



Kayış, Yasin, “Vakit Gazetesi Muhabiri Talât Mümtaz (Yaman) Bey’in Kastamonu, Sinop ve Zonguldak Kıyı Şeridindeki Gezi İzlenimleri (1930)”, *Karadeniz Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, 8/16, ss.657-680. DOI: 10.31765/karen.1062115

Bu makale etik kurul izni ve/veya yasal/özel izin alınmasını gerektirmemektedir.
This article doesn't require ethical committee permission and/or legal/special permission.

* Araştırma Makalesi / Research Article

**  Dr. Tarih Öğretmeni,
İzmir İl Millî Eğitim Müdürlüğü,
İzmir/TÜRKİYE
 ykayis@hotmail.com

ORCID : 0000-0003-3887-9156

Anahtar Kelimeler: İnebolu, Ayancık, Cide, Bartın, Zonguldak, Vakit Gazetesi, Talât Mümtaz

Keywords: İnebolu, Ayancık, Cide, Bartın, Zonguldak, Vakit Newspaper, Talat Mümtaz

VAKİT GAZETESİ MUHABİRİ TALÂT MÜMTAZ (YAMAN) BEY'İN KASTAMONU, SİNOP VE ZONGULDAK KIYI ŞERİDİNDEKİ GEZİ İZLENİMLERİ (1930)*

Yasin KAYIŞ**

Öz: Talât Mümtaz Yaman Osmanlı İmparatorluğu'nun son, Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk yıllarında Kastamonu'da yetişmiş çok yönlü bir kişiydi. 1930 yılında bir yandan Kastamonu'da öğretmenlik yaparken diğer yandan da yerel bir gazetede çalışıyor ayrıca İstanbul'da yayın yapan Vakit gazetesinin Kastamonu muhabirliğini yürütüyordu.

Vakit gazetesine rutin olarak Kastamonu ile ilgili haberler gönderen Yaman, 1930 yılında sekiz vilâyeti kapsayan bir inceleme gezisine çıkmıştır. Bu gezideki izlenimleri üç ay boyunca “Orta Anadolu'da Seyahat Mektupları” adıyla ve 26 tefrika halinde Vakit gazetesinde yayınlanmıştır. Günümüzdeki idari taksimatta Kastamonu, Sinop, Bartın, Zonguldak, Çankırı, Kırıkkale, Çorum, Yozgat, Kayseri ve Sivas illerini kapsayan bu geziye dair mektuplarda Talât Mümtaz Bey kamu hizmetlerinden ekonomik etkinliklere, sosyal yaşamdan doğal güzelliklere kadar geniş bir yelpazede bilgiler aktarmıştır.

Ziyaret ettiği yerlerdeki izlenimlerini ayrıntılarıyla anlatan Talât Mümtaz gezisinin ilk etabında Kastamonu, Sinop ve Zonguldak kıyı şeridini ziyaret etmiştir. Muhabir bu kapsamda önce karayoluyla Küre üzerinden İnebolu'ya geçmiş, sonra deniz yolu ile ulaştığı Ayancık, Cide ve Bartın kazalarını ziyaret etmiştir. Zonguldak il merkezinde de temaslarda bulunan muhabir yine İnebolu'ya dönmüş ve yolculuğuna karayoluyla devam ederek Anadolu'nun iç kesimlerine yönelmiştir.

Talât Mümtaz'ın gezisinin ilk 13 tefrikasına konu olan kıyı şeridindeki yerleşimler coğrafi açıdan benzer özelliklere sahip bulursa da 1930 yılı itibarıyla bambaşka yaşam koşulları içinde olmuş, muhabir de bu yaşam koşullarını çarpıcı şekilde okuyucularına aktarmıştır. Verdiği bilgiler kimi zaman yetkililerle temaslara kimi zaman halk arasında yaptığı sohbet ve gözlemlere dayanmaktadır.

VAKİT NEWSPAPER CORRESPONDENT TALAT MÜMTAZ (YAMAN) BEY'S TRAVEL IMPRESSIONS IN KASTAMONU, SİNOP AND ZONGULDAK COASTLINE (1930)

Abstract: Talat Mümtaz Yaman was a versatile person who grew up in Kastamonu during the last years of the Ottoman Empire and the first years of the Turkish Republic. While teaching in Kastamonu in 1930, he also worked for a local newspaper and was also the

Geliş Tarihi / Received Date: 24.01.2022

Kabul Tarihi / Accepted Date: 17.10.2022

Kastamonu correspondent of the Vakit newspaper published in Istanbul.

Yaman, who routinely sent news about Kastamonu to the Vakit newspaper, went on a study tour covering eight provinces in 1930. His impressions of this trip were published in the Vakit newspaper as 26 serials, titled "Travel Letters in Central Anatolia" for three months. In today's administrative division, Talat Mümtaz Bey conveyed a wide range of information from public services to economic activities, from social life to natural beauties in the letters regarding this trip, which included the provinces of Kastamonu, Sinop, Bartın, Zonguldak, Çankırı, Kırıkkale, Çorum, Yozgat, Kayseri and Sivas.

Talat Mümtaz, who conveyed his impressions of the places he visited in detail, visited the coastline of Kastamonu, Sinop and Zonguldak in the

first stage of his trip. In this context, the reporter passed through Küre to İnebolu by roadtrip and then visited the towns of Ayancık, Cide, and Bartın by seaway. The reporter, who also made contacts in the city center of Zonguldak, returned to İnebolu and continued his journey by roadtrip, heading towards the inner parts of Anatolia

Although the settlements on the coastline, which were the subject of the first 13 serials of Talat Mümtaz's trip, had similar geographical features, they were in completely different living conditions as of 1930, and the reporter conveyed these living conditions to his readers conspicuously. The information he gave was sometimes based on his contacts with the authorities and sometimes on conversations and observations.

Giriş

1930'lu yıllarda İstanbul'daki pek çok gazete İstanbul dışından haber verme konusunda rekabet halinde olmuş, bu amaçla taşra kentlerinde muhabir görevlendirdikleri gibi Anadolu ve Trakya'ya gezici muhabirler de göndermişlerdir. Böylece gazeteler bir yandan harf devrimi sonrasındaki rekabet koşullarında okuyucunun ilgisini sıcak tutmaya diğer yandan da yeni kurulan cumhuriyet rejiminin taşradaki yansımalarını, kamu hizmetlerinin durumunu, halkın dilek ve şikâyetlerini yerinde tespit etmeye çalışmıştır. Bu açıdan gazetelerin devletle toplum arasında bir köprü işlevini yerine getirdikleri, yeni rejimin başarılarını kamuoyuna mâl ederken çözüm bekleyen sorunlar konusunda da yetkililerin dikkatini çekmeye çalıştıkları görülür. Öte yandan Serbest Cumhuriyet Fırkası'nın kapanmasından sonra tek parti yönetiminin pekiştirilmesi ve muhalif basının susturulması, gazeteleri iç siyasi tartışmalardan uzaklaştırmış taşraya dair haber ve gezi yazıları gazeteler için daha da cazip hale gelmiştir. 1930'lu yıllarda oldukça revaçta olan bu haber ve yazı dizileri, üzerinden yıllar geçtikten sonra o dönemin sosyal, ekonomik ve siyasi ayrıntılarına ışık tutmakta, genel ve yerel tarih yazımı için kaynak alternatifi olabilmektedir.

1930'lu yılların başında bir gazete adına seyahate çıkan, anı ve izlenimlerini bir seri gezi yazısı olarak kaleme alan muhabirlerden biri de Talât Mümtaz (Yaman) Bey'dir. Aynı zamanda öğretmen olan muhabirin yaz tatilinden yararlanarak çıktığı anlaşılan gezisi pek çok kaza ve il merkezini kapsamış 27 Temmuz- 1 Teşrinisani 1930 tarihleri arasında "Orta Anadolu'da Seyahat Mektupları" başlığıyla 26 tefrika halinde İstanbul'da basılmakta olan Vakit gazetesinde yayımlanmıştır.

Talât Mümtaz Bey'in bir "tetkik seyahati"ne çıktığı 19 Temmuz 1930 tarihli Vakit gazetesinde okuyuculara şöyle duyurulmuştur:

"Kastamonu muhabirimiz Talât Mümtaz B. memleket alâkasını hissettiren yazılarıyla kendisini okuyucularımıza tanıtmıştır. Talât Mümtaz Bey Kastamonu mıntakasından başlayarak vilâyet dahilinde umumî bir tetkik seyahati yapmaya başladı. Gazetemiz civar vilâyetlere kadar genişliyebilecek olan bu seyahatten iyi intibalar alacak, karilerimiz, bazılarının yalnız adı işitilen bu yurtlarının bugünkü vaziyetlerini iyice tesbit edilmiş görecektir."

Haberin içeriğindeki esnek ifadeden seyahatin nereleri kapsayacağını ve ne zaman biteceğinin başlangıçta belli olmadığı anlaşılmaktadır. 27 Temmuz'da ilk mektubu yayınlanan

Talât Mümtaz, Vakit gazetesi adına yapacağı yolculuğun Kastamonu'dan başlayıp Sinop, Zonguldak, Çankırı, Çorum ve Yozgat vilâyetlerine uzanacağı bilgisini vermiştir.¹ Buna göre muhabirin yola çıktığı günlerde Kayseri ve Sivas'a gitme niyeti olmadığı, bu iki kentin sonradan gezi programına dâhil olduğu anlaşılmaktadır.

Gezisinin ilk etabında Karadeniz sahiline yönelen muhabir sırasıyla Küre, İnebolu, Ayancık, Cide ve Bartın kazaları ile Zonguldak vilâyet merkezini ziyaret etmiş, sonra da Anadolu'nun iç kesimlerine yönelerek Çankırı, Kırıkkale, Yozgat, Çorum, Osmancık, Tosya, Kayseri ve Sivas'a gitmiştir. Sivas'tan yazdığı ve 1 Teşrinisani 1930'da Vakit gazetesinde yayımlanan mektubunun ardından da gezisine son vermiş ve memleketi Kastamonu'ya dönmüştür.

1. Talât Mümtaz Yaman'ın Hayatı ve Eserleri

1904 yılında Ali Bey ile Emine Hanım'ın çocuğu olarak Kastamonu'da dünyaya gelen Talât Mümtaz Yaman öğretmenlik-egitim yöneticiliği, gazetecilik, araştırmacı yazarlık ve iş adamlığı gibi her biri ayrı meziyetler isteyen çalışma alanlarını yaşamına sığdırabilmiş ve her birinde önemli başarılarla imza atmış bir kişidir.²

Talât Mümtaz Yaman'ın yazıları henüz çocuk denilebilecek yaşta yayımlanmaya başlamıştır. 1919-1922 yılları arasında Kastamonu'daki Açıksöz gazetesinde yayımlanan bir şiiri ile on iki yazısı tespit edilen Yaman özellikle Millî Mücadele'nin başlarında yazdığı "*Anadolu'nun İstanbul'a Hitabı*" başlıklı yazısıyla ses getirmiş ve bu yazısı İstanbul gazetelerinde de yer bulmuştur.³ 1923 yılında da gelecekte odaklanacağı Kastamonu kültürü ve folklor araştırmalarına dair bir yazısı "*Sepetçioğlu Raksı Nasıl Oynanır?*" başlığıyla Hilâl-i Ahmer gazetesinde yayımlanmıştır.⁴

Öğretmen okulunu bitirdiği Kastamonu'da ilkökul öğretmenliği yapmaya başlayan Yaman, bir yandan da araştırma yazıları yazmaya ve gazeteciliğe devam etmiştir. 1928'de Millî Mecmua'da yazdığı "*Anadolu Raksları*" başlıklı yazısında Anadolu'daki halk oyunları konusunda neden ve nasıl incelemeler yapılması gerektiği üzerinde durmuştur.⁵ 1928-31 yılları arasında Açıksöz gazetesinde tespit edilen yedi yazısının içeriği alfabe ve gramer ağırlıklıdır.⁶ Aynı zaman diliminde İstanbul'da yayımlanmakta olan Vakit gazetesinin Kastamonu muhabirliğini üstlenmiş ve yıllarca sürdürmüştür. Ayrıca 1930 yılında Kastamonu'da yayımlanmakta olan Doğruluk gazetesinin Yazı İşleri Müdürlüğü'nü yürütmüş ve ateşli bir CHP taraftarı olarak Serbest Cumhuriyet Fırkası'nın aktif olduğu dönemde Açıksöz gazetesiyile mücadeleye de girişmiştir. Memur olduğu halde siyasi yazılar yazması eleştiri konusu olunca da polemiklerini imzasız yazılarıyla sürdüren Talât Mümtaz aynı dönemde yine Doğruluk gazetesinde Kastamonu tarihine dair imzalı yazılar kaleme almıştır.⁷ Kastamonu tarihi, kültürü ve folkloru odaklı kitapları ile makalelerinin ağırlıklı bir kısmı da 1930-1936 yılları arasında yayımlanmıştır.⁸ Bunların başında 1935'te basılan "*Kastamonu Tarihi (XV. Asrın Sonlarına Kadar)*" adlı eseri gelmektedir. Kastamonu tarihi konulu ilk ve en önemli kitaplardan biri olan bu eser için Talât Mümtaz geniş bir literatür taraması yapmış, yabancı kaynakları incelemiş, Kastamonu'yu karış karış dolaşmış ve fotoğrafları da kendisi çekmiştir.⁹

İlkökul öğretmenlerine Ankara Üniversitesi Dil Tarih Coğrafya Fakültesi'ne devam etme imkânı tanınınca Talât Mümtaz Yaman bu fakültenin Tarih Bölümü'ne kaydolmuş ve başarıyla

¹ Talât Mümtaz (27 Temmuz 1930), "Orta Anadoluda", *Vakit*:7.

² Tan ve Tan, 2004: 86.

³ Yılmaz, 2016: 54.

⁴ Tan ve Tan, 2004: 86.

⁵ Talât Mümtaz, 1928: 1791-1792.

⁶ Yılmaz, 2016: 54.

⁷ Bostancı ve Dağsever, 2017: 35.

⁸ Tan ve Tan, 2004: 86.

