

## BARTIN'DA NÜFUS VE EKONOMİK FAALİYETLER

Dr. Mecdi EMİROĞLU

**Giriş** Zonguldak çevresinde kömüre dayanılarak kurulan Endüstri şehirlerinin çevre ile ekonomik bağıntıları yeterli bir gelişme göstermemiştir. Bunda, kara ve deniz ulaşımının gösterdiği zorluklar yanında, kurulan şehirlerin doğal hinterlandın baskısı olmadan, tarımla, ticaretle ilişkili bulunmalarının da etkisi olmuştur.

Yapılmakta olan, Bartın - Safranbolu - Karabük karayolu ile kısmî bir bağıntının kurulması mümkünse de yeterli değildir. Esas gelişim, batı karadeniz limanları ile iyi bir ulaşım sisteminin kurulup hinterlandın kara yoluyla takviyesiyle mümkün olacaktır. Bilhassa Bartın boğazının ulaşımaya yararlı bir liman haline gelişi, kesimde üretim ve tüketim merkezleri arasında doğal bağların kurulmasını çabuklaştıracaktır. Çünkü bölümün iki büyük endüstri şehri (Zonguldak ve Ereğli) yanında, maden kömürü üretilmeye başlanılan Amasra, tüketim ihtiyaçlarının deniz yoluyla muntazam sağlanabileceği modern tesislere sahip bulunmaktadır.

Kıyıda yer alan diğer kasabaların çevre ve ardülke ile bağıntıları yok denilecek kadar az ve ilkindir. Kurucaşile'nin birkaç yıl evvel uzun süre devam eden fırtınaların etkisi ile tüketim maddeleri stokunun tükenmesi karşısında, donanmaya ait uçaklarla havadan takviyesi zorunlu hale gelmişti.

Tesis edilen limanlar sayesinde Bartın, zengin tarımsal ürünlerine yakın ve emin pazarlar kazanacağı gibi, çevre gemiciliğinin, balıkçılığının kalkınmasına önayak olacaktır.

Ereğli'de kurulmasıyla, İstanbul ve çevresine yönelmekte olan nüfusu kısmen de olsa tutacağı düşünülen endüstri tesisleri<sup>1</sup> şimdiden demografik bakımdan doyma noktasına varmıştır denilebilir. Ereğli şehri 1960 sayımında 8812 kişi iken, bu rakam 1965 te 18931 kişiye yükselmiştir. Talf endüstri ve mamülâtlarla bir miktar nüfus yükselmesi mümkünse de, bu rakamın İstanbul'a yönelen nüfusa önemli etkisi olmayacaktır.

Zonguldak dolaylarında nüfus konsantrasyonuna elverişli çekim alanları olarak Filyos çayı ve çevresi ile Bartın ve Irmak dolayları istikbâl vaad

1. Zonguldak Bölgesi ön Plânı. Ankara, 1964

etmektedirler. İleride batı Karadeniz bölümünü tüm olarak kapsıyacağı söylenen Zonguldak Bölgesi ön plânında da<sup>2</sup> tarımla ekonomik kalkınması ön görülen kesimlerin en önemlisini Bartın çayı çevresi teşkil etmektedir.

Bartın'ın tarımsal ve endüstriyel yönlerden kalkınması için deniz ve kara ulaşım imkânlarının, hinterlandının genişletilmesi zarureti vardır. Çevre ile ekonomik ilişkilerin kurulmasında ve artırılmasında Bartın çayına, dolayısıyla limanına önemli bir vazife düşmektedir. Nitekim plânın "özel tavsiyeler" bölümünde<sup>3</sup> Bartın'ın Karabük - Boğaz gelişmesinde bir eksen olarak ele alınması, Karabük'ün denizle bağlantısının kurulması, fakat gelişmesinin sınırlandırılması tavsiye edilmektedir. Buna karşılık Bartın'ın tarımsal ve endüstriyel imkânlarıyla paralel bir gelişme göstereceğinden desteklenilmesi tavsiye edilmekte, endüstriyel tesislerin Bartın - Boğaz arasında yaygınlaşacağı öngörülmektedir.

Eskiden beri ticarî bir merkez durumunda olan Bartın'ın çevre ile ilişkisinin artmasında çeşitli tarımsal ürünlerinin şehirselleşme ihtiyacı ve taleplere göre ayarlanmasının büyük etkileri olacaktır. Yeni endüstri şehirlerinin kurulup gelişmesi Bartın ekonomisini kısa bir süre için sarsmış, geniş bir tarımsal üretim çeşidine ve zengin bir çevreye sahip olan Bartın, bu sarsıntıdan çok çabuk kurtulmuştur. Bartın'da Endüstri tesislerinin artmasıyla şehirselleşme faaliyetlerin, fonksiyonların çoğalacağı ve hinterlandının genişleyeceği söylenilebilir. Özel teşebbüsün faal olması Bartın'ın gücünü arttırmaktadır.

### **Toprakların Bölünüşü:**

Bartın ve çevresi toprakları genellikle ekime elverişli bir karakter taşımaktadır. Bu durum bilhassa Bartın çayının düzlüğe ulaştığı kesimle, denize döküldüğü, şimdi liman tesislerinin kurulduğu boğaz arasındaki düzlükte daha da yüksek orana yükselmektedir.

Zonguldak kömür madenlerinin direk ihtiyacını karşılayabilmek maksadıyla orman yüzölçümü birhayli daralan Bartın'da, tahrip sonucu işe yaramaz toprakların oranı 1 / 5 i biraz aşmış durumdadır. Eğimli alanları kültür arazisi haline getirme imkânlarının azlığı, orman artışı sahalarda erozyon oranının yükselişini etkilemiştir.

On yıl evvelki Bartın tarım toprakları 100 kabul edilecek olursa günümüzde bu miktarın 110 civarına çıktığı görülmektedir. Bartın ve çevresi eski bir yerleşme ve tarım alanıdır. Kırsal nüfusu ve yerleşim merkezleri, tarım topraklarının ekilişi, verimlilik dereceleri ile doğru orantılı olarak yoğunlaşmaktadır.

2. a. g. e. S: 10.

3. a. g. e. S: 161.

Bartın ve çevresinde tarım topraklarının maksimum noktasını aşarak genişlemesi sebebiyle, gelişim alanda olmamakta, tarım topraklarında ekimi yapılan türler değişmektedir. Pazar ve hinterlandın genişlemesi üretimi etkilemiş, taleple orantılı cinslerin ekim ve dikimine önem verilmiştir. Örneğin son on yıl içerisinde sebze ve meyve ekim alanları % 200 genişleme göstermiştir. Tahıl tarımı aynı kalmakta fakat bahçecilik ve sebzeçilik için müsait bulunan kesimler bu tip tarım faaliyetine ilâve olunmaktadır.

Tahıl tarımı yapılan toprakların- yeni açmalar veya çayır -mer'a olarak kullanılan alanların ekime ilavesiyle - yüzölçümleri değişim göstermemektedir. Yakın yıllarda mısır ekiminin azalması ve beslenmedeki önemli yerini tedricen buğdaya bırakması, mahalli ihtiyaçların karşılanmasını öngören tarımın piyasa ve pazar ihtiyaçlarına cevap verecek şekilde evrimini çabuklaştırmıştır.

Bartın çevresinde gelişen endüstri şehirlerinin, yoğunlaşan şehirli nüfusunun tarımsal ürünlere olan ihtiyaçları eskiye nisbetle çoğalmıştır. Ereğli'nin bilhassa sebze ve meyve gibi türlerdeki desteği kalkmış, artan şehirli nüfusu karşısında üretimi kendine yetişemeyen tipik endüstri şehirleri arasına katılmıştır.

Tarımsal imkânları ve durumundaki özellikleri sebebiyle Bartın, şehir olarak eski bir maziye sahip bulunmakta ve değişimlere kolay intibak edebilmektedir.

Bartın çayı çevresinde toplanan, oldukça zengin tarımsal toprak ve imkânlarla sahip köylerin çevre ile temasları ancak Bartın sayesinde mümkün olabilmekte ve bu durum Bartın'ın şehirselleşme faaliyetlerine güç kazandırmaktadır.

Zonguldak ve çevresinde kömürün meydana getirdiği gelişmeler, ulaşım sisteminin ağırlık merkezindeki değişimler önceleri Bartın'ı etkilemiş olmakla beraber, yeni şehirlerin çevresinin tarımsal, ekonomik yetersizliklerine karşılık Bartın'ın bu alandaki mevcut imkânlarının fazlalığı çabuk intibakını sağlamıştır. Bartın ilçesi içerisine güney ve güneydoğudan arızalı arazi girmektedir. Bu yönlere gidildikçe ekim alan azalmakta, orman, çayır - mera ve işe yaramaz toprakların genellik kazandıkları görülmektedir.

1226 Km<sup>2</sup>, olan ilçe topraklarının % 35,1 ini ormanlar (430.6 Km<sup>2</sup>), % 13 ünü çayır ve mer'alar (159 km<sup>2</sup>), % 16,1 ini de (197 km<sup>2</sup>) işe yaramayan topraklar teşkil etmektedir. İlçe'nin % 35, 8 ini ise (439 Km<sup>2</sup>) ekili ve dikili alanlar teşkil etmektedir<sup>4</sup>.

Bartın ilçesinde iklim şartlarının gerektirmemesi sebebiyle nadas yapılmamaktadır. Zonguldak İli topraklarının sadece (141 Km<sup>2</sup> sinde) %016.3 ünde nadas yapılmaktadır. Bunun yarısını Safranbolu (75 Km<sup>2</sup>), 1/4 ünü Karabük; 1 /4 ünü ise Devrek teşkil etmektedir. Diğer bir özellikte Bartın'da

4. Rakamlar 1964 yılına ait olup Zonguldak Tek. Ziraat Md. den alınmıştır.

bağların yer almamasıdır. Aynı oranlar Bartın'ın bağlı bulunduğu Zonguldak'ta farklılık göstermektedir. 8627 Km<sup>2</sup>, yüzölçümdeki ilin, 141 Km<sup>2</sup>, nadas (% 016.3); bağ , bahçe ve sebzelikleri ise 171 Km<sup>2</sup> ile, il topraklarının ancak % 01021 ini teşkil etmektedir. Görüldüğü gibi il topraklarının % 23.8 inde tarım yapılabildiği ve bu oranda maksimum aşıldığı halde, Bartın topraklarının % 35'8 i ekili ve dikili bulunmaktadır. İşe yarayan toprakların oranları hemen hemen eşit durumdadır (Zonguldak % 15,4 Bartın % 16,1).

### Toprakların Bölünüşü ve Oranları

	Ekili ve dikili alanlar	Nadas	Orman	Çayır ve meralar	Ürün vermeyen
Türkiye ortalaması (5)	22	II	13	36	18
Bölge ortalaması (8)	16.6	4.8	17.2	39.3	22.1
Bölüm ortalaması (6)	17.5	3	32.4	20	27.1
İl ortalaması (7)	23.8	16.3	46.1	14.8	15.4
Bartın ortalaması (9)	35.8	—	35.1	13	16.1

Görüldüğü gibi Bartın topraklarının genel bölünüşünün karşılaştırılması özellikler ortaya koymaktadır. Buna sebebiyet veren faktörlerin başında ilçe sınırlarının yer aldığı toprak parçasının yeri, yükseltisi, morfolojik ve jeolojik yapısı, iklim faktörlerinin yayılış özellikleri, ulaşım, hinterlandla ilgi, sosyal ve ekonomik etkiler yer almaktadır. Fakat Bartın topraklarının bölünüşünde, bilhassa tarımsal toprakların ekim cinslerine ayrılmasında Bartın çayırının ayrı bir önemi ve özelliği vardır. Bu önemin artması çevrede ekonomik sorunların azalmasına yol açacaktır.

### Tarım Topraklarının Oranı ve Dağılışı:

Bartın ve çevresi, kalabalık bir tarımsal nüfusun tarihi çağlardan beri ekonomik faaliyet alanı olmuştur. Bu durumunun devamında tarıma elverişli toprakların büyük rolü olmuştur.

5. Zirai Bünye ve İstihşâl. 1961 - 1963, ile İstatistik Yıllıklarından hesaplanmıştır.

6. a. g. e.

7. a. g. e.

8. Tuncel (M)- Türkiye Coğrafi Bölgelerinin Ziraî Karakterleri. İst. Üniv. Coğ. Enst. Dergisi, Cilt: VI. Sayı: 11. S. 76 - 102. İstanbul, 1960.

9. Bartın Ziraat Memurluğundan.

Bartın'ın tarımsal değeri, üretime elverişli topraklarının yüksek oranından ziyade, ürünlerinin cinslerine, randımanına dayanmaktadır. Üretim cins ve miktarına geçmeden buna imkân veren topraklar üzerinde durmakta fayda vardır.

Bugün nüfusu 14,304 kişiye varmış olan Bartın'da<sup>10</sup> bahçecilik, meyve ve sebzeçilik şehirli nüfusun ilgilendiği bir ekonomik faaliyet olarak devam etmektedir. Zonguldak kır nüfusunun tarım toprakları üzerindeki yoğunluğu fazla bulunan ilçelerinden biri Bartın'dır. Yoğun kır nüfusunun toplanmasına, geniş alana ihtiyaç gösteren tarım çeşidinin (tahıl) Bartın'da pek yapılmaması, buna karşılık bahçe, meyve ve sebze gibi dar alanda yapılabilen ve ekonomik değeri yüksek olan türlerin çevreye oranla fazla yer kaplamaları sebep olmuştur.

Tarım topraklarının oranını ve dağılışını yakın ve uzak çevresi ile karşılaştırmak suretiyle Bartın'ın tarımsal değerini daha iyi anlamak mümkündür.

54436 Km<sup>2</sup>, ile Türkiye'nin % 7 si kadar yüzölçümü kaplıyan Batı Karadeniz bölümünün 10. 776 Km<sup>2</sup>, sinde ekim yapılmaktadır (Meyvelikler hariç).<sup>11</sup> Bölümün % o 197 si kadar yer tutan tarla tarımının hemen tamamı (% 92.5) tahıl tarımına tahsis edilmiş bulunmaktadır. Tahıl tarımına ayrılan sahanın yarıya yakın (% 43) kısmında buğday üretimi yapılmaktadır. Batı Karadeniz bölümünde tarıma ayrılan meyveliklerin toplama katılması orana etki yapmamaktadır. Çünkü meyve alanları Bölüm topraklarının<sup>12</sup> ancak % 07 si kadar küçük bir orana sahiptir. Ekili ve dikili alanların oram 1 /5 i pek az geçmektedir. (% o 204)

Bölümde tarım toprakları oranı düşüktür. Tarımsal toprakların az yer tutmuş olması ekime elverişli alanların hepsinde tarım yapılmadığı anlamına alınmamalıdır. Bilâkis, bölümün tarım toprakları maksimum değerlerin bir hayli dışına çıkacak şekilde fazlalaşmıştır. Bunun başlıca sebebini morfolojik yapıda aramak gerekmektedir. Çünkü bölümün iklimatik faktörleri tarımsal faaliyetin her çeşidi için olumlu bulunmaktadır. Buna karşılık nadasın mevcudiyeti tarıma elverişsiz topraklardan da istifade gayesi güdüldüğünü göstermektedir.

Batı Karadeniz bölümündeki tarım toprakları Türkiye oranına kıyasla küçüktür. Çünkü genel ortalama olarak Türkiye'nin 1/3 ünde (% 33) tarım yapılmaktadır (% 23.8 ekilen arazi, % 16.3 nadas, % 2 bağ, bahçe

10. 1965 Genel Nüfus Sayımı, telgrafla alınan geçici neticeler. Başbakanlık Devlet İstatistik Enst. Yayın No: 484, Sayfa. 19. Ankara 1965.

11. Bölüm sınırına yaklaşık bir durum gösteren dört ilin (Zonguldak, Bolu, Sinop, Kastamonu) tarımsal durumu bölüm kabul edilmiştir.

12. İllerin tarımla ilgili değerleri Ziraat bünye ve istihsal 1964 den hesaplanarak elde edilmiştir.

ve sebzelik).<sup>13</sup> Zonguldak ilinde ekilen arazi % 17, nadas % 6, meyvelik % 07, bağ, % 08, çayır ve meralar % 14, ormanlar % 46,1 işe yarayan arazi % 15.5 ü bulmaktadır. Görüldüğü gibi Zonguldak ili toprakları Bölümden biraz farkla 1/4 ü tarım altındadır. Bu oranın Bölümden farklı bulunuşuna Filyos ve Bartın çayı çevresindeki tarımsal imkânların yüksek olması sebeptir. Çünkü Bartın ilçesinde toprakların yarıdan fazlası tarım altında bulunmaktadır.

Batı Karadeniz bölümünde tarım topraklarının dağılımı orografik özelliklerle doğru oranlı bir yayılış göstermektedir.

Batı Karadeniz bölümü tarım toprakları deprezyonlar boyunda yoğunlaşmaktadır. Küre, İlgaz ve Köroğlu sıradağları şeklinde bölümü Doğu-Batı yönünde kat eden yükseltelerin aralarında aynı yönlü olmak üzere düz alanlar yer almaktadır.

Bölümde deniz kenarında akarsuların meydana getirdiği kıyı ovası yoktur. Birinci sırayı teşkil eden Küre dağları yükseklikleri az olmakla beraber hemen deniz kenarında yer, almaktadır.

Zonguldak İli'nin tarım alanları da genellikle akarsular çevresinde yer almışlardır. Filyos çayının kıyıda içerideki kısmı bilhassa Filyos, Saltuk ova, Çaycuma dolayları, Zonguldak şehrine yakınlıkları sebebiyle tarımsal bir gelişim göstermiştir. Pazarın devamlı talebi, tarımın çeşitlenmesine olumlu etki yapmıştır. Ereğli yakınındaki Gülüş çayı çevresi de aynı gelişimi göstermiştir.

Bartın çayının nisbeten uzun ve düz bir çevre içerisinde akması, ayrıca belirli bir yatak takip etmesi çevresinde eskiden beri yoğun kır nüfusunun toplanmasına sebep olmuştur. Bartın çayı nisbeten düzenli akışıyla çevre tarımı için bir tehlike teşkil etmemekte, aksine sulama ve ulaşım imkânlarıyla tarımın tamamlayıcısı durumunda bulunmaktadır. Harita: 4

Tarım topraklarının olumluluğu kır nüfusunun yoğunlaşmasına sebep olmuştur. Bartın çayı çevresinde köyler sıklaşmakta ve bu durum üç vadi boyunca devam etmektedir. Bunlar: 1- Kozcağız 2- Ulus çayı 3- Arıt çayı vadileridir. Buraların tarımsal imkânları eğimin (% 10 un altında) azalmasıyla artmıştır.

Bartın toprakları içerisinde tarım yapılan alanın yarının üstünde bulunması Bartın çayının sağladığı doğal durum sonucunda meydana gelmiştir.

Bartın ilçesinin % 51.5'i ekilmektedir. Tarla tarımı içerisinde nadas mevcut değildir. Ekilen kısmın % 05 inde sebze tarımı yer almakta, bunu

13. Tarım istatistikleri özeti: 1963- 1964. sayfa: 3. Devlet İstatistik Enstitüsü Ankara 1965.

% 04 le meyvelikler takıp etmektedir. Çayır ve otlakların kapladıkları alan % 041 (% 4.1), ormanlık alan ise % 44.4 gibi büyük bir yüzdeye sahip bulunmaktadır<sup>14</sup>.

Bartın ilçesi için genel mahiyet taşıyan bu ortalama rakamlar bucaklara göre değişik özellikler ve oranlar taşımaktadır. İlçenin % 51.1 olan tarım toprakları ortalaması Arıt 'ta % 43.7, Kozcağz'da % 46.5, Amasra da % 51.3, Bartın merkez bucağında da % 55.2 oranına yükselmektedir.

Ekilen toprakların alan olarak genişlik göstermeleri veya büyük oran kaplamış bulunmaları genellikle ekonomik bir üstünlük alâmeti olarak kabul edilmemelidir. Üretimin cinsi, randımanı, ticarî değeri, türünün fazlalığı ve kıymeti yoğun bir nüfusun geçimini sağlama bakımından önemli bulunmakta, tarımsal alanın merkezini teşkil eden yerleşim merkezinin gelişmesine, şehirselleşmelerinin artmasına sebep olmaktadır.

Bartın topraklarının büyük bir kısmı % 32,4 (39692 hektar), tahıl tarımına ayrılmış bulunmakla beraber buğday üretimi, tüketimi karşılamamakta ve yılda üretilene (10.000 tona) yakın buğday ilavesi gerekmektedir. Tahıl tarımı yapılan alanın % 56 sı (22. 050 hektarı) mısır'a ayrılmıştır ve tahıl üretiminin % 67 den fazlasını (28665 ton) mısır teşkil etmektedir. Mısırın fazla üretilmesi bahar ve kısmen yaz yağışlarına bağlıdır. Bartın'ın ekonomisinde tarımsal ürünlerin önem kazanmasına genel yüzölçümün % 3.4 kadar alan kaplıyan baklagil, endüstri bitkileri, sebze ve meyve alanları sebep olmaktadır (ormancılık ve hayvancılık dahil). Çünkü tahıl yerel ihtiyaçları karşılıyor. Yeni yapılan limanın ve Safranbolu- Karabük yolunun ulaşımına sağlayacağı kolaylıklar sayesinde yerel ihtiyaçların karşılanmasında kullanılan topraklar oranında büyük değişmelerin meydana gelmesi ve şehirlerin taleplerine paralel üretim cinslerinin artması beklenilmektedir.

