

OSMANLI'DAN CUMHURİYET'E BARTIN IRMAĞININ TİCARİ HAYATTAKİ YERİ*

Berna KURT**

Özet: Bartın ve çevresi tarih boyunca bölgenin önemli ticari merkezlerinden biri olmuştur. Köylerin ırmak güzergâhından limana bağlı olması Bartın'ın ticari önemini artırmaktadır. Bartın yerel ölçekte bir limana sahip olsa da uluslararası ticarete açık bir konumdaydı. Bartın ilinin iktisadi canlanmasında en önemli olan, ırmağın elverişliliği sayesinde transit ticaret yapılabilmesiydi. Kerestecilik, maden direkçiliği, gemi inşası ve yumurtacılık Bartın ırmağının kazaya kazandırdığı önemli sektörlerdendir. Kerestecilik, maden ocakları için gerekli olan maden direkleri ve gemi yapımı için gerekli malzemeler Bartın ormanlarından temin edilirdi. Bartın'ın zengin orman kaynaklarına sahip olması bu iş kollarının gelişmesini ve tarih boyunca devamlılığını sağladı.

Anahtar Kelimeler: Parthenios, Kerestecilik, Maden Direkçiliği, Gemi Yapımı, Yumurtacılık.

THE BARTIN RIVER OF POSITION IN THE COMMERCIAL LIFE FROM OTTOMAN TO REPUBLIC

Abstract: Through the course of history Bartın and its surroundings have been seen as a trade center. The connection of the river routes to the harbor has increased Bartın's trade importance. Despite having a local harbor Bartın was still in a clear position for international trade. In Bartın when it comes to economic recovery the important thing is being able to carry out transit trade with the convenience of the river. The lumber industry, mining, shipbuilding and poultry are one of the important sectors that the river has enabled in Bartın. Lumber, which is necessary in the building of mining poles for mines and also required for building ships, is obtained from the forests. The abundance of forests in Bartın has enabled the development and progression of these lines of businesses.

Keywords: Parthenios, Lumber Industry, Mining, Shipbuilding, Poultry.

Giriş

Bartın, bölgenin önemli bir ticaret merkeziydi. Şehrin ticaret merkezine dönüşümünü sağlayan Bartın Irmağı idi. İmal edilen ticaret malları gemilere yüklenip, ırmak vasıtasıyla diğer yerleşim yerlerine taşınmakta ve ırmak üzerinden Karadeniz yoluyla ihraç edilmekteydi. Bartın ili bu özelliğine şehrin içinden geçen ve Boğaz'dan denize dökülen Bartın Irmağı ile ulaşmıştır. Irmağın doğup, denize döküldüğü yere kadar uzunluğu 75 km olup Bartın ilinin gelişiminde ki en büyük pay Parthenios'a aitti. Bartın ırmağını oluşturan iki büyük kol şehir merkezinde birleştiğinden Bartın ilinin sahip olduğu coğrafi olanaklar kente birtakım avantajlar sağlamıştır. Irmağın yol güzergâhı üzerinden tüm deniz taşıtlarının şehrin

* Bu makale Berna Kurt'un Bartın Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi Anabilim Dalı'nda hazırlamış olduğu yüksek lisans tezinden üretilmiştir.

** Bartın Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi Anabilim Dalı Tezli Yüksek Lisans Öğrencisi

içine kadar girmesine imkân vermesi Bartın ilini ulaşım ve ekonomik faaliyetlerde üst düzeye çıkarmıştır. Coğrafyacı ve gezginler Bartın'dan ve onun ticari öneminden söz etmeyi ihmal etmemişlerdir. Bu çalışmada Bartın Irmağının tarihçesi hakkında bilgi verildikten sonra 1920'lere kadar önemli bir bölgesel ticari liman şehri olan Bartın'ın ticari önemi üzerinde durulmaktadır.

