

MODERNLEŞME ÇAĞINDA KARADENİZ'DE BİR LİMAN KENTİ: BARTIN* ¹

Ergül BALLI²

ÖZET

Osmanlı Devleti'nin Avrupa kapitalizminin bir parçası haline gelmesiyle birlikte 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Osmanlı kentleri modernleşmeye başlamış ve kentsel dönüşüm, en çok da liman kentlerinde kendini göstermiştir. Fakat yaşanan dönüşüm, aynı zamanda buharlı gemi, demiryolu ve liman kenti vasıtasıyla Avrupa'ya artı değer aktaran mekanizmanın da Osmanlı ekonomik ve toplumsal yapısına yerleşmesine sebep olmuştur. Mimari açıdan yeni bir görünüm ve ekonomi-politik açıdan yeni bir işlev kazanan liman kentlerinden biri de Bartın'dır. 1830'ların başında henüz modern anlamda şehircilikle tanışmamış olan Bartın'da 19. yüzyılın ikinci yarısıyla birlikte hissedilir derecede bir kentsel gelişim yaşanmış, nüfus artmış, ekonomik faaliyetler dinamizm kazanmıştır. Araştırmada Bartın'ın da tıpkı diğer liman kentleri gibi yeni bir çehreye ve işleve kavuştuğu ama yaşanan dönüşümün nispeten yavaş olduğu tespit edilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Bartın, Karadeniz, Liman kenti, Modernleşme, Ekonomi-politik

A PORT CITY ON THE BLACK SEA IN THE ERA OF MODERNIZATION: BARTIN

ABSTRACT

With the Ottoman Empire becoming a piece of European capitalism, the Ottoman cities became to modernize, starting from the second half of the 19th century, and urban transformation displayed itself mostly in port cities. However, the transformation experienced, has also caused the mechanism, which were transmitting surplus value to Europe through the ship, railroad and port city, to find a place in the Ottoman economic and social structure. One of those port cities, which gained a new appearance architecturally and a new function economically and politically, was Bartın. Bartın, which was not yet introduced to urban development during the early 1830's, experienced a tangible urban development starting from the second half of the 19th century, leading to its population to grow, and the economic activities in the city to gain dynamism. The study shows, Bartın, just like other port cities, had gained a new face and function, while the transformation experienced was relatively slow.

Keywords: Bartın, The Black Sea, Port city, Modernization, Political economy

* Bu çalışma, 29.Nisan-01 Mayıs 2015 tarihinde Fatsa/Ordu'da gerçekleştirilen Türk Deniz Ticareti Sempozyumu VII. Karadeniz Limanları, sempozyumunda tebliğ edilmiştir.

¹ Bu bildiri metni, 05.09.2007 tarihinde Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü'nde kabul edilen Bir Liman Kenti Bartın (1830-1923) başlıklı yüksek lisans tezinden üretilmiştir.

² Öğr. Gör. Dr., Gedik Üniversitesi, Meslek Yüksek Okulu, Dış Ticaret Programı, ergul.balli@gedik.edu.tr

GİRİŞ

Kapitalizm ve modernleşmenin Osmanlı Devleti'ni etkisi altına almaya başladığı 19. yüzyılla birlikte Osmanlı iktisadi ve toplumsal yapısında önemli dönüşümler gerçekleşmiştir. Devlet mekanizması ve devlet anlayışının değiştiği, mülkiyet ve servet temelinde yeni toplumsal tabakaların ortaya çıktığı bu dönemde 1850'lerden itibaren kentsel mekân da yeniden şekillenmiştir. Fakat Osmanlı kentlerinde nispeten yavaş ve eşitsiz bir nitelikte gerçekleşen kentsel dönüşüm, daha ziyade liman kentlerinde yaşanmıştır. Buralarda şehir altyapısı tesis edilmiş, sağlık koşulları iyileştirilmiş, çıkmaz ve dar sokakların yerini geniş cadde ve dik açılı sokaklar almış, yeşil alanlar oluşturulmuştur. Modern bir üslupla inşa edilmiş kamu binaları, okullar, hastaneler kentsel mekânda yerini almış; 1840'lardan itibaren deniz ticaretinde buharlı gemilerin kullanılmaya başlanmasıyla birlikte limanlar, karantinalar, fenerler, dalgakıranlar yapılmaya başlanmıştır. Fakat yaşanan süreç ve ortaya çıkan kurumlar, aynı zamanda buharlı gemi, demiryolu ve liman kenti vasıtasıyla Avrupa'ya artı değer aktaran mekanizmanın Osmanlı ekonomik ve toplumsal yapısına yerleşmesine sebep olmuştur. Başka bir deyişle mimari açıdan yeni bir görünüm kazanan liman kentleri, ekonomi-politik açıdan da yeni bir işleve kavuşmuştur.

Bu çalışmanın amacı, Osmanlı liman kentleri sahasında yapılan araştırmalara Bartın'ı konu ederek modern kapitalizmin Avrupa'dan gelen baskısına dayanmaya çalışan Osmanlı Devleti'nin Batı'ya karşı mücadelede Batı'nın araçlarını kullanarak yaşadığı dönüşümün liman kentlerine olan yansımalarının tarihsel temellerini Bartın kenti üzerinden ortaya koymaktır. Araştırma, T.C. Başbakanlık Osmanlı Arşivi'nden elde edilen verilerle desteklenmiştir.

Çalışmada öncelikle Osmanlı Devleti'nin Avrupa kapitalist sistemine dahil olduğu 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren kapitalist nitelikli ilişkilerin Osmanlı kentleri üzerinde yarattığı mimari ve iktisadi etkilerden bahsedilmiş; bu bağlamda kentlerin modern bir görünüme kavuştuğu bu dönemde şekillenen Tanzimatçı kent politikası ortaya konulmaya çalışılmıştır. Ardından 19. yüzyılda iktisadi ve toplumsal açıdan gelişmeye aday, Karadeniz sahilinde küçük bir liman kenti olan Bartın'ın demografik verilerden hareketle toplumsal görünümü ve Bartın kent ekonomisi

hakkında bilgi verilmiştir. Bunu takiben yüzyılın ikinci yarısından itibaren Bartın kentinin kazandığı yeni görünüm ve işlevler, tarihsel bakış açısıyla ortaya konulmuştur. Sonuç ve değerlendirme bölümünde ise Tanzimat'ın kent politikasının Bartın kenti özelinde yarattığı değişiklikler hakkında genel bir değerlendirme yapılmıştır.

1. KAPİTALİZM VE OSMANLI KENTLERİNİN MODERNLEŞMESİ

18. yüzyılın son çeyreğinde ilk olarak İngiltere'de ortaya çıkan Sanayi Devrimi ile birlikte 19. yüzyıl boyunca İngiltere'den diğer Avrupa ülkelerine hızla yayılan modern kapitalizm, çevre ülkeler açısından bakıldığında bir çevreleşme sürecini beraberinde getirmiştir. Pamuk'un terminolojisiyle ifade edilirse çevreleşme sürecinin iki önemli boyutu vardır: Yapılanma ve sermayesizleşme. Çevre ülkeler, Avrupa kapitalizmiyle ilişkiye girdikten sonra dünya piyasalarına yönelik meta üretiminin genişlemesiyle birlikte pre-kapitalist üretim ilişkilerinden uzaklaşarak kapitalist ilişkilere yönelen bir dönüşüm süreci yaşamışlardır. Bu dönüşüm süreci, bir yeniden yapılanma dönemidir. Madalyonun diğer yüzüne bakıldığında ise bu ülkeler, dünya kapitalist sisteminin eşitsiz-hiyerarşik yapılanması içinde üstlendikleri rolden ötürü merkez ülkelere transfer edilen kaynaklarla giderek sermayesizleşmişlerdir.³

Pamuk'a göre üç ayrı çevreleşme kategorisi vardır: Resmi sömürgeler, emperyalist devletin gayri resmi imparatorluğu ve emperyalistler arası rekabet koşullarında çevreleşme. 19. yüzyıldaki Osmanlı Devleti, Çin ve İran ile birlikte bu sonuncu kategoriye örnek gösterilebilir. Bu kategoride hem emperyalistler arası rekabet koşulların yoğunluğu hem de görece güçlü ve bu rekabetten yararlanarak kendi hareket alanını genişleten bir merkezi devlet göze çarpar. Öte yandan merkezi otorite ile dünya kapitalist sistemiyle bütünleşmek isteyen ticaret sermayesi ve ihracata yönelik üretim yapan toprak sahipleri arasında bir çıkar çatışması vardır. Osmanlı Devleti'nde 19. yüzyıl, merkezi otoritenin bu merkezkaç kuvvetler karşısında galip geldiği bir yüzyıl olmuştur. Düvel-i Muazzama arasındaki rekabetten yararlanarak güç kazanan merkezi bürokrasi, hem siyasi bağımsızlığını korumak hem de yerel güçleri

³ Ş. Pamuk (2005), Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme 1820-1913, 3. Baskı, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt, 5-6.

sindirmek ya da kontrol altına almak için sistemli bir biçimde yüzyıl boyunca tüm toplumsal hayatı yeniden şekillendiren ıslahatlara yönelmiştir.⁴

Osmanlı Devleti'nde yenileşme çabaları III. Selim ile başlamış, II. Mahmut döneminde de devam etmiştir. Ama reformların devamlılık kazanması ve rasyonel bir niteliğe kavuşması Tanzimat dönemiyle gerçekleşmiştir. Osmanlı Devleti'nde Sultan Abdülmecit'in ağzıyla Mustafa Reşit Paşa tarafından kaleme alınan 3 Kasım 1839 tarihli Gülhane Hatt-ı Hümayunu'nun yine Mustafa Reşit Paşa tarafından Gülhane Parkı'nda ilanı ile başlayan ve 1856 yılında okunan Islahat Fermanı ile devam edip 1876'da I. Meşrutiyet'in ilanına kadar olan dönem Tanzimat dönemi olarak bilinir.⁵ Bu dönemde toplumsal yaşama bambaşka bir ruh girmiştir. Eğitim, hukuk, sivil idare, ordu, kurumlar, iktisadi yapı ve ekonomik yaşam, sanat ve edebiyat, kentsel alan adeta yeniden biçimlenmiştir. Başka bir deyişle Tanzimat, yüzyıllardır tüm gücünü dünyaya en yüksek perdeden ilan eden yaşlı bir devletin, Batı ile çarpışıp siyasi, askeri, idari ve mali yönden güçsüzlüğünü kavradığı bir asırda, Batı'nın iktisadi ve sınıai uygarlığına karşı Batı'nın araçlarını kullanarak yaşam mücadelesi verdiği bir dönem olmuştur.

19. yüzyıl boyunca Batı Avrupa kapitalizminin gelişmesi, sanayileşmiş ülkelerin kentlerinde önemli dönüşümlere neden olmuş ve kent planlama giderek yaygınlık kazanmıştır. Batı Avrupa ülkelerinde kent planlamasının genellikle, sanayileşmenin ortaya çıkardığı sanayi kentinin sorunlarına bir tepki olarak geliştiği söylenir. 1850'ler sonrasında burjuvazi için sanayi kentinin sorunlarını çözmek hayati bir meseleydi. Buna hem sosyalist hareketin yayılmasını önlemek hem de kente yatırılan sermayeyi değerlendirmek bakımından önem veriyordu. Bu dönemde kent planlaması yönündeki ilk girişimler, İngiltere'de çıkarılan sağlık yasalarıyla kentleri daha sağlıklı hale getirmeye çalışan pragmatist yaklaşıma sahipti. Modernizmin yıkıcı yüzünü gösterdiği 1890'larda ise çok yönlü kent planlamanın önünü açan güzel kent, bahçe kent gibi akımlar ortaya çıkmıştır.⁶

Kapitalist gelişim ve merkez-çevre ilişkisi sadece sanayileşmiş Avrupa kentlerinde değil aynı zamanda sanayileşmemiş ülkelerin kentlerinde de büyük

⁴ Pamuk, a.g.e., 7-10.

⁵ N. Berkes (2012), Türkiye'de Çağdaşlaşma, A. Kuyaş (Haz.), 18. Baskı, İstanbul: Yapı Kredi, 213-218.

⁶ İ. Tekeli (2005), Bir Modernleşme Projesi Olarak Türkiye'de Kent Planlaması, S. Bozdoğan ve R. Kasaba (Yay. Haz.), *Türkiye'de Modernleşme ve Ulusal Kimlik* içinde (ss. 136-152), İstanbul: Tarih Vakfı Yurt, 3. Baskı, 141.

dönüşümlere neden olmuştur. Fakat 19. yüzyılda başlayan Osmanlı-Türk modernleşme projesinin en önemli alanlarından birini oluşturan kent planlaması, Osmanlı Devleti sanayileş(e)mediği için Batı Avrupa'daki örneklerinden farklı gelişmiştir. Bu anlamda Osmanlı Devleti'ni Tanzimat politikalarını uygulamaya ve Batı'nınkine benzer kentler yaratmaya teşvik eden biri dışsal diğeri içsel olmak üzere iki nedenden bahsetmek mümkündür. Batı dünyası için duyulan “ne diyecekler” kaygısıyla beslenen ilk neden, Batılı devletlere karşı Osmanlı Devleti ve toplumunun modernleştiğini göstermek ve bu maksatla kente modern bir görünüm vermektir. İkinci ve içsel neden ise merkezi otoritenin uzun süredir sıkıntı yaşadığı bir sorunu – merkezkaç kuvvetlerin etkisini- bertaraf ederek özelde kentte genelde imparatorluk düzeyinde merkezi devlet otoritesini yeniden sağlamaktır.⁷

Osmanlı Devleti'nin Avrupa kapitalist sistemine eklenmesiyle birlikte modernleşme mekâna da yansımış; kentsel yaşam alanı büyümeye ve değişmeye başlamıştır. Özellikle liman kentlerinde daha belirgin olan bir dizi sosyo-ekonomik yapılanmayla birlikte kent nüfusu artmaya ve yeni alanlar iskâna açılmaya başlamıştır.⁸ 16. yüzyılda %8-9 olan kentli nüfusu, 19. yüzyılın sonunda %25'e ulaşmıştır.⁹ Önceki yüzyıllardan farklı olarak bu defa kent alanlarının sınırlarının belirleyicisi millet esası yerine daha ziyade sosyo-ekonomik yapı olmuştur. Artık kent içinde araba ve tramvay gibi toplu taşıma araçları kullanılabilir hale gelmiştir.¹⁰ Öte yandan yapı malzemesinin ahşap olduğu kentlerde sık sık karşılaşılan yangınlar da baş edilmesi gereken büyük bir sorun halini almıştır. Osmanlı Devleti'nde Batılı anlamda kent morfolojisine uygun bir kent yaratmak için oluşturulan imar mevzuatı, sayılan nedenlerden ötürü ulaşım, iskân, yangın gibi pratik sorunlara yanıt aramaktaydı.¹¹

Kent planlama ile ilk girişimler öncelikle başkentte uygulama sahası bulmuştur. Yüzyılın ikinci yarısında daha sağlıklı bir toplum yaratmak için inşasına

⁷ S. Yerasimos (1999), Tanzimat'ın Kent Reformları Üzerine, P. Dumont ve F. Georgeon (Yay. Haz.), *Modernleşme Sürecinde Osmanlı Kentleri* içinde (ss. 1-18), A. Berktaş (Çev.), İstanbul: Tarih Vakfı Yurt, 2-5.

⁸ Liman kentleri sadece sosyo-ekonomik gelişmenin değil aynı zamanda politik mücadelelerin de en sık yaşandığı yerlerdi. Bu konuda daha fazla bilgi için bkz. Ç. Keyder, Y. E. Özveren ve D. Quataert (1994), Osmanlı İmparatorluğu'nda Liman Kentleri, Ç. Keyder, E. Özveren ve D. Quataert (Yay. Haz.), *Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri (1800-1914)* içinde (ss. 121-157), İstanbul: Tarih Vakfı Yurt.

⁹ İ. Tekeli (2010), Türkiye'de Kent Planlamasının Tarihsel Kökleri, *Türkiye'nin Kent Planlama ve Kent Araştırmaları Tarihi Yazıları* içinde (ss. 26-147), İstanbul: Tarih Vakfı Yurt, 49.

¹⁰ Bu konuda daha fazla bilgi için bkz. İ. Tekeli ve S. İlkin (2010), Osmanlı İmparatorluğu'nda 19. Yüzyılda Araba Teknolojisi ve Karayolu Yapımındaki Gelişmeler, *Cumhuriyetin Harcı: Modernitenin Altyapısı Oluşurken* içinde (ss. 63-122), 2. Baskı, İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi.

¹¹ Tekeli, Bir Modernleşme Projesi Olarak Türkiye'de Kent Planlaması, 143.

karar verilen karantinahaneler önce İstanbul'da sonra da diğer Osmanlı kentlerinde yapılmıştır.¹² İstanbul'u imar etmek 1854 yılında İstanbul Şehremaneti'nin kurulmasının ardından belediyeler önce gelişmiş liman kentlerine, 1877 yılından itibaren de tüm imparatorluğa yaygınlaştırılmıştır.¹³ Başka bir deyişle Osmanlı Devleti'nin Avrupa kapitalist sistemine dahil olmasıyla şekillenen Tanzimatçı kent politikası, etkisini 1850'lerden sonra daha ziyade 1870'lerden itibaren göstermiştir. Bu anlamda en kayda değer dönüşümler, liman kentlerinde yaşanmıştır. Kentlerin içinde eski yerleşim yerleri ve modern semtler bir arada ama tam bir bütünleşmeye gitmeksizin yaşamaya devam etmiştir. 20. yüzyıla gelindiğinde yukarıda özetlenmeye çalışılan süreç tamamlanmış olmaktan son derece uzaktır. Sonuç olarak Osmanlı kentlerinin modernleşmesi eşitsiz ve tamamlanmamış bir biçimde kalmış, Birinci Dünya Savaşı ise Osmanlı kentlerinin modernleşme sürecini alt üst etmiştir.

2. 19. YÜZYILDA SOSYO-EKONOMİK AÇIDAN BARTIN

2.1 Bartın'ın Demografik Görünümü

Karadeniz sahilinde yer alan Bartın, doğusunda Kastamonu, batısında Zonguldak ve güneyinde Karabük'e komşudur. Karadeniz'e Bartın Irmağı yoluyla bağlanmış olması ve ırmak üzerinde taşımacılık yapılabilmesi, Bartın için her daim büyük bir avantaj olmuştur.

18. yüzyılın ortalarında neredeyse tamamen ormanlık bir alan olan bugünkü Bartın, gemilerle buraya gelen insanların 12 evden oluşan bir mahalle kurmalarıyla yerleşime açılmıştır. Kasaba genişledikçe, etrafında bulunan köylerle birlikte buraya *On İki Divan* adı verilmiştir. İlerleyen yıllarda *Saltukeli* olan isim, daha sonra Bartın halini almıştır. Bartın kelimesinin Eski Yunanca'da ırmak anlamına gelen Parthenius'tan türediği düşünülmektedir.¹⁴

Adını Bartın Irmağı'ndan alan bölgenin tarihi Hititlere hatta Gasgalara kadar uzanmaktadır.¹⁵ Çeşitli kavimler arasında sürekli el değiştiren yöre Bitinya ve Paflagonya arasında sınır teşkil etmekteydi. Bartın, M.Ö. 70'de Roma, 395'te ise

¹² M. Çadırcı (2011), Tanzimat Sürecinde Türkiye Anadolu Kentleri, T. Ercoşkun (Der.), Ankara: İmge, 35.

¹³ Tekeli, Türkiye'de Kent Planlamasının Tarihsel Kökleri, 56-57.

¹⁴ Bartın Rehberi (1927), Bartın: Bartın Ticaret ve Sanayi Odası, 7-8.

¹⁵ E. Aşçıoğlu (2001), Bartın, Bartın: Bartın Ticaret ve Sanayi Odası Yayını, 1.

Bizans hakimiyetine girmiştir.¹⁶ Kent, Bizans İmparatorluğu'nun yıkılmasıyla Venedik Cumhuriyeti'nin bir ticaret merkezi haline gelmiştir.¹⁷

1460 yılında Fatih Sultan Mehmet tarafından Osmanlı topraklarına katılan Bartın¹⁸, 1461 yılından itibaren Bolu hududu dahilinde yer almıştır. 1692-1811 yılları arasında Bolu sancakbeyliği lağvedilerek voyvodalığa dönüştürüldüğünden Bartın bu dönemde voyvodalıkla yönetilmiştir. 1811-1908 arasında Kastamonu vilayetine bağlı Bolu sancağına mülhak olan Bartın, 1908'den itibaren ise müstakil bir mutasarrıflık olmuştur. 1920'de idari açıdan Zonguldak'a bağlı bir kaza iken Cumhuriyetin ilanının ardından yeni idari sınıflandırmada 1924 yılı itibariyle Zonguldak'ın bir ilçesi olmuş ve nihayet 1991'de Zonguldak'tan ayrılarak il statüsüne kavuşmuştur.¹⁹

Tablo 1

1831-1878 Döneminde Bartın'da Müslüman ve Hristiyan Erkek Nüfusunun Gelişimi

1831 Sayımı	1870 Kastamonu Vilayet Salnamesi			1878 Kastamonu Vilayet Salnamesi		
Erkek Nüfus	Müslüman Erkek Nüfus	Hristiyan Erkek Nüfus	Toplam Erkek Nüfus	Müslüman Erkek Nüfus	Hristiyan Erkek Nüfus	Toplam Erkek Nüfus
7.135	19.107	25	19.132	22.500	120	22.620

Kaynak: K. H. Karpat (2003), *Osmanlı Nüfusu (1831-1914) Demografik ve Sosyal Özellikleri*, Bahar Tırnakçı (Çev.), İstanbul: Tarih Vakfı Yurt, 152; Zonguldak (1982-1983-1984), *Yurt Ansiklopedisi* içinde (Cilt 10), İstanbul: Anadolu Yayıncılık A.Ş., 7727.

Tablo 1'de görüldüğü üzere resmi nüfus sayımına göre 1831 yılında Bartın erkek nüfusu 7.135 idi. Buna kadınları da ekleyince Bartın nüfusunun yaklaşık olarak 14.270 olduğu tahmin edilebilmektedir. Kastamonu Vilayet Salnamesi'nden elde edilen verilere göre de 1870'li yıllar boyunca Bartın'da nüfus artmaya devam etmiştir.

Tablo 2

1881/1882-1893 Osmanlı Nüfus Sayımlarında Bartın'ın Kadın-Erkek Nüfusunun Etnik ve Dinsel Dağılımı

Topluluk Adı	Bartın Kadın Nüfusu	Bartın Erkek Nüfusu	Toplam Nüfus
Müslüman	24.284	25.535	49.819
Rum	200	180	380

¹⁶ Yurt Ansiklopedisi, 7734.

¹⁷ C. Texier (2002), *Küçük Asya Coğrafyası, Tarihi ve Arkeolojisi*, A. Suat (Çev.), Cilt 3, Ankara: Enformasyon ve Dökümantasyon Hizmetleri Vakfı, 211.

¹⁸ Bartın (2002), *Türk Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi* içinde (Cilt 5), İstanbul: Türk Diyanet Vakfı Vakıf Yayınları İşletmesi, 88.

¹⁹ B. Önkol (2006, 1 Temmuz), Sular Tanrısı Yeniden Hayat Buluyor, *Perşembe Rotası (Dünya Gazetesi Eki)*, s. 31.

Ermeni	95	100	195
Katolik	-	13	13
Toplam	24.579	25.828	50.407

Kaynak: K. H. Karpat (2010), Osmanlı Nüfusu 1830-1914, B. Tırnakçı (çev.), 2. Baskı, İstanbul: Timaş, 294-295.

Tablo 3

1892 Kastamonu Vilayet Salnamesi'ne Göre Bartın'da Müslüman ve Gayri Müslim Nüfusu

1892 Kastamonu Vilayet Salnamesi				
Müslüman Erkek Nüfus	Müslüman Kadın Nüfus	Gayri Müslim Erkek Nüfus	Gayri Müslim Kadın Nüfus	Toplam Nüfus
25.535	24.284	280	293	50.392

Kaynak: Yurt Ansiklopedisi, 7727.

Tablo 4

Shaw'a Göre 1885-1914 Döneminde Bartın'da Nüfusun Etnik ve Dinsel Dağılımının Gelişimi

Topluluk Adı	1885 Yılı	1914 Yılı
Müslüman	49.819	64.396
Rum Ortodoks	380	1.104
Ermeni Gregoryen	195	401
Yahudi	-	3
Toplam	50.394	65.904

Kaynak: Yurt Ansiklopedisi, 7727.

1881 yılında başlanıp 1893'te tamamlanan nüfus sayımına göre ise Bartın'ın toplam nüfusu 50.407'ye ulaşmıştır (Tablo2). 1892 Kastamonu Vilayet Salnamesi'ne göre Bartın nüfusu aradan geçen 61 yıl içinde 3,5 kat artarak 50.392'ye ulaşmıştır (Tablo 3). Bartın'da yaşanan bu demografik canlılık, muhtemel ki 1892'den sonraki 22 yıl boyunca başka bir deyişle Birinci Dünya Savaşı'na kadar devam etmiştir.²⁰ Shaw'ın nüfus verileri de bu savı destekler niteliktedir (Tablo 4).

Yaşanan demografik büyümeye eşlik eden başka bir olgu da nüfusun etnik-dinsel kompozisyonunda yaşanan değişimdir. Elimizdeki resmi nüfus verilerinden yola çıkarak 1870'lerden itibaren gayri Müslim nüfusun izini sürmek mümkündür. Buna göre 1878 Kastamonu Vilayet Salnamesi, Hristiyan erkek nüfusun 1870-1878

²⁰ Birinci Dünya Savaşı ve Milli Mücadele yıllarının etkisiyle giderek azalmış; 1914 yılındaki nüfus değerlerine ulaşılması ancak 1930'a yaklaşırken mümkün olabilmiştir. Örneğin 1927 yılına gelindiğinde Bartın'ın nüfusu ancak 64.235'e ulaşabilmişti. Bkz. Bartın Rehberi, 16.

arasında 25'ten 120'ye yükseldiğini göstermektedir(Tablo 1). Aynı salnameye göre Bartın'daki 5.672 Müslüman haneye karşılık 3 Rum hane ve 6 Ermeni hane mevcuttur.²¹ 1892 Kastamonu Vilayet Salnamesi'ne göre ise gayri Müslim nüfus yaklaşık 11,5 kat artmıştır. Shaw'ın 1914 yılına ait verileri dikkate alındığında ise 1870 yılında kadınların da dahil edilmesiyle yaklaşık 50 olarak tahmin edilebilen gayri Müslim nüfus, 32 kat artarak 1.612'ye ulaşmıştır (Tablo 4).

Yaşanan demografik değişimde Osmanlı Devleti genelinde olduğu gibi sağlık koşullarının nispeten iyileşmesinin ve göçlerin etkisi olduğu tahmin edilebilirse de demografik büyümenin yanı sıra nüfusun etnik-dinsel kompozisyonunda yaşanan değişimi açıklamak için bu değişkenler yeterli değildir. Aradaki korelasyonu tam olarak açıklayabilmek için Tanzimat'tan sonra görülen ve kapitalizmin yeniden yapılandırıcı etkisinin bir sonucu olan ekonomik büyümeyi, demografik değişimin önemli belki de başat faktörü olarak ele almak uygun olacaktır. Başka bir deyişle Bartın nüfusu içinde gayri Müslimlerin sayısının giderek artmasında, eski çağlardan beri bir ticaret merkezi olan Bartın'ın bir liman kenti olarak 19. yüzyılda iktisadi çekim gücünün artmasının önemli bir payı vardır.

2.2 Bartın Kentinde İktisadi Yaşam

2.2.1 Dış Ticaret

1838 Osmanlı-İngiliz Ticaret Antlaşması'nın imzalanmasının ardından Osmanlı Devleti giderek Avrupa sanayi mallarının en önemli müşterilerinden biri haline gelirken karşılığında da Avrupa sanayileri için hammadde ve tarımsal emtia ihraç eden bir ekonomi olmuştur.²² 1840'lardan itibaren buharlı gemilerin Osmanlı limanlarına uğramaya başlaması²³ ve deniz ulaşımının karadaki tamamlayıcısı olan

²¹ Yurt Ansiklopedisi, 7727.

²² İngiltere ve Osmanlı Devleti arasında imzalanan bu antlaşmayla birlikte İngiliz tüccarlar, iktisadi açıdan bakıldığında yerli ve yabancı diğer tüccarlara karşı Osmanlı topraklarında önemli bir rekabet üstünlüğü elde etmiştir. İngiltere'nin elde ettiği bu hukuki teminat öncesinde Osmanlı Devleti hem ithalat hem de ihracat üzerinden %3 oranında gümrük vergisi alıyordu. Yerli ve yabancı tüccarlar mallarını imparatorluk içinde bir bölgeden diğerine taşıırken de %8 oranında bir dahili gümrük vergisi ödemekteydiler. Bu antlaşmayla birlikte ihracat resmi %9 ve ihracat vergisi %3; ithalatta resmi %3 ek vergisi ise %2 olarak belirlenmişti. Fakat yerli tüccarlar %8 olan iç gümrük vergisini ödemeye devam ederken İngiliz tüccarlar bu vergiden muaf oluyorlardı. Üstelik bu antlaşmayla birlikte kotalar, tarife dışı engeller ve yerel tekeller de kaldırılmış oluyordu. Bkz. G. Kazgan (2002), Tanzimattan 21. Yüzyıla Türkiye Ekonomisi, İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi, 20.

²³ İlk buharlı gemi olan Clearmont'un, 1807'de Hudson Nehri'nde ve ilk trenin 1825'te İngiltere'ye işlemeye başlamasından kısa bir süre sonra, teknoloji ithalatçısı olan Osmanlı Devleti, bu modern ulaşım araçlarıyla tanışmıştır. İlk buharlı gemi 1827'de satın alınmıştır. II. Mahmut döneminde tersane tarafından satın alınan, İngiliz Kaptan Kelly'nin yönetimindeki Swift adlı bu gemi, vapur sözcüğünün karşılığı olmak üzere halk arasında Buğ Gemisi adıyla anılmıştır. Bkz. M. Koraltürk ve K. Coşkun (2005, Temmuz-Ağustos), Kayıklardan

demiryollarının yapımına ağırlık verilmesiyle birlikte uluslararası deniz ticareti gelişmiş; Osmanlı Devleti dünya ticaret hacminden daha fazla pay almaya başlamıştır. 1870'lere kadar devam eden bu iktisadi canlanma dönemi, limanlarda kurulmuş olan kentlerde kendini daha fazla göstermiştir. Öte yandan 1840-1870 döneminde ticaret olanakları dolayısıyla elde edilen iktisadi kazanımlarla sonraki dönemde kente yatırım yapıldığı ölçüde sosyo-ekonomik büyüme istikrar kazanmıştır. Bu maksatla 1870'lerden sonraki iktisadi durgunluk döneminde kentlerdeki yerel potansiyeli harekete geçirecek şekilde altyapı yatırımlarının yapılması, modern ticaret limanlarının inşa edilmesi, trenin deniz taşımacılığıyla buluşturulması ve bu sayede liman kentinin hinterlandıyla olan bağıni kuvvetlendirmek ve aynı zamanda eğitilmiş ve sağlıklı bir kentsel nüfus yaratmak gerekmiştir. 19. yüzyılın ortasında Bartın da Karadeniz'de kurulu bir liman kenti olarak bu potansiyele sahip bir görünüm arz etmekteydi.

Tablo 5
1890'da Bartın Limanı'na Gelen Gemilerin Bandıralarına Göre Dağılımı

Bandıra	Buharlıların Sayısı	Buharlıların Tonajı	Yelkenlilerin Sayısı	Yelkenlilerin Tonajı	Toplam Gemi Sayısı	Toplam Gemi Tonajı
Yunan	8	389	1	85	9	474
Osmanlı	47	14.005	733	17.393	780	31.398
Filistin	-	-	1	12	1	12
Rus	-	-	1	90	1	90
Toplam	55	14.394	736	17.580	791	31.974

Kaynak: Yurt Ansiklopedisi, 7729.

19. yüzyılda uluslararası deniz ticaretine açık bir iskele olan Bartın'a buharlı gemilerin gelmesi Ege ve Akdeniz'deki liman kentlerine kıyasla geç gerçekleşmiştir. Bu durum, diğer Osmanlı liman kentlerinde yaşanan iktisadi ve sosyal dönüşümün Bartın'da yaşanmadığı anlamına değil, Bartın'ın küçük ölçekli bir liman kenti olarak söz konusu yapısal dönüşümü birkaç on yıl kadar daha geriden ve uluslararası ticaretten aldığı pay ölçüsünde daha ağır tempoda takip ettiği anlamına gelir. Tablo 5'e göre 1890 yılında Bartın Limanı'na 55 buharlı 736 yelkenli gemi uğramıştır. 55

Vapurlara İstanbul'da Deniz Ulaşımı, *Denizcilik Dergisi*, 22, 35. Buharlı gemiler sayesinde deniz ticaretinde önemli bir sorun olan taşıma maliyetleri azalmış ve hız sorunu çözülmüş oluyordu. 1788'de Marsilya-İzmir yelkenli gemiyle 18 gün sürerken, 1837'de Trieste-İstanbul buharlı gemiyle 14 gün, 1849'da aynı hat 9 gün sürüyordu. 19. Yüzyılın başında 200-300 (metrik) tonluk yelkenliler elverişli koşullar altında 75 günde ve yılda bir kere Londra-Odesa seferi yaparken buharlı gemiler aynı yolu 20-28 günde alıyordu. Bkz. M. M. Baskıcı (2005), 1800-1914 Yıllarında Anadolu'da İktisadi Değişim. Ankara: Turhan, 55.

tane buharlı geminin toplam tonajı, 736 tane yelkenli geminin toplam tonajına neredeyse ulaşmaktadır.

Birinci Dünya Savaşı'na kadar Safranbolu, Araç, Daday, Eflani gibi iç bölgelerin tüccarları ihraç emtiasını Bartın iskelesi vasıtasıyla satar; ithal ürünleri de aynı yoldan satın alırlardı. 1890 yılı istatistiklerine göre ithalat 5.475.762 kuruş, ihracat ise 237.700 kuruştur. Başka bir deyişle 5.238.062 kuruşluk dış ticaret açığı ile Bartın iskelesi, Karadeniz ve İç Anadolu halkı için ithalat iskelesi halini almıştı.²⁴ Bartın'da yaşam kaynağı olan Parthenios yani Bartın Irmağı da taşımacılığa müsait olması sebebiyle dış ticareti destekliyordu.

Öte yandan Bartın ekonomisine canlılık kazandıran tek sektör, elbette transit ticaret değildi. Ormancılık ve orman ürünleri, madencilik ve maden direkçiliği, gemicilik, yumurtacılık ve tarımsal üretim kent ekonomisinin en önemli sektörleriydi.

2.2.2 Kerestecilik

Zengin ormanlara sahip olan Bartın'da orman ürünlerinden özellikle kereste üretimi ve taşımacılığı yüzyıllardır yapılmaktaydı. Fakat Bartın'da kereste fabrikaları ile depolarının açılmaya ve kereste tüccarlarının ortaya çıkmaya başlaması 1884 yılından sonra gerçekleşmiştir. İstanbul'a fabrika mahsulü ilk kerestenin 1876 yılında Romanya'dan gelmesinden 8-10 sene sonra Bartın ve civarında ilk kereste fabrikaları açılmıştır. Bölgede her türlü inşaata uygun olarak üretilen keresteler, İzmir, İstanbul, Sakız Adası ve Suriye sahillerine gönderiliyordu.²⁵

Bölgede kereste fabrikalarının kurulmaya başlamasından sonra kereste imalatında yaşanan artışa paralel olarak 1914 yılına kadar üretilen kerestelerin büyük bir kısmı ihraç edilmiştir. Osmanlı Devleti'nde yüksek ve mühim binaların inşasında kullanılmak üzere ihtiyaç duyulan kerestelerin Bartın ormanlarından karşılandığı Osmanlı arşiv belgelerinden anlaşılmaktadır.²⁶

²⁴ Yurt Ansiklopedisi, 7730.

²⁵ K. Samancıoğlu (1942), İktisat ve Ticaret Bakımından Bartın, Ankara Basım ve Cildevi, Ankara: Bartın Ticaret ve Sanayi Odası, 17 ve 31-33.