### **Yetiştirilen Ürünler:**

Bartın'la, çevredeki kıyı şehirlerinin ve kasabalarının eskiden beri ticarî ilişkileri mevcuttur. Bunun en önemli sebebi tahıl dışında çeşitli ve fazla üretimin Bartın'da yapılması ve çevrenin üretim fazlasının kolaylıkla Bartın'da toplanmasıdır. Bartın'ın nisbeten geniş ve çeşitli üretime sahip hinterlandının muntazam bir rejime sahip ırmakla Karadeniz'e bağlı bulunması ayrı bir avantaj sayılabilir. Özel deniz ulaşımında kullanılan ahşap küçük tekneler-çevre iskeleler arasında kıyı yolunun henüz yapılmaması sebebiyle - önemli araç durumunu muhafaza etmektedir. Ahşap teknelerin emin seferler yaptıkları (sığındıkları) iskelelerin başında Bartın gelmektedir.

Civarda Karabük, Zonguldak ve Ereğli gibi, tarımsal çevreye dayanmadan kurulan endüstri şehirlerinin gelişmesi Bartın'ın tarımsal ürünleri için devamlı ve iyi bir pazar meydana getirmiştir. Bartın Zonguldağa 24 mildir.

14. Rakamlar Bartın Ziraat memurluğundan alınmıştır. 1965.

Endüstri tesislerinin meydana getirdiği nüfus yoğunluğu ilk zamanlar Bartın'ın gelişmesine mani olmuş, şehrin nüfusu uzun yıllar. 8-9 bin kişi civarında durmuştur. Tarımsal ürünlere talebin artması Bartın da yetiştirilen ürünlerin cins ve ekim alanlarını etkilemiştir. Bartın limanının tamamlanmasıyla şehrin ayrı bir gelişim göstermesi ve çevrenin çeşitli üretimi ile ilgili endüstri tesisleri kazanması mümkün olacaktır.

Bartın tarım topraklarının ekilebilenler dışına çıktığı bir realitedir. Dağlık kesimler yanında kalker ana kayanın yüzde veya yüze çok yakın bulunduğu kıyıda, Amasra çevresinde durum böyledir. Randıman düşük, tarım cinsi tahıldır. Fakat Bartın çayı çevresindeki düzlük sahalar derin ve alüvyal topraklara sahip bulunmaktadır. Tarım topraklarında son yıllar içinde artış izlenilmemekle beraber tarım cinslerinde çeşitlenmeye doğru oldukça süratli bir gidiş mevcuttur. Çok eski tarihlerden beri tarım nüfusunun üretimde bulunduğu bu topraklarda, alan maksimumu çoktan aşmış, fakat şehirlerle ticarî ilişkilerin artması türlerde değişikliği gerektirmiştir. Bilhassa (çiçekçilik) meyvecilik, bahçecilik, kavakçılık, ay çiçeği ve pirinççilik ve fındık yetiştirme alanlarında önemli artışlar görülmüştür. Türlerdeki bu değişiklikler Bartın çayı çevresinde kolaylıkla izlenilmekte ve dar bir alanda sebzeçilik, bahçecilik yapılmasıyla sık bir tarımsal nüfusun müreffeh yaşayabileceğine misal teşkil etmektedir. Çevrede çapa bitkilerine ve münavebeli tarıma doğru yavaşta olsa bir yöneliş izlenilmektedir.

Bir fikir edinebilmek maksadiyle Bartın ilçesinde 1951 - 1960 - 1964. yılları arasında bazı önemli ürünlere ayrılan toprakları gözden geçirelim:

Ekilen ürün	1951 <sup>15</sup> Hektar	1960 <sup>16</sup> Hektar	1964 <sup>17</sup> hektar
Ayçiçeği	20	300	790
Bezelye		5	122
Bostan	75	150	150
Buğday		14.500	14.000
Fasulye	400	407	400
Keten	20	35	165
Kenevir			35
Mercimek		15	35
Patates	150	250	250
Sarmısak	218	15	
Soğan	150	165	75

15. Zonguldak Tarım Müdürlüğü'nün 1952 yılı ilk bahar ve yaz ekiliş karnesi. (20/VI/1952 tarihinde İstatistik Genel Müdürlüğüne yolladığı karnenin ikinci nüshasından).

16. Zonguldak Tarım Müdürlüğü'nün 1961 - 1962 tarımyılı sonbahar ve kış ekiliş karnesinin 28/11/1962 İstatistik Genel Müdürlüğüne yolladığı ikinci nüshasından.

17. Zonguldak Tarım Müdürlüğü'nden alınmıştır.



Aynı yıllar içerisinde mısır tarımına ayrılan alan 20.000 hektardan 22.050 hektara yükselmiştir. artış oranı % 10'dur. Buna karşılık 1960 yılında 14500 hektara buğday ekimi yapılmaktayken bu miktar 1965 yılında % 5 azalarak 13850 hektarlık yüzölçümüne inhisar etmiştir<sup>18</sup>.

Bartın ilçesinin bağlı bulunduğu Zonguldak İlinin tüm üretim değeri ile karşılaştırsak önemini daha açık belirtmek mümkün olacaktır.

8627 Km<sup>2</sup>, yüzölçümündeki Zonguldak İli'nin % 14.7'sini (1266 Km<sup>2</sup>) Bartın ilçesi teşkil etmektedir. İl içerisinde kapladığı küçük alana karşılık üretim bakımından değeri bir hayli yüksek bulunmaktadır.

Cinsi <sup>19</sup>	Bartın'ın üretim miktarı (ton) 1964	İlin üretimi (ton) 1964	Bartın'ın il içindeki üretim payı % 1964
Arpa	3025	29100	% 10
Ayçiçeği	300	1413	% 21
Bakla	125	470	% 27
Bezelye	122	242	% 50
Buğday	10038	71518	% 14
Çavdar	150	4500	% 03
Darı	167	3576	% 05
Fasulye	400	2175	% 18
Fiğ	31	386	% 08
Kendir-Kenevir	35 (lif)	79	% 44
	20 (tohum)	37	% 54
Keten	165(lif)	45 <sup>6</sup>	% 36
	115 (tohum)	540	% 21
Kaplıca ve mahlut	Bartında yok		
Mercimek	30	677	% 044
Mısır	29660	81004	% 36
Patates	600	10890	% 5
Soğan	300	14700	% 2
Yulaf	75 <sup>o</sup>	7559	% 10

Yukardaki çeşitli ürünlerin üretim bakımından Bartın'ın yüzölçümünden büyük oranlar taşıyanlarının başında Kendir, Kenevir, Bezelye, Keten, Mısır, Bakla, Ayçiçeği, Fasulye gibi endüstri bitkilerinin ve baklagillerin, tahıllar içinde de Mısırın % 36 gibi yüksek değer taşıdığı görülür.

Son yılların gelişimi pazarların etkisi altında meyve ve sebze bahçelerinde izlenilmektedir. Ancak, meyveliklerin yeni kurulmuş bulunmaları, ağaç sayı-

18. Zonguldak Tarım Müdürlüğünden alınmıştır.

19. Zonguldak Teknik Ziraat Müdürlüğünün Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsüne 1/X/1964 tarihinde yolladığı 1964 "Kesin ürün karnesi"nin ilde kalan suretinden.

larının yüksek oran taşımalarına karşılık aynı oranın üretimde yer almasına engel olmaktadır. Bunu Bartın'ın meyve ağaçları sayısı bakımından il ortalamasındaki durumu daha açık göstermektedir.

Cinsi	Bartın'da üretilen miktar (Ton) <sup>20</sup>	Bartın'daki ağaç sayısı	İlin üretimi (Ton) <sup>21</sup>	İldeki ağaç sayısı	Bartın'ın İl içindeki içinde-mi (% olarak)
Armut	130	20 .000	2569	205950	% 5
Ayva	35	7 .000	222	57200	% 15
Ceviz	105	10 .500	105	155500	% 3
Dut	25	4 .500	4740	170 .050	% 05
Elma	196	28 .000	4535	381100	% 4.3
Erik	230	20 .500	3193	323800	% 7
Fındık	35	250 .000	1762	243800	% 2
Kestane	180	50 .000	1756	138100	% 10
Kiraz	45	5 .000	1816	14340	% 2 .5
Kızılcık	20	6 .000	1967	307500	% 1
Şeftali	80	13.500	987	68900	% 8
Vişne	27	5 .000	249	40500	% 11
İncir	120	9.500	635	56200	% 20
Üzüm			3141		

Armut, ceviz, dut, elma, kiraz, kızılcık arasındaki fark bir misli, şeftalide 3 misli, fındıkta ise 5 mislidir.

Bartın ve dolaylarının bahçecilik bakımından müsait bir durumda bulunması ve halkın meyveciliğe önem vermesi burada bir fidanlık kurulmasına yol açmıştır.

Meyveciliği geliştirmek, cinslerini islah etmek maksadiyle Tarım Bakanlığı tarafından Gölbucağı mahallesi içinde 164 dekarlık bir fidanlık kurulmuştur. Bu fidanlıkta yılda 45. 000 meyve fidanı üretilerek tevzi edilmektedir.<sup>22</sup>

### Hayvancılık:

Bartın hayvancılık bakımından özel bir durum arz etmektedir. Büyükbaş hayvanların genel toplam içindeki payı % 0 749 ile il toplamından farklı bir orana sahiptir. Zonguldak ilinde büyük baş hayvanlar % 0526 ile yandan biraz fazla iken, Bartın'da 19840 küçükbaş hayvana mukabil 59, 156 büyükbaş hayvan mevcuttur.

20. a. g. karneler.

21. a. g. karneler

22 Cansever (N)- Bütün Yönleriyle Bartın. Sayfa: 52 - 53. İstanbul. 1965.

Bartın'da morfolojik yapının Zonguldak'a nisbetle daha düz oluşu, yağış fazlalığı sonucunda ot ve beslenme imkânlarının büyükbaş hayvancılık için daha müsait ortam sağladığı görülmektedir. Bilhassa ırmak boyu, mandanın fazla beslenmesine elverişli bulunmaktadır. Bartın'da 9250 manda, 47454 sığır, 15160 koyun, 4679 kılkeçi mevcuttur. Çevrenin doğal ticaret merkezi ve iskelesi durumunda olan Bartın'a dağlık çevreden, ormanlardan, bıçkışhanelerden gelen tomruk ve keresteler genellikle manda koşulu arabalarla indirilmektedir.

Bartın'dan yılda 4000 koyun, 200 sığır çevre pazarlarına canlı olarak sevkedilmektedir. Arazi durumu büyükbaş hayvanların tarla sürümünde kullanılabilmesine elverişlidir.

Bartın'da kurulan pazarlarda hayvan satışı önemli bir yer tutmaktadır.

Bartın'ın güney ve doğu kesimlerindeki kır yerleşme merkezlerinde tarım alanlarının darlığı hayvancılığa fazla yer verilmesine sebep olmuştur. Buralarda hayvancılık daha çok ekonomik zorunluklar sebebiyle birinci plana geçmiştir. Dağ köylerinde üretilen çeşitli hayvansal ürünler haftalık Bartın pazarında toptancılar tarafından alınmakta ve çevrenin endüstri şehirlerine ulaştırılmaktadır.

Bartın eskidenberi İstanbul'a, hattâ dış ülkelere yumurta ihraç eden önemli bir merkezdir. Kümes hayvanlarının üretilmesi için doğal imkânlara sahip olan Bartın'da bu ticaret bir zamanlar düşme göstermiş fakat ekonomik zorunlukların çabuk düzelmesi sonucunda eski seviyesine yükselmiştir.

Yüzölçümüne kıyasla kümes hayvanları sayıları ve yumurta üretimi itibariyle Bartın, Türkiye ve Zonguldak ili ortalamalarının üzerinde bir değer taşımaktadır.

Türkiyenin genel tavuk ve horoz sayısının % 0 34'ü; yumurta üretiminin ise % 023'ü Zonguldak ilinin (Türkiye yüzölçümünün % 011'i kadar) sınırları içinde elde edilmektedir<sup>23</sup>.

Zonguldak'ta mevcut (917.000) tavuk ve horozun 1/10'u (90'000) Bartın'da bulunmaktadır<sup>24</sup>. Bartın'da yıllık yumurta üretimi ortalama olarak on milyon civarındadır<sup>25</sup>. Bu miktar Zonguldak üretiminin % 31'ine, yâni 1/3 üne pek yakındır<sup>26</sup>. Bilindiği gibi Bartın, Zonguldak ilinin % 14.2 'i kadar alan kaplamaktadır. Üretim oranı alanın iki katından fazladır.

Bartın'da ticarî yumurtacılığın tarihi bir hayli eskidir. 1880 yılında Musul isimli vapurun Bartın ırmağı içine yumurta ticareti maksadiyle girdiği ve Gürgenpınarı mevkiine yanaştığı bilinmektedir. Ancak 1879 yılında

23. Zirai Bünye ve İstihşâl, 1961 - 1963. Sayfa: 142.

24. Bartın Ziraat Memurluğundan.

25. Zirai Bünye ve İstihşâl, 1961 - 1963. Sayfa. 92.

26. a. g. e. S. 142.

boğazın kumla dolması, vapurların ırmak içine girmelerine manî teşkil etmiştir<sup>27</sup>. Irmağın suyunda allüvyon miktarının artmasında ticaret maksadiyle aşırı kesim ve kömür madenine direk temini için Bartın çevresi ormanlarının tahribinin önemli payı olduğu tahmin edilebilir.

1904 yılında Bartın'dan doğrudan doğruya Avrupa'ya ihracat yapıldığı, yumurtanın bollaşmasıyla Amasra limanından Almanya'ya yumurta-sevkedildiği malumdur<sup>28</sup>.

Zonguldak limanına gelen vapurlara, Bartın yumurtasının motörlerle sevki Zonguldağın kuruluşu kadar eskidir.

1317 (H.) tarihli Kastamonu salnamesi o zamanki ihracattan "senevi 7.982. 529 adet raddesinde Bartın iskelesinden imar olunan yumurta,, diye bahsetmektedir<sup>29</sup>.

1927 - 1940 yılları arasında Bartın'dan 9100 sandık yumurta ihraç edilmiştir. 1927 yılından 1923 yılına kadar bu miktar 12815 lik ortalama göstermesine mukabil, 1933 -1940 ta bu miktarın 6412 lik ortalamaya indiğini görmekteyiz<sup>30</sup>. Beher sandığın 1440 yumurta ihtiva ettiği düşünülürse ortalamların 18.5 milyonla, 9.2 milyon arasında değiştiği görülecektir.

Ankara - Filyos demiryolunun 1935 te, Ankara - Filyos - Zonguldak kısmının da 1937 de işletilmeye açılması, Karabük'ün kurulup gelişmesi ve Bartın hinterlandının daralmasının ihracatla sıkı bir ilişkisi olduğunu ortaya koymaktadır.

Bartın limanının normal işletmeye açılması ile Bartın'ın gerek yumurta gerekse canlı hayvan ve tavuk sevkiyatı bakımından eski önemini kazanacağı beklenilir.

Bartın'da arıcılık gelişim halindedir. Meyve bahçelerindeki zararlılarla mücadele maksadiyle kullanılan ilâçlar arıya zarar verdiği için, meyveci köylerde arıcılık yapılmamaktadır. Hava akımlarına maruz bulunmayan ve anî değişimlere nisbeten kapalı bulunan küçük yerleşim merkezlerinde arıcılık yapılmaktadır. Bartın'da 2100'ü eski, 255'i yeni olmak üzere 2355 adet kovan mevcuttur<sup>31</sup>. Bu sayı gün geçtikçe artmakta ve fennî kovan sayısı yük-

27. Samancıoğlu (K.)- İktisat ve Ticaret Bakımından Bartın. Sayfa: 56; Ankara. 1941. "Telâtümü derya, nehrin mansabı olan boğaz nam mahalle kum imlâ etmekle ve esasen dahi nehri mezkûr muhtacı tathir ve tamik olmağla merakibi cesime bahriyenin seyrü hareketine manî olan avarızın ref i için bâ iradei seniye irsal buyurulan bir tarak dubası ifai amelîyat etmekte olduğu" 1317 tarihli Kastamonu salnamesinde yazılı olup bu kayıttan o vakit boğazın kapandığı ve taramıya teşebbüs edildiğini anlıyoruz.

28. a. g. e. S: 57.

29. a. g. e. S: 59.

30. a. g. e. S: 60.

31. Bartın Ziraat memurluğundan

selmektedir. Yılda 10 tona yakın (1964 te 9380 Kg.) bal üretilmektedir. Aynı yılın balmumu üretimi 1000 Kg.dır. Bartın'ın kovan sayısı, bal, balmumu üretimlerini Zonguldak'la karşılaştıracak olursak Bartın'ın yüzölçümüne oranla - azda olsa - üretim fazlalığı sağladığı görülmektedir.

Zonguldak ilinde mevcut 14535 kovanın % 16'sı Bartındadır.

Zonguldak ilinde üretilen 61 ton balın % 15'i Bartında üretilmektedir.

Zonguldak ilinde üretilen 9 ton balmumunun % 11 'i Bartında üretilmektedir<sup>32</sup>.

Bartın'da arıcılığın yapıldığı köyler: Kızılelma, Durnuk, Derbent, Celibey, Uluköy, Sütlüce, Feslit ve Lâzköy (Kozcağız) dür.

### **Orman ve Tahribi:**

Batı Karadeniz bölümü toprakların bölünüşü ile ormanların tahribi arsında sıkı bir ilişki mevcuttur. Zonguldak ve çevresinde maden kömürünün bulunarak işletilmesi ve direk ihtiyacının fazlalaşması sebebiyle orman tahribinde önemli bir artma olmuştur. İklim şartlarının doğal olarak gür bitki örtüsü yetişmesine elverişli oluşu, çevrenin tamamen ağaçsız kalmasını önlemiştir.

"Sinop ve Ayancık kıyılarının ormanlarının eski çağlarda bile şöhretleri vardır. Amasya'lı Strabo (Milâd asrında) dünya coğrafyasında "Sinop bölgesinden de bütün bu tarif edilen kıyıların üstündeki dağlık araziden iyi ve kolayca aşağı indirilebilen gemi kerestesi çıkar" diyor.

Strabo'nun "kolayca aşağı indirilebilen" sözünden anlaşıldığı gibi, eskiden denize kadar yaklaşan fakat asırlarca süren kat'iyat, yangınlar, yayma, yangınlar ve açma yüzünden sahiliden uzaklaşan, daha yükseklerle çekilen dağ ormanlarının yerlerini müdahale olmayan yerlerde bugün bodur orman almıştır"<sup>33</sup>.

Eski asırlarda Bartın ve civarının, sahillere kadar orman mıntıklarına dahil bulunduğu anlaşılmaktadır. Uzun yıllardan beri devam eden orman kesimi, sahil ormanlarını ve Bartın kasabasından Safranbolu hudutlarına doğru uzanan orman sahalarını tarla veya çalılık haline getirmiş ve bu yüzden Bartın, orman mıntıklarından uzakta kalmıştır. Fakat memleketin tabii ve coğrafi mevkiinin ehemmiyeti ve kasabanın nakliyata müsait bulunan bir ırmaqla Karadeniz'e bağlı bulunması Bartın iskelesinin ormanlarla alâkasını muhafaza etmiştir. Bugün, zengin kereste ormanlarının çoğu Safranbolu

32. Ziraî Bünye ve İstihsal. Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü 1961 - 1963. Yayın No: 469, Sayfa: 143. Ankara, 1965.

33. Birand (H.): Batı Karadeniz Kıyılarında Bir Botanik Gezisi. Türk Coğrafya Dergisi. Yıl: III. Sayı: VII - VIII. Sayfa: 143. Ankara, 1945.

hududu içerisinde olduğu halde, orman mahsullerinin alım ve satımı, ve ihracaatı bakımından, keresteciliğin ticaret merkezini Bartın teşkil etmektedir<sup>34</sup>.

Bartın Osmanlılar çağında orman bakımından çok zengindi. Civar eyâletlerden pekçok kimse Bartın'a kereste almaya gelirdi. Hattâ Bartın kerestesi İskenderiye'den gelen gemilerle Mısır'a ihraç olunurdu. Bunu Evliya Çelebi seyahatnamesinden kesin olarak anlıyoruz. Mısır'a gönderilen "meşe yollaması" Süveyş kanalının etrafını tahkim etmek için kullanılırdı.<sup>35</sup>

Evliya Çelebi'nin (1050 H.) Karadeniz gezisiyle ilgili hatıratından Bartın'ın önemli bir ticaret şehri olduğu anlaşılmaktadır. (Bartın nehri azîm bir nehirdir. Mısır gemileri yüklenip giderler) denmektedir.<sup>36</sup>

Mısır'la olan ilişkiyi İbrahim Hamdi (1150 H.) yazdığı kitabında doğrulamakta ve ticaretin keresteye dayandığını açıklamaktadır. Bartın pazarından bahsederken<sup>37</sup> (.....Kazalarından vafir pazarcılar gelüp çimşir ve çira . . . .ve kereste getirüp alış veriş ederler) diyor. Notlarının Ulus'a ait kısmında da (Bu kazada panbuk bilmezler, keteni gendüler gars ve terbiye idüp keten bezi iderler ve ipliğin bezirgan varüp cumada cem idüp İstanbul'a ve Mısır'a götürürler) demektedir.

1317 (H.) senesine mahsus Kastamonu salnamesi (Bartın'ın (Filyos) Kızılkum, Mukada, Boğaz, Tarlaağzı, Amasra, Çakraz, Deliklişile, Gökçün, Çambu, Tekkeönü, Kurucaşile, Kapusuyu iskelelerinden Dersaadet ve mahali saireye kereste ve hatab) nakil ve ihraç olduğundan bahsediyor. Adı geçen bu iskelelerden ancak birkaçı civarında ormanın kalışı, Bartın ormanlarının son asırda büyük tahribe uğradığını göstermektedir.<sup>38</sup>

Aşırı orman tahribine (kereste temini, tarla açması ve maden direği) rağmen Zonguldak ilinin halen 1 /3 ünü (320000 Hek.) orman teşkil etmekte ve bu oran Türkiye ölçüsünde zenginlik ifade etmektedir.

Kömür madenlerinin işletilmeye başlanması ile civar ormanlardan direk temini cihetine gidilmiş ve il sınırı içinde en az 100.000 hektar orman tahrip edilmiştir.

Maden kömürünün işletilmesi ile Zonguldak çevresinde şehir ve kır yerleşmeleri tarla açmaları, yakacak temini, hayvan beslenilmesi artmış havzanın direk ihtiyacının çevre ormanlarından temini cihetine gidilmiştir. Madenlerin İmparatorluk sonu ve Cumhuriyetin ilk yıllarında yerli ve yabancı şirketler tarafından işletilmesi civar ormanların alabildiğine istismar edilmelerine yol açmıştır.

34. Samancoğlu (K.) İktisat ve Ticaret Bakımından Bartın. Sayfa: 16. Ankara, 1941.

35. Cansever (N.)- Bütün Yönleri ile Bartın. Sayfa: 58. İstanbul, 1965.

36. Samancoğlu (K.) - İktisat ve Ticaret Bakımından Bartın, Sayfa: 19. Ankara, 1941.

37. a. g. e. S.: 19.

38. a. g. e. S.: 19.

İkinci dünya savaşında deniz ulaşımının aksayıp, tehlikeli hâl alması direk temini maksadıyla Zonguldak çevresi ormanlarının zorlanmalarına sebep olmuştur. Bunun sonucunda harbi takib eden yirmi yıl içinde çevre ormanlarından direk temini mümkün olamamıştır. Bu ormanlar ancak 1965 yılında II. dünya savaşı sonrasında ilk direklerini verebilecek duruma gelebilmişlerdir.

Bartın'ın eski bir yerleşim merkezi oluşu orman -insan ilişkilerinin de eskiliğine sebeptir. Ancak kereste ticaretinin gelişmesi ve kömür madenlerine direk yetiştirilmesi endişeleri Bartın ormanlarının XX. yüzyıl başında aşırı tahribine sebep olmuştur. Kömür madenlerinin işletilmelerinden evvel de Bartın önemli bir kereste ticareti merkezi, ahşap gemilerin yapıldığı merkezlerden biri ve bunların doğal iskelesi idi. Zonguldak şehrinin maden kömürü üretimi ile doğru orantılı olarak gelişimi, karayollarının çevre ile bağıntı kurulmaya elverişli bulunmaması, deniz ulaşımının ucuz ve kısa oluşu doğal olarak Bartın ormanlarının Zonguldak madenlerine direk temin eden bir merkez olmasına yol açmıştır. İlk defa 1902 yılında Bartın'ın doğu sahillerindeki Sarıdere, Mevrenin Güristan, Çakraz'ın Kırık ormanlarından direk kesilmeye başlanmıştır.<sup>39</sup>

Bugün yol şebekesinin tekâmülü sonucunda ulaşım imkânlarının artması mümkün olmuş ve yurdun çeşitli ormanlarından havzaya maden direği getirilmeye başlanmıştır.

Kömürün maliyetinin düşürülmesi, ağaç direk sarfiyatının azaltılması, direğin tedarik güçlüklerinin ortadan kaldırılması için ocaklarda bilhassa ana yollarda beton tahkimat yapılmakta ve demir direk kullanılmaktadır. Bu suretle Zonguldak (E. K. İ.) işletmesinde tüklenen ton başına isabet eden direk miktarı 33 m<sup>3</sup> kadar indirilmiştir. Bu miktar 1941 yılında 49 m<sup>3</sup>, 1945 te 5° m<sup>3</sup>, 1950 de 43 m<sup>3</sup>, 1955 te 36 m<sup>3</sup> idi<sup>40</sup>

Bölgenin kömür üretimi ile orantılı olarak direk ihtiyacı artmakta ve devlet orman işletmelerinden satın alınan direklerin kullanılma oranları çoğalmaktadır. Harp yılları dışında bölgenin direk ihtiyacının büyük kısmı (1950 de % 63, 1955 te % 64 'ü) İsveç, Norveç, Finlandiya gibi dış ülkelerden temin edilirdi. 1958 yılından itibaren yerli direğin kullanılma oranı yükselmiş ve 1960 yılında % 22'ye, 1964 yılında tamamen yerli direk kullanılmış, 1965 yılında ise % 82 yerli direk tüketilmiştir. Halen E. K. İ. nin en fazla direk aldığı işletmeler Bolu, (Aladağ, Mudurnu), Balıkesir, Kastamonu işletmeleridir.

Bartın ve çevresi ormanlarından alınan direk miktarı yıldan yıla azalmaktadır. Amasra'daki kömür ocaklarının direk ihtiyacını da eski yıllarda

39. a. g. e. S.: 49

40. Rakamlar E. K. İ. Ticaret Müdürlüğünden alınmıştır.

bu ormanlar karşılaşmışlardır. İlk zamanlar bu ocakların direk ihtiyacı, ocakların etrafındaki 3-5 dakikalık ormanlardan ocak amelesi tarafından kesilmek suretiyle temin edilirmiş; yâni amele, kendisine lâzım olan direği yakındaki ormandan bizzat keser ve kendi işlerinde kullanırdı. Sonraları Gömü ve Gürleyik köyleri etrafındaki ormanlardan, bu köylerin halkı marifetiyle direk kesilip satılmaya başlanmış ve nihayet kesim Boğaz dağına kadar uzanmış Amasra ocaklarının direk ihtiyacı böylece etraf ormanlarından temin edilegelmiştir<sup>41</sup>.

Bartın'dan Zonguldak maden ocaklarına sevk edilen direklere ait rakamlar 1923 yılından itibaren bulunabilmiştir. Bundan önceki yıllara ait değerler büyük bir fazlalık taşımaları imkânı olmadığından kömür üretimi ile oranlamak suretiyle tahminî bazı rakamlar elde edilebilir.

1923 - 1933 yılları üretimine nazaran bir yıllık sevkiyat vasatı 5690 m<sup>3</sup>, olarak bulunmuştur. 1923 - 1940 yıllarına ait 18 yıllık ortalama 5988 m<sup>3</sup>. tür. Çakraz, Göçkün, Kurucaşile, Kapusuyu, Filyos gibi iskelelerin ihracatı hesaba katılırsa yılda 7.000 m<sup>3</sup>. tutarındaki direğin Bartın'dan Zonguldak'a sevk edildiği sonucuna varılır<sup>42</sup>. Bartın'dan elde edilen direğin 1938 yılından itibaren artma gösterdiği, ortalamayı aştığı, 1939 yılında 53455, 1940 yılında 54 329, 1942 yılında ise 45968 m<sup>3</sup>. direğin Bartın'dan Zonguldak kömür madenlerine sevk edildiği anlaşılmaktadır. Bu yıldan sonra miktarın tedrici olarak azaldığı izlenilmektedir. 1945 yılında 16406 m<sup>3</sup>. 1950 yılında 3 104 m<sup>3</sup>., 1960 yılında 324 m<sup>3</sup>., 1964 yılında ise Bartın'ın verdiği direk miktarı sadece 793 m<sup>3</sup>, tür<sup>43</sup>.

Uzun yıllar çeşitli şekillerde tahribata uğramış olmasına rağmen Bartın'ın yarıya yakın kısmını (% 44) ormanlar kaplamış bulunmaktadır. İyi vasıflı orman Bartın'ın güney ve doğusunda bulunmaktadır. Kuzey ormanlarının ekserisi bozuk evsafı çalılıklardan ibarettir. Bozuk ormanların oranı % 25'i geçmemektedir. Bartın ormanlarındaki ağaçların % 60 ını kayın ağaçları, % 30 unu iğne yapraklı, % 10 unu da çeşitli, yaprağını döken ağaçlar teşkil etmektedir. 43 000 hektarı geçen orman alanının genellikle verimi yüksektir. Bütün ormanların 1 /3 ü iyi vasıflı, 1 /3 'ü bozuk vasıflı koru, geri kalan 1 /3 ise baltalıktır.

Orman serveti 5 milyon metreküpü, yıllık verim 2500 metreküpü bulmaktadır. Bugünkü rayiçle orman servetinin değeri 500 milyon lirayı, bir yılda elde edilen kerestenin değeri ise 5 milyon lirayı bulur.

Elde edilen kerestenin önemli bir kısmı İstanbul'a sevk edilmektedir<sup>44</sup>.

41. Samancoğlu (K.)- İktisat ve Ticaret Bakımından Bartın. Sayfa: 50. Ankara, 1941.

42. a. g. e. S.: 51.

43. E. K. 1. Ticaret Müdürlüğünden alınmıştır.

44. Cansever (N. )- Bütün Yönleriyle Bartın. Sayfa: 58 - 59. İstanbul, 1965.



Bartın ve Zonguldak ormanlarının türleri Türkiye ormanlarını teşkil eden cinslerden farklıdır. Türkiye ormanlarının % 54'ü iğneli ve % 46'sı yapraklı ağaçlardan meydana gelmiştir<sup>45</sup>.

Bartın'ın dört bucağına (merkez bucağı dahil) orman ve koruluk aym oran ve yoğunlukta yayılmamıştır. Bu oran merkez bucağında % 32, Kozcağız'da % 41, Amasra'da % 42, Arıt'ta ise % 47 ye yükselmektedir.

Ormanlar, ekim ve dikime elvermiyen, yüksek, fazla eğimli ve parçalanmış, doğal yollardan ve kıyından uzak yerlerde yoğunlaşmaktadır. Ekim alanları çevresindekiler, bilhassa yerleşim merkezleri civarındakiler baltalık ve bozuk orman karakteri taşımaktadırlar.

Bartın merkez bucağının boğaz çevresi, bilhassa kuzey batısı, Amasra'nın doğu ve güney doğusu, Arıt'ın kuzey, kuzeydoğu ve kuzeybatısı, Kozcağız'ın güney kesimleri sık ormanlarla kaplı bulunmaktadır. Kozcağız ormanlarını teşkil eden ağaçların ekserisini kayın ve gürgen (kayın daha fazla), Arıt'ta ise meşe ve köknar (meşe daha fazla) ağaçları teşkil etmektedir.

En büyük orman oranına sahip bulunan Arıt bucağının mevcut 17 köyünün (bucak merkezi dahil) hepsi orman içerisinde bulunmaktadır. Kozcağızın 31 köyünün 7 si, Amasra'nın 26 köyünün 6 sı, Bartın'ın ise 83 köyünün 16 sı orman köyüdür.

Amasra ve Bartın'da çok eskiden beri ahşap gemiler yapılmaktadır. Bilhassa gemi yapımında kullanılan meşe, kiraz ve kestane ağaçlarının çevre ormanlarında bol olarak bulunuşu gemiciliğin ilerlemesine etki yapmıştır.

Bartın'da ormanın ticarî, dolayısıyla ekonomik değeri yüksektir. Ortalama bir rakamla Bartın'ın her yıl 15 - 20 bin mekreüp kereste ve iki bin metreüp maden direği ihracatı vardır. Ormanın temin ettiği turistik imkânlardan henüz istifade edilmemektedir. Tatil köyleri bakımından Batın çevresi ormanlarının, kıyıları kadar önem taşıdığı muhakkaktır. Buna av hayvanlarının bolluğu ve çeşitliliği ayrı bir önem katacaktır.

### **Nüfus:**

Bartın yakın tarihimizin büyük ve kalabalık bir şehri olarak görülmektedir. Mevkiinin önemi, hinterlandının çevreye nazaran genişliği ve zengin üretim maddelerine sahip bulunuşu, Bartın'ın şehirselleşme fonksiyon ve karakterinin uzun yıllar devamına sebep olmuştur. Bütün bu olumlu şartlara rağmen Bartın'ın şehir olarak son yıllarda duraklamasına şahit olmaktayız. Çevrede yeni endüstri şehirlerinin kuruluşu, ulaşım sisteminde meydana gelen değişiklikler, devamlı olarak, Bartın'ın hinterlandından bazı kısımların kopmasına sebep olmuştur. İşçi ve esnafın yeni merkezlerdeki çalışma imkânlarını tercih etmeleri, Bartın'ın başta şehir olmak üzere nüfus kaybet-

45. Zonguldak Bölgesi Ön Plânı. Sayfa: 54, Ankara, 1964.

mesine sebep olmuştur. Ekonomik faaliyette meydana gelen duraklama nüfusu etkilemiş ilçede erkek nüfusun azalması, çalışma çağına gelen nüfusun dış imkânlarla orantılı olarak Bartın'ı terkettiğini göstermiştir. Buna paralel olarak çevredeki endüstri şehirlerinde de erkek nüfus 3/4 oranına yükselmiştir.

Önce Zonguldak'ta bir işçi şehrinin teşekkülü, bunu demiryolunun yapımı ile Bartın'ın ekonomik merkezi bulunduğu Filyos - Çaycuma ekseninin Zonguldak etkisine girişi izlemiştir. Karabük'ün kurulup gelişmesi I. derecede Safranbolu'yu etkilemiş, fakat Bartın da Safranbolu ile beraber güney hinterlandından ve ticaretinden önemli kısımlar kaybetmiştir. Son yıllarda Ereğli'nin liman ve şehir olarak gelişimi Bartın'a azda olsa etki yapmıştır.

Bartın'ın aleyhinde gibi görülen bu olayların çevrede ekonomik bir gelişim sağladığı ve şehirselleşme faaliyeti arttırdıkları görülmektedir. Bilhassa tarımsal, ticarî ve ekonomik baskılar olmadan, kömüre dayanarak kurulan endüstri şehirlerinin çevredeki kır yerleşim merkezleri üretimlerine ve ekonomik karakterlerine etki yaptıkları söylenebilir.

Bartın'ın çevresinde çeşitli tarımsal ürünlerin yetiştirilmesi bunlardan birçoğunun endüstri bitkileri gibi şehirlerle ilişkiyi zorunlu kılmaları, şehirle hinterlandının ticarî ekonomik bağıntılarının gelişmiş bulunması, duraklamayı muvakkat hale getirmiştir. Bartın'ın ulaşım elverişli bir ırmakla Karadeniz'e bağlı bulunması yanında alınan bazı tedbirlerin duraklamanın çöküntü şeklini almamasında ve kısa sürmesinde önemli etkileri olmuştur.

Çevrede birçok şehir büyür, kalabalıklaşırken Bartın'da önemli bir gelişim kaydedilmemektedir. Eğer liman yapılmaz ve Safranbolu - Karabük yolunun tesisi ile Bartın'a yeni imkânlar sağlanılmazdı bu şehir gün geçtikçe hinterlandından bir kısmını kaybedecek ve dar bir tarımsal çevrenin merkezi haline gelecekti. Bartın'ın geçirdiği ekonomik krizi nüfusunun seyirine bakarak anlamak mümkündür. 1927 yılında 8681 kişiye sahip olan şehir 1935 yılında 8825, 1940 ta 8229, 1945 te 8740, 1950 de 8789, 1955 te 9922, 1960 yılında 11506, son sayımda ise 14304 kişiye yükselmiştir.

Görüldüğü gibi 1927 - 1950 sayım yılları arasında geçen 23 yıl içerisinde Bartın şehrinin nüfusunda bariz bir duraklama olmuştur. (Grafik: 2).

Şehirdeki kadar açık olmamakla beraber 1927- 1960 sayımları arasında Bartın kır nüfusuna da bir duraklamadan bahsedilebilir 33 yıllık süre içerisinde kır nüfusunun artışı % 39 dur. 1927 yılındaki kır nüfusunu 100 kabul edecek olursak (55449), 1960 yılında bu miktar 133'e yükselmiştir. Bu oram son sayıma uygularsak elde edeceğimiz rakam 144 tür. Son beş yıllık süre içerisinde Bartın nüfusu 4961'i kır, 2798'i şehir olmak üzere 7659 kişilik artış göstermiştir.

1927 yılında 1480 km<sup>2</sup>. olan Bartın ilçesinde km<sup>2</sup>. ye 43. 3 kişi isabet ediyordu<sup>46</sup>. Aynı yıl Zonguldak ilinde km<sup>2</sup>. ye 35.5 kişi, Türkiyede ise bu il yoğunluğunun yarısı kadar ortalama düşmekteydi. Aynı yıl Batı Karadeniz bölümünün nüfus yoğunluğu (tahminî) 27 kişi idi. 1927 yılına ait ilçe, il ve bölümün Türkiye yoğunluğu ile karşılaştırılmasından Bartın'ın, Türkiye yoğunluğunun 2.4 katı; Zonguldağın 2 misli; bölümün ise 1.5 misli fazla nüfus yoğunluğuna sahip olduğu anlaşılmaktadır. 1965 yılında yapılan sayımla Türkiye 40, bölüm 46, Zonguldak 75, Bartın ise 73 kişilik yoğunluğa erişmişlerdir. 1927 - 1965 sayım yılları arasında geçen 38 yıllık süre içerisinde Batı Karadeniz bölümü, Zonguldak ve Bartın da nüfus yoğunluklarının genel yoğunlukla olan farklarının azaldığını ve Bartın'ın İl ortalamasının azda olsa altına düştüğünü görmekteyiz. (Grafik: 1)

1965 sayımının ayrıntılı sonuçları henüz yayınlanmadığı için Bartın'da kadın ve erkek nüfusları arasındaki oranda bir farkın meydana gelip gelmediğini henüz bilmiyoruz. Bu karşılaştırmayı 1960 yılı sayımındaki sonuçlara göre yapacak olursak ilçede (40934 erkek , 43638 kadın) kadın nüfusunun 2700 kişilik fazlalığa sahip olduğu görülmektedir. Bartın şehrinde ise erkek nüfusunun 404 kişilik fazlalığı ortalamaya etki yapmamaktadır. Şehirdeki % 03.8 lik erkek nüfus fazlalığına karşılık ilçenin genel nüfusunda % 06,5 luk kadın nüfus fazlalığı mevcut bulunmaktadır.

Son iki sayım arasındaki il ve ilçe farkını belirtmek maksadiyle bir karşılaştırma yapılacak olursa: 1960 - 1965 sayımları arasında Zonguldak ili nüfusu 569, 255 ten 649, 901'e yükselmiştir. 5 yıllık artış % 027'dir. Yıllık artış ise % 027 ile genel artışın (% 024,9) biraz üstünde bulunmaktadır. Aynı sürede Zonguldak ili içerisindeki şehirlerin nüfusları (il ve ilçe merkezleri) 124, 261 den 165. 445'e yükselmiştir. Artma oranı % 25 tir.

Aynı sayım yılları arasında Bartın ilçesinin nüfusu 84572 den 92231'e yükselmiştir. 5 yıllık artış % 092, yıllık artış ise % 018'5 tur. 5 yıl içerisindeki şehir nüfusunun artışı ise % 20 dir. Sonuç olarak 1960 - 1965 nüfus sayımları arasında geçen 5 yıllık süre içerisinde Bartın ilçe olarak Türkiye genel nüfus artışından az; buna karşılık şehirler nüfusu artışıyla oranlanacak olursa hızlı artış göstermiştir.

Bartın'ın kır ve şehir nüfusları üzerindeki karşılaştırmalarımıza idarî özellikleri belirttikten sonra devam edeceğiz.

Türkiye ilçelerine ortalama olarak 1,6 bucak ve 62 5, köy isabet etmektedir. Bartın'ın bağlı bulunduğu Zonguldak ilindeki ilçelerin bucak ortalamaları bu rakama uyarlık göstermektedir. Zonguldak ilinin 10 ilçesi ve 16 bucağı vardır. Bartın ilçesi bucak sayısı bakımından ortalamadan üstünde bir değere sahiptir. Merkez bucağı hariç Bartın'ın, Amasra, Arıt ve Kozcağız (Ahmetler) olmak üzere üç bucağı vardır.