1.BARTIN IRMAĞININ TARİHÇESİ

Antik Dönemde Paphlagonia Bölgesi içinde yer alan Bartın, Hitit yazıtlarında Pala ülkesi olarak geçmektedir. Kızılırmak nehri ve Bartın çayı arasındaki alan *Paphlagonia Bölgesini* oluşturmaktadır. Paphlagonia, Roma İmparatorluğu döneminde Asya Eyaleti idaresinde Bithynia-Pontus bölgesinde yer almaktadır. Paphlagonia ve Bithynia-Pontus bölgeleri için su kaynağı Parthenios olmuştur. Parthenios, Bithynia ile Paphlagonia Bölgesi arasındaki sınırı teşkil etmektedir. Amastris sikkelerinde Parthenios, nehir tanrısı olarak kabul edilir. Nehir tanrısı Parthenios, Troya savaşındaki komutan Agamestor'un oğlu Kleistros ile Nymphe'den doğmuştur. Nehir ve kaynak nympheleri olarak bilinen Naiad nymphelerinin Artemis'i koruyan ikinci tanrılardan olduğu bilinmektedir. (Bağdatlı Çam 2014: 29-30.).

Ksenophon'un "Anabasis" eserinde Bartın Irmağının adı 'Parthenios' olarak geçer. Şemsettin Sami "Kamus-ül Alam" eserinde Parthenios'un "Sular ilahesi güzel kız" anlamına geldiği yazmaktadır. Güneş-Dil teorisinde "Güzel ve muhteşem akan su" anlamındadır. Herodot tarihinde güzelliğiyle anılan Afrodite'in Parthenia'ya gelerek Parthenios'da yıkandığı, çamur banyosu yaptığı yazılıdır. (Aşçıoğlu 2001:7-8.).

Bartın ırmağı "altın deresi" olarak da adlandırılmaktadır. Parthenios'un sınırlarına baktığımızda "... bir kolu Kastamonu ilinin Ulus ilçesi ile sınır teşkil ettiği köylerden doğmaktadır. Bu kol, önce Ulus ilçesinin Şeyhler köyü civarında Eflani'den gelen kolla, daha sonra Amasra ilçesinin Yukarısal köyünden doğan kolla birleşip şehir merkezine girer. Derenin diğer kolu Kozcağz'ın Hasankadı köyünden doğup Ulus ilçesinin Hisar köyünden doğan kolla Kozcağz'ın Bakioğlu köyü yakınlarında birleşip, Bartın'a kadar gelir. Bu iki ana kol ise şehir içinde Gazhane Burnu'nda birleşerek Karadeniz'e ulaşmaktadır." (Aşçıoğlu 2001: 11.).

Coğrafyacı Strabon, Parthenios'un çiçekli bölgeden geçmesinden ötürü bu ismi aldığını belirtir. (Strabon 1993: 15.). 1403-1406 yıllarında Ruy Gonzalez de Clavijo seyahati sırasında Bartın'ı şu cümlelerle anlatır: "... Anadolu'nun içlerinden gelip akan bir nehrin ağzına vardık. Burası Bartın şehridir. Nehrin ağzında yüksek, dik kayalar vardı ve bunların biri üzerine, girişi koruma ve kontrol için bir kale yapılmıştı.". (Clavijo 1993: 65.). Evliya

Çelebi'nin Seyahatnamesinde nehrin girişindeki bu kalenin Ceneviz Kalesi olduğu yazılıdır. (Evliya Çelebi Seyahatnamesi 2011: 2.cilt 42.).

Aşçıoğlu, Uluslu İbrahim Hamdi Efendi'nin "Atlas" eserinden şu cümlelerle Bartın'ı nakletmektedir: "Deniz kıyısından kasabaya gelinceye kadar iki tarafta sair meyve ve elma bahçeleri, çoğunlukla üzüm asmaları olup, iki taraftan ırmağa hayat suyuna benzer pınarlar akar. Gemiler orada kalır. İki tarafı latif pınarlı sudan içerler. İrmak suyunun denize kavuştuğu yerde, denize çıkarken sağ tarafta ve içeri girerken sol tarafta suya beraber kalkan gibi bir kaya uzanmıştır. Bu limana büyük kalyonlar dâhil olur." ve "Kasabanın iki tarafını ırmak kucaklayıp limanı ile birlikte ırmak kuşatmıştır. Kasabada hoş ve latif ve ferah iskele olup, ırmak ili şak olduğu mahalde gemiler mevcuttur. İstanbul Galata'sı gibi halat bükücü ve ustalar vardır." (Aşçıoğlu, 2006: 17.).

Antik çağda Bartın ilinin adı '*Parthenia*' olmakla beraber Bartın ırmağının adı '*Parthenios*' veya '*Parthenius*' olarak geçmektedir. Bartın ili adını, içinden geçen ırmaktan almıştır. Bartın Irmağı Kastamonu, Karabük, Zonguldak illerini kapsayan bölgenin belirleyicisi olmuştur.

2.BARTIN IRMAĞININ TİCARETE ETKİLERİ

Zengin orman kaynaklarına sahip olan Bartın, Osmanlı İmparatorluğu döneminde özellikle kerestecilik ve gemi imalatında öne çıkmaktadır. Bartın Irmağı çevresinde yapılan gemi yapımı ve kereste ihracatı Evliya Çelebi'nin "Seyahatname", Uluslu İbrahim Hamdi'nin "Atlas" eserinde yer bulmuştur.

Aşçıoğlu'nun Kastamonu Salnamesinden naklettiğine göre: " Bartın'a üç saat mesafedeki Amasra nahiyesi ile bütün Daday çevresi ve Safranbolu'nun tamamı, Devrek, Araç, Çerkeş ve Cide kasabalarının tamamı ticareten Bartın'a bağlıdır. Ticaret noktasında sahip olduğu avantajlar çevresindeki diğer illere göre Bartın'ı önemli bir noktaya getirmektedir." (Aşçıoğlu 2001: 82.).

Bartın ırmağının şehrin 11 km içerisine kadar girmesi ve gemilere taşımacılık yapma imkânı tanınmasıyla Bartın ilini doğal bir nehir limanı haline getirmiştir. Bartın ve civarındaki ormanlardan getirilen keresteler Dersaadet, İzmir, İskenderiye'ye sevk edilirdi. Bartın'daki Gürgenpınarı iskelesine her hafta posta, eşya ve yolcu taşıyan Musul vapuru gelmekteydi. Bartın, Safranbolu, Daday, Çerkeş, Araç kazalarından her hafta bir iki yüz yolcu Dersaadet ve başka yerlere seyahat etmekteydi. (Batmaz ve Tok 2015: 644.).

Bartın Irmağının Karadeniz'e bağlı olması deniz taşımacılığı ve ticarete Bartın'ın bir merkez haline gelmesini sağlamıştır. 1915-1920 yıllarında ekonomik üstünlüğe sahip Bartın, ticari hayatın durgunlaşması ile göç vermeye başladı. 1940'lara doğru Ankara-Filyos demiryolu hattının Zonguldak'a aktarılması kazadaki ticari hayatın durgunlaşmasında etkili

olan önemli bir unsurdur. Civar iller Kastamonu, Zonguldak, Daday, Gerede, Bolu, Çerkez, Safranbolu, Çaycuma ve Devrek Bartın'a ticari bağlantısı olan yerleşim yerleridir. Deniz yolu ile ulaşımda Bartın iskelesi Karadeniz'e açılan kapı ve ilk durak yeri olmuştur. İstanbul'dan gelen mallar iskeleye indirilir, mandalar tarafından çekilen arabalara konularak çarşıdaki hamallara dağıtırdı. Diğer illere gidecek mallarda Bartın'a gelir, buradan kamyonlara yüklenerek nakledilirdi. Bartın ırmağı ile deniz yolu şehrin iç kısımlarına kadar ulaşmaktaydı. Deniz trafiğine elverişli su yolu olan ırmak, Bartın kazasına ticaretin hareketli olduğu dönemleri yaşatmıştır. Sanayileşme, yeni iş kollarının oluşması ile artış olsa da ekonomik sıkıntılar, sel felaketleri nedeniyle il 1950-1990 yılları arasında göç vermiştir. (Aşçıoğlu 2001: 83-84.).

Bartın'ın yumurtacılık ve kerestecilik faaliyetleri, Paflagonya kıtasının en uygun iskelesinin olması, deniz filo üssü olabilecek Boğaz'a sahip olması, ırmak kenarında verimli çiftliklerin kurulabileceği düşüncesiyle 1933 yılında numune kazası olması istenmiştir. (Aşçıoğlu 2006: 96.).

Numune kazası olması istenen Bartın'da faaliyet gösteren ve halkın geçimini sağladığı iş kolları kerestecilik, maden direkciliği, gemi imalatı, yumurtacılıktır.

2.1.Kerestecilik

Bartın ve civarındaki ormanlardan halk tarafından kesilen keresteler ırmak kenarına getirilirdi. Burada ya tüccarlara ya da gemi kaptanlarına satılan keresteler gemilerle diğer yerleşim yerlerine nakledilirdi.

Evliya Çelebi Seyahatnamesinden Aşçıoğlu, şu cümlelerle Bartın keresteciliğinin hem devlet hem de halk için önemini nakletmektedir: “ Canik Sancağı ile Bartın, Sinop, Amasra, Ereğli şehirlerine Kocaeli livasına, İzmit kemerler tarafında olan 125 pare kazalara mutemedün'ayelh kapıcıbaşılar kereste iştirasına gittiler. 300 kadar kadirga inşası için Tersane-i Amire' ye keresteler celbe” ve “Bartın ormanlarından hayli kereste kat olunup, bir miktarı Tersane-i Amire'ye alınır.” Aşçıoğlu'nun Uluslu İbrahim Hamdi Efendi'nin “Atlas” eserinden naklettiğine göre “... kazalarından vafir pazarcılar gelip çimşir ve çıra... ve kereste götürüp alışveriş ederler.” (Aşçıoğlu 2001: 22.).

Tuncel'in Evliya Çelebi Seyahatnamesinden naklettiğine göre Bartın Irmağı çevresinde kalyonlar yapılmakta İstanbul başta olmak üzere diğer yerlere kereste gönderilmektedir. (Tuncel 1992: 88)

1899-1914 yılları Bartın'ın kereste ihracatında en üst seviyeye ulaştığı yıllardır. Süveyş Kanalı'nın yapımında kullanılmak üzere Mısır'a kereste gönderimi gerçekleştirilmiştir. Bartın'ın şu anki Yalı Caddesinde 1950 yıllarına kadar gemi yapımının devam ettiği bilinmektedir. Orman köylerinden oluşan kentte kerestecilik önemli bir yer işgal

etmektedir. Kaynağın bol olması, bölge halkını üretime sevk ederken kaliteli kereste sevkiyatı da eskiden beri adından söz ettirmiştir. İldeki kereste ihracatı hem Hazine-i Celile hem de ahali için önemli bir kazanç kaynağıydı. Bartında otuz çeşit kereste üretilmekte olup üretilen keresteler İstanbul, İzmir, Sakız Adaları, Suriye sahillerine taşınırdı. (Bartın İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü 2007: 42; Çetin 2014: 53; Ballı 2015: 112.).

Keresteciliğin Osmanlı Devleti'nin Gelibolu tersanesini kurduğu 1402 yılında başladığı söylenir. Günümüze kadar devam eden kereste ticareti kentin orman bakımından zengin olması sonucunda bir iş kolu olarak kendine yer bulmuştur. Köylülerin ormanlardan keserek şehre kadar taşıdıkları ve deniz yolu ile İstanbul'a ulaşan keresteler Bartın'da fabrikaların kurulmasını sağlamıştır. 1884'de Orman İşletmeleri Bartın ve İstanbul illerinde kereste depolarının kurulmasını teşvik etmiştir. (Aşçıoğlu 2001: 22-23.).

1896 yılından önce Bartın ilinde kereste deposu mevcut değildi. Köylüler ormandan hızarla kestikleri keresteleri kasabaya getirir, gemi kaptanları veya tüccarlar satın alarak İstanbul'a götürüp satarlardı. Orman teşkilatı olmadığından dolayı kereste yüklü arabalar sokaklardan geçerken yükün belli miktarı gümrük adı verilen memurlar tarafından alınarak açık artırma yoluyla satılırdı. 1896 yılıyla beraber depolar kuruldu, ırmak ve deniz yoluyla İstanbul'a kereste gönderimi devam etti. (Aşçıoğlu 2006: 39.).

1914 yılına kadar kereste ihracatı devam etti. "1900 yılına ait Orman ve Maadin ve Ziraat Nezareti tarafından kayda alınmış bir belgeden, yüksek ve mühim binaların yapımında kullanılmak üzere gerekli olan kerestenin, Sinop ve Bartın taraflarından temin edilen kerestelerin satın alınması yoluna gidileceği anlaşılmaktadır." Kaliteli kerestelerin üretimi için I. Dünya Savaşından önce 8 tane, I. Dünya Savaşından sonra 7 tane toplamda 15 tane kereste fabrikası Bartın'da açıldı. (Ballı 2015: 113.).

Osmanlı Devleti ormanlardan vergi alımını ve yapılan denetimleri düzenleyememiş, ağaç kesiminin önüne geçememişti. Zamanla ormanlar ekolojik değerini, verimliliğini yitirmişti. Ormanlarda çam ağacının kereste yapımında kullanılmasının daha uygun olduğu bilirse de kereste değeri yüksek çam gibi ağaçların köylüler tarafından yakacak olarak kullanılması engellenememiştir. (Ballı 2015: 117.).

Eskiden Yalı mevki fabrika ve atölyelerle kaplıyken günümüzde kerestecilik faaliyetleri zengin ormanlara sahip Ulus ve Ulupınar yörelerinde yapılmaktadır. (Aşçıoğlu 2001: 24.).

2.2.Maden Direkçiliği

Maden ocakları için gerekli maden direkleri şehre en yakın ormanlardan temin edilirdi. Ahali tarafından kesilen direkler Filyos Çayı güzergâhından su yoluyla Bartın

Irmağına getirilmekte veya Bartın Irmağı vasıtasıyla Filyos Çayına ulaştırılmakta ve gerekli maden ocaklarında kullanımı sağlanmaktaydı.

Kömür üretimi için ocaklarda kullanılan maden direkleri civardaki ormanlardan sağlanıyordu. Zonguldak'la Bartın'ın coğrafi yakınlığı düşünüldüğünde gerekli maden direkleri, Bartın ormanlarından karşılandı. 1848'den itibaren ocaklar Hazine-i Hassa namına mültezimler tarafından işletilirdi. Kömürün dışarı satılması yasak olduğundan tamamı devlet tarafından alınır. Madenler için gerekli direkler civardaki ormanlardan ücretsiz olarak kesilirdi. (Ballı 2015: 118.).

Kömür havzası 1865'den 1908'e kadar Bahriye Nezareti tarafından işletildi. Çıkarılan kömürün tamamını alma hakkı Nezarete aitti. Verimi artırmak amacıyla bir komisyon oluşturulmasına karar verildi. Komisyon tarafından bir nizamname hazırlandı. Buna göre Ereğli sancağı dâhilindeki on dört kazanın 13-50 yaş arasındaki erkek nüfusu maden işlerinde zorunlu olarak istihdam edilecekti. Bartında bu kazalar arasına dâhildi. Çalışacak erkek nüfus ocaklarda kazmacılık, küfecilik; ormanlarda direk kesimi, direk çekiciliği yapacaktı. Kişilerin adları belirlenip uygulama aşamasına geçildi. 1884'de Orman Teşkilatı Kurulu olmasına rağmen ormanlar koruma altına alınmamıştı. Maden direklerinden, orman resmi alınması ve rastgele kesim yapılmaması isteniyordu. Ruhsatsız kereste kesiminin devam etmesiyle ormanlarda oluşan tahribat artıyordu. Ormanların çoğu harap durumdaydı ve ormanlardan kesilen bu direkler Maden-i Hümayun'a gerekli en önemli malzemeydi. Direklerin olmaması durumunda ocaklar çökebilir ve bir kaza yaşanabilirdi. Gerekli kömürün tedarik edilmesi için miri ormanlardan Maden-i Hümayun'a lazım direklerin kesiminin ve naklinin önüne geçilmesi gerekmektedir. Ballı'nın 1915 tarihli Kastamonu Vilayet Salnamesinden naklettiğine göre gerekli maden direkleri kapitülasyonlar dolayısıyla Finlandiya, İsveç, Norveç ve Romanya'dan getirilmekte, 5-6 saat uzaklıktaki ormanlardan faydalanılmamaktadır. Nakliye konusunda büyük sıkıntılar yaşandığından, yabancıların sahip olduğu avantajlar ithal direkleri daha ucuz kılmaktaydı. (Ballı 2015: 118-122.).

1900 yılında Zonguldak'ta direk tüccarı olan Durmuş oğlu Pavlaki'nin kardeşi Kostaki, 1902 yılında sahil ormanları işletmek için Bartın'da maden direkçiliğine başlamıştır. 1912 senesinde Kostaki'nin vefatıyla oğlu Yorgaki ve damadı Harambalos maden direkçiliğinin alanının genişlemesini sağladı. Amasra'daki maden ocağına lazım olan maden direkleri 5-10 dakika uzaklıkta bulunan ormanlardan ocakta çalışanların bizzat kesmesiyle sağlanıyordu. İş hacmi artış gösterdikçe maden direkleri köy ahalisi tarafından temin edildi. Bartın'da kerestecilik ve maden direkçiliği dışında kestane, fındık ağaçlarından maden kömürlerinin taşınma ve boşaltılmasında kullanılan küfe ve sepetler üretilerek, Zonguldak'a gönderilmekteydi. Maden ocaklarında kullanılan kazma, kürek sapları kızılıçık ağaçlarından

imal edilirdi. Gemi yapımında kaburga malzemesi olarak kullanılan eğri ağaçlar kesilir, Bartın tersanesine gönderilirdi. (Ballı 2015: 122-123.).

2.3.Gemi İnşası

Bartın iskelesinde Osmanlı donanması için gerekli gemiler yapılmakta ve ırmak vasıtasıyla yörede üretilen ticari mallar deniz taşıtlarıyla diğer bölgelere taşınmaktaydı. Gemiler hem askeri açıdan hem de yolcu ve mal taşımacılığında önemliydi.

18.yüzyıl başlarında, 1703 tarihli bahriye defterlerinde gemi inşası emredilen yerlerin arasında Bartın kazasının adı da yer almaktadır. Korvet isimli, üç direkli üzerinde otuz top bulunan savaş gemileri Bartın'da yapılmaktaydı. William Ainsworth 1836 yılında Bartın seyahatinde gemilerin yapıldığını belirtmektedir. Irmak kenarında küçük sandallar bulunmakla beraber gemi, sandal ihracatı da yapılmaktaydı. (Çetin 2014: 50.).

Aşçıoğlu, Evliya Çelebi'nin "Seyahatname" eserinden şu cümlelerle nakleder: " Ereğli'de, Amasra'da ve Bartın'da geniş ve boylu kalyonlar yapılır." Aşçıoğlu, Uluslu İbrahim Hamdi'nin 1738 tarihli "Atlas" eserinden Bartın'daki gemi ustalarını şu ifadelerle nakletmektedir: "... Bartın kasabasında latif ve ferah iskele olup, ırmak iki arça olduğu yerde yeni gemiler mevcuttur. İstanbul Galata'sı gibi halat bükücü ve sair usta sanayii mevcuttur." Orduyeri köprüsünden Yalı mevkiine kadar boydan boya tersaneler bulunurdu. Bir yıl içinde 40-50 gemi imal edilirdi. Mimarlar tasarladıkları gemileri, kendileri başkanlığında gemi ustalarına yaptırmaktaydı. Bir gemide ortalama "marangu" adı verilen altı gemi ustası çalışırdı. Tersanede imal edilen gemiler çeşit ve tonajlarına göre bumbarto, gulet, mavna, çekirme, yelkenli diye adlandırılırdı. Bartın tersanesinde inşa edilen en büyük gemi 500 tonluk *Hacı Baba Motoru* olmuştur. 1944'de imalatına başlanan maliyeti 180.000 lira olan gemi 1947'de suyla buluşmuştur. İnşası biten geminin ırmağa indirilmesine '*gemi atması*' denilmektedir. Suya ineceği gün gemiler ve Yalı mevki adeta bayram havasında gibi süslenir, halk ırmak kenarına toplanır, eski yıllarda okullar tatil ilan edilirdi. (Aşçıoğlu 2001: 78-79.).

Kurucaşile, Hisar(Tekkeönü) ve Kapısu köylerinde Osmanlı Donanmasının kalyon ihtiyaçlarını karşılayan, gemi yapımını üstlenen yer *Tersaneler Diyarı* olarak bilinmektedir. (Bartın İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü 2007: 125.).

Bartın gemiciliğinin özelliği gemilerin, sandalların, teknelerin kendi ilindeki tersanesinde imal edilmesidir. Kastamonu Vilayet Salnamesine göre gemi imalatı Rum Ortodoks halkın geleneksel uğraşydı. Ariz çayının Karadeniz'e döküldüğü yerde küçük bir liman mevcuttu. Burada gemi, mavna, sandallar yapılarak denize indirilirdi. (Ballı, 2015: 126-127.).

Günümüzde Tekkeönü ve Kurucaşile'de ağaç gemi ve yat yapımı hız kazanmıştır. Başbakanlık Deniz Müsteşarlığı tarafından uluslararası standartlarla uyumlu tekne yapımı

için gerekli yatırım planları yapılmıştır. Yük ve balıkçı tekneçiliğinden yat yapımına geçiş başlamıştır. Yapılan en ünlü gemi Tekkeönü tersanesinde Çoban Denizcilik firması tarafından İngiltere'ye gönderilen 25 metre boyunda iki direkli *Odysseus* yatı olmuştur. 1999 The World of Sail (Dünyanın en iyi yelkenlileri) kataloğunda ikinci sırada yer almıştır. (Aşçıoğlu 2001: 81.).

2.4.Yumurtacılık

Bartın yöresinde üretilen yumurtalar ırmak aracılığıyla Bartın iskelesinden gemilere yüklenerek ihraç edilmekteydi.

Bartın'da yumurtacılık ticareti 1870-1880 yıllarında başlamıştır. Şehir merkezinde bulunan Kemerköprü'nün yumurta akı ile yapılmasının ardından yumurtacılık faaliyetlerinin arttığı söylenmektedir. Bartın'dan İstanbul'a giden gemilerde kereste ve yumurta taşınırdı. Bartın yumurtası İstanbul pazarına taşınmasından dolayı ün kazanmıştır. Yumurtaların taşınması için seyrek tahtalarla yapılan kafesler kullanılmıştır. Kafeslerin altına saman ve talaş konularak uzun süre muhafaza edilmeleri sağlanmıştır. Yumurta kafeslerinin imalatı şehirde yeni bir iş kolu oluşturmuş ayrıca yumurta tüccarlarını doğmasına yol açmıştır. İstanbul pazarında Bartın yumurtası ve Bartın tavuğu aranır hale gelmiştir. Zamanla 2000-2600 adet yumurtayı alan kafeslerle taşımacılık yapılmıştır. Yumurtalar ya köylerden toplu halde alınıyordu ya da belirlenen güzergâhlardaki toplama merkezlerine getiriliyordu. Gürgenpınarı'na kadar gelen Musul vapuru yumurtaları bekletmeden hızlıca ulaştırarak yumurta ihracatında kolaylık sağlamıştır. (Aşçıoğlu, 2001: 20-21)

Varnalı Hacı Mustafa Efendi ile İstanbul'daki ortağı Balçıklı Ali Efendi, Avrupa'ya ihracat yapmak için Bartın'da ilk defa yumurta ihracatının temelini teşkil etmişlerdir. 1904'ten önce kafeslerle yapılan taşımacılık artık Varnalı Hacı Mustafa Efendi ile sandıklarla yapılmaya başlanmıştır. I. Dünya Savaşından sonra yumurta tüccarları doğrudan Avrupa'ya ihraç etmek için Fransız Pake Kumpanyası'ndan her on beş günde bir Bartın'a bir vapur gönderilmesi talep edilmiş fakat gerçekleşmemiştir. Zonguldak'a gelen Pake Kumpanyası'na yumurta göndermek için İstanbullu komisyoncular aracılığıyla Bartın'dan fazlaca yumurta ihraç edilmiştir. Yumurtalar tazelik ve iriliklerine göre birinci, ikinci, üçüncü sınıf olmak üzere ayrılırdı. Yaz aylarında yumurtalar kireçli su içinde salamuraya konularak muhafaza edilirdi. İstanbul'a nakledilecekler buzhanelerde saklanırdı. (Ballı 2015: 129-130.).

Bartın 10.02.1936 tarihli Kabuklu Yumurta İhracatı Nizamnamesi ile Avrupa'ya doğrudan doğruya ihracat yapan iller arasındaki yerini almıştır. Avrupa'ya yapılan yumurta ihracatını denetlemek üzere 1937'de heyet oluşturulmuş, 1939 yılında kontrolör görevlendirilmiştir. Avrupa'ya nakil yapan vapurların Bartın Boğazı'na düzenli uğramamaları ile ihracat gerilemiş, kontrolörlük kaldırılmıştır. Yumurta taşımacılığının yanında köylerden

toplanan tavuk ve piliçler İstanbul'a gönderilerek ticaret yapılıyordu. Yumurtacılığın ardından tavuk ticareti de son bulmuştur. (Aşçıoğlu 2001: 21.).

Sonuç

Asırlar boyunca sahip olduğu önemi korumaya başaran Bartın Irmağı 20.yy itibariyle sorunlarla karşılaşmaya başlamıştır. Halk kendisi ve bölge için büyük öneme sahip ırmağın ıslahını istemiş ama ıslah çalışmaları istenilen düzeyde olmamış, Bartın'ı geçmişteki canlı günlerine döndürmekte yetersiz kalmıştır. Bartın tarih boyunca ırmak çevresinde gelişen bir şehir olmasına rağmen ulaşım ve ticarete süreklilik sağlanamamıştır. Hızlı ve etkili çözümlerin bulunamaması sonucu bölge ve halk ticari zarara uğramıştır.