²⁶ BOA. (T.C. Başbakanlık Osmanlı Arşivi), Y.MTV. (Yıldız Mütenevvi Maruzat), 190/93.

Bulunduğu Yer	Kuruluş Yılı/Faaliyette Bulunduğu Dönem	Sahibi veya Ortakları
Filyos'taki Birinci Fabrika	1884-1910	Bolu Mutasarrıfı İsmail Kemal
Filyos'taki İkinci Fabrika	1884	Molla Hüseyin oğlu Mustafa ve <i>Cevahirci oğlu Bodasaki</i>
Gürgenlik Fabrikası	1896-1912	Mehmet Hoca oğlu Mustafa, Hacı Bekir oğlu Hurşid, karakaş oğlu Hakkı, Molla Hüseyin oğlu Mustafa, Hacı Süleyman, Şerif Ali'nin adamı Kostı, Sarafim Anastasyadis, Yazıcı Bodos, <i>Cevahirci oğlu Bodasaki</i> ve daha sonradan İstanbullu Yoğurtçu oğlu Yani
Demirören Fabrikası	1900-1912	Mehmet Hoca oğulları
Iskalan Fabrikası	1902-1934	Bekir Kâmi
İbrahimderesi Fabrikası	1909	Mehmet Hoca oğulları
Derbent Fabrikası	1910	Halil Alemdar
Yenihan Fabrikası	1914	Mehmet Hoca oğulları

Tablo 6**1884-1914 Yılları Arasında Bartın Civarında Kurulan Kereste Fabrikaları**

Kaynak: Samancıoğlu, İktisat ve Ticaret Bakımından Bartın, 23-26'dan yararlanılarak hazırlanmıştır.

Tablo 6'dan da anlaşılacağı üzere bölgede faaliyette bulunan on üç kereste tüccarından sekizi Müslüman, beşi gayri Müslim'di. Kereste tüccarları arasında göze çarpan ilk isim, Bartın'ın ünlü Rum zenginlerinden biri olan Cevahirci oğlu Bodasaki'dir. Bu zengin kereste tüccarlarından bir kısmı -Cevahirci oğlu Bodasaki'nin katibi Bodos Konstantinidi, damadı Sarafim Anastasyadis- aynı zamanda Bartın Belediye Meclisi üyeleri arasında bulunmaktaydılar. Ayrıca kereste fabrikalarının ortakları arasında Osmanlı bürokrasisi de yer almaktaydı.

Öte yandan Osmanlı Devleti, o dönemlerde ormanlardan sağlanan emtia üzerinden alınması gereken vergiyi ve özel girişimcilerin elde edeceği geliri maksimize edecek bir orman politikasına sahip olmadığından, halkın usulsüz ağaç kesimi önlenememiş ve keresteciliğin fabrikalaşmasından neredeyse 15 yıl sonra ormanlar tıraşlanmış, ekolojik ve iktisadi değerini kaybetmişti. 1899 tarihli bir arşiv belgesinden anlaşıldığı kadarıyla bölgedeki ormanlar, mühim bir servet unsuru oluşturmasına rağmen orman müfettişi ve koruma memurlarının sayısının yetersiz olması yüzünden ormanlarda kereste yapımına uygun olan çam ağaçları halk tarafından yakacak olarak kullanılıyordu. Oysa bir sonraki başlıkta görüleceği üzere

Zonguldak kömür havzasında bulunan maden ocakları için Bartın ormanlarından temin edilen maden direklerinin talebi hayli yüksekti.²⁷

Cumhuriyet'in ilk yıllarına gelindiğinde ise etkin olmayan bir orman politikasının haricinde Bartın'da kereste fabrikalarının faaliyetlerine etki eden yeni bir değişkenle karşılaşıldı. İttihat ve Terakki ve Kemalist hükümetler tarafından uygulanan ekonomiyi Türkleştirme politikalarının²⁸ bir sonucu olarak Rumlar Bartın'ı terk etmek durumunda kalmıştı. Bartın'da faal olarak üretime devam eden sadece dört fabrika kalmıştı. Bunlardan ikisi Alemdar zade Halil Bey'e ait olan Derbent ve Iskalan fabrikaları diğer ikisi ise Mehmet Hoca oğulları tarafından işletilen Yenihan ve Kumluca fabrikalarıydı.²⁹ Rumların gidişinin ardından kent ekonomisinde oluşan boşluğun Müslüman-Türkler tarafından doldurulması planlanmaktaydı.

2.2.3 Maden Direkçiliği

Bartın ekonomisi ile Zonguldak havzasının iktisadi gelişimi arasında sıkı bağlar olduğu muhakkaktır. Ereğli'nin Köseagzı köyünden Bahriyeli Uzun Mehmet'in köyünde ilk defa olarak bulduğu kömürün³⁰ üretimi, havzada 1829 yılından 1848 yılına kadar yapılmamış; ancak ocaklar 1848 yılından sonraki 17 yıl boyunca Hazine-i Hassa namına, 1865-1909 arasında Tersane-i Âmire tarafından, 1909'dan 1923 yılına kadar da Ticaret ve Ziraat Nezareti emrinde çalıştırılmıştı.³¹

Zonguldak'ta maden ocaklarının açılmaya başlamasıyla birlikte ocak galerilerinde kullanılan maden direkleri, civardaki ormanlardan temin edilmeye başlanmıştır. Kömür madenciliği geliştikçe de maden direkçiliği yayılmış ve gelişmiştir. Fakat orman zengini olan Bartın'da bu süreçte ruhsatsız ağaç kesimi devam ettiğinden bölgedeki ormanların kısa sürede yok olması kaçınılmaz hale gelmiştir. Ruhsatsız ağaç kesiminin önünün alınamamasında hem devletin rasyonel bir orman siyasetinden yoksun oluşu hem de yerel memurların ruhsatsız kesime göz yumması hatta teşvik etmeleri etkili olmuştur. Örneğin 1903 yılına ait belgelerden

²⁷ BOA., Y.PRK.UM. (Umum Vilayetler Tahrirati), 45/118.

²⁸ II. Meşrutiyet yıllarında özellikle 1913 yılından itibaren başlayan devlet güdümlü ekonomiyi Türkleştirme politikaları, Erken Cumhuriyet yıllarında da devam etmiştir. Bu konuda daha fazla bilgi için bkz. M. Koraltürk (2011), Erken Cumhuriyet Döneminde Ekonominin Türkleştirilmesi, 1. Baskı, İstanbul: İletişim.

²⁹ Bartın Rehberi, 43-45.

³⁰ M. Kara (2013, 1 January), Osmanlı Devleti'nin Son Döneminde Ereğli Kömür Havzası (1829-1920), *History Studies International Journal Of Turkey*, 5 (1), http://www.historystudies.net/Makaleler/848531146_13-Murat%20Kara.pdf, 20 Aralık 2014, 226.

³¹ Samancıoğlu, İktisat ve Ticaret Bakımından Bartın, 36-37.

anlaşıldığı üzere Bartın Liman Reisi ve bahriye memurları, halkı Çınardüzü ve Habardüzü miri ormanları ile Bartın'ın Boğaz, Amasra ve Kuruçaşile ormanlarından maden direği kesmeye teşvik ediyorlardı. Böylelikle söz konusu maden direklerinin orman ve gümrük resminden muaf olduğu ve ruhsatnameye gerek olmadığını belirtilerek usulsüz ağaç kesimini teşvik edilmiş oluyordu.³²

1903 tarihli başka bir belgeden anlaşıldığına göre Bartın ormanları, Ereğli madenine bırakılmıştı. Maden çıkarma özellikle de Tersane-i Âmire ile İdare-i Mahsusa için gerekli kömürün sağlanması ancak havzadaki maden ocaklarının verimli çalışmasına bağlıydı. Maden-i Hümayun için gerekli olan maden direkleri miri ormanlardan sağlandığı için ruhsatsız kesimlerin devam etmesi halinde direksizlik yüzünden ocakların çökmesi ve içinde çalışan maden işçilerinin zarar görmesi kaçınılmazdı. Merkezi hükümet tarafından resmi yazışmalar yoluyla yapılan uyarılara rağmen yerel yetkililerin umursamazlığı devam etmekteydi. Özellikle Kastamonu Orman Müfettişi Karabet Efendi idaresi altında bu usulsüzlükler epeydir varlığını korumaktaydı.³³

Bununla birlikte 1915 tarihli Kastamonu Vilayet Salnamesi'nden edinilen bilgilere göre o zamanlarda havzaya gerekli olan maden direkleri kapitülasyonlar nedeniyle Finlandiya, İsveç, Norveç ve Romanya'dan getiriliyor; buna karşın ocakların çevresindeki 5-6 saat uzaklıkta bulunan ormanlardan yeterince yararlanılamıyordu. Ayrıca ithal edilen direklerden gümrük resmi alınması hazine gelirlerini arttırmaktaydı. Bartın ormanlarından kesilen direklerin nakliyesi konusunda yaşanan sıkıntılara karşılık yabancıların bu konuda sahip oldukları hız ve kolaylık, çevre ormanlardan gelen direklere göre ithal direkleri daha ucuz kılıyordu.³⁴

Neticede Bartın'da maden direkçiliğinin tarihi çok eski dönemlere uzanmamaktadır. Direkçiliğin Bartın'a geçişi ise daha da geç olmuştur. 1900 senesinde Zonguldak'ta direk tüccarı olarak işe başlayan Durmuş oğlu Pavlaki'nin kardeşi Kostaki, 1902 yılında sahil ormanlarını işlemek suretiyle Bartın'da maden direkçiliğine başlayan kişidir.³⁵ Direkçilik görece geç bir tarihte ortaya çıkmasına

³² BOA., Y.MTV., 232/73 ve BOA., Y.MTV., 232/180.

³³ BOA., Y.MTV., 236/5 ve BOA., DH.MKT. (Dahiliye Nezareti Mektubi Kalemi), 612/43.

³⁴ Samancıoğlu, İktisat ve Ticaret Bakımından Bartın, 45.

³⁵ Samancıoğlu, a.g.e., 49.

rağmen Müslüman-Türk aileleri olduğu kadar gayri Müslim ailelerin de zenginleşmesini sağlayan bir iktisadi faaliyet alanı olmuştur.

2.2.4 Kömür Madenciliği

Madencilik, Bartın kazası sınırları dahilinde bulunan Amasra'da gelişmiştir. Buradaki ilk maden ocakları, 1870'lerin ortasından itibaren havzadaki ilk Türk girişimci Ethem Ağa tarafından işletmeye açılmıştır.³⁶

Tablo 7
Bartın'a Bağlı Amasra Mevkiinde Açılan ve İşletilen Maden Ocakları

Ocağın Numarası	Ocağın Adı	Ocağın Bulunduğu Yer
140	Madenci Ethem Ağa ocağı	Tarlaağzı
141	Laz Hasan ve ortağı ocağı	Çınarlı
142	Bodasaki ve ortakları ocağı	Tarlaağzı
144	Kosti Yağlıdis ocağı	Çınarlı
145	Korcu Pano ocağı	Dökük
153	Cevahirci oğlu Bodasaki ve Uncu Apik ocağı	Çınarlı
173	Cevahirci oğlu Bodasaki ve ortakları ocağı	Çınarlı
217	Setrak Penbeciyan ve ortakları ocağı	Çınarlı
253	Ayo ve Andırya ve ortakları ocağı	Küçük Liman
274	Pandelaki İstavridis ocağı	Tarlaağzı
276	Mehmet, Hüseyin, Petro ve Hacı Vasil ocağı	Çınarlı
294	Petro ve Marko ocağı	Dökük
363	Matbaacı Hacı Emin Bey ocağı	Kapusuyu

Kaynak: Samancıoğlu, İktisat ve Ticaret Bakımından Bartın, 71.

Tablo 7 incelendiğinde Amasra'da işletilen on üç tane kömür madeni ocağının on tanesinin sahibi veya ortakları arasında Ermeni ve Rumların bulunduğu görülmektedir. Yine Bartın'ın en zengin Rumlarından olan Cevahirci oğlu Bodasaki bölgede en azından iki maden ocağının işletmecisidir. Ayrıca Tablo 7'de yer almadığı halde Kuruçaşile dahilinde de bir maden ocağı bulunduğu ve işletmesinin 45 yıllığına daha evvel Nafia Nazırlığı yapmış olan Kirkor Sinabyan Efendi'ye verildiği arşiv belgelerinden anlaşılmaktadır.³⁷

2.2.5 Denizcilik

Bartın'da çok eski zamanlardan beri gemicilik ve denizcilikle ünlenmiş kaptanlar vardı. Bartın gemiciliğinin önemli özelliklerinden biri de gemilerle birlikte armalarının da Bartın tersanelerinde yapılmasıydı. 1869 Kastamonu Vilayet

³⁶ Samancıoğlu, a.g.e., 73.

³⁷ BOA., MV. (Meclis-i Vükela Mazbataları), 215/139; BOA., MV., 220/5.

Salnamesi'ne göre gemi yapıcılığı özellikle Rum Ortodoks halkın geleneksel uğraşısıydı.³⁸

1914 yılına kadar yapılan gemilerin hepsi yelkenli iken 1919'dan sonra yapılan büyük gemilerin çoğu motorluydu. 20. yüzyılın başından itibaren Bartın'da özel şahıslarca gerçekleştirilen deniz taşımacılığında önemli adımlar atılmıştır. 1914 yılında Bankoğlu Kardeşler 20 tonluk bir vapur satın alarak Birinci Dünya Savaşı yıllarında İstanbul-Bartın arasında seferler düzenlemişlerdi. Aynı kişiler 1918 yılında bu sefer de *Mersedes-Âdil* isimli bir romorkör satın alarak Bartın ile Rusya sahilleri ve Bartın-Zonguldak-İstanbul arasında seferler yapmışlardı.³⁹ Bankoğulları daha sonra 1931 yılında İstanbul tüccarlarından Sekbanzade Ahmet Bey, Zonguldak tüccarlarından Ahmet Ali Ağazade Ali Efendi ve Ali Fuat Bey ile ortaklaşa lüks yolcu taşımacılığı için Malta'dan 600 tonluk bir vapur satın alarak *Bartın Vapuru* ismini verilmişlerdi. Bartın Vapuru, Karadeniz sahilleri boyunca taşımacılık hizmeti sunduktan sonra 1930'ların ortasında kamulaştırılmıştır.⁴⁰

2.2.6 Yumurtacılık

Bartınlı ailelere gelir sağlayan iktisadi faaliyet alanlarından biri de yumurtacılıktı. 1880'lerden itibaren Bartın'dan Avrupa ülkeleri dahil olmak üzere yumurta ihracatı başlamıştı. Varnalı Hacı Mustafa Efendi ile İstanbul'daki ortağı Balçıklı Ali Efendi, Avrupa'ya ilk defa ihracat yapmak suretiyle Bartın'da yumurta ihracatının temelini atmışlardı. Birinci Dünya Savaşı'ndan sonra yumurta tüccarlarının çoğalmasıyla birlikte doğrudan Avrupa'ya yumurta ihraç edilebilmesi için Zonguldak'a gelmekte olan *Fransız Pake Kumpanyası*'ndan 15 günde bir Bartın'a vapur göndermesi için talepte bulunulmuştu. Gelen teklif en az 600 sandık üzerine olduğundan böyle bir taahhüdün altına girilmemesi daha uygun bulunmuştur. Buna rağmen Zonguldak'a gelen *Pake Kumpanyası*'na motorlarla mal göndermek yoluyla veya İstanbul'daki komisyoncular vasıtasıyla Bartın'dan epey bir yumurta ihraç edilmiştir. Özellikle mart, nisan ve mayıs aylarında iri olan Bartın yumurtasının en kaliteli olanları Avrupa'ya ihraç edilmekteydi. 1906-1907 yıllarında yaşanan bolluk

³⁸ Yurt Ansiklopedisi, 7729.

³⁹ Samancıoğlu, İktisat ve Ticaret Bakımından Bartın, 70.

⁴⁰ Ç. Asma (2010, 1 Mart), "Bartın Tarihinden Fotoğraflar-40", *Bartın Halk Gazetesi.*, <http://www.bartinhalkgazetesi.com/KoseYazisi.php?id=288>, 15 Aralık 2014.

dolayısıyla yumurtalar, Amasra limanına gelen yabancı bandıralı vapurlarla doğrudan Almanya'ya ihraç edilmişti.⁴¹

3. BARTIN KENTSEL ALANININ YENİDEN YAPILANMASI

Belli başlı Osmanlı kentlerinde Tanzimat'ın şehir politikası, 1850'lerden epey sonra etkisini göstermişti. Bartın kentsel alanındaki ilk değişimler ise Ege ve Akdeniz'deki liman kentlerine kıyasla daha da geç tarihlerde 19. yüzyılın son çeyreğinde ortaya çıktı; hatta bazı alanlardaki yenilikler için 20. yüzyılı beklemek gerekti. Belirtmek gerekir ki, Osmanlı kentlerinin modernleşmesi sürecinde merkezi hükümetin almış olduğu idari ve yasal tedbirlere belediye örgütlenmesi ile yerel yöneticilerin dinamizmi ve kararlılığı büyük katkı yapmıştır.⁴²

Liman kentlerinde kentin vitrini durumundaki rıhtımı imar etme çabaları, kentin ticari ve sosyo-kültürel canlılığına işaret etmesi açısından önemlidir. Rıhtım bölgesi, kentin daha içeride kalan mekânına göre çok daha güzel ve temiz bir görünüme sahiptir. Başka bir deyişle denizden kente yaklaşıldığında sahil boyunca tüm giysilerini giymiş olduğu görülür.

3.1 Bartın Liman Bölgesinin İmarı

19. yüzyılın ikinci yarısında diğer Osmanlı kentlerine kıyasla sosyo-ekonomik açıdan daha hızlı biçimde modernleşen liman kentlerinde dış ticaret çok önemli bir işleve sahip olduğundan uluslararası deniz taşımacılığına açık olan ve buharlı gemilerin uğradığı liman kentlerinde yüzyıl boyunca en önemli eksikliklerden biri, modern bir ticaret limanının olmamasıydı. Bartın da bir liman kenti olmasına rağmen 19. yüzyılın sonuna gelindiğinde liman altyapısı halen son derece yetersiz durumdaydı. 20. yüzyılın başına kadar ahşap bir iskeleye sahip olan Bartın'da ancak 1903 yılında kârgir bir iskele yapılmasına karar verilmişti.⁴³

Bartın'ın uluslararası deniz ticaretinden daha fazla pay alıp iktisaden gelişmesinin önündeki engellerden biri de Bartın Irmağı'nın Karadeniz'e döküldüğü yer olan Bartın Boğazı'nın sürekli olarak denizden gelen kumlarla dolması sonucu

⁴¹ Samancıoğlu, İktisat ve Ticaret Bakımından Bartın, 55-59.

⁴² Bu konuda bir örnek için bkz. B. S. Laurent (1999), Bir Tiyatro Amatörü: Ahmet Vefik Paşa ve 19. Yüzyılın Son Çeyreğinde Bursa'nın Yeniden Biçimlenmesi, P. Dumont ve F. Georgeon (Yay. Haz.), *Modernleşme Sürecinde Osmanlı Kentleri* içinde (ss. 79-98), A. Berktaş (Çev.), 2. Baskı, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt.

⁴³ Samancıoğlu, Bartın Belediyesi ve Tarihçesi, 40-41.

boğaza girip çıkacak gemilerin seferlerinin aksamasıydı. Bartın Boğazı'nın temizlenmesi her daim önem arz eden bir sorun olarak varlığını koruduğundan 1896 yılında Kastamonu Vilayeti, bir tane tarak dubası, bir istimbot ve iki çamur dubasının daimi surette bulundurulmasına karar vermişti. Bunların masraflarını karşılamak için de Bartın Boğazı'na girip çıkan gemilerden tonajına göre bir vergi alınacaktı.⁴⁴

Bartın'da deniz ticareti önemli olduğu için bir an evvel Boğaz'ın derinleştirilerek temizlenmesi ve gerekli yerlere rıhtım ve iskele inşa edilmesi gerekiyordu. Bu anlamda kentteki tüccarların kentin imarını bir yatırım aracı olarak görmesinin bir göstergesi olarak 1906 tarihli bir arşiv belgesi hayli ilgi çekicidir. Bartınlı tüccarlardan Sertahmisi Hüseyin Efendi'nin yazdığı dilekçeden anlaşıldığı üzere kendisi bu yatırımlara kaynak ayırmaya son derece istekliydii. Gemi seferlerine müsait olmayan Bartın Irmağı'nın kasabaya kadar temizlenmesi ve derinleştirilmesi, gerekli yerlere rıhtım ve iskele inşa edilmesi gerekiyordu. Sertahmisi Hüseyin Efendi, ırmakta taşımacılık yapabilecek iki tane vapur alıp işletmeye ve Bartın kenti ile ırmağın denize döküldüğü Gürgenpınarı köyü arasındaki yaklaşık beş kilometrelik yolda buharla çalışan bir tramvay hattı inşasını üstlenmeye hazırdı. Bu yap-işlet-devret modeli için 50 yıllık bir imtiyaz talep etmişti. Projenin tamamlanması halinde hem Bartın'daki ticari gerilemenin sona ereceği hem de kamu gelirlerinin artacağına dikkat çeken Sertahmisi Hüseyin Efendi, elde ettiği hasılâtın safii tutarının %10'unu Hazine'ye bırakmayı taahhüt ediyordu.⁴⁵

Rıhtım bölgesinin iyileştirilmesine dönük bir başka girişim de asayişin sağlanmasına yönelik alınan tedbirlerdi. Bartın kazası dahilinde asayişten sorumlu müdürlük Amasra'da bulunduğu ve kent merkezine uzak kaldığı için Bartın, Filyos ve Kuruçaşile civarında asayiş yeterince sağlanamıyordu. Zaten Amasra'da da limana gelen yelkenli ve buharlı gemilerin yolcu ve eşyalarını kontrol edecek müdürden başka bir memur, jandarma ya da polis memuru yoktu. Resmi yazışmalara göre asayiş konusundaki bu sıkıntıları hafifletebilmek adına Bartın'da on süvari ve sekiz piyade istihdam edilmesi lazımdı.⁴⁶

⁴⁴ BOA., DH.MKT., 421/42.

⁴⁵ BOA., Y.MTV., 276/31; BOA., Y.MTV.283/37; BOA., Y.MTV., 266/102.

⁴⁶ BOA., DH.TMİK.S. (Dahiliye Nezareti Tesri-i Muamelat ve Islahat Komisyonu), 61/14.

Benzer biçimde ticaret hacmi büyüdükçe Bartın Gümrük İdaresi'nin ambarı da artık ticari eşyayı saklamaya yeterli gelmemeye başlamıştı. Bunun üzerine gümrük binası için bir yer kiralanmak istendi. Fakat kira bedelinin yüksek olması dolayısıyla bu karardan vazgeçilerek 1882 yılında yeni bir gümrük binası yapılmasına karar verildi.⁴⁷

Ayrıca 1891 yılında Asma Mahallesi denen yerde Bartın Nehri'nin üzerinde Emlak-ı Seniyye Müdür Muavini Hacı Osman Bey tarafından iki kârgir ayak üzerine otuz metre uzunluğunda demirden bir köprü inşa ettirilmişti. Böylelikle ulaşım konusunda öteden beri yaşanan zorluklar ortadan kalkmış ve kasabanın eteğinde bulunan Ermeni ve Rum mahallelerinin arası birleştirilmişti.⁴⁸ Başka bir deyişle Bartın da 19. yüzyılda sosyo-ekonomik açıdan gelişmeye başlayan diğer Osmanlı liman kentleri gibi gerçekleştirilen imar işleriyle ticari hareketliliğin en fazla hissedildiği liman bölgesinden başlayarak gittikçe güzelleşiyordu.

3.2 Bartın Belediyesi ve Kentin Yenilenmesi

Geleneksel Osmanlı kentinde temel idari bölge kaza idi. Kazanın idari sorumlusu olan, aynı zamanda yargı yetkisine de sahip olan *kadı*'nın etrafında kent yaşamının istikrarlı biçimde akışını sağlamakla yükümlü çeşitli kişiler vardı. Bunların başında muhtesip geliyordu. Muhtesibin görevleri arasında vergilerin toplanması, esnafın denetlenmesi, narhın saptanması, müeyyidelerin uygulanması gibi daha ziyade ticari hayata yönelik denetimler bulunmaktaydı. Kamu düzeninin korunması ise subaşının yetki alanında kalıyordu. Naip, kadının yargıdaki temsilcisi, imam ise mahalle yöneticisiydi.⁴⁹

Modernleşme çağına gelindiğinde ise merkezi otoriteyi yeniden tesis etmek adına alınan tedbirlerle ilişkili biçimde Bâbüali, 1854 yılında başkentte Paris'in altıncı idari bölgesini örnek alarak Altıncı Daire diye adlandırılan bölgede belediye örgütlenmesine gitti. İhtisap ağasının yerine bir şehremini atandı. Şehremini, faaliyette bulunurken iki yardımcı ile on iki tüccar ve zanaatkârdan oluşan bir şehir meclisinden yardım alıyordu.⁵⁰1871 yılında bir vilayet nizamnamesi yürürlüğe girdi; fakat bu

⁴⁷ BOA., İ.Ş.D. (İrade Şura-yı Devlet), 73/4330.

⁴⁸ BOA., Y.PRK.AJZ. (Yıldız Perakende Arzuhal ve Journaller), 18/22.

⁴⁹ M. Es (2008, Mart), Osmanlı Devleti'nde Mahalli İdareler, *Yerel Siyaset*, 29.

⁵⁰ M. Anastasiadou (2001), Selanik, I. Ergüden (Çev.), İstanbul: Tarih Vakfı Yurt, 127.

dönemde belediyelerin çoğu kağıt üzerinde kurulmuş henüz faaliyete geçmemişti. 1876 yılına gelindiğinde belediyelerin yetki ve sorumluluklarını, eylem araçlarını tanımlayan ve belediyelerin tüm imparatorlukta kurulmasını zorunlu kılan bir belediye yasasının gerekliliği açıktı. Bundan böyle belediye seçimleri dört yılda bir yapılacaktı.⁵¹

Belediyeler kente merkezi iradenin yansıtılmasında ve refah düzeyinin artırılmasında önemli bir rol üstlendiler. Yerel özerklik arzusuyla değil bizzat merkezi hükümetin iradesiyle kurulan belediyeler, kente sağlık ve düzen getirmede, kenti güzelleştirmede başka bir deyişle Tanzimat'a yaraşır kentler yaratma konusunda merkezi otoritenin kentsel mekâna uzanmış modernleştirici eli gibiydiler. Artık yollarla ilgilenmek, şehrin temizliğini sağlamak, ölçü ve ağırlıkları, pazar yerlerini ve diğer kamusal alanları yeniden düzenlemek, sokakları güzelleştirmek, belediye vergilerini toplamak, kısacası modern Osmanlı kentlerini yaratmak belediyelerin yetki ve sorumluluk alanına girmektedir.

1867'de kaza haline olan Bartın'da ise belediye teşkilatı 1876 yılında kurulmuş⁵²; kurulduğu tarihten itibaren özellikle kent merkezinde pek çok olumlu işe imza atmıştır. Belediyenin gerçekleştirdiği imar işlerine geçmeden evvel, Bartın Belediyesi kurulmadan evvel beledi hizmetlerin nasıl yerine getirildiğine bakmak anlamlı olacaktır.

Bartın Belediyesi faaliyete geçmeden evvel Bartın'ı civar mahallere bağlayan yolların yapımında merkezi hükümetin finansal desteğinin yanı sıra bölge halkının çalışma ve gayretlerinin de olduğu anlaşılmaktadır.⁵³ Hatta bazı hallerde çeşitli imar işlerinin yapımına yönelik talepler, ticaretle uğraşanların iktisadi çıkarına hizmet ettiği gerekçesiyle tüccarların finansal desteğine başvurulması önerisiyle reddedilmiştir. Bu maksatla Viranşehir ve Bartın'ı birbirine bağlayan ve heyelan nedeniyle çöken yolun yapılması ve hemen yanındaki Büyük Nehir üzerine köprü inşa edilebilmesi için bir defaya mahsus olmak üzere ticaret erbabının vergilerine zam yapılarak yol ve köprü masrafinin mahsup edilmesi uygun görülmüştü.⁵⁴

⁵¹ K. Samancıoğlu (1954), Bartın Belediyesi ve Tarihçesi, Bartın: Belediye Neşriyatı, 45.

⁵² Samancıoğlu, a.g.e., 22.

⁵³ BOA., A.MKT.MVL. (Sadaret Mektubi Kalemi Meclis-i Vala), 122/80.

⁵⁴ BOA., A.AMD. (Sadaret Âmedi Kalemi Belgeleri), 5/72.

Yol ve köprü yapımına benzer biçimde 1868 yılında Kastamonu telgraf hattının İskilip kazasına kadar uzatılmasına karar verilmişti. Daha sonra Kastamonu'dan İnebolu, Amasra, Bartın ve Akçavaşir yoluyla İstanbul'a uzatılacak olan telgraf hattı için Avrupa'dan ithal edilecek edevatın maliyeti ile İskilip'te açılacak olan merkezde görevli memurların maaşlarının Hazine tarafından karşılanacaktı. Fakat telgraf hattının yapılması için gerekli diğer masraf karar, ahalinin ianesine bırakılmıştı.⁵⁵

Bartın'ın anayollara bağlanması meselesi 19. yüzyılın sonlarına doğru Nafia Nezareti'nin gündemine girmişti. 1882 yılında Hasan Fehmi Paşa tarafından hazırlanan Umur-ı Nafia Programı'nda yer verilen ve bir hinterlandı limana dolayısıyla kapitalist üretim ilişkilerine bağlamaya dönük yol yapım projelerinden biri de Bartın-Safranbolu yoluydu.⁵⁶ Merkezi hükümetin Bartın-Safranbolu yolunun yapım çalışmasına dair ilgisi, Birinci Dünya Savaşı'nın arifesinde yeniden canlanmıştı. Daday, Safranbolu ve Bartın çevresi zengin doğal kaynaklara sahip olduğu için Amasra'dan Bartın ve Safranbolu'ya doğru bir yol açılması ve bu yolun vilayetin Daday, Eflani, Cumaova gibi verimli yerlerinden geçerek Kastamonu'ya bağlanması halinde bölgenin iktisaden gelişeceği ve Kastamonu'nun her mevsim sahille irtibatının sağlanacağı aşikârdı. Bu nedenlerle merkezi hükümet Kastamonu-Daday-Safranbolu-Bartın-Amasra yolunun anayollara bağlanmasını önemsiyordu.⁵⁷ Ne yazık ki yaklaşmakta olan Birinci Dünya Savaşı pek çok verimli proje gibi bu kararın da uygulamaya girmesine engel oldu.

Anlaşıldığı kadarıyla 19. yüzyılın son çeyreğine yaklaşıırken Bartın'ın hinterlandıyla rahat ilişki kurmasına ve iktisaden büyümesine katkı sağlayacak şekilde bir ulaşım ve iletişim ağı yoktu. Telgraf hattı çekme çalışmaları 1868 yılına denk düşüyordu. Yollar henüz yapılmamış, kaldırım döşenmemişti. Hatta çoğu zaman yağmurun yağmasıyla birlikte çamur hendekleri oluşuyor, halk yollarda ancak çamurla cebelleşerek yürüyebiliyordu. Belediyenin kurulmasıyla birlikte bu görüntü değişmeye başlayacaktı. Her ne kadar o günlerin zor objektif şartları arasına sıkışan

⁵⁵ BOA., A.MKT.MHM. (Sadaret Mektubi Kalemi Mühimme Evrakı), 407/60.

⁵⁶ İ. Tekeli ve S. İlkin (2010), Osmanlı İmparatorluğu'nda 19. Yüzyılın İkinci Yarısında Nâfia Programları ve Teknoloji Gelişimi Üzerine, *Cumhuriyetin Harcı: Modernitenin Altyapısı Oluşurken* içinde (ss.123-174), 2. Baskı, İstanbul:İstanbul Bilgi Üniversitesi, 157-158.

⁵⁷ BOA., MV., 165/76.

Belediye, her daim aynı hızda faaliyette bulunmuş olamasa da Bartın Belediye'sinin kurulmasıyla birlikte kentin iç mekânında değişikliklerin yaşandığı muhakkaktı.

Belediyenin kuruluşunun ardından yaptığı işlerin başında yangın tulumbalarının alınması, sokakların aydınlatılması ve süpürülmesi vardı. Yine kent merkezinin güzelleşmesini sağlamak için halk sağlığıyla da ilişkili biçimde belli başlı yollara taş döşenmişti. Belediye kayıtlarına göre belediyenin kaldırım yaptığı ilk yol, 1902 yılında, Aşağı Camii önünden Zırtıoğlu Ömer Efendi'nin evine kadar olan yoldu. Henüz sokaklara isim verilmediğinden sokak ve caddeleri tarif etmek için buna benzer tabirler kullanılmaktaydı. Sonraki çalışma dönemlerinde de diğer yollara kaldırım döşendi. Bartın'da büyük caddelerin açılması için 20. yüzyılın başlarını beklemek gerekmişti. 1905 yılından önce açılan Yukarı Çarşı Caddesi ancak bu yılda kaldırım döşenebilmişti. Yalı Caddesi ise 1919 yılında yapıldı. Sıtmayanı ve Orduyeri Caddelerinin yaya ve araba kaldırımları ise ancak 1929-1930 çalışma döneminde yapılabildi.⁵⁸

Belediyenin gerçekleştirdiği bu imar çalışmalarına ve kentin yeniden şekillenmesine yardımcı olan bir unsur olarak yangınların da katkısını belirtmek gerekir. Bartın 19. yüzyılda biri 1874 diğeri de 1898 yılında olmak üzere iki büyük yangına boyun eğmişti. Fakat daha büyük tahribat yaratan 1898 yangınının diğerlerinden farkı, kasabanın Tanzimat kentine yaraşır bir yapıya bürünmesi için bir fırsat olarak kullanılmasıydı.⁵⁹ Zaten pek çok Osmanlı kentinin yeniden biçimlenmesinde yangınlar adeta doğal bir ferman niteliği arz etmiş; merkezi ve yerel yetkililerin elini kolaylaştırmıştı.

3.3 Sağlık Hizmetlerinde İyileşme

19. yüzyılın sonunda Bartın'da kamu sağlığı konusunda yapılması gereken hâlâ çok şey olsa da salgın hastalıkların ekonomik ve sosyal hayatı felç ettiği günlerden görece uzaklaşmıştı. Bartın'da kuduz, tifo ve hatta kolera salgınlarına halen sıkça rastlanıyordu. Her ne kadar yerel yetkililer salgınları önlemeye yönelik tedbirleri halka

⁵⁸ Samancıoğlu, Bartın Belediyesi ve Tarihçesi, 26-86.

⁵⁹ Samancıoğlu, a.g.e., 38.

benimsetmeye çalışsa da sağlık hizmetlerinde kurumsallaşma sorunu varlığını korumaya devam etmekteydi.⁶⁰

1894 tarihli bir arşiv belgesinden elde edilen bilgilere göre bu tarihte Amasra ve Bartın'da kolera görülmüştü. Her ne kadar kentte kolera'nın ortaya çıkış sebebi olarak Bartın'ın çarşı ve mahallelerinin sağlığa elverişli olmadığına dair gelen ihbar belirtilse de, Bartın Kaymakamlığı'ndan yapılan açıklamada hastalığın Bartın'a uğrayan Adana Vapuru'ndan çıkan iki hasta dolayısıyla bulaştığı ilan edilmişti.⁶¹ Hastalığın yayılmaması için bölge hızlıca kordon altına alınıp etrafıyla ilişkisi kesilmişti. Bartın'a ve hastalığın bulaştığı ihbar alınan köylerine birer doktor gönderilerek halk sağlığının güvence altına alınması için gerekli araştırmalara başlanmıştı. Ayrıca Bartın ve Amasra'dan çıkacak tüm kayık ve gemilerin karantina altına alınmasına karar verilmişti.⁶² Bartın Kaymakamlığı'ndan gönderilen telgrafın içeriğinden, alınan tedbirler sayesinde kolera'nın önünün alındığı ve halkın genel sağlık durumunun iyi olduğu anlaşılmaktadır.⁶³

Benzer şekilde aynı yıl başka kolera vakalarına da rastlanmış; bu sefer de hastalığın ortaya çıktığı Hocabey'den gelen gemilerin Kavak'ta karantina altına alınmasıyla hastalığın Bartın'da yayılmasının önü alınmaya çalışılmıştı.⁶⁴ Anlaşılan o ki, gemi trafiği dolayısıyla salgınlara açık olan Bartın'da bir hastalık ortaya çıktığında karantina uygulamasına gidilerek hastalığın hızlıca yayılması önlenilmekteydi.⁶⁵

Salgın hastalıkların toplumsal hayatı felce uğratmasını engellemek adına alınan tedbirlerden biri de karantina hizmetinin kurumsallaşması için 1875 yılında kamuya ait bir karantina binasının yapılmasına karar verilmesidir. Belirtmek gerekir ki çoğu durumda tüccarlar, kent mekânında yerini alacak olan bu yeni binaların inşasını üstlenmeye hazırdılar.⁶⁶

Bartın bir liman kenti olduğu için bölgede sıkça karşılaşılan hastalıklardan biri de frengiydi. Frengi tedavisinde kullanılmak üzere Mösyö Doring'in yaptığı

⁶⁰ BOA., DH.MKT., 180/17.

⁶¹ BOA., DH.MKT., 171/81.

⁶² BOA., A.MKT.MHM., 562/25

⁶³ BOA., DH.MKT., 171/81.

⁶⁴ BOA., DH.MKT., 171/80.

⁶⁵ 1893 tarihli bir belgeden Bartın'a Romanya ve Bulgaristan sahilleri üzerinden deniz taşımacılığının yapıldığı anlaşılmaktadır. Bkz. BOA., A.MKT.MHM., 562/25.

⁶⁶ BOA., İ.DH. (İrade Dahiliye), 49832.

düzenlemeyle Bartın ve civarındaki kazalara doktor ve ilaç tahsis edilmişti⁶⁷; ama frengiyle mücadele için daha etkili tedbirlerin alınması gerekiyordu. Bu maksatla Bartın'da bir frengi hastanesinin açılması düşünülmüş fakat daha sonra hastanenin Bartın yerine Bartın, Daday, Araç ve Çerkeş kazalarının ortasında bulunan Safranbolu'da açılmasına karar verilmişti. Hastanenin inşaatına 1886 yılında başlanmıştı. Hastanede masrafları belediye gelirlerinden karşılanmak üzere birer tane doktor ve eczacı görevlendirilecekti.⁶⁸ Yüzyılın son çeyreğinde Bartın'da sağlık hizmetlerinin kurumsallaşmasının bir diğer örneği de 1901 yılında Bartın Hastanesi'nin açılması olmuştu.⁶⁹ Her ne kadar o vakitler doktor ve eczacılar gezici sıfatla büyük kentlerden gelerek halka şifa dağıtıyor olsa da zamanı rasyonel kullanmak ve sağlık uzmanlarının teknik bilgisinden azami ölçüde faydalanmak için hastane örgütlenmesinin daha iktisadi olacağını anlaşılması, bir yarım asır öncesine göre önemli bir ilerleme olarak görülebilir.

Halk sağlığı konusunda alınan tedbirlerden birisi de temizlik ihtiyacını kuyu suyuyla karşılayan halk için 1869 yılında kaza merkezine su getirilerek suyun çeşmelere bağlanmasıdır. Ayrıca etrafa dikilen fidanlar sayesinde bataklık ve kokuşmuş sulardan yayılan kötü kokunun önüne geçilmek istenmişti. Böylece kent sakinleri için kentin havası nispeten temizlenmiş, kötü kokular giderilmiş oluyordu.⁷⁰

Yüzyılın sonuna yaklaşılırken elli yıl öncesinden farklı olarak Bartın'da artık bir hastane ve karantinahane, kent merkezinde olmasa bile yakınında bir frengi hastanesi, kasaba ortasında akan bir su ve etrafında çeşmeler bulunuyordu. Yine de yeni yüzyıla yaklaşırken sağlık koşulları mükemmel değildi; halen yapılması gereken çok iş vardı. Doktorların sayıca yetersiz olması halen önemli bir sorundu.⁷¹

3.4 Eğitim Hizmetlerinde Gelişme

19. yüzyılın son çeyreğinde Bartın'da çok fazla okul yoktu. 1882 Kastamonu Vilayet Salnamesi'ne göre Bartın'da 4 medrese, 1 rüştiye, 1 ibtidai ve 45 sıbyan mektebi vardı. Cuiet, 1890'da Bartın'da bulunan 4 medresede 64; 1 rüştiyede 80; 1 ibtidaide 600 öğrencinin okuduğunu belirtmektedir. Aynı dönemde Bartın'da Rum

⁶⁷ BOA., İ.DH., 1315-C-19/10.

⁶⁸ BOA., DH.MKT., 1433/25.

⁶⁹ BOA., Y.PRK.UM., 56/7.

⁷⁰ BOA., İ.DH., 41989.

⁷¹ Bu konuda bir örnek için bkz. BOA., A.MKT.MHM., 562/25.

Ortodokslara ait 2 okula devam eden 86 öğrenci vardı. 1903 Maarif Salnamesi'ne göre Bartın'da bulunan Ziyaiye Medresesi 68 öğrenciye sahipti.⁷²

Bartın İptidaisi 1877 yılında açılmıştı. Yüzyılın son çeyreğine girmeden önce Kastamonu vilayetinin her tarafında rüştiye mektepleri açılmış; Bartın da bundan nasibini almıştı. 1868 yılında Bartın Kaymakamlığı Davalar Meclisi azasından Hacı Hüseyin Ağa ile Beşezade Mehmet Bey, Bartın'da bulunan arazilerini bir rüştiye mektebi ve bir telgrafhane yapılması için bağışta bulunmuşlardı. İnşa kararı çok önceden verilmiş olan Bartın Rüştiyesi'nin tamamlanması hayli zaman almıştı.⁷³ Anlaşılan o ki, Bartınlı zengin aileler modern eğitim binalarının yapımı için finansman sağlamaya hazırdılar.

Merkezi hükümet de mesleki konularda teknik eğitim veren ziraat mektebi, sanayi mektebi, dar'ül muallim gibi okulların açılmasını desteklemekteydi. Aslında bu gibi uygulamaya dönük okulların açılması, bir yönüyle Osmanlı Devleti'nin üretimi arttırma ve Batı ile olan karşılaştırmalı üstünlüklere dayalı dış ticaret ilişkisini olabildiğince istikrarlı yürütme çabalarının bir yansıması olarak yorumlanabilir. Buna paralel olarak 20. yüzyılın başlarında Bartın'da bir Ziraat ve Sanayi Mektebi açılması için girişimde bulunulmuştu.

Bolu Meclis-i Umumisi'nce kabul edilen beş yıllık ziraat programının 4. maddesinde yazanlara göre biri merkez livada, bir diğeri Bartın'da inşalarına başlanan, yatılı ve proje uygulamasına dayalı ziraat ve sanayi mekteplerinin imalathaneleriyle beraber bütün teferruatı 1916 yılı Ağustos ayında bitecek ve aynı senenin Eylül ayının başında öğretime başlayacaktı. *“Ömürlerini çobanlık yaparak şunun bunun yanında geçirmeye mahkûm”* köylü çocuklarının arasından kabiliyetli olanlar toplanarak çocuklara, bu okullarda ayrı bir program ile vatan ve millet sevgisi aşılacak, marangozluk, dokumacılık, terzilik, kunduracılık ve sütçülük gibi alanlarda talimler yaptırılacaktı. Yine bu okulların tasarrufuna bırakılan ellişer dönümlük arazi üzerinde tarımsal üretim konusunda talimler yapılacaktı.⁷⁴ Ne yazık ki 1919 yılına gelindiğinde 3 yıl önce açılması gereken Bartın Ziraat ve Sanayi Mektebi halen tamamlanamamıştı. Rehavetinden dolayı mal müdürü hakkında ihtar cezası verilmiş olsa da Mülkiye

⁷² Yurt Ansiklopedisi, 7730.

⁷³ BOA., İ.DH., 40465.

⁷⁴ BOA., DH.UMVM. (Dahiliye Nezareti Umur-ı Mahalliye-i Vilayat Müdüriyeti), 76/10.

Müfettişi Hüsnü Bey'in raporundan anlaşıldığı kadarıyla eksiklerin tamamlanması ve hataların düzeltilmesi bir hayli zaman alacaktı.⁷⁵

3.5 Bartın Kent Alanının Genişlemesi

19. yüzyılda bürokrasinin gelişimine paralel olarak 1876 yılında Bartın Belediyesi'nin kurulmuş; ardından 1895'te Hükümet Konağı yapılmış ve 1906'da Bartın Ticaret ve Ziraat ve Sanayi Odası açılmıştı. 1889'da Ziraat Bankası şubesinin açılmasıyla birlikte Bartın yerli sermayeyle kurulan mali kuruluşlarla tanışmış oluyordu.⁷⁶ Milli iktisat politikasının uygulama sahası bulmaya başladığı 1913 yılında Bartın'da tarım ve ticareti teşvik etmek maksadıyla 30.000 lira sermayeli *İktisad-ı Milli Anonim İslam Şirketi* adında bir mali kuruluş için sermaye toplanması gündeme gelmişti. Fakat toplanan sermaye yetmediği, Ziraat Bankası da şirketin hisse senetlerini satın alarak ortak olmaya yanaşmadığı için yerli sermayeli bir bankanın daha kurulması mümkün olamamıştı.⁷⁷

Bartın kentine renk katan girişimlerden biri de halkın ibadet etme özgürlüğünün bir yansıması olan ve 1868 yılında inşa edilen Rum kilisesiydi. Aya Nikolas olarak adlandırılan kilisenin yapılacağı mahal, Rum milletinin özel mülkiyetinde olan bir yer olarak belirlenmişti.⁷⁸ Bundan 28 sene sonra kilisenin harap olduğunu düşünen yetkililer, kilise binasının yıkılarak bu surette elde edilen taş ve kerpiçe kilisenin yeniden inşasına karar vermişlerdi. Merkezi hükümet hiç kuşkusuz, kendi ibadetleri için yapılan bu kilisenin inşasında ve masraflarının finansmanında Rum cemaatinin canla başla çalışacağına inanıyordu.⁷⁹

Bartın Belediyesi, Hükümet Konağı, Bartın Ticaret ve Ziraat ve Sanayi Odası, Bartın İptidaisi ve Rüştüyesi, Rum mektepleri, Ziraat Bankası, yapımına başlanan ama tamamlanamayan Bartın Ziraat ve Sanayi Mektebi, Bartın Hapishanesi ile Bartın kent alanı giderek büyümüşü. Telgraf ve postanenin yenilenmesi⁸⁰, karantinahane ve ihtiyaca cevap verecek bir gümrük binasının inşa edilmesi ile kent daha da güzelleşmiş; deniz ticaretinin gelişimi için şartlar görece iyileşmiş bulunuyordu. Fakat

⁷⁵ BOA., DH.UMVM., 11/25.

⁷⁶ Samancıoğlu, İktisat ve Ticaret Bakımından Bartın, 83 ve 87.

⁷⁷ BOA., DH.İD., 107/81.

⁷⁸ BOA., İ.HR. (İrade Hariciye), 232/13702

⁷⁹ BOA., İ.AZN. (İrade-Adliye ve Mezahib), 313-B-20/17.

⁸⁰ BOA., İ.ŞD., 107/6384.

Birinci Dünya Savaşı'nın çıkması, Birinci Dünya Savaşı ve Cumhuriyet'in ilk yıllarında Rumların diğer Osmanlı kentleri gibi Bartın'ı da terk etmeleri kentin sosyo-ekonomik anlamda darbe almasına; 1936 yılında Ankara-Ereğli demiryolunun Zonguldak'a bağlanması da kentin hinterlandını kaybetmesine neden olmuştur.⁸¹

SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Batı Karadeniz Bölgesi'nde eski bir pazar yeri olan Bartın, Tanzimat'ın şafağında Müslümanlarla birlikte Rumların ve görece az da olsa Ermeni ve Yahudi nüfusun birlikte ikamet ettiği bir yerleşim yeri idi. Doğal güzellikleri fazla, yeraltı ve yerüstü zenginlikleri kendine yeterli, üzerinde taşımacılık yapmaya müsait bir ırmağı olan ve bu ırmak sayesinde Karadeniz'le bağlantı kurup İstanbul ve oradan da Avrupa'ya ulaşması mümkün, yerleşime ve şehirciliği tatbikine uygun bir mahaldi. Ama yine de yüzyılın ikinci yarısına ulaşıldığında henüz şehirciliği bilmiyordu. Osmanlı Devleti henüz belediye örgütlenmesiyle tanışmadığı için beledi hizmetler daha ziyade kent sakinlerinin yardımıyla sunulabiliyordu. Sokakların aydınlatılması, süpürülmesi, kaldırım döşenmesi, geniş caddelerin açılmaya başlanması, itfaiyenin kurulması ve bataklıkların kurutulmasına ancak yüzyılın son çeyreğinde başlanabildi. Elbette bu nesnel koşullar altında hastalıklar ve yangınlar, Bartın'da gündelik olaylar arasındaydı.

Fakat 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Bartın'da hissedilir derecede bir kentsel gelişim yaşandı. Zaman geçtikçe iktisadi üretkenlik arttı; İstanbul, Avrupa ve Mısır'la ticari ilişkiler kuruldu. Hinterlandından topladığı ilksel ürünler ile yerel ekonomisinde üretilen emtiayı iskelesinde topladıktan sonra gemilere yükleyip İstanbul ve Mısır'a gönderiyor hatta Avrupa'ya ihraç ediyordu. Öte yandan Bartın, söz konusu coğrafyalardan gelen emtianın Anadolu içlerine girmesini sağlayan bir ithalat iskelesiydi. Fakat bu ticari ilişki sadece emtia değil, belli ölçüde Batılı yaşam tarzının da Batı Karadeniz topraklarına girmesine vesile oluyordu.

19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren yaşanan ekonomik ve sosyal kalkınmaya paralel olarak Bartın'da önemli bir nüfus artışı yaşandı. 1831 sayımına göre yaklaşık olarak 14.270 olan Bartın nüfusu, 1892 yılında 50.392 ile 3,5 katına ulaşmıştı. Aynı yüzyılda diğer liman kentlerindeki kadar baş döndürücü bir nüfus artışı olmasa da Bartın demografisinde yaşanan niceliksel gelişime nüfusun etnik ve dinsel dağılımında

⁸¹ İ. Atukeren (1939), Cumhuriyetin XVI. Yılında Bartın Çevresi ve Ortaokulu, İstanbul: Ülkü Basımevi, 18.

yaşanan değişiklikler eşlik etti. Demografik alanda meydana gelen değişimler, Bartın'ın bir liman kenti olarak sahip olduğu sosyo-ekonomik çekim gücünün bir yansımasıydı. Bununla birlikte kent sosyo-ekonomik açıdan geliştikçe mimari olarak da yeniden biçimlenmiş ve modern üslupla inşa edilen binalarla birlikte kent merkezi de büyümeye başlamıştı.

Reform çağının sonunda, yeni yüzüyle Cumhuriyet'i karşılamaya hazırlanan Bartın'da pek çok şey kesin olarak değişmişti. Bazı kurumlar tasfiye edilip yerlerine yenileri yerleştirilmişti. Bazı alanlarda kentin görünümüne daha önceden olmayan unsurlar eklenmişti. Öte yandan bazı eski kurumlar, yaşam tarzları ve geçmişe bağlılık da sürekliliğini korumaya devam ediyordu. Kent fonksiyonel anlamda yavaş yavaş değişip mimari açıdan yeni bir kimlik kazansa da elbette eskiyle köklerini koparamazdı; öyle de oldu. Bir yerde düzenli cadde ve sokaklar, bir başka yerde çıkmaz ve eğri büğrü sokaklar... Öte yanda ilk kez kent mimarisinde yerini alan ve yeni mimarlık üsluplarınca inşa edilmiş Hükümet Konağı, Bartın Belediyesi, Bartın Ticaret ve Ziraat ve Sanayi Odası, İtalyan bir mimarın eseri olan Bodasaki Konağı, Aya Nikolas Kilisesi, Rum Mektebi, Bartın Hastanesi, Gümrük Dairesi...

Son olarak iktisadi ve sosyal kalkınmanın istikrar kazanacağı bir dönemde Birinci Dünya Savaşı patlak verdi. Artık bu güzel Karadeniz kentinde yüzyıllardır yan yana yaşamlarını sürdüren Türk, Rum, Ermeni ve az sayıdaki Yahudiler için gündelik hayat geçmiş günlerden çok farklıydı. 20. yüzyılla birlikte modernleşme çağında giderek zenginleşen gayri Müslimlerin yerine Müslüman-Türklerin geçmesi gerektiğine dair bir paradigma yerleşmişti. Bundan böyle Bartın, ekonomi-politik işlevini giderek kaybetmiş; başkentin siyasi etki alanına giren tüm Anadolu liman kentleri gibi Ankara'nın kararlarını özveriyle uygulamaya başlamıştı. Başka bir deyişle ulus-devletleşme sürecinde diğer liman kentleri gibi Bartın'da da gayri Müslimlere ve doğal olarak kendi geçmişine yönelik kentsel bellek giderek kaybolmuştur.

KAYNAKÇA

Arşiv

T.C. Başbakanlık Osmanlı Arşivi

A.AMD., 5/72, 1264.L.07

A.MKT.MHM., 407/60, 1285.M.20

A.MKT.MHM., 562/25

A.MKT.MVL., 122/80, 1277.Ca.18

DH.İD., 107/81, 1332.L.22

DH.MKT., 171/80, 1311.C.5

DH.MKT., 171/81, 1311.Ca.14

DH.MKT., 180/17, 1311.C.01

DH.MKT., 421/42, 1313.Ra.11

DH.MKT., 612/43, 1320.Ş.14

DH.MKT., 1433/25, 1304.L.27

DH.UMVM., 11/25, 1336.N.23

DH.UMVM., 76/10, 1338.00

DH.TMİK.S., 61/14, 1323.L.21

İ.AZN., 313-B-20/17

İ.DH., 1315-C-19/10

İ.DH., 41989, 1286.Ş.24

İ.DH., 49832, 1292.Za.14

İ.DH., 40465, 1285.C.14

İ.HR., 232/13702, 1285.Ra.18

İ.ŞD., 73/4330, 1302.C.16

İ.ŞD., 107/6384, 1308.L.12

MV., 165/76, 1330.C.23

- MV., 215/139, 1337.Ş.27
MV., 220/5, 1338.Z.04
Y.MTV., 190/93, 1317.M.14
Y.MTV., 232/73, 1320.R.13
Y.MTV., 232/180, 1320.R.29
Y.MTV., 236/5, 1320.Ş.02
Y.MTV., 266/102, 1322.Ş.09
Y.MTV., 276/31, 1323.Ca.07
Y.MTV., 283/37, 1323.Z.06
Y.PRK.AJZ., 18/22, 1308.Ca.08
Y.PRK.UM., 45/118, 1316.Z.30
Y.PRK.UM., 56/7, 1319.C.07

Kitaplar

- Anastassiadou, M. (2001). Selanik. I. Ergüden (Çev.). İstanbul: Tarih Vakfı Yurt.
- Aşçıoğlu, E. (2001). Bartın. Bartın: Bartın Ticaret ve Sanayi Odası Yayını.
- Atukeren, İ. (1939). Cumhuriyetin XVI. Yılında Bartın Çevresi ve Ortaokulu. İstanbul: Ülkü Basımevi.
- Bartın Ticaret ve Sanayi Odası. (1927). Bartın Rehberi. Bartın.
- Berkes, N. (2012). Türkiye'de Çağdaşlaşma. A. Kuyuş (Haz.). 18. Baskı. İstanbul: Yapı Kredi
- Baskıcı, M. M. (2005). 1800-1914 Yıllarında Anadolu'da İktisadi Değişim. Ankara: Turhan.
- Çadırcı, M. (2011). Tanzimat Sürecinde Türkiye Anadolu Kentleri. T. Ercoşkun (Der.). Ankara: İmge.
- Dumont, P. ve Georgeon, F. (Ed.) (1999). Modernleşme Sürecinde Osmanlı Kentleri. A. Berktaş (Çev.). İstanbul: Tarih Vakfı Yurt.

- Karpat, K. H. (2003). Osmanlı Nüfusu (1831-1914) Demografik ve Sosyal Özellikleri. B. Tırnakçı (Çev.). İstanbul: Tarih Vakfı Yurt.
- Karpat, K. H. (2010). Osmanlı Nüfusu 1830-1914. B. (Çev.). İstanbul: Timaş.
- Kazgan, G. (2002), Tanzimattan 21. Yüzyıla Türkiye Ekonomisi, İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi.
- Keyder, Ç., Özveren, E. ve Quataert, D. (Ed.). (1994). Doğu Akdeniz’de Liman Kentleri (1800-1914). G. Ç. Güven (Çev.). İstanbul: Tarih Vakfı Yurt.
- Koraltürk, M. (2011). Erken Cumhuriyet Döneminde Ekonominin Türkleştirilmesi. 1. Baskı. İstanbul: İletişim.
- Pamuk, Ş. (2005). Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme 1820-1913. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt.
- Samancıoğlu, K. (1942). İktisat ve Ticaret Bakımından Bartın. Bartın Ticaret ve Sanayi Odası (Neşreden). Ankara: Ankara Basım ve Cildevi.
- Samancıoğlu, K. (1954). Bartın Belediyesi ve Tarihçesi. Bartın: Belediye Neşriyatı.
- Tekeli, İ. (2005). Bir Modernleşme Projesi Olarak Türkiye’de Kent Planlaması. S. Bozdoğan ve R. Kasaba (Ed.). *Türkiye’de Modernleşme ve Ulusal Kimlik* içinde. 3. Basım. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt.
- Tekeli, İ. (2010). Türkiye’de Kent Planlamasının Tarihsel Kökleri. *Türkiye’nin Kent Planlama ve Kent Araştırmaları Tarihi Yazıları* içinde (ss. 26-147). İstanbul: Tarih Vakfı Yurt.
- Tekeli İ.ve İlkin S. (2010), Osmanlı İmparatorluğu’nda 19. Yüzyılda Araba Teknolojisi ve Karayolu Yapımındaki Gelişmeler. *Cumhuriyetin Harcı: Modernitenin Altyapısı Oluşurken* içinde (ss. 63-122). 2. Baskı, İstanbul:İstanbul Bilgi Üniversitesi.
- Tekeli, İ. ve İlkin, S. (2010). Osmanlı İmparatorluğu’nda 19. Yüzyılın İkinci Yarısında Nâfia Programları ve Teknoloji Gelişimi Üzerine. *Cumhuriyetin Harcı: Modernitenin Altyapısı Oluşurken* içinde (ss. 123-174). İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi.
- Texier, C. (2002). Küçük Asya Coğrafyası, Tarihi ve Arkeolojisi. Cilt 3. A. Suat (Çev.). Ankara: Enformasyon ve Dökümantasyon Hizmetleri Vakfı.

Sürelî Yayınlar ve Ansiklopediler

- Asma, Ç. (2010, 1 Mart). Bartın Tarihinden Fotoğraflar – 40, *Bartın Halk Gazetesi*, <http://www.bartinhalkgazetesi.com/KoseYazisi.php?id=288>, 15 Aralık 2014.
- Es, M. (2008). Osmanlı Devleti'nde Mahalli İdareler. *Yerel Siyaset*, 29-38.
- Kara, M. (2013, 1 January), Osmanlı Devleti'nin Son Döneminde Ereğli Kömür Havzası (1829-1920), *History Studies International Journal Of Turkey*, 5 (1), 223-249, http://www.historystudies.net/Makaleler/848531146_13-Murat%20Kara.pdf, 20 Aralık 2014.
- Koraltürk, M. ve Coşkun, K. (2005, Temmuz-Ağustos). Kayıklardan Vapurlara İstanbul'da Deniz Ulaşımı, *Denizcilik Dergisi*, 22, 60-68.
- Önkol, B. (2006, 1 Temmuz). Sular Tanrısı Yeniden Hayat Buluyor, *Perşembe Rotası (Dünya Gazetesi Eki)*.
- Zonguldak (1982-1983-1984). *Yurt Ansiklopedisi* içinde (Cilt 10). İstanbul: Anadolu Yayıncılık A.Ş.
- Bartın (2002). *Türk Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi* içinde (Cilt 5). İstanbul: Türk Diyanet Vakfı Yayınları İşletmesi