

KURULUŞUNUN 50. YIL DÖNÜMÜNDE
BARTIN LİMANI TARİHİ

YENAL ÜNAL

**KURULUŞUNUN 50. YIL DÖNÜMÜNDE
BARTIN LİMANI TARİHİ
YENAL ÜNAL**

Genel Yayın Yönetmeni
Mustafa Karagüllüoğlu

Editör
Hüseyin Onur Ercan

©Yeditepe Yayınları
T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı
Sertifika No: 16427

ISBN: 978-605-5200-82-4
Yeditepe Yayınevi: 257
Araştırma İnceleme : 212

1. Baskı: Mayıs 2015

Sayfa Düzeni
Adem Şenel

Kapak Tasarımı
Sercan Arslan

Baskı-Cilt

Şenyıldız Yay. Matbaacılık Ltd.Şti.
Gümüşsuyu Cad. Işık Sanayi Sitesi C Blok No:102 - Topkapı / İstanbul
Tel: 0212 483 47 91-92 (Sertifika No: 11964)

YEDİTEPE YAYINLARI

Çatalçeşme Sok. No: 52/1 34410 Cağaloğlu-İstanbul
Tel: (0212) 528 47 53 Faks: (0212) 512 33 78
www.yeditepeyayinevi. com / bilgi@yeditepeyayinevi.com
online alış-veriş: www.kitapadresi.com

KURULUŞUNUN 50. YIL DÖNÜMÜNDE
BARTIN LİMANI TARİHİ

YENAL ÜNAL

YEDİTEPE 

Dr. Yenal ÜNAL

Yenal Ünal'ın temel ilgi alanını düşünsel, kültürel ve sosyal gelişmeler bağlamında 20. yüzyıl Türkiye ve dünya tarihi oluşturmaktadır. Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü 2004 yılı mezunu olan yazar aynı üniversiteden 2006 yılında Ahmet  zgiray danışmanlığında yüksek lisans derecesini almıştır. 2012 yılında Ankara  niversitesi'nde Kurtuluş Kayalı danışmanlığında doktora çalışmasını noktalamıştır. 2005-2013 yılları arasında Kültür ve Turizm Bakanlığı'nda A Grubu Uzman olarak görev yapan  nal, 2013'ten bu yana Bartın Üniversitesi Edebiyat Fakültesi'nde Türkiye Cumhuriyeti Tarihi Anabilim Dalı Başkanı olarak bilimsel çalışmalarına devam etmektedir. Çeşitli akademik dergilerde yayımlanmış çok sayıda yazısı bulunmaktadır. Memleketi Konya Ereğlisi'ne bağlı iller köyüdür.

Başlıca eserleri:

- 1) *Ahmet Ferit Tek*, Bilgeoğuz Yayınları, İstanbul, 2009.
- 2) *Yakın Dönem Türk Tarihinde Refik Halid Karay*, Yeditepe Yayınları, İstanbul, 2013.

Merhum Sezai Türkeş'in ve Feyzi Akkaya'nın aziz ruhlarına,

Büyük bürokrat, emektar mühendis rahmetli Mehmet
Çötür'e,

Liman inşaatında görev almış emektarlara,

Kendilerine ayırmam gereken vakitlerden fedakârlık yapan
eşim Ayşe oğlum Timur Ayberk'e

KISALTMALAR

age.	: Adı geçen eser
BAKİAD	: Bartın Aktif İş Adamları Derneği
BCA	: Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi
BKKK	: Bakanlar Kurulu Kararlar Kataloğu
bk.	: Bakınız
bs.	: Basım
bşk.	: Başkanları
ÇED	: Çevresel Etki Değerlendirmesi
çev.	: Çeviren
doğ.	: Doğumu
ed.	: Editör
Grt	: Gros Ton
haz.	: Hazırlayan
H.	: Hicri
ISPS	: The International Ship and Port Facility Security Code (Uluslararası Gemi ve Liman Tesisleri Güvenlik Kodu)
İ.S.	: İsa'dan Sonra
Km	: Kilometre
LÇB	: Liman Çıkış Belgesi
M.	: Miladi
MÖ	: Milattan Önce
MS	: Milattan Sonra
m2	: Metre Kare
m3	: Metre Küp
NATO	: North Atlantic Treaty Organization (Kuzey Atlantik Antlaşması Örgütü)
Nu.	: Numara
SOLAS	:The International Convention for the Safety of Life at Sea (Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi)
STFA	: Sezai Türkes-Feyzi Akkaya
öl.	: Ölümü
R.	: Rumi
s.	: Sayfa
TL	: Türk Lirası

İÇİNDEKİLER

KISALTMALAR	6
ÖNSÖZ	9

I. BÖLÜM

DENİZ TİCARETİ VE LİMAN KAVRAMLARI

Deniz Ticareti ve Liman Kavramı	17
Araştırmanın Kapsamı ve Takip Edilecek Yöntem	24

II. BÖLÜM

BARTIN COĞRAFYASININ TESPİTİ VE BARTIN IRMAĞI ÜZERİNDE YAPILAN TİCARİ FAALİYETLERİN TARİHÇESİ

Bartın Coğrafyasının Tespiti	29
Bartın Adı Hakkında	33
Bartın Tarihine Genel Bir Bakış	45
Limandan Önce Bartın Irmağı Üzerinde Ticari Faaliyetler	77

III. BÖLÜM

BARTIN LİMANI'NIN TARİHÇESİ

Bartın Limanı'nın Oluşumu	87
Limanın Kuruluş Devrinden Bir Belge	92
Limanın Tarihçesi	98
Limanın Bugünkü Vaziyeti	128
Limanın Hinterlandı ve Ekonomik Potansiyeli	134

SON SÖZ	151
BİBLİYOGRAFYA	161
EKLER	177
DİZİN	189

ÖNSÖZ

Bartın, Türkiye Cumhuriyeti'nin en genç illerinden biridir. Tarihî ve kültürel kökleri geçmişin oldukça derinlerine uzanmaktadır. Kuzey Batı Anadolu Bölgesi'nin doğal ve kültürel anlamda en zengin yörelerinden biri olan bu bölge aynı zamanda akademik düzeyde araştırma yapan bilim adamları için her yöne bakir bir araştırma sahasıdır.

Bartın tarihi, halk kültürü, Bartın'da matbuat, basın, folklor, gemi endüstrisi, arkeolojik çalışmalar, Bartın'ın iktisadi ve içtimai yapısı... Bu bir anda akla gelen konu başlıklarını rahatlıkla daha da çoğaltabiliriz. Bu konular üzerine bilgiye aç kitlelerin doyurulması maksadıyla temeli akademik kültüre, yöntemi titiz araştırmalara dayanan pek çok inceleme ortaya koyulabilir. Bartın için bakir bir araştırma sahası diyoruz. Çünkü bu yöreyle ilgili bilimsel çalışmaların sayısı neredeyse yok denecek düzeydedir.

Bilindiği üzere bilim olgusunun, kesintisiz bir zaman düzleminde sürekli gelişmesi, kendini yenilemesi ve bunu yaparken de yinelemelerden olabildiğince kaçınması gerekmektedir. O hâlde herkesin üç aşığı beş yukarı farklı ifadelerle yorumlamaya çalıştığı aynı konuların ve olguların dışına çıkmak, yinelemelerden kurtulmak, yeni bilgiler ve olgulara ulaşmak bilimin gelişmesinin en temel koşullarındandır.

Büyük tarihçi Edward Hallet Carr, tarihi “akan toplumsal süreç içinde devinim hâlinde hareket eden bir süreklilik”

olarak tanımlıyor. Bu tanım tam da bizim ifade etmeye çalıştığımız genel felsefenin yansıması olarak karşımıza çıkıyor.

Daha önceki incelemelerimizde -dikkatli okuyucunun gözünden kaçmayacak şekilde- ısrarla vurguladığımız üzere Türk tarihçiliği günümüzde hızlı bir gelişim süreci içindedir. Bu gelişimin, iç mimarisi metodolojik kaygılar temelinde şekillenen bir sistem dâhilinde sürdürülmesi gerekmektedir.

Tarihçilik, doğası gereği durağan hâlde bekleyen bir bünyeye değil; sürekli hareket hâlinde olan bir yapıya sahiptir. Dolayısıyla bu devinimde, sürekliliğin sağlanması için yeni bakış açılarına, keşif bekleyen olgulara, farklı metotlara, değişik fikirlere, başka duyuşlara ve yeni sezgilere ihtiyaç duyulmaktadır.

Buradan hareketle ifade etmeliyiz ki bugünün tarihçisinin yeni bakış açıları ortaya koyabilmesi için ya kendinden önce gelen diğer tarihçilerin ürettikleri olguları klasikleşen değerlendirmeler dışında titizlikle yeniden ve başkalaşımcı bir sistemle yorulmalı ya da daha doğrucu bir yönetime başvuru olgu, konu, değerlendirme, bakış açısı hususlarında bir yenileşme süreci içine girmelidir. Elbette ki ikinci yolun seçilmesi yeni araştırma usulleriyle değişik bilgi membalarına eğilimi de beraberinde getirecektir. Nitekim klasik tarih kaynaklarına ilave olarak farklı bilgi kaynaklarının da kullanılması her geçen gün önem kazanmaktadır. Örneğin edebî eserler... Çok önemli tarihî kaynaklar olarak tarihçilerin daha fazla ilgi göstermeye başladıkları edebî eserler bizlere taze bakış açıları ya da yeni tarihî olgular kazandırabilir. Bir tarihçinin metodolojik temelli bir donanıma sahip olmak şartıyla tarih disiplininin doğasına da sadık kalarak başka disiplinlerden azami ölçüde istifade etmesi tarihçilik adına bir önemli kazanımdır. Bu şekilde tarihçi yeni bilgi deryalarına dalacağı gibi klasik tarih kaynaklarıyla çözemediği birçok soruna farklı açılardan yaklaşabilecektir.

Bu fikirsel değerlendirmelerden hareketle acaba Türkiye Cumhuriyeti tarihi alanına samimi emekler sonucu kazanılmaya gayret ettiğimiz *Ahmet Ferit Tek* ve *Yakın Dönem Türk Tarihinde Refik Halid Karay* adlı çalışmalarımız dışında; yeni olgularla beslenmiş, farklı bakış açılarına sahip türde nasıl bir eser verebiliriz düşüncesiyle bazı fikrî sorgulamalar içine girdik.

Bir başka incelememize kaynak sağlamak amacıyla Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi'nde araştırma yaptığımız bir dönemde Bartın'da 1960'larda NATO (North Atlantic Treaty Organization-Kuzey Atlantik Antlaşması Örgütü) hizmetlerinde kullanılmak üzere bir liman inşaatı yapıldığını, bu inşaat için ihaleye çıktıldığını ve bir Türk şirketinin söz konusu ihaleyi aldığı görüldü. Bununla birlikte Amerikalı bir şirketin, dönemin Başbakanı Adnan Menderes'e ulaşarak liman inşaatı ihalesini alabilmek için tavassut talebinde bulunduğunu ancak buna olumlu yanıt alamadığını görüldü. Bu talep yazılı olarak yapılmış ve arşiv kayıtlarına girmişti. Dolayısıyla alanına katkı yapacak tarzda bir makale çalışması yaparak "Messrs Ambursen Engineering Corporation" adlı bu şirketle Adnan Menderes arasındaki enteresan bilgi alışverişini yorumlayarak okuyucuya aktarmanın yakın dönem Türk tarihçiliği adına bir kazanım olacağını düşündük.

Yorumlamaya çalışacağımız belgenin tam anlamıyla anlaşılabilmesi amacıyla Bartın Limanı, Bartın tarihi ve kültürü alanlarında kaleme alınmış çok sayıda kaynak toplamaya başladık ve bu işleme paralel olarak yürüttüğümüz yazma faaliyeti bizi bambaşka bir noktaya taşıdı. Çünkü kaleme aldığımız çalışmanın bilimsel bir makalenin sınırlarını kesinlikle aşacağı ortaya çıkmıştı ve bu vakitten sonra incelememiz bir makaleden ziyade bir monografiye dönüşmek zorundaydı. Çünkü bir bütün hâlinde limanın tarihini ortaya koyabilmek için deniz ticareti, liman kavramı, Bartın coğrafyası, Bartın Irmağı,

bu ırmak üzerinde yapılan ticari faaliyetler ile limanı ithalat ve ihracat etkinlikleri bakımından besleyen, ona çeşitli ulaşım yollarıyla bağlı daha geniş bölgede yapılan ticari etkinliklerden okuyucuyu tatmin edecek şekilde bahsetmek gerekiyordu. Bu nedenle arşiv belgelerine dayalı olarak yazmaya başladığımız makale incelemesinin bir kitap çalışmasına dönüşmesi durumu hâsıl oldu.

Dolayısıyla eserimiz, yukarılarda değindiğimiz genel tarih felsefesi temelinde ve araştırma konumuzla ilgili birçok membaın ortaya çıkararak çalışmanın hakiki vadisini bulmasından dolayı şekillenmiş bir incelemedir.

Bartın Limanı üzerine bugüne kadar biri makale diğeri kitap olmak üzere iki ciddi çalışma yapılmıştır. Bunların haricinde çeşitli kaynaklarda limanla ilgili bilgi mevcut olmasına rağmen kurulduğu günden bugüne kadar geçen süreçte limanın tarihçesiyle; liman, boğaz, ırmak ve Bartın şehri arasındaki sistematik ilişkiyi tarihin ilk dönemlerinden günümüze uzanan süreçte titizlikle inceleyen herhangi bir çalışma üretilmemiştir.

Mehmet Çötür, *Bartın Limanı İnşaat Sonu Raporu* adlı çalışmasında, limanın kuruluşu ve genel vaziyetini 1970 yılına kadar olan süreçte teknik bilgilerle aktarmıştır. Vedat Karadeniz, *Mansap Limanlarına Bir Örnek Bartın Limanı* isimli incelemesinde limanı bir coğrafyacı kimliğiyle ele alarak özellikle iktisadi ve coğrafi cephelerden limanla ilgili değerlendirmelerde bulunmuştur.

Bizim tetkikimiz, tarihin ilk dönemlerinden günümüze uzanan zaman diliminde Bartın coğrafyası, Bartın Irmağı, Bartın adı, tarihi, liman inşaatından önce ırmak üzerinde yapılan ticaret, limanın kuruluşundan günümüze uzanan ayrıntılı tarihçesi, limanın hinterlandı ve iktisadi önemini incelemektedir.

Tetkikimizin ortaya çıkarılması aşamasında birçok bilgi membaından faydalandığımızı burada ifade etmeliyiz. Başbakanlık

Cumhuriyet Arşivi, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Arşivi, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Arşivi, Bayındırlık Bakanlığı Arşivi başta olmak üzere pek çok resmî kurumun arşivinden azami ölçüde istifade ettik. *Resmî Gazete*, *Kastamonu Vilayet Salnamesi* gibi resmî yayınlarda da konumuzla ilgili olarak geçen bütün bilgileri titizlikle incelemeye çalıştık. Tabii bu kaynaklar dışında yine kitap, makale, görsel malzeme başta olmak üzere birçok yayını itinayla inceleyerek çalışmanın içerisinde gerekli yerlerde kullandık. Çeşitli yöntemlerle topladığımız bu kaynakları analiz etmemizi müteakiben belirli bir plan çerçevesinde bunları bir bütüne dönüştürmeye çalıştık.

Eserimizin birinci bölümünde konunun okuyucu tarafından çok daha kolay anlaşılabilmesi için deniz ticareti kavramıyla deniz ticaretinin tarihçesini irdeledik. Yine liman kavramını birçok kaynaktan istifade ederek açıklamaya gayret ettik.

İkinci bölümde Bartın adının kökeni, Bartın'ın tarihçesi ve liman inşa edilmeden önce ırmak üzerinde yapılan ticari faaliyetlerin Bartın'ın gelişimine etkisini olabildiğince farklı kaynaklardan yararlanarak sorgulamaya çalıştık.

İncelememizin bu bölümünde Bartın adıyla Bartın'ın tarihçesine derinlemesine değinmemiz bir eleştiri olarak bize yöneltilebilir. Fakat yukarı sayfalarda ısrarla vurguladığımız üzere Bartın bakir bir araştırma sahası olduğu gibi bu yöre üzerine bilimsel manada yapılan çalışmaların sayısı bir elin parmak sayısını geçememektedir. O hâlde konumuzun hakiki manada idrak edilebilmesi bu hususların ciddi bir şekilde tetkikiyle mümkün olabilecektir. Kaldı ki Bartın Limanı'nın tarihi irdelendiğinde ilk önce ırmak üzerinde yapılan ticari etkinlikler konusuyla karşılaşılacaktır. Irmak üzerinde yapılan ticari faaliyetler de Bartın tarihi ve Bartın adıyla yakından ilgilidir.

İncelememizin üçüncü bölümünde limanın tarihi ayrıntılı bir biçimde akademik titizlikle incelenmiştir. Söz konusu bölümde çalışmayı tamamlayıcı nitelikte limanın bugünkü

durumu, hinterlandı, bölge ve Türkiye ekonomisi için ehemmiyeti üzerinde ayrıntılı olarak durulmuştur.

Bu izahattan sonra eseri inceleyecek ve bihakkın tettebbu mahsulü olup olmadığına okuyucu karar verecektir. Bununla birlikte giriş cümlelerinde değindiğimiz gibi yaptığımız incelemeyle bilim dünyasına yeni bir bakış açısı, keşif bekleyen bir olgu, farklı bir metot, değişik bir fikir, başka bir duyuş ya da yeni bir sezgi kazandırabilmişsek emeklerimiz amacına ulaşmış olacaktır.

Bu araştırmanın oluşumuna birebir katkı sağlamamakla birlikte tarihçilik yolunda yetişmemizde büyük emekleri bulunan kıymetli hocalarımdan başta Prof. Dr. Kurtuluş Kayalı olmak üzere Prof. Dr. Neşe Özden, Prof. Dr. Tuncer Baykara, Prof. Dr. İsmail Aka ve Prof. Dr. Ahmet Özgiray'a teşekkür etmek ve saygılarımı sunmak istiyorum.

Resmî belge teminiyle teknik tashih noktalarında incelemimize katkı sağlayan, bu eserin hazırlanması aşamasında Bartın'da yardım gördüğüm yegâne resmî personel olan değerli dost İbrahim Palabıyık'a içtenlikle teşekkür ediyorum.

Çalışmamıza çeşitli vesilelerle katkı sağlayan değerli arkadaşlarım Mustafa Çalışkan, Ramazan Sıkı, Murat Buz, Mehmet Gel, Mübarek İpek, Bahattin İpek ve Fatma Dokumacı'ya teşekkürü bir borç bildiğimi ifade etmek isterim.

Daha önceki yaptılarımızda olduğu gibi bu incelememizde de tashih çalışması yaparak eserimizin kişilik kazanmasında büyük emekleri bulunan Kültür ve Turizm Bakanlığının emektar musahhihi Sayın Türkan Önal'a müteşekkir olduğumu ayrıca belirtmek isterim.

Yaşamım boyunca, ellerinden geldiğince beni desteklemeye çalışan annem Güleser Ünal, babam Muammer Ünal ile kardeşlerim Atilla, Aytekin ve Bilge'ye de buradan teşekkür etmek istiyorum.

Son olarak hiçbir ticari kaygı gütmeksizin -bir yerel tarih çalışması olarak da kabul edilebilecek- bu eseri kitaplaştırıp sizlerle buluşturan Sayın Mustafa Karagüllüoğlu başta olmak üzere Yeditepe Yayınevi'nin tüm değerli çalışanlarına şükranlarımı sunarım.

Dr. Yenal ÜNAL
Kemerköprü/Bartın 2015

I. BÖLÜM

DENİZ TİCARETİ VE LİMAN KAVRAMLARI

Deniz Ticareti ve Liman Kavramı

En genel manasıyla insan, eşya ya da herhangi bir gereksinim metasının bir konumdan başka bir konuma nakledilmesi olarak ifade edilen ulaşım faaliyetinin, bir ülkedeki birbirinden farklı bölgelerin ya da dünyada var olan ülkeler arasındaki ilişkilerin kurulup geliştirilmesinde oldukça önemli bir işlevi bulunmaktadır¹. İnsanın çevresiyle temas kurmasında, herhangi bir malın veya eşyanın başka alanlara taşınmasında etkin olan unsurlardan biri de ulaşımdır².

Tarihî olayların temeli irdelendiğinde sosyal ve ekonomik faaliyetler içinde ulaşım hususunun oldukça geniş bir alanı kapladığını görmekteyiz. Çünkü birçok tarihî olayın temelinde yer alan topluluklar arası etkileşimin gerçekleştiği en mühim sahalardan biri de ulaşım sahasıdır. Nitekim ulaşım, bugünün dünyasında bir sektör hâline gelmiş ve özellikle sanayi devriminden bu yana pek çok alt kategoriye ayrılarak farklı alanlardan gelişimini sürdürmüştür³.

Ulaşım sektörleri arasında liman şehirlerini gün yüzüne çıkarmaları ve şehirlere liman işlevi kazandırmak suretiyle onların gerek ekonomik, sosyal ve idari yapılarını derinden etkilemeleri, gerek şekillerini ve planlarını etkilemede rol oynamaları açısından denizyolları ayrı bir yere sahiptir⁴.

- 1 Vedat Karadeniz, "Mansap Limanlarına Bir Örnek: Bartın Limanı", *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, Cilt 3, Sayı 12, 2010, s. 292.
- 2 Ünal Özdemir, "Ulaşım Coğrafyası Açısından Önemli Bir Güzergâh: Karabük-Bartın Karayolu", *Doğu Coğrafya Dergisi*, Cilt 13, Sayı 19, 2008, s. 214.
- 3 V. Karadeniz, 2010, s. 292.
- 4 Erol Tümertekin, *Ulaşım Coğrafyası*, İstanbul Üniversitesi Coğrafya Enstitüsü Yayınları, İstanbul, 1976, s. 61.

Nitekim önemi çok eski devirlerde keşfedilen deniz taşımacılığının ve ticaretinin köklü bir tarihçesi bulunmaktadır. Deniz ticareti dünyanın pek çok coğrafyasında uygarlıkların tekâmülünde mühim bir rol oynamıştır. Birçok devletin ekonomik ve siyasi gücü denizlere hâkimiyetiyle ölçülmüştür. Deniz ticareti tarihinde ilk önemli faaliyetler Fenikeliler tarafından gerçekleştirilmiştir. Bunları eski Yunanlılar ve Romalılar takip etmiştir. Portekizliler, İspanyollar, Cenevizliler, Venedikliler ve İngilizler daha sonraki devirlerde başlıca denizci uluslar olarak tarih sahnesindeki yerlerini almışlardır. Nitekim Amerika'nın keşfi ve özellikle endüstri devrimi deniz ulaşımına yepyeni bir hüviyet kazandırmıştır⁵.

Ulaşım faaliyetleri içerisinde ağır ve hacimli metallerin taşınmasında denizyollarının en ucuz ve kolay taşımacılık çeşidi hâline gelmesi, çok eski dönemlerden beri kullanılan bu ulaştırma faaliyetine eskisinden mülhem daha kuvvetli bir mana yüklemiştir. Öyle ki deniz ticaretinin olmazsa olmazı, endüstri devriminden sonraki gelişmelere bağlı olarak eski zamanlarda gemilerin salt uğrak yeri ve kısmi olarak yük alıp boşaltma alanı anlamında kullanılan liman kavramı⁶ içsel bir gelişim göstermiştir⁷.

Teknik manada liman; deniz, göl kıyısı veya akarsu ağzlarında, gemilerin girebilmeleri için yeterli derinliğe sahip,

5 Hayati Doğanay, Ünal Özdemir, İbrahim Fevzi Şahin, *Genel Beşeri ve Ekonomik Coğrafya*, 2. bs. Pegem Akademi Yayınları, Ankara, 2011, s. 356.

6 Limanlar kendi aralarında haliç limanları ve açık deniz limanları olmak üzere iki gruba ayrılmaktadır. Haliç ya da nehir ağzı limanlarının birçok üstünlükleri vardır. Eski vadilerin sağladığı emniyet, belirli bir derinlik ve akarsuyun ulaşım faaliyetlerine yardımcı oluşu bunların başında gelmektedir. Dünyanın en büyük limanları bu tip limanlardır. Londra, New York, Hamburg, Amsterdam, Rotterdam gibi. Açık deniz limanlarına gelince bunlar dolma sorunları olmamasına karşılık fırtına ve rüzgârların etkisi altındadır. Bu bakımdan dalga kıran ve benzeri tesislere şiddetle ihtiyaçları vardır. Bu limanlar arasında arkalarında geniş vadiler mevcut olanları en fazla gelişmiş olanlarıdır. Limanları hinterlandlarıyla ilişkilerine göre tasnif eden bilim adamları da vardır. Bunlara göre limanlar ulusal ve uluslararası özelliklerine göre ikiye ayrılırlar. Konuyla ilgili daha geniş bilgi için bk. E. Tümertekin, 1976, s. 61.

7 V. Karadeniz, 2010, s. 292.

doğal olarak mendirekle rüzgâra karşı korunmuş, fırtınalı halalarda deniz taşıtlarının konakladığı, deniz vasıtasıyla gelen yük ve yolcuların diğer ulaşım hatlarına veya bu ulaşım hatlarından deniz ulaşım hatlarına aktarılması için gerekli yolcu salonu, iskele, rıhtım, ambar, antrepo, sundurma, silo, akaryakıt deposu ve vinç gibi tesislere sahip su ve buna bağlı kara alanı olarak tarif edilmektedir⁸.

Bununla birlikte günümüzde limanlar, karaların denizlere açıldığı, denizaşırı ülkelerle irtibatın kurulduğu, gemilerin barındığı, kıtalar, ülkeler, bölgeler ve şehirler arasında çeşitli ihtiyaçlara yönelik emtianın yükleme ve boşaltmasının yapıldığı beşeri müesseseler olarak gelişim göstermektedir⁹.



Fotoğraf 1: Bartın Limanı'nda Yapılan Elleçleme Çalışmalarından Bir Görünüm (2014).

8 Suna Doğaner, "İstanbul Limanı: Kuruluş, Gelişim ve İşlevleri", *İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve Coğrafya Enstitüsü Bülteni*, Sayı 8, İstanbul, 1993, s. 115.

9 V. Karadeniz, 2010, s. 292.

Sınırların ortadan kalktığı, uluslararası rekabetin yoğun olarak hissedildiği denizyolu taşımacılığının temel elemanlarını limanlar ve limanlarda bulunan gereçler oluşturmaktadır. Yüklerin elleçlenerek¹⁰ her çeşit taşımacılığın yapıldığı bu kurumlarda, taşımaları yapan gemilerin; yurt içi, yurt dışı transit ve konteyner aktarma terminali taşımacılığıyla ülke ekonomisine katkısı büyüktür. Gerek sanayi ham maddesini oluşturan yükleri bir seferde büyük miktarlarda taşıma özelliği gerek taşıma maliyetinin demiryoluna göre 3,5 kat, karayoluna göre 7 kat ve havayoluna göre 22 kat daha ucuz olması denizyolu taşımacılığının önemli avantajları arasındadır. Yük ve yolcu taşımacılığının hızlı, güvenli, konforlu ve ekonomik olması yanında çevreyi en az kirletmesi, yolcu-km ve ton-km başına tükettiği enerjinin az olmasıyla bakım ve onarım kolaylığı gibi hususlar, limanların önemlerini arttırarak korumasında önemli diğer etken unsurlardır¹¹.

Gerçekten de limanları, günümüzde sadece denizalanı olarak değil, denizin gerisindeki karayla birlikte düşünmek daha mantıklıdır. Çok defa mendireklerle rüzgârlara ve dalgalara karşı iyi bir şekilde korunmuş, kara, su ya da demiryolları vasıtasıyla bulunduğu ülkenin iç kısımlarıyla ulaşımı güçlü olan limanlar doğal olarak deniz ticaretinin de önemli olduğu büyük çaplı alışveriş alanlarıdır¹².

Günümüz dünyası için hayati öneme sahip bu ticaret alanlarının kuruluş yeri seçiminde en önemli etkenler hiç kuşkusuz coğrafi etkenlerdir. Kuruluş yeri olarak doğal bir koy, haliç veya nehir ağzını seçen limanlar olduğu gibi mendireklerle korunan açık deniz limanlarına da rast gelebiliriz. Limanların kuruluş yeri seçiminde kıyının art bölgesinin geniş ve ulaşma

10 *Elleçleme*: Yükleme ve boşaltma işlemlerine günümüz liman dilinde verilen genel ad.

11 *Bartın Konteyner Limanı Fizibilite Etüdü*, Bartın Belediyesi Yayınları, Ankara, 2011, s. 1.

12 V. Karadeniz, 2010, s. 292.

olabildiğince uygun olması göz önüne alınmaktadır. Kıyının gerisindeki coğrafi şekillerin ulaşımında kolaylık sağlaması, kıyıyla iç kesimler arasındaki mal ve hizmet akışını kolaylaştıracağından limanın hinterlandının geniş olmasını da sağlar. Bununla beraber bir limandaki derinliğin, gemilerin demirleyebilmeleri ve manevra yapabilmeleri için uygun olması gerekmektedir. Bilim çevrelerinde gemilerin demirlemesi için en uygun derinliğin -10 metre olduğu kabul edilmektedir¹³.

Bu tespite ilave olarak bir limanın kurulmasında fiziki koşullardan sonra beşeri ve ekonomik faktörlerin de etkili olduğunu belirtmeliyiz. Coğrafi keşifler, buharlı gemilerin ortaya çıkışı, dünya nüfusunun artması ve açık ekonomi sistemine geçilmesi, 15. yüzyıla kadar sahillere bağlı olarak sürdürülen denizcilik faaliyetlerinde büyük değişikliklere neden olmuştur. Nitekim küreselleşen dünyada sanayi faaliyetleri çok büyük oranda enerji ve hammaddeye ihtiyaçlarına dayanmaktadır. Bugün gelinen noktada limanlar kıtalararası ve bir ülke bünyesindeki emtianın toplandığı ve nakledildiği deniz, kara ve demiryollarının bir noktada buluştuğu alanlar olarak karşımıza çıkmaktadır. Nitekim sanayi devrimiyle beraber ham ve mamul madde mübadelesi ülke ve kıta sınırlarını aşarak kıtalararası boyutlara ulaşmıştır¹⁴.

Limanlar, denizyollarıyla taşıdıkları yük kapasitesine bağlı olarak dünya ekonomisinin can damarını oluşturmaktadır. Dünya ticaretinin yaklaşık % 80'niyle Türkiye'nin ithalat ve ihracat taşımalarının yaklaşık % 90'ına yakın bir bölümü denizyoluyla yapılmaktadır¹⁵. O hâlde rahatlıkla ifade edebiliriz ki günümüzde hâlen dünya ticaretinin dörtte üçten fazlası denizyoluyla yapılmaktadır. Hiç şüphe yok ki bunun en

13 S. Doğaner, 1993, s. 115, 116, 119.

14 Süha Göney, *Şehir Coğrafyası I*, 3. bs. İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Coğrafya Bölümü Yayınları, İstanbul, 1995, s. 175, 176.

15 B. Ünal İbret, Duran Aydınöz, Fahriye Bekdaş, "Karadeniz Kıyısında Stratejik Bir Liman: İnebolu Limanı", *Coğrafya Dergisi*, Sayı 20, İstanbul, 2010, s. 17.

önemli nedeni, denizyollarıyla yapılan taşımacılığın kara ve demiryollarına göre çok daha ucuza mal olmasıdır. Yine düşük miktar yakıtla binlerce ton yükün taşınabilmesi, yol yapımı ve bakımı gibi özel harcamalara gerek olmaması ve tek seferde diğer ulaşım sektörlerine göre daha çok yükün uzak mesafelere taşınabilmesi, hava hareketlerine bağlı olarak güzergâhta değişiklik yapabilme imkânı denizyollarını ön plana çıkarmaktadır¹⁶.

Günümüz dünyasında ticaret filoları sadece bu filolara sahip olan ülkelerin mallarını taşımakla kalmamakta aynı zamanda bütün dünya ülkelerinin ticarete mevzu mallarını da nakletmektedir. Böylece deniz ticaretinde, bütün dünyaya hizmet etmek fikri yaygınlaşmakta dolayısıyla büyük ticaret merkezlerinin yani önemli limanların fonksiyon sahaları yeryüzünün geniş bir kısmına yayılmaktadır. Gemilerin nakil gücü diğer vasıtalarla kıyas edilemeyecek derecede fazladır. Bu durum yeryüzünün ticari hayatının daha çok limanlarda toplanmasına yol açmıştır. Keza gemilerle eşya nakli çok daha ucuza mal olmaktadır. Bugün limanlar ekseriya önemli ticaret merkezlerine tekabül etmektedir. Bu merkezler deniz ve kara yollarının kesiştiği noktalardır. Karayla deniz münakale ve muvasalası bu noktalarda tanzim edilmektedir¹⁷.

Uzun kıyı şeridi ve üç kıtanın kesişme noktasındaki konumuyla Türkiye deniz taşımacılığı yönünden çok ayrıcalıklı bir konuma sahiptir. Bu konum gerek Türk gemileriyle yapılan yurt içi ve kent içi kabotaj taşımaları gerek ithal ve ihraç yüklerin taşınması ve transit yük taşımacılığı yönünden büyük olanaklar yaratmaktadır¹⁸.

Türkiye’de 174 adet liman ve iskele bulunmaktadır. Bu limanların 22’si kamu limanı, 27’si belediye limanı, 125’i de özel

16 H. Doğanay, Ü. Özdemir, İ. F. Şahin, 2011, s. 356.

17 S. Göney, 1995, s. 176.

18 *Bartın Konteyner Limanı Fizibilite Etüdü*, s. 1.

limandır. Türkiye'deki limanların bağlı buldukları bölge müdürlükleriyle bu bölge müdürlüklerinin bünyesinde bulunan limanların sayısı da şu şekilde sıralanmaktadır. Antalya: 7 liman, Çanakkale: 24 liman, İstanbul: 78 liman, İzmir: 22 liman, Mersin: 18 liman, Samsun: 16 liman, Trabzon: 9 liman¹⁹.

Türkiye'nin batı kıyılarındaki kıyı şekillerinin durumuna bağlı olarak doğal limanlar oldukça fazla iken Karadeniz kıyılarında doğal limanlar oldukça sınırlı sayıda olup bunlar gerisindeki topografik yapıdan ötürü hinterlant bağlantısı zor olan liman pozisyonundadır. Türkiye'de bulunan bu limanların çoğu rüzgâr ve fırtınalara karşı insanlar tarafından korunaklı duruma getirilmiş olan yapay liman grubuna girer. Rüzgâr ve fırtınalara karşı dalgakıranlar inşa edilerek koruma ihtiyacı duyulmamış limanların sayısı Türkiye'de azdır. Doğal liman olarak adlandırılan limanların Türkiye'deki en güzel örnekleri ise Haliç Limanı'yla Sinop İç Limanı'dır. Türkiye'deki limanlar, doğu-batı ve kuzey-güney yönlü uluslararası ulaştırma koridorlarının kesişim noktasında stratejik bir konumda yer almaktadır. Jeostratejik açıdan denizyolu taşımacılığına son derece uygun olan Türkiye'nin, uluslararası pazarlara ulaşmasında, ekonomik, sosyal ve ticari yapısı üzerinde limanlar oldukça etkilidir²⁰.

Türkiye'de Karadeniz Bölgesi'ndeki limanların teşkilatlanması şu şekilde gerçekleşmiştir: Bölgede Samsun ve Trabzon olmak üzere iki tane bölge müdürlüğü bulunmaktadır. Bartın Limanı Başkanlığı, Samsun Bölge Müdürlüğü'ne bağlıdır. Bu müdürlüğe bağlı diğer bazı liman başkanlıkları şunlardır: Samsun Liman Başkanlığı, Cide Liman Başkanlığı, İnebolu Liman Başkanlığı, Amasra Liman Başkanlığı, Ordu Liman Başkanlığı, Sinop Liman Başkanlığı, Ayancık Liman Başkanlığı,

19 *Dünyada ve Türkiye'de Liman İşletmeciliği Faaliyetleri*, Ernst&Young, Mart 2011, s. 15, 16.

20 B. Ü. İbret, D. Aydınöz, F. Bekdaş, 2010, s. 17.

Ünye Liman Başkanlığı, Gerze Liman Başkanlığı ve Fatsa Liman Başkanlığı²¹.

Üç tarafı denizlerle çevrili ve kıyılarında irili ufaklı birçok liman bulunan Türkiye’de, deniz ulaşımı ülke ekonomisi için büyük öneme sahiptir²². 8.333 km kıyı uzunluğu bulunan, doğal limanları fazla olan Asya’yla Avrupa arasında köprü görevi gören Türkiye için denizyollarının ve limanların önemi gittikçe de artmaktadır²³.

Önemi her geçen gün artan ve gerekli yatırımların yapılması durumunda kapasitesinin altında çalışması hasebiyle kısa sürede ilerleme gösterebilecek bu limanlardan biri de Batı Karadeniz Bölgesi’nde aynı adı taşıyan ırmağın ağız kısmında kurulan ve yıllık yaklaşık 3 milyon ton yükleme boşaltma kapasitesine sahip Bartın Mansap²⁴ Limanı’dır²⁵.

Araştırmanın Kapsamı ve Takip Edilecek Yöntem

Bu çalışmada, bölgesinde ve dünyada ağırlığı her geçen gün artan Türkiye’nin, Cumhuriyet dönemi önemli iktisadi kuruluşlarından biri olan Bartın Limanı’nın tarihçesi ele alınmıştır. Sadece Bartın ve yöresi için değil; sahip olduğu ekonomik potansiyeliyle çevre yöreler ve gerekli yeni yatırımların yapılması durumunda ülke ekonomisi için de büyük bir önemi haiz olabilecek Bartın Limanı’nın geçmişinin kaybolmaması için bu tetkik ortaya koyulmuştur. Diğer bir ifadeyle aşağı yukarı

21 B. Ü. İbret, D. Aydınözü, F. Bekdaş, 2010, s. 17.

22 V. Karadeniz, 2010, s. 292.

23 B. Ü. İbret, D. Aydınözü, F. Bekdaş, 2010, s. 17.

24 *Mansap*, bir ırmağın denize veya başka bir ırmağa döküldüğü ya da kavuştuğu yer, ırmak ağzı, kavşak manasına gelen bir kelimedir. Bk. *Türkçe Sözlük*, Cilt 2, 9. bs. Türk Dil Kurumu Yayınları, Ankara, 1998, s. 1502. *Mansap Limanı*: Akarsuların denizlere kavuştuğu noktalarda, coğrafi koşulların elverişli olması sonucu inşa edilen liman.

25 V. Karadeniz, 2010, s. 292.

yarım asırlık bir geçmişı olan bu müessesenin tarihçesi tetkimizle gün yüzüne çıkarılmaya çalışılmıştır.

Buna ilave olarak Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü çerçevesinde Karadeniz'e komşu ülkelerle ticari ilişkilerde önemli giriş-çıkış kapılarından biri olabilecek bu limanın ticari özelliklerinin değerlendirilmesi, kapasitesinin arttırılması, Bartın ve Türkiye ekonomisine olası yeni katkılarının tespiti, bu çalışmada ele alınan diğer temel konulardır.

İncelememiz, Bartın ve yöresiyle ilgili olarak bir müesese tarihi yazımı hususunda bilimsel manada teşekkül eden hemen hemen ilk çalışmalardan biri olması hasebiyle tabiatı gereği birtakım noksanlıklar içermeye müsait bir yapıdadır. Bununla birlikte vücuda getirdiğimiz bu tetkikte ortaya çıkabilecek bazı noksanlıklar, çalışmamıza benzer nitelikte ortaya koyulacak yeni incelemelerde aynı hatalara düşülmemesi için bir temel oluşturabilir.

Yine aynı şekilde bu çalışmada tespit edilecek birçok önemli husus Bartın ve yöresiyle ilgili olarak, bu alanda eser ortaya koyacak birçok araştırmacıya ön ayak olarak da hizmet verebilir. Nitekim akademik düzeyde bakir bir araştırma alanı olan Bartın yöresinin tarihi ve kültürü hakkında yapılacak her yeni çalışmadan edinilecek tecrübelerin, gelecek çalışmalar için büyük faydalar sağlayacağı konusunda şüphe taşımamaktayız. Bu noktada müşahede altına aldığımız konu, bu konuya ilişkin kaynaklar ve incelememizde takip edeceğimiz yöntem ile alakalı bazı hususlara değinmekte yarar görüyoruz.

Bartın Limanı'nın tarihçesiyle ilgili yapmış olduğumuz literatür taramasında birçok kaynakta bilimsel olmayan bilgi parçacıklarına rastladık. Çoğunluğu birbirinin kopyası olan bu bilgi membalarında bulunan verilerin kimi zaman çelişkili bilgiler içerdini de gözlemledik.

Araştırma konumuzla ilgili temel kaynaklar resmî makamlardan çeşitli teşebbüslerle elde ettiğimiz evraklardan,

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi'nden aldığımız belgelerden, bizden önce Bartın kültürü üzerine incelemede bulunmuş araştırmacıların eserlerinden oluşmaktadır.

Bunlara paralel olarak limanın inşaatında Bölge Müdürü sıfatıyla resmî görev yapmış olan Mehmet Çötür'ün²⁶ inşaat sonunda kaleme almış olduğu *Bartın Limanı İnşaat Sonu Raporu* adlı eseri, limanın inşasını üstlenen firmanın iki ortağından biri olan Feyzi Akkaya'nın *Ömrümüzün Kilometre Taşları (STFA'nın Hikâyesi)* adlı çalışması ve Vedat Karadeniz'in *Mansap Limanlarına Bir Örnek: Bartın Limanı* adlı makale incelemesi esas kaynaklarımız olarak tespit edilmiştir.

Bartın Belediyesi ve Bartın Limanı Başkanlığı nezdinde yapmış olduğumuz ısrarlı bilgi taleplerinin çoğuna olumlu yanıt alamadık. Resmî kurumların -klasik- bilgiyi saklama ya da araştırmacıların eline geçecek belgelerin ilerleyen dönemlerde kendilerine olumsuz yönde yansımaları olabileceği korkusuyla hareket etmeleri birçok araştırmacının olduğu gibi bu incelemede bizim karşımıza da bir büyük engel olarak çıkmıştır. Bununla birlikte Bartın'da ulaşamadığımız bazı resmî evraklara Ankara'da ulaşma olanağı yakaladığımızı da burada ifade etmeliyiz.

26 Bartın Liman İnşaat Bölge Müdürü, bir diğer ifadeyle İnşaat Kontrol Amiri Mehmet Çötür hakkında limanın müteahhitlerinden Feyzi Akkaya şu önemli bilgileri vermektedir: "Bartın Limanı inşaatı sırasında Bayındırlık Bakanlığı'nın Kontrol Amiri Mehmet Çötür başta olmak üzere, denizci ve teknisyenlerden kurulu, oldukça kalabalık bir kadro iş başında bulunuyordu. Kendisi de Bartınlı olan Mehmet Çötür, bilgi dağarcığı dolu, fevkalade dürüst, karakterli, bizlerden bir hayli genç yaşta olan bir mühendisti. Kendi memleketi olan Bartın'ı derin uykusundan uyandırıp şehre canlılık verecek olan liman inşaatının en iyi şekilde yapılmasını amaçlayan bir çaba içindeydi. En iyiyi sağlamak için şartname maddeleri yetişmezse, kuvvetli mantığıyla bunları her istikamette tefsir edip uygulamak isterdi. Tanrı vergisi olan sempatisi karşısında Sezai Türkeş de ben de bu en iyiyi sağlama çabasıyla her istediğini yerine getirmeye çalışırdık. Dosyalarının intizamına da fevkalade bir titizlikle dikkat ederdi." Ayrıntılı bilgi için bk. Feyzi Akkaya, *Ömrümüzün Kilometre Taşları (STFA'nın Hikâyesi)*, Cihan Matbaacılık, İstanbul, 1989, s. 202.

İncelememizde öncelikle Bartın kelimesinin menşei ve kelimenin yüklendiği manalar, şehrin insanlığın ilk dönemlerinden günümüze olan süreçte tarihçesi, geçirdiği önemli evreler, Türkiye coğrafyasındaki yeri ve önemi gibi hususlar değerlendirilmiştir. Akabinde çeşitli başlıklar altında Bartın Limanı'nın tarihçesi -ana kaynak olarak Çötür'ün eseri kullanılarak- birçok kaynaktan da istifade edilmek suretiyle ayrıntılı bir biçimde irdelenmiştir.

Limanın inşaatına başlanmadan önce yapılan ihale ve bu ihaleye teklif sunmasına rağmen yüklenici firma olma sıfatını kazanamayan bir Amerikan şirketinin Adnan Menderes nezdinde girişimde bulunarak açıkça, ihaleye kendileri lehinde müdahale etmesi talebini içeren ve daha önce hiçbir araştırmacı tarafından yayımlanmamış olan resmî bir belge, incelememizde yer alan diğer bilgilerle karşılaştırmalı olarak analiz edilmiştir.

Bartın adı, tarihçesi, liman inşaatından önce ırmak üzerinde ticari faaliyetler, limanın hinterlandı, ticaret hacmi, önemli istatistiki göstergeleri, bölge ve Türkiye için iktisadi önemi incelememizde üzerinde titizlikle durulan diğer konulardandır.

Araştırmamızın sonuç bölümünde ise elde ettiğimiz bütün bulgular, bilimsel ölçütler temelinde yorumlanarak bir bütüne dönüştürülmeye çalışılmıştır. Araştırmamızın, okuyucu tarafından daha rahat anlaşılabilmesi için metin içinde çok sayıda fotoğrafa, haritaya, tabloya ve şekle yer verilmiştir. Metin yazım aşamasında, Türk Dil Kurumu tarafından belirlenen imla kurallarına olabildiğince uyulmaya çalışılmıştır.

II. BÖLÜM

BARTIN COĞRAFYASININ TESPİTİ VE BARTIN IRMAĞI ÜZERİNDE YAPILAN TİCARİ FAALİYETLERİN TARİHÇESİ

Bartın Coğrafyasının Tespiti

Bartın, Karadeniz Bölgesi'nin Batı Karadeniz bölümünde yer alan ve Zonguldak iline bağlı ilçe konumundayken²⁷ 7 Eylül 1991'de vilayet olan bir yerleşim birimidir²⁸. Kente adını veren Bartın Irmağı'nın Karadeniz'e ulaştığı kesimin 11 km kadar güneydoğusunda kurulmuştur²⁹. İl, 41° 53' kuzey enlemiyle 32° 45' doğu boylamı arasında yer almaktadır. İlin en uç koordinatları şu şekilde tespit edilmiştir:³⁰

Bartın'ın Coğrafi Koordinatları		
Uç Noktaları	Kuzey Enlemi	Doğu Boylamı
Doğu: Ulus-Kerpiçli Köyü	41° 44'	32° 54'
Batı: Büyük Kızılkum-Kapan Burnu	41° 35'	32° 06'
Kuzey: Kurucaşile-Kapısuyu Köyü	41° 53'	32° 45'
Güney: Merkez-Günye Gerişli Köyü	41° 20'	32° 23'

Tablo 1: Bartın'ın Coğrafi Koordinatları.

- 27 Nurettin Cansever, *Bütün Yönleriyle Bartın*, Ersa Kollektif Şirketi Matbaası, İstanbul, 1965, s. 7.
- 28 Selâhattin Çilsüleymanoğlu, *Bartın Halk Kültürü*, Cilt 1, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1996, s. 21.
- 29 Metin Tuncel, "Bartın", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, Cilt 5, İstanbul, 1992, s. 87.
- 30 <http://www.bartın.gov.tr/cografi-yapi>. (08.02.2014 tarihinde erişildi).

İlin kuzeyinde Karadeniz; doğusunda Kastamonu, Cide ve Pınarbaşı; güneydoğusunda Eflani ve Safranbolu; güneyinde Karabük ve Yenice; batısında Zonguldak, Çaycuma ve Devrek bulunmaktadır³¹.

İstanbul'un 164 mil, Zonguldak'ın 24 mil doğusunda denizden ilçe merkezine doğru uzanan ve 100-200-250 tonluğa kadar gemilerin geliş ve gidişine elverişli Bartın Irmağı üzerinde kurulmuş durumdadır. Denizden ırmak yoluyla 7 mil, karayoluyla 11 km içeride üç tarafı suyla çevrili bir alanda bulunmaktadır³².

Bartın, Amasra-Ulus-Kurucaşile ilçeleriyle birlikte 2143 km²'lik bir yüzölçümüne sahiptir. İlin kuzeyinde 59 km'lik sahil şeridi bulunmaktadır³³. Bartın, il merkezinin denizden yüksekliği çeşitli kaynaklarda 8 metre olarak belirtilmekle birlikte bazı meyilli sırtlar ve tepelikler hâlinde bulunan bu yerleşim yerinde; 15, 25, 35 ve 55 metre rakımlı semtler olduğu gibi Orduyeri tepesinde rakım 110 metreye kadar çıkmaktadır³⁴.

Şehir, yükseklikleri 2000 metreyi geçmeyen ormanlarla kaplı dağlarla çevrilidir. Bartın'ın doğusunda Arıt Dağları; güneyinde Kocadağ, Karadağ ve Kayardı; batısında Aladağ; kuzeyinde Karasu dağları bulunmaktadır. Dağların oldukça dik yamaçları arasında dar ve derin vadiler vardır. Bu vadiler şehir merkezine doğru yer yer genişleyerek daha çok alan

31 S. Çilsüleymanoğlu, 1996, s. 21; *Bartın, Bartın Ticaret ve Sanayi Odası Yayınları*, Ankara, 2007, s. 17.

32 Mehmet Çötür, *Bartın Limanı İnşaat Sonu Raporu*, Bayındırlık Bakanlığı Demiryollar ve Limanlar İnşaat Reisliği, Devlet Su İşleri Matbaası, Ankara, 1970, s. 1.

33 *Bartın 2023 Stratejik Amaçlar ve İl Gelişme Planı*, haz. İl Planlama ve Koordinasyon Müdürlüğü, Bartın Valiliği Yayınları, Bartın, 2008, s. 5; S. Çilsüleymanoğlu, 1996, s. 21; Bartın, 2007, s. 17.

34 Kemal Samancıoğlu, *Bartın Belediyesi ve Tarihçesi*, 2. bs. Bartın Valiliği-Bartın Belediyesi Yayınları, Bartın, 1999, s. 202.

kaplarlar. Fakat genel olarak düzlüklerin yani tarıma elverişli toprağın miktarı azdır³⁵.

Bartın Irmağı, küçükü büyüklü çay ve derelerden oluşmaktadır. Bunlar Akpınar, Kozlu, Kışla, Arıt, Mevren, Göksu çayı ve dereleridir. Bu çaylardan biri Kozcağız'ın Hasankadı köyünden doğup, Ulus ilçesinin Hisar köyünden çıkan kolla Kozcağız'ın Bakioğlu köyü yakınlarında birleşerek Bartın'a yaklaştığında Kocanaz adını alır. Diğer bir kol ise Kastamonu ilinin, Bartın'ın Ulus ilçesiyle sınır teşkil eden birkaç köyünden doğar. Ulus'un Şeyhler köyü yakınlarında Eflani'den gelen kolla birleşir, sonra Amasra ilçesinin Yukarısal köyünden doğan kolun katılmasıyla büyür. Bartın düzlüğüne gelirken dik açılı bir büklüm yaparak, Bartın'ı üç tarafından sularla çevrilen bir yarım ada durumuna getirir. Bartın'a yaklaştığında Kocarmak veya Kocaçay adını alır. Bu iki büyük çay, Bartın'ın Gazhane³⁶ denilen semtinde birleşerek³⁷ Bartın Irmağı adını alır. Bu ırmak denize yaklaştıkça derinleşir, durgunlaşır ve Boğaz'dan Karadeniz'e ulaşır. Üzerinde tonlarca ağırlıktaki gemilerin dolaşabilmesi, suyunun bol, rejiminin düzenli olması, yöre taşımacılığında bu nehrin önemini arttırmıştır³⁸.

35 *Bartın 2023 Stratejik Amaçlar ve İl Gelişme Planı*, s. 5; N. Cansever, 1965, s. 9.

36 Bu mevkiye *Kılburun* adı da verilmektedir.

37 *Bartın 2023 Stratejik Amaçlar ve İl Gelişme Planı*, s. 6; N. Cansever, 1965, s. 9.

38 Cevdet Yakupoğlu, *Bartın Vakıfları (1214-1514)*, Bartın Valiliği İl Özel İdaresi Başkanlığı Yayınları, Bartın, 2010, s. 4; S. Çilsüleymanoğlu, 1996, s. 21, 22, 23.



Harita 1: Bartın'ın Coğrafi Konumu. Kaynak Erkan Aşçıoğlu.

Şehir yerleşmesi için son derece uygun bir yerde kurulmuş olan Bartın, yakın çevresine ve ülkenin başka yerlerine bağlanabilme açısından da coğrafi şartların kendisine bahsettiği birtakım imkânlardan faydalanmaktadır. Bunların başında Bartın Irmağı'nın özel durumundan bahsetmek gerekir. Bartın Irmağı'nın şehrin bulunduğu yerden Karadeniz'e kadar olan kesiminde çeşitli büyüklükte deniz taşıtlarının buraya kadar sokulmasına imkân vermesi, Bartın'ı Türkiye'nin yegâne nehir limanı durumuna getirmiştir³⁹.

Şehir ayrıca, Karadeniz kıyı dağlarını uygun yerlerinden aşan bazı kollarla ülkenin çeşitli coğrafyalarına bağlanmaktadır. Kurucaşile-Cide-İnebolu-Sinop-Samsun üzerinden Orta ve Doğu Karadeniz'e bağlanmaktadır. Zonguldak-Ereğli-Akçakoca-Kandıra-Şile üzerinden İstanbul'a bağlandığı gibi iki farklı yoldan Türkiye'nin trafiği en yoğun olan İstanbul-Ankara

39 Kemal Samancıoğlu, *İktisat ve Ticaret Bakımından Bartın*, Bartın Ticaret ve Sanayi Odası Yayınları, Ankara, 1941, s. 11; M. Tuncel, 1992, s. 87.

karayoluna bağlanmaktadır. Bu yollardan biri Devrek-Mengen üzerinden geçerek dağlık kesimi Dorukhan Geçidi'nden aşar ve Yeniçağ'dan İstanbul-Ankara karayoluna kavuşur. İkincisi ise kıyı dağlarını Ahmet Usta Geçidi'nden aşarak Bartın'ı Saffranbolu-Karabük üzerinden Gerede'de İstanbul-Ankara karayoluna bağlar⁴⁰.

Bartın Adı Hakkında

Bartın kelimesinin tarihçesi ve bu sözcüğün yüklendiği anlamlar üzerine yaptığımız araştırmalar sonucunda konuya dair birçok görüşün ortaya atıldığını ve oldukça zengin bir literatürün oluştuğunu gözlemlemekteyiz. Acaba Bartın sözcüğü ilk defa nerede ve ne zaman ortaya çıkmıştır. Tarihî gelişim süreci içerisinde bugünkü şekline nasıl bürünmüştür. Geçmişten günümüze ne gibi anlamlar yüklenmiş ve bugünkü Bartın coğrafyasına hayat veren ırmakla arasında nasıl bir ilişki vücut bulmuştur.

Bir mansap limanı olan Bartın Limanı'yla ilgili tetkikimizin her bakımdan tam anlamıyla anlaşılabilmesi için bu konunun derinlemesine analiz edilmesi gerektiği kanaatindeyiz. Öyle ki liman, Bartın Irmağı üzerinde kurulmuş ve bugün de Bartın Limanı adıyla anılmaktadır.

Bartın'a verilen ismin nereden ve ne şekilde günümüze ulaştığı hakkında muhtelif görüşler belirtilmektedir⁴¹. Ortaya atılan bu görüşlerin çoğunluğu Bartın yöresinde yaşayan yerel araştırmacılar tarafından ileri sürülmüştür. Ancak bilimsel eserlerde de konumuzla alakalı bazı bilgiler mevcuttur. Bu vadede ileri sürülen bütün bu görüşleri sırayla ortaya koyup bunlardan yararlanarak bilimsel manada en güvenilir ve

40 Erkan Aşçıoğlu, *Bartın*, Bartın Ticaret ve Sanayi Odası Yayınları, Bartın, 2001, s. 74; Ü. Özdemir, 2008, s. 214, 215; *Bartın 2023 Stratejik Amaçlar ve İl Gelişme Planı*, s. 5; M. Tuncel, 1992, s. 87.

41 K. Samancıoğlu, 1941, s. 168.

mantıklı yoruma ulaşmak, izlenmesi gereken yol olarak karışımıza çıkmaktadır.

Bartın adı ve anlamına ilişkin olarak ortaya atılan önemli görüşlerden biri araştırmacı yazar Erkan Aşçıoğlu tarafından ileri sürülmüştür. Aşçıoğlu konuyla ilgili olarak şu teferruatlı bilgileri vermektedir: “Güneş Dil Teorisi’ne göre Bartın adı ‘güzel ve muhteşem akan su’ anlamına gelmektedir. Güzelliğiyle ünlü Afrodit’in, Parthenios’a⁴² gelerek ırmakta yıkandığı, ırmak kıyısında çamur banyosu yaptığı Herodotos tarihinde yer almaktadır. Başka bir tarihî kaynağa dönersek, eski Yunanistan’da, Parthenios isminde bir şairin yaşadığı bilinmektedir. Parthenios, coşkulu ve duygulu şiirler yazan bir şairdir. Bu özelliği sayesinde Yunanistan’da ve Roma’da tanınmış bir figür hâline gelmiştir. Yaşadığı dönemlerde şiirleri ilgi görmüş ancak katıldığı bir savaşta Romalılar tarafından esir alınmıştır. Kısa süre sonra şair kişiliğinin öne çıkması ve anlaşılması üzerine serbest bırakılmış, Yunanistan’a geri dönmüştür. Paflagonyalıların⁴³ bölgeye hâkim olduğu dönemde namı Paflagon ülkesinde de yayılan şair Parthenios’un ismi buradaki ırmağa verilmiş böylece Parthenios önce ırmağın sonra da ırmak çevresindeki yerleşim merkezinin ismi olmuştur.”⁴⁴

Yine aynı yazar bu açıklamalara ilave olarak şu bilgileri vermektedir: “Bartın isminin Helencede ‘sular ilahı’ manasına gelen Parthenios kelimesinden geldiği yönünde bilgi bulunmakla birlikte Yunan mitolojisinde doğrudan doğruya bu ismi taşıyan bir tanrı mevcut değildir. Söz konusu mitolojide yüzlerce tanrı-ırmak adı vardır ve bunlar Okeanos’un çocukları olarak tasarlanmıştır. Bartın’a ismini verdiği düşünülen Parthenios kelimesiyle ilgili olmak üzere en eski iki menşeden birisi

42 Kimi kaynaklarda *Parthenius* olarak geçmektedir.

43 *Paphlagonia*.

44 E. Aşçıoğlu, 2001, s. 7, 8.

İlahe Athena'nın⁴⁵ bir sıfatı olan Parthenios ve tarihte Yediler Seferi'yle anılan sefere katılan Prens Parthenopaeus⁴⁶ gösterilebilir. Parthenios adının aslını bunlardan birisine bağlamak herhangi bir şekilde kesin olarak belgeleme yoluyla mümkün olamamaktadır. Bununla birlikte Bartın isminin İlahe Athena'nın bir sıfatı olan Parthenios'tan geldiği araştırmacılarca genel kabul görmektedir.⁴⁷

Bu isim önce Irmağa verilmiş müteakiben ırmak kenarında kurulan yerleşim birimi aynı adla anılmaya başlanmıştır⁴⁸.

Bartın adı ve kelimenin menşei hakkında araştırma yapan bir diğer araştırmacı da Selâhaddin Çilsüleymanoğlu'dur. Bu araştırmacı da konumuzla ilgili olarak şu önemli bilgileri vermektedir: "Bartın Irmağı bir zamanlar 'Altın Irmak' olarak biliniyordu. İlin en önemli ırmağı olan Bartın Irmağı, Antik Çağ'da Parthenios adıyla bilinmekteydi. Bartın adının anlamıyla ilgili çok çeşitli görüşler bulunmaktadır. Bir görüşe göre Bartın, adını 'Sular İlahı' anlamına gelen Parthenios'tan almaktadır. Parthenios, Kocanaz Irmağı ve Kocaçay'ın Gazhane denilen yerde bileşmesiyle Boğaz'dan denize ulaşmaktadır.

45 Tanrıca Athena hakkında ayrıntılı bilgi için bk. Robert Graves, *Yunan Mitleri*, çev. Uğur Akpur, 2. bs. Say Yayınları, İstanbul, 2010, s. 50, 51, 117, 118, 119, 120, 121, 122; Lynn E. Roller, *Ana Tanrıca'nın İzinde Anadolu Kybele Kültü*, çev. Betül Avunç, Homer Kitabevi Yayınları, İstanbul, 2004, s. 165, 168, 208, 242, 317, 348, 356, 358, 359, 360, 366, 380, 394, 396; Bülent Öztürk, *Roma İmparatorluğu Çağı Küçükasyası'nda Dionysos Kültü*, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, İstanbul, 2010, s. 40, 77, 139, 185, 186.

46 Antik Yunanistan'da, Atina'nın kuzey batısında bulunan Thebai şehrine karşı yürüyen yedi şeften biri olarak bilinmektedir. Ayrıntılı bilgi için bk. Şefik Can, *Klasik Yunan Mitolojisi*, 11. bs. Ötüken Yayınları, İstanbul, 2012, s. 491.

47 Erkan Aşçıoğlu, *İktisadi ve Sosyal Yönleriyle Bartın*, Bartın Ticaret ve Sanayi Odası Yayınları, İstanbul, 1970, s. 25.

48 Şemsettin Sami Bey, *Kamusu'l-Âlam* adlı eserinde Bartın ve Bartın Irmağı hakkında teferruatlı bilgi vermektedir. Bu bilgiler 19. yüzyıl Bartın'ını anlamamız için önem taşımaktadır. Yazar söz konusu eserinde Bartın Irmağı'nın eski adının "Barkenyos" olduğunu belirtmektedir. Bu ifade de muhtemelen Parthenios'un bozulmuş şeklidir. Ayrıntılı bilgi için bk. Şemsettin Sami, *Kamusu'l-Âlam*, Cilt 2, Mihran Matbaası, İstanbul, (M. 1890-1891), R. 1306, s. 1190, 1191.

Bartın Irmağı, MÖ 5. ve 6. yüzyıllarda Parthenios adıyla bilinmektedir. Irmak kenarında kurulan ve Bartın adını alan şehir bugünkü Bartın vilayetidir. Parthenios kelimesi zamanla Türkçe kurallara ve söyleyiş özelliğine uyarak Bartın olarak anılmaya başlanmıştır. Parthenios, Tanrıça Athena'nın bir sıfatıdır ve 'Bakire Genç Kız' anlamına gelmektedir. İyon kolonizatörleri, Ege Denizi ve Karadeniz kıyılarında Tanrıça Athena'nın adına yaptıkları mabetlerin bazılarını onun genç kızlığına adanmışlar ve 'Parthenios Mabedi' demişlerdir. İyonyalı gemicilerin Karadeniz'de doğal barınaklardan biri olarak Bartın Boğazı'na büyük ilgi göstermişler hatta burada bir tapınak yaparak Boğaz'daki dağın yamacına koymuşlardır. Bu tarihten sonra Parthenios Irmağı kaynaklara bu adla geçmiş ve yüzyıllarca bu ismin değişmediği görülmüştür. Şehrin kurulduğu mevki, ırmağın suladığı geniş vadi ovası uzun zaman iskân görmemiş; Boğaz'daki tapınak ve iskele, yegâne iskân alanı olarak kalmıştır. Bunun böyle oluşu ırmak yalısının içeriye doğru dev cüsseli karanlık ormanlıklarla kaplı bulunmasına bağlanabilir. Küçük yelkenlileriyle ırmakta bir parça ilerlemek isteyenlerin loş nehir dehlizinin karanlıklarından doğaya mahsus sesler duydukları ve bu sesleri 'Akarsu Perilerine'⁴⁹ atfederek korkup geriye döndükleri de mitolojik lejantlarda saklı kalmıştır."⁵⁰.

49 *Nymphere*.

50 S. Çilsüleymanoğlu, 1996, s. 21, 23, 42.



Fotoğraf 2: Kocaçay ve Kocanaz Çayı, Gazhane’de Birleşerek Bartın Irmağı’na Dönüşmektedir.

Bartın adının anlamıyla ilgili bir diğer ilginç mütalaa Kemal Samancıoğlu tarafından yapılmıştır: “Bartın adının ‘çamur yükü’ manasına gelen ‘barı-tıyn’den geldiği hakkında bazı kimselerin dilinde dolaşan mütalaa hiçbir esasa müstenit değildir. Bartın’ın eski münevverlerinden rahmetli Baltaoğlu Nuri’yle eski müftü rahmetli Toscuoğlu Hacı Rifat Efendi bir zamanlar Bartın adının nereden geldiği hakkında konuşurlarken, tesadüfen yanlarında bulunuyordum. Müftü, latifeli bir surette “‘bar’ yük, ‘tıyn’ çamur demektir. Bartın’ın adı da çamur yükü manasına gelir!” diyerek Baltaoğlu Nuri’yle şaka-laştı ve gü-lüştüler. Bir hakikate istinat etmeyerek sadece latife mahiyetinde söylenmiş olan bu söz ağızdan ağza dolaşmış ve

Bartın adının kökü hakkında yanlış bir iz bırakmıştır. Bunun için kasaba adının kökü araştırılırken bu mevzuyu ele almanın manası yoktur.”⁵¹.

Türkiye'nin İlk Çağ tarihiyle ilgili birçok önemli araştırmaya imza atmış araştırmacı Bilge Umar araştırma alanımız hakkında şu değerlendirmelerde bulunmuştur: “Parthenios, eski Helen dilinde bakire Tanrıça Athena'nın sanlarından biri olan ve o nedenle 'Bakire' anlamında kullanılan bir sözcüktür. Parthenios, Bartın Irmağı'nın eski adının Helen ağzında büründüğü biçimdir.”⁵².

Nurettin Cansever de konumuzla bağlantılı olarak şu görüşü ileri sürmüştür: “Bartın'ın İlk Çağ ve Orta Çağ'daki tarihini Amasra'yla birlikte mütalaa etmek lazımdır. Bartın'ın adı Parthenius'tan⁵³ gelmektedir. Parthenius, Bartın Irmağı'nın İlk Çağ'daki adıdır ve 'Sular İlahı' anlamına gelmektedir.”⁵⁴.

Bartın Ticaret Odası tarafından yapılan bir yayında ise diğer kaynaklarda rastladığımız bilgilerin dışında yeni yorumlarla karşılaşmaktayız. Söz konusu eserde konumuzla bağlantılı olarak şu bilgilere yer verilmektedir: “Parthenia'dan, Bartın'a dönüşen adın kaynağı Parthenios'dur. Bartın Irmağı'nın Antik Çağ'daki adı olan Parthenios; Yunan mitolojisinde, Tanrıların Babası Okenaus'un çocukları olan yüzlerce tanrıdan/tanrıçadan birisidir ve 'sular tanrısı' anlamına sahiptir. Parthenios,

51 K. Samancıoğlu, 1941, s. 168.

52 Bilge Umar, *Türkiye'deki Tarihsel Adlar*, İnkılap Kitabevi, İstanbul, 1993, s. 641.

53 Kimi kaynaklarda *Parthenios* olarak da geçmektedir. Şefik Can, Parthenius kelimesi hakkında şu bilgileri vermiştir: “Anadolu'da, Amasra ile Zonguldak arasında denize dökülen, bugün Bartın Çayı denilen çayın eski adı. Bu çaya Parthenius denmesinin sebebi Artemis'in bu güzel çayın kıyılarında avlanması ve yıkanmasıdır. Bu çay civarında oturanlar, Artemise taparlardı. Roma hükümdarı Marc Aurele'ye ait bir madalyada bu ırmak, sağ elinde bir kamış bulunan ve yere uzanmış olan güzel bir delikanlı şeklinde gösterilmiştir. Onun sol dirseğini kayaya dayadığı yerden Parthenius çıkmaktadır” Ayrıntılı bilgi için bk. Ş. Can, 2012, s. 491.

54 N. Cansever, 1965, s. 15, 16.

‘muhteşem akan su’ anlamına da gelmektedir. Kelimenin bir başka anlamı da ‘genç kızlar için koro türküleri’dir. Bir diğer anlamı ise ‘Genç Bakire’ olarak karşımıza çıkmaktadır. Antik Çağ’da, Parthenios adı verilen Bartın Irmağı’nın kenarında kurulan Bartın kentinin ‘Parthenia’ adıyla anıldığı ve zamanla Bartın’a dönüştüğü yazılı kaynaklardan anlaşılmaktadır.”⁵⁵.

Bunlar dışında yukarıda verilen yorumlar raddesinde geniş olmamakla birlikte bazı bilimsel çalışmalarda da Bartın adının kökeniyle ırmak ve şehir arasındaki ilişkiye temas edilmiştir.

Akademisyen Güngör Karauğuz ve Ali Özcan, Batı Karadeniz Bölgesi’nin en güçlü akarsuyunun eski adı Parthenios olan Bartın Irmağı olduğunu, nehrin adının Grekçe “bakireler” anlamına geldiğini ileri sürmüştür⁵⁶.

Araştırmacı yazar Özhan Öztürk, Parthenios kelimesinin Yunanca “bakire kız” anlamına geldiğini ve Tanrıça Athena’nın bir lakabı olduğunu; Athena’nın, Parthenios adıyla başta Atina’daki Akropolis olmak üzere çeşitli coğrafyalarda tapınaklarının bulunduğunu belirtmiştir⁵⁷.

Nitekim Athena’nın, Atina’daki Akropolis’i “Athena Parthenon”, “Bakire Athena” adını taşıyordu.⁵⁸ Bu tapınak MÖ 5. yüzyıl mimarisinin en güzel örneği sayılmaktadır. Tanrıça Athena’ya adanmış tapınağın yapımına MÖ 6. yüzyılda başlanmış ve MÖ 447-432 yılları arasında inşaat tamamlanmıştır⁵⁹.

55 *Bartın Ticaret ve Sanayi Odası’nın Yüzüncü Yılı (1906-2006)*, Bartın Ticaret ve Sanayi Odası Yayınları, Bartın, 2006, s. 15.

56 Güngör Karauğuz, Ali Özcan, *Eskiçağda Zonguldak Bölgesi ve Çevresi (En Eski Devirlerden İ.S. 395’e Kadar)*, Çizgi Kitabevi Yayınları, Konya, 2010, s. 50.

57 Özhan Öztürk, *Pontus (Antikçağ’dan Günümüze Karadeniz’in Etnik ve Siyasi Tarihi)*, 2. bs. Genesis Kitap Yayınları, Ankara, 2012, s. 262.

58 Murat Karatağ, *Klasik Arkeoloji Sözlüğü*, Genesis Kitap, Ankara, 2011, s. 310; Ş. Can, 2012, s. 491.

59 Yasemin Er, *Klasik Arkeoloji Sözlüğü*, 2. bs. Phoenix Yayınevi, Ankara, 2006, s. 301.

Yine konumuzla ilgili olarak; Oktay Ekinci, Bartın Irmağı'nın Antik Çağ'da "Parthenios" adını taşıdığı ve bu kelimenin günümüz dilinde "Sular İlahı" anlamına geldiğini bildirmiştir⁶⁰.

Ramazan Arslan ve Abdullah Takım, Bartın adının, mitolojik değer taşıyan bir rivayete göre Yunanca bir kelime olan ve "ırmak" anlamına gelen "Partenyos"dan geldiğini belirtmişlerdir⁶¹.

Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi'ne "Bartın" maddesini yazan Metin Tuncel, Bartın Irmağı'nın eski adının "Parthenios" olduğunu ve bu ismin aynı zamanda şehre verildiğini belirtmiştir⁶².

Vedat Karadeniz, özellikle Türklerin eline geçtikten sonra önem kazanmaya başlayan Bartın'ın yerinde Orta Çağ'da "Parthenia" adı verilen bir şehrin varlığından bahsetmektedir⁶³.

İleri sürülen bu görüşlere kısaca değindikten sonra ifade etmeliyiz ki Bartın Irmağı'na, Parthenios adının niçin ve ne zaman verildiğinin araştırmacılar tarafından kesin olarak tespiti bugün için mümkün olamamaktadır. Bununla birlikte; ilk çağlarda kaleme alınan ve bugün de İlk Çağ tarihçilerinin vazgeçilmez bilgi membarları arasında yer alan bazı önemli kaynaklarda Parthenios sözcüğünü bulabilmekteyiz.

Parthenios kelimesinin geçtiği ilk önemli kaynaklardan biri, ünlü ozan Homeros'un, kaleme aldığı *İlyada* adlı eserdir. Söz konusu eser bilindiği üzere şairin *Odessa* adlı eseriyle birlikte MÖ 1184 tarihlerinde olduğu kabul edilen ünlü Truva Savaşı'nı anlatan destanlarıdır. Eserin MÖ 7. yüzyılda ya da 8. yüzyılda yazıldığı genel olarak kabul edilmektedir⁶⁴.

60 Oktay Ekinci, "Parthenios'tan Bartın Irmağı'na", *Cumhuriyet*, 29.05.2003.

61 Ramazan Arslan, Abdullah Takım, "Cumhuriyetin İlk Yıllarında Bartın'ın Ekonomik Yapısı", *Karadeniz Araştırmaları*, Sayı 39, 2013, s. 138.

62 M. Tuncel, 1992, s. 87.

63 V. Karadeniz, 2010, s. 294.

64 Homeros, *İlyada*, II 854.

Homeros, *İlyada*'sında, Karadeniz kıyılarıyla ilgili olarak geniş bilgilere yer vermiştir. Parthenios Irmağı da eserde şu şekilde geçmektedir⁶⁵:

“Erkek yürekli Pylaimenes komuta eder Paphlagonialılara,
Gelmişler yaban katırlarıyla ünlü Enetlerin yurdundan,
Kytoros'ta, Sesamos'ta otururlar,
Parthenios Irmağı çevresinde kurmuşlardır ünlü saraylarını,
Kentleri Kromna, Aigialos, yüksek Erythinoi'dir.”⁶⁶.

Parthenios, Paflagonya'nın batısında yer alan en önemli ırmağın adı olup, kaynağını Ilgaz⁶⁷ dağından almaktadır. İlk Çağ'da Amasra'dan⁶⁸ 90 stadion⁶⁹ uzakta; Karadeniz'e döküldüğü nokta Bitinya⁷⁰ ile Paflagonya arasındaki sınırı belirleyen bir mevkidir⁷¹.

Homeros'un MÖ 7. yüzyılda ya da 8. yüzyılda kaleme aldığı *İlyada*'sında “Parthenios Irmağı” adının Truva Savaşı'yla bağlantılı olarak geçiyor olması ve kelimenin bir anda ortaya çıkamayacağını, belirli bir gelişim sürecine ihtiyaç duyduğunu göz önünde bulundurduğumuzda Bartın kelimesinin ve coğrafyasının en az 3500 yıllık bir geçmişinin olması gerektiği kanaatine varmaktayız.

Parthenios kelimesinin ilk çağlarda geçtiği diğer önemli tarihî kaynaklar arasında “Herodotos Tarihi”, Ksenophon'un “Anabasis”i ve Strabon'un “Geographika”sını sayabiliriz. MÖ 484-MÖ 425 yılları arasında yaşadığı kabul edilen ünlü tarihçi Herodotos'un *Tarih*'inde Parthenios kelimesi şu şekilde

65 S. Çilsüleymanoğlu, 1996, s. 42.

66 Homeros, *İlyada*, II 854.

67 *Olgassys*.

68 *Amastris*.

69 Stadion ilk çağlarda kullanılan bir uzaklık birimidir. 1 stadion yaklaşık 180-200 metrelik bir uzunluğu ifade etmektedir.

70 Bithynia.

71 Ö. Öztürk, 2012, s. 261, 262.

geçmektedir: “Thermodon ve Parthenios Irmakları kıyılarında yaşayan Syrialılar ve komşuları Makronlar da bunu Kolkhislilerden öğrendiklerini söylerler.”⁷².

MÖ 430-354 tarihleri arasında yaşadığı kabul edilen Ksenophon’un *Anabasis* adlı eserinde konumuzla bağlantılı olarak şu bilgiler verilmektedir: “Bundan sonra da üç plethrum genişliğindeki İris’e ve üçüncü olarak da genişliği iki stadiondan az olmayan ve vasitasız geçemeyeceğiniz Halys’e rast geleceksiniz. Size kim vesait temin edecektir? Halys’in öbür tarafında karşınıza çıkacak Parthenius’dan da geçemeyeceksiniz.”⁷³.

MÖ 63/64-MS 24 tarihleri arasında yaşadığı kabul edilen Amasyalı coğrafyacı Strabon ise mevzu hakkında *Geographika* adlı eserinde kısmen daha açıklayıcı bilgi vermektedir: “Sonra Parthenios Irmağı gelir ki bu ırmak çiçekli bölgelerden geçtiği için bu ismi almıştır. Kaynakları Paphlagonia’dadır.”⁷⁴.

Bununla birlikte burada ifade etmeliyiz ki Strabon’un sözü konusu eserinde geçen bir diğer kelime de “Parthenios”la bağlantılı “Parthenia” kelimesidir. Eserde bu kelime şu şekilde kullanılmıştır: “Samosluların adası etrafında gezi altı yüz stadiondur. En eski zamanlarda Kariyalılar oturmazken Parthenia adını taşırdı; sonra Anthemos daha sonra Melammphyllos son olarak da yerli bir kahramanın isminden dolayı ya da birisinin Ithake ve Kephallenia’dan gelerek adayı kolonize etmesiyle Samos adını almıştır.”⁷⁵.

Görünen gerçek o ki Parthenia kelimesi eserde Sisam Adası için kullanılmıştır ki bu da bize Parthenia ve Parthenios adının sadece Batı Karadeniz Bölgesi’ndeki bir ırmak için değil,

72 Herodotos, *Tarih*, II 104.

73 Ksenophon, *Anabasis*, 5 VI 9. Eser, MÖ 400 yıllarında kaleme alınmış ve Türkçeye “Onbinlerin Dönüşü (Ric’atı)” olarak çevrilmiştir.

74 Strabon, *Geographika*, 12 III 8.

75 Strabon, *Geographika*, 14 I 15.

Anadolu ve Yunanistan'ın muhtelif coğrafyalarında bulunan bazı yerlere de verilebildiğini göstermektedir⁷⁶.

Birçok önemli kaynaktan, Bartın Irmağı'nın Milattan Önceki zamanlarda Parthenios adını taşıdığı anlaşılmaktadır. Bu bakımdan bugünkü Bartın'ın yerinde henüz kentin kurulmasından önce mevkiin merkezî durumu, önemi ve ırmak yoluyla denize bağlı olması gibi ekonomik kıymet ifade eden koşulları sebebiyle; etraf köylerin toplanmasına ait bir pazaryeri olduğu ve bu pazara ırmağa verilen isme dayanılarak Parthenios-Bartın⁷⁷ adının verilmiş olması tarafımızca tabii karşılanmaktadır⁷⁸.

Böyle bir pazarın, gittikçe gelişerek kasabalaşmasına ve şehirleşmesine paralel olarak şehrin de aynı adı sürdürmesi gerektiği kanaatindeyiz. Bunun için Bartın adının Parthenios Irmağı'na nispetle bu isimden alınmış olması kuvvetle muhtemeldir⁷⁹.

Parthenios kelimesinin ne manaya geldiğinin tespit edilmesi ayrıca oldukça güç bir iştir. Kelimenin ortaya çıkışı ve gelişimiyle ilgili olarak daha önce değindiğimiz kaynaklarda ve yorumlarda, sözcüğün anlamı hususunda “sular ilahesi güzel kız”, “güzel ve muhteşem akan su”, “sular ilahı”, “bakire genç kız”, “bakireler”, “genç kızlar için koro türküleri”, “ırmak” gibi manalara yer verilmiştir.

Acaba Parthenios adı bu anlamlardan tam olarak hangisine ya da hangilerine karşılık gelmektedir? Meselenin halli için nasıl bir yorum geliştirebiliriz?

76 Arif Müfit Mansel, *Ege ve Yunan Tarihi*, 9. bs. Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 2011, s. 91.

77 *Bartın*, age. s. 17.

78 *Bartın 2023 Stratejik Amaçlar ve İl Gelişme Planı*, s. 6.

79 Kemal Samancıoğlu, bugünkü Bartın şehri civarında Parthenios diye anılan eski bir şehre rast gelinmediğini bildirerek, Bartın Irmağı havzasının eski zamanlarda, bu ırmağın adına dayanılarak Parthenios-Bartın diye bir mıntıka olarak anılmış olmasının muhtemel olduğunu ifade etmektedir. Bk. K. Samancıoğlu, 1941, s. 167, 168.

Daha önce Strabon'un *Geographika* adlı eserinde Parthenios⁸⁰ kelimesini bugünkü Bartın Irmağı için kullandığını belirtmiştik. Ancak Strabon'un söz konusu eserinde geçen bir diğer kelimenin de "Parthenios"la bağlantılı "Parthenia"⁸¹ kelimesi olduğunu söylemiştik. Eserde bu kelime eski adıyla Samos, yeni adıyla Sisam Adası için kullanılmıştır. Bu da bize Parthenia ve Parthenios adının sadece Batı Karadeniz Bölgesi'ndeki bir ırmak için değil, Anadolu ve Yunanistan'ın muhtelif coğrafyalarında bulunan bazı yerlere de verilebildiğini göstermektedir. Nitekim İlk Çağ tarihi araştırmacısı Bilge Umar, Parthenios adının bugünkü Seyitgazi⁸² yakınındaki, şimdiki Seyit Suyu denen derenin Helenleşme çağındaki adı olarak da kullanıldığını belirtmektedir⁸³.

Buradan hareketle, Parthenios adının spesifik bir manaya sahip olduğu ve bu adın muhtelif coğrafyalara verildiği yorumunda bulunabiliriz. Parthenios isminin Tanrıça/İlahe Athena'nın bir sıfatı olduğu görüşü bu noktada temeli bulunan bir iddiadır. Kelimenin o devirler için önemli bir figürün sıfatı olması ve bu sıfatın da o figüre duyulan saygıdan dolayı birbirinden uzak coğrafi alanlarda dahi kullanılması akla yatan bir durumdur. Dolayısıyla Parthenios kelimesinin Tanrıça Athena'ya atfen kullanıldığını ve "sular ilahı", "sular ilahesi güzel kız", "bakire genç kız", "bakire" gibi manalara geldiğini ifade edebiliriz⁸⁴.

Bunlara ek olarak özellikle Bartın Irmağı'na atıfta bulunmak için kullanıldığında, Parthenios kelimesinin "ırmak" ile "güzel ve muhteşem akan su" manalarını da yüklediğini söyleyebiliriz. Keza bugün dahi doğası bakir kalmış Bartın yöresinin ilk

80 Strabon, *Geographika*, 12 III 8.

81 Strabon, *Geographika*, 14 I 15.

82 Eski adı *Nakoleia*.

83 B. Umar, 1993, s. 641.

84 Zeynep Korkmaz, *Bartın ve Yöresi Ağzıları*, 2. bs. Türk Dil Kurumu Yayınları, Ankara, 1994, s. 44; John Boardman, *The Greeks Overseas*, 4th Edition, Thames&Hudson Ltd, London, 1999, s. 96, 172, 177, 181, 188, 195.

çağlarda çok daha mükemmel bir coğrafyaya sahip olduğunu tahmin etmek güç değildir. Bu coğrafyaya hayat veren Bartın Irmağı'nın sahip olduğu müspet özellikler göz önüne alındığında Parthenios sözcüğünün “güzel ve muhteşem akan su” anlamına da gelmesi gayet tabiidir⁸⁵.

Kanaatimizce, Parthenios isminin önce ırmağa verilmesi ve müteakiben ırmak kenarında kurulan yerleşim alanının aynı isimle anılmaya başlanması, eşyanın tabiatının bir gereğidir.

Bartın Tarihine Genel Bir Bakış

Bartın, kurulduğu coğrafyada doğanın kendisine sunduğu birçok imkândan yararlanmak suretiyle özellikle ticaret temelinde gelişimini sürdürmüş bir şehirdir. Tarihin eski devirlerinden itibaren muhtelif kavimlerin ve devletlerin Bartın coğrafyasında varlık gösterdiğini arkeolojik buluntularla tarihî kaynaklardan yola çıkarak tespit etmek mümkündür⁸⁶.

İncelememizin “Bartın Adı Hakkında” başlıklı kısmında tafsilatlı olarak temas ettiğimiz üzere ilk çağlardan itibaren kaleme alınan eserlerde Bartın adının eski şekli Parthenios'a rastlamaktayız. Nitekim bu kelime Homeros'un, *İlyada*'sında⁸⁷ Herodotos'un Tarih'inde⁸⁸, Ksenophon'un *Anabasis*'i⁸⁹, Strabon'un *Geographika*'sında⁹⁰ bir coğrafi isim olarak geçmektedir⁹¹.

85 *Bartın Rehberi-Türkiye'nin Züleyhası*, Bartın Valiliği İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü Yayınları, Ankara, 2012, s. 4.

86 C. Yakupoğlu, 2010, s. 4.

87 Homeros, *İlyada*, II 854.

88 Herodotos, *Tarih*, II 104.

89 Ksenophon, *Anabasis*, 5 VI 9.

90 Strabon, *Geographika*, 12 III 8.

91 B. Umar, 1993, s. 641. Ksenophon'un, *Anabasis* adlı eserinde Bartın ve Amasra coğrafyalarına dair verdiği bilgiler hakkında ayrıntılı bir değerlendirme için bk. Necdet Sakaoğlu, *Çeşm-i Cihan Amasra*, Latin Matbaası, İstanbul, 1966, s. 33, 35.

Bartın adının yani Parthenios'un, Truva Savaşı'yla (MÖ 1184) ilişkili olarak Homeros'un *İlyada* adlı eserinde geçmesi ve söz konusu eserde bu bölgede Paflagonyalıların⁹² yaşadığından bahsedilmesi, Bartın coğrafyasının en eski devirlerden beri çeşitli kavim ve siyasi teşekküllere ev sahipliği yaptığı hususunda bize önemli veriler sunmaktadır. İlk çağlarda, Parthenios adı verilen Bartın Irmağı havzasında kurulan Bartın kentinin zamanla Parthenia adıyla anıldığı ve bu kelimenin giderek Bartın'a dönüştüğü düşünülmektedir⁹³.

Özellikle Türklerin eline geçtikten sonra önem kazanmaya başlayan Bartın'ın yerinde Orta Çağ'da Parthenia adı verilen bir şehrin varlığından söz edilmektedir ki bu küçük şehir çok yakınındaki tarihî merkez olan Amasra'nın uzun devirler gölgesinde kalmıştır⁹⁴.

Bartın ve civarı, tarihin her döneminde çeşitli uygarlıklara ev sahipliği yapmıştır⁹⁵. MÖ 3000 ile 2400 yılları arasında Akaların Ege'de meşhur Miken Medeniyeti'ni kurmadan önce uzun süre Batı Anadolu kıyılarıyla bilhassa Samsun, Sinop ve Amasra'da bulunduğu bilinmektedir. Bunların kıyı bölgelerinde dolaştıkları, buraları işgal ederek bakır devri medeniyetini yerli halklara öğrettikleri, aynı çağlarda kıyı şeridinin ardında kalan iç kesimlerdeyse Kaşkaların ve Hititlerin bölgeye hâkim oldukları düşünülmektedir⁹⁶.

92 Homeros, *İlyada* adlı eserinde bu yörede Paflagonyalıların oturduğunu yazmakta ve bunların Parthenios Irmağı çevresinde ünlü saraylarından bahsetmektedir. Bartın Irmağı'nın çevresinde bulunduğu belirtilen bu sarayların bugünkü Bartın'ın yerinde mi, yoksa ona yakın Amasra veya yine bu ırmak çevresindeki başka bir yerde mi olduğu şu ana kadar tespit edilememiştir. Bk. M. Tuncel, 1992, s. 87.

93 *Bartın*, age. s. 17.

94 M. Tuncel, 1992, s. 87.

95 R. Arslan, A. Takım, 2013, s. 138.

96 Levent Toksoy, *Amasra Tarihine Denizden Bakış*, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul, 2009, s. 12; Ayşegül Yaylı, "Tarihte Bartın", *Parthenios Bartın'da Kültür ve Sanat Bülteni*, Sayı 1, Ekim 1999, s. 3.

Bir ihtimale göre de, Amasra ve Bartın bölgesine yerleşen, tarihin uzanabildiği en eski uygarlık İskitlerin bir kolu olduğu düşünülen Amazonlar olabilir⁹⁷.

Bununla birlikte yörenin ilk sahiplerinin, MÖ 14. yüzyılda Kaşkalar⁹⁸ ve MÖ 13. yüzyılda Hititler olduğu genel olarak kabul edilmektedir⁹⁹. Ancak Kaşkalarından sonra bu bölgeye hâkim olan, Amasra başta olmak üzere birçok Batı Karadeniz şehrini yeniden kuranların Fenikeliler olduğuna dair daha kuvvetli deliller mevcuttur¹⁰⁰.

Daha sonraları Bolu ve havalisine yerleşen Bitinyalılar ile Kastamonu ve havalisinde hüküm süren Paflagonyalıların sınırlarını Parthenios'a kadar genişlettikleri böylece Bartın topraklarının bu iki egemenliğin sınırları arasında yer aldığı düşünülmektedir¹⁰¹.

MÖ 12. yüzyıl sonlarında Bitinya bölgesindeki Bartın, Friglerin eline geçmiştir¹⁰². MÖ 7. yüzyılda Anadolu'nun batısından Karadeniz kıyılarına kadar yayılan İyonyalıların¹⁰³ kıyılarda ve bu arada bugünkü Amasra'nın bulunduğu yerde ticaret kolonileri kurarken bu noktanın çok yakınında bulunan tabii bir liman durumundaki Bartın Irmağı ağzını da kullanmış olmaları muhtemeldir¹⁰⁴.

97 L. Toksoy, 2009, s. 12, 13.

98 Bazı kaynaklarda *Gaskalar* olarak da geçmektedir. K. Samancıoğlu, 1941, s. 125; E. Aşçıoğlu, 2001, s. 1; N. Cansever, 1965, s. 11.

99 Erkan Aşçıoğlu, *Bartın'da Tarih*, Sargın Ofset Matbaacılık, Bartın, 2011, s. 126, 127; M. Tuncel, 1992, s. 87; N. Cansever, 1965, s. 11; A. Yaylı, 1999, s. 3; *Bartın 2023 Stratejik Amaçlar ve İl Gelişme Planı*, s. 7.

100 L. Toksoy, 2009, s. 13, 15, 16, 17, 18.

101 G. Karauğuz, A. Özcan, 2010, s. 78, 96; L. Toksoy, 2009, s. 13, 14; A. Yaylı, 1999, s. 3; E. Aşçıoğlu, 2011, s. 129.

102 Erkan Aşçıoğlu, *Bartın ve Kökleri*, Bartın, 2006, s. 8; N. Cansever, 1965, s. 11, 12.

103 G. Karauğuz, A. Özcan, 2010, s. 72.

104 M. Tuncel, 1992, s. 87; *Bartın 2023 Stratejik Amaçlar ve İl Gelişme Planı*, s. 7.

Bartın ve çevresi MÖ 7. yüzyılın sonlarında Kimmerlerin, MÖ 6. yüzyılda Lidyalıların¹⁰⁵, MÖ 547 yılında Perslerin hâkimiyetine girmiştir¹⁰⁶. Yöre yaklaşık 216 yıl Perslerin hâkimiyetinde kalmıştır. MÖ 334 yılında, Makedonya Kralı Büyük İskender, Perslerin hâkimiyetine son vererek bölgenin sahibi olmuştur¹⁰⁷. İlerleyen tarihlerde Bartın ve Ulus'un yönetimi General Eumenes'e bırakılmıştır¹⁰⁸.

Bir ara Bergama Krallığı'nın kontrolünde kalan Bartın ve çevresi MÖ 266/265¹⁰⁹ yılında Bergama Kralı tarafından Pontus Krallığı'nın egemenliğine teslim edilmiştir¹¹⁰.

MÖ 70 yılında Anadolu'ya giren Romalılar, Pontus Krallığı'nın egemenliğine son vererek yöreye sahip olmuşlar ve Bartın, Roma vilayetlerinden Bitinya'nın (MS 65-117) sınırları içerisinde kalmıştır¹¹¹. MS 395 yılına kadar Roma İmparatorluğu'nun ikiye ayrılması sonucu bölge uzun yıllar Bizans İmparatorluğu hâkimiyetinde kalmıştır¹¹².

Bununla birlikte 620'lerde Sasani Hükümdarı Hüsrev Pervez'in, Anadolu'yu geçici bir süreliğine ele geçirmesi üzerine Bartın ve çevresi de Sasani hâkimiyetine girmiştir. Ancak Bizans İmparatoru Herakleios'un yaptığı seferlerle Sasaniler, Anadolu'dan atılmış ve Bartın da tekrar Bizans hâkimiyeti altına

105 L. Toksoy, 2009, s. 23, 24.

106 G. Karauğuz, A. Özcan, 2010, s. 72; C. Yakupoğlu, 2010, s. 4; L. Toksoy, 2009, s. 19, 20, 21, 22; A. Yaylı, 1999, s. 3; *Bartın 2023 Stratejik Amaçlar ve İl Gelişme Planı*, s. 7.

107 C. Yakupoğlu, 2010, s. 4, 5; L. Toksoy, 2009, s. 24, 25, 26, 27; *Bartın 2023 Stratejik Amaçlar ve İl Gelişme Planı*, s. 7.

108 A. Yaylı, 1999, s. 3; *Bartın Ticaret ve Sanayi Odası'nın Yüzüncü Yılı (1906-2006)*, s. 15; *Bartın 2023 Stratejik Amaçlar ve İl Gelişme Planı*, s. 7.

109 G. Karauğuz, A. Özcan, 2010, s. 73.

110 M. Tuncel, 1992, s. 87; L. Toksoy, 2009, s. 28, 29; A. Yaylı, 1999, s. 3; E. Aşçıoğlu, 2011, s. 129, 130.

111 G. Karauğuz, A. Özcan, 2010, s. 73; E. Aşçıoğlu, 2011, s. 130.

112 L. Toksoy, 2009, s. 31-41; A. Yaylı, 1999, s. 3; *Bartın 2023 Stratejik Amaçlar ve İl Gelişme Planı*, s. 7; *Bartın Ticaret ve Sanayi Odası'nın Yüzüncü Yılı (1906-2006)*, s. 15.

alınmıştır. Herakleios, Anadolu'da idari ve askerî düzenlemlerde bulunarak burasını themalara¹¹³ ayırmıştır. Buna göre 7. yüzyılda Bartın yöresi; Kastamonu, Zonguldak ve Çankırıyla birlikte Paflagonya temasına bağlı görünmektedir¹¹⁴.

Yöre, 8. yüzyılda bir ara Müslüman Arapların ve 11. yüzyılda da Türkmenlerin akınına sahne oldu¹¹⁵. Öyle ki 8. yüzyılda Arap akıncı kuvvetleri Amasra'yı muhasara etmelerine rağmen burasını ele geçirememişlerdir. 11. yüzyıldan itibaren yöreyi yurt tutmuş olan Türk topluluklarının kurduğu yüzlerce köyde yaşayan Türk ahalisi ise bu havalinin son bin yıllık tarihine, kültürüne, sosyal ve ekonomik düzenine şekil vermiştir¹¹⁶.

Türklerin yöreye ilgisi, Kutalmışoğlu Süleyman Bey'in komutanlarından Emir Kara Tegin'in 1084 yılında Sinop, Çankırı, Kastamonu ve Zonguldak'ı alarak yörede Bartın, Ulus, Safranbolu ve Devrek'i de kapsayan bir Türk Emirliği kurmasıyla başlamıştır¹¹⁷.

113 *Thema* teriminin en genel manada iki değişik anlamı bulunmaktadır. *Thema*, hem bir çeşit askerî bölge hem de yöresel bir idari mekanizmadır. *Thema*, askerlere tarım yapmaları için verilmiş arazi parsellerinin örgütlenmesi, organizasyonu ve bir geçim vasıtası olarak toprağın değerlendirilmesi olarak belirlenmiştir. Teknik olarak *thema* eyalet valisi komutası altında savaşmak için örgütlenen askerî birlikleri ifade etmektedir. Bununla birlikte bir *themanın* valisi sadece emrindeki yerleşik askerinin komutanlığıyla yetkili değildir; aynı zamanda o yörenin sivil idaresinin başı da kendisidir. *Themalardaki* valilere Strategos yani askerî vali adı verilmiştir. Ayrıntılı bilgi için bk. İlber Ortaylı, *Türkiye Teşkilat ve İdare Tarihi*, 2. bs. Cedit Neşriyat, Ankara, 2008, s. 36, 39.

114 Bu hususta mufassal bilgi için bk. Georg Ostrogorsky, *Bizans Devleti Tarihi*, çev. Fikret İşıltan, 7. bs. Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 2011, II Numaralı Harita; Bartın'ın yanı sıra Amasra'nın da bu themanın içinde yer aldığını görmekteyiz. Yine bu hususta ayrıntılı bilgi için bk. Semavi Eyice, *Küçük Amasra Tarihi ve Eski Eserleri Kılavuzu*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1965, s. 27; C. Yakupoğlu, 2010, s. 5; M. Tuncel, 1992, s. 87.

115 M. Tuncel, 1992, s. 87; A. Yaylı, 1999, s. 3.

116 C. Yakupoğlu, 2010, s. 4, 5; *Bartın 2023 Stratejik Amaçlar ve İl Gelişme Planı*, s. 7.

117 N. Cansever, 1965, s. 16; A. Yaylı, 1999, s. 3; *Bartın 2023 Stratejik Amaçlar ve İl Gelişme Planı*, s. 7.

Bu tarihlerden itibaren tedrici olarak bölgeye Türk nüfusu akmaya başlamıştır. Ancak 1086 yılında Süleyman Bey'in ölümü ve 1096 yılında başlayan Haçlı Seferleri, (1096-1101) Kuzey Batı Anadolu'ya yerleşmeye başlayan Türkler için ciddi sıkıntılar yaratmıştır. Haçlılarla müttefik Bizans arasında yapılan anlaşma sonrasında başta Amasra, Sinop ve Ereğli olmak üzere İstanbul'dan Samsun'a kadar tüm Karadeniz sahili yeniden Bizans hâkimiyetine girmiştir¹¹⁸.

1204'te Trabzon Rum İmparatorluğu topraklarına dâhil olan Bartın ve çevresi daha sonra 1214'te İznik Rum İmparatoru Theodoros Laskaris tarafından onlardan alındı. 1261'de yeniden Bizans Devleti'nin egemenliğine girdi. Bölge, Miryokefalos Savaşı'na kadar birçok el değiştirdi. Bu savaştan sonra yörede Türk hâkimiyeti belirgin bir hâl kazanmaya başladı¹¹⁹.

Nitekim 13. yüzyıl başlarında Kastamonu merkezli olarak teşekkül etmeye başlayan ve adını Türkiye Selçuklu Devleti'nin Kastamonu "Uç" komutanı olan Beylerbeyi Hüsamettin Çoban'dan alan Çobanoğulları Beyliği devrinde, Selçuklu siyasi ve askerî otoritesinin bölgedeki en büyük hedefi, Bizans İmparatorluğu'na karşı daimi surette akın ve gazaların devam ettirilmesi, böylece Kastamonu üzerinden batıya doğru İstanbul yolunun açılması idi. Bu hedef doğrultusunda bölgede Türk iskânı oluşturulması çalışmalarına da ağırlık verilmiş özellikle Hüsamettin Çoban'ın Kırım-Kıpçak-Rus seferini başarıyla bitirmesini müteakip, Karadeniz'in kuzeyinden getirilen Kıpçak topluluklarıyla Anadolu'nun içlerinden gelen Türkmen kavimleri Sinop-Kastamonu-Bartın üçgenine yerleştirilmiştir. Keza 1240 Köseadağ Savaşı'yla bu savaşın berabere getirdiği Moğol istilasına boyun eğen Türkiye Selçuklu Devleti teşkilatı Türkmen boylarının can ve mal güvenliğini sağlayamamış bu nedenle de Anadolu içlerindeki Türkmen

118 C. Yakupoğlu, 2010, s. 6; *Bartın Ticaret ve Sanayi Odası'nın Yüzüncü Yılı (1906-2006)*, s. 16; *Bartın 2023 Stratejik Amaçlar ve İl Gelişme Planı*, s. 7.

119 C. Yakupoğlu, 2010, s. 6.

oymakları başta konar-göçerler olmak üzere bu bölgeyi terk ederek güneyde Toros dağlarına; kuzeyde Ilgaz dağlarının ötesine geçerek bu yeni toprakları yurt tutmuşlardır. Dolayısıyla Bartın ve çevresindeki ilk ciddi Türk nüfusu artışını bu göçlere bağlamak yerinde olacaktır¹²⁰.

Bartın ve yöresinde konuşulan ağız yapıları üzerine mühim bir eser kaleme alan Zeynep Korkmaz, yörede konuşulan Türkçe hakkında oldukça ilginç tespitlerde bulunmuştur. Bu araştırmacıya göre Bartın yöresi ağızlarının değişimi ve değişimin kelime içindeki yerleri 13. yüzyıl Kuman metinlerine tıpatıp benzemektedir. Yine ağız yapısı dil bilgisi yönünden tetkik edildiğinde Bartın bölgesi ağız değişimi, Anadolu Türkçesi'ndeki genel kurallardan ayrılmaktadır. Daha çok 700 yıl önceki Kıpçak-Kuman metinleri ve onun bugünkü halefi olarak kabul edilen Karayım lehçesiyle benzerlik göstermektedir. Korkmaz, bu bilgilerden ve dil bilgisi temelli incelemelerinden hareketle bölgedeki Türk varlığı hakkında şu fevkalade önemli bilgileri vermiştir: "Bazı ses değişimleri esas itibarıyla Kıpçak lehçelerine özgü birer değişim türü oldukları hâlde, bunların ara sıra bazı küçük Oğuz kollarında da yaygınlaşmış bir durum alması, Bartın yöresi ve ağızlarının bu yönden Kıpçak lehçeleriyle birleştiği fakat şekil bilgisi yönünden bu grupla bir ortaklaşma göstermemiş olduğu hususları göz önünde bulundurulursa, karşımıza şöyle bir sonuç çıkmaktadır: Acaba Anadolu'ya dalga dalga gelen göçler sırasında Bartın bölgesine de herhangi bir Kıpçak unsuru mu gelip yerleşmiştir? Bu Kıpçak unsuru Anadolu'da Oğuzlarla karışıp kaynaşmış olduğu hâlde, uzun yüzyılların karşılıklı etkileriyle yoğurup geliştirdiği dil, Kıpçak unsurlarına ait olan bu ses özelliklerini büyük bir muhafazakârlıkla devam mı ettiregelmiştir? Yoksa Bartın bölgesi Oğuz ve Kıpçak unsurlarının Orta Asya'da özellikle Harezmi'de bir arada yaşadıkları devirlerden gelme Oğuz ve Kıpçak karışımı bir ağız mı aksettirmektedir? Bahis konusu

120 C. Yakupoğlu, 2010, s. 7, 8; Z. Korkmaz, 1994, s. 51, 52, 53.

özelliklerin Anadolu dışında bazı Azeri ve Türkmen ağızlarında ortaya çıkması da ister istemez hatıra böyle bir soruyu getirmektedir. Kaldı ki Türk dilinde Oğuz-Kıpçak lehçelerine ait özellikleri karışık olarak devam ettiren lehçe ve metinler de vardır.”¹²¹.

Korkmaz'ın verdiği bu bilgilerden yola çıkarak rahatlıkla şu değerlendirmeyi yapabiliriz. İster 12. ve 13. yüzyıllarda Anadolu'ya dalga dalga yapılan göçler sırasında Bartın bölgesine de herhangi bir Kıpçak unsuru gelip yerleşsin ister Bartın bölgesinde konuşulan ağız Harezm'de konuşulan Oğuz ve Kıpçak karışımı bir ağız aksettirsin, bu bölgede bir Kıpçak-Kuman kültür damarından söz etmek gerekmektedir. Dolayısıyla Bartın tarihi ve kültürü üzerine araştırma yapılırken yörede eski devirlerden günümüze uzanan süreçte bir Kıpçak-Kuman kültür varlığının olduğu göz ardı edilmemelidir.

Bartın ve çevresi 14. yüzyıl başlarında Çobanoğulları Beyliği'nden Candaroğulları Beyliği yönetimine intikal etmiştir¹²². Candaroğlu I. Süleyman Paşa, oğlu I. İbrahim Bey ve Kötürüm Bayezid Bey, Kastamonu, Eflani, Safranbolu, Ulus, Arıt, Oniki Divan¹²³ yörelerinde idari, mali, askerî ve siyasi düzenlemelerde bulunmuşlardır¹²⁴.

Nitekim Bartın ve çevresinin 15. yüzyıl başlarında da Candaroğulları Beyliği'ne bağlı bulunduğunu gösteren son derece önemli bir belge mevcuttur. 1418 miladi tarihli Arapça, Gecen mescidi vakfiyesinden anlaşıldığı üzere Bartın yöresinde Afşar divanına bağlı bulunan ve bugünkü Kutlubey, Tuzcular, Hamza ve Gecen köyü topraklarını içine alan Saltuk yeri ve İlyas yeri adlı araziler, Alaattin oğlu Sendel ve Hacı Bey oğlu Ali adlı şahıslar tarafından “âlim fazıl ve âlim-i kâmil” olarak nitelendirilen Gecen oğlu Ömer oğlu Durak'a (Turak)

121 Z. Korkmaz, 1994, s. 3, 4, 5, 7, 8, 57.

122 N. Cansever, 1965, s. 16; Z. Korkmaz, 1994, s. 58, 59.

123 Bartın.

124 C. Yakupoğlu, 2010, s. 9; Z. Korkmaz, 1994, s. 48.

vakfedilmiştir. Durak Bey, 14. yüzyıl sonlarında yani Yıldırım Bayezid devrinde yaşadığına göre dedesi olarak gösterilen Gecen Bey adlı şahsın da 14. yüzyılın ilk yarısında yaşamış olduğunun kabul edilmesi mantığa uygun düşmektedir. Gecen mescidinde, Yıldırım Bayezid devrinde Selman Fakih imam iken bu şahıs Candaroğlu İsfendiyar Bey'in yöreyi ele geçirmesi sırasında öldürülmüştür. Daha sonra Hacı Yusuf'un imamlığını müteakip Mevlana Kemalettin ve onun kardeşinin oğlu Mahmud Fakih de bu mescide imam olmuştur. Bu şahısların Gecen Bey'in soyundan gelme ihmalleri son derece kuvvetlidir. Gecen Bey'in yaptırdığı bu mescit çevresinde zamanla bir köy kurulmuş olup bu köy aynı isimle anılmıştır. Gecen köyü bugün de Bartın'a bağlı bulunmaktadır. Bu bilgilerden hareketle Bartın yöresinin 15. yüzyıl başlarında doğrudan doğruya Candaroğulları Beyliği'ne bağlı olduğu söylenebilir¹²⁵.

Bununla beraber yüzyılın sonlarına doğru büyük bir atılım içerisine giren Osmanlı Beyliği, Kuzey Batı Anadolu istikametinde de genişleme politikası gütmüş I. Murad zamanında Candaroğullarının bazı toprakları, Osmanlıların eline geçmiştir. 1389'da I. Murad'ın Kosova'da şehit edilmesinden sonra Osmanlı Devleti'nin başına Yıldırım Bayezid geçmiştir. Bu dönemde Osmanlı-Candaroğlu rekabeti daha da artmış ve 1392'den itibaren Kastamonu ve çevresi de Osmanlı Beyliği sınırları içinde yer almıştır¹²⁶.

Ancak bu vaziyet uzun sürmemiş ve 1402 Ankara Savaşında Yıldırım Bayezid'in, Timur'a mağlup olmasından sonra 1385'ten beri Sinop'a hâkim olan Candaroğlu İsfendiyar Bey, Timur'dan aldığı fermanla Candaroğullarının eski topraklarının aşağı yukarı tamamına sahip olmuş, Bartın ve çevresi de doğal olarak onun kontrolüne geçmiştir. Bu siyasi vaziyet yaklaşık 20 yıl devam etmiştir. 1421'de Osmanlı tahtına geçen

125 C. Yakupoğlu, 2010, s. 40, 41; Z. Korkmaz, 1994, s. 48. Bu vakfiye metni hakkında daha ayrıntılı bilgi için bk. K. Samancıoğlu, 1941, s. 146, 147, 148.

126 M. Tuncel, 1992, s. 87, 88.

II. Murad zamanında, İsfendiyaroğulları Beyliği'nin Bartın ve çevresindeki hâkimiyetleri sona ermiştir. Ancak Osmanlılar da bölgeye kesin olarak Fatih devrinde sahip olabilmişlerdir¹²⁷.

Bartın ve çevresinin hakiki manada insan eliyle şenlenmesi Bizans, Selçuklu ve Osmanlı çağlarında mümkün olabilmiş; bu devirlerde Kastamonu ve Bolu taraflarından taşan muhacirler Bartın yöresinde köyler kurarak buraları iskân etmişlerdir¹²⁸.

14. yüzyılın ortalarından 1459'a kadar devam eden yaklaşık 100 yıllık bir dönemde Amasra'da kurulmuş bulunan Cenova Ticaret Kolonisi'nin¹²⁹ Bartın'ı da içine alıp almadığına dair kesin bilgi mevcut değildir¹³⁰.

1404 senesinde İspanya Kralı III. Lord Don Henry'nin elçisi olarak Timur Han'a gönderilen Ruy Gonzales de Clavijo, Timur'un sarayına, Semerkant'a ulaşabilmek için Kadiz'den yola çıkarak İstanbul üzerinden Trabzon'a kadar gemiyle gitmiş ancak yolculuğu esnasında çıkan bir fırtına sebebiyle Amasra'da birkaç gün geçirmek zorunda kalmıştır¹³¹. Bu mecburi uğrayış, Bartın Irmağı ve Amasra'nın, Clavijo'nun seyahatnamesine girmesine bir vesile olarak, bu bölgelerin 15. yüzyıl başlarındaki durumunu, günümüze kısmen intikal ettirmiştir. Elçi orijinal adı *Embajada a Tamor Lan*¹³² olan eserinde Amasra'ya dair şu bilgileri aktarmıştır: "Galyot¹³³ gece yarısı yoluna devam etti ve şafak vaktinde Parten¹³⁴ adındaki bir nehrin ağzına geldi.

127 C. Yakupoğlu, 2010, s. 9, 10, 11; A. Yaylı, 1999, s. 3.

128 S. Çilsüleymanoğlu, 1996, s. 42.

129 Cenova kolonisi hakkında ayrıntılı bilgi için bk. S. Eyice, 1965, s. 29, 35.

130 Cenova hâkimiyetindeki Amasra'nın çeşitli yönlerden durumu hakkında ayrıntılı bir değerlendirme için bk. N. Sakaoğlu, 1966, s. 114, 126; L. Toksoy, 2009, s. 42, 43, 44, 45, 46, 47.

131 N. Sakaoğlu, 1966, s. 122.

132 İngilizceye *Embassy to Tamerlane 1403-1406*, Türkçeye *Timur'un Hayatı-Kadiz'den Semerkant'a Seyahatler* adıyla çevrilmiştir. Bu elçi hakkında bk. Murat Keçiç, *Trabzon Rum İmparatorluğu ve Türkler 1204-1404*, Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2009, s. 51.

133 Eski devirlerde kullanılmış bir çeşit gemi.

134 Bartın.

Su almak için buraya girilmişti. Girişteki birkaç yüksek kayanın üzerinde girişi muhafaza etmek ve galyotların demir atmasını önlemek için inşa edilmiş kule görüldü. Kısa bir süre sonra buradan ayrılarak Samastro¹³⁵ adında bir şehre varıldı. Bu Samastro şehri Cenevizlilere aittir ve Türk topraklarındaki çok yüksek bir tepenin üzerinde, deniz kenarındadır. Bu tepenin karşısında ama denizden uzakta, üzerine şehrin kurulu olduğu bir başka tepe daha vardır. Her ikisi de bir duvarla çevrilidir ve bir tepeden diğerine bir köprüye benzer büyük bir kemer uzanır. Buranın üzerinden insanlar geçer ve her iki ucunda birer kapısı vardır. Şehir küçüktür, evler küçüktür ancak duvarların dışında büyük yapılara, kiliselere, saraylara ve evlere ait enkaz bulunmaktadır. Eski günlerde şehrin en güzel kısmının duvarların dışında olduğu görülebilir.”¹³⁶.

Clajivo, 15. yüzyıl başlarındaki Amasra'nın, Ceneviz hâkimiyeti altında bir şehir olduğunu bildirmektedir. Ancak etraf yerleşmelerin Türklere ait olduğunu da belirtmiştir. Dolayısıyla bu ifadelerden yola çıkarak bölgede bu dönemde kesin bir Ceneviz varlığından söz edebiliriz¹³⁷.

Nitekim Fatih Sultan Mehmed'in, Amasra'yı Cenevizlilerden almak için yüz elli parça gemiyle Vezîriâzam Mahmud Paşa'yı denizden Amasra üzerine yollaması¹³⁸, yine ilerleyen

135 Amasra.

136 Ruy Gonzales de Clavijo, *Timur'un Hayatı ve Kadiz'den Semerkant'a Seyahatler*, çev. Zeynep Ertan, Pozitif Yayınları, İstanbul, 2008, s. 120.

137 Amasra'nın daha 15. yüzyıl başlarında yani Türkler tarafından fethedilmesinden yaklaşık 60 yıl kadar önce tamamen harap hâlde bulunduğunu aksettirmesi bakımından Clavijo'nun eserinin ayrı bir ehemmiyeti vardır. Keza bölgeyi Bizanslıların elinden alan Cenevizlilerin, Bizans kilise ve saraylarına tahripkâr bir yaklaşım sergilediği gözlemlenmektedir. Dolayısıyla Türklerin kesin olarak bölgeye hâkim olmalarından önce Amasra'nın parlak bir devirden geçmediğini belirtebiliriz. Ayrıntılı bilgi için bk. N. Sakaoğlu, 1966, s. 122, 123.

138 İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, Cilt 2, 10. bs. Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 2011, s. 48; M. Tuncel, 1992, s. 87, 88; K. Samancıoğlu, 1941, s. 14.

sayfalarda görüleceği üzere Evliyâ Çelebi'nin¹³⁹, “Bartın'dan Ceneviz binası” olarak söz etmesi hususlarını göz önüne alırsak bölgede belli bir dönem Ceneviz varlığından kati manada söz etmek gerekmektedir¹⁴⁰.

Yüzyıllardan beri Türkler ve Bizanslılar arasında hâkimiyet sağlamak için mücadele içerisine girilen Amasra, Bartın ve çevresi, 1459'da yedinci Osmanlı Padişahı Fatih Sultan Mehmed devrinde Amasra'nın fethiyle birlikte kesin olarak Osmanlı İmparatorluğu egemenliğine dâhil olmuştur¹⁴¹. Amasra, denizden Vezîriâzam Mahmud Paşa komutasındaki 150 gemiden mürekkep bir donanma, karadan bizzat Fatih Sultan Mehmed tarafından kuşatılmıştır ki padişahın Amasra'ya, Bartın şehri yoluyla gittiğini ve ordusunu bugün *Orduyeri* olarak adlandırılan mevkide konaklattığı bilinmektedir¹⁴².

Sultan II. Bayezid devrinin (1481-1512) önde gelen tarih yazarlarından ve Osmanlı tarihçiliği için birinci el kaynak konumundaki Mevlana Mehmed Neşrî, Cihannüma adlı mühim eserinde, Amasra'nın fethedilmesi ve bu dönemde bölgede yaşanan önemli gelişmeleri ayrıntılı bir şekilde nakletmiştir: “Amasrı, Karadeniz kıyısında ehl-i İslam arasında bir hisardır. Padişahı, firengdi. Cemi' Anadolu'nun esiri kaçsa ana varup, kurtulurlardı. Ve hem Amasrı kâfirleri dahi gâh gâh deniz yüzüne çıkup haramilik iderlerdi. Soricak, gayrı vilayetün

139 Evliyâ Çelebi'yle seyahatnamesi ve bu eserin Türk tarihçiliği için kıymeti hususunda birçok önemli değerlendirmeyi ihtiva eden şu esere bk. *Doğumunun 400. Yılında Evliyâ Çelebi*, ed. Nuran Tezcan, Semih Tezcan, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, Ankara, 2011.

140 Evliyâ Çelebi, *Seyahatnâme*, II 42; K. Samancıoğlu, 1941, s. 169.

141 Halil İnalçık, *Kuruluş Dönemi Osmanlı Sultanları (1302-1481)*, Türkiye Diyanet Vakfı İslam Araştırmaları Merkezi Yayınları, İstanbul, 2010, s. 184; L. Toksoy, 2009, s. 51, 52, 53, 54, 55; A. Yaylı, 1999, s. 3; *Bartın 2023 Stratejik Amaçlar ve İl Gelişme Planı*, s. 8.

142 İsmail Hami Danişment, *İzahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi*, Cilt 1, Türkiye Yayınevi, İstanbul, 1971, s. 290, 291; Bolu Livası 1921-1925 *Salnamesi*, haz. Nermin Kılıç ve bşk. Abant İzzet Baysal Üniversitesi, Bolu Halk Kültürünü Araştırma ve Uygulama Merkezi Yayınları, Bolu, 2008, s. 253, 254.

gemileridür dirlerdi. Bunların ahvaline Sultan Mehmed Gazi vâkıf olup eyitdi: ‘Mahmud, ol hisar nice kal’adur ki atam ve dedelerüm anı almadı.’ Mahmud Paşa eyitdi: ‘Hak ta’alanun takdirinde sultanım elinde alınmak mukadder olup, el-umur merhunetin bi-evkatihâ’dur, sa’atine küyer ola.’ Padişah eyitdi: ‘Mahmud anun tedarikün gör, varalum. Allah takdirinde ne varsa görelüm.’ Heman Mahmud Paşa dahi gemiler donadup, yarar yoldaşlar cem’ idüp, gemilere koyup, Amasrı’ya gönderdi. Padişah dahi devletile kurudan yürüyüp, Ak-yazıya çıkıp, Bolu’ya vardı. İsfendiyaroğlu İsmail Beğ işitdi kim, hünkâr Bolu’ya geldi, kaçup Sinab’a girdi. Ahir işitdi kim, hünkâr Amasrı’ya gelürmüş, eyü pişkeşler gönderdi. Hünkâr Amasrı’nın üzerine konup oturup, gemiler dahi gelüp, Amasrı’nun limanına girdiler. Amma Amasrı’nun tekfurı gördi kim, cebr ü kahrî kal’ayı feth derler, kâfirlerine eyitdi: ‘Elbette Türk bu hisarı bizden alur, minnetsüz oluruz. Ve hem bizi kırup, avratlarımızı ve kızlarımızı bağrılarına basup, bizüm yaylarımızı yasup, başlarımızı kesüp, bedenlerde asarlar. Yiğrek oldur ki, ihtiyarılâ virüp, hoş kişi olavuz.’ Kâfirler dahi razı oldılar. Andan tekfur çıkup gelüp hünkârın elin öpüp, kal’ayı teslim itdi. Oğlu ve kızı ve esbabiyla İstanbul’a gönderüp, bir çöplerin almadı. İflegân ucında hünkârın bir hisarı vardı. Anun halkını sürüp, Amasrı’ya getürdi. Bir âli kenîseyi cami’ idip, hutbe-i İslam anda dahi okundu. Bu feth, hicretün sekiz yüz altmış dördünde vâkı oldu.”¹⁴³.

Amasra ve Bartın’ın, Osmanlı Devleti tarafından fethedilmesiyle alakalı olarak kaynaklarda kesin bir tarih üzerinde uzlaşamadığı görülmektedir. Dolayısıyla bu bölgenin, Fatih Sultan Mehmed tarafından fethi için kaynaklarda farklı tarihler verilmektedir. Ciddi bir literatür taraması yapıldığında gerek o devrin kaynaklarında gerek bilimsel çalışmalarda bu

143 Mevlana Mehmed Neşri, *Cihannüma*, haz. Necdet Öztürk, Çamlıca Basım Yayın, İstanbul, 2008, s. 327, 328. Neşri’nin, Amasra’nın fethiyle ilgili verdiği Hicri 864 tarihi Miladi 1459/1460 yıllarına rast gelmektedir.

hususla mutabakat sağlanamadığı görölmektedir. Osmanlı tarihi alanında otorite isimlerden Halil İnalçık, Amasra'nın fetih tarihi olarak 1459 tarihini vermiştir. Mevlana Mehmed Neşri, fetih için H. 864 (M. 1459/1460) tarihini verirken Semavi Eyice, İsmail Hakkı Uzunçarşılı, Cevdet Yakupoğlu, Necdet Sakaoğlu ve İsmail Hami Danişment gibi araştırmacılar 1460 ya da 1461 tarihleri üzerinde durmuşlardır¹⁴⁴.



Fotoğraf 3: Bartın Asma Köprü ve Rum Mahallesi. Kaynak Servet Çınçın.

İlk çağlarda Parthenios/Parthenia olarak adlandırılan Bartın ve çevresi¹⁴⁵ kesin bir tarih tespit edilememekle birlikte 13. yüzyıldan itibaren Oniki Divan olarak isimlendirilmiş¹⁴⁶

144 Mevlana Mehmed Neşri, *Cihannüma*, age. s. 328; H. İnalçık, 2010, s. 184; İ. H. Danişment, 1971, s. 291; S. Eyice, 1965, s. 35; İ. H. Uzunçarşılı, 2011, s. 49; C. Yakupoğlu, 2010, s. 11; N. Sakaoğlu, 1966, s. 132, 133, 134.

145 *Parthenios/Parthenia* adları Osmanlı döneminde tamamen unutulmamış ve bu kelimeler *Bartın/Bartan* kalıbına dönüşmüştür.

146 C. Yakupoğlu, 2010, s. 8; Z. Korkmaz, 1994, s. 48, 49.

ve bu isim 19. yüzyıl ortalarına¹⁴⁷ kadar da kullanılmıştır. Bu hususta ileri sürülen bir görüşe göre Koçaçay ve Kocanaz'ın birleştiği bugünkü Gazhane civarında eski zamanlarda etraf köyler haftanın belli günleri toplanarak ticaret yaparlardı. Adı geçen ticari faaliyetlerden mühlhem olmak üzere Bartın kasabasının merkezi de dâhil olmak üzere etraf köyleri de içine alan bu mıntıkaya “Oniki Divan” denilmiştir¹⁴⁸.

Nitekim bugünkü Bartın'ın, ırmağa yakın noktalarında eski devirlerde çevre köylülerin iktisadi amaçlar doğrultusunda ır- mak yoluyla denize açılmak oradan da daha geniş çevre pazarlara ulaşip mallarını satmak için Bartın Irmağı'nın etrafında oluşturdukları bu ön pazar¹⁴⁹ niteliğindeki yer, giderek daha büyük bir pazaryeri durumuna gelmiştir. Tabi bu gelişmelere paralel olarak Bartın da büyümüştür. Türk hâkimiyetindeki devirde çevre köylüler Bartın kazasını “Pazar” diye anmışlardır¹⁵⁰.

Bu tabir, asırlar geçmesine rağmen kırsal kesim halkı tarafından günümüzde de kullanılmaktadır. Bu durum bize şehrin ilk kuruluş yerinin pazaryerinden başladığı hususunda önemli veriler sunmaktadır. Bartınlı İbrahim Hamdi'nin de *Atlas*'ında “Bartın pazarı ve hinterlandı” hususuna değinmesi¹⁵¹ şehrin kalbinin eski yüzyıllardan beri burada attığını bize göstermektedir. Bartın'ın eski bir pazaryeri olmasının, ır- mak etrafında yerleşen çevre halkın giderek burasını büyük

147 “Tuzcular ve civarı köylerine ait vakfiye münasebetiyle, mütevellinin varisleri arasında geçen davaya H. 1267 (M. 1850-1851) tarihli fermanda ‘Viranşehir Sancağı dahilinde Oniki Divan nam-ı diğer Bartın’ tabirinin kullanılmakta ol- masından bu tarihlerde Bartın'ın, Viranşehir Sancağı'na tabi olarak kaldığını görüyoruz.” Ayrıntılı bilgi için bk. K. Samancıoğlu, 1941, s. 165.

148 Z. Korkmaz, 1994, s. 45, 46; R. Arslan, A. Takım, 2013, s. 138.

149 N. Cansever, 1965, s. 10.

150 K. Samancıoğlu, 1941, s. 169; Z. Korkmaz, 1994, s. 45.

151 Tarık Mümtaz Yaman, “Cihannüma'nın İlaveli Nüshası”, *Ülkü Halkevleri Dergisi*, Cilt 15, Sayı 86, Ankara, 1940, s. 148, 149, 150.

bir yerleşim hâline getirmesinin bir başka kanıtı da, Bartın'ın eski kaza içinde yaşayan halkının şeceresi araştırıldığında bu şecerelerde çok eski aile adına rastlanmamasıdır¹⁵².

Buradan, eski ailelerin çoğunun çevre köylerden Bartın'a gelip yerleşen halktan oluştuğu sonucuna varmaktayız¹⁵³. Dolayısıyla Bartın ve yöresi bütün siyasi, idari ve sosyal gelişmelere rağmen kendisine merkezlik edebilecek bir ana yerleşkeden uzun yüzyıllar mahrum kalmıştır. Bartın, beylikler devriyle Osmanlı Devleti'nin uzun bir döneminde ana yerleşkesi bulunmayan ancak kendisine birçok köyün bağlı olduğu, çevre köylerden gelenlerin indiği bir pazaryeri ve kadılık olarak gelişim gösteren bir alandır. Nitekim Fatih Sultan Mehmed'in 1459 yılında Amasra'yı kuşatmak için karadan bu şehrin önlerine geldiğini anlatan Osmanlı kaynakları Ulus ve Oniki Divan'dan bahsetmemişlerdir. Fakat Fatih, muhasara için Bartın yöresini geçerek kasaba önlerine gelip ordugâh kurmuştu. Bu durumda neden Osmanlı kaynakları birkaç satır da olsa Oniki Divan'a değinmemişlerdi? Çünkü 15. yüzyılda Bartın'da tam anlamıyla şehirleşme söz konusu değildi. Bartın, özellikle Gazhane civarında etraf köylerin ihtiyaçlarını temin için pazaryeri kurulan ve ırmak yoluyla ticaretin döndüğü bir alandan ibaretti¹⁵⁴.

Kemal Samancıoğlu'na göre 19. yüzyıl ortalarında içinde Çakır Demirci¹⁵⁵, Karasu, Gürgenpınarı ve Saraylı köyünü de içine almak üzere Bartın Divanı adıyla bir divan kurulmuştur.

152 K. Samancıoğlu, 1941, s. 169.

153 *Bartın Halk Kültürü* adlı eserin yazarın Selâhattin Çilsüleymanoğlu, Bartın tarihinden sadece Bartın şehir merkezi tarihinin anlaşılmasını gerektiğini; Bartın tarihinin, çevresindeki bütün mıntıkayı içine aldığını belirtmektedir. Ayrıntılı bilgi için bk. S. Çilsüleymanoğlu, 1996, s. 43, 45.

154 C. Yakupoğlu, 2010, s. 13; Z. Korkmaz, 1994, s. 45, 46.

155 Eski adı *Akçaköy*.

Ona göre “19. yüzyılda bu divanın merkezi Saraylı köyüdür”¹⁵⁶,

156 Tetkikimizle ilgili olarak Saraylı köyünde yapmış olduğumuz sözlü incelemeyle yüzey araştırmaları sonucu dikkate değer bazı bilgilere rastladığımızı burada ifade etmeliyiz. Köy sakinleriyle yapılan mülakatlar neticesinde bu yerleşim biriminin tarihinin 50-100 senelik bir zaman zarfından ibaret olmadığını; aksine köyün çok daha eskiye dayanan bir geçmişinin olduğu sonucuna vardık. Köy sakinleri “Dedelerinin ve daha eski atalarının köyün tam olarak ne zaman kurulduğunu bilemediklerini, dedelerine köyün geçmişine dair sorular sorduklarında net bir cevap alamadıklarını” belirtmişlerdir. Nitekim verilen bu bilgilere paralel olarak köyün geçmişinin günümüzden çok daha gerilere gittiğini gösteren somut bir delille karşılaştık. Köy sakinleri, köyün hemen yanında bulunan ve yöre halkı tarafından Asarlık tepesi olarak adlandırılan (Köylülerce Asallık tepesi olarak da telaffuz edilebilmektedir) tepede yıkık hâlde bir sarayın bulunduğunu bildirmişlerdir. Söz konusu tepede köy sakinlerinden Recep oğlu Sefer Çomez kılavuzluğunda 26.01.2014 tarihinde yaptığımız yüzey araştırmasında tepenin en üst noktasında kalan alanın doğal şartlara uyarak sivri bir görünüme sahip olması gerekirken; âdeta bir tepsi gibi düz bir hâle getirildiğini, tepenin üstündeki bu kısmın aşağı yukarı 1000 m²’lik bir alanı kapladığını gözlemledik. Bu alanın hemen her muntkasının yörenin tabiatına uygun fakat işlenmiş taşlarla kaplandığını, arazinin tam ortasında da bir bina yıkığının bulunduğunu gördük. Bina yıkığı diyoruz çünkü bugün sık ağaçlar ve yapraklarla kaplanıp yüzey araştırması için oldukça engel teşkil edici bir görünüm sorunu peyda olmasına rağmen binanın odalarını dahi belirlemek mümkün. Binanın etrafında sur olup olmadığının yüzeyden tespiti ise mümkün görünmemektedir. Bu alanın düzleştirilmesi, her alanına işlenmiş taşlar döşenmesi ve tam ortasına bir bina inşa edilmesi kim tarafından, ne şekilde ve ne zaman yapılmıştır? Köy sakinleri bu binanın bir Ceneviz sarayı (Köylüler, Saraylı adının bu saraydan geldiğini düşünmektedir) olduğunu önceki kuşaklardan duyduklarını söylemektedirler. Bulduğu mevken denizi ve çevre arazileri kuşbakışı gören, hâkim bir noktaya sahip, oldukça korunaklı, iyi ve kaliteli bir işçiliğin sonucu inşa edildiği aşikâr olan bu yerleşimin, Cenevizliler tarafından mı yoksa çok daha eski bir uygarlık tarafından mı husule getirildiğinin tespiti ancak alanında uzman kişilerin yapacağı arkeolojik kazılar sonucunda kısmen veya tamamen aydınlanabilir. Fatih Sultan Mehmed’in 1459’da bölgeyi tamamen Osmanlı Devleti topraklarına katmasından mukaddem bu bölgede Cenevizlilerin koloniler kurarak ticaret yaptıkları tarihi verilerde mevcuttur. Dolayısıyla denizden bakıldığında tam olarak fark edilemeyen ancak kıvrılan tepelerin ardından denizi ve kendisine yakın diğer arazileri, Boğaz’a giden yolu net bir biçimde gören bu yerleşke acaba Cenevizliler tarafından saray değil de bir gözetleme kulesi olarak kullanılmış olabilir mi ya da çok daha eski uygarlıklara hizmet etmiş, daha eski tarihlerde inşa edilmiş bir bina olabilir mi? Keza Homeros, İlyada adlı eserinde MÖ 1180’lerde Pylaimenes adlı bir şahsın Paflagonyalılara *komuta* ettiğini, bunların Enetlerin yurdundan geldiğini ve Parthenios Irmağı çevresinde saraylar kurduklarını bildirmişti. Bu ünlü saraylardan biri de bugün Asarlık te-

Saraylı köyü eski Bartın diye anılan yerleşim birimidir. Bu isim tapu kayıtlarına dahi geçmiştir. Rumi 1293¹⁵⁷ tarihli bir tapu senesinde “Bolu Sancağı’nda, Bartın kazasında, Bartın karyesinde” diye bir ibare vardır. Tapu senedinin ihtiva ettiği arazi, bugünkü Saraylı köyü sınırları içinde bulunmaktadır.¹⁵⁸

Bu da bize en eski Bartın yerleşim merkezinin Saraylı’dan başladığı hususunda önemli ipuçları sunmaktadır. Nitekim bu havalide Oğuz boylarının ve diğer büyük Türk topluluklarının 13. ve 14. yüzyıllardan kalma isimlerini taşıyan veya hatıralarını yaşatan yer topluluk adları arasında “Saraylı” adı da geçmektedir. Bu da söz konusu köyün tarihinin epeyce eski bir maziye sahip olduğu gerçeğini ortaya çıkarmaktadır¹⁵⁹.



Fotoğraf 4: Saraylı Köyündeki Harabe Kalıntıları.

pesi üzerindeki bu harabe olabilir mi? Kişisel kanaatimiz bu harabenin Ceneviz devrinden kaldığı yönündedir. Çünkü Evliyâ Çelebi de kendi yaşadığı devir olan 17. yüzyıl Bartın’ı için “Bartın kal’ası: Ceneviz keferesi binasıdır” açıklamasında bulunmuştur. Bu yıkıntının da Ceneviz devrinden kalma ihtimali zayıf değildir. Bu harabeyle ilgili olarak bk. Fotoğraf 4. Yapılan bu izahat ışığında Saraylı köyünün tarihinin oldukça eskilere dayandığını, köyün oldukça stratejik bir mevkiye bulunduğunu ve çevre köyleri rahatlıkla gözlemleyebilen bir konumda olduğunu söyleyebiliriz. Buradan hareketle Saraylı köyünün Oniki Divan’ın merkezi olduğu görüşünün de temelsiz bir iddia olmadığını düşünebiliriz.

157 Miladi 1877-1878.

158 K. Samancıoğlu, 1941, s. 170, 171.

159 C. Yakupoğlu, 2010, s. 12, 13.

Bartın'da 1929, 1946, 1963 ve 1968¹⁶⁰ yıllarında toplam dört defa Belediye Başkanlığı yapmış olan Kemal Samancıoğlu¹⁶¹ tarafından ileri sürülen ikinci bir görüşe göre; Bartın Divanı, çevredeki diğer yerleşim birimleri olan Gölpazarı, Zerzene, Kurucaşile, Amasra, Perşembe, Çarşamba, Tefen, Yenice, Karaköy, Fermit ve Kocanaz'da bulunan divanlarla bir araya gelerek Oniki Divan'ı oluşturmaktadır¹⁶².

Bu görüşe benzer tarzda bir diğer görüş Aşçıoğlu tarafından ortaya atılmıştır. Aşçıoğlu, Gölpazarı, Zerzene, Amasra, Çaycuma, Perşembe, Filyos, Tefen, Yenice, Fermit, Kocanaz'ı içine alan bölgenin Oniki Divan olarak adlandırıldığını, Bartın'ın da bu Oniki Divan'ın merkezi olduğu kanısındadır¹⁶³.

Ancak Bartın için kullanılan Oniki Divan adının Gölpazarı, Zerzene, Kurucaşile, Amasra, Perşembe, Çarşamba, Tefen, Yenice, Karaköy, Fermit, Kocanaz'ı da içine alacak şekilde Bartın'a verildiği görüşünün doğruluğu hususunda ciddi maddede şüphe taşımaktayız.

Çünkü 17. yüzyıl Osmanlı ilim dünyasının en üretken ve en değerli âlimi Kâtip Çelebi¹⁶⁴ ünlü coğrafya eseri Cihannüma'sında Bartın hakkında şu bilgileri vermektedir: "Bartın, Bolu Livası'na bağlı bir kazadır. Bolu'nun 3 merhale kuzeyinde, Karadeniz'e yakın 24 köyden oluşan bir kazadır. Haftalık pazarı kurulur. Derbend Suyu, Ova Suyu ve Ulus Suyu birleşerek bir nehir olup bu kazadan geçerek denize dökülür. Bu ırmak

160 E. Aşçıoğlu, 2001, s. 35.

161 Bartın tarihinde mühim bir rol oynayan Belediye eski Başkanlarından Kemal Samancıoğlu'yla Bartın'ı 1960'lı ve 1970'li yıllarda ziyaret eden tarihçi-yazar İlber Ortaylı hakkında ayrıntılı bilgi için bk. Ümit Sariaslan, *Çerçevesinden Taşan Tarih-Yaşım ve Başım*la Ben/Kemal Samancıoğlu, Ereğ Ofset, Ankara, 2011.

162 K. Samancıoğlu, 1999, s. 204; K. Samancıoğlu, 1941, s. 170.

163 E. Aşçıoğlu, 2001, s. 5.

164 Kâtip Çelebi'nin (doğ. 1609 öl. 1657) hayatı, eserleri ve önemi hususunda birçok önemli değerlendirmeyi ihtiva eden şu esere bk. *Doğumunun 400. Yılında Kâtip Çelebi*, ed. Bekir Karlığa, Mustafa Kaçar, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, Ankara, 2009.

son derece derin olduğundan Boğaz'dan 2 mil kadar içeriye gemiler girip kereste yüklenir. Kalyonlar çoğunlukla burada yapılır. Buraya Oniki Divan da derler.”¹⁶⁵.

Görüldüğü üzere Kâtip Çelebi'nin eserinde Oniki Divan doğrudan doğruya Bartın için kullanılmıştır. Söz konusu eserde ayrıca Tefen, Zerzene, Amasra, Perşembe ve Çarşamba¹⁶⁶; Bolu Sancağı'nın ayrı ayrı birer kazası olarak anlatılmıştır. Kâtip Çelebi gibi bir otoritenin verdiği bilgiler ışığında konuya yaklaştığımızda Oniki Divan'ın kapsamı hususunda Samancıoğlu ve Aşçıoğlu'nun ileri sürdükleri görüşlerin kabul edilmesinin mümkün olmadığı düşüncesindeyiz.

Kanaatimiz merkezi Saraylı köyü olmak üzere Çakır Demirci, Karasu, Gürgenpınarı'yla çevredeki diğer 8 köyün bir araya gelip Oniki Divanı oluşturduğu yönündedir. Keza, Samancıoğlu'nun ileri sürdüğü ilk görüşünde tapu kayıtlarına dayanarak haklı olarak işaret ettiği gibi Saraylı köyü, Bartın diye anılan yerleşim biriminin en eski yerleşkesidir.

Nitekim *Bartın Vakıfları* üzerine ciddi bir bilimsel çalışma gerçekleştiren Cevdet Yakupoğlu, Orta Çağ ve arşiv kaynaklarına dayanarak hazırladığı çalışmasında kanaatimizi doğrulayacak nitelikte şu fevkalade önemli bilgileri vermektedir: “Alp Yürek'ten sonra Çobanoğulları Beyliği'nin başına geçen Muzaferüddin Yavlak Arslan, Türkiye Selçuklu Devleti'yle İlhanlılar arasındaki ilişkilerde denge politikası gütmüştür. Onun devrinin ilk yıllarında Kastamonu yöresindeki Türkmenlerin Selçuklular ve Moğollarla fazla bir sürtüşmeye girmedikleri görülmektedir. Türkiye Selçuklu Devleti, Kastamonu bölgesinde birtakım idari ve mali düzenlemelerde bulunmuştur. Bu sırada Çobanoğulları siyasi otoritesinin başlattığı bazı düzenlemelerin de tamamlandığı söylenebilir. Mesela Bartın'ın

165 Kâtip Çelebi, *Cihannüma*, Cilt 2, ed. Said Öztürk, Bahçeşehir Üniversitesi, Medeniyet Araştırmaları Merkezi, İstanbul, 2013, s. 952.

166 Kâtip Çelebi, 2013, s. 949.

eski adı olan Oniki Divan adında da görüldüğü üzere, Bartın yöresindeki köy-divan teşekkülleri 13. yüzyılda vücut bulmuştur. Divan denilen ve birkaç köyün birleşmesinden oluşan sistemin kurulma mantığı, muhtemelen yörede büyük kaza merkezlerinin olmamasına dayanmaktadır. Hem Bartın yöresinde hem de Sinop, Kastamonu ve Bolu yörelerinde divan teşekküllerinin sayısı Anadolu'nun diğer mıntıkalarına nazaran daha fazladır. Çünkü bu yöreler coğrafi bakımdan oldukça engeli ve o dönemde şehirleşme bakımından yetersiz bir konumdaydı. Köyler arası irtibatı divan denilen merkezî köyler üstlenmiştir. Zamanla yörede her divana en azından bir cami veya mescit inşa edilmeye çalışılmıştır. Yakın köylerden gelen halk Cuma namazını kılmak ve cami yakınındaki pazardan alış veriş yapmak için bu divan camilerinin olduğu mahallere rağbet etmişlerdir.¹⁶⁷

Görünen gerçek o ki Oniki Divan, 12 köyden müteşekkil bir kazanın adıdır ve tapu kayıtlarından anlaşıldığı üzere merkezi de Saraylı köyüdür. Dolayısıyla Aşçıoğlu ve Samancıoğlu'nun Oniki Divan kavramıyla ilgili kanaatlerinin oldukça zayıf bir iddia olduğunun altını bir kez daha çizmek zorundayız.

Kaza, Osmanlı İmparatorluğu devrinde ticari ve kültürel üstünlüğüyle çevresinin merkezi olmuş bir kasaba, bir şehir ya da böyle bir topluluk merkezini çevrelemiş köylerin teşkil ettiği idari bir birlik manasında kullanılmıştır. Bundan dolayı kazaların doğuşu, iktisadi, içtimai, coğrafi ve kültürel şartların belirlediği tarihî bir seyir içerisinde vuku bulmuştur. Bununla beraber az da olsa bilhassa Türkmen aşiret hayatının zaruri kıldığı bazı hâllerde hiçbir kasaba veya şehir olmaksızın, sadece belli köyler grubu hâlinde teşkil olunmuş kazalara da rastlanmaktadır. Fakat bunların umumi kaideyi bozmadıkları görülmüştür. Kaza merkezi olan şehirlerin büyük çoğunluğu, Osmanlı öncesi devirlerde de buldukları bölgenin siyasi,

167 C. Yakupoğlu, 2010, s. 8.

iktisadi ve kültürel bakımdan merkezi durumunda olan yerlerdir. Bu bilgilere paralel olarak belirtebiliriz ki Bartın kazası, başlangıçta sadece belirli köyler grubu hâlinde teşkil olunmuş bir kaza konumundayken daha sonradan gelişmenin etkisiyle şehir merkezi esaslı bir kazaya dönüşmüştür¹⁶⁸.



Fotoğraf 5: Bartın Çarşı Manzarası (1910). Kaynak Servet Çiçin.

168 Kadı, kaza idaresinin başı olup mutlaka yüksek dereceli bir medreseyi bitirmiş belli müddet Edirne, Konya, Sivas ve Bağdat gibi büyük şehirlerde “Danişmend” olarak hizmet görmüş kişiler arasından tayin olunurdu. Kadılar genellikle kaza merkezi olan ve nefis tabir edilen şehirde otururdu. Kaza bölgesi içinde kalan bütün köylerin davaları meclis-i şer’ denilen ve çok defa kadının evi veya merkez caminin yanında bulunan mahkemede görülürdü. Ayrıntılı bilgi için bk. Mehmet Ali Ünal, *Osmanlı Müesseseleri Tarihi*, 7. bs. Fakülte Kitabevi Yayınları, Isparta, 2007, s. 223, 224. Osmanlı Devleti yönetiminde ve ilmiye teşkilatında stratejik öneme sahip kadı, kadılık ve kazasker kavramları hakkında ayrıntılı malumat için bk. İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti’nin İlmiye Teşkilatı*, 2. bs. Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1984, s. 83-126.

Arşiv belgelerinde, 16. yüzyılda da Bartın kazasının adının Oniki Divan olarak geçtiği kesindir¹⁶⁹. 1584'te "Amasra ve Oniki Divan kadılarına" yazılan bir hükümde Arzuman ve Erhan adlı haydutların bu çevrede yaptıkları zulümler anlatılmaktadır ki bu ad 19. yüzyıla kadar kullanılmıştır¹⁷⁰.

Bartın kazası, Ulus kazası ve Amasra kasabası Osmanlı İmparatorluğu döneminde 1459-1692 yılları arasında¹⁷¹ Anadolu Eyaleti'ni oluşturan önemli sancaklardan biri olan Bolu Sancağı'na bağlı olarak idare olunmuştur¹⁷².

Osmanlı dünyası için 17. yüzyılın en önemli seyyahı Evliyâ Çelebi'nin ziyaret ettiği yerleşim yerlerinden biri de Bartın ve çevresidir. Çelebi, *Seyahatnâme*'sinde 17. yüzyıl Bartın'ını şu şekilde anlatmaktadır: "Andan Kaliboz ve nehr-i Tufadâr ve nehr-i Bartın'ı geçüp nehr-i Bartın azîm çaydır. Mısır gemileri girüp yüklenir. (---) dağlarından (---) (---) (---) (---) (---). Evsâf-ı Bartın kal'ası: Ceneviz keferesi binasıdır ve (---) hâkinde ve (---) nahiyesidir ve on sekiz mil içeri bir körfezin nihâyetindedir."¹⁷³

Görünen gerçek o ki Evliyâ Çelebi dört yüzyıl önceki Bartın kazasının¹⁷⁴ bulunduğu yerde var olan yerleşme merkezinin orman ve orman ürünleri bakımından oldukça zengin bir

169 Bartın'da 15. ve 16. yüzyıllarda tesis edilen kadılık makamı, şehirde gelişen vakıf müesseseleriyle Oniki Divan ismi hakkında mufassal ve doyurucu malumat için bk. C. Yakupoğlu, 2010, s. 31-240.

170 S. Çilsüleymanoğlu, 1996, s. 42.

171 K. Samancıoğlu, 1941, s. 169; N. Cansever, 1965, s. 16; *Bartın 2023 Stratejik Amaçlar ve İl Gelişme Planı*, s. 8.

172 Tuncer Baykara, *Anadolu'nun Tarihi Coğrafyasına Giriş I-Anadolu'nun İdari Taksimatı*, 3. bs., Bilge Kültür Sanat Yayınları, İstanbul, 2015, s. 171; Dursun Bayraktar, *Tanzimat'ın İlk Yıllarında Bolu (Şer'iye Sicilleri 1838-1850)*, Abant İzzet Baysal Üniversitesi, Bolu Halk Kültürünü Araştırma ve Uygulama Merkezi Yayınları, Bolu, 2009, s. 33; C. Yakupoğlu, 2010, s. 13; K. Samancıoğlu, 1941, s. 158-165; Z. Korkmaz, 1994, s. 46, 47; Ö. Öztürk, 2012, s. 262.

173 Evliyâ Çelebi, *Seyahatnâme*, II 42.

174 T. Baykara, 2015, s. 206.

yapıya sahip olması hasebiyle Mısır'la ticari bağlar kurduğunu bildirmektedir¹⁷⁵.

Fatih'in, Bartın'a bağlı bucak merkezi olan Amasra'yı zapt ettiği 1459 yılına kadar bu havalinin denizle alakalı ticaret işleri Cenevizlilerin elinde bulunuyordu. Cenevizlilerin, Amasra muhitindeki ticari hâkimiyetleri sona erdikten sonra, Karadeniz'de mühim bir iş merkezi olan Amasra, transit iskelesinin Osmanlılar elinde de aynı önemi muhafaza etmesi yahut buna ilave olarak yeni iskelelerin ticaret merkezi olarak gelişmesi gerekirdi. Nitekim Amasra'yla birlikte gelişme gösteren bir diğer ticaret merkezi de Bartın'dı. Daha sonraları civar köylerden ve etraf şehirlerden gelen ticaret adamlarının Bartın'da artmasıyla Bartın pazarının yavaş yavaş şehirleşmeye başlamış olacağını düşünebiliriz. O zamanki ekonomik şartlar nedeniyle nüfusun artmasının 20-30 yılda meydana gelmesine imkân olamayacağına göre ancak bir iki asır gibi uzun bir zaman belki Bartın'ı ticari kaza hâline getirebilmiştir. Zaten yukarıda da Evliyâ Çelebi'nin 17. yüzyıl Bartın'ından diğer ülkelerle münasebetli bir ticaret merkezi olarak bahsetmesi şehirleşmenin o tarihten hiç değilse bir iki asır kadar önce başlamış olmasını gerektirmektedir. Buradan hareketle Bartın pazarının 1459 tarihinden itibaren önem kazanarak yavaş yavaş şehirleşmiş olmasını kabul etmek yerinde olacaktır¹⁷⁶. Bu devirde bölgenin ekonomik faaliyetinin, zengin orman kaynaklarına, dolayısıyla gemiciliğe dayandığını belirtmek de yanlış olmasa gerek¹⁷⁷.

17. yüzyılda Bartın, pazaryerinin kurulduğu yerden başlamak üzere mühim bir gelişim süreci içerisine kesin olarak girmiş ve ticari avantajı nedeniyle bu gelişimini yavaş da olsa sürdürmüştür¹⁷⁸.

175 Bu durum bize Bartın ormanlarının en az 400 yıldan bu yana endüstriyel amaçlar doğrultusunda kullanıldığını göstermektedir. Ayrıntılı bilgi için bk. N. Cansever, 1965, s. 58.

176 K. Samancıoğlu, 1941, s. 14, 169.

177 M. Çötür, 1970, s. III.

178 C. Yakupoğlu, 2010, s. 13.

18. yüzyılın ilk yıllarında Bartın'a uğrayan Fransız gezgini Joseph Pitton de Tournefort, Bartın Irmağı kıyısındaki kazaya halkın "Dolap" dediğini yazmaktadır. Tournefort, Türkçeye Tournefort Seyahatnamesi adıyla çevrilen *Relation d'un Voyage du Levant* adlı eserinde Bartın ve Amasra'ya ilişkin olarak şu bilgileri vermiştir: "2 Mayıs'ta güzel bir havada, 80 millik bir mesafeyi gayet rahat kat ederek öğleden sonra saat 16:00'da Türklerin dolap dedikleri Parthenius Vadisi'ne girdik. Şayet Strabon, yeniden dünyaya gelse idi, buraları çok daha güzel bulacağı muhakkaktı. O, Bartın-Amasra havalisini 'Bakır Çayırılar' diye isimlendirmiştir. Sular hâlâ, çiçekli yeşillikler arasında akar. 3 Mayıs günü sabah saat 09:00'da Amasra'yı bulduk. Amastris'in bugünkü adı, haritalarımızda yazılı olduğu gibi 'Samastro' değil, Amastra'dır. Vahşi bir köy olup kraliçe tarafından kurulduğu bilinen eski Amastris harabelerinin üzerine inşa edilmiştir."¹⁷⁹.

Aynı yıllara ait bazı belgelerde ise "Oniki Divan namı diğer Bartan", "Nehr-i Bartan", "Bartan iskelesi" deyimlerine de rastlanmaktadır¹⁸⁰.

Yine bu yüzyılda yaşamış, Bartın ve çevresinin yetiştirdiği en büyük âlimlerden biri olarak göze çarpan Bartınlı İbrahim Hamdi Efendi, 1750 yılında kaleme aldığı ve 1762 yılında son şeklini verdiği 2 ciltlik¹⁸¹ *Atlas*¹⁸² adlı mühim coğrafya eserinde Bartın'da gemi

179 N. Sakaoğlu, 1966, s. 152, 153.

180 S. Çilsüleymanoğlu, 1996, s. 42.

181 Cevdet Türkay, *Osmanlı Türklerinde Coğrafya*, Milli Eğitim Bakanlığı Yayınları, İstanbul, 1999, s. 60; T. Baykara, 2015, s. 227.

182 Osmanlı coğrafya yazıcılığının, zirveye ulaştığı 16. ve 17. yüzyıldaki ilmi mahsullerinden sonra, kitabi kaynaklara müracaat yanında yazarının müşahede ve duyduklarına dayanan katkılarıyla meydana getirilen *Atlas*, en az bu eserler kadar ilmi değer taşımaktadır. Eser ilk defa Bursalı Mehmed Tahir Bey tarafından tanıtılmıştır. Daha sonra Ahmet Tevhit, *Atlas*'ın 1. cildini Talat Mümtaz Yaman'a 1934 yılında hediye olarak vermiştir. Yaman, kendisinin yürütmekte olduğu bir başka çalışma sırasında *Atlas*'la ilgilenmeye başlamıştır. Yaman ilgili eserin çeşitli bölümlerini okuyup Latin harfleriyle tekrar yazmıştır. Elindeki nüshadan ilk önce Konya ve çevresini ilgilendiren metinleri yayımlamıştır. Sonra da adı geçen nüshaya istinat ederek eseri ve müellifi tanıtmış, yine müellifin memleketi ve civarı hakkında verdiği bilgileri yayımlamıştır. Bartın İli'nin

yapımının¹⁸³ geliştirdiği başka sanat kollarından ip, halat, makara imalinden bahsettiği gibi Bartın'da Ulus Müftüsü İbrahim Efendi'nin yaptırdığı bir hana ve Bosna Valisi İbrahim Paşa'nın eseri olan camii ve saat kulesine değinmektedir¹⁸⁴.



Fotoğraf 6: Bartın'da Yalı Mevki ve Yirmibeşzade Tersanesi'nden Bir Görünüm (1906). Kaynak Servet Çiğcin.

Belediye eski Başkanlarından Kemal Samancıoğlu ve Amasra tarihi ile ilgili mühim araştırmalar yapan Necdet Sakaoğlu da eserden azami ölçüde istifade etmişlerdir. Akademik dünyadan Cengiz Orhonlu'yla Mahmut Ak yine eseri, mufassal olarak değerlendiren bilimsel makaleler kaleme almışlardır. 2005 yılındaysa Zafer Çelebi, İbrahim Hamdi Efendi ve eseri Atlas hakkında derleyici nitelikte bir eser kaleme almıştır. 2 cilt olarak planlanan Atlas bir Bartınlı'nın kaleminden çıkması hasebiyle Bartın tarihi ve kültürü için ayrı bir öneme sahiptir. Eser aynı zamanda 18. yüzyıl Osmanlı ilim dünyası için de mühimdir. Bu eser ve içeriği hakkında mufassal bilgiye erişmek için bk. Tarık Mümtaz Yaman, "Cihannüma'nın İlaveli Nüshası", *Ülkü Halkevleri Dergisi*, Cilt 15, Sayı 85, Ankara, 1940, s. 41-49; Cilt 15, Sayı 86, s. 147-154; Cilt 15, Sayı 87, s. 248-257. (Adı geçen makale çalışması, *Ülkü Halkevleri Dergisi*'nin birbirini takip eden 3 farklı sayısında neşredilmiştir.); Cengiz Orhonlu, "XVIII. Yüzyılda Osmanlılarda Coğrafya ve Bartınlı İbrahim Hamdi'nin Atlası", *Tarih Dergisi*, Cilt 14, Sayı 19, İstanbul, 1964, s. 115-140; Mahmut Ak, "Bartınlı İbrahim Hamdi ve Atlas'ı", *Belleten*, Cilt LXIV, Sayı 239, Ankara, 2000; Zafer Çelebi, *XVIII. Yüzyıl Osmanlı Coğrafya Yazarı Uslu İbrahim Hamdi Efendi ve Bilinmeyen Yönleriyle Coğrafyamız*, Altın Kalem Yayınları, İzmit, 2005.

183 Bartın'ın 20. yüzyılın ikinci yarısına kadar en önemli gelir kaynaklarından biri olan gemi yapıcılığı konusunda ayrıntılı bilgi için bk. K. Samancıoğlu, 1941, s. 62, 70.

184 Tarık Mümtaz Yaman, "Cihannüma'nın İlaveli Nüshası", *Ülkü Halkevleri Dergisi*, Cilt 15, Sayı 86, Ankara, 1940, s. 148; M. Tuncel, 1992, s. 88.

Bartınlı İbrahim Hamdi Efendi, *Atlas* adlı eserinde Bartın'la ilgili olarak ayrıca şu önemli bilgileri vermektedir: “Bartın iklim-i hamisten altmış dört buçuk derece tûl ve kırk bir buçuk derece arzda Bolu'dan üç merhale şimâle ve Karadeniz'e üç milden baîdce bir liman ağzında 24 karyeyi müşte-mil bir kaza olup her cumartesi hafta pazarı durur. Matbu ve hoşnümâ ve şirin kasaba olup bir iki cami ve mülevves hamamı ve Ulus Müftüsü İbrahim Efendi binası bir cedid hanı olup eskiden elçi İbrahim Paşa anda bir nazik ve pak han yapıdırub ve kurbinde bir camii şerif ve minare mukabelesinde bir saat kulesi bina idüb hanın icaresin hademe-i camii ve saatçiye tayin etmiş idi ve bir hoş sûk-ı âmiresi olup her sanatın erbabı bulunurdu ve saatın sadâsı yarım saatlik yerden işidilürdü ve cami önünde latif çeşmeleri var idi... Beher hafta Bolu ve Borlı ve Eflani ve Ova ve Ulus kazalarından vâfir pazarcılar gelüp çamaşır ve çıra ve keten tohumu ve pesdil ve ceviz ve yağ ve keten ipliği ve astar ve kereste getürüp alışveriş iderler.”¹⁸⁵.

Bu gelişmeler de bize söz konusu tarihlerde Bartın'ın gelişmekte olan bir yerleşim birimi olduğunu göstermektedir. Nitekim 18. yüzyıl sonlarına doğru köylülerin ticaret yaptıkları Gazhane alanının dışında da bakımlı ve zengin bir kazanın teşekkül ettiği görülmektedir¹⁸⁶. Bartın 19. yüzyılda da ticari yönden ilerleyişini sürdürmüş ve buna paralel olarak gelişmeye devam etmiştir. Bu dönemde Bartın iskelesinden ihracatı yapılan en önemli mal kerestedir¹⁸⁷.

185 T. M. Yaman, 1940, Sayı 86, s. 147, 148.

186 S. Çilsüleymanoğlu, 1996, s. 43, 45.

187 Ayrıntılı bilgi için bk. Ş. Sami, (M. 1890-1891) R. 1306, s. 1190.

Bartın, Amasra ve Ulus, 1692-1811 yılları arasında Bolu merkezli¹⁸⁸ bir voyvodalıkla¹⁸⁹ yönetilmiştir¹⁹⁰. Bu tarihler arasında Bartın'ı voyvodalar idare etmiştir¹⁹¹.

1811 tarihinden itibaren de Anadolu Eyaleti'ne bağlı olarak yeniden kurulan, Bolu Mutasarrıflığı'na merbut bulunan Bartın, Ulus ve Amasra, II. Mahmud devrinde yapılan yeni bir idari düzenlemeyle Anadolu Eyaleti bünyesinde ve Saf-ranbolu-Eskipazar merkezli kurulan Viranşehir Sancağı dâhilinde kalmıştır¹⁹².

1841 yılında Anadolu Eyaleti kaldırılıp Kastamonu Eyaleti teşekkül etmiştir. 1850'lerde 32 Osmanlı eyaleti içinde 15. sırada zikredilen Kastamonu Eyaleti'nin içinde Kocaeli, Bolu, Kastamonu, Viranşehir ve Sinop Sancağı mevcuttu. Bunlardan Viranşehir Sancağı'nın pek çok kazası bulunmaktaydı. Bu kazalar arasında Bartın'ın nam-ı diğer Oniki Divan'ın adı da zikredilmiştir¹⁹³.

Bu durum 1867 tarihinde Bartın'ın ilçe ve kaymakamlık statüsü kazanmasına kadar devam etmiştir. 1864 tarihli Teşkil-i Vilayet Nizamnamesi gereğince Kastamonu Eyaleti,

188 D. Bayraktar, 2009, s. 33, 34; C. Yakupoğlu, 2010, s. 14; *Bartın 2023 Stratejik Amaçlar ve İl Gelişme Planı*, s. 8.

189 *Voyvodalık*, Voyvoda, Slavca bir kelimedir. Ağa, reis manasına gelmektedir. Osmanlılarda hicri 11. asırda (Miladi 17. yüzyılda) uygulanmaya başlanmıştır. Eyalet valileri ve sancak mutasarrıfları, uhdelerine tevcih olunan eyalet ve sancakların mülhak kazalarına kendi belirledikleri kişileri veyahut halkın isteğiyle belirlenen yerli ileri gelenlerden birini voyvoda tayin edebilirlerdi. Bu voyvodalara merkezce mukataat hazinesi kaleminden evâmir-i şerife verilir. Vazife ilerleyen dönemlerde gittikçe genişleyip genelleşmiştir. Nitekim bu görevdeki kişiler kaza kaymakamlığı vazifesini almaya başlamışlardır. Bk. Mehmet Zeki Pakalın, *Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, Cilt 3, 2. bs. Millî Eğitim Bakanlığı Yayınları, İstanbul, 1971, s. 598.

190 K. Samancıoğlu, 1941, s. 160.

191 N. Cansever, 1965, s. 16.

192 *Kastamonu Vilayet Salnamesi*, "Bartın kazası", *Kastamonu Vilayet Matbaası*, H. 1317 (M. 1899-1900), s. 306; C. Yakupoğlu, 2010, s. 13; M. Tuncel, 1992, s. 88; K. Samancıoğlu, 1941, s. 169; T. Baykara, 2015, s. 227.

193 T. Baykara, 2015, s. 227; C. Yakupoğlu, 2010, s. 13, 14; D. Bayraktar, 2009, s. 34, 35.

Kastamonu Vilayeti'ne dönüştürülmüş, Viranşehir Sancağı mülga olmuş¹⁹⁴ ve Bartın yeniden Bolu Sancağı'na bağlanmıştır. Bu tarihlerden sonra da Oniki Divan adının kayıtlarda görülmemeye başladığını gözlemlemekteyiz¹⁹⁵.

1836'da Bartın'ı ziyaret eden William Ainsworth, eski haritalarda yanlış olarak Bartın'ın tek koldan ibaret bir nehrin üzerinde gösterildiğini, hâlbuki bu şehrin iki nehrin birleştiği bir noktada kurulduğunu söylemekte ve Bartın'da birkaç gemi yapım yeri bulunduğunu, bu tezgâhlarda 100 ton ve daha fazla kapasiteli tekneler yapılabildiğini belirtmektedir. Yine Ainsworth, o tarihte şehirde 650 ev ve 5 camii bulunduğunu ve şehir içindeki yolların diğer Türk şehirlerinden farklı olarak kalkerden parkelerle döşenmiş olduğunu yazmaktadır¹⁹⁶.

Bartın, ilk defa Sultan Abdülaziz devrinde 1867 yılında ilçe olmuştur¹⁹⁷. İlk kaymakamı Mir-i Mirandan Mehmed Nuri Paşa, ilk belediye başkanı ise Hacı İbrahim Efendi'dir¹⁹⁸. 1876 yılında şehirde belediye teşkilatı da teşekkül etmiştir¹⁹⁹.

Bu tarihlerden sonra İstanbul'a düzenli vapur seferleri başlamıştır. 1870'lerden sonra şehir uluslararası ticarete de açılmıştır. En önemli ticari emtia maden direği, kereste²⁰⁰ ve yumurtadır²⁰¹.

194 *Kastamonu Vilayet Salnamesi*, "Bartın kazası", *Kastamonu Vilayet Matbaası*, H. 1317 (M. 1899-1900), s. 306.

195 Bolu Livası 1921-1925 *Salnamesi*, age. s. 273; C. Yakupoğlu, 2010, s. 14; D. Bayraktar, 2009, s. 36, 37.

196 M. Tuncel, 1992, s. 88.

197 *Kastamonu Vilayet Salnamesi*, "Bartın kazası", *Kastamonu Vilayet Matbaası*, H. 1317 (M. 1899-1900), s. 306; N. Cansever, 1965, s. 16.

198 E. Aşçıoğlu, 2001, s. 32; K. Samancıoğlu, 1999, s. 204.

199 K. Samancıoğlu, 1999, s. 22, 24.

200 Bartın şehri için ticari manada kereste ve maden direği ihracatı yüzyıllardan beri en önemli gelir kaynaklarından biri olmuştur. Bartın'da keresteciliğin ve maden direkçiliğinin ortaya çıkışı, gelişimi ve şehrin endüstriyel kalkınmasındaki önemi hususunda ayrıntılı bilgi için bk. K. Samancıoğlu, 1941, s. 16, 51.

201 K. Samancıoğlu, 1941, s. 54, 61; M. Tuncel, 1992, s. 88.

Şehirde, 1898 yılında hemen hemen bütün çarşığı içine alan büyük bir yangın meydana gelmiştir ki bu olay şehrin iktisadi hayatını oldukça olumsuz yönde etkilemiştir²⁰². Bu yangından sonra şehirde ilk kez bir kent planı uygulanmıştır. Bu plana göre eski geleneksel sistemle, modern çarşı düzeninin buluşturulması öngörülmüştür. Yine eskiden olduğu gibi yemeniciler, bakırcılar ve demirciler için yeni yerler ayrılmıştır. Bir ana cadde açılmış ve yeni adlar konulmuştur. 1904 yılında da kadınlar pazarının kuruluşuna dair belediye kararı yayımlanmıştır²⁰³.

19. yüzyılın sonlarına doğru eskiden Oniki Divan olarak adlandırılan Bartın, çevre kaza, nahiye, divan ve köyler için mühim bir ticari ve sosyal merkez mevkiine yükselmeye başlamıştır²⁰⁴.

Nitekim kanaatimizi destekleyici nitelikte 1899²⁰⁵ tarihli *Kastamonu Vilayet Salnamesi*'nde²⁰⁶, Bartın'la ilgili olarak şu aydınlatıcı bilgiler verilmiştir: “Teşkilattan evvel Bartın,

202 K. Samancıoğlu, 1941, s. 5.

203 Necdet Sakaoğlu, “Tarihte Bartın ve Amasra”, *Parthenios Bartın'da Kültür ve Sanat Bülteni*, Nisan 2003, s. 5.

204 C. Yakupoğlu, 2010, s. 14.

205 H. 1317.

206 1869-1903 yılları arasında yayımlanan *Kastamonu Vilayet Salnameleri*'nde Bartın'ın siyasi, sosyal, ekonomik, coğrafi, sınai, ticari yönleriyle; şehirde gelişen tarım, hayvancılık ve madencilik alanları hakkında oldukça kıymetli bilgiler bulunmaktadır. Söz konusu *salnamelerde* Bartın'la ilgili olarak geçen bahisleri şu sayfalarda bulmak mümkündür: 1. *Salname* H. 1286 (M. 1869-1870), s. 51; 2. *Salname* H. 1287 (M. 1870-1871), s. 77-78; 3. *Salname* H. 1288 (M. 1871-1872), s. 77-78; 4. *Salname* H. 1289 (M. 1872-1873), s. 76-77; 5. *Salname* H. 1290 (M. 1873-1874), s. 77-78; 6. *Salname* H. 1291 (M. 1874-1875), s. 99-101; 7. *Salname* H. 1292 (M. 1875-1876), s. 110-112; 8. *Salname* H. 1293 (M. 1876-1877), s. 95-98; 9. *Salname* H. 1294 (M. 1877-1878), s. 112-114; 10. *Salname* H. 1295 (M. 1878), s. 89-91; 11. *Salname* H. 1296 (M. 1878-1879), s. 99-101; 12. *Salname* H. 1297 (M. 1879-1880), s. 137-140; 13. *Salname* H. 1298 (M. 1880-1881), s. 141-145; 14. *Salname* H. 1299 (M. 1881-1882), s. 151-156; 15. *Salname* H. 1306 (M. 1888-1889), s. 388-400; 16. *Salname* H. 1310 (M. 1892-1893), s. 461-469; 17. *Salname* H. 1311 (M. 1893-1894), s. 209-215; 18. *Salname* H. 1312 (M. 1894-1895), s. 245-254; 19. *Salname* H. 1314 (M. 1896-1897), s. 330-335; 20. *Salname* H. 1317 (M. 1899-1900), s. 306-309; 21. *Salname* H. 1321 (M. 1903-1904), s. 227-231.

mülga Viranşehir Sancağı'na merbut ufak bir nahiye olduğu hâlde seksen dört senesinde²⁰⁷ kaza teşkil buyrulmuştur. Şimdi merkezi Bartın'a üç saat mesafede kâin Amasra nahiyesiyle bütün Daday kurâsı ve Safranbolu'nun tamamı, Hamidiye, Araç, Çerkeş ve Cide kazalarının aksamı mühimmesi ticareten Bartın'a merbuttur. Bartın kasaba ve kazasının ticaret noktasından hâiz olduğu ehemmiyet mahall-i mütecavireye kıyasen vâsıl-ı mertebe-i kusvadır."²⁰⁸.

Bu bilgilere dayanarak Bartın'ın 1899'a gelindiğinde Amasra, Daday, Safranbolu, Hamidiye, Araç, Çerkeş ve Cide'yi ticari olarak kendisine bağlayarak hatırı sayılır bir ticaret merkezine dönüştüğünü ifade edebiliriz. Gelişen bu ticari faaliyetlerin etkisiyle bir önemli müessese olarak Bartın Ticaret ve Sanayi Odası 1906 yılında resmen kurulmuştur²⁰⁹.

1908'de Bolu, Kastamonu Vilayeti'nden ayrılarak müstakil bir mutasarrıflık hâline gelmiştir²¹⁰. O zaman Bartın, yine Bolu'ya bağlı bir kaza merkezi olarak kalmıştır²¹¹.

Sonradan 1920 yılında Zonguldak, Ereğli, Bartın ve Devrek kazaları Bolu Mutasarrıflığı'ndan ayrılarak müstakil Zonguldak Mutasarrıflığı oluşturulmuştur²¹². Dolayısıyla Bartın, 1920 yılından itibaren Zonguldak Mutasarrıflığı'na bağlı olarak idare olunmuştur²¹³.

Bartın, 24 Temmuz 1923 tarihinde Lozan Barış Antlaşması'nın imzalanmasının ve 29 Ekim 1923'te Cumhuriyet'in ilan

207 "Seksen Dört senesinde" ifadesiyle Hicri 1284 yılı kastedilmekte olup, bu tarih de Miladi 1867-1868 yıllarına denk gelmektedir.

208 *Kastamonu Vilayet Salnamesi*, "Bartın kazası", *Kastamonu Vilayet Matbaası*, H. 1317 (M. 1899-1900), s. 306, 307.

209 K. Samancıoğlu, 1941, s. 86, 102.

210 *Bolu Livası 1921-1925 Salnamesi*, age. s. 180; K. Samancıoğlu, 1941, s. 166.

211 K. Samancıoğlu, 1999, s. 204; N. Cansever, 1965, s. 16.

212 K. Samancıoğlu, 1941, s. 166; A. Yaylı, 1999, s. 3; *Bartın 2023 Stratejik Amaçlar ve İl Gelişme Planı*, s. 8.

213 *Bolu Livası 1921-1925 Salnamesi*, age. s. 180.

edilmesinin akabinde 1924 yılında ortaya çıkan yeni illerden Zonguldak'ın bir ilçesi hâline gelmiştir²¹⁴.



Fotoğraf 7: Bartın Aladağ Civarından Bir Görünüm (2013).

28.08.1991 tarih ve 3760 sayılı kanunla 07.09.1991 tarihinde il statüsüne kavuşmuştur²¹⁵. Bartın'ın günümüzde Merkez, Amasra, Ulus ve Kurucaşile'den müteşekkil olmak üzere 4 ilçesi; Arıt, Kozcağız, Kumluca, Hasankadı ve Abdipaşa'dan oluşan 5 beldesiyle 264 adet köyü bulunmaktadır²¹⁶.

Bartın, Ulus ve Amasra yöreleri tarih boyunca Bolu ve Kastamonu'nun birer parçası, uzantısı olarak kalmıştır. Teşkilat bakımından uzun yüzyıllar bu şehirlere bağlı bir yerleşim birimi olarak gelişim göstermiştir. Dolayısıyla Bartın tarihi irdelenirken mutlaka Bolu ve Kastamonu tarihlerini de tetkik etmek gerekmektedir²¹⁷.

214 N. Cansever, 1965, s. 16; A. Yaylı, 1999, s. 3; *Bartın 2023 Stratejik Amaçlar ve İl Gelişme Planı*, s. 8.

215 Ö. Öztürk, 2012, s. 262; *Bartın 2023 Stratejik Amaçlar ve İl Gelişme Planı*, s. 8.

216 R. Arslan, A. Takım, 2013, s. 138.

217 C. Yakupoğlu, 2010, s. 14; *Bolu Livası 1921-1925 Salnamesi*, age. s. 180; Z. Korkmaz, 1994, s. 48; *Bartın 2023 Stratejik Amaçlar ve İl Gelişme Planı*, s. 9.

Limandan Önce Bartın Irmağı Üzerinde Ticari Faaliyetler

Bartın, Osmanlılar çağında özellikle de 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren canlı bir ticaretin yaşandığı şehir görünümüne bürünmüştür. Etrafında geniş ve gür ormanların bulunmasından mülhem olarak Bartın tarihçesi bölümünde de temas ettiğimiz üzere tarihin en eski devirlerinden beri kereste ticaretiyle gemi yapımı şehrin en önemli kaynaklarından biri olmuştur²¹⁸.

Hatırlanacağı üzere 16. yüzyılın ikinci yarısında 7 Ekim 1571 tarihinde İnebahtı'da, Osmanlı donanması Haçlı donanması karşısında büyük bir mağlubiyet almış ve donanmasının büyük bir bölümünü kaybetmişti. İnebahtı Deniz Savaşı, Osmanlı deniz tarihinde yenilgiyle sonuçlanan ve donanma kaybedilen ilk büyük savaş olarak kabul edilmektedir. Ancak o dönemde azametini yeniden kanıtlamak isteyen devlet, İnebahtı Savaşı'nı takip eden kış mevsimini bütün tersanelerinde gemi inşa faaliyetleriyle geçirdi. Bu dönemde donanma için gemi inşa edilen yerler arasında Bartın da yer aldı²¹⁹.

Irmak kenarında inşa edilen gemiler yine ırmağa indirilerek payitahta, donanmaya katılmak üzere gönderiliyordu. Bu da ırmak kanalıyla yapılan ticaretin gelişimine katkı sağlıyordu. Dolayısıyla Bartın'da gemi yapıcılığının kökenlerini 16. yüzyıla kadar rahatlıkla götürebiliriz ki ilerleyen dönemlerde daha da gelişmiş olan bu endüstri kolu uzun yıllar Bartın ticaretinin kalbinin attığı noktalardan biri hâline gelmiştir. Şehirde, gemicilik sektörünün gelişimine paralel olarak ilerleyen bir diğer ticari faaliyet de kendir bezi üretimidir. Gemicilik için fevkalade mühim bir meta olan kendir bezinin

218 Ş. Sami, (M. 1890-1891) R. 1306, s. 1190.

219 İdris Bostan, *Osmanlılar ve Deniz*, 2. bs. Küre Yayınları, İstanbul, 2010, s. 25, 26, 27.

üretildiği en önemli ocakların başında Bartın'ın da geldiği biz-zat Kâtip Çelebi tarafından ifade edilmiştir²²⁰.

Gemicilik faaliyetlerinin bu kadar gelişmesi beraberinde birçok sanat kolunun da ilerlemesine vesile olmuştur. Çünkü gemi yapımıcılığı aynı zamanda birbiriyle bağlantılı olmakla birlikte çok çeşitli zanaat erbabının ortaklaşa çalışmasını zorunlu kılıyordu. Bu nedenle gemicilik başka zanaat kollarının da kalkınmasına katkı sağlamıştır. Öyle ki gemi inşaatında asıl hizmeti geçen, kalabalık bir şekilde çalışan marangozlar ve burgucular bu sektör için vazgeçilmez elemanlardı. Osmanlı İmparatorluğu döneminde bilhassa sefer senelerindeki ihtiyaç üzerine civar bölgelerden de Tersane-i Âmire'de gemi inşaatında çalıştırılmak üzere zanaatkâr tedarik edilmesi ci-hetine gidiliyordu. Örneğin Bartın, Tersane-i Âmire'ye sefer zamanında marangoz ve burgucu ustası gönderen yörelerden biriydi²²¹.

Girit'in fethi sırasında (1645-1669), Venedik donanması, Osmanlı donanmasını âdeta Çanakkale Boğazı'na hapsetmişti. Mayıs 1650'de Girit'e yollanan Osmanlı donanması yine Çanakkale'den çıkamayınca çok geçmeden 22 Temmuz 1650'de otuz civarında kalyon²²² ve burtun²²³ cinsi yelkenli gemi yapılması için ilgili merkezlere ferman gönderildi. Bu burtun ve kalyonların Karadeniz kıyılarındaki Sinop, Samsun, Bartın ve Varna'da inşa edilmesi kararlaştırılmıştı. Böylece Osmanlı

220 İ. H. Uzunçarşılı, 1988, s. 450, 452; L. Toksoy, 2009, s. 91-105.

221 İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire*, 2. bs. Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 2003, s. 71, 72.

222 *Kalyon*, üç direkli ve yelkenli bir harp gemisidir. 15. yüzyılın sonlarından 17. yüzyılın ortalarına kadar daha çok nakliyecilikte az sayıda da harp gemisi olarak kullanılmıştır. Ancak Girit seferinin başladığı sıralarda gelişim göstererek harp gemisi olarak donanmaya katılmıştır. Ayrıntılı bilgi için bk. İ. Bostan, 2003, s. 94.

223 *Burtun*, 17. yüzyılın ortalarına doğru Osmanlı donanmasında kullanılmaya başlanan bir kalyon çeşididir. Bu gemiler sefer sırasında özellikle erzak ve asker naklinde kullanılmıştır. Ayrıntılı bilgi için bk. İ. Bostan, 2003, s. 95.

İmparatorluğu donanmasında ilk defa ciddi olarak kürekli gemilerden/kadırgalardan, yelkenli gemilere/kalyonlara geçiş süreci başlamıştır²²⁴.

Dolayısıyla Osmanlı denizcilik tarihi adına bu önemli dönüşüm sürecinde, yelkenli üretim üslerinden biri olarak Bartın'ın da belirlenmesi, yörede gelişen gemicilik sektörünün ulaştığı boyutlar hakkında bize fevkalade önemli bilgiler vermektedir.

Yine 18. yüzyıl başlarında 1703 tarihinde Anadolu ve Rumeli'de gemi inşası yapılması emredilen bazı mahallerin isimleri arasında Bartın ve Amasra'nın da yer aldığını görmekteyiz²²⁵. 17. ve 18. yüzyılda Bartın'da korvet²²⁶, Amasra'da kalyon cinsi gemiler yapıldığını çeşitli kaynaklardan öğrenmekteyiz²²⁷.

Bartın, Osmanlı Devleti'nin en önemli kereste, kendir, katran, makara ve demir ambarlarından biri olarak yüzyıllar boyunca, bu alanda ülkeye katkı sağlamıştır. Yine bu metalar yörenin en önemli geçim vasıtalarının başında gelmiştir²²⁸.

Yukarılarda temas ettiğimiz üzere 18. yüzyılda Bartın'da canlı bir ticaret hayatının olduğunu Bartınlı İbrahim Hamdi Efendi'den öğrenmekteyiz²²⁹. 18. yüzyıl Bartın'ında etraf

224 18. asrın başlarına kadar Karadeniz sahillerinde 44, Tuna nehri üzerinde 6, Marmara ve Akdeniz sahillerinde 15 olmak üzere toplam 65 gemi tezgâhı bulunduğu tespit edilmiştir. Mesela, Karadeniz sahillerindeki gemi inşa tezgâhlarından Bartın'da 1601-1602 yıllarında 7, Girit seferinin yeni başladığı 1645'te ve seferin devam ettiği 1655-1656'da onar kadırga, 1703'te ise 2 firkate inşa edilmiştir. Ayrıntılı bilgi için bk. İ. Bostan, 2003, s. 25; İ. Bostan, 2010, s. 43, 46.

225 İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, 3. bs. Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1988, s. 447.

226 *Korvet*, üç direkli ve yelkenli bir savaş gemisidir. Uzunluğu 25-32 metre arasında değişmektedir. Özellikle II. Mahmud döneminden itibaren bu cins gemilerin imalatının önem kazanmasıyla, Bartın'da daha çok korvet cinsi gemi yapımına ağırlık verilmiştir. Ayrıntılı bilgi için bk. İ. Bostan, 2010, s. 167, 168.

227 İ. H. Uzunçarşılı, 1988, s. 506.

228 Yöreden kereste, kendir, katran, makara ve demir temini için payitahttan verilen bazı emirler hakkında bk. İ. Bostan, 2003, s. 96, 104, 116, 129, 141, 170.

229 N. Sakaoğlu, 2003, s. 7.

yerleşim birimlerinden başta Bolu, Devrek, Eflani ve Ulus olmak üzere ticaret erbabı mal alışverişinde bulunmak üzere bu yöreye gelmiştir ki Bartın Irmağı bu ticari amaçlar doğrultusunda da kullanılmıştır²³⁰.

Şehirde ilk kereste fabrikaları 1884-1890 yılları arasında kurulmuştur. Bartın Irmağı'na giren gemilerle kereste ve yumurta ihracatı yapılması şehre önemli bir gelir getirmiştir²³¹.

Bartın Limanı inşa edilmeden önce taşımacılık faaliyetleri Bartın Irmağı üzerinden yapılmıştır. Şehir içinde Tersane Caddesi olarak anılan ve bugünkü ismi Yalı olan bölgeden küçük teknelerle yüklenen emtia bu teknelerle ırmağın denizle birleştiği bölgeye getirilerek daha büyük gemilere yüklenmek suretiyle ticari faaliyetler geliştirilmiştir²³².

19. yüzyılın sonlarına doğru Bartın'ın büyük bir inkişaf gösterdiğini çeşitli kaynaklardan tespit edebilmekteyiz. Bu dönemlerde Bartın iskelelerinde gemi, kayık, mavna, sandal, filika gibi deniz taşıtları inşa edildiği gibi halat, ip, kiremit ve tuğla imalatı da gerçekleştirilerek bu metaların ihracı gerçekleştirilmiştir²³³.

230 T. M. Yaman, 1940, Sayı 86, s. 148, 149, 150.

231 M. Tuncel, 1992, s. 88, 89.

232 <http://www.bartinliman.gov.tr/limanhakkinda.pdf>. (10.02.2014 tarihinde erişildi).

233 *Kastamonu Vilayet Salnamesi*, "Bartın kazası", Kastamonu Vilayet Matbaası, H. 1317 (M. 1899-1900), s. 309.



Fotoğraf 8: Tersane Caddesi'nden Bir Görünüm (Bugünkü Yalı Civarı).

20. yüzyılın başlarında Bartın, ticaret ve gemi inşası alanında gelişimini sürdürmüştür²³⁴. 1906 ve 1907 yıllarında başta Almanya olmak üzere çeşitli Avrupa ülkelerine yumurta ihraç etmiştir. 1914 yılına kadar şehirde sadece yelkenli gemi yapılırdı, bu tarihte ilk defa motorlu gemi inşası da yapılmaya başlanmıştır. Cumhuriyet döneminin ilk nüfus sayımında 8681²³⁵ olarak tespit edilen Bartın nüfusu 1950 yılına kadar fazla bir değişiklik göstermemiştir²³⁶.

234 Bartın tersanesinde gemi yapıcılığı eski yıllarda babadan oğula intikal eden bir sanat kolu olarak dikkati çekmektedir. Denizcilikte ve gemicilikte isim yapan Bartın, I. Dünya Savaşı'ndan önceki ve hemen sonraki yıllarda önemli atılımlar yapmıştır. Orduyu köprüsünden itibaren Yalı boyu baştan başa tersane hâlinde idi. Bir yıl içinde 40-50 arasında geminin inşaatı tamamlanır ve bunlar merasimle suya indirilirdi. Zamanla maliyetin artması, ahşap tekne yerine sac teknelerin tercih edilmesi bu mesleği ortadan kaldırmıştır. İnşaatı biten bir geminin ırmağa indirilmesi şehirde bayram havası yaratır ve buna gemi atması denirdi. Gemi suya indirileceği gün bütün gemiler ve Yalı semti bayraklarla süslenir, halk dere kıyısında toplanır, hatta çok daha eski devirlerde okullar tatil edilirdi. Ayrıntılı bilgi için bk. E. Aşçıoğlu, 2001, s. 79.

235 Cumhuriyet döneminde ilk nüfus sayımı 1927 yılında yapılmıştır.

236 M. Tuncel, 1992, s. 89.

Kent 1930'lara değin Safranbolu, Eflani, Araç, Ulus, Çaycuma, Devrek, Çerkeş, Daday ve hatta Gerede'yi içine alan geniş bir kırsal hinterlandın pazarı olmuştur. Bartın bu vakitler Çankırı ve Ankara'nın bile ithal ve ihraç iskelesi olarak vazife görmüştür. Bu şehirler ihtiyacı olan malları Bartın iskelesi vasıtasıyla tedarik etmişlerdir²³⁷.

Şehrin hinterlant alanından Bartın'a gelen insanlar ihtiyaç duydukları eşyaları alıp, kendi mallarını yine bu pazarda satma imkânı yakalamışlardır. Bu devirlerde Bartın'dan İstanbul'a geniş çapta bir ticaret yapıyor, İstanbul'a kereste taşıyan motorlar dönüşlerinde bol çeşitli ticari eşya getiriyorlardı²³⁸.

Ancak ilerleyen yıllarda Ankara-Zonguldak demiryolunun yapılmasının ardından köylüler alışveriş yapabilmek amacıyla diğer kentlere kolayca ulaşabilmiş, böylece Bartın'ın iktisaden önemi kısmen azalmıştır²³⁹.

İlk defa 1960 yılında 10.000'i geçen nüfus artışında 1950'li yıllarda yeni kontrplak, kereste, kiremit ve çimento fabrikalarının temellerinin atılması ve devreye girmesi önemli rol oynamıştır. Ancak çok eski devirlerden 1960'lara kadar olan dönemde gelişen gemicilik ve kereste endüstrisinin yanı sıra yapılan her türlü ticari faaliyetin ırmakla birebir ilişkide olduğunu burada ifade etmeliyiz. Çünkü malın üretimi kadar ilgili pazara ulaştırılması da önemli bir süreçtir. Bartın yöresinde malın pazara en kolay ve en ucuz şekilde ulaşmasını sağlayan güzergâh Bartın Irmağı güzergâhıdır²⁴⁰.

Bartın Irmağı üzerinde birbirinden farklı tarihlerde kurularak işletilen altı yanaşma yeri mevcuttur. Bunlardan Bartın ve Kum Tarla iskeleleri Bartın Belediyesi'ne, Çimento Fabrikası Rıhtımı Bartın Çimento Fabrikası'na, Gürgenpınarı

237 K. Samancıoğlu, 1941, s. 11.

238 N. Cansever, 1965, s. 66.

239 Ö. Öztürk, 2012, s. 262.

240 M. Tuncel, 1992, s. 89.

İskelesi Gürgenpınarı köyüne aittir. Bunların haricinde biri Petrol Ofisi'ne ve biri Erdemir Kalker Ocağı İşletmesi'ne ait olmak üzere iki iskele daha mevcuttur²⁴¹.

Denizden, yaklaşık 11 km içeriye girerek, Kocamaz ve Kocaçay'ın birleştiği kısma yakın muntıkada Tersane Caddesi üzerinde kurulan, kazaya kadar gelen gemilerin yanaştıkları ve belediye tarafından işletilen yükleme boşaltma iskelesi, ırmak ticareti için büyük bir önem arz etmiştir. 1902 yılından önce burada ahşap bir iskele olduğu bilinmektedir ki bu iskele belediyeye o dönemlerde yılda 400 lira gelir temin etmiştir. 1902 yılında bunun yerine belediyece 80 lira bedelle 20 metre boyda taş rıhtım inşa edilmiştir. 1909 yılında liman inşaatının yapıldığı Boğaz mevkiinde, denizin durumunun bildirilmesini temin etmek için bir telgrafhane binası ve 1914 yılında Bartın-Boğaz yolu inşa edilmiştir²⁴².

Bartın'dan, 1927²⁴³ yılında Türk limanlarına ve transit yabancı ülke limanlarına yapılan ihracat kalemlerinin odak noktasını, kerestecilik (% 45) ve yumurtacılık (% 27.32); buna karşılık ithalat rakamlarının ağırlık noktasını ise manifaturacılık (% 27.47) oluşturmuştur. İhracatın ithalattan daha fazla gerçekleştiği bölgede, ihracatın ithalatı karşılama oranı % 106 olarak gerçekleşmiştir. Cumhuriyetin ilk yıllarında Bartın,

241 M. Çötür, 1970, s. 6.

242 M. Çötür, 1970, s. III, IV.

243 Türkiye'de, Cumhuriyet döneminde Bartın'la ilgili olarak yapılan ilk önemli neşriyat 1927 yılında Bartın Ticaret ve Sanayi Odası tarafından gerçekleştirilmiştir. *Bartın Rehberi-Coğrafi Ziraî, Ticari, Sınai ve İctimai Vaziyeti Hakkında* adlı bu kitap çalışması Bartın Ticaret ve Sanayi Odası tarafından neşrolunmuştur. Eserin yayım tarihi 1927 olup Selamet Matbaası tarafından basılmıştır. Çalışmada, Cumhuriyetin ilk yıllarında Bartın'ın coğrafi konumu, sosyal ve iktisadi vaziyeti, şehirde gelişmekte olan tarım, ticaret ve sanayi sektörleri hakkında oldukça önemli bilgiler bulunmaktadır. Eser, ayrıca Cumhuriyet dönemi öncesi Bartın'ıyla alakalı da birçok mühim bilgiyi ihtiva etmektedir. Bu eserle alakalı bir değerlendirme için bk. Ramazan Arslan, *Bartın'ın İl Oluşununun 20. Yılı Paneli*, haz. İl Planlama ve Koordinasyon Müdürlüğü, Bartın Valiliği Yayınları, Bartın, 2012, s. 47-51.

Anadolu kazaları içinde orman ürünlerinin ağırlıkta olduğu, tarım ve hayvancılığa dayalı bir ekonomiye sahip; küçük ticari ve sınai kuruluşların bulunduğu bir yerleşim yeri görünümündedir²⁴⁴. Şehrin en önemli ihraç ürünlerinden biri olarak maden direğini de burada zikretmeliyiz²⁴⁵.

Bununla birlikte şehre hayat veren ve yöre ekonomisini canlı tutan en önemli etkenin ırmak olduğunun altını bir kere daha çizmekte fayda vardır²⁴⁶. 1929 yılında, Zonguldak Vilayeti Meclisi Umumisi'nce alınan ve 30.03.1929 tarih ve 42-54 sayılı Şurayı Devlet Kararı Heyeti Umumiye Mazbatası'na da onaylanan karara binaen Bartın Boğazı'nın tortudan temizlenmesi ve bu işin masrafının karşılanabilmesi için Boğaz'dan geçecek gemilerden tonları üzerinden belirli miktarda vergi alınması kararlaştırılmış ve söz konusu faaliyet gerçekleştirilerek Boğaz mevkii temizlenmiştir²⁴⁷.

Yine 1929 yılında taş rıhtım yanına belediyece 90 metre boyda betonarme kazıklı iskele yapılmıştır. Bölgenin sosyal ve ekonomik kalkınmasında mühim rol oynayan ve 20. yüzyılda Altın Deresi ismini alan Bartın Irmağı'nın, 1929 yılında Boğaz mevkiinde yapıldığı gibi taranması, temizlenmesi ve ırmağın denize döküldüğü mevkiin her mevsim ve havada giriş-çıkışı mümkün kılacak şekilde açılması²⁴⁸ tam anlamıyla 1950 yılından itibaren söz konusu olabilmıştır²⁴⁹.

Bartın Limanı'nın inşa edilip ticarete açılmasından önce ırmak üzerinde örneğin 1960 yılında 50.000 tonluk bir ithalat ihracat kapasitesinin olduğunu görüyoruz. 1960 yılında ırmak üzerindeki yük hareketi şu şekilde tespit olunmuştur:

244 R. Arslan, A. Takım, 2013, s. 159.

245 N. Cansever, 1965, s. 66.

246 N. Cansever, 1965, s. 10.

247 *Resmî Gazete*, "Şurayı Devlet Kararları", Sayı 1179, 29.04.1929.

248 S. Çilsüleymanoğlu, 1996, s. 394.

249 M. Çötür, 1970, s. III, IV.

1960 Yılında Irmak Üzerindeki Yük Hareketi ²⁵⁰		
Gelen	5000	Kömür
	20.000	Tuğla-Kiremit
Giden	25.000	Tomruk
Toplam	50.000 Ton	

Tablo 2: 1960 Yılında Irmak Üzerindeki Yük Hareketi.

Bir liman işletmesi kurulmadan önce, sadece ırmak üzerinde, Boğaz mevkiindeki büyük tonajlı gemilere yüklerini boşaltan küçük gemiler sayesinde yapılan ticaret hacminin 50.000 tona ulaşması ırmağın, Bartın ekonomisi için ne kadar büyük bir değere sahip olduğunu göstermektedir.

Irmağın şehrin bulunduğu yerden Karadeniz'e kadar olan kesiminde çeşitli büyüklükteki deniz taşıtlarına seyrüsefer imkânı vermesi Bartın'ı, Türkiye'nin tek nehir limanı durumuna getirdiğini daha önce ifade etmiştik. Ancak çevredeki bitki örtüsünün tahribi, zaman zaman meydana gelen sel olayları ve yaz aylarında Bartın Irmağı'nın sulama amacıyla kullanılması, beraberinde ırmak üzerinde sürekli tarama faaliyeti yapılmasını zaruri hâle getirmektedir. Ayrıca ırmağın Karadeniz'e döküldüğü Boğaz mevkiinde meydana gelen fırtınalar nedeniyle tarama faaliyetleri yapılmasına rağmen Boğaz'ın sürekli tıkanması Bartın'ın hariç iskele ve limanlarla bağlantısının devamının ancak çağdaş bir limanla sağlanabileceği gerçeğini gün yüzüne çıkarmış ve böylece 1950'li yılların sonunda Boğaz mevkiinde modern bir limanın inşa edilmesi kararı alınmıştır²⁵¹.

250 M. Çötür, 1970, s. 3.

251 V. Karadeniz, 2010, s. 294, 295.

III. BÖLÜM

BARTIN LİMANI'NIN TARİHÇESİ

Bartın Limanı'nın Oluşumu

İncelememizin buraya kadar olan kısmında deniz ticareti kavramını, Bartın adını ve tarihçesini, liman kurulmadan önceki dönemde Bartın Irmağı üzerinde yapılan ticari faaliyetleri birçok bilgi membaından faydalanmak suretiyle açıklamaya gayret ettik. Söz konusu meseleleri ayrıntılı olarak değerlendirmemizin en önemli amacı limanın inşasından önce bölgedeki alt yapıyı sistemli bir biçimde analiz ederek okuyucuya doyurucu bilgi vermektir.

Değerlendirmelerimizin bir diğer amacı da şuydu: Bizden önceki araştırmacılar, kendi tetkiklerini ortaya koyarken daha önceki çalışmaları ya bihakın incelememişler ya da bunlara hiç değinmemişlerdir. Bu araştırmacıların doğrudan kendi analizlerine yönelmeleri nedeniyle ortaya çıkan güvenilirliği tartışmalı birçok bilginin karşılaştırmalı olarak analiz edilmesi ve en doğru bilgiye ulaşılması gerekmektedir.

Bu bölümde de daha önce verilen bilgiler ışığında ve temelinde Bartın Limanı'nın kurulduğu coğrafya, kuruluş aşamasından günümüze uzanan süreçte limanın tarihçesi yine birçok kaynaktan istifade edilmek suretiyle detaylı bir biçimde tetkik edilecektir.

Gelişen, büyüyen ve çok elverişli bir coğrafyaya sahip olan Bartın'ın, yöresine ve Türkiye ekonomisine daha büyük ölçekli katkı sağlaması hedeflenmiştir. Irmak üzerinde sadece küçük çaplı gemilerle yapılan ticarete bağlı kalınmayarak modern bir

liman kurulması amacıyla 1954-1957 yılları arasında ön etüt-proje çalışmaları gerçekleştirilmiştir. Nitekim Bartın Irmağı'nın, Karadeniz'e döküldüğü ağız kısmında liman inşa edilmesine karar verilmiş ve 1960 yılında fiilen harekete geçilmiştir²⁵².

Bilindiği üzere Türkiye'nin kuzeyinde yer alan Karadeniz, kıtalararası bir iç deniz olup İstanbul ve Çanakkale Boğazı aracılığıyla Akdeniz'e, Cebelitarık Boğazı'yla da Atlas Okyanusu'na bağlanmaktadır. Etrafını çevreleyen karasal alanda Türkiye, Rusya, Ukrayna, Gürcistan, Bulgaristan, Romanya gibi²⁵³ ülkeler yer almaktadır²⁵⁴.

Bu bilgilere ilave olarak belirtmeliyiz ki Bartın'da inşa edilmesi planlanan limanın yegâne amacı ithalat ve ihracat faaliyetlerinin gerçekleştirilmesi değildi. Limanın kurulmasındaki diğer bir amaç da 18 Şubat 1952 tarihinde Lizbon'da Yunanistan'la birlikte NATO'ya²⁵⁵ giren Türkiye'nin, bu kuruma stratejik önemi olan bir noktada yerleşke sağlama ihtiyacıydı. Öyle ki bu yıllarda soğuk savaş bütün ağırlığıyla devam ediyordu. NATO güvencesi altına giren Türkiye, bütün dünyada etkisini hissettirmeye devam eden Sovyetler Birliği'nin baskılarına karşı bir siyasi ve askerî hamle olarak Bartın Limanı'nın belirli kısmını denizaltı üssü olarak²⁵⁶ askerî amaçlar doğrultusunda kullanılmak üzere NATO'ya tahsis etme amacını gütmüştür. Dolayısıyla Bartın Limanı inşaatı aynı anda iki koldan gelişmiştir. Bir yanda Bayındırlık Bakanlığı'nın hizmetine girecek olan ticari bir limanla diğer taraftan NATO'nun hizmetine girecek olacak askerî bir alanın inşaatına hızlı bir şekilde başlanmıştır²⁵⁷.

Bu kapsamda gerek askerî gerek ticari amaçlar²⁵⁸ doğrultusunda inşa edilmesi öngörülen Bartın Mansap Limanı için

252 M. Çötür, 1970, s. IV.

253 *Büyük Atlas*, Saygı Yayınları, İstanbul, s. 45.

254 V. Karadeniz, 2010, s. 292.

255 Sina Akşin, *Kısa Türkiye Tarihi*, 15. bs. Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul, 2012, s. 250.

256 Ö. Öztürk, 2012, s. 262.

257 S. Çilsüleymanoğlu, 1996, s. 398.

258 E. Aşçıoğlu, 1970, s. 93.

20.01.1960 tarihinde ihaleye çıkmıştır. Söz konusu tarihte yapılan ihaleyi, en düşük bedeli veren şirket olan Sezai Türkeş-Feyzi Akkaya²⁵⁹ firması, 56.908.492,80 TL keşif bedeliyle almaya hak kazanmıştır²⁶⁰.

Bu şirketle Bayındırlık Bakanlığı arasında 26.03.1960 tarihinde²⁶¹ sözleşme imzalanmış²⁶² ve Sezai Türkeş-Feyzi Akkaya firması, Amerikan Abrain Wibson and Associates firması müşavirliğinde²⁶³ 01.06.1960 tarihinde inşaat çalışmalarına başlamıştır. İnşaat sözleşmesine ait bilgiler şu şekilde olmaktadır:

Bartın Limanı İnşaat Sözleşmesi ²⁶⁴	
Müteahhittin Adı	Sezai Türkeş-Feyzi Akkaya
İhale Tarihi	20.01.1960
Sözleşme Tarihi	26.03.1960
İşe Başlama Tarihi	01.06.1960
Keşif Bedeli	56.908.492,80 TL
Eksiltme Tenzilatı	-
İhale Bedeli	56.908.492,80 TL
İşin Bitirilmesi Gereken Tarih	01.03.1964
Süre Uzatımı	1 sene 9 ay 20 gün
Keşif İlavesi	15.027.203,59 TL
Tarihi	20.12.1965
2. Keşif Bedeli	71.935.696,39 TL

Tablo 3: Bartın Limanı İnşaat Sözleşmesi.

259 Bu devirlerde, Türkiye'nin ünlü iş adamları olan Sezai Türkeş ve Feyzi Akkaya bazı yeni işler için zaman zaman başka şehirlere gidip gelmekle birlikte inşaat süresince Bartın'da bulunmuşlardır. Her ikisi de 04.09.1965 tarihinde 1561-1562 numaralarıyla Ticaret ve Sanayi Odası'na üye olmuşlardır. Ayrıntılı bilgi için bk. E. Aşçıoğlu, 2006, s. 186; F. Akkaya, 1989, s. 201.

260 *İlk: Geçmişten Geleceğe STFA*, ed. Gürel Tüzün, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul, 2012, s. 78; M. Çötür, 1970, s. 27.

261 E. Aşçıoğlu, 1970, s. 93.

262 E. Aşçıoğlu, 2001, s. 75.

263 Ö. Öztürk, 2012, s. 262.

264 M. Çötür, 1970, s. 27.

Daha sonraları *Ömrümüzün Kilometre Taşları* adlı bir eser kaleme almış olan Feyzi Akkaya, Bartın Limanı inşaatının başlangıcı ve bu devirde yaşanan bazı olaylarla ilgili olarak şu önemli bilgileri vermiştir: “Bartın Limanı’nın mukavelesi 1960 İhtilali’nin kokusu gelmeye başladığı sıralarda imzalanmıştı. NATO deniz diliminin, denizaltı tamir sığınaklarının da liman inşaatı işine dâhil edilmesi dolayısıyla inşaat, ticari kişilikten çok askerî bir kişilik taşıdığı için 27 Mayıs İhtilali’nden etkilenmesi söz konusu değildi. Fakat başlangıç problemlerinin, Millî Birlik Komitesi’nin otoritesi altında kurulan hükümetlerle çözümlenmesinin güçlüğü de ortadaydı. Bu hükümetler evvelce bakanlık yapmamış profesyonellerden veya değişik çevrelerce önerilmiş seçkin kişilerden kuruluyordu. Ancak geçici kişilik taşıdığı için sorumluluk isteyen büyük kararların alınması, bu kişilerin yeteneklerine bağlı bulunuyordu. Bartın Limanı için bizim isteyeceğimiz kararlar oldukça büyüktü. Bu kararların alınması için Bayındırlık Bakanı olan Daniş Koper’e güveniyorduk fakat ona tam başvuracağımız sırada bakanlıktan uzaklaştırılmış ve bakanlık makamı da boş kalmıştı. Oldukça uzun süren bu boşluktan sonra bu makama İstanbul Teknik Üniversitesi profesörlerinden sınıf arkadaşımız Mukbil Gökdoğan getirilmiş ve onun sağduyusu sayesinde bu problemlerimiz karara bağlanmış ve müşküllerimiz hızla çözülmüştü... Bir bütün olarak Bartın Limanı inşaatı, bakanlığın kendisine ait olan ticari bir limanla, NATO’ya ait askerî bir limandan oluşmaktaydı. Askerî kısmın inşaatı da Bayındırlık Bakanlığı eliyle yaptırılıyor fakat proje ve mühendislik hizmetleri, Abbrain Wibson and Associates firmasınınca yürütülüyordu. Bu firmanın temsilcisi Turhan Türker’di. Bütün inşaat için bakanlığın temsilcisi ise kontrol teşkilatı amiri olan Mehmet Çötür’dü. İki kaynanalı olan bu iş, Sezai Türkeş’in kendisi gibi boylu posluydu. Bartın Irmağı üzerinde yapılacak olan açılır kapanır bir köprüyle başlıyor; ırmağın liman sahasından, kayalık yamacı doğru itilerek mecrasının değiştirilmesi, limanla ırmak

arasındaki kapı, ticari rıhtım, ambarlar ve reislik binasıyla devam ediyordu. Askerî kısım sa denizaltılar için kayalık yamaca açılacak iki kuru dok tüneli ve bunları içeride birbirine bağlayacak bir atölye tünelinden oluşuyordu. Bütün bunları da bir ana ve tali mendirekler grubu koruma altına alıyordu. Limanın taranması, sahanın tanzim işleri de işin garnitürü olarak kalıyordu. Bu inşaatın yapımında kullanılacak olan makine ve teçhizatın tümünü, bakanlık kendi makine parkından bedelsiz olarak verecekti ve mukavelemize bunların bir listesi de eklenmiş bulunuyordu. Keza bu yıllarda devlet demiryollarından sonra liman inşaatlarına yönelmiş ve büyük yatırımlar gerektiren bu ağır teçhizatı kendisi getirmişti. Yerli müteahhitlerine bunları bedelsiz olarak veriyordu ve bu iş kolunu da ecnebi firmaların elinden yavaş yavaş kurtarmak amacındaydı. Bizim o andaki problemimiz derhal başlanması için mendireklere gerekli olan listemizdeki ağır vinçler, maçunalar gibi teçhizatın bakanlığın elinde serbest bulunmaması, bunların diğer liman inşaatlarında çalışmakta oluşu ve dönüş tarihlerinin de henüz belirsiz bulunmasından doğuyordu. Sezai, bu açmazı daha ilk günden çözmüştü. Bakanlığın elinde serbest bulunan bütün teçhizatın listesini almış ve mendirek projelerini, bu teçhizatın kapasitelerine uyan bir alternatifle değiştirmişti. Bu alternatifte en ağır yük 15 tonu geçmiyor, taş hacmi azalıyor ve ağır beton bloklar yerine bir Fransız patenti olan 15 tonluk tetrapodlar kullanılıyordu. Bu alternatif bakanlığa hatırı sayılır bir tasarruf sağlamakla kalmıyor, tahsis edeceği teçhizat için de bir imkân yaratıyordu. Bakanlığın limanlar reisi, eski demiryolculardan İkbâl Adil Bey, projeyi fevkalade beğenmesine rağmen zamanın icabı olarak suskun kalıyordu. Bakanlığı ele aldığı ilk günlerde her ne kadar Mukbil Gökdoğan'ı serbest bırakmanın uygun bir davranış olduğunu idrak ediyorsak da üç günden fazla bekleyemedik, kapısına dayandık. Mukbil de teçhizat işini bir saat içinde halletti.

Yaptığı kısa bir görüşmeyle İkbal Adil Bey'i ferahlatmış, omzundan ağır bir yükü kaldırmıştı. İşin gerisi artık kolaydı.”²⁶⁵.

Bu şekilde gerekli alt yapı çalışmalarının ikmal edilmesini müteakip inşaat çalışmalarına hızlı bir biçimde başlanmıştır.

Limanın Kuruluş Devrinden Bir Belge

Bayındırlık Bakanlığına, Bartın Limanı'nın inşaatı için 20.01.1960 tarihinde açılan ihaleye teklif sunan şirketlerden biri de “Ambursen Engineering Corporation” adlı bir Amerikan firmasıdır.

Bu şirket ihalenin sonuçlanmasından sonra Türkiye’de bizzat Başbakan Adnan Menderes nezdinde teşebbüste bulunmuştur. İhalenin kendilerine verilmemesine oldukça şaşırın adı geçen firma yetkilileri, ihale için çekişme içine girdikleri diğer şirketlerden çok daha üstün niteliklere sahip olduklarını belirterek, neden tercih edilmediklerini sormuşlardır. Nitekim ihalenin kendilerine verilmesinin Türkiye’nin de yararına olacağını ifade ederek, başbakanın kendileri lehinde bizzat müdahalede bulunması için yardım istemişlerdir.

Adı geçen şirket, Başbakan Adnan Menderes’e yapmış olduğu müracaatta, talebini şu şekilde ifade etmiştir²⁶⁶:

265 F. Akkaya, 1989, s. 198, 199, 200; *İlk: Geçmişten Geleceğe STFA*, s. 78, 81; 27 Mayıs 1960 darbesinden sonra kurulan 24. Hükümet’te Bayındırlık Bakanı olan Daniş Koper (2 Haziran 1960-29 Ağustos 1960) iki aydan biraz uzun süre Bakanlık yapmıştır. Yerine Ulaştırma Bakanı Sıtkı Ulay vekâlet etmiş (29 Ağustos 1960-10 Eylül 1960) sonra da İstanbul Teknik Üniversitesi’nden Mukbil Gökdoğan atanmıştır (10 Eylül 1960-25 Ekim 1961). Ayrıntılı bilgi için bk. *İlk: Geçmişten Geleceğe STFA*, s. 81.

266 *Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, Bakanlar Kurulu Kararlar Kataloğu*, 030.01.0.0/7.40.7, s. 4, 5.

DEVLET ARSIVLERI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ		TELEGRAM		(Ornek İZB 1)	
Devlet telgraf anahaberlerinden		ADRES :		YOL	
1277		LT EXCELLENCY ADNAN MENDERES		HAYAT TAŞIYICILARI	
PRIME MINISTER ANKARA ***		ALJİNDİ		İNKA	
50-11004 MAC2155/LEM21 NETWORK 125 5 165- 1/50 **		YARDI		BAAT	
<p>AMBURSEN ENGINEERING CORPORATION WHICH IS ONLY AMERICAN BIDDER THAT SUBMITTED PROPOSAL FOR CONSTRUCTION OF NATO FORT OF BARTIN ON JANUARY TWENTIETH WAS THE LOWEST BIDDER AND LIKEWISE WE GAVE A COMPLETION DATE ABOUT ONE YEAR EARLIER THAN ANY OTHER BIDDER STOP NEVERTHELESS WE UNDERSTAND FROM OUR TURKISH ASSOCIATE ALI İFAR THAT OUR LOW BID IS BEING DISREGARDED AND CONTRACT MAY BE AWARDED TO ANOTHER CONTRACTOR WHO</p>					
DEVLET ARSIVLERI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ		TELEGRAM		(Ornek İZB 1)	
Devlet telgraf anahaberlerinden		ADRES :		YOL	
<p>WAS NOT LOW BIDDER AND WHOSE COMPLETION TIME IS CONSIDERABLY LONGER THAN OURS STOP OUR FAVORABLE QUALIFICATIONS AS CONTRACTORS FOR THIS WORK WERE APPROVED BY MINISTRY PUBLIC ... WORKS BEFORE WE WERE PERMITTED TO END STOP WE RESPECTFULLY REQUEST YOUR INTERVENTION WHICH WILL BE FOR ULTIMATE BENEFIT OF TURKEY RESPECTFULLY *** AMBURSEN ENGINEERING CORPORATION *****</p>					
030 01		7 40 7		3	

Belge 1: Ambursen Engineering Corporation Firması'nın Başbakan Adnan Menderes'ten İhaleye Müdahil Olması Talebini Konu Alan Telgrafi.

"Ekselansları Adnan Menderes

Başbakan Ankara

20 Ocak'ta Bartın NATO Limanı inşaatı için teklif sunmuş tek Amerikan şirketi olan Ambursen Engineering Corporation, limanın inşaatı amacıyla teklif öne süren diğer şirketlerden aşağı yukarı bir yıl daha önce inşaat bitecek şekilde bir tarih verdiği gibi ihaleye en düşük teklif de yine firmamız tarafından yapılmıştır. Ancak Türk ortağımız Ali İfar'dan öğrendiğimiz kadarıyla, