'da iç ve dış etkenlere bağlı olarak ilerleyen fiziksel gelişme şehrin sosyo-kültürel yaşamı, demografik yapısı ve eğitim düzeyi gibi pek çok alanda modernleşmesini sağlamıştır.

Modernleşme döneminin ideolojik yapısı, yerel yönetim yapılanmaları gibi merkezi otoriteyi güçlendiren etkenleri ile İnebolu'nu kendine özgü coğrafi avantajları ve geleneksel dokusunun olumsuz sonuçları bir araya gelerek modern bir taşra kentini ortaya çıkarmıştır.

KAYNAKÇA

Arşiv Belgeleri:

DA. 2010, Hrt. h.1073; H. 28 Nisan 1883

DA. 1994, HRT.h.; H. 1299 Ca 16

DA. MF.MKT. 71/122; Re.29,

DA. DH.MKT. 1353/74; H.1303.Re.5.

DA. ŞD 1648/3; H. 04.09.1303

DA. ŞD. Dosya No: 1640/14; H.1288)

Abay A., N. (2019). *Kentsel Alanların Korunması Bağlamında İnebolu Geleneksel Konut Mimarisi Değerlendirmesi*. İstanbul: Mimar Sinan Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.

Acar, H. (1995). *Tarihte Kastamonu*. Kastamonu.

Aktüre, S. (1985). Osmanlı Devletinde Taşra Kentindeki Değişimler. *Tanzimat'tan Cumhuriyet Türkiye Ansiklopedisi* (Cilt IV, s. 891-904). içinde İstanbul: İletişim Yayınları.

Anonim. (1970). *Kastamonu İli Yapı Malzemesi ve Mahalli Şartlar*. Ankara: Bayındırlık Bakanlığı.

Cuinet, V. (1895). *La Turquie d'Asie* (Cilt 4).

Çoban, F. (2006). *H.1288 (M.1871) ve H.1317 (M.1899) Tarihli Kastamonu Vilayet Salnamelerinin Transkripsiyonu ve Değerlendirmesi*. Kayseri: Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi .

Çopur, H. (2021). İnebolu Kent Merkezindeki Tarihi Kamu Yapıları (1850-1920). *Karadeniz Araştırmaları, XVIII(69)*: 121-142.

Demircioğlu, Z. (1973). *Kastamonu Valileri 1881-1908*. Kastamonu.

Eldem, E. (2000). *Osmanlı Bankası Tarihi*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

Erdem, G. (2001). *Kastamonu, Aydın, Hüdavendigar ve Ankara (Bozok) Vilayetlerinin İdari Taksimatı (1272h/1855-56 ile 1328h/1910-1)*. Niğde: Niğde Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü.

Eski, M. (2000). *Kastamonu Valileri*. Ankara.

Gökoğlu, A. (1952). *Paphlagonia, Gayrimenkul Eski Eserler ve Arkeolojisi* (Cilt 1). Kastamonu.

Güntan, Ç. (2007). *II. Abdülhamid Döneminde İmparatorluk İmajının Kamu Yapıları Aracılığı İle Osmanlı Kentine Yansıtılması*. İstanbul: Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.

İbret, Ü. B. (2010). Karadeniz Kıyısında Stratejik Bir Liman. *İ.Ü. Edebiyat Fakültesi Coğrafya Bölümü Coğrafya Dergisi*(20): 15-30.

İnalın, U. (2005). *H.1311 (M.1893) Tarihli Kastamonu Vilayet Salnamesi'nin Traskripsiyonu ve Değerlendirmesi*. Kayseri: Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.

Karakök, T. (2010). H.1288 (M.1871) Tarihli Kastamonu Vilayet Salnamesine Göre Kastamonu Vilayeti. *ZKÜ Sosyal Bilimler Dergisi*, 6(11): 267-276.

Kırksekizoğlu, A. O. (1938). *Beyza*. İstanbul: Kader Basımevi.

Koca N., Y. (2017). 18. Yüzyılda Karadeniz'de Rus Deniz Ticareti ve Osmanlı Devleti'ne Etkileri. *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*(23): 83-106.

Olivier, G. A. (1801). *Atlas pour servir au Voyage dans l'empire Ottoman, l'Egypte et la Perse, fait par ordre du Gouvernement, pendant les six premières années de la République*. Paris.

Özdeniz, G. (2012). *İnebolu Tarihi Ticari Merkez İle Geleneksel Konut Dokusunun Bütünleştirilmesine Yönelik Bir Öneri*. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.

Pinon, P. (1999). Anadolu ve Balkanlar'daki Osmanlı Kentlerinde Kentsel Dokular Tipolojisi Üzerine Bir Deneme. *Osmanlı Mimarlığının 7 Yüzyılı "Ulusalüstü Bir Miras"* (s. 166-179). içinde İstanbul.

Seyitdanlıoğlu, M. (1996). Yerel Yönetim Metinleri (V): Turuk ve Ebniye Nizamnamesi ve Getirdikleri. *Çağdaş ve Yerel Yönetimler Dergisi*, 5(5): 67-81.

Şahin, İ. (2001). Kastamonu. *TDVİA* (Cilt 24, s. 585-588). içinde İstanbul: Türk Diyanet Vakfı.

Tekeli, İ., & İlkin, S. (2004). *Cumhuriyetin Harcı-Modernitenin Altyapısı Oluşurken*. İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları.

Tosunoğlu, A. (1984). *XVI. Yüzyılda Kastamonu Sancağı*. İstanbul: İ.Ü. Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü.

Tunoğlu, K. (2003). *Bol Ünvanlı-İstiklal Madalyalı Yatırım Yoksunu Bir Şehrin Hikayesi İnebolu*. İstanbul.

EKLER