46. Umumi Nüfus Tahriri (28 Teşrin evvel 1927) Başvekâlet İstatistik Umum Müdürlüğü Neşriyatından : 7. Sayfa: XVII. Ankara, 1929.

Türkiye'de mevcut ilçelerin (570 ilçe) yüzölçümleri ortalaması 1354,5 Km<sup>2</sup>. dir Zonguldak ilinde (Merkez ilçesi dahil), ilçe başına 863 Km<sup>2</sup>. lik alan isabet etmektedir. Bartın 1266 Km<sup>2</sup>. lik yüzölçümü ile Türkiye ilçeler ortalamasından % 7 küçük; Zonguldak ilinin ilçelerinden ise % 32 daha büyüktür.

1960 nüfus ortalamalarına göre, Bartın Türkiye'nin 116. kalabalık şehriyi teşkil etmektedir. Bartın'dan az nüfuslu şehirler arasında Sinop, Bingöl, Artvin, Bilecik, Gümüşhane, Tunceli, Hakkâri gibi il merkezleri mevcut bulunmaktadır.<sup>47</sup>

1965 sayımı Türkiye kır nüfusu toplamı, kır yerleşim merkezleri sayısına (34597)<sup>48</sup> bölünecek olursa, bu merkezlerdeki ortalama nüfus sayısının 594 kişi olduğu görülür. Bartın kır nüfusunun mevcut 157 muhtarlığına bölümünden elde edilen, köyler ortalama olarak 496 kişiliktir. Buda göstermektedir ki Bartın'da köyler Türkiye ortalama nüfusundan % 17 daha az nüfusa sahiptir. Köylerin az nüfuslu olmalarına karşılık, nüfus yoğunluğunu fazla bulunması yerleşim merkezlerinin daha küçük alanlarda kurulmalarını gerektirecektir. Türkiye'de muhtarlık başına ortalama olarak 21.8 Km<sup>2</sup>'lik alan isabet etmesine karşılık Bartın ilçesinin yüzölçümünü yerleşim merkezi sayısına bölünmesinden elde edilecek yüzölçümü 8, 1 Km<sup>2</sup>. ye inmektedir.<sup>49</sup> Görüldüğü gibi Bartın ilçesi yüzölçümü ve nüfus bakımından küçük yerleşim merkezlerinin genellikle bulunduğu bir ilçedir. Bartın ilçesi sınırları içerisinde ova, orman ve dağ köylerinin mevcudiyeti, yerleşim merkezleri arasındaki farkın büyümesine yol açmıştır. Merkez bucağının köylerinde nüfus ortalaması 460, Amasra bucağı 475, Arıt bucağı 340, Kozcağız bucağında ise köylerin nüfus ortalamaları 700 kişiye yükselmektedir.

1965 yılının köyler nüfusunu gösteren mufassal istatistik rakamlarının yayınlanmamış olması karşılaştırmalarımızı 1960 sayımı ile yapmamıza sebep olmuştur. Bartın ilçesinin ortalamalardan daha yüksek nüfuslu köylerini gözden geçirelim:<sup>50</sup>

Köyün adı	Nüfusu	Bucağı	Köyün adı	Nüfusu	Bucağı
Esenyurt	784	Merkez	Ellibaş	1025	Kozcağız
Karahüseyinli	755	,,	Günyeğbaşı	840	,,
Gömü	873	Amasra	Hocaoğlu	831	"
Akağaç	1011	Kozcağız	Özbaşı	1058	<sup>51</sup>
Bakioğlu	832	-	Şarköy	" 54	-

47. 23 Ekim 1960 Genel Nüfus Sayımı. Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü. Yayın No: 452, Sayfa: XXXVIII. Ankara 1963.

48. 1965 Genel Nüfus Sayımı. Telle Alınan Geçici Neticeler. Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü. Yayın No: 484. Sayfa: 1 - 7 Ankara, 1965.

49. a. g. e. S: 19 ve 1963 Türkiye İstatistik Yıllığı, S: 57. Ankara, 1965.

50. 23 Ekim 1960 Genel Nüfus Sayımı. Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü, yayın No: 444. Sayfa: 591 - 593. Ankara, 1963.

1960 nüfus sayımı sonuçlarına göre Bartın kır yerleşim merkezlerinin nüfusu 750 kişiden fazla olanlarının sayıları sadece ondan ibarettir. Bunların ikisi merkez, biri Amasra, yediside Kozcağız bucağına bağlı bulunmaktadır. Arıt bucağında nüfusu 750 kişiyi bulan köy mevcut değildir. Kozcağızın en kalabalık köyünün (Yukarışeyhler) nüfusu 451 kişiden ibarettir. Bu köylerin dağılışı alanları küçük ölçekli bir harita üzerinde incelenecek olursa yerleşim yoğunluğunun nüfus yoğunluğuna denk bir durum gösterdiği görülür. Nüfus ve yerleşim merkezleri genellikle Bartın çayının kolları kenarında ve tarımsal imkânları fazla olan düzlük kesimlerde artmaktadır. Yoğun nüfusun yer aldığı alanlarda yerleşim merkezleri topluya yakın bir karakter taşımaktadır. Harita: 2

### **Bartın Çayı ve Ekonomik Değeri:**

Çaya ismini veren Bartın, Karadenizden 10 km. güneyde Kocanaz ırmağının esas ırmağına karıştığı yerde kurulmuştur. Bartın çayının önemli üç kolu vardır. Bunlardan ikisi, Kozlu ırmağı ve Kocarımak şehrin 4 Km. doğusunda Kenevirli Köy'ün kuzeyinde birleşirler. Güneyden gelen 3. kol olan Kocanaz (Kocanas) çayı da şehrin içinde esas ırmağına karışmaktadır.

Kocanaz çayına 3, Kocarımağa 4, Kozlu ırmağına 12, Bartın çayına da 2 dere karışmaktadır. Kış aylarında bazı vadi tabanlarının da su taşımaları sebebiyle bu sayı artmaktadır. Harita: 3

Bartın'ın kuzey batısında bulunduğu düzlük alanın boyu (doğu - batı) 12, eni (kuzey - güney) 8 kilometrelik dikdörtgende eğim % 10 dan azdır. Aynı durumu Bartın'ın 4 Km. güneyinden (Çavuş ve Gaffar köyleri) Hacıgerişe kadar olan 10 km. lik kesimde de görmekteyiz. Kocadağ güneyinde boğazdan çıkıp allüvyâl bir düzlük içinde akan Kocarımak 25 km ve Çeme'de boğazdan çıkan Kozlu ırmak bu az eğimli düzlükte 20 Km. kadar akmakta ve geniş menderesler çizmektedirler. Bartın'ın 5 Km. kadar kuzey batısında bu durum kaybolmakta ve çay Gürgenpınarı'nda boğaza girmekte, (Bartın boğazı) Taşdibive Yılanlıburun arasından denize dökülüğü mevkie kadar bu boğaz içinde akmaktadır. Bartın ırmağının akışı yavaş, taşıdığı yabancı madde oranı azdır. Bunda yükselti farkının azlığı, belirli bir yatağın bulunması ve yağışın mevsimler arasında önemli fark meydana getirmemiş olmasının etkileri vardır.

Bartın çayının rasat mevkii çimento fabrikası yanındadır, takribi rakımı 5 m. dir. Kocanaz-Kutlubey deresinin ise Bartın'ın 4 Km. güneyinde Demirci köyü yakınında takribi rakımı 20 m. dir.<sup>51</sup>

51. 1963 Su Yılı Akım Neticeleri. E. İ. E. İ. Sayfa: 247 (Teksir) Ankara, 1964.

Batı Karadeniz kıyılarında düzlük alanların bulunmaması, eğim ve dikliğin fazlalığı akarsuların denge yanaylarına erişememiş bulunmaları dağ sıralarının kıyıyı paralel olarak uzanışları, akarsuları kısa, suyu bol ve istifade imkânlarından mahrum kılmıştır. Batı Karadeniz bölümünde hakim bulunan haşin topoğrafik yapıdan sonra Bartın ovasının ve çayının önemi daha da artmaktadır. Ovanın ortalama yükseltisi 50 m. dir ve kuzey batıya eğimlidir. Ovada taban suyu zengin ve satha çok yakındır (100 - 120 cm.).

Denize 7 mil uzaklıkta şehir içindeki nehir düzeyi farkı 4 m. dır. Bunun sonucu olarak yaz günleri su, bir bakıma durgun durum alır. Güçlü motörlerin çevrede birçok tarlaları sulaması sonucu, ırmak su giderini karşılayamaz. Bartın çayının üstünde Kozlu kolunun ovaya girdiği Kayadibi, Kocairmak kolunun ovaya girdiği Derbent bucaklarında baraj yada regülâtör inşa imkânları vardır. Bu konuda rantablite etüdüleri geliştirilmelidir.<sup>52</sup>

Bartın çayında ciddî bir akım ölçüsü yapılmamış olmakla beraber eskiler İsrarla dere seviyesinin alçalmakta olduğunu söylemektedirler. Bunda kısmî bir hakikat payının bulunduğunu kabul etmek lâzımdır. Açalmanın yağışla bağıntısını kurmak imkânı mevcut değildir. Eldeki yağış rasadları 25 yıllıktır. Yağışların mevsimlik oynamaları önemsizdir. Gelen suyun miktarında değişim yok gibidir. Vadi taşmaya elverişli değildir. Su kanalize olmuş bir durumda akmaktadır. Ani ve şiddetli yağışlar sel karakteri taşımakta ve çayın yabancı madde miktarını arttırmaktadır. Orman tahribi sonucunda erozyon, eğimin fazlalığıyla orantılı olarak artmıştır.

Seviye alçalışının asıl sebebi yaz aylarında dereden kanallarla fazla miktarda sulama suyunun alınmasıdır. Tarımda meydana gelen gelişmeler bitkilerin yağış dışında sulanmalarını gerektirdiğinden Bartın'da çaydan alınan sulama suyu devamlı olarak fazlalaşacaktır. Irmak kenarında yoğunlaşan bahçecilik, sebzeçilik kullanılan motopomp sayısının artmasına sebep olmuştur. Yaz aylarında ırmak seviyesinin alçalması basit ve küçük araçlarla yapılan sevkıyatı zorlaştırmaktadır. Çayın temizlenmesi ile bu duruma kesin hal çaresi bulunamaz. Baraj ve sulama kuyuları açılarak tarım suyunu tahdit etmeden seviye ayarlaması cihetine gidilmelidir.

Bartın çayı beslenme alanının yağışı fazla ve yüksek bulunması sebebiyle akarsu rejimi bakımından kaynağını iç Anadoludan alan nehirlerden farklı bir durum arzeder.

Karadeniz boyunca sık sık rastlanılan dağ sularının havzaları küçük olmakla beraber hiçbir mevsimde akış durmaz. Çoğu dik meyilli sular halindedir. Bunlar arasında birçok kollarla beslenen kuvvetli ırmaklar da vardır. Bu arada Pazarsuyu, Değirmendere, Harşit, Melen, Bolaman, Karaçay, Bartınçayı, gibi ırmakların havzaları 100 Km<sup>2</sup>. yi geçer<sup>53</sup>.

52. Zonguldak Bölgesi Ön Plâni. Sayfa: 104. Ankara. 1964.

53. Selen (H. S.) - Türkiye Coğrafyasının Ana Hatları. Sayfa: 51. Ankara, 1945.

Türkiye akarsularının bir haritada incelenmesi Karadeniz bölgesindeki akarsuların genellikle küçük, buna karşılık yoğun bir durumda bulduklarını gösterecektir<sup>54</sup>

Relief ve kıyının yönü bakımından yağış ve yükseltiye paralel olarak akarsu havzaları Karadenizin doğu bölümünde sık ve küçük parçalar halindedir. Orta bölümde havzalar azalmakta , buna karşılık yüzölçümleri genişlemektedir. Batı Karadeniz bölümünde de doğuya yaklaşık bir durumun belirdiği izlenilmektedir.

Bartın çayı, akarsu havzası da dahil olmak üzere tamamen batı Karadeniz bölümü sınırları içinde kalmaktadır. Bartın çayının , derinliği, genişliği ve taşıdığı suya göre havzası pek geniş değildir. Harita: 3

Filyos çayı havzası, Bartın çayı akarsu havzasını batıdan ve güneyden çevirmiştir. (güneyde Araç çayı). Boğazın Filyos havzasına mesafesi on kilometreyi biraz geçer. Kocaçay yönüne olan mesafe daha uzaktır, 50 kilometreye yaklaşır. Bartın çayı akarsu havzasının Karadeniz kıyı uzunluğu 60 kilometre kadardır. Kastamonu yönüne genişlik gösteren havza 2200 kilometre kareye yaklaşan bir yüzölçümüne sahiptir.

Bartın çayı Batı Karadeniz bölümünün bol yağış alan kesimine yakındır. Yıllık yağış ortalaması 1000 mm<sup>55</sup>, civarında isede, kolların dağıldığı havzada yükselti sebebiyle yağışın Bartın ortalamasının iki katına yaklaştığı söylenilebilir. Bartın çayı kollarının genellikle Batı Karadeniz bölümünün birinci dağ sırasını teşkil eden Küre sıra dağlarının kuzeye bakan yamaçlarından beslenmiş olmaları, ırmağın fazla su taşımasını sağlamıştır. Güneyde Safranbolu ve Karabük, bölümün ikinci dağ sırasının güneyinde kalmaları sebebiyle az yağış alan kesimlerinden birini teşkil etmektedirler. Buralarda yağışlı gün sayısı ortalaması 62 ye , yağışın dağılışı kış ve sonbaharda artmakta ve ortalama olarak 409 mm. ye inmektedir. Harita: 1

Karadeniz bölgesinde yağışın dağılışı ile kıyının hakim tüzgârlara olan yönünün sıkı bir ilişkisi mevcuttur. Deniz rüzgârları gölgesinde kalan kıyılarla, hakim rüzgârlara azçok paralel olarak uzanmış kıyılarda (Sinop, Samsun, Trabzon... ) yağış daha az ve durum biraz Akdeniz yağış tipini hatırlatır (Minimum temmuz ve ağustos aylarında). Deniz rüzgârlarına bakan kıyılarla, hâkim rüzgârlara azçok verev doğrultuda olan kıyılarda yağış daha fazladır, yaz kuraklığı pek siliktir<sup>56</sup>.

54. Akyol (I. H.)- Türkiye'de Akarsu Rejimleri. Türk Coğrafya Dergisi, Yıl: VI-VIII. Sayı: XI - XII. Makaleye ekli 1/2,400.000 ölçekli Türkiye Akarsuları. Haritası. ANKARA, 1949. Türkiye Akarsuları 1 /800. 000. Ankara, 1963.

55. Zonguldak Bölgesi Ön Plânında (Sayfa: 14) Bartın'ın yıllık yağış ortalaması 986 m. m. Cansever'in kitabında (Sayfa: 10) 1200 m. m., Yıllık Meteoroloji Bültenlerinden (XXII, XXXIII, XXXIV, XXXVI, XXXVII Yıllar: 1956, 1957, 1968, 1960, 1962, akarsu havzalarından yaptığımız hesaplar sonucunda 1023 m. m. lik ortalama elde edilmiştir.

56. Akyol (I. H.)-. Türkiye'de Basınç, Rüzgârlar ve Yağış Rejimi. Türk Coğrafya Dergisi, Yıl: II, Sayı: - 6, Sayfa: 29. Ankara, 1964.

Zonguldak ve çevresinin merkezini teşkil ettikleri kütleli çıkıntının yüzü genellikle güney - batı, kuzey - doğu yönlüdür. Şile, Akçakoca ve Zonguldak yönünde yağışta bariz bir artış izlenilmesine karşılık<sup>57</sup> mevsimlere göre dağılışlarda da bir artış göze çarpmaktadır<sup>58</sup>.

Karadeniz kıyıları boyunca, batı Kafkasyadaki bol yağışlı alanın devamını bulmaktayız. Bu kıyı üzerindeki yağışların yer yer artıp eksilmesi, kıyının genel doğrultusuna ve gerideki dağlık duvarın yüksekliğine bağlı görünüyor: İlk göze çarpan olay, yağış maksimumunun kuzeydoğu - güneybatı (SW - NE) doğrultulu kıyılar üzerinde bulunması, doğubatı doğrultulu kıyıların da çokça yağmur almasına karşılık kuzeybatı güneydoğu (NW+SE) doğrultulu kıyılar boyunca yağışların azalmasıdır. Türkiye'nin Karadeniz kıyı çizgisinin doğrultusu da yer yer böyle değiştiğine göre, yağışlar kıyı boyunca bu yüzden yer yer artmakta veya eksilmektedir<sup>59</sup>.

#### SULAMA:

Bartın çayından ürünlerini arttırmak maksadiyle istifade eden köyler su durumu ve suyun üretimdeki etkisine oranla pek azdır. Fazla verim sağlamak ve çeşitli ürün yetiştirebilmek için sulama gerektiği, bunun çevrede olumlu misalleri pek fazla olduğu halde bu iş ihmâle uğramıştır. Suyun en fazla kullanıldığı yeri değirmenler teşkil etmektedir. Değirmen arkları ile Bartın çayının büyük bir kısmı kullanılmaz (ulaşım bakımından) hale getirilmiştir. Değirmenlere girip gücünden istifade edilen suyun büyük bir kısmı ziyan olmaktadır.

Bartın çayından sulama suyu olarak istifade eden köylerin başında çeltikçi köyler gelmektedir. Bu köyler, Kocairmak'ın, Kırık ve Kumar dağları arasındaki dar boğazdan kurtulup nisbeten düzlüğe geçtiği yerde bulunmaktadır. En önemlileri Gerişkatırcı, Çayır ve Kırın köyleridir.

Sebzecilik yapan köyler, Bartın'ın yakınında, genellikle kuzeyinde ve ırmağın kenarında toplanmışlardır. Bunların en önemlileri Kocareis, Fermitdurnuk, Durnuk, Derbent ve Akpınar köyleridir. Sulama ile mısır tarımı yapan köylerin başında Kocanas kenarındaki Sütlice köyü gelir.

1964 yılında, sulama maksadiyle kullanılan motopomp adedi 33 dür. Bunların dokuzu Kocareis'te, altısıda Fermitdurnuk'ta bulunmaktadır<sup>60</sup>.

57. İnandık (H.)- Adapazarı Bölgesinin İklimi ve Bitki Örtüsü. Türk Coğrafya Dergisi, Yıl: XII. Sayı: 13 - 14. Sayfa: 128. İstanbul: 1955.

58. Türkiye'de Yıllık ve Mevsimlik Ortalama Yağış Dağılışı Haritası 1929 - 1952. Başvekâlet Devlet Meteoroloji İşleri Genel Müdürlüğü. Ankara, 1953.

59. Darkot (B.) - Türkiye'de Yağışların Dağılışı-Türk Coğrafya Dergisi-yıl: 1, sayı: 2, sayfa: 140, ANKARA- 1943.

60. Bartın Teknik Ziraat Memurluğu İstatistik Dosyasından



Çeltik tarımı yapan köyler kendilerinin açtıkları basit kanallarla ırmak seviyesindeki tarlalarında sulama yapabilmektedirler. Kanalların uzunluklarının toplamı ancak 6 - 7 Km. yi bulmaktadır. Kozcağız'da Kocanas deresinden istifade edilerek 5 - 6 bin dönüm arazinin sulaması yapılmak üzere dir.

Bartın ve çevresi köylerinde, bilhassa ovada bulunan köylerde taban suyu satha çok yakındır ve zengindir. Basit kuyular açmak ve motopomp kullanmak suretiyle ova köylerinin hemen hepsinde yerel sulama yapılması mümkündür.

İrmağın suyu yazın (normal havalarda) boğazdan 3 - 4 Km. içeriye Gürgenpınar'na yakın kesimlere kadar genellikle tuzsuz ve sulamaya elverişlidir. Burdan kuzeye çıktıkça suyun bileşimindeki tuz miktarı artmaya başlar. Kuzeyden esen rüzgârın kuvveti tuz oranını arttırmaktadır. Denizin dalgalı ve poyraz rüzgârının şiddetli estiği günlerde deniz suyu ırmağa daha fazla sokulmakta ve tuzluluk oranının artmasına sebep olmaktadır. Yapılmakta olan liman mendireklerinin tuz etkisini ve oranını daha sabit hale getireceği söylenilebilir.

Bartın ve çevresinde bugün tatbik edilmekte olan çok mevzii ve basit sulama dahi, bu imkândan faydalanan köyleri fazla nüfuslu ve civara kıyasla varlıklı bir duruma getirebilmiştir. Bartın çevresinde maksimumu aşan tarım topraklarından daha fazla verim sağlama sulamanın tatbikiyle her zaman imkân dahilindedir. Bartın ve çevresi entansif tarımın uygulanması için gerekli şartların hemen hepsine sahip bulunmaktadır. Bugün tarım altında bulunan toprakların hepsi sulamaya müsait olmamakla beraber, sebze, meyve ve endüstri bitkilerinin üretilmesi için lüzumlu fizikî şartlara (toprak ve iklim) sahiptir. Bartın ovasında sulama imkânları sağlanılma çiftçinin yağmur beklemesi ve münâvebeyi su azlığı sebebiyle yapması mevzuu bahis olmayacaktır.