⁹ Bostancı ve Dağsever, 2017: 36.

bitirerek Kastamonu'ya Tarih Öğretmeni olarak atanmıştır.¹⁰ Aynı zamanda araştırma ve yazı çalışmalarını sürdüren Yaman 1930'ların sonu ve 1940'lı yılların başlarında yayımlanan eserleriyle Kastamonu tarih ve kültürünün dışına taşmıştır. 1938 ve 1939'da Varlık dergisinde sırasıyla "*Etnografya Tetkikleri*" ve "*Osmanlıların Son İki Serpuşu Şubara ve Fes Hakkında*" başlıklı yazıları yayımlanmıştır.¹¹ 1940 yılında Ülkü dergisinde yayınlanan "*Cihannüma'nın İlaveli Bir Nüshası*" adlı çalışmasında ise XVIII.yy'da yaşamış olan İbrahim Hamdi Efendi'nin Atlas adlı eserini Kâtip Çelebi'nin Cihannüması'yla karşılaştırmalı olarak ele almıştır.¹² Bu çalışma ayrıca kitap olarak da basılmıştır.¹³

Cumhuriyet Dönemi'nde yetişen ilk kadın beden eğitimi öğretmenlerinden Emine Hanım ile evlenmiş olan Yaman, Kastamonu'daki görevinin ardından Diyarbakır Millî Eğitim Müdürlüğüne atanmıştır.¹⁴ Bu görevi sırasında, 1942-43 yıllarında Diyarbakır Halkevi'nin Karacadağ dergisinde "Türkiyede Kahve ve Kahvehaneler" adlı beş seri makale yazan Yaman kentten ayrıldığı için bu yazı dizisini tamamlayamamıştır.¹⁵ Sonra sırasıyla Hatay ve Zonguldak'ta Millî Eğitim Müdürlüğü görevlerinde de bulunan Yaman'ın eğitimci olarak üstlendiği son görev memleketi Kastamonu'daki Abdurrahmanpaşa Lisesi'nin müdürlüğüdür. Tenzil-i rütbe niteliğinde sayılabilecek görevi doğduğu şehre hizmet edebilmek amacıyla kabul etmiştir.¹⁶

Talât Mümtaz Yaman, Demokrat Parti'nin iktidara gelmesinin ardından Abdurrahmanpaşa Lisesi Müdürlüğü görevinden alınarak Afyon Lisesi Tarih Öğretmenliği'ne atanmıştır. Bunun üzerine 1950 yılında emekli olmuş ve ticari hayata atılmıştır. O tarihe kadar ticari tecrübesi çocukluğunda babasının yanındaki çıraklıktan ibaret olan Yaman, yüzyüze görüştüğü Vehbi Koç'u ikna etmeyi başarmış ve onun Kastamonu bayiliklerini üstlenmiştir. "Yaman Ticaret Evi"nin kısa sayılabilecek bir sürede olağanüstü başarılar elde etmesinin ardından, Talât Mümtaz Yaman 1958 yılında bir oğlunu Kastamonu'daki işlerin başında bırakarak İstanbul'a yerleşmiş ve yedek parça ithalatına başlamıştır. Bu sektörde de büyük başarılar elde etmiştir.¹⁷ Ne var ki Halkevleri ve Halk Bilgisi Derneği dönemlerinde çok iyi bir folklor araştırmacısı ve derlemeci olduğu halde ticari hayata atıldıktan sonra bu tip çalışmalarla ilgilenememiş 1975 yılında da Abdurrahmanpaşa Lisesi'nin mezunlar gününde kalp krizi geçirerek hayata veda etmiştir.¹⁸

2. Kastamonu'nun Kazaları

Talât Mümtaz Bey'in tetkik gezisine çıktığı 1930 yılında Kastamonu vilâyeti Araç, Cide, Daday, İnebolu, Kastamonu (Merkez), Küre, Taşköprü ve Tosya kazalarından oluşuyordu. Vilâyetin 1927 nüfus sayımına göre toplam nüfusu 336.501, nüfus yoğunluğu 23 idi.¹⁹

Muhabir ilk mektubunda, zaten zaman zaman Kastamonu vilâyet merkezinden haberler vermekte olduğu için bu konuyu atlamış ve doğrudan İnebolu yolculuğunu anlatmaya başlamıştır. Verdiği bilgiye göre Kastamonu-İnebolu arasında her gün 15-20 otomobil ve kamyonet sefer yapıyor, yük ve yolcu naklediyordu. Bu güzergâhta yolculuğa çıkanların daha yola çıkmadan önce verdikleri karar "*Ecevit'te bir çorba içmek*"ti. Millî Mücadele döneminde İnebolu üzerinden Ankara'ya giden on binlerin kullandığı bu yol üzerindeki Ecevit mevki hâlâ eski önemini koruyordu. Ecevit çamlıklar içerisinde, bir iki otelin bulunduğu şirin bir yerdi. 10 yıl önce bir çorba içmek ya da uzun Küre yoluğunun verdiği yorgunluğu bir gece dinlenerek atmak üzere Ecevit'te kalanlar, tekrar gelseler hemen her şeyi yerli yerinde görebilirdi. Fakat ne yazık ki

¹⁰ Zihnioğlu, 2009.

¹¹ Tan ve Tan, 2004: 87.

¹² Ak, 2000: 314-316.

¹³ Yaman, 1940: 1-27.

¹⁴ Zihnioğlu, 2009.

¹⁵ Kardaş, 2018: 103.

¹⁶ Zihnioğlu, 2009.

¹⁷ Zihnioğlu, 2009.

¹⁸ Tan ve Tan, 2004: 86.

¹⁹ T.C. Devlet Yıllığı, 1930: 472-473.

“nuranî ve masum çehresi, temiz kalbi, tatlı dili ile her gelen yolcuuyu memnun etmeğe çalışan” Ecevit’in meşhur patronu İsmail Ağa artık hayatta değildi. Ecevit’e yolu düşenlerin rahmetle hatırladıkları bu kişi iki yıl önce vefat etmişti.²⁰

Muhabirin bindiği otomobil hava karardıktan sonra Ecevit’e ulaşmış ve bir çorba molası vermiştir. Bu esnada çevreyi gözlemlene imkânı bulan Talât Mümtaz, Ecevit’in İnebolu ve Kastamonu’dan gelen aileler için bir sayfiye yerine dönüştüğünü görerek şaşırmıştır. 40-50 ailenin yerleştiği Ecevit adeta küçük bir kasaba halini almıştı. Çamlıklar arasında yeni ve her türlü konfora sahip bir otel daha inşa edilmişti. Gündüz çamların arasında, temiz hava ve saf suların tadını çıkararak aileler geceleri de yine çamların aralarında lâmbalar yakarak, gramofon çalarak çeşitli şekillerde eğleniyordu. Uzun süre kalan ailelerin dışında, İnebolu’dan otomobile atlayarak hafta sonu tatilini Ecevit’te geçiren günübürlüklerin sayısı da çoktu. Ecevit’in gece çok güzel bir manzarası olduğunu belirten muhabir, geçmiş yıllarda çok تنها olan bu yerin rağbet görmesinden bir Kastamonulu olarak mutlu olmuştu. Muhabire göre Ecevit gelecek yıllarda hem Kastamonu’nun ve hem de İnebolu’nun en iyi sayfiyesi olacaktı. Hatta bu güzel yer kısa zaman içerisinde komşu vilâyetlerden de ziyaretçi çekmeye ve Türkiye çapında belli başlı sayfiye merkezlerinden biri olmaya adaydı.²¹

Talât Mümtaz’ın Ecevit’ten sonraki durağı asıl adı “Küreî nühas” olan Küre kazası olmuştur. Şirin bir manzaraya sahip Küre iki kez yangın felaketine²² uğramış, bu yüzden de halkı fakir düşmüştü. Buna rağmen Küreliler çalışıp çabalayarak kasabalarını yeniden kurmayı başarmıştı. Kaza merkezinde bir tane bile ahşap ev yoktu. Her tarafta mütevazı ama düzgün kârgir binalar vardı. İmar faaliyetleri hâlâ devam ediyordu ve son iki ay içerisinde Kastamonu Caddesi üzerinde yeni bir fırka binası yapılmıştı. Yeni yapılan modern okul binasının yanı başındaki bu binanın eşi hiçbir kazada yoktu. Ayrıca yine aynı mevkide bir de hükümet binasının temelleri atılmıştı. Küre’nin belediyesi de çalışkandı. Sokaklar tertemizdi ve diğer belediye hizmetleri de “mükemmel surette” yapılıyordu. Muhabirin Küre’de bulunduğu gün de fennî bir mezbahanın temeli atılmıştı.²³

Küre, gelecekte halkın yüzünü güldürmesi beklenen bir servete, bakır madenine sahipti. Ne var ki bu maden uzun zamandır metruk durumdaydı.²⁴ Küreliler bu madenin yeniden işletmeye açılması için çok çaba sarf etse de ellerinde yeterli sermaye olmadığı için henüz bir sonuca ulaşamamıştı. Madende duran bakır cürufuna talip olan ve inceleme yapmak üzere bir senedir Küre’ye gelmesi beklenen grup ise hâlâ gelmemişti. Ayrıca Söğütözü kömür havzası da Küre kazası sınırları içerisindeydi. Bu maden için de bir yıl önce İtalyan bir profesörün başkanlığındaki bir bilim heyeti gelmiş ve inceleme yapmıştı. Bu haberler, inceleme ve araştırmalar Kürelileri ümitlendiriyor ve fakir durumdaki Küre halkı madenler sayesinde kazalarının durumunu düzeltebileceğini düşünüyordu.²⁵

Küre’den İnebolu’ya geçen Talât Mümtaz iki kaza arasındaki 35-40 kilometrelik yolculuğun yolların kötülüğü ve toz bulutları sebebiyle son derece güç olduğunu kaydetmiştir. Bu yol üzerinde işçi gruplarının tamirat için çalıştığı kısımlar vardı. Ancak mevcut kadronun yeterli olmayacağı açıktı. Bu sebeple muhabir Kastamonu Valisi Murat Bey’in konuya özel olarak eğilmesini rica etmiştir.²⁶

²⁰ Talât Mümtaz (27 Temmuz 1930), “Orta Anadolu”, *Vakit*:7.

²¹ Talât Mümtaz (27 Temmuz 1930), “Orta Anadolu”, *Vakit*:7.

²² Burada kastedilen felaketlerden biri 1887 yılının Ekim ayında gerçekleşen, insan kaybının olmadığı ancak 62 hane nin yanı sıra bir cami ile bir medresenin yanmasıyla sonuçlanan yangın olmalıdır: T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA), Y..PRK.PT../3-35, 05 Teşrinievvel 1303 [17 Ekim 1887]

²³ Talât Mümtaz (27 Temmuz 1930), “Orta Anadolu”, *Vakit*:7.

²⁴ Küre’deki bakır madeninin imtiyazı 9 Mart 1907 tarihli fermanla Osmanlı sülalesinden Naile Hanım’a verilmiş, bu imtiyaz 8 Mayıs 1929 tarihli kararnameyle feshedilmişti: T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi (BCA), 30-18-1-2/3-29-1, 8 Mayıs 1929.

²⁵ Talât Mümtaz (27 Temmuz 1930), “Orta Anadolu”, *Vakit*:7.

²⁶ Talât Mümtaz (7 Ağustos 1930), “İnebolu ıssız ve köyleri acınacak bir haldedir”, *Vakit*:6.

Millî Mücadele ve sonrasındaki yıllarda kalabalık bir kent olan İnebolu 1930 yılı itibariyle iyice tenhalaşmış, ıssız bir hale gelmişti. Ülke çapındaki işsizlikten bağımsız olarak İnebolu'daki bu durumunun özel bir sebebi vardı. O zamana kadar tüm geçimlerini kerestecilikten sağlayan köylüler, son yıllarda ormanlara konan bazı sınırlamalar nedeniyle iş göremez hale gelmiş ve kerestecilik yok olmaya yüz tutmuştu. Orman idaresi ile İnebolu köylüleri arasında mahkemeye düşen 950'nin üzerinde dosya vardı. Öte yandan kereste üretimi için tüccardan borç alan köylüler geri ödeme yapamayınca tüccar da büyük zarar etmiş ve piyasadan çekilmek zorunda kalmıştı. İnebolu köylerinin hali içler acısıydı. Muhabirin aldığı bilgiye göre, işsizlik yüzünden parasız kalan birçok köylü pazara geldiği zaman 25 kuruşa 2-3 okka mısır alarak köyüne dönüyordu. Köylüler bu mısırı ot, meşe palamudu ve kozakla karıştırarak öğütüyor ve 5-6 kişilik aileler bir hafta boyunca bu yiyeceklerle idare ediyordu.²⁷

İnebolu'daki ekonomik durgunluk diğer işlere de yansımıştı. Daha önce vapurları dolduran kalabalıktan artık eser yoktu. Gün geçtikçe azalan yolcu miktarı İnebolu'ya bir kazanç sağlamaktan uzaktı. Hem İnebolu'nun şen kayıkçıları hem de vapur kumpanyaları bu durumdan çok olumsuz etkilenmişti. Kimi zaman limana uğrayan vapurlar aldıkları navlun ile limanda yapılması mecburi olan masrafları bile ödeyemiyordu. Seyrüseferleri zedelenen vapurlar yaktıkları kömürün parasını çıkarmak için programları dışında hareket ederek Abana, İlişi, Ayancık gibi o zamana kadar hiç uğramadıkları küçük iskelelere uğruyor ve buldukları, yük ve yolcuları tarifelerinden çok düşük fiyatla taşıyordu.²⁸

İnebolu, Kastamonu iktisadî havzasının tek iskelesi olduğu halde hâlâ bir limana sahip değildi. Bu konuda çok yazılıp çok söylendiği halde “*Liman Meselesi*” yıllardır çözülememişti. 1928 yılında hükümet, buradaki mevcut mendireği uzatmak için o zaman inşaat halinde olan Amasra limanı ile beraber harcanmak üzere bütçeye 100.000 lira kadar bir ödenek koymuştu. Ancak Amasra'daki limanın bitmesi için paranın çoğu oraya ayrılmış İnebolu'ya ayrılan parayla da biraz iş yapılabilmeydi. 1929 yılında ayrılan para ise 10.000 liraydı. 1930 yılında Nafia Vekâleti İnebolulular bir müteahhit bulduğu taktirde verilmek üzere bütçeye 80-100.000 lira civarında para koymuştu. Ancak İneboluların müteahhit bulmalarına imkân yoktu. Çünkü öncelikle iş yapabilmek için 60.000 liralık yatırım yapmak gerekiyordu. Müteahhit böyle bir sözleşmeyi imzalayınca yılda ancak 20-30.000 liralık bir iş yapabilecek, sonraki yıllarda da belki bütçeye bir ödenek konulmayacaktı ve müteahhit ortada kalacaktı. Buna rağmen yabancı bir grup bu işe talipti. Fakat en az 400-500.000 liralık bir iş hacminin garanti edilmesini istiyorlardı. Parayı da peşin değil taksitle almaya razıydı. İnebolulular öncelikli olarak bu seçeneği arzuluyordu.²⁹

İnebolu'nun ekonomik sorunlarını çarpıcı bir şekilde dile getiren Talât Mümtaz'a göre bu yöredeki köylünün yüzünü güldürebilecek iş kolu meyvecilikti. Çünkü kaza çapında meyve çok boldu. Bu yüzden muhabir köylünün bütün gücüyle meyveciliğe önem vermesi gerektiğini söyleyerek bir çözüm yolu göstermeye çalışmıştır.³⁰

İnebolu'dan Sinop'un Ayancık kazasına geçen Talât Mümtaz, Ayancık ziyareti sonrasında yeneden batıya yönelmiş ve Cide'ye gitmek üzere İnebolu'ya uğramıştır. Ancak muhabir üç gün deniz taşıtı bulmak, dört gün de havanın ve denizin yeniden elverişli hale gelmesi için İnebolu'da beklemek zorunda kalmış bu süre içerisinde İnebolu'da önemli gördüğü bir günü okuyucularına anlatmıştır.

Karadeniz'in coştugu fırtınalı bir günün ardından bir sonraki gün aynı durum devam ederken Yarbaşı mevkiinde toplanan İneboluluların yüzünde üzüntü ve sevinç bir aradaydı. Telaşlı kalabalığın içine karışan muhabir, bu durumun nedenini sorduğunda “*Pake gelecek!*” cevabını

²⁷ Talât Mümtaz (7 Ağustos 1930), “İnebolu ıssız ve köyleri acınacak bir haldedir”, *Vakit*:6.

²⁸ Talât Mümtaz (7 Ağustos 1930), “İnebolu ıssız ve köyleri acınacak bir haldedir”, *Vakit*:6.

²⁹ Talât Mümtaz (7 Ağustos 1930), “İnebolu ıssız ve köyleri acınacak bir haldedir”, *Vakit*:6; İnebolu için hayati öneme sahip liman ve mendirek konusu altı yıl sonra bile çözülememişti. 1936 yılı itibariyle bakımsızlıktan tehlikeli bir halde olan mendireğin 15.000 liralık bir bütçeyle tamirine ve güçlendirilmesine çalışılıyordu: *BCA*, 30-18-1-2/61-8-16, 29 Ocak 1936.

³⁰ Talât Mümtaz (7 Ağustos 1930), “İnebolu ıssız ve köyleri acınacak bir haldedir”, *Vakit*:6.

almıştır. Öğrendiğine göre “*Pake Kumpanyası*”nın³¹ bir vapuru on beş günde bir Karadeniz’in önemli birkaç iskelesiyle birlikte İnebolu’ya da uğruyor ve yumurta satın alıyordu. Ülkeye “*İngiliz lirası*” yani döviz girecek, Kastamonuluların da ekonomi konusunda yüzleri gülecekti. Talât Mümtaz’a göre İneboluluların ülke ekonomisinin gelişmesinde gösterdikleri yüksek vatanseverlik her zaman ve her yerde şükranla yad etmeye değerdi.³²

Vapurun gelmesine yarım saat kala, bir haftadır bomboş olan İnebolu iskelesi adeta karınca yuvasına dönmüştü. Fırtınanın dehşetinden dolayı sınıksız bağlanmış olan kayık ve mavnaları çözmeye uğraşanlar, temiz ve düzgün ambalajlanmış yumurta sandıklarını mavnalara yüklemeye çalışanlar ile yarı çıplak vaziyette denizle mücadele edenler birbirine karışmıştı. Talât Mümtaz’a göre “*Bütün bu faaliyet milli benliği muhafazaya matuf bir hareketten başka bir şey değildi*”.³³

Büyük uğraşlarla 2.000 sandık yumurta vapura yüklendikten sonra konşimentoyu alan satıcılar hemen Osmanlı Bankası’na başvuru yapmış ve Marsilya’ya gönderdikleri yumurta bedelinin bir kısmını hemen tahsil edebilmişti. Böylece 80.000 lira tutarındaki bu alışverişin % 75’i olan 60.000 lira aynı gün memlekete girmişti. Pake vapurunun dev gibi dalgalara zor dayandığı denizde İnebolu’nun kayıkçıları telaş bile etmiyordu. Vapur limandan ayrılıp İstanbul ve Marsilya yolunu tutarken İnebolulu kayıkçılar Yarbaşı’na oturmuş “*hak ettik*” dedikleri kahvelerini içiyordu.³⁴

Muhabirin İnebolu’dan sonraki durağı Cide idi. Talât Mümtaz gezisinin bu aşamasında, ekilebilen alanların sınırlı oluşu ve geçim kaynaklarının artan nüfusa yeterli olmaması sebebiyle altmış yıl içerisinde nüfusunun üçte ikisi göç edecek olan Cide³⁵ hakkında önemli tespitlerde bulunmuş, adeta geleceğini gördüğü bu kazanın sorunlarının çözümü için öneriler sunmuştur.

Muhabir İnebolu’dan Cide’ye yolculuk edebilmek için yedi gün beklemek zorunda kalmıştı. Çünkü “*zavallı ve çok şirin*” bir kaza olan Cide’ye karadan ulaşım yoktu. Deniz de geçit vermiyordu. Ancak deniz ve rüzgâr uygun olduğu takdirde yelkenliler ve küçük motorlu tekneler İnebolu ile Cide arasında işleyebiliyordu. Deniz yolculuğu sırasında rüzgâr değişir ve deniz kötüleşirse yapılacak tek iş tekneyi soğukkanlılıkla karaya, bir kaya oyuğuna çekmek ve rüzgârın değişmesi için saatleri, günleri hatta haftaları beklemektir. Bu aşamada hiçbir iletişim imkânı bulunmuyordu. Bu yüzden uzunluğu 40 mili geçmeyen bu iki kaza arasında seyrüsefer yapan yelkenli ve motorlu tekne yolcuları, her ihtimale karşı bir haftalık kumanyayı yanlarında bulundurmak zorundaydı.³⁶

Talât Mümtaz, Kastamonu’nun Karadeniz sahilindeki İnebolu ile Cide kazalarını bir babanın iki oğluna benzetmiştir. Ona göre Kastamonu’nun “*öz evladı*” olan İnebolu “*çok ihtimamla büyütilen ve her zaman üzerine titrenilen bir evlât*” iken “*üvey evlat*” durumundaki Cide “*her türlü baba ve ana şefkatinden mahrum, öksüz, boynu bükülü*” idi.³⁷

Doğa Cide’ye çok cömert davranmıştı. Öyle ki Cide’ye yolu düşenler bu kasabayı “*küçük İsviçre*” olarak nitelendiriyordu. Bartın ile Kerempe Burnu arasında uzanan bu kazanın merkezi “*Gebe Hula*” tepesinin eteğindeki geniş bir vadiye sıkışmış durumdaydı. Sahilden 5 km. uzaklığa kadar olan kısımda dağınık şekilde yerleşmiş köşk gibi binalar vardı. Yöredeki yemyeşil manzara çok hoştu. Cide’nin köylerini gezme şansı olanlar aynı manzaraları oralarda da görebilirdi. Fakat bu yemyeşil manzaralar içerisinde halkın yaşayışı acınacak haldeydi.³⁸

³¹ Metnin orijinalinde “Pake” olarak geçen Paquet deniz taşımacılık şirketinin kökeni 1860 yılına kadar uzanıyordu. Nicolas Paquet tarafından Marsilya’da kurulan bu şirket 1878’den itibaren Fransa ile Karadeniz limanları arasında düzenli seferler yapmaya başlamış, Cumhuriyet Türkiye’sinin ilk yıllarında da bu faaliyetlerini sürdürmüştür: Uygun, 2016: 140-146, 169; Öndeş, 2013: 89, 247.

³² Talât Mümtaz (16 Ağustos 1930), “İnebolu kayıkçıları kahveyi nasıl hak ederler?”, *Vakit*:6.

³³ Talât Mümtaz (16 Ağustos 1930), “İnebolu kayıkçıları kahveyi nasıl hak ederler?”, *Vakit*:6.

³⁴ Talât Mümtaz (16 Ağustos 1930), “İnebolu kayıkçıları kahveyi nasıl hak ederler?”, *Vakit*:6.

³⁵ Öztaş, 1992: 64, 68.

³⁶ Talât Mümtaz (16 Ağustos 1930), “İnebolu kayıkçıları kahveyi nasıl hak ederler?”, *Vakit*:6.

³⁷ Talât Mümtaz (17 Ağustos 1930), “Kastamonunun öz evladı İnebolu övey çocuğu da Cidedir!”, *Vakit*:6.

³⁸ Talât Mümtaz (17 Ağustos 1930), “Kastamonunun öz evladı İnebolu övey çocuğu da Cidedir!”, *Vakit*:6.

1924 yılında Cide'de iki-üç ay kadar bulunduğunu belirten muhabir o günlerde tanıdığı Cide halkının çok iyi, vatansever ve yumuşak huylu olduğunu fakat ne yazık ki son derece fakir bir halde bulunduğunu aktarmıştır. Muhabire göre “*Memleketin en fakir bir kazası varsa o da Cide*” idi. Çünkü Cide'de köylünün ekeceği arazi çok az ve çok verimsizdi. Bu yüzden birçok köyün halkı ekmek yerine daima mısır koçanı, meşe palamudu ve keten tohumu yiyordu. Birçok köylü de ikindiden sonra aç yatıyordu.³⁹

Cide'nin köylerindeki tarlalar % 75-80 eğimli ve tırmanmanın son derece güç olduğu sarp yamaçlardaydı. Bu yamaçlara ekilen tek ekin mısırdı. Ama mısırların boyu da 40-50 cm.'yi aşmıyordu. Hiçbir köylünün müstakil bir tarlası yoktu. Dedelerden miras kalan arazinin bölünmesi mümkün olmadığı için mirasçılar arasında pay edilemiyordu. Bu yüzden asla iki dönümden fazla olmayan bir tarlanın on beş sahibi olabiliyor ve bu mirasçılar tarlayı her yıl sırayla ekiyordu. Böylece bir tarla ancak on beş sene sonra ikinci defa aynı kişi tarafından ekilebiliyordu. Bu süreçte hiçbir mirasçı tarlaya gübre koymuyor, tarlalar bire bir buçuktan fazla mahsul vermiyordu. Köylerde ne öküz ne de başka hayvan vardı. Bunların yapabileceği tüm işler insanlar tarafından yapılıyordu. Halk tarlaların bu şekilde ekilip biçilmesine “*kâhnevbet*”⁴⁰ diyordu. Muhabire göre Cide'deki mevcut arazinin hiçbir şekilde pay edilmesi mümkün olmadığından yapılacak en doğru iş bu köylerde oturanları ülkenin verimli ama seyrek nüfuslu bölgelerine göndermekti.⁴¹

Talât Mümtaz her ne kadar “*iktisadî faaliyet çok durgun*” dediği Cide'den göçü gündeme getirmiş olsa da kazadaki ekonomik potansiyeli de göz ardı etmemiştir. Zira, verdiği bilgilere göre Cide'de yeraltı kaynakları ile ormanlar birer zenginlik kaynağı olabilirdi. Nitekim ormanlar konusunda kısıtlamalar getirilmeden önce orman ürünleri yöre halkının önemli önemli gelir kaynaklarından biriydi. Önceden köylüler yıkılmış ve devrilmiş ağaçlardan kazma sapları, kepeçler, tekneler üretiyordu. Bir kişinin günde 40-50 tane yapabildiği kepeç ve kazma saplarının tanesi beşer kuruşa köylünün elinden alınıyor ve satılmak üzere İskenderiye'ye sevk ediliyordu. Bu yoldan her hafta Cide'ye giren para 60-70 İngiliz Lirasını buluyordu. Ne var ki Orman İdaresi artık bu işleri yasakladığından köylüler bu işten mahrum kalmıştı. İskenderiye piyasasında da Cide ürünlerinin yerini Yugoslavya'dan gönderilen ürünler almıştı. Cide'de hangi köylüyle konuşulsa ilk olarak orman konusundan dert yanıyordu. Çünkü mevcut durumda Cide'nin balta girmemiş ormanlarından köylüler yararlanamadığı gibi Orman Teşkilatı da herhangi bir fayda sağlayamıyordu. Orman içerisinde binlerce metreküplük ağaçlar bakımsızlıktan çürüyor, birçok kısım mahvolup gidiyordu. Cide'deki görünüm de orman işlerinin düzgün bir şekilde sokulması gerektiğini gösteriyordu.⁴²

Cide'nin faydalanamadığı zenginliklerinden biri de yeraltı kaynaklarıydı. Nerede toprak eşelense orada kömür damarına denk geliniyordu.⁴³ Özellikle Erküt, Söğütözü ve Pelitovası mevkilerinde yapılan küçük araştırmalar da bu iddiayı desteklemekteydi. Pelitovası mevkiindeki kömür madeni bir İtalyan grubu tarafından incelenmiş, analizleri yapılmış ve çok zengin bir maden olduğu anlaşılmıştı. 1930 yılı itibarıyla bir mühendis gözetiminde bu mevkiide kazılar yapılıyor ve bacalar açılarak damarlar meydana çıkarılıyordu. O güne kadar yapılan kazılarda

³⁹ Talât Mümtaz (17 Ağustos 1930), “Kastamonunun öz evladı İnebolu övey çocuğu da Cidedir!”, *Vakit*:6.

⁴⁰ Kastamonu Mebusu Halid (Akmansü) Bey 1924'te TBMM Başkanlığına verdiği önergeyle, kaldırılması daha önce Kastamonu Valiliği tarafından da Maliye Vekâletine teklif edilen ve Cide halkını açlık ile sefaletle sürükleyen “*kâhnevbet*” usulünün bir an önce kaldırılmasını istemiştir: *BCA*, 30-10-0-0/7-39-13, 07 Kanunuevvel 1340 [07 Aralık 1924]; Teklif TBMM'nin 8 Aralık 1924 tarihli oturumunda Başvekâlete sevk edilmiştir: *TBMM Zabıt Ceridesi*, 8 Kanunuevvel 1340 [8 Aralık 1924]: 20; Hükümet 25 Kânunuevvel 1340 tarih ve (6/43) numara ile TBMM Başkanlığına sunduğu “Cide kazasında hilafı kanun ziraat ve tasarruf olunan arazide muhaddis ‘gâhnöbet’ usulünün ref ve izalesi hakkında” kanun layihasını Başvekil imzalı 13 Nisan 1927 tarihli tezkere ile geri çekmeyi talep etmiş, TBMM de teklifi iade etmiştir: *TBMM Zabıt Ceridesi*, 14 Nisan 1927: 145.

⁴¹ Talât Mümtaz (17 Ağustos 1930), “Kastamonunun öz evladı İnebolu övey çocuğu da Cidedir!”, *Vakit*:6.

⁴² Talât Mümtaz (17 Ağustos 1930), “Kastamonunun öz evladı İnebolu övey çocuğu da Cidedir!”, *Vakit*:6.

⁴³ Zonguldak havzası kömür madenlerinin Cide, Daday ve İnebolu kazalarına doğru uzandığı yapılan bilimsel çalışmalarından anlaşılmış, bu sebeple de Bakanlar Kurulunda söz konusu mıntıklar için arama izni verilmemesi “*ma'adin-i mekşufi mu'âmelesine tabi' tutulması*” kararlaştırılmıştı: *BCA*, 30-18-1-1/17-87-7, 23 Kanunusani 1926.

çapı altı metreyi uzunluğu da on beş metreyi bulan damarlar bulunmuştu. Yakın zamanda bu kısımda ocak inşasına başlanacaktı. Ayrıca Cide limanında ve Köpek Kayası mevkiinde yeşilimsi taşlar mevcuttu. Bu taşlar tabakalar halinde yaprak yaprak ve aynı zamanda sertti. İnşaatlarda süsleme için kullanılmaya uygundu. Geçmişte yabancı bir şirket bu taşlara talip olmuştu. Ancak anlatılana göre o zamanın müftüsü kasabada şapkaklı kişileri görmek istemediği için bu taşların satılmasını engellemişti.⁴⁴

Cide'nin önemli sorunlarından biri de ulaşım idi. Kazanın hiçbir yere karayolu bağlantısı yoktu. Kırk yıl önce yapımına başlanan yol çalışmasında hiç ilerleme kaydedilememişti. Cide geçmişte faal bir kaymakama sahip olamadığı gibi mevcut kaymakam da son derece pasifti. İddialara göre kaymakam para gerektirmeyen işlerde bile parmağını oynatmamıştı. Ne var ki bunca olumsuzluğun hüküm sürdüğü Cide'de takdir edilecek bir belediyeçilik vardı. Bunun da en temel sebebi genç Belediye Başkanı Fethi Bey idi. Fethi Bey dar bütçesiyle büyük işler başarmıştı. Kazaya iki kilometre öteden güzel bir su getirilmiş ve çok güzel, beton bir asma iskele inşa edilmişti.

Talât Mümtaz her ne kadar Cide'den yazdığı son mektupta *"Bu havalide bu işlerin nasıl düzeltileceğine dair edindindiğim intibai ayrıca yazacağım"* demiş olsa da Cide'den sonra geçtiği Bartın'dan yazdığı mektubunda bu konuya daha fazla girmeyerek Bartın'a dair izlenimlerini aktarmıştır.⁴⁵

3. Ayancık İzlenimleri

Talât Mümtaz Kastamonu'nun Karadeniz kıyılarında bulunduğu günlerde birkaç günlüğüne İnebolu'dan Ayancık'a geçmişti. Ayancık, Sinop ile İnebolu arasında; yemyeşil, çok dik ve çok yüksek bir dağın eteklerinde yer alıyordu. Muhabir birkaç yıl öncesine kadar hemen hiçbir vilâyet ve kaza merkeziyle ulaşımı olmayan, ıssız haldeki bu kasabayı adeta karınca yuvası gibi bulmuştu. Daha önceleri yılda bir kez tuz vapurunun uğradığı Ayancık'a artık hemen her gün vapur uğruyordu. Aslında muhabir gördüğü manzara karşısında çok da şaşırılmamıştı. Ayancık son yıllarda Karadeniz'e yolculuk eden herkesin dilindeydi. Çünkü birkaç yıl önce kurulan bir şirket Ayancık'ı baştanbaşa değiştirmiş ve yepyeni bir şehir doğmasına neden olmuştu.⁴⁶

Belçika-Türk ortaklığıyla kurulan ve kısaca ZİNGAL olarak adlandırılan "Zindan ve Çangal Ormanları"⁴⁷ Türk Anonim Şirketi" 1926'da yapılan sözleşme ile yöredeki devlet ormanlarını elli yıl süreliğine işletme hakkını almış, 1929 yılında da faaliyete geçmişti.⁴⁸ Türk ve yabancı 1000'den fazla işçi çalıştırmakta olan şirket, 4.000.000 liralık sermaye ile işe başlamış, modern ve büyük bir işletme sistemi kurmuştu. Yaptığı demiryolu hatlarının uzunluğu 39 kilometreyi buluyordu. Bu hatlardan birisi Ayancık ile Yeni Mahalle arasındaydı. Ayrıca 28 kilometrelik bir havaî hat inşa edilmiş, beş kilometrelik bir havaî hattın da inşası için çalışmalara başlanmıştı. Kesim alanlarından başlamak üzere inşa edilen şoselerin uzunluğu da 100 km idi. Tomrukların orman içerisinde nakli için büyük kaydırma olukları yapılmış, belirli noktalarda evler inşa edilerek telefon hatlarıyla merkeze bağlanmış, İnaltı çayında su ile nakliyatı sağlamak için dört tane bent inşa edilmişti. Bentlerin tuttuğu su miktarı toplamda 50.000 m³tü. 40.000 hektarlık ormanlık alanda üretim yapmakta olan şirketin yıllık 14.000 m³ kesim yapması planlanmıştı. Hammadde halindeki tomrukların mamule dönüşmesi için çok büyük bir fabrika inşa halindeydi.⁴⁹

Zingal Şirketi her ay Ayancıklılara ortalama 170.000 liralık ödeme yapıyordu. Şirketin işlettiği ormanlarda çalışan Türk işçilerinin sayısı bini aştığı gibi ayrıca Polonya'dan baltacı olarak pek çok işçi getirilmişti. Bu durum Ayancıklıları üzüyordu. Çünkü Ayancıklılara göre bu iri yarı

⁴⁴ Talât Mümtaz (17 Ağustos 1930), "Kastamonunun öz evladı İnebolu övey çocuğu da Cidedir!", *Vakit*:6.