Bartın ilinin 11 km içine kadar uzanabilen ırmak, liman üzerinden Karadeniz'e olan bağlantısıyla tarih boyunca devletlere ve yaşayan halka çeşitli avantajlar sağlamıştır. Irmağın rejiminin düzenli, su seviyesinin yüksek olması ulaşım ve taşımacılıkta ki önemini arttırmıştır. Üretilen keresteler ve yumurtalar gemilerle İstanbul'a ve Avrupa'ya taşınmaktaydı. Maden ocakları özellikle Zonguldak'taki maden ocakları için ihtiyaç duyulan maden direkleri Bartın ormanlarından temin edilmekteydi. Osmanlı donanmasında ki gemilerin imal edildiği yer Bartın tersaneleriydi.

Ülkemizde ulaşım, taşımacılık yapılabilen nadir akarsulardan olma özelliği ve hem kendisine hem de civar illere sağladığı faydalarla anılan Bartın, zamanla şehre adını veren ırmağın kirlenmesi başta olmak üzere Zonguldak'a demiryolu ulaşımının sağlanmasının ardından; adından sıklıkla bahsettirdiği ticaret kollarında ki etkinliği zamanla yitirdi. Geçim kaynaklarının son bulması ile kent göç vermeye başladı. Açılan fabrikalarla ticari hayat üzerinde canlanmalar yaşansa da bu canlanmalar uzun süreli olmadı. Bartın ili ticari fonksiyonunu günümüzde kaybetti. Sahip olduğu zengin orman kaynakları korunamadı, tahrip edildi. Bugün bile kentte kerestecilik yapılabilen ormanlık alanlar sınırlı düzeydedir. Geçim kaynağı olan yumurtacılık ise daha öncelerden son bulmuştur. Gemi imalatı günümüzde Kurucaşile'nin Tekkeönü ve Kapısuyu köylerinde devam etmektedir.

KAYNAKÇA

KİTAPLAR*Tek yazarlı Kitap:*

AŞÇIOĞLU Erkan, (2001), **Bartın**, Bartın: Bartın Ticaret ve Sanayi Odası Yayını.

AŞÇIOĞLU Erkan, (2006), **Bartın ve Kökleri**, Bartın.

BALLI Ergün, (2015), **Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Bir Liman Kenti Bartın**, İstanbul.

Evlîya Çelebi Seyahatnamesi-I, 1-6. Kitaplar (2011), İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.

İki Yazarlı Kitap:

BATMAZ Şakir ve TOK Özen, (2015), **Osmanlı Devletinde Nehirler ve Göller 2**, (s.643-651), Kayseri: Not Yayınları.

Tüzelkişi Yazarlı Kitap:

Bartın İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü (2007), **Mitolojiden Gezginlere Bartın Kültür ve Turizm Envanteri**, Ankara: Bartın İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü Yayını.

Çeviri Kitap:

CLAVİJO Ruy Gonzales de, (1993), **Anadolu Orta Asya ve Timur**, (Çev.) Ömer Rıza Doğrul, (Sadeleştiren) Kamil Doruk, İstanbul: Ses Yayınları.

STRABON, (1993), **Antik Anadolu Coğrafyası (Geographika: XII-XIII-XIV)**, (Çev.) Prof. Dr. Adnan Pekman, Ankara: Arkeoloji ve Sanat Yayınları.

Editörlü Kitapta Bölüm:

BAĞDATLI ÇAM Fatma, (2014), "Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Belge ve Fotoğraflarla Bartın", (Editör) Mustafa Hizmetli, **Antik Dönemde Bartın**, (s.29-47), Bartın: Bartın Üniversitesi Yayınları.

ÇETİN Emrah, (2014), "Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Belge ve Fotoğraflarla Bartın", (Editör) Mustafa Hizmetli, **Kastamonu Vilayet Salnamelerinde Bartın**, (s.49-62), Bartın: Bartın Üniversitesi Yayınları.

MAKALE

TUNCEL Metin(1992), "Bartın", **Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi**, Cilt 5, s.87-90.