Sulama ile yapılan sebze ve meyve tarımında, randıman farkı ve mevsim etkileri çok azalmaktadır. 1500 - 2000 T. L. ık yatırımıyla temini mümkün olan motopompun, bir mevsimde sağladığı fayda ile amorted edilmesi kabil-dir.

Son on yılda Bartın tarım toprakları % 15 lik genişleme göstermiştir. Bu topraklar genellikle orman açmasıdır. Aynı süre içerisinde sebze ve meyveliklerin artışı % 200'ü bulmaktadır. Yeni açılan toprakların genellikle eğimleri fazla olduğu için, birkaç yıl iyi ürün alınabilmektedir. Doğal bitki örtüsünü kaybeden toprağın erozyonla incelmeye sebebiyle verim düşmekte ve çiftçiyi müskül durumda bırakmaktadır. Bunun en acı misâlleri Amasra'da görülmektedir. İzin verilmemekle beraber, fındıklık tesisi bu toprakların korunması için en emin çare olarak görülmektedir. Çoraklaşmaya yüz tutan, eğim sebebiyle süpürülerek ana kayanın satha yaklaştığı kesimlerde, mısır

**ekimi** yapmaktansa, düşük randımanlı fındık ürünü almak ve işe yaramayan toprak oranım sabit kılmak daha kârlı olacaktır. Çünkü, fındık kök ve dallar sistemiyle erozyona karşı doğal ve uygun bir bitki örtüsüdür.

Bartın çayından tarım alanında gerekli şekilde faydalanılamamaktadır. Irmağa komşu olmayan tarlalara su alma hakkı verilmemekte, boru döşemesine razı olunmamaktadır. Entansif tarıma elverişli ova köylerinde sulama ve gübreleme ile günümüzdekiyle kıyaslanılamıyacak miktarda ürün elde edilebilir. Sulama malzemesi ve diğer araçların, gereçlerin temini için kooperatifler kurulması gerekmektedir. Bartın çayına verilecek önem en kısa zamanda yatırımı amorte edecektir.

### **Bartın Gemiciliği:**

Bartın'da gemiciliğin eski ve zengin tarihe dayanması çeşitli coğrafi şartların olumluluğuyla meydana gelmiştir.

a) Ulaşım elverişli, yaz ve kış aylarında akış hızı düzenli Bartın ırmağının mevcudiyeti.

b) Bartın şehrinin, orman mahsulleri pazarı durumunda bulunması ve ahşap gemi yapımı için gereken çeşitli malzemenin çevreden ucuz ve kolay sağlanılabilmesi.

c) Şehrin genişçe bir hinterlanda sahip olması ve ulaşımın deniz yoluyla daha ekonomik bulunuşu.

d) Kıyıdaki şehir, kasaba ve yerleşim merkezlerinin kara ulaşımalarının birbirleriyle bağıntılarının çok zor, bazen imkânsız durum almasının gemiciliği teşvik etmesi.

e) Karadenizde anî çıkan fırtınalara, dalgalara karşı korunmayı temin edecek doğal barınakların, ve körfezlerin mevcut bulunmayışı Bartın'ın gemicilik merkezi halinde gelmesini desteklemiştir.

f) Bartın'da gemi yapımından, tamir ve kalafat işlerinden anlıyan tecrübeli ustaların, işçilerin bulunması.

g) Çay çevresinin gemi yapımına elverişli topoğrafik yapıya sahip olması.

h) Bartın çevresinde gemi yapımında kullanılacak ağaç varlığının mevcudiyeti

i) Bartın ırmağının denize döküldüğü boğaz çevresinde ve Amasra, Çakraz dolaylarında balıkçılığın nisbeten gelişmiş bulunuşu, ilk akla gelen faktörlerdir.

Bartın hakkında yazılı eserlerin hepsinde gemi yapımı ile ilgili geniş bahisler yer almıştır.

Bartın'da 500 tonluğa kadar gemiler yapılabilmektedir. Bu işlerin mükemmeliyet ve güzelliği denizcilik muhitinde takdirle karşılanmaktadır. Bu ufak gemiler kurtuluş savaşında büyük işler yaptılar. Yelkenli gemilere mahsus arma hesapları pek denkli; denizcilik muhitinde buralarda yapılan donam ve yelkenliler pek makbul addedilmektedir.<sup>61</sup>

Bartın dolaylarında ormanın sağladığı imkânlar yanında boğazın emin bir sığınak durumu, yelkenli deniz ulaşımı zamanında Bartın'ın önemli bir denizcilik merkezi olmasına yardım etmiştir.

XVIII. yüzyıl sonuna kadar Bartın ve Amasra'da askerî ve sivil büyük deniz araçları yapılmakta idi. Bugün dahi Bartın ahşap gemi inşaatı bakımından önemli bir merkez durumundadır.

Bartın uzun yıllar bir tershane şehri halinde motor ve gemilerin yapıldığı yerd. Bartın bir haliç gibi yüzlerce mavna ve motörlerden görünmezdi. Ticareti çok ileride idi.<sup>62</sup>

Bartın'da yapılan gemilere kullanılma yerleri ve tiplerine göre: Salapur ya , Mavna, Gulet, Bumbarta, Martiko ve Çektirme gibi isimler verilmektedir.

Bartın'da gemi yapıcılığı pek eskiden beri mahallin belli başlı san'atlarından biri olarak kabul edilir ve ona ananevi bir sanat nazarı ile bakılırdı. Mimar, Kalfa, Baltacı, Bıçkıcı, Kalafatçı, Yelkenci, Halatçı, Demirci, Donatıcı, Üstübü bükücü gibi sanatkârların binlere balığ olan aileleri efradı hep bu sanat sayesinde geçinmiştir.<sup>63</sup>

Bartın gemi tezgâhlarında inşa edilen ahşap gemi sayısı I. dünya savaşından sonra devamlı azalma göstermiştir. 1914 yılına kadar her yıl 20 - 25 parça muhtelif tonda mavna, gulet, bumbarta ve Martiko ile 20 - 30 adet salapurya yapılırdı. 1914-1917 yılları içinde Bartın tersaneleri hükümet namına olmak üzere vasatı 80 ton hacminde mavna inşasına başlamışlardır.

1920 yılından itibaren 1935 yılına kadar mavna, gulet ve çektirme inşaatı devam etmiş ve yılda 40 - 50 parça muhtelif büyüklükte gemiler yapılmıştır. 1935 yılından itibaren gemi inşaatı azalmış ve ancak yılda 5-6 mavna, 7-8 çektirme inşasından ibaret kalmıştır.<sup>64</sup>

Bartın,uzun zamanıç kasaba ve şehirlerin bir limanı, transit merkeziolarak vazife görmüştür. 200 tonluğa kadar gemilerin yakın zamana kadar iskelesine yanaştığı, daha büyüklerinin boğazda yolcu ve yük aldığı Bartın'ın deniz

61. Zonguldak. Sayfa: 131 - 132. İstanbul, 1938.

62. Şavran (M.)- Karaelmas Diyarımız Zonguldak Vilâyeti. Sayfa: 129. Zonguldak, 1958.

63. Samancıoğlu. (K.) İktisat ve Ticaret Bakımından Bartın. Sayfa: 62. Ankara, 1941.

64. a. g. e. S.: 68.

ulaşımındaki önemini kaybetmesi, gemicilikte yelken devrinin kapanmasından ziyade kara ulaşımındaki gelişim ve Karadeniz'de Bartın'a, yakın uzak birçok modern limanın kurulmasıyla olmuştur.

Başta Zonguldak olmak üzere bölümde kömüre dayanan endüstri şehirlerinin gelişmesi demiryolu, kara ve deniz ulaşımının yeni limanlarla çevresindeki ilişkileri arttırması Bartın'ın ikinci plânda kalmasına yol açmıştır. Bartın, çevresinin sağladığı tarımsal ürünlere pazar merkezi durumda bulunması ve ticarî faaliyeti sayesinde tamamen sönmekten kurtulmuştur.

Yeni yapılan Bartın limanı sayesinde şehir, eski durumuna çok çabuk yükselecektir. Çünkü ticarî nitelikler ve şehirsal faaliyetler limanla ekonomik bağıntıların çok çabuk kurulması için gerekli şartlara maliktir.

Yelken devrinin kapanması ahşap gemi inşaatını azaltmış olmakla beraber bu tekneler motörle techiz edilerek faaliyetlerine devam etmektedirler. Limanın yapılması da küçük gemilerin Bartın'a girmesine yardım edecektir. Çünkü liman-Bartın arasındaki mesafenin henüz boş oluşu ve antrepoların tesis edilmemiş bulunuşu kara yolu kadar küçük gemilere de lüzum hissettirecektir. Çünkü deniz ulaşımı daha ucuz bulunmaktadır. Aktarma yapılmadığı takdirde ucuzluk, dolayısıyla maliyet daha da düşmektedir. Ancak Karadeniz limanları ve iskeleleri arasında denize paralel kıyı yollarının gelişmesi küçük gemilerin faaliyet sahalarını daraltacaktır.

Bartın'da gemi inşaatının azalması bu işte çalışan usta ve işçilerin karescilik, kerestecilik ve mobilyecilik, gibi yine ağaçla ilgili iş yerleri kurmalarına veya bu gibi yerlerde çalışmalarına sebep olmuştur. Ağaç işleriyle uğraşan işyerleri sayısında bir artma izlenilmektedir.

Bartın'ın modern bir liman kazanması ile denizcilikle ilgili bütün sorunlarının halledildiği söylenilemez. Liman faaliyetlerinin şehirle orantılı olarak gelişmesi gerekmektedir. Bu gelişmede Bartın'da kurulacak endüstri tesislerinin büyük payı olacaktır. Bartın'da küçük tonajlı gemiler imâline elverişli tersanelerin kurulması tarihî ve coğrafi niteliklerin ekonomik devamını sağlayacaktır.

### **Bartın Limanı:**

Kaynağını güney ve doğudaki bol yağışlı dağlık yerlerden alan ve birçok kuvvetli kollarla beslenen Kocaçay'ın aşağı bölümü gemi işlemesine elverişli olduğundan Karadeniz kıyısından Bartın'a kadar, yaz kış motorlar ve 50 tonilâtoya kadar olan yelkenliler işler. Bartın bu bakımdan Türkiyenin başlıca nehir limanı durumundadır<sup>65</sup>.

Son yıllarda çevreden gelen akarsular bitki örtüsünün tahribi sonucu fazla birikinti getirmeye başlamışlar ve Bartın çayının yaz aylarında-sulama-nın da etkisiyle - sığlaşmasına sebebiyet vermişlerdir. Bazı yıllar boğazın Karadenize açıldığı kesimde kum yığınlarının teşekkülü ulaşımı zorlaştırmakta idi. Tarama ile boğazın açılması gayretleri bazen bir fırtına ile gayesine ulaşmamakta ve boğaztekrar tıkanmakta idi. Bartın şehrinin en önemli özelliğini teşkil eden liman-şehir durumu tıkanıklıklar sebebiyle karakterini kaybetmeye başlamıştı. Bundan 35 - 40 yıl evvel küçük vapurların dahi kolayca sığındıkları boğaz, kum bankları sebebiyle 100 tonluk gemilerin dahi güç girdikleri bir zor geçit halini almıştı. Sellere ve denizin fırtınalarına göre değişen ırmak ağzının çok sık temizlenmesi açılması gerekmektedir. Deniz araçlarında meydana gelen evrime karşılık Bartın boğazı eski durumunu devam ettirmemekteydi. Boğaz, ulaşım önemi yanında, sığınak durumunu da kaybetmişti. Bartın'ın günümüz şartlarında çevre iskele ve limanlarıyla bağıntılarının devamı ancak bir limanla sağlanılacağı düşünülmüş ve inşaata 1960 yılında başlanılmıştır.

Bartın limanı ile şehir arasındaki saha yeni tesisler ve gelişmeler için müsait topoğrafyaya sahip bulunmaktadır. Henüz yerleşik bulunmayan liman ve çevresinin yakın yıllarda kurulacak tesislerle şehire birleşeceği tabiidir. Bu suretle şehir içindeki imalâthanelerin, depoların ve endüstri yerlerinin zamanla liman çevresinde toplanacağı ve şehrin liman yönünde gelişeceği söylenilebilir. Hatıra: 5

Liman, Bartın çayının denize döküldüğü yerin doğusunda, iki mendirek arasında tesis edilmiştir. Bartın'la kara yolu irtibatı dışında, liman içinden, batı mendireği arasından da bağıntı kurulmuştur.

Limanın yapılması ile ırmak ağzının kumlanması önleendiğinden İrmağa her mevsim ve havada giriş, çıkış mümkün olacaktır. Ayrıca ırmağın taranmış olması da 300 tonluk gemilerin denizden 9 Km. içeride bulunan çimento fabrikasına kadar girebilmeleri sağlanmıştır. İrmakta halen bir rıhtım ve iki yanaşma yeri yapılmış durumdadır. İrmak boyunun her iki kıyısı da rıhtım yapılmasına elverişlidir. İrmağın her iki sahili de endüstri tesislerinin kurulmasına elverişli durumdadır. Buna elektrik ve kömürün yakınlığı da eklenilmelidir. Hatıra: 6

İrmağın zaman zaman temizlenmesi endüstrileşmenin hızlaşmasını sağlayacaktır. Mücavir derelerin islahı elzemdir. Böylece Bartın çayının erken dolması ve temizlenmesi için yatırım harcanması önlenilecektir.

Karabük - Safranbolu - Bartın kara yolu bitirildiğinde, Bartın limanı, Karabük endüstri mamüllerinin Karadeniz limanları, dolayısıyla hinterlândlarına sevk edildiği bir merkez durumuna gelecektir.

Bartın limanından hali hazırda çimento, kireçtaşı, tomruk, kereste, kiremit, tuğla ihraç edilmekte ve kömür, akaryakıt ithâl edilmektedir.

Dere üzerindeki rıhtım çimento fabrikasına aittir. İki yanaşma yerinden birisi Petrol Ofisine, diğeri Sezai Türkeş - Feyzi Akkaya firmasına aittir. Endüstri tesislerinin çoğalması ırmak kıyısındaki yükleme ve boşaltma tesislerini arttıracaktır.

Bartın limanı biri 820, diğeri 464111. lik iki dalgakıranla korunmaktadır. Liman içinde 220 m. lik ticari eşya rıhtımı yapılmıştır. 180 m. tevsie müsaittir. Irmak tarafında 40 m. uzunluğunda bir iskele daha vardır. Ayrıca ırmak - liman arası geçidi tesis edilmiştir. Rıhtım sahası üzerinde alanı 1500 m<sup>2</sup>. hacmi 9000 m. olan iki adet çelik ambar inşa edilmiştir.

Liman inşaatına 1960 haziranında başlanılmıştı. O zaman 50.000 ton olan yük hareketi, 1965 yılında limanın yapılmasıyla 500.000 tona baliğ olmuştur<sup>66</sup>.

### **Balıkçılık:**

Bartın ırmağının ve boğaz çevresinin balıkçılık bakımından zengin bir durum arzemesine rağmen bu avantajdan gereği gibi fayda sağlanılamamaktadır. Su ürünlerinin Bartın ekonomisinde ve halkın beslenmesinde payları pek azdır. Bunun en önemli sebebi tarım hayatının yeterliliği, yerleşim merkezlerinin seyrek bulunması ve balığın devamlı bir üretim karakteri göstermemesidir. Yılın büyük bir kısmında balık az ve pahalıdır Bartın'ın orduyerinde 10-15 balıkçı ailesi yaşamaktadır. Bunlar ırmakla boğazda basit usuller ve araçlarla kıyı balıkçılığı yapmaktadırlar. Talebin birkaç cinse inhisar etmesi (palamut ve torik) ton, uskumu dışında istekli piyasa bulunmayışı konserve fabrikalarının diğ türleri işlemelerini zorlaştırmaktadır (Bu-ba-bi ve Türkili). Bu cins balıklar da, açık deniz balıkçılığının gelişmemiş olması sebebiyle, kıyıları takip ederek hareket ettikleri veya kıyılara yaklaştıkları zamanlarda avlanabilmektedir.

Karadeniz kıyılarımızda genellikle açık deniz balıkçılığı yapılmamaktadır. Buna deniz avcılığı ile geçinenlerin malî yetersizlikleri, teşkilâtsiz çalışmalar ve denize yatırımın güvensiz bulunması sebep olmaktadır. Örneğin Amasra'lı balıkçılar, filolar halinde Boğaz dolaylarında daha güvenle avlanabilmekte, havanın bozması halinde buraya sığınma ümidi işlerine emniyet katmakta idi. Karadenizin ani hava hareketlerine açık bulunması, kıyılarımızın düz, yüksek ve girinti çıkıntıdan mahrum bulunmaları ve şelf sahasının darlığı gelişimin gecikmesi için sebep olarak gösterilebilir. Fakat en önemli cihet piyasa ve tutulan balıkların muhafaza, değerlendirilme imkânlarından mahrum bulunmalarıdır.

66. Liman hakkındaki teknik bilgi ve limanın vaziyet plânı, Bartın limanı inşaatı Bölge Müdürü Sayın Y. Müh. Mehmet Çötür'ün müracaatımıza verdiği 7/X/1965 tarihli yazısından alınmıştır.

Bartın'da kıyı balıkçılığının açık deniz balıkçılığı şeklinde bir gelişim gösterememesinin nedenlerinden biride üretimin fiziksel olaylara bağlı olarak azalıp çoğalması , hatta bazı yıl tamamen durmasıdır. İlgililer<sup>67</sup> iklim olayları dışında bazı balık türlerinin hareketlerinde diğer balıkların etkileri olduğunu söylemektedirler. Torik ve palamudun kıyıya yanaşması yunus balıklarının tehdidi ile meydana gelmektedir. Yunusların kıyılardan uzakta hareket ettikleri yıllar kıyılarda avcılık yapan balıkçılar için torik ve palamudun avlanması imkânsız hale gelmektedir.

Kıyılarda dinamitle balık avlanması balıkların yer değiştirmelerine sebep olmuştur. Bazı balıkların daha derinlerde yaşamaya başladıkları da anlaşılmaktadır. Örneğin Amasra'lı balıkçılar 25 metrelik gırgırlarını 50 metreye çıkarmışlardır.

Yunus balıklarının kıyıya çok yakın buldukları yıllarda, meselâ 1960 yılında gırgırın birtek sarsılmasında 12 ton palamut yakalandığı görülmüştür. Balığın fazla tutulduğu yıllarda, sevk zorluğu, konserve fabrikalarının (100 - 120 tonluk) düşük kapasitede oluşları, diğer muhafaza usullerinin (Salamura, lakerda, tuzlama tütsüleme v. b.) makbul addedilmemesi tutulan fazla balığın ziyanına yol açmaktadır.

Bartın kıyıları şelf bakımından nisbeten daha geniştir. Bartın çayının ve Filyos ırmağının birikintileri deniz altı topoğrafyasının satha yakın şekilde dolmasını sağlamıştır. Buralar kıyından 1,5-2 mil kadar açıktaki gırgırla avlanma imkânı verir. Akarsuların balıkçılık bakımından sağladıkları diğer avantaj beslenme ve yumurtlama (Planktonca zenginlik ve tuzun azlığı) ya elverişli bir ortam meydana getirmeleridir.

Bartın'da balıkçılık bakımından Amasra ileri bir durum göstermektedir. Boğaz ve çevresinde Amasra'lı balıkçılar avlanmakta ve Amasra'ya dönmektedirler. Buna Amasra'da tarıma elverişli toprakların azlığı ve Karadeniz'in güven vermemesi sebep olmaktadır. Bartın limanının balıkçılığın gelişmesi için elverişli bir ortamın merkezinde kurulmuş olması ayrı bir avantaj sayılabilir. İleride kurulacak soğuk hava tesislerinde su ürünlerinin muhafazaları, gerek deniz yoluyla, gerekse yapılmakta olan Bartın - Karabük devlet yolu ile tüketim merkezlerine sevkleri mümkün olacaktır.

Zonguldak civarında yapılan son araştırmalar 200 m. den daha derinde balıkların yaşamadıklarını göstermiştir.<sup>68</sup> Bütün Karadenizde olduğu gibi Zonguldak'ta da üretim yılları arasında büyük farklar görülmektedir. 1951 - 1961 üretim ortalaması 1250 tondur. Yıllar arasındaki farklılık ise % 600'e varmaktadır (1952, 1957 de 500 ton, 1954 te 3125, 1961 de 2400 tondur). Bartın'ın Zonguldak üretim ortalamasındaki payı yüksektir.

67. Bu-Ba-Bi Konserve Fabrikası Müdürü Sayın Necdet İnce oğlu'nun izahatı

68. Zonguldak Bölgesi Ön Plânı, Sayfa: 50. Ankara, 1964.

Bartın'ın balıkçılıktaki önemini Amasra bucağı sağlamaktadır. 1959-1962 yıllarında ortalama olarak elde edilen 1407 ton balığın % 42 sini Amasra üretmiştir., İlin diğer ilçelerinde aynı yılın ortalamalarını % 30-Ereğli, % 17 merkez, % 9 Kurucaşile, % 2 Çaycuma teşkil etmiştir.