⁴⁵ Talât Mümtaz (17 Ağustos 1930), "Kastamonunun öz evladı İnebolu övey çocuğu da Cidedir!", *Vakit*:6.

⁴⁶ Talât Mümtaz (8 Ağustos 1930), "Ayancık, birdenbire parlıyan güzelşen bir kasabadır!", *Vakit*: 6; *Kaya*, 2011: 46-78.

⁴⁷ Gazetede yayımlanan metinde bu ormanların adı Zidnan/Zingal ve Çongla/Çongal olarak yazılmıştır. Bu durumun baskı hatasından, muhabirin hatasından ya da yöresel söyleyiş farklılıklarından kaynaklanmış olması muhtemeldir.

⁴⁸ *BCA*, 30-18-1-2/14- 68- 8, 15 Kasım 1930; *Kaya*, 2011: 37-38.

⁴⁹ Talât Mümtaz (8 Ağustos 1930), "Ayancık, birdenbire parlıyan güzelşen bir kasabadır!", *Vakit*: 6.

Polonyalıların Türk köylüsü ve işçisi kadar iş yapma becerileri yoktu. Bardaklarla rakı içmekten başka bir iş bilmiyorlardı. Şirketle olan sözleşmeleri yakında biteceği için Ayancıklıların arzusu bunların sözleşmelerinin uzatılmaması ve yerlerini Türk işçilerin almasıydı.⁵⁰

Ayancık'ta çalışma etkinlikleri sabahleyin erkenden başlıyor ve insana iş hayatının ne kadar tatlı ve zevkli bir şey olduğunu hissettiriyordu. Sabahın beşinde bütün işçiler sokağa dökülüyor ve orman içine uzanan tren hattının istasyonuna gidiyorlardı. Yaz tatilini fırsat bilerek çeşitli işlerde çalışmak üzere gelen öğrenciler de mevcuttu. İşçileri alan tren saat 5:30'da hareket ediyor ve onları çeşitli yerlere dağıtıyordu. Gündüz Ayancık'ta dükkân sahiplerinden başka kimseyi görmek mümkün değildi. Kent adeta boş kalıyordu. Canlılık akşamın altısında tekrar başlıyordu. Birçok kadın işlerinden dönen kocalarını, oğullarını, babalarını istasyonda karşılıyor ve adeta bir şenlik havasında kasabaya dönülüyordu. Sonra ortalık yeniden tenhalaşıyor, herkes kıyafetini değiştirmek üzere evine gidiyordu. Bir iki saat sonra ise kulübe ve diğer gazinolara gidiliyordu. Kentteki rutin hayat her gün bu şekilde bütün yıl devam ediyordu.⁵¹

Zingal Şirketi'nin faaliyete geçmesi Ayancık'ta büyük bir "ev buhranı" ortaya çıkarmıştı.⁵² 3-4 odalı eski ve ahşap bir evin kirası en az 30 liraydı ki muhabirin tahminlerine göre Türkiye'nin hiçbir yerinde ev kiralari bu kadar yüksek değildi. "Ev buhranı" giderek arttığından yeni inşaatlara başlanmıştı. Ancak kasabanın coğrafi durumu yeni inşaata çok elverişli olmadığından arsa fiyatları da yükseliyordu. Birçok kişi "ahşaptan apartman taklidi binalar" yaptırıp iki oda ve bir mutfaktan ibaret olan dairesini 15-20 liraya kiraya veriyordu.⁵³ Kiralık ev fiyatları gibi diğer tüketim malları da İstanbul ve İnebolu'ya göre üçte bir oranında pahalıydı. Bu konuda bir vurgunculuk göze çarpıyordu. Patlıcanın tanesi 25 kuruşa, bir okkadan küçük karpuzun tanesi 75 kuruşa, İstanbul'da 60 kuruşa satılan Edirne peyniri 160 kuruşa satılıyordu.⁵⁴

Kasabadaki sanayileşme her ne kadar "ev buhranı" ortaya çıkarmış olsa da sosyal hayatta müthiş bir dönüşüm sağlamıştı. Anadolu'nun bu küçük kasabasında adeta bir "Avrupa hayatı" sürülüyordu.⁵⁵ Şirket memurlarının aileleriyle beraber çok güzel sosyal imkânları vardı. Zingal Kulüp adıyla kurulan bir kulüpte şirket memurları akşamları aileleriyle birlikte yemek yiyor, dans edip gece geç vakte kadar oturabiliyordu. Uzun kış gecelerinde sürekli olarak akşam eğlenceleri (suvareler) ve çay partilerinin (tedansan) düzenlendiği bu kulüpte üyeler hem ucuz hem de temiz yemek yeme imkânına sahipti. Yaz ayları için bir plaj da düzenlenmişti. Mesai bitiminden sonra kadın-erkek yüzlerce kişi bu plaja koşuyordu. Yazın ayrıca orman içlerinde çok güzel ve şık kır baloları düzenleniyordu. Gösteri hayatı da canlıydı. Kulüp, yılbaşı gecesi için İstanbul'dan özel olarak bir caz orkestrası getirtmiş, yol ve konaklama giderlerinin yanı sıra ayrıca 300 lira ödeme yapmıştı. Muhabirin Ayancık'a vardığı gün Raşit Rıza Tiyatro Topluluğu (trup) kasabaya gelmişti. Kulübün 400 lira karşılığında getirttiği bu topluluk eksik kadrosuna rağmen üç temsil verecekti. Ayancık'ın bu açıdan tek eksiği sinemaydı. Bu soruna da çare bulunmak üzereydi. Şirket fabrikası yakında Ayancık'a elektrik sağlayacak, o zaman da

⁵⁰ Talât Mümtaz (8 Ağustos 1930), "Ayancık, birdenbire parlıyan güzelleşen bir kasabadır!", *Vakit*: 6.

⁵¹ Talât Mümtaz (8 Ağustos 1930), "Ayancık, birdenbire parlıyan güzelleşen bir kasabadır!", *Vakit*: 6.

⁵² 1932 yılında Ayancık'ı ziyaret eden Milliyet gazetesi muhabiri Ragıp Kemal [Cantürk] Bey de Zingal Şirketi'nin işletmeye açılmasından sonra ortaya çıkan "sükna buhranı"ndan ve kiralariin yüksekliğinden söz etmiştir. Verdiği bilgiye göre şirketle İktisat Vekâleti arasındaki sözleşme gereğince şirket tarafından memurları ve çalışanları için evler yaptırılacaktı. Ancak mevcut malî durumdan dolayı bu taahhüdün iki sene süreyle ertelenmesine izin verilmişti. Muhabire göre şirketin taahhüt ettiği evleri yapmasına kadar da konut sorununun süreceği muhakkaktı: Ragıp Kemal (26 Kânunisani 1932), "Ciğerle şehrin yeri tayin edilir mi?", *Milliyet*: 7.

⁵³ Talât Mümtaz (8 Ağustos 1930), "Ayancık, birdenbire parlıyan güzelleşen bir kasabadır!", *Vakit*: 6.

⁵⁴ Talât Mümtaz (8 Ağustos 1930), "Ayancık, birdenbire parlıyan güzelleşen bir kasabadır!", *Vakit*: 6.

⁵⁵ Milliyet gazetesi muhabiri Ragıp Kemal (Cantürk) Bey'in 1932 yılındaki Ayancık izlenimleri ve Zingal şirketinin kazanın sosyal hayatındaki rolü için bkz.: Ragıp Kemal, (24 Kânunisani 1932), "Zingal ormanlarında küçük bir cevelân", *Milliyet*: 6; Ragıp Kemal (26 Kânunisani 1932), "Ciğerle şehrin yeri tayin edilir mi?", *Milliyet*: 7; Ragıp Kemal (18 Mart 1932), "Ayancıkta muşeret hayatı tam bir ahenk içindedir", *Milliyet*: 7; Ragıp Kemal (26 Mart 1932), "Zingal kereste fabrikaları ve Çanlı kömür ocakları!", *Milliyet*: 5.

bir sinema makinesi getirilecekti. Eski kilise sinema ve tiyatro binası olmak üzere tamir edilip düzenlenmiş ve gösterilere hazır hale getirilmişti.⁵⁶

Kaza merkezinde sosyal hayatın yanı sıra sportif faaliyetler de oldukça canlıydı. Bu konuda özellikle yöredeki ormanlarda Hükümet Komiseri olarak görev yapmakta olan Baha Bey'in çaba ve faaliyetleri takdirle anılıyordu. Kazada Ayancık Spor Kulübü, Alman Kulübü, Zingal Kulübü ve Mektepliler Kulübü adında dört spor kulübü vardı. Çayaltı mevkiinde, İstanbul'da bile olmayan güzellikte mükemmel bir stad inşa edilmişti. Burada futbol, tenis ve voleybol için ayrı ayrı sahalar ile 400 metrelik koşu için ayrı bir pist vardı. Stadın etrafı tahta parmaklıklarla çevrilmişti. Tribünlerin inşasına da yakında başlanacaktı. Burada cuma günleri işçilerle Ayancıklılardan oluşan takımlar arasında ve 1500 kişiyi aşan seyirci toplulukları önünde çok heyecanlı futbol maçları yapılıyordu. 1930 yılında Ayancıklı gençlerden oluşan Ayancık Spor Kulübü şampiyon olmuştu. Ayancık gençleri yakında bu spor sahasında komşu vilâyetlerin sporcularıyla da maçlar yapacaktı.⁵⁷

Ayancık'taki canlı ekonomik ve sosyal hayata rağmen belediyeçilik aynı seviyede değildi. Ana cadde ile diğer caddelerin kaldırımları çok kötü durumdaydı. Fakat belediyenin gelirleri artmakta olduğundan zamanla daha iyi çalışmaların yapılması mümkün olacaktı. Nitekim 1930 yılı içerisinde elektrikli aydınlatmanın ve iki soşenin yapılması planlanmıştı. Şose için ihale aşamasına gelinmişti. Elektrik işinde de bir şirket ile anlaşmaya varılmak üzereydi. Zingal Şirketi de kendisi için bir ahşap iskele inşa edecekti.⁵⁸

Ayancık'ın 120'den fazla köyü mevcuttu. Bu köylerdeki halkın başlıca geçim kaynağı eskiden beri kerestecilikti ve bu köylülerin ekonomik durumları başka yerlerle kıyaslandığında zengin sayılırdı. Ne var ki okulsuzluk ve hastalık bu köylerin başlıca sorunları olmaya devam ediyordu. Ayancık Kaymakamının verdiği bilgiye göre köylülerin okuma-yazmaya çok hevesi vardı. Fakat bu köylüleri okutmak için yeterince öğretmen bulunamıyordu. Bir yıl önce bir kaç seyyar okul açılmış bu sayede birçok köylü okuma-yazma öğrenmişti. Okulu olmayan köylerin halkı da birer okul binası yapmaya gönüllüydü. Hastalık konusu ise daha iç karartıcı bir görünümdeydi ve bu konunun dikkatle ele alınması gerekiyordu. Çünkü köylerde frengi hastalığı oldukça yaygındı. Sinop vilâyeti bu hastalıkla mücadele için vilâyet bütçesine yeterince ödenek koymuştu. Fakat doktor gönderilmemiş, sonrasında da ödenek bütçeden tayıyılmıştı. Bu durum Ayancıkları üzmüştü. Kaza çapında frengi mücadelesi sadece bir sıhhiye memuruyla yapıyordu. Ayrıca kazada hükümet ve belediye doktoru olmadığı gibi hastanede de bir tek doktor yoktu.⁵⁹

4. Zonguldak İzlenimleri

Talât Mümtaz'ın Zonguldak vilayetinde ziyaret ettiği ilk yer 1927 nüfus sayımına göre toplam 64.130 nüfusa sahip⁶⁰ Bartın kazası olmuştur. Cide'den deniz yoluyla Bartın'a ulaşan muhabir, son aylarda İstanbul ile İnebolu arasında seferler yapmaya başlayan küçük bir vapura binmiş bu vesile ile de söz konusu güzergâhtaki deniz ulaşımını merccek altına almıştır.

Talât Mümtaz'ın yolculuk yaptığı dönemde İstanbul-İnebolu arasında her hafta üç vapur sefer yapıyordu. Bunlardan ikisi aynı gün İstanbul'dan kalkıyor, aynı gün aynı iskelelere uğrayarak birbirleriyle rekabet ediyordu. Bu iki küçük vapur arasındaki rekabet o kadar sertti ki denizciliğin nezaket kuralları bile hiçe sayılıyordu. Birisi bir limanda iken diğeri aynı limana girerek

⁵⁶ Talât Mümtaz (8 Ağustos 1930), "Ayancık, birdenbire parlıyan güzelleşen bir kasabadır!", *Vakit*: 6.

⁵⁷ Talât Mümtaz (9 Ağustos 1930), "Ayancığın ihtiyaçları doktor, mektep ve ucuzluktur", *Vakit*:6.

⁵⁸ Talât Mümtaz (9 Ağustos 1930), "Ayancığın ihtiyaçları doktor, mektep ve ucuzluktur", *Vakit*:6; 1930 yılındaki tasarıların hayata geçirilmesinin beklenenden uzun sürdüğü anlaşılmaktadır. Nitekim Ayancık 1937 yılında Zingal fabrikasındaki lokomotiflerden üretilen elektriğin kasabaya verilmesi sonucunda bu teknolojiye kavuşmuştur: Kaya, 2011: 37-38; *BCA*, 30-10-0-0/157-103-5, 27 Eylül 1937.

⁵⁹ Talât Mümtaz (9 Ağustos 1930), "Ayancığın ihtiyaçları doktor, mektep ve ucuzluktur", *Vakit*:6.

⁶⁰ *T.C. Devlet Yıllığı*, 1930: 693.

selâm düdüğü çaldığı zaman başka kumpanyaların vapurları o selâmı alıyor fakat rakip vapur buna kulak bile vermiyordu.⁶¹

Rekabetten habersiz bu vapurların birine binerek Bartın yolculuğuna çıkan Talât Mümtaz, yolculuğu sırasında gördüklerini iki inatçı kaplumbağanın yarısına benzetmiştir. Çünkü fiyat ve sürat konusunda rekabet halinde olan ve her ikisi de aynı saatte kalkan bu iki vapurun ikisi de denizde yol alamıyor, denizin üzerinde kaplumbağa hızı ile ilerliyordu. Ortaya çıkan manzara oldukça tuhaftı.⁶²

Talât Mümtaz'ın bindiği vapur gün doğarken Bartın Boğazı'na⁶³ ulaşmıştı. Yolcuları karaya çıkaracak motorların gelmesi ise üç saatten fazla sürmüş, nihayet yolcuları alan motorlar Karadeniz'den 13 km içerideki Bartın'a doğru yola çıkmıştı. Yolculuk uzun sürse de Talât Mümtaz; Kağıthane'ye benzettiği, iki tarafı yemyeşil tepelerle kaplı, çok sakin akan Bartın Irmağı'nda yolculuk yapmaktan büyük keyif almıştı. Irmağın kenarında iki-üç km. aralıklarla yer alan köyler manzaraya ayrı bir güzellik katıyordu.⁶⁴

Talât Mümtaz, Bartın gezisine dair ilk mektubunda ağırlıklı olarak Bartın'daki kadınlardan ve genç kızlardan bahsetmiştir. Çünkü daha ırmakta motorla ilerlerken karşılaştığı “başları yazmalı, abanili, maili, yeşilli bir huri taifesi” motordakilerden gözlerini kaçırmamış, aksine dikkatle bakarak gülümsemişlerdi. Bir süre sonra nehir kıyısında gördükleri bir yaya da aynı şekilde davranmıştı. Bu durum muhabire eskiden beri duyduklarını anımsatmıştı. Bu anlatımlara göre Bartın'ın kızları şair ruhliydu. Erkeklerden kaçınmak âdeti yoktu. Mahalle aralarında oturur, gelen geçen delikanlılara mani okur, türkü söylerlerdi. İskelede bu merakla çıkan muhabir, çevresini bu gözlerle incelemeye başlamıştı. İlk gördüğü siyah saten şalvarlı, yazma başörtülü, sırtında bir su küpü taşıyan kadın rivayetleri doğrular şekilde davranmamıştı. Aksine yabancı olduğunu anladığı muhabirle aynı hizaya gelince hemen arkasını dönmüş, sıkıca kapanmış ve hiçbir şey söylememişti. Kadınlı yüz yüze geldiğinde konuşmasını bekleyen Talât Mümtaz da bu durum karşısında utanmış ve yoluna devam etmişti. Yolu mahalle aralarına sık sık düşen muhabir “Bartın'ın manici kızları”nı aramış ama bir türlü bulamamıştı. Sokak aralarında dolaşan, şarvarlı, yazmalı kadınlar vardı. Ama bunlar işleriyle meşgul oluyor ve çalışıyordu.⁶⁵ Anlaşılan Talât Mümtaz'ın kulağına gelenler fazla abartılmış anlatımlardı.

Muhabirin Bartın'daki kadınlara dair verdiği bilgilerden biri de cumartesi günü kurulan kadın pazarıydı. Çarşının tamamına yayılan bu pazarda sebzedden odun-kömüre kadar her şeyi kadınlar satıyordu.⁶⁶

Talât Mümtaz'ın verdiği bilgilere göre Bartın sadece Karadeniz sahilindeki değil Anadolu çapındaki en gelişmiş kasabalardan biriydi. Hatta bu bakımdan birçok vilâyet merkeziyle bile yarışabilirdi. Kasabada iki binin üzerinde ev vardı. Kazaya bağlı köy sayısı ise 210'du. Bu bakımdan Bartın adeta rekoru elinde bulunduruyordu.⁶⁷

Bartın'da, son yıllarda belediyenin kayda değer çalışmaları vardı. Belediye yönetimi gençlerden oluşuyordu ve daha Bartın Boğazı'ndan kasabaya yaklaşırken belediyenin çalışmalarını fark etmek mümkündü. Çünkü boğazın bir kıyısında, pek çok vilayette bile bulunmayan tertemiz, yeni ve fennî bir mezbaha binası yükselmişti. İtfaiye teşkilâtı mükemmeldi. Kasabada, Anadolu'nun pek çok yerinde görülmeyen bir temizlik vardı. Evler, mağazalar, dükkânlar, kuruluşlar tertemizdi. Hükümet konağı ile belediye dairesi güzel ve düzgündü. Çok şık mağaza

⁶¹ Talât Mümtaz (29 Ağustos 1930), “Bartın kızları”, *Vakit*:8.

⁶² Talât Mümtaz (29 Ağustos 1930), “Bartın kızları”, *Vakit*:8.

⁶³ Bartın Boğazı, Bartın Irmağı'nın denize döküldüğü yere verilen isimdir: Ünal, 2014:280.

⁶⁴ Talât Mümtaz (29 Ağustos 1930), “Bartın kızları”, *Vakit*:8.

⁶⁵ Talât Mümtaz (29 Ağustos 1930), “Bartın kızları”, *Vakit*:8.

⁶⁶ Talât Mümtaz (29 Ağustos 1930), “Bartın kızları”, *Vakit*:8.

⁶⁷ Talât Mümtaz (2 Eylül 1930), “Tertemiz bir kasaba”, *Vakit*:9.

ve kuruluşların bulunduğu Bartın'da ayrıca tertemiz bir de otel vardı. Tüm bu olumlu görünüme karşın şehirde çok ciddi bir su sıkıntısı söz konusuydu. İçmek ve kullanmak için neredeyse bir damla bile su yoktu. Bartın'ın kızları suyu omuzlarındaki küplerle 10-15 dakikalık mesafede bulunan dereden taşıyordu. İçilecek su ise "Asker suyu" adı verilen ve kasabaya 10 km. uzaklıkta bulunan bir yerden kamyon ve arabalarla getiriliyor, çok pahalıya satılıyordu. Belediye su işini çözmeye karar vermişti. Birkaç su kaynağı bulunmuş, planları ve keşifleri yaptırılmış, onay için bakanlıklara gönderilmişti. Ayrıca Belediye Başkanı bu işi halletmek üzere Ankara'ya gitmişti. Öte yandan elektrik işinin de su işini alan şirkete devredilmesi ve iki önemli sorunun birden ortadan kaldırılması planlanıyordu.⁶⁸

1927 yılında Bartın Ticaret ve Sanayi Odası tarafından yayımlanan "Bartın Rehberi"ne göre Bartın coğrafyası tarıma son derece elverişliydi. En fazla yetiştirilen ürünler mısır ve buğdaydı. Uygun koşulların olduğu yıllarda ortalama 8.500 ton mısır, 4.000 ton buğday, 1.500 ton arpa, 1.500 ton yulaf üretiliyordu. Kazada ayrıca sebze üretimi de fazlaydı. Üretilen sebzeler şehrin ihtiyacını karşıladığı gibi vilayet merkezi olan Zonguldak'a da gönderiliyordu. Her ne kadar 1926 yılında yöredeki tütün rekoltesi düşüş göstermiş olsa da Bartın tütün üretimine de müsaitti ve tütün üretimi konusunda tecrübeli üreticiler vardı. Küçük ve büyükbaş hayvancılık da halkın geçim kaynakları arasında önemli bir yere sahipti.⁶⁹

Bartın'daki zirai çeşitlilik ve bolluğa rağmen Talât Mümtaz bunlara hiç değinmemiş, kereste ticareti ve gemi yapıcılığı ile yumurta ihracatına odaklanmıştır. Zira geniş ve gür ormanların varlığı sebebiyle tarihin eski devirlerinden beri Bartın'daki en önemli ekonomik etkinlikler olan kereste ticareti ile gemi yapıcılığı⁷⁰ o yıllarda da Bartın ekonomisinin bel kemiğini oluşturuyordu. Kaza, yumurta ihracatı konusunda da Türkiye'de önemli bir yere sahipti.

Talât Mümtaz'ın aktardığına göre Bartın'ın ekonomik faaliyetleri diğer yerlere göre "fena değil"di. Asıl iş kolu kerestecilikti. Bartın'a bir iki saat uzaklıkta dört kereste fabrikası vardı. Birçok köy geçimini bu fabrikalardan sağlıyordu. Bartın iskelesi İstanbul ve İzmir'e kereste götürecek olan yelkenlilerle doluydu. Bartın'dan her gün ortalama iki gemi yükleniyordu. Yıllık üretim ve Bartın dışına satış 30.000 m³'ü buluyordu. En çok mal gönderilen yerler İstanbul ve İzmir'di. Bartınlı birçok kereste tüccarının İzmir'de de birer şubesi vardı.⁷¹ Talât Mümtaz'ın verdiği bu bilgileri sağlam bir kaynaktan edindiği anlaşılmaktadır. Nitekim 1927 yılında Bartın Ticaret ve Sanayi Odası tarafından bastırılan "Bartın Rehberi" adlı kaynağın "Teşkilat-ı Ticariye, İthalat ve İhracat Hakkında Malumat" başlıklı kısmında da keresteciliğe geniş yer verilmiştir. Bu kaynağa göre 1926 yılında Bartın dışına gerçekleşen 1.987.904 liralık satımın 898.900 liralık kısmı keresteden elde edilmişti. Bartın'daki dört kereste fabrikasında üretilen ürünler İstanbul ve İzmir'in yanı sıra İskenderiye'ye de gönderiliyordu. Ancak kereste satışı yurtdışından fazla döviz getiren bir ticaret değildi. Satış daha çok ülke içine yapılıyordu.⁷²

Bartın'dan dışarıya en çok satılan ikinci ürün ise yumurtaydı.⁷³ Kereste satışının aksine yumurta satışı yıllardan beri⁷⁴ yurt dışına dönüktü. Bu yüzden keresteye göre daha fazla döviz getiriyor ve ülkenin ithalat-ihracat dengesine daha olumlu katkı sağlıyordu.⁷⁵ Bartın bu konuda İnebolu'dan sonra Türkiye'de ikinci sıradaydı. Yumurtalar İstanbul üzerinden gönderiliyordu. Bartın dışına satılan yumurta sayısı yılda 120.000 ile 150.000 arasındaydı. Ayrıca tavukçuluk

⁶⁸ Talât Mümtaz (2 Eylül 1930), "Tertemiz bir kasaba", *Vakit*:9; Bartın Belediyesi 1937 yılında bile elektrik çalışmalarını tamamlayamamıştı. Nitekim söz konusu yılda tesisat için gereken montaj aletlerinin gümrük vergisi alınmadan geçici olarak yurda sokulmasına, montaj bittikten sonra geri gönderilmesine Bakanlar Kurulu tarafından izin verilmişti: *BCA*, 30-18-1-2/72-11-11, 09 Şubat 1937.

⁶⁹ Ünal, 2018: 59-60, 63.

⁷⁰ Ünal, 2014:275.

⁷¹Talât Mümtaz (2 Eylül 1930), "Tertemiz bir kasaba", *Vakit*:9.

⁷² Ünal, 2019: 6, 8, 10, 13.

⁷³ Talât Mümtaz (2 Eylül 1930), "Tertemiz bir kasaba", *Vakit*:9.

⁷⁴ Ünal, 2014:277.

⁷⁵ Ünal, 2019: 8.

ve çekirdekçilik de Bartın'a önemli gelir getiriyordu.⁷⁶

Bartın'da dikkat çeken iş kollarından biri de tekne yapımıcılığıydı. Özellikle büyük yelkenli ve büyük mavna yapımı burada çok ilerlemişti.⁷⁷ Daha önce sadece yelkenli üretimi yapılırken 1914 yılından itibaren motorlu tekne üretimine de başlanmıştı.⁷⁸ Kazada 500 ton büyüklüğe kadar gemi ve motorlar inşa edilebiliyordu.⁷⁹ Bir-iki yıl önce İstanbul Liman Şirketi için sipariş edilen 50 kadar mavna da burada üretilmişti. Ayrıca ahşap işlemeciliğine de bu yörede çok önem veriliyordu. Amasra'da "Çekiciler" tarafından üretilerek pek çok yere sevk edilen ceviz ve diğer ahşap eşyalar birer zarafet örneği idi.⁸⁰

Kereste ve yumurta işleriyle meşgul olan Bartın köylüsünün cebinden parası eksik olmuyordu. Buna karşın Bartın'da hayat ucuzdu. Hatta bu ucuzluğa dondurma bile dâhildi ve bir porsiyon dondurma beş kuruşa satılıyordu. Bartın'daki tek pahalı şey olan suyu bulamayanlar sıcakta serinlemek için dondurma alıyordu. Kazadaki ucuzluğun yansımalarından biri de pek çok emeklinin yaşamak için Bartın'ı tercih etmesiydi.⁸¹

Bartın halkı eğlencenin kıymetini biliyordu. Cuma günleri kadın, erkek, çoluk çocuk gurup gurup mesirelere ve ırmağa giderek eğleniyordu. O gün ırmakta sandal geçecek boş yer kalmıyor ve her gurup akşama kadar eğlenerek harika vakit geçiriyordu.⁸² Ayrıca Bartın'da takdire değer bir okuma faaliyeti vardı. Herkes boş zamanlarını gazete ve kitap okumakla geçiriyor ve posta zamanlarını dört gözle bekliyordu.⁸³

Talât Mümtaz, Bartın'dan sonra Zonguldak vilâyet merkezine geçmiştir. Yörenin bir taşkömürü havzası olduğunun keşfedilmesinden önce bir köy durumunda olan Zonguldak, asıl kömür yataklarının Zonguldak civarında olduğunun anlaşılmasından sonra giderek önem kazanmış ve 1899'da kaza merkezine dönüştürülmüştü.⁸⁴ Önce Kastamonu sonra da Bolu vilâyetine bağlı olan Zonguldak, Cumhuriyet'in ilanından sonra kurulan ilk vilâyet olmuştu.⁸⁵

Zonguldak ve çevresinde kömürün keşfinden Millî Mücadele'ye kadar geçen yaklaşık doksan yıl içerisinde yabancı şirket ve devletler havzanın zenginliklerine sahip olmak için rekabet halinde olmuş, havzanın yönetimi nezaretler arasında sürekli el değiştirmiş, gerek idare gerekse de işletmecilik adeta deneme tahtası haline gelmişti.⁸⁶ Zonguldak'ın ülke ekonomisi için taşıdığı önemin farkında olan Ankara Hükümeti daha Millî Mücadele yıllarında havzayla ilgilenmeye başlamış, işçilerin çalışma koşullarını düzeltmek için adımlar atmış ancak bu ilgi sermaye hareketleri açısından 1926'ya kadar somut gelişmeler doğurmamıştı. 1926 yılında ise İş Bankası iki şirket kurarak havzaya girmiş, Fransız ve İtalyan şirketlerle ortak olarak maden işletmeciliğine başlamıştı.⁸⁷ Havzanın millî sermayeyle işletilmesine yönelik bu adım 1929 Dünya Ekonomik Buh-ranı'ndan sonra yeni bir boyut kazanmıştı. Devletçilik politikasının hızla uygulamaya konulduğu

⁷⁶ Talât Mümtaz (2 Eylül 1930), "Tertemiz bir kasaba", *Vakit*:9; Bartın'dan yapılan yumurta ihracatı sonraki yıllarda da önemini korumuş görünmektedir. Nitekim Dünya Ekonomik Krizi'nin etkisinin devam ettiği 1934 yılında bile Bartın iskelesinden yapılan yumurta ihracatı Türkiye'nin toplam yumurta ihracatının beşte birine yakındı. Fiyatların iyi olduğu günlerde Bartın'dan ihraç edilen birinci sınıf yumurtaların sandığı 25 lira, ikinci sınıf yumurtaların sandığı ise 12-13 liraydı. Aynı günlerde piyasada köylülerden 100 yumurta 150 kuruşa satın alınıyordu: "Bartın'da yumurta satışları", *Akşam*, 19 Teşrinievvel 1934: 6.

⁷⁷ Talât Mümtaz (2 Eylül 1930), "Tertemiz bir kasaba", *Vakit*:9.

⁷⁸ Ünal, 2014: 277.

⁷⁹ Ünal, 2019: 12-13.

⁸⁰ Talât Mümtaz (2 Eylül 1930), "Tertemiz bir kasaba", *Vakit*:9.

⁸¹ Talât Mümtaz (2 Eylül 1930), "Tertemiz bir kasaba", *Vakit*:9.

⁸² Talât Mümtaz (29 Ağustos 1930), "Bartın kızları", *Vakit*:8.

⁸³ Talât Mümtaz (2 Eylül 1930), "Tertemiz bir kasaba", *Vakit*:9.

⁸⁴ Genç, 2006: 318-320.

⁸⁵ Namal ve Karakuzu: 2016: 319, 323.

⁸⁶ Kayış, 2020: 125. Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. *Cumhuriyetin On Yılında Zonguldak*, 1933: 119-126, 147; Ahmet Naim, 1934: 1-84; Enver, 1941: 1-31; Çıladır, [1993]: 1-85; Quataert, 1987: 44-66; Tuncer, 1998: 26-44; Öğreten, 2006: 297-308.

⁸⁷ Çıladır, [1993]: 13.

1930'dan itibaren devlet adamlarının Zonguldak'a yaptığı ziyaretler yoğunlaşacak⁸⁸ en üst düzey ziyaret 26 Ağustos 1931'de Atatürk tarafından yapılacaktı.⁸⁹ Başvekil İsmet Paşa'nın havzaya ilk ziyareti ise 1933 yılında gerçekleşecek⁹⁰ beklendiği gibi İnönü'nün bu gezisinden sonra havzanın millileştirilmesi ve devlet işletmeciliğine geçiş süreci hızlanacaktı.⁹¹

Türkiye'nin devletçilik politikasını uygulamaya koyduğu ve kömür havzası için de kritik bir eşik olan 1930 yılında Zonguldak küçük ama hareketli bir maden şehriydi. Vilayet çapında 267.965 kişinin kaydedildiği 1927 nüfus sayımına göre, vilayet merkezinde 11.797 kişi yaşıyordu. Vilayet genelindeki toplam 562 yabancıların % 89'u merkez kazada ikamet ediyordu. Tabiiyetlerine göre İtalyanlar ilk Fransızlar da ikinci sıradaydı. İtalyanca ve ardından gelen Fransızca, Zonguldak'ta Türkçe'den sonra en çok konuşulan dillerdi.⁹² 1924-25'te şehri ziyaret eden Clare Sheridan'ın verdiği bilgilere göre Zonguldak Cumhuriyet öncesindeki halinden pek farklı bir halde değildi. Elit kesimde "*ecnebi kültürü*" ağırlığını korumaktaydı. Özellikle Fener mahallesinde adeta bir "*koloni*" şeklinde yaşayan yabancı ülke vatandaşları Osmanlı döneminde olduğu gibi varlıklarını sürdürüyor, sarayvari evlerinde lüks içinde yaşıyor; cumhuriyetten önce olduğu gibi balolarıyla, sinemalarıyla kentin sosyal yaşamı üzerinde etkilerini koruyordu. Kentte misyonerlerin kurmuş olduğu manastır ile onun bünyesinde bulunan okul ve hastane hâlâ açıktı.⁹³ Sheridan Zonguldak'ın modernlik açısından Karadeniz sahil şeridinde farklı bir yere sahip olduğunu belirterek bu durumu hâlen havzada varlığını korumakta olan Fransız Heraclée Şirketi'nin savaştan önce yaptığı yatırımlara bağlıyordu. Kentteki Türkleri ilkel biçimde betimleyen Sheridan'a göre Zonguldak "*medeniyetin küçük ve gözlerden uzak kalmış ileri karakolu*"ydu ve yabancıların kentteki varlığı Türkler için adeta bir talih kuşuydu.⁹⁴ 1929 yılında şehri ziyaret eden ABD'nin Türkiye Büyükelçisi Joseph C. Grew ise Zonguldak'ın nüfusunun 15.000 kişi olduğunu belirtmiş, madenlerde çalışmanın durmaksızın sürdüğü bu kentte yabancı işletmecilerin hallerinden memnun olmadığını çünkü devletin kendilerine sürekli kuşkuyla baktığını kaydetmiştir.⁹⁵

Zonguldak kömür havzasında 1923'te 597.499 ton olan kömür üretimi 1930 yılına kadar düzenli olarak artmış ve söz konusu yılda 1.595.359 tona çıkmıştı.⁹⁶ Zonguldak'ı bir modernleşme ve endüstrileşme projesi olarak ele alan Cumhuriyet yönetimi kente daha fazla önem vermeye başlamıştı. 1920'li yıllarda başlayan imar hamleleri 1930'lu yıllarda artarak devam edecek ve okullarıyla, hastaneleriyle, fabrikalarıyla, kara ve demiryollarıyla yeni bir sanayi kenti inşa edilecekti.⁹⁷ Ancak 1930 yılı itibarıyla bu kentleşme hamlesi henüz emekleme aşamasındaydı. Kentin kamusal merkezi olan alanda yeni hükümet binası ile halkevinin yapılması, meydan ve park düzenlemesinin tamamlanması 1932-33 yıllarını bulacaktı. Osmanlı'dan beri ocaklardan limana kömür taşıyan demiryolu hâlâ şehrin ana caddesi boyunca işliyor ve kent merkezini toza dumana boğuyordu. Bu kadar önemli bir ihracat merkezinin ihtiyacına cevap verebilecek bir liman hatta beton bir iskele bile henüz inşa edilememişti. Otuz kırk yıl içerisinde küçük bir köyden bir maden kentine dönüşen Zonguldak'ta belediye hizmetleri henüz oldukça yetersizdi. Düzgün bir belediye binasından mahrum olan kent su sıkıntısı da yaşıyordu. Artan nüfusa bağlı olarak bir konut büranı ortaya çıkmış, işçi ve memurları yüksek kiralardan kurtaracak konutlar henüz inşa edilememişti. Neredeyse tamamı şehir dışından gelen gıdaların fiyatları da adeta el yakıyordu.⁹⁸

⁸⁸ Karakuzu ve Namal, 2014: 2-3.

⁸⁹ Namal, 2010: 9-68; Önder, 1998: 474.

⁹⁰ Karakuzu ve Namal, 2014: 1-13.

⁹¹Zonguldak kömür havzasında 1930'lu yıllarda meydana gelen işletme gelişmeleri hakkında bkz. Enver, 1941: 38-44, 50-88; Kara, 2012: 130-135; Çıladır, 2018: 19-22. Tuncer, 1998: 58-59.

⁹² Genç, 2010: 141; *Cumhuriyetin 50. Yılında Zonguldak- 1973 İl Yılığ*,1973: 58; Daşkıran, 2018:16.

⁹³ Tan, 2015: 23-31.

⁹⁴ Sheridan, 2004: 102-105.

⁹⁵ Grew, 1999: 133-135, 145-146.

⁹⁶ Enver, 1941: 39.

⁹⁷ Efiloğlu, 2022: 421.

⁹⁸ Kayış, 2020:134-158;Efiloğlu, 2022: 421-425; Tekin, 2017: 101, 108, 207-211; Namal, 2012: 103, 110-111.

Talât Mümtaz, Zonguldak'a dair ilk mektubunda Vali Akif Bey ve Maarif Müdürü Zühtü Bey ile yaptığı görüşmelerden elde ettiği bilgileri okuyucularıyla paylaşmış, ayrıca belediyenin faaliyetlerine de yer vermiştir. Edindiği bilgilere göre Zonguldak son yıllarda önemli imar hamlelerine sahne olmuştu. Vilayet çapında önemli bir yol yapım faaliyeti yürütülüyor, o zamana kadar hiç yol olmayan yerlerde yollar açılıyordu. Bu yolların çoğunda silindiraj devam ediyor, yollar üzerindeki köprüler beton olarak yapılıyordu. Birçok yoldaki virajlarda beton korkuluklar yapılmıştı. Vilayet yönetimi kazalar ve nahiyeler arasında yapılmadık tek bir şose bırakmamaya kararlıydı. Böylece vilayet çapında otomobille ulaşım hiçbir sorun yaşanmadan yapılabilecekti.⁹⁹

Muhabir her ne kadar Zonguldak Belediyesi'nin faaliyetlerinin “*takdire değer*” olduğunu söylese de aslında 1930 yılı faaliyetleri olarak saydığı işlerin çoğu henüz hayata geçirilebilmiş ve somutlaşmış değildi. Bunların çoğu Talât Mümtaz'ın da belirttiği gibi aslında henüz tasarı, planlama ve bütçeleme aşamasındaydı. Muhabir, belediyenin 1930 yılı içerisindeki önemli faaliyetleri olarak şunları sayıyordu:¹⁰⁰

1) Merkezden Ankara Köprüsü'nde kadar olan bir kilometre uzunluğundaki alanda rıhtım inşa ediliyordu. Bunun için 1330'da (Miladî: 1914-1915) çıkan bir kanundan yararlanılmış ve şehirde oturan herkes kanuna bağlı olarak vergiye tâbi tutulmuştu. O zamana kadar toplanan para 40.000 lirayı bulmuştu. Söz konusu bir kilometrelik kısmın inşası da kısa zaman önce 33.000 liraya ihale edilmişti. Muhabirin ziyareti sırasında müteahhit rıhtım duvarlarının temeli için betonarme kazıkları hazırlamakla meşguldü. Rıhtımın inşasından sonra dere kenarında 10 metre genişliğinde bir yol yapılacak, o muhitteki evler değerlendirilecek ve cepheleri dereye dönük olacaktı. Böylece şehirde ikinci bir düzgün cadde daha olacaktı. Ankara Köprüsü'nden Çaydamarı Köprüsü'ne kadar olan kısım da sonraki yıllarda yapılacaktı.

2) Şehir içindeki caddeler tamamen parke taşıyla kaplanacak ve demiryolunun geçtiği kısım güzelleştirilecekti. Bunun için bütçeye 30.000 lira konmuştu.

3) Şehrin harita, plân ve kadastroyu yapılacaktı.

4) Mezbaha, şehir temizliği ve yangın için arozöz ile et ve çöp kamyonları satın alınacaktı. Parke döşenmeden önce şehir içinde temizliği sağlamak için şehir günde iki defa bu arozözle sulanacaktı.

Ayrıca Bağlık suyu düzenlenmişti. Yakında bir depo yapılacak ve halk bu suyu İstanbul'daki gibi şişeler içinde içecekti. Suyun kaynağı da kurşunlatılacaktı.

Zonguldak'taki belediye konusunda oldukça iyimser bir tablo çizen Talât Mümtaz, kentin 1930'ların başlarındaki problemleri hakkında bir tespit ve değerlendirme yapmamıştır. Demiryolunun ana cadde üzerinde olması, gıda ve kira fiyatlarının yüksekliği, su sorunu, elektrik konusundaki eksiklik ve aksaklıklar 1930'ların ilk yarısında kenti ziyaret eden başka muhabirlerin de geçtiği başlıca sorunlar¹⁰¹ olduğu halde onun satırlarına yansımamıştır. Muhabir bu tavrıyla Zonguldak'ta sadece yapılan olumlu işlere odaklandığı, yetkililerden aldığı bilgilerle yetindiği izlenimini vermektedir. Kentteki elektrik konusunda yazdıkları da bu yönelimin dışında değildir.

Zonguldak kömür havzasındaki birçok maden şirketi 1920'li yıllarda kendi elektriğini üretmek için santraller kurmuştu.¹⁰² Belediye de 28 Temmuz 1927'de açılan fabrikasıyla kente elektrik vermeye başlamıştı.¹⁰³ Ancak bir kömür memleketi olduğu halde hâlâ pek çok maden işletmesi elektrikten yeterince yararlanamıyordu. Kent geceleri alacakaranlık haldeydi. 1930 yılında bile

⁹⁹ Talât Mümtaz (4 Eylül 1930), “Güzel Zonguldakta”, *Vakit*:6.

¹⁰⁰ Talât Mümtaz (4 Eylül 1930), “Güzel Zonguldakta”, *Vakit*:6.

¹⁰¹ Kayış, 2020:131-147.

¹⁰² *Cumhuriyetin On Yılında Zonguldak*, 1933: 163.

¹⁰³ Yund, 1973: 61.

hastaneye hâlâ elektrik verilememiş, şehir umulandan hızlı büyüdüğü için de üretilen elektrik yeterli gelmemeye başlamıştı. Birçok ev ve mahalle elektrikten yoksundu. Her eve elektrik ulaştırılacak tesisat da henüz kurulamamıştı.¹⁰⁴ Talât Mümtaz elektrik konusunda bu konulara değinmeden belediyenin hedeflerinden birinin de elektrik santralının 250 beygirlik yeni bir makine ile güçlendirilmesi olduğunu aktarmıştır. Verdiği bilgiye göre özel idare bu iş için 20.000 bin lira borç vermeyi kararlaştırmıştı. Muhabirin belediye konusunda verdiği bir başka bilgi ise mezbaha binasının tamamlanmış ve havai hattının da ısmarlanmış olduğuydu. Bir kaç hafta içerisinde teslimat yapılması bekleniyordu.¹⁰⁵

Talât Mümtaz'ın Zonguldak'la ilgili ele aldığı bir başka konu eğitim faaliyetleri olmuştur. 1924-1928 yılları arasında Zonguldak vilâyeti yoğun bir okul yapım faaliyetine sahne olmuş, vilayet genelindeki okul sayısı 1923 yılında 106 iken 1928 yılında 141 olmuştu. 1929'da ise Dünya Ekonomik Krizi'nin etkisiyle okul yapımındaki sayı azalmış, ancak iki yeni okul açılabilmişti. Toplam okul sayısı ise 139'a düşmüştü. Okul ve derslik yapım faaliyetlerine yeniden hız verilmesiyle cumhuriyetin 10.yılı olan 1933'te Zonguldak'ta yeni yapılan okul sayısı 129'u bulacaktı.¹⁰⁶ Muhabirin verdiği bilgiye göre 1930 yılı itibariyle Vali Akif ve Maarif Müdürü Zühtü Beyler sayesinde Zonguldak'taki eğitim faaliyetleri de "*gıpta ile takdir edilecek bir halde*" idi. 1929 yılının başından beri vilâyet merkezinde 3; Bartın, Safranbolu, Devrek kazalarında ise 14 okul tamir edilmişti. Ancak muhabir aynı yıl 20 köy okulunun yapımının tamamlandığını belirtse de¹⁰⁷ döneme dair istatistik veriler bu bilgiyi doğrulamamakta sadece iki okulun tamamlandığını göstermektedir.¹⁰⁸

Zonguldak'ta vilâyet ve kasaba merkez okulları için Almanya'dan ve İstanbul'dan 21.000 liralık ders araç gereci ile mefruşat eşyaları almıştı. 1000 liralık beden terbiyesi, 1000 liralık da izci alet-edevati getirilmişti. Ayrıca Zonguldak merkezinde İsviçreli Prof. Ernst Arnold Egli'nin modern okul plânlarına uygun şekilde, öğretmen lojmanları da olan bir okul inşa edilmişti.¹⁰⁹

Vilâyet çapındaki öğretmen sayısı 1929 yılında 250, 1930 yılında ise 300'dü¹¹⁰ Muhabirin verdiği bilgiye göre ise 1929 yılında istihdam edilen öğretmen okulu mezunlarının sayısı 37 olmuş, bu sayı 1930 yılında 51'e yükselmışti. Böylece vilâyet ve kaza merkez okullarının tamamında, köy okullarının da bir kısmında öğretmen okulu mezunu öğretmenlerin görev yapması sağlanmıştı.

Vilâyet çapında tam teşkilâtli 24 okul vardı. Bunlardan birisi yatılıydı. Köy okullarının sayısı ise 126'ya ulaşmıştı. Ancak vilâyetin coğrafî durumuna göre en az üç köyün çocuklarının bir okulda eğitim görmesi sağlanabilmişti. Bu da 730 köyü bulunan Zonguldak vilayetinde ancak köylerin yarısına eğitim hizmeti verilebildiği anlamına geliyordu. Son iki senedir bu konuya önem verilmiş, okulu olmayan köylere gezici öğretmenler görevlendirilmişti. Ayrıca her kaza ve nahiye merkezinde halk okuma odaları açılmıştı.¹¹¹

Talât Mümtaz'ın Zonguldak'ta ziyaret ettiği yerlerden biri 1924 yılında açılmış olan¹¹² Yüksek Maadin ve Sanayi Mühendisi Mektebi idi. Onu kabul eden Kömür Havzası Umumî Müdürü ve mektebin müdürü Müderris Refik Bey detaylı bilgiler paylaşmıştı. Verdiği bilgilere göre, mektep Zonguldak'taki yeraltı zenginliklerini değerlendirmek amacıyla cumhuriyet hükümeti tarafından parasız yatılı olarak "*Yüksek Maden Mühendisi Mektebi*" adıyla kurulmuştu. Mektep kömür madenlerinin merkezinde yer aldığı için öğrencilerin teorik bilgilerini uygulamalı eğitimle güçlendirmesi için şartlar çok uygundu. Enstitü ve laboratuvarları her yıl artan ve gelişen

¹⁰⁴ Kayış, 2020: 137, 140, 144; Kaya, 2014: 43-49.

¹⁰⁵ Talât Mümtaz (4 Eylül 1930), "Güzel Zonguldakta", *Vakit*:6.

¹⁰⁶ Namal ve Karakuzu: 2016: 123-124.

¹⁰⁷ Talât Mümtaz (4 Eylül 1930), "Güzel Zonguldakta", *Vakit*:6.

¹⁰⁸ Namal ve Karakuzu: 2016: 123-124.

¹⁰⁹ Talât Mümtaz (4 Eylül 1930), "Güzel Zonguldakta", *Vakit*:6.

¹¹⁰ Namal ve Karakuzu: 2016: 123-124.

¹¹¹ Talât Mümtaz (4 Eylül 1930), "Güzel Zonguldakta", *Vakit*:6.