Biri Zonguldak, diğeri Ereğli'de bulunan soğuk hava depolarının balık soğutma kapasiteleri beşer tonluktur. Bilhassa, önemli bir avlama merkezi durumunda bulunan Amasra ve Bartın limanlarında birer soğuk hava deposunun kurulması, balıkçılığın gelişmesine, piyasa durumuna, üretimin emniyetine ve hayvansal proteinin beslenmedeki yerinin artmasına büyük etkisi olacaktır. Bartın'ın gelirinde çok önemsiz bir mevki olan su ürünlerinin birkaç kat arttırılması büyük gayretler karşılığında olmayacaktır. Bugün, Bartın önlerine kadar ırmağa giren kefal balıklarının avlanılmaları önemli bir kazanç sağlanmasına yol açacak niteliktedir.

### **Sonuç:**

Bartın'ın Batı Karadeniz şehir ve kasabalarına nisbetle oldukça geniş bir hinterlandı vardır. Çevrenin tarımsal imkânlar bakımından olumlu bulunuşu yerleşim tarihinin eskiliğini sağlamıştır. Bartın şehri doğal imkânlarla paralel olarak uzun zamandan beri çevrenin pazarı, ticaret merkezi ve iskelesidir. Irmağın, toplayıcı etkisi yanında ulaşımı desteklemesi, şehri ve hinterlandı Karadeniz'e bağlaması, kıyı kasaba, liman ve iskeleleri ile ekonomik bağıntıların kurulmasında büyük rolü olmuştur.

Bartın 100.000'e varan nüfusu ve 159 köyü ile önemli bir ilçemizdir. İlçenin asıl önemini, ekonomik bakımdan gelişmiş olması ve ticari fonksiyonu teşkil etmektedir. Bartın'da orman mahsulleri, tahıl, kümes hayvanları, av ve hayvan derileri, bilhassa yaş ve kuru meyve, sebze üretilmektedir, Bu ürünlerin çevre tüketimindeki payı gün geçtikçe artmaktadır.

Bugün Bartın'da oldukça ileri ve çeşitli bir endüstri hayatı vardır. Aynı zamanda plân ve yatırımlarla desteklendiği için endüstri istikbâl vaad etmektedir. Bilhassa çimento, kereste, konserve, bisküi, seramik ve bitkisel yağ endüstrisi gelişmiştir. 13 Fabrikadan başka birçok imalâthane, bıçkıhane ve atölye mevcuttur. Değişen ekonomik şartlar gemi yapıcılığını ve bazı el sanatlarını körletmiştir. Buna rağmen Bartın'da demircilik, marangozluk, dülgelik, mobilyacılık, terzilik, kunduracılık, dericilik, çekicilik, örücülük önemini muhafaza etmektedir.

Bartın çayının düz ve geniş bir çevre ortasında akması ve belirli bir yatak takib etmesi, dolaylarında eskiden beri yoğun bir kır nüfusunun toplanmasına sebep olmuştur. Bartın çayı düzenli akışı ile çevrenin ekonomik faaliyetleri için tehlike teşkil etmemekte, aksine sulama, liman ve sığınak imkânlarıyla tarımsal faaliyetlerin tamamlayıcısı durumunda bulunmaktadır.



Bartın çevresinde düz alanlarda kalabalık bir nüfusu toplama kabiliyeti olan meyvecilik, sebzeçilik ve çeltik tarımının daha fazla gelişmesi sulama imkânının artırılması lüzumludur. Bunun için akarsu havzasında teraslanmanın yapılması ve derelerin ovaya intikal ettikleri boğazlara regülâtör tesisi veya küçük barajların kurulmaları lüzumludur. Yaygın olan meyveciliğin daha bilgili yapılmasının temini yanında ilaçlama ve gübreleme ile pazarların talep ettiği kaliteli, aynı zamanda randımanlı meyveciliğin yapılması mümkün olacaktır.

Çevrede kömüre dayanan endüstri şehirlerinin kurulup, gelişmeleri, demiryolunun tesisi Bartın ekonomisini kısa bir süre için sarsmıştır. Şehrin geniş bir tarımsal çevreye merkezlik etmesi bu sarsıntıdan çabuk kurtulmasını sağlamıştır. Bartın köylerinde çapa bitkilerine ve münavebeli tarıma doğru yavaş, fakat devamlı bir yöneliş mevcuttur. Tahıl tarımına ayrılan alan aynı kalmakta; meyve sebze ve bahçecilik için elverişli alanlarda tahıl tarımı yapılmamaktadır. Örneğin son on yıl içerisinde sebze , meyve ve bahçe alanları % 20 oranında gelişme göstermiştir. Meyveciliğin kalite ve randımanla paralel olarak gelişebilmesi için, sulamanın daha geniş ölçüde yapılması lüzumludur. Ancak gelişmiş sulama ile fayda sağlanılamayacağına çiftçiye öğretilmesi, sunî gübre ve zararlılarla mücadelede kullanılacak ilaçlar hakkında yeterli bilgi verilmesi gerekmektedir.

Bartın ilçesi nüfus bakımından Türkiye ortalamasından iki misli daha yoğundur. 1950 yılına kadar duraklıyan şehrin nüfusunda da devamlı bir artış izlenilmiye başlanmıştır. Son beş yıl içerisinde Bartın şehrinin nüfusu % 20 artmıştır (11, 506 dan 14304).

Bartın'ın muntazam bir yolla Safranbolu ve Karabük'e bağlanması, limanın tamamlanması ile şehrsel fonksiyonların, dolayısıyla endüstri tesisler-artacağı, hinterlandın genişliyeceği söylenilebilir. Buna, limana ve ırmağa dik olarak yapılacak yolların çabuklaştırıcı bir etkisi olacaktır.

Amasra kömür ocaklarının tekrar işletilmiye başlanması Bartın'da endüstriyel gelişimi kolaylaştıracak bir faktördür. Ancak Zonguldak'ta ve Bartın'da kömür rezervlerinin sınırlı oluşları tarımsal alanlarda ve icabında kömürün yerine diğer enerji kaynaklarıyla faaliyetlerine devam edebilecek endüstri tesislerinin kurulmaları teşvik edilmelidir. Bartın gıda sanayii için olumlu şartları taşımaktadır. Bu arada orman ürünlerinin değerlendirilmesi için suni tahta, kontraplak, parke ve kibrit fabrikalarının kurulmaları mümkündür. Çevrede kavakçılığın gelişmekte olması, lüzumlu hammaddenin temin kolaylığı, Bartın'da kağıt endüstrisinin kurulmasını gerektirmektedir. Bartın'da orman ürünlerinin faydalı hale getirilmesi için bu bilginin halka ve köylüye verilmesi gerektiğinden, açılacak kursların çok faydalı olacağı söylenilebilir, Orman ürünlerinin Bartın'ın kalkınmasındaki payını arttırmak için el sanatlarının, turizm endüstrisinin mobilye ve ambalajcılığın geliştirilmesi, müteşebbislerin teşvik edilerek küçük kooperatiflerle maddeten desteklenmeleri gerekmektedir.

Yeni yapılan liman sayesinde Bartın, zengin tarımsal ürünlerine yakın ve emin pazarlar kazanacak, çevrede gemiciliğin ve balıkçılığın kalkınmasına önayak olacaktır. Bartın çayı ve boğaz çevreleri balıkçılık sahasına yapılacak yatırımları çabuk amorte edecek imkânlarla sahip bulunmaktadır. Bartın da balıkçılıktan temin edilecek gelirin yükseltilmesi için liman ve yollar önemli birer faktördür.

### BİBLİYOGRAFYA

- Ardel, A.** *Batı Karadeniz Bölgesinde Morfolojik Müşahedeler.* İstanbul Üniversitesi Coğrafya Enstitüsü Dergisi, Cilt, III, Sayı. 14, sayfa. 62-75, İstanbul, 1964.
- Arısoy, S.** *Karadeniz Bölgesi Deniz Ekonomisinin Meseleleri,* Türkiye İktisat Gazetesi, No. 642, Ankara, 1965
- Aygün, T.** *Karadeniz Ereğlisi Tarihi,* Ankara, 1960.
- Belikıray, M.** *Ereğli (Ağır Sanayiden Önce Bir Sahil Kasabası).* Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilâtı, Ankara, 1964.
- Berkmen, H.** *Safranbolu ve Civarının İskan ve İktisadi Coğrafyası.* İstanbul, 1941.
- Birand, H.** *Batı Karadeniz Kıyılarında Bir Botanik Gezisi.* Türk Coğrafya dergisi. Sayı. 7 - 8. Sayfa. 140 - 153. Ankara, 1945.
- Cansever, N.** *Bütün Yönleriyle Bartın.* İstanbul. 1965.
- Fındıklıoğlu, Z. F.** *Kuruluşunun xv.yılında Karabük, (1937 - 1962).* İstanbul, 1962.
- Göktunalı, K.** *Zonguldak Vilayetine Bağlı Ulus Kazasının Cenup Bölgesine ait Jeolojik Rapor.* M. T. A. Rapor No. 2534. Ankara, 1957.
- Granigg, B.** *Rapport sur la necessite de sondages pour les recherches de charbon dans la region du Arit Dere pres, de Bartın et de Çarşamba- Azdavay - Karafasıl,* M. T. A. Rep. No. 1128, Ankara, 1936.
- Hatınoğlu, Y.** *Bartın Çimento Fabrikası ve Civarının Hidrolojik Etüdü,* Ankara, 1959
- İmer, H. F.** *Ereğli Maden Kömürü Havzası Tarihçesi.* Zonguldak, 1944.
- Kasaplıgil, B.** *Kuzey Anadolu'da Botanik Gezileri.* Tarım Bankanlığı, Orman G. Md. Yayın No. 32 İstanbul, 1947.
- Kurter, A.** *Zonguldak - Safranbolu Arasında Morfolojik Müşahedeler,* İstanbul Üniversitesi Coğrafya Enstitüsü Dergisi, Cilt. VI. Sayı. 12, Sayfa, 174 - 183 . İstanbul. 1961.
- Orlu, I. N.** *Amasra Hakkında Coğrafya ve Tarih Bilgisi.* Amasra. 1939.
- Özden, F.** *Maden Direği Problemi.* Tarım Bakanlığı. O. G. Md. Teknik Haberler Bülteni, Yıl. 4, sayı: 14, S. 24. Ankara 1965.
- Sakaoğlu, N.** *Amasra.* İstanbul. 1966.
- Samancoğlu, K.** *İktisat ve Ticaret Bakımından Bartın,* Ankara, 1940.
- Şavran, M.** *Karaelmas Diyarımız Zonguldak Vilayeti.* Zonguldak, 1958.
- Tesal, N. D.** *Zonguldak Vilayetinin İktisadi Ehemmiyeti,* İstanbul, 1957.
- Tümertekin E.** *Türkiye'de Maden Direği.* İstanbul Üniversitesi, coğrafya Ens. Der. Sayı. 3 - 4 S. 183 - 192. İstanbul. 1952 - 53.
- Tümertekin, E.** *Ağır Demir Sanayii ve Türkiye'deki Durumu.* İst. Üniv. Edebiyat Fak. Coğ. Ens. Yayını. No. 16. İstanbul. 1954.

## POPULATION AND ECONOMICAL ACTIVITIES IN BARTIN

By Dr. Mecdi EMİROĞLU

Compared to the other towns and cities in the western Black Sea coast, Bartın has a rather large hinterland. Due to the agricultural possibilities, settlement in this area goes way back in history. In addition to the natural resources it has, Bartın has always been the market-place, trade center and the harbour of the neighbouring towns. The stream flowing through Bartın has collected the population on its either side. Since the stream is favourable for water transportation, it connects Bartın and its hinterland to the Black Sea, and plays an important part in forming economical relations among the towns and harbours in western coast.

With its population reaching 100.000 and villages numbering 159. Bartın is an important town. Its main importance lays in its being an economically developed town with high possibilities for commerce. Bartın has a large variety of products. Forest products, grains, poultry, games hide, especially fresh and dried fruits and vegetables are among the ones to be mentioned particularly. The rate of producing in this area, plays an ever increasing part in the rate of consuming.

The industry, too, is rather well- developed in Bartın today, and since it is backed up by well planned investments it has a promising future. The fields of industry in Bartın covers cement, timbers, canned food, biscuits, ceramics, vegetable oils, etc. In addition to thirteen factories, there are many workshops and saw - mills in Bartın.

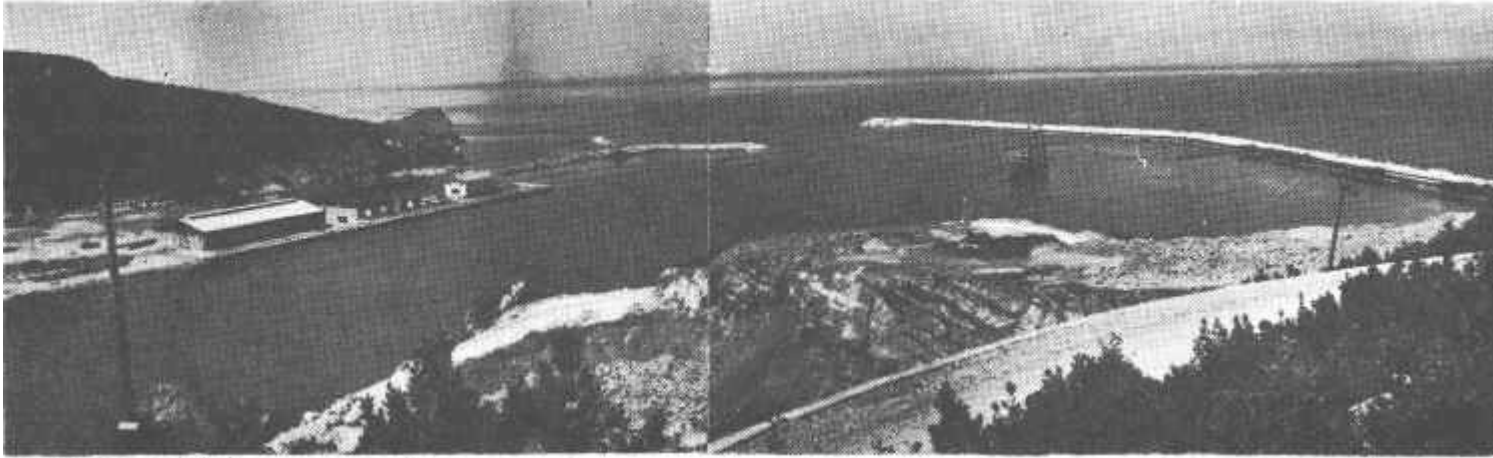
The change in economic conditions forced the ship - bulidings and some handicrafts to slow down. Business of blacksmith, carpentry, furniture -making, dress-making, shoe-making, tanning, knitting, etc., however, could keep their importance up to day in spite of the above mentioned change in economical conditions.

The Bartın Çayı (the stream) which flows in a regular bed through a wide plane, caused a dence country population to settle on its both sides since early times. Because of its regular flow, Bartın Çayı does not endanger the economical activities of the area; on the contrary, it supports agricultural activities with the possibilities it created for irrigation.

When the new towns and cities based on coal industry flourished, and when the coast was linked with the inner parts by railroads, the economical situation in Bartın was affected adversely for some time. But since Bartın was the center of a large agricultural area, it shook off the bad effects in a very short time. Today there is a slow yet continuous turn towards intensive agriculture in the villages of Bartın. The land which is good for agriculture (mainly grains) remain as it was in size. The land which is good for vegetable growing and fruit culture is not used for cultivating grains. More and more lands, however, are being used for vegetable growing and fruit culture. During the last decade, for example area which is used for vegetable growing and fruit culture increased 200 % in size.

The density of population in Bartın is twice as much as the average density in Turkey. Until 1950 the population in the central town increased very slowly; but since 1950 the increase has become marked and continuous. During the last five years, the population of Bartın proper (the central town) increased 20 % (That is, it became 14, 304 while it was only 11.506 five years previously.)

It will not be too much to indicate that when a regular highway connects Bartın to Safranbolu - Karabük, and when the harbour is completed, the town will have the functions of a city, and consequently, the industry will be more developed, and the hinterland will grow larger in size. Coal mining in Amasra will certainly be a factor in the development of industry in Bartın. With the help of the new harbour. Bartın will gain new and secure markets for agricultural products, and will play a leading part in seamanship and fishing in the neighbourhood.



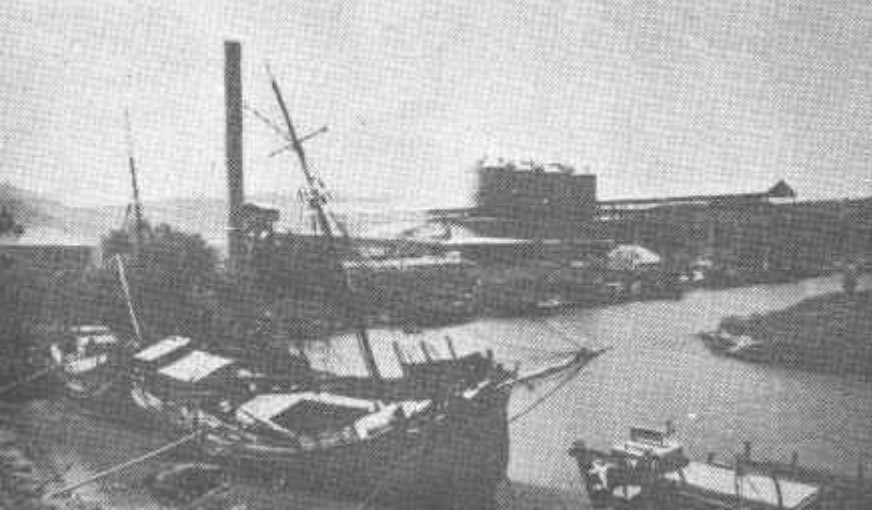
Resim, 1, Bartın Limanı, Eskiden kum banklarıyla tıkanan ırmağın mansabı doğu ve batı mendirekleriyle emniyetli şekilde sokulmuş ve ırmak batı mendireği dışından denize verilmiştir.



MECİDİ EMİROĞLU

Resim, 2. Bartın ırmağının mendirek dışına alındığı kesimdeki çalışmaların doğudan görünüşü. Şimdi ırmak muntazam rıhtımlarla sabit yatağa alınmıştır.

## BARTIN'DA NÜFUS VE EKONOMİK FAALİYETLER

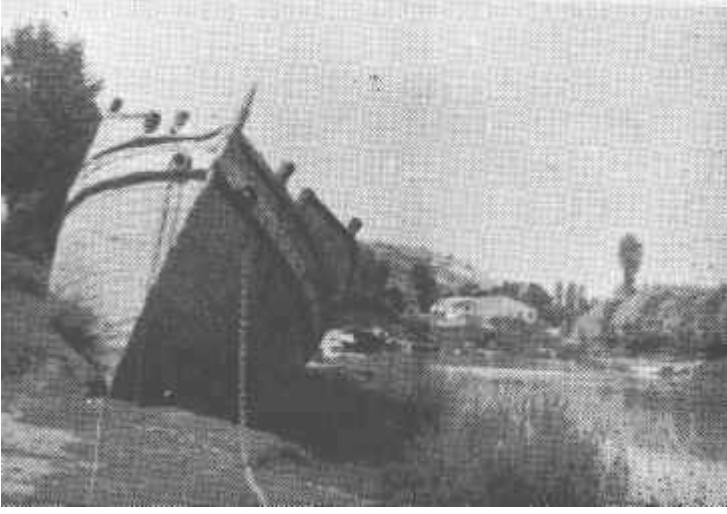


Resim, 3- Bartın çimento fabrikası. Irmak kenarında kurulan fabrikanın çimento üretiminin yapılan rıhtım ve derenin taranmasından sonra deniz yoluyla sevki kolaylaşmıştır. Resim ırmağın temizlenmeden evvelki halini göstermektedir.



Resim, 4- Boğazın hemen batısında bulunan ve büyük bir gelişim göstermesi beklenen Inkumu plajı.

MECDİ EMİROĞLU



Resim. 5- Bartın, Kanlıırmağın Kocanaz deresi ile birleştiği Gazhane mevkiinin güneyde iskeleden görünüşü



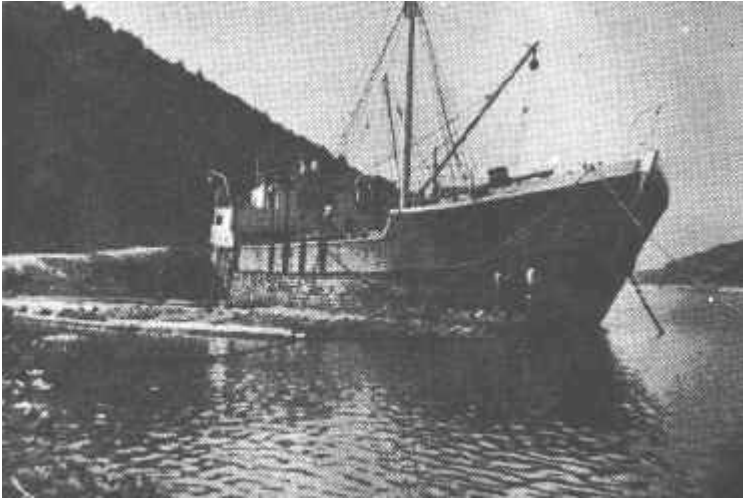
Resim, 6- Bartın ırmağı ovada menderesler çizmekte fakat sabit bir yatakta akmaktadır.



## BARTIN'DA NÜFUS VE EKONOMİK FAALİYETLER



Resim, 7- Bartın iskelesinin kuzeyden görünüşü. İskelede bir gemiye kereste yüklenilmektedir.



Resim, 8- Boğazdan görünüş, bir motöre kereste yüklenilişi.

MECDİ EMİROĞLU

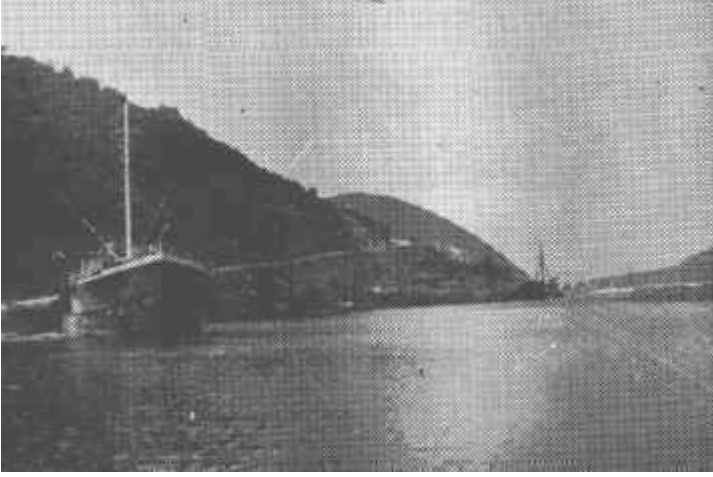


Resim, 9- Bartın iskelesi, Bıçkılıhanelerde biçilmiş kerestelerin bir gemiye yüklenilişi, 2. planda kıyı gazinolarından biri görülmektedir.



Resim, 10- Limandan boğazın görünüşü, Resim kuzeyden güneye çekilmiştir.

BARTIN'DA NÜFUS VE EKONOMİK FAALİYETLER

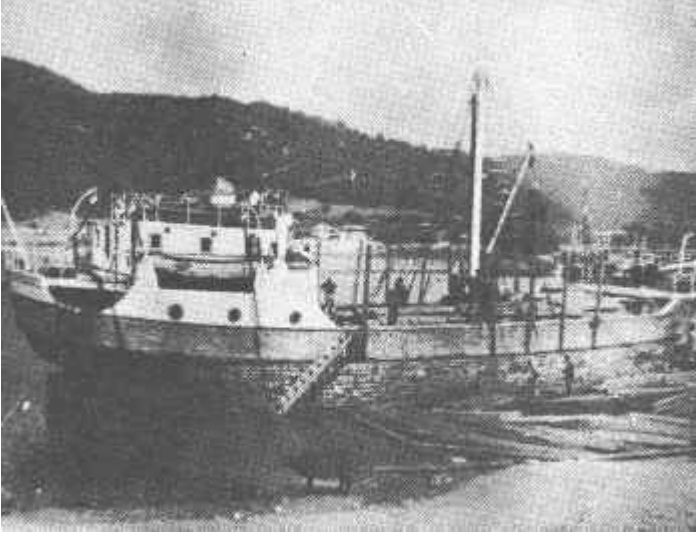


Resim, 11- Boğazda yüklü bir gemi.

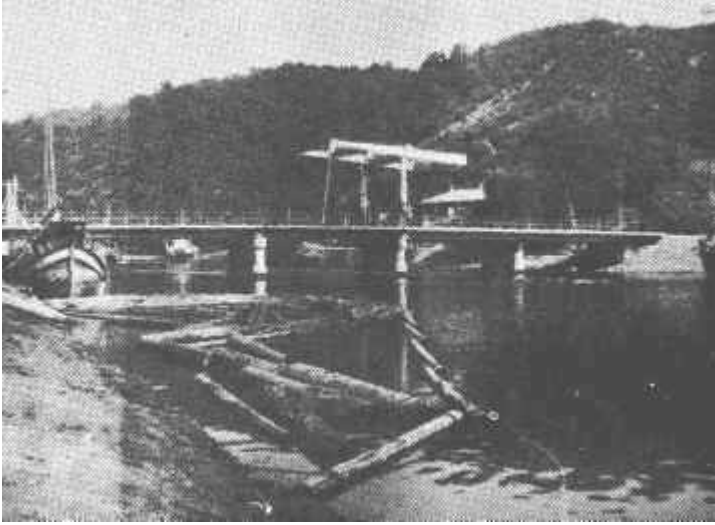


Resim, 12- Bartın, Kanlırmak üstünden Amasra'ya giden yolun geçtiği Orduyeri köprüsü

MECDİ EMİROĞLU



Resim. 13- Boğazda bir gemiye kendi araçlarıyla  
direk yüklenişi.

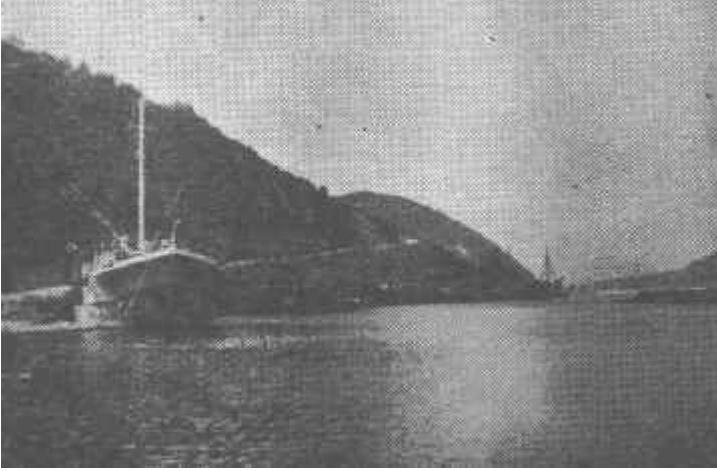


Resim 14- Boğazda limanın iki kıyısını birleştiren açılır kapanır köprü ve sevk için  
hazırlanmış direkler.

BARTIN'DA NÜFUS VE EKONOMİK FAALİYETLER



Resim, 15- Bartın ırmağı ovada, boğaza girmeden önce. Güneyden kuzeye bakış.

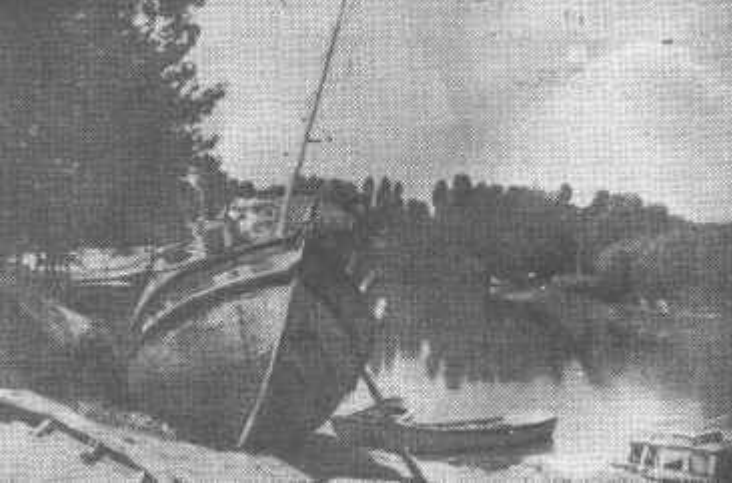


Resim, 16- Boğazdan limanın görünüşü. Geminin arkasında İnkumu plajına giden yol görülüyor.

MECDİ EMİROĞLU

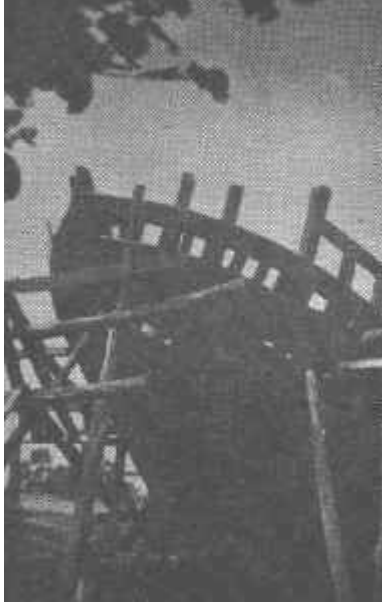


Resim, 17- Bartın iskelesinin güneyden görünüşü

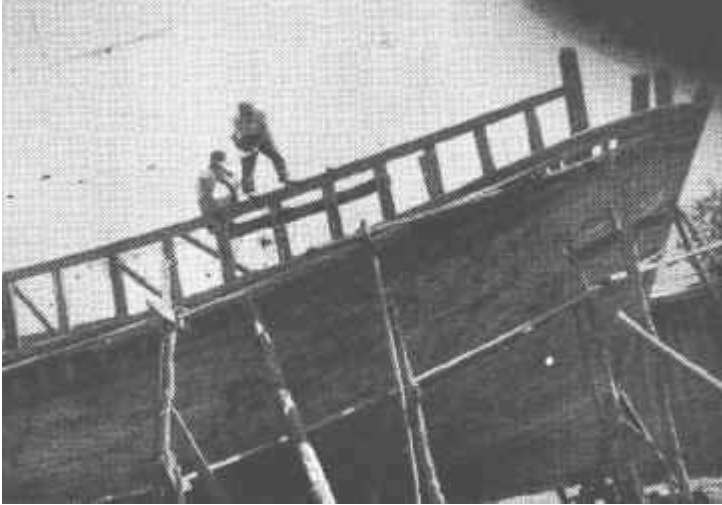


Resim, 18- Bartın'da tamir için çay kenarına çekilmiş bir gemi, Bartın'da her türlü tamir, tadilat kalafat, boya v. b. gibi işler yanında ahşap gemilerde yapılır.

BARTIN'DA NÜFUS VE EKONOMİK FAALİYETLER

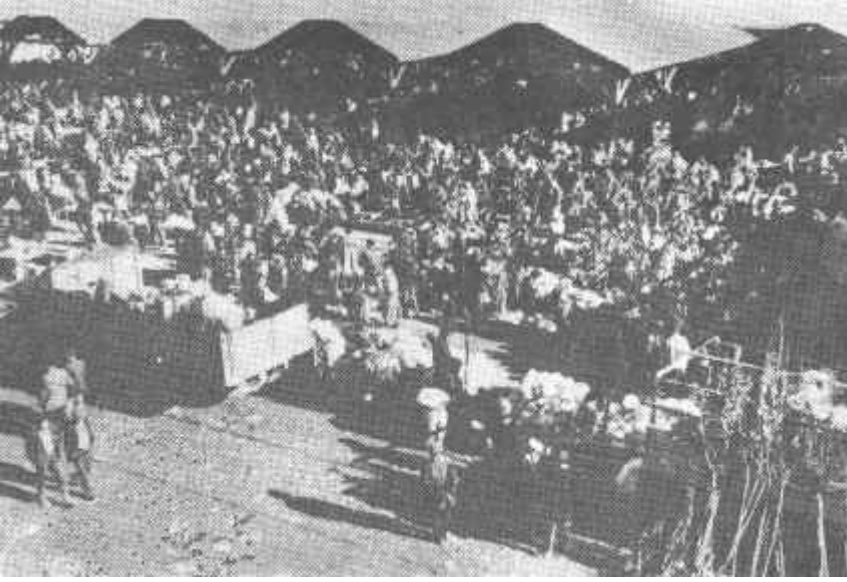


Resim, 19- Bartında ahşap bir geminin yapılışı.



Resim, 20- İnşa halinde bir gemi (Bartın'ı).

MECDİ EMİROĞLU



Resim, 21- Çok hareketli ve kalabalık olan haftalık Bartın pazarlarından biri, Bahar aylarında meyve fidanı ve hayvan satışlarının fazlalığı dikkati çeker.



Resim, 22- Bartın'da yapımı yeni bitmiş bir geminin ırmağa indirilişi. ikinci planda yapımına yeni başlanılan bir geminin iskeleti görülmektedir.



## BARTIN'DA NÜFUS VE EKONOMİK FAALİYETLER

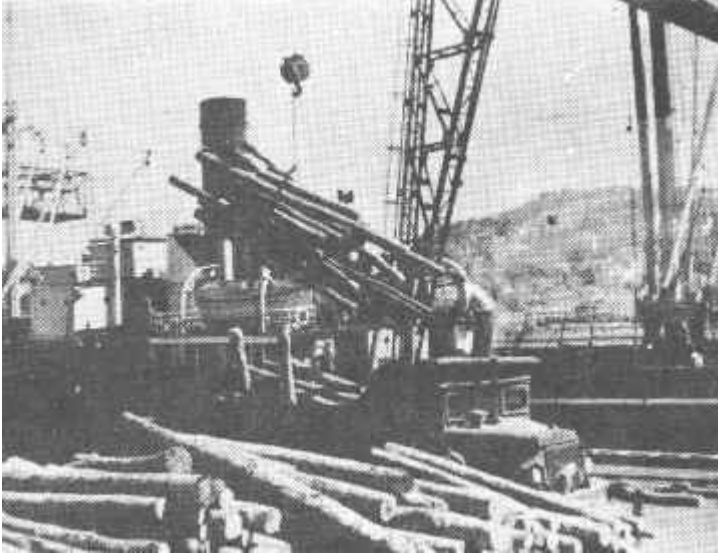


Resim, 23- Bartın şehrinin genel görünüşü.



Resim, 24- Bartın'ın genel görünüşü, eski mahallelerdeki evler genellikle ahşap malzeme kullanılarak yapılmıştır. Evler meyve bahçeleri içerisinde yer almaktadır.

MECDİ EMİROĞLU



Resim, 25- Zonguldak'a kömür madeninde kullanılmak üzere getirilmiş direklerin limanda boşaltılması.



Resim, 26- Zonguldak limanında direk harmanları.

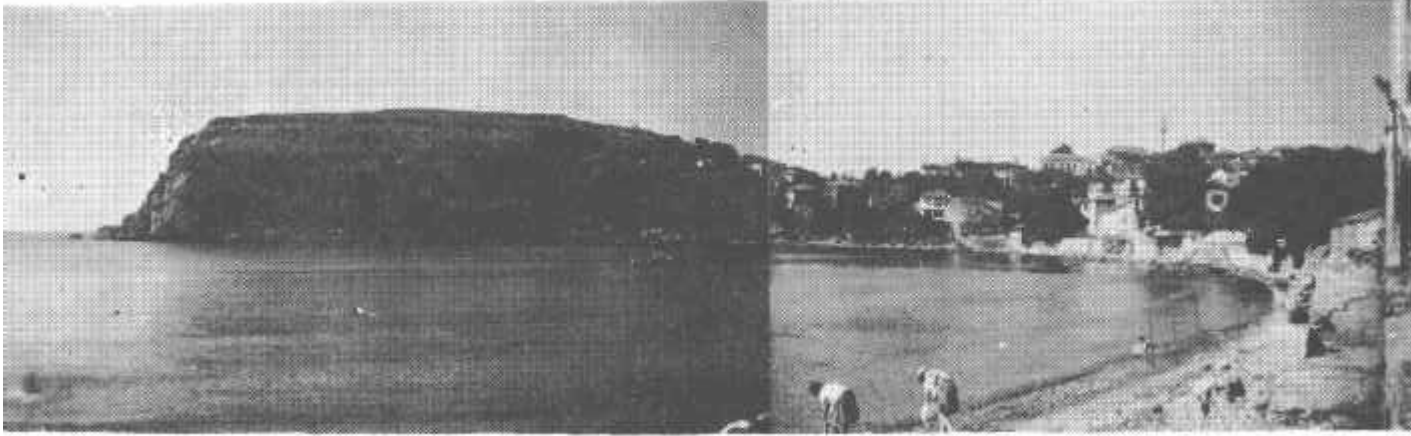
BARTIN' DA NÜFUS VE EKONOMİK FAALİYETLER



Resim,27: Civar köyler halkının geniş ölçüde katıldıkları haftalık pazarlardan biri.



Resim, 28- Pazarda satış yapan ve yük taşıyan kadınların fazla bulunuşları dikkati çeker.



Resim, 29- Amasra, Küçük limandan bir görüntü.

BARTIN'DA NÜFUS VE EKONOMİK FAALİYETLER



Resim 30-Büyük limandan Amasra kalesinin görünüşü.

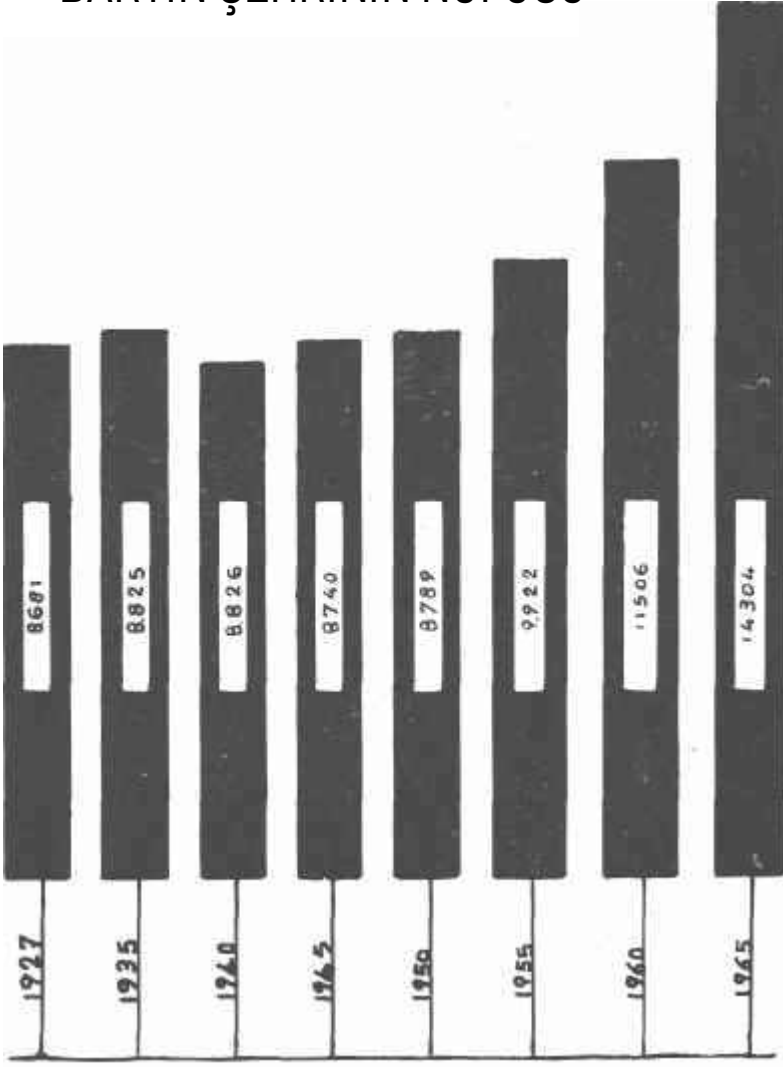


Resim, 31- Amasra plaj, (Büyük Liman)

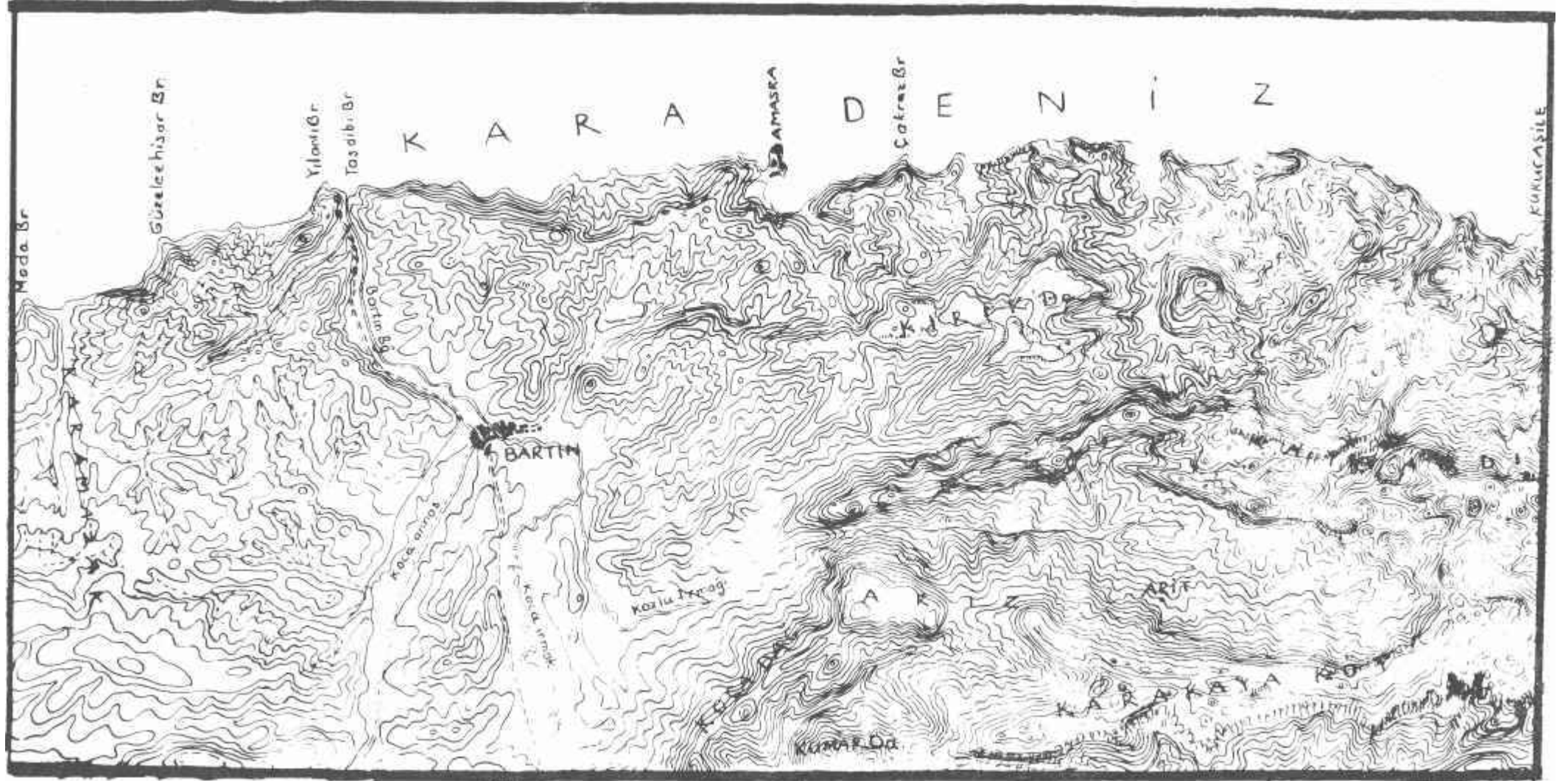


1927-1965 SAYIM YILLARI ARASINDA

BARTIN ŞEHRİNİN NUFUSU



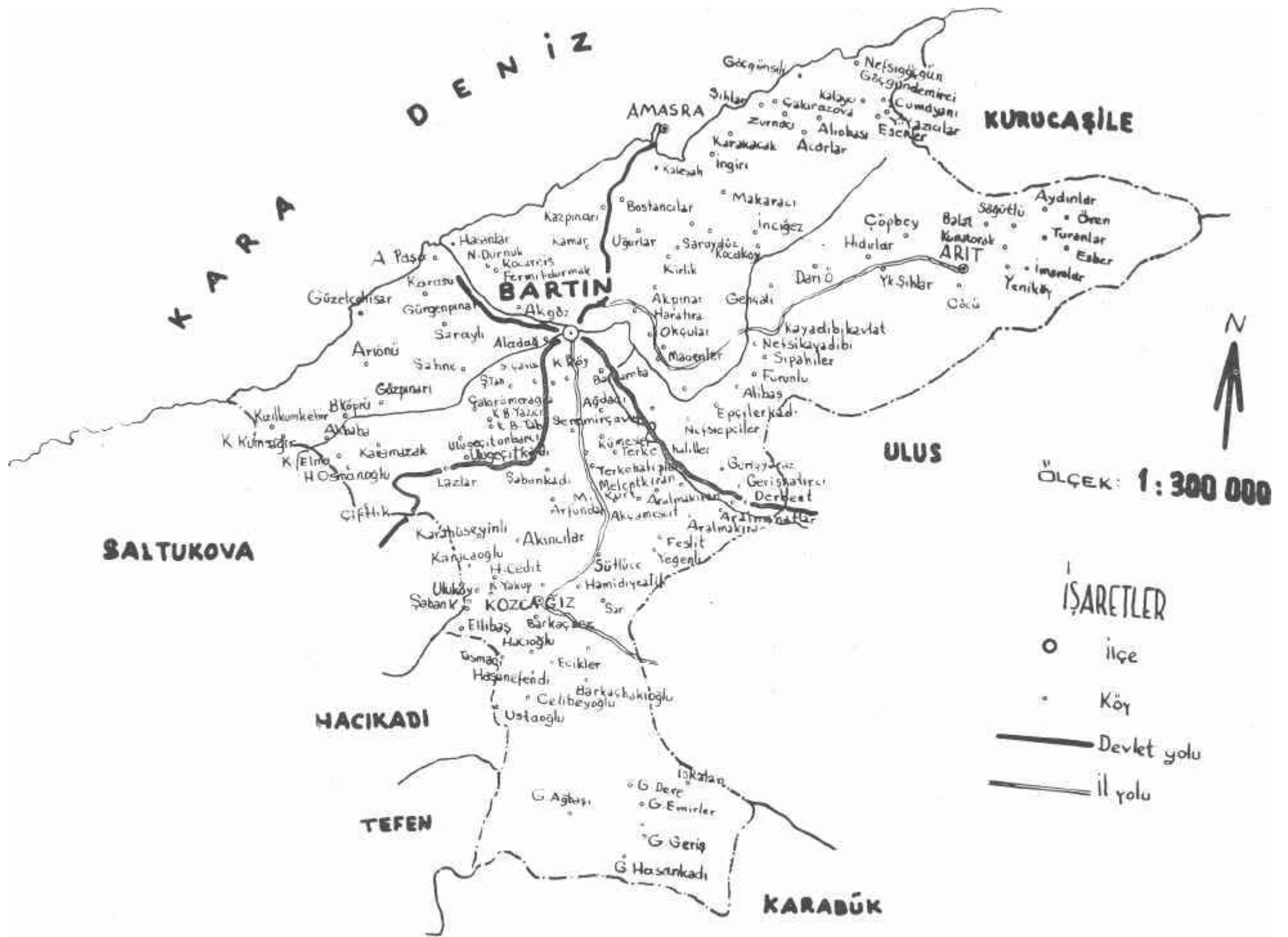
Grafik : 2

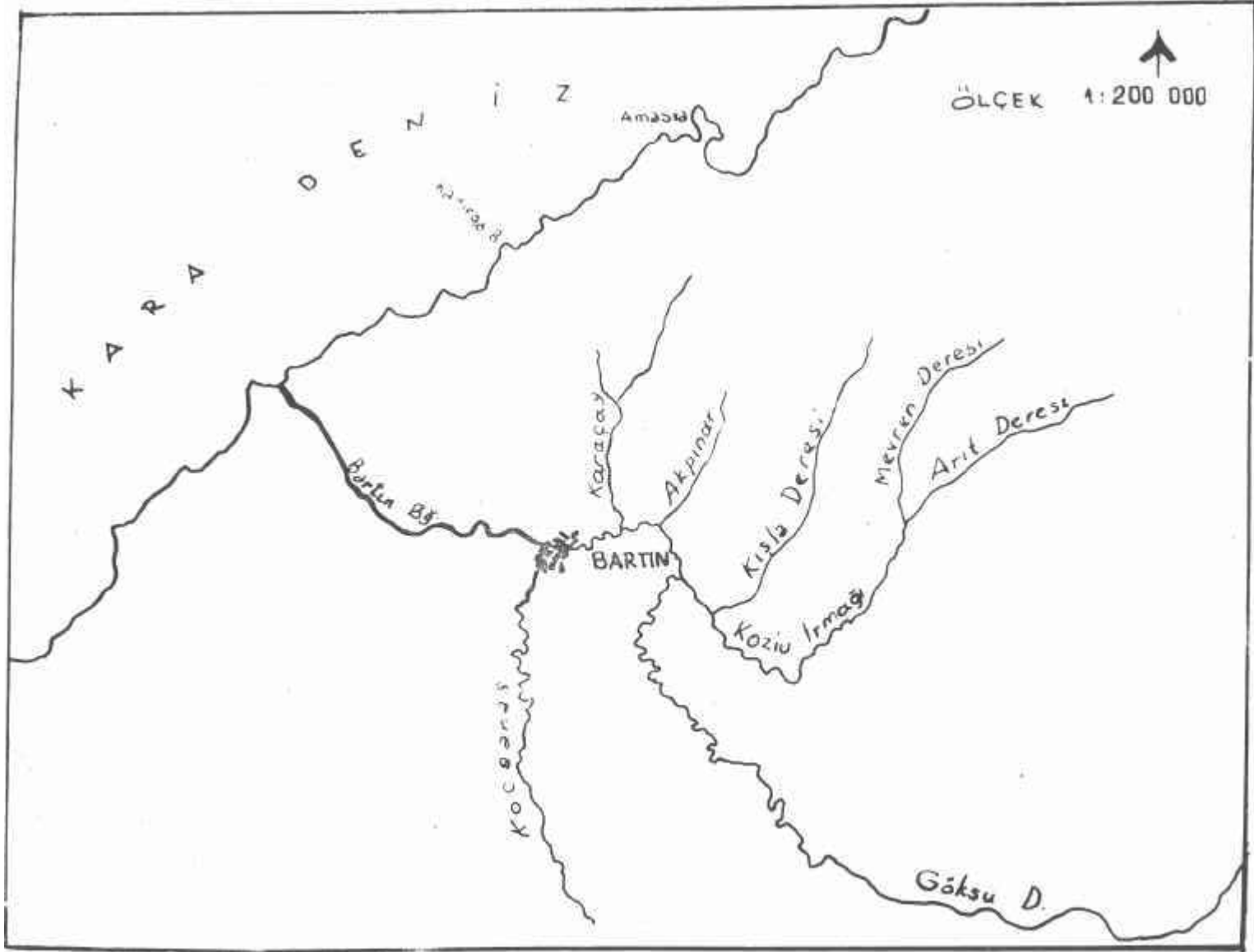


Harita : 1

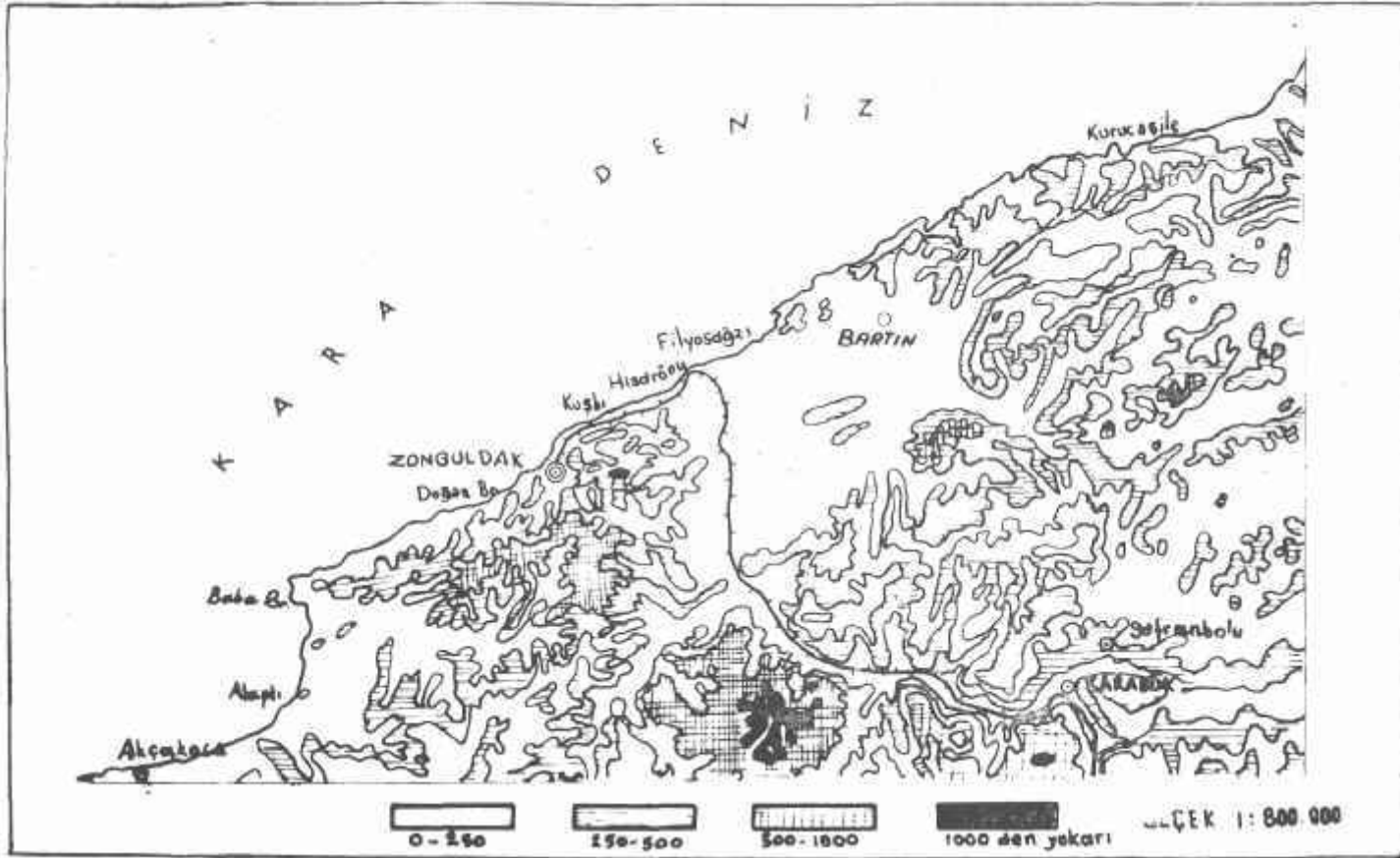
Ölçek 1.200.000  
Eşyükseiti eğrileri 50 m. de bir geçirilmiştir.



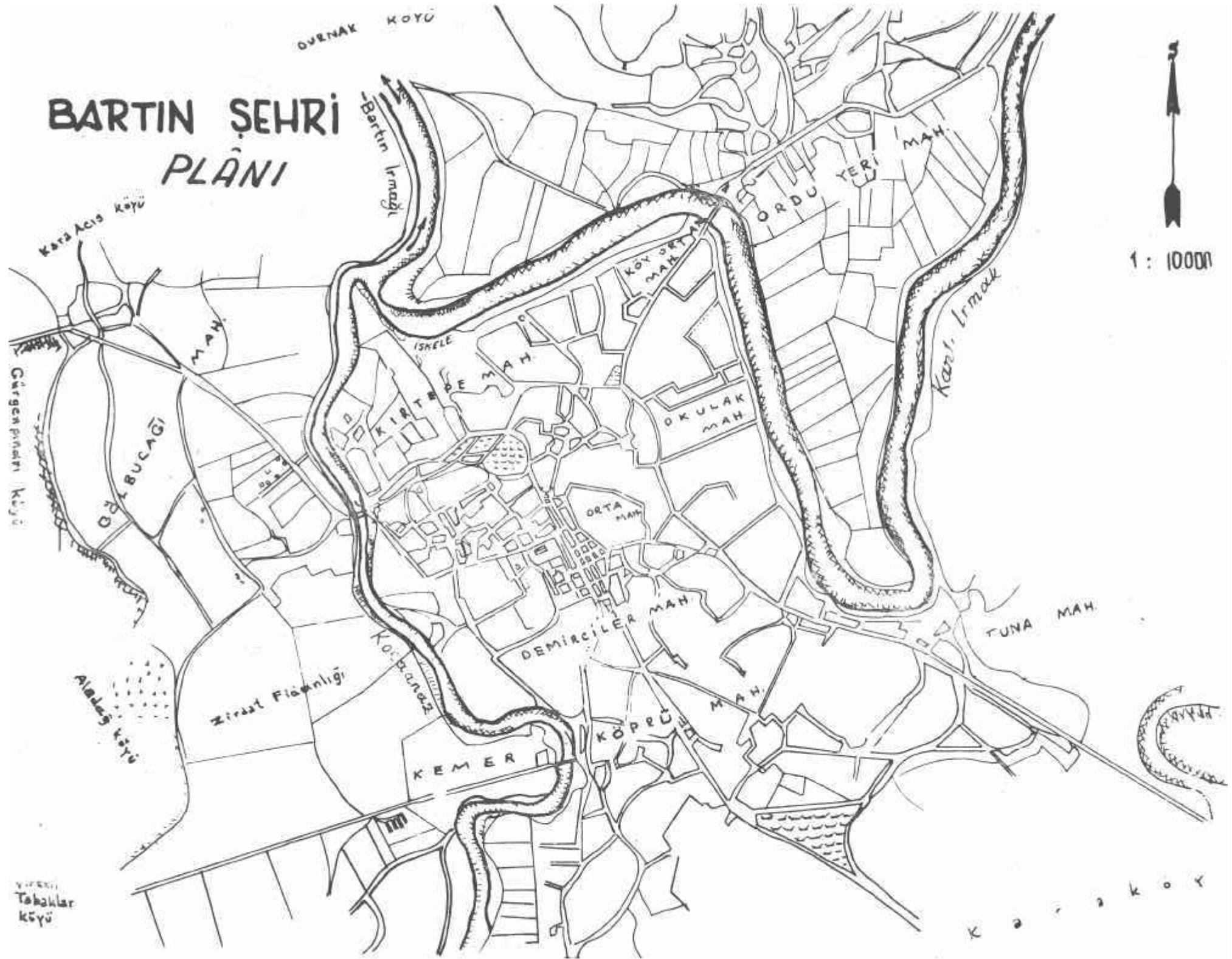


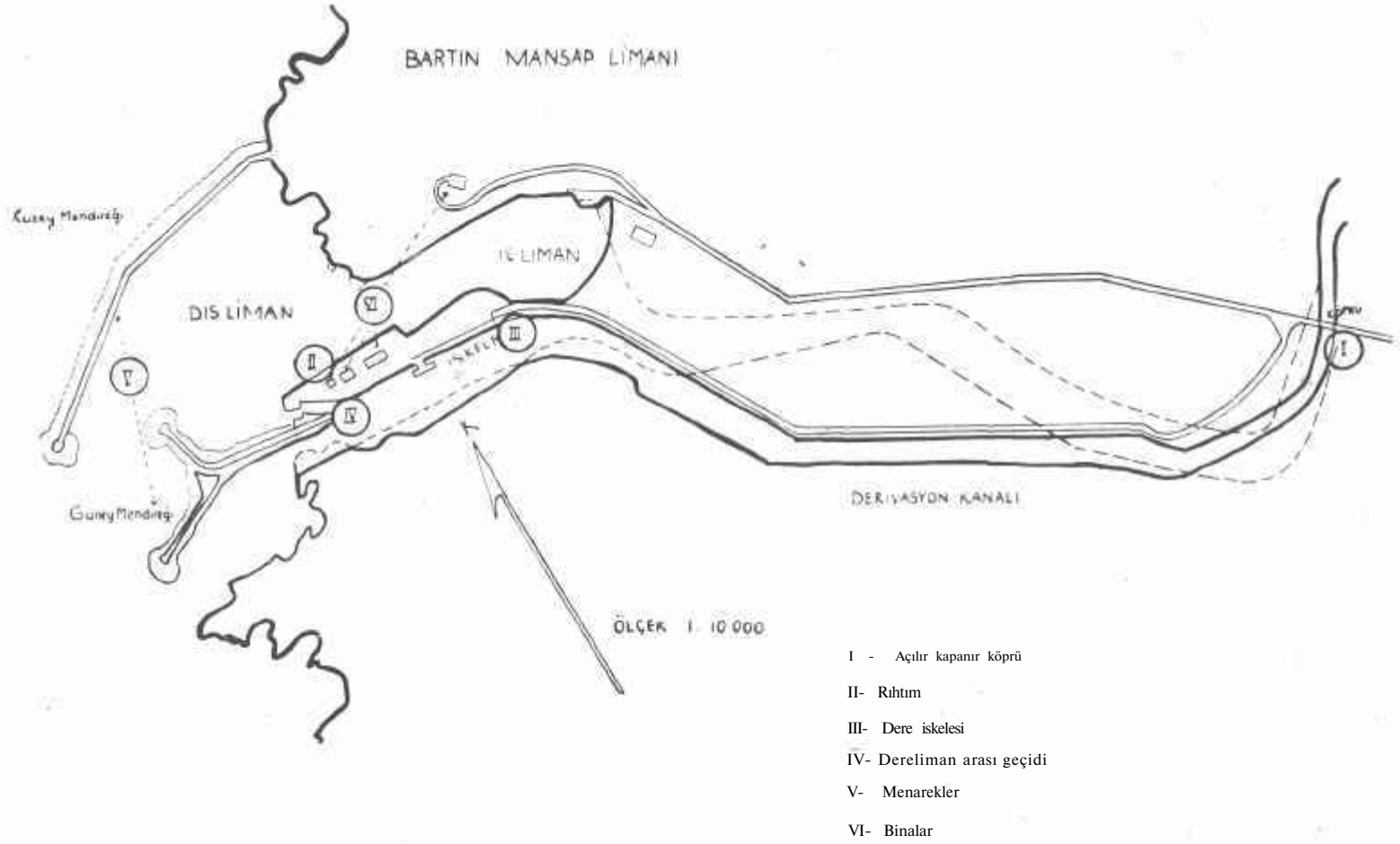


Harita : 3



Harita : 4





Harita : 6