¹¹² Dölen, 2006: 21.

bu kurum 1930 yılı itibariyle bir pansiyon binası, bir “*Arziyat ve Madeniyat Enstitüsü*” bir de “*Maadin İşletme ve Makina Enstitüsü*”nden oluşuyordu. Üç yabancı profesör Türk asistanlarının eşliği ve yardımıyla maden işletme, jeoloji, paleontoloji ile uygulamalı mekanik derslerini teorik ve uygulamalı olarak veriyordu. Mektebin önemli bir özelliği de öğrencilerin yılda iki ay Türkiye madenlerinde staj yapıyor olmasıydı. Son sınıfı bitiren öğrenciler ise üç ay boyunca Avrupa madenlerinde staj yapıyordu. Böylece yeni mezun mühendisler çalışmaya başladıkları ilk günden itibaren yararlı olmaya hazır hale geliyordu. Mektep iki seneden beri mezun veriyordu ve 39 maden mühendisi yetiştirmişti. Bunların bir kısmı devlet kademesindeki fen heyetlerinde bir kısmı da maden şirketlerinde görev almıştı. 1930 yılında ise 17 maden mühendisi mezun olmuştu. Bu gençlerin zorunlu hizmet yükümlülüğü olmadığından yeni mezunlar özgürce çalışma hayatına atılabiliyordu. Yine 1930 yılından itibaren mektebe parasız yatılı olarak bir şube daha açılması kararlaştırılmış ve öğrenci kaydına başlanmıştı. Böylece mektep birimlerine “*Yüksek Sanayi Mühendisliği*” ve “*Maden Meslek Şubesi*” de ekleniyordu. Zira ülkede sanayinin gelişebilmesi için yüksek sanayi mühendisine ihtiyaç vardı. Bu mühendisler fabrikaların tesis edileceği yerleri belirlemek, proje ve keşiflerini yapmak, inşaatlarına nezaret edip kârlı bir şekilde işlemelerini sağlamak üzere yetiştirilecekti. Bu şubeye alınacak öğrenciler de Yüksek Maden Mühendisi Şubesi öğrencileriyle aynı staj ve özlük haklarına sahip olacaktı. Sanayi mühendisliği için kimya biliminin yanı sıra uygulamalı mekanik, elektroteknik; ahşap, kârgir, betonarme ve demir inşaat, topografi ile şimendifer bilimleri eğitimi de verileceğinden bu şubenin mezunlarının çok geniş bir çalışma alanı olacaktı. Mevcut yabancı uzmanlara ek olarak Sanayi Mühendisliği Şubesi ile Sınaî Kimya Şubesi için iki uzman daha getirilecekti.¹¹³

Talât Mümtaz’a göre Zonguldak ülkenin ekonomik refaha kavuşması için adeta bir hazine ve Türkiye’nin gurur duyması gereken bir üretim kentiydi. Bu yüzden Zonguldak’a gelen ve ülkesini gerçekten seven bir gazetecinin yapması gereken ilk iş “*ucu bucağı bulunmayan kara elmaslar diyarını gezerek ondan memleketin daha ne suretle faydalar beklediğini tetkik etmek ve bu nesil ile müstahsillerinin arzularını tesbit ederek alâkadarların vatanın selâmeti namına nazarı dikkatlerini celbetmek*” idi. Gazetelerde zaman zaman kömür havzası ve kömür işleri hakkında çeşitli yazılar çıkıyordu. Bazı yazarlar kömür işlerinin iyi idare edilmediği ve satış konusunda anormal durumlar olduğuna dair uzun yazılar yazmıştı. Oysa Talât Mümtaz’a göre bu yazılanların çoğu yerinde yapılan incelemelere dayanmadığı için teorik sayılırdı.¹¹⁴

Belirttiğine göre muhabir Zonguldak’a ayak basar basmaz kömür işlerini incelemeye karar vermişti. Bu sebeple Zonguldak Havzası Umumî Müdürü Müderris Refik Bey ile kömür şirketleri ve mühendislerde görüşmüştü. Aldığı bilgilere göre dünyanın en zengin ve en kolay işletilen maden alanı olan Zonguldak kömür havzası yıldan yıla geliyordu. Son iki yılda çeşitli şirketler tarafından inşa edilmiş dört büyük elektrik santrali ve iki modern lauvar sayesinde üretim miktarı artmış, giderler azalmıştı. Verimliliğin yükselmesinde ayrıca sermayesi az şirketlerin de bilimsel yöntemler uygulamaya başlaması etkili olmuştu. Bütün dünyadaki ekonomik krize rağmen 1928’de 1.200.000 ton olan yıllık üretim, 1929’da 1.400.000 tona yükselmişti. 1930 yılının ilk altı ayında ise bir önceki yılın ilk altı ayından 100.000 ton fazla üretim gerçekleştirilmişti. Zonguldak’tan çıkarılan kömür demiryolları işletmeleri, devlet kurumları ve sanayi tarafından alınıyor; Romanya, Yunanistan ve Suriye’ye ihraç ediliyor ayrıca yakıt olarak kullanılıyordu. Türkiye’de kullanılan kömür 666.000 ton, yabancı ülkelere ihraç edilen ve yabancı vapurlara yakıt olarak verilen kömür ise 172.000 tondur.¹¹⁵

Zonguldak’ın kömür havzasının zenginliği ve kapsadığı alan henüz tam anlamıyla bilinmiyordu. Bu sebeple, bu kadar önemli bir zenginlik kaynağı olan kömür havzasının gelişimi için

¹¹³ Talât Mümtaz (5 Eylül 1930), “Zonguldağın kıymetli müessesesi”, *Vakit*:8.

¹¹⁴ Talât Mümtaz (6 Eylül 1930), “Kömür istihsalâtımız”, *Vakit*:6.

¹¹⁵ Talât Mümtaz (6 Eylül 1930), “Kömür istihsalâtımız”, *Vakit*:6.

yapılması gereken ilk iş havzanın jeolojik etütlerinin detaylı olarak yapılmasıydı. Bu iş, biraz fedakârlıkla bir iki yılda halledilebilirdi.¹¹⁶

Zonguldak havzasında halihazırda çıkarılan 1.500.000 ton kömürü mevcut imkânlarla 3.000.000 tona çıkarmak mümkündü. Ancak bu doğrudan doğruya pazarlama imkânlarına bağlıydı. Maliyet fiyatlarının düşürülmesi için de hükümetin yardım ve desteği gerekiyordu. Hükümet direklerin her metreküpünden 2,5 lira vergi alıyor, dinamitler inhisar idaresi tarafından yüksek fiyatla satılıyordu. Madenciler bir ton yıkanmış kömür için 57 desilitre direk kullanırlarken, orman idaresi direk nakliyesini üç metreküp üzerinden alıyordu. Bir ton kömür için 5 kuruş okturuva, 15 kuruş ormaniye, 1 kuruş mektep, 12,5 şimendüfer, 5 kuruş da dispenser ücreti ödeniyordu. Ayrıca kalın lâve kömürde 56,75, incelerde 53, tozlarda da 36,75 kuruş kantariye ücreti veriliyordu. Bir işçinin ortalama yevmiesi 120 kuruş, kendisinden alınan randıman ise ortalama 850 kiloydu. Ayrıca kayıkçı ücreti 42,5, kayık ücreti de 23 kuruştı. Buna göre gelirlerin birçoğu vergiye gidiyordu. Zonguldak'taki kömür işlerinin geliştirilmesi için başka düzenlemelere de ihtiyaç vardı. Liman ve yükleme konuları önemli birer sorundu. Ayrıca yabancı vapurlar kömür almak için Zonguldak'a uğrayınca rüsumat, fener ve karantina idareleri kendilerinden para alıyordu. Bu şekilde bir vapurun limana uğraması tam 75 liraya mal oluyordu. Tüm bu vergi ve ödemeler sebebiyle maden ocaklarının maliyeti artıyor pahalya mâl olan Zonguldak kömürüne az müşteri bulunabiliyordu.¹¹⁷

Maliyetlere etki eden bir başka faktör yeterli sermaye olmamasıydı. Buna rağmen havzadaki ocaklar söylendiği gibi ilkel durumda değildi. Mevcut araç-gerece, ülkenin içinde bulunduğu ekonomik koşullara ve sermaye imkânlarına göre modern halde olan ocaklar çoğunluğu oluşturuyordu. Ancak havzanın üretiminin yükselmesi ve söylendiği gibi 5-20 milyon tona çıkarılması için havzanın keşfedilmemiş ve işletilmekte olduğu halde incelenmemiş kısımlarının açığa kavuşturulması gerekiyordu. Bu yüzden önce havzayı tanımak ve incelemek için güçlü bir çaba ve harekete ihtiyaç vardı. Aksi halde ne havzanın üretiminin yükselmesine ne de büyük sermayelerin yatırım yapmasına imkân vardı. Dolayısıyla hâlihazırda havzanın en büyük sorunu, gereken jeolojik çalışmaların tamamlanmamış olmasıydı. Bunun çözülmesi havzanın kısa sürede gelişmesi ve büyük sermayelerin yatırım yapması sonucunu doğuracaktı. Çünkü otuz yıldır işletildiği halde hâlâ bilinmezliğini koruyan havzada jeolojik incelemeler yapmak, tarlasının alanını bilmeyip de sonradan ölçmek isteyen bir çiftçinin davranışı kadar hatta ondan daha doğal bir davranıştı. Muhabirin bu konudaki son sözü Türkiye'ye her yıl milyonlar kazandıracak olan hazinenin keşfedilmesi ve asla ihmal edilmemesi gerektiğiydi.¹¹⁸

Zonguldak'a dair dördüncü mektubunu da kömür işlerine ayıran Talât Mümtaz kömür üretimi konusundaki önemli sorunlardan birinin de işçi meselesi olduğunu belirtmiştir. Çünkü Zonguldak kömür ocaklarındaki işçiler geçici olarak çalışıyor ve on beş günde bir değişiyordu. Bu sebeple işçiler ocakta uzmanlık sahibi olamıyor, verim düşüyor ve maliyet artıyordu. İşçilerin geçici olması ocaklarda makine kullanılmasına engel oluyordu. Çünkü sürekli eğitim vermek gerekiyor ve bir fayda sağlanamıyordu.¹¹⁹

Konunun çözümü için yapılacak ilk iş işçi evleri yaptırmak, işçilerin hayat şartlarını iyileştirmek ve bu yolla işçilerin aileleriyle birlikte havzaya yerleşmesini sağlayarak sürekli hale gelmelerini temin etmektir. Ayrıca işçileri sürekli hale getirmek için havzada güçlü bir işçi teşkilatına ihtiyaç vardı. İşçilerin her türlü kazaya karşı sigortalanması da gerekiyordu. Havzadaki işçi kaynaklı sorunlar ancak böyle çözülebilirdi.¹²⁰

¹¹⁶ Talât Mümtaz (6 Eylül 1930), "Kömür istihsalâtımız", *Vakit*:6.

¹¹⁷ Talât Mümtaz (6 Eylül 1930), "Kömür istihsalâtımız", *Vakit*:6.

¹¹⁸ Talât Mümtaz (6 Eylül 1930), "Kömür istihsalâtımız", *Vakit*:6.

¹¹⁹ Talât Mümtaz (8 Eylül 1930), "Zonguldakta amele işi", *Vakit*:7.

¹²⁰ Talât Mümtaz (8 Eylül 1930), "Zonguldakta amele işi", *Vakit*:7.

Kömür üretimini artırmak için çalışılırken mutlaka kömürün piyasaya sürülmesi ve Avrupa ülkeleri ile Türkiye içerisindeki tüketiminin artırılması da düşünülmeliydi. Çünkü vergilerin ağırlığı ihracat üzerinde ciddi bir baskı oluşturuyordu. Nitekim 1930 yılındaki ihracat 1929'dakine göre düşüktü. Öte yandan Zonguldak kömürü (kükürtsüz olması sebebiyle) en kaliteli kömürler sınıfında yer aldığı ve bol olduğu halde ülke içerisindeki bazı kurumlar elektrik santrallerinde ve büyük fabrikalarında hâlâ ithal ürün olan benzin, petrol veya mazot tercih ediyordu.¹²¹

Kömür satışlarını kontrol etmek, yeni pazarlar bularak yabancı kömürlerle rekabet imkânı sağlamak üzere “*mecburî bir satış sendikası*”nın kurulması çok gerekli görülüyordu. Bu sendikaların özellikle Almanya'daki kömür madenlerine yaptığı hizmetlerden Zonguldak'ta takdirle söz ediliyordu.¹²²

Zonguldak kömür havzasını ihya edecek önemli bir girişim de Filyos-Zonguldak-Ereğli demiryolu hattı ile Ereğli limanının inşası olacaktı. Bu limanın seri yükleme araçlarıyla donatılması, yük ya da yakıt almak üzere limana gelecek vapurların işlerinin en kısa sürede halledilebilmesini sağlayacaktı.¹²³

Deniz kıyısında veya demiryolu güzergâhındaki şehir ve kasabaların yakacak ihtiyacını odun ve mangal kömürü yerine maden kömürüyle karşılamaları kömür tüketimini bir kat daha artıracaktı. Bunu sağlayabilmek için demiryolu tarifelerini Avrupa'daki fiyatlar seviyesine indirmenin iyi sonuçlar doğuracağı kesindi. Böylece ülkede canlanmakta olan kok sanayisi ile bu sanayinin ürünü olan benzol vb. ürünler ülke ekonomisine büyük katkı sağlayabilirdi. Ayrıca son yıllarda kömürün ayrıştırılması konusundaki ilerlemelerin kömürden benzin, mazot, petrol gibi akaryakıt ürünler elde etmeyi mümkün hale getirdiği söyleniyordu. Bu iddialar doğru olduğu ve Türkiye'de uygulandığı takdirde Türk ekonomisinde müthiş bir dönüşüm yaşanabilirdi. Zira Türkiye otomobil, aydınlatma ve motorların işletilmesi için her yıl yurt dışına milyonlarca liralık ödeme yapıyordu. Kömürden akaryakıt üretimi mümkün olduğu takdirde Türkiye akaryakıt ithal etmek zorunda kalmayacağı gibi ihracat da yapabilecekti. Tüm bunlar istisnai bir zenginlik kaynağı olan Zonguldak kömür havzasının parlak bir gelecek vaad ettiğinin göstergesiydi. Bu servete hak ettiği kıymeti kazandırmaya çalışmak da herkese düşen bir görevdi.¹²⁴

5. Posta Sorunu

Talât Mümtaz, Karadeniz kıyılarında yaptığı incelemelerin ardından “*Seyahatimin bir kısmını ikmal etmiş bulunuyorum*” diyerek, Anadolu'nun iç kesimlerine yönelmiştir. 1930 yılı itibariyle henüz Zonguldak ile Çankırı arasında demiryolu hattı olmadığından denizyoluyla İnebolu'ya geçmiş, oradan da karayoluyla Çankırı'ya ulaşmıştır. Ancak bu kısma ait izlenimlerini aktarmaya son vermeden önce 12 Eylül 1930 tarihli Vakıf gazetesinde yayınlanan mektubunda posta konusunda ilgililerin ve gazete yöneticilerinin dikkatini çekme gereği duymuştur. Çünkü verdiği bilgiye göre halk bu sorunun halledilmesini sabırsızlıkla bekliyordu.¹²⁵

Talât Mümtaz, Karadeniz kıyılarında gezdiği şehir ve kasabaların tümünde aynı sorun konusunda şikâyetler almıştı. Posta idareleri hiçbir merkezin özel durumunu göz önünde bulundurmadan rasgele zaman ve mevkilerden posta nakliyatı yapıyordu. Gazete yönetimleri Anadolu'daki okuyucuların en kısa zamanda gazetesini alabilmesi için sabaha karşı çıkan gazeteyi erkenden postaya vermeye çalışıyor, bunun için de birçok masrafa katlanmak zorunda kalıyordu. Oysa posta idareleri bu konuda umursamaz bir tavırdı. Üç günde İstanbul'dan posta alabilecek yerler 8-10 günde ancak alabiliyordu. Bu yüzden de Anadolu'daki hiçbir okuyucu

¹²¹ Talât Mümtaz (8 Eylül 1930), “Zonguldakta amele işi”, *Vakit*:7.

¹²² Talât Mümtaz (8 Eylül 1930), “Zonguldakta amele işi”, *Vakit*:7.

¹²³ Talât Mümtaz (8 Eylül 1930), “Zonguldakta amele işi”, *Vakit*:7.

¹²⁴ Talât Mümtaz (8 Eylül 1930), “Zonguldakta amele işi”, *Vakit*:7.

¹²⁵ Talât Mümtaz (12 Eylül 1930), “Yollarda yolcu bırakıp keyfine bakan şoförler var!”, *Vakit*:7.

gazetesini erkenden ve zevkle okuma şansına sahip olamıyordu. İnebolu'ya her gün vapur uğradığı halde haftada iki veya üç kez posta çıkarılıyordu. Ayancık'a haftada üç-dört kez vapur uğradığı halde oraya gidecek olan gazeteler haftada bir kez uğrayan Seyri Sefain vapuruyla Sinop'a gönderiliyor, oradan da iki-üç günde katırlarla Ayancık'a sevk ediliyordu. Cide'ye her hafta düzenli olarak üç vapur sefer yapıyordu. Fakat bu kazaya ait posta çantası haftada bir defa uğrayan Seyri Sefain vapuru ile İnebolu'ya gönderiliyordu. Posta İnebolu'dan Kastamonu'ya ve orada bir-iki gün bekledikten sonra da iki-üç günde katırla Cide'ye sevk ediliyordu. Böylece vapurla 24 saatte Cide'ye varabilecek postalar karadan 12 günde ulaşıyordu. Zonguldak'taki durum ise başka türlüydü. Postane, İstanbul'dan gelen vapurdaki postayı ancak 4-5 saat sonra teslim alarak dağıtımına çıkarıyordu. Vapur geldikten 1-2 saat sonra halk postanenin önüne yığılıyor ve bir an önce postanın açılması için adeta yalvarıyordu.¹²⁶

Sonuç

Kastamonu'da ilkokul öğretmenliğinin yanı sıra gazetecilik de yapmakta olan Talât Mümtaz Bey Vakit gazetesi muhabiri olarak 1930'un yaz aylarında çıktığı "*tetkik seyahati*"nin büyük bir kısmını Kastamonu, Sinop ve Zonguldak kıyı şeridinde geçirmiştir. Toplam 26 tefrika halinde yayımlanan gezi yazılarının 13'ü bu alanı kapsamaktadır.

Muhabirin gezdiği bölüm coğrafi açıdan engebeli, ormanlık, dar-yüksek kıyı tipine sahiptir. Gerek yeryüzü şekilleri sebebiyle karadan gerekse de Karadeniz'in hırçın dalgaları sebebiyle denizden ulaşımı zordur. Talât Mümtaz'ın gezi yazılarına da bu coğrafi özellikler yansımıştır. Nitekim harita üzerinde birbirine çok yakın görünen yerleşimler arasında 1930 yılında müthiş çelişkiler hatta asırlar kadar fark olduğu anlaşılmaktadır. Muhabirin verdiği bilgilere göre bir yanda sanayileşme sayesinde gelişen Ayancık'ta çalışan-üreten ve modern koşullarda yaşayan insanlar varken kuş uçuşu 130 km uzaklıktaki Cide'de sürececek toprağı olmadığı için yiyecek ekmek bulamayıp aç yatan insanlar vardı. Her ne kadar Zonguldak kömür havzasının işletme sorunlarına henüz çözüm bulunamamış olsa da burada üretilen kömürün uluslararası piyasada rekabet edebilmesi gibi bir vizyon söz konusuydu. Aynı süreçte Küre'deki bakır madeninin işletilmesi için adım atılmıyor, İnebolu ise gündün güne ıssızlaşıyor ve bir iskele olarak önemini yitiriyordu.

Bu geziden çok kısa süre sonra muhalif Serbest Cumhuriyet Fırkası karşısında Cumhuriyet Halk Fırkası'nın saflarına yer alan ve açıkça iktidarı destekleyen Talât Mümtaz bu gezisi sırasında sadece gördüğü olumlu manzaraları aktarmakla yetinmemiş aynı zamanda karşılaştığı olumsuz durumları da dile getirmiştir. Topraksız köylülerin acınacak durumunu, kara ve deniz ulaşımı ile posta, eğitim ve sağlık hizmetlerindeki aksaklıkları, orman kanununun getirdiği olumsuz sonuçları açık yüreklilikle eleştirebilmiş, mümkün gördüğü çözüm önerilerini sıralamıştır. Muhabir bu yaklaşımıyla bir yandan olumlu örnekleri kamuoyunun bilgisine sunarken bir yandan da sorunların teşhisine ve çözümüne katkıda bulunmak, böylece de yeni kurulan cumhuriyet rejimine hizmet etmek kaygısı taşıdığı izlenimini vermektedir. Ancak muhabirin bu objektiflik çabası ile eleştirel tavrını Zonguldak'taki belediyeçilik konuları için gösterdiğini söylemek mümkün değildir. Ne var ki bu durumu onun siyasal eğilimleriyle açıklamak mümkün değildir. Muhabirin tanıdığı, bildiği Kastamonu coğrafyasının sorunlarını daha ayrıntılı olarak ele aldığı, adeta bir misafir gibi gittiği Zonguldak'ta ise daha çok resmî yetkililerle temas kurarak onların verdiği bilgilerle yetindiği, şehre eleştirel gözle bakmadığı anlaşılmaktadır. Öte yandan Zonguldak'taki maden işletmeciliği sorunlarıyla ilgili önemli bilgiler edinmiş ve okuyucularıyla paylaşmıştır.

Muhabirin anlatımlarında yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti'nin devraldığı ve çözmek durumunda kaldığı sorunları kısmen de olsa görmek mümkündür. Cide kazasının hiçbir yerle karayolu bağlantısının olmaması, Bartın gibi sulak bir kazada bile susuzluk çekilmesi, Ayancık'ta

¹²⁶ Talât Mümtaz (12 Eylül 1930), "Yollarda yolcuyla bırakıp keyfine bakan şoförler var!", *Vakit*:7.

devlet tarafından görevlendirilmiş tek bir doktorun olmaması, 730 köyü bulunan Zonguldak'ın sadece 126 köyünde okul bulunması, İnebolu ve Cide'nin köylerinde halkın açlıkla pençeleşiyor olması 1930 yılı itibariyle yörenin acı gerçekleridir.

KAYNAKÇA

Arşivler

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

T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi (BCA).

Resmî Yayınlar

TBMM Zabıt Ceridesi, 14 Nisan 1927: 145.

TBMM Zabıt Ceridesi, 8 Kanunuevvel 1340 [8 Aralık 1924]: 20.

T.C. Devlet Yıllığı (1930), İstanbul: Matbuat Umum Müdürlüğü Neşriyatından

Diğer Eserler

Ahmet Naim (1934), *Zonguldak Havzası-Uzun Mehmetten Bugüne Kadar*, İstanbul: Hüsnütabiat Matbaası.

Ak, Mahmut (2000), "İbrâhim Hamdi", *TDV İslam Ansiklopedisi*, C. XXI, İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, 314-316.

"Bartın'da yumurta satışları", *Akşam*, 19 Teşrinievvel 1934: 6.

Bostancı, Mustafa ve Dağsever, Veli İlker (2017), "Talat Mümtaz (Yaman) ve Doğruluk Gazetesi'ndeki Kastamonu Tarihine Ait Yazıları (23 Teşrin-i Evvel-22 Kanun-ı Evvel 1930)", *Bitlis Eren Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 6 (2), 30-55.

Cumhuriyetin On Yılında Zonguldak (1933), İstanbul: T.C. Zonguldak Ticaret ve Sanayi Odası.

Cumhuriyetin 50. Yılında Zonguldak- 1973 İl Yıllığı (1973), İstanbul: Sulhi Garan Matbaası

Çıladır, Sina [1993], *Zonguldak Havzasının Tarihi Gelişimi*, Zonguldak: Genel Maden-İş Yayınları.

_____, (2018), *Taşkömürünün Devletçilik Dönemi*, İstanbul: Kültürkent Kuledibi Yayınları.

Daşkiran, Tuğba (2018), *Atatürk Dönemi Zonguldak (1923-1938)*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Kars: T.C. Kafkas Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Dölen, Emre (2006), "Zonguldak Maden Mühendis Mekteb-i Âlisi (1924-1931)", *Zonguldak Kent Tarihi'05 Bienali Bildiriler Kitabı*, İstanbul: Zonguldak Kültür ve Eğitim Vakfı Yayınları, 21-31.

Efiloğlu, Ahmet (2022), "Cumhuriyetten Günümüze Zonguldak'ta Kentsel Gelişme", *Zonguldak-Antik Çağ'dan Cumhuriyet'e Bir Kentin Tarihi*, (Ed. Prof.Dr. Ahmet Efiloğlu, Dr. Öğr. Üyesi Gürbüz Arslan, Doç. Dr. Yücel Namal, Arş. Gör.Dr. Çağlar Tan), Ankara: Zonguldak Bülent Ecevit Üniversitesi Yayınları, 419-443.

Enver, Sadreddin (1941), *Zonguldak Kömür Havzamız*, Ankara: Etibank Yayınları.

Genç, Hamdi (2006), "Zonguldak Kazası", *Zonguldak Kent Tarihi'05 Bienali Bildiriler Kitabı*, İstanbul: Zonguldak Kültür ve Eğitim Vakfı Yayınları, 317-323.

_____, (2010), "Cumhuriyet'in İlk Yıllarında Zonguldak'ta Nüfus, Ticaret ve Sanayi (1920-1932)", *ZKÜ Sosyal Bilimler Dergisi*, Cilt 6, Sayı: 12, 137-152.

Grew, Joseph C. (1999), *Amerika'nın İlk Türkiye Büyükelçisi'nin Anıları- Yeni Türkiye*, Çev. Kadri Mustafa Orağlı, İstanbul: Multilingual Yayınları.

Kara, Murat (2012), "Cumhuriyet Dönemi'nde Ereğli Kömür Havzası (1920-1940)", *Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, XIV/1, 111-137.

Karakuzu, Hasan ve Namal, Yücel (2014), "Başbakan İsmet İnönü'nün Zonguldak Kömür Havzası Ziyaretinin Türk Basınına Yansımaları", *Cappadocia Journal of History and Social Sciences*, Volume 2, 1-13.

Kardaş, Canser (2018), *Diyarbakır Halkevi ve Karacadağ Dergisi*, Ankara: Grafiker Yayınları.

Kaya, Ali (2014), *Zonguldak'ta Elektriğin Tarihi*, Ankara: Karina.

Kaya, Mutlu (2011), *Türkiye'nin İlk Sanayi Kasabalarından Biri Ayancık, Sinop*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Samsun: Ondokuz Mayıs Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Kayış, Yasin (2020), "1930'lu Yılların İlk Yarısında Zonguldak'ı Ziyaret Eden Gezi Muhabirlerinin İzlenimleri", *Cihannüma Tarih ve Coğrafya Araştırmaları Dergisi*, Sayı VI/1, 123-162.

Namal, Yücel (2010), *Atatürk'ün Zonguldak Gezisi*, Ankara: Zonguldak İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü Yayınları.

_____, (2012), "Zonguldak Halkevi'nin Faaliyetleri ve Karaelmas Dergisi", *Karadeniz Araştırmaları*, Sayı: 34, 97-134.

Namal, Yücel ve Karakuzu, Hasan (2016), "Atatürk Dönemi Zonguldak'ta Eğitim", *Uluslararası Türk Dünyası Eğitim Bilimleri ve Sosyal Bilimler Kongresi Bildirileri*, C. II, Ankara: Türk Eğitim-Sen Genel Merkezi Yayınları, 319-334.

Öğreten, Ahmet (2006), "Ereğli Kömür Maden Havzasında Kurulan İlk Şirket", *Zonguldak Kent Tarihi'05 Bienali Bildiriler Kitabı, İstanbul: Zonguldak Kültür ve Eğitim Vakfı Yayınları*, 297-308.

Önder, Mehmet (1998), *Atatürk'ün Yurt Gezileri*, Ankara: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.

Öndeş, Osman (2013), *Vapur Donatanları ve Acenteleri Tarihi*, İstanbul: İMEAK Deniz Ticaret Odası Yayınları.

Öztaş, Cemal (1992), *Cide Örneğinde Nüfus ve Ekonomik Kalkınma Arasındaki İlişki*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul: T.C. İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Quataert, Donald (1987), *Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş (1881-1908)*, Çev. Sabri Tekay, Ankara: Yurt Yayınları.

Ragıp Kemal, (18 Mart 1932), "Ayancıkta muaşeret hayatı tam bir ahenk içindedir", *Milliyet*: 7.

_____, (26 Kânunisanı 1932), "Ciğerle şehrin yeri tayin edilir mi?", *Milliyet*: 7.

_____, (26 Mart 1932), "Zingal kereste fabrikaları ve Çanlı kömür ocakları!", *Milliyet*: 5.

_____, (24 Kânunusani 1932), "Zingal ormanlarında küçük bir cevelân", *Milliyet*: 6.

Sheridan, Clare (2004), *Sade Türk Kahvesi*, İstanbul: Arion Yayınları.

Talât Mümtaz (12 Eylül 1930), "Yollarda yolcuyla bırakıp keyfine bakan şoförler var!", *Vakit*:7.

_____, (16 Ağustos 1930), "İnebolu kayıkçıları kahveyi nasıl hak ederler?", *Vakit*:6.

_____, (16 Eylül 1930), "Çankırıda bir gün", *Vakit*:8.

_____, (17 Ağustos 1930), "Kastamonunun öz evladı İnebolu övey çocuğu da Cidedir!", *Vakit*:6.

_____, (1928), "Anadolu Raksları", *Millî Mecmua*, 10 (111), 1791-1792.

- _____, (2 Eylül 1930), “Tertemiz bir kasaba”, *Vakit*:9.
- _____, (27 Temmuz 1930), “Orta Anadolu’da”, *Vakit*:7.
- _____, (29 Ağustos 1930), “Bartın kızları”, *Vakit*:8.
- _____, (4 Eylül 1930), “Güzel Zonguldakta”, *Vakit*:6.
- _____, (5 Eylül 1930), “Zonguldağın kıymetli müessesesi”, *Vakit*:8.
- _____, (6 Eylül 1930), “Kömür istihsalâtımız”, *Vakit*:6.
- _____, (7 Ağustos 1930), “İnebolu ıssız ve köyleri acınacak bir haldedir”, *Vakit*:6.
- _____, (8 Ağustos 1930), “Ayancık, birdenbire parlıyan güzelleşen bir kasabadır!”, *Vakit*: 6.
- _____, (8 Eylül 1930), “Zonguldakta amele işi”, *Vakit*:7.
- _____, (9 Ağustos 1930), “Ayancığın ihtiyaçları doktor, mektep ve ucuzluktur”, *Vakit*:6.
- Tan, Çağlar (2015), *20.Yüzyılın İlk Yarısında Zonguldak: Gündelik Yaşam ve Siyaset*, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara: Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Tan, Nail ve Tan, Özdemir (2004), *Gurur Kaynağımız Kastamonulular*, C. II, Ankara: BRC Yayınları
- Tekin, Duygu (2017), *Toplumsal Bellek ve Mekân: Zonguldak Halkevi Binası*, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara: T.C. Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Tuncer, Kadir (1998), *Tarihten Günümüze Zonguldak’ta İşçi Sınıfının Durumu*, Yayına Hazırlayan: Yaşar Selçuk, İstanbul: Göçebe Yayınları.
- Uygun, Süleyman (2016), “Karadeniz Sularında Fransız Paquet Vapur Kumpanyası (1878-1914)”, *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, (20): 137-172.
- Ünal, Yenal (2014), “Bartın Irmağı Üzerinde Gerçekleştirilen Ticari Etkinliklere Genel Bir Bakış”, *Tarih Okulu*, Sayı: XX, 271-283.
- _____, (2018), “Bartın Rehberi’ Adlı Kaynak Eser Temelinde ve Bartın Ölçeğinde Atatürk Dönemi Ziraatçılık, Hayvancılık ve Ormancılık Politikalarının İncelenmesi”, *Tarih ve Günce*, (I/3): 51-74.
- _____, (2019), “Bartın’da Ticaret, Sanayi ve Madencilik Faaliyetlerinin ‘Bartın Rehberi’ Adlı Kaynak Eser Temelinde Analizi”, *Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı*, Sayı: 17, 1-30.
- Yaman, Talât Mümtaz (1940), *Cihannümanın İlâveli Bir Nüshası*, Ankara: Ulusal Matbaa
- Yılmaz, Mehmet Serhat (2016), “Açıksöz Gazetesinde Yazı Yazan Önemli Şahsiyetler”, *Milli Mücadele’nin Anadolu’daki Basın Bayraktarı Hüsnü Açıksöz (1896-1939)*, Editör: A. Cihangir, İstanbul: Basın İlan Kurumu Genel Müdürlüğü Yayınları, 43-64.
- Yund, Kerim (1973), *Seçkin Türk Ormancısı Hüseyin Fehmi İmer Hayatı-Hatıraları (1871-1960)*, İstanbul:Baha Matbaası.
- Zihnioğlu, Levent (2009), “Dede-torun ‘Talat Mümtaz’lardan Sepetçioğlu’na, müzikten Kastamonuspor’a, ticaretten dernekçiliğe”, <https://www.safalan.com/2009/11/03/dede-torun-talat-mumtazlardan-sepetciogluna-muzikten-kastamonuspora-ticaretten-dernekcilige/> (13.01.2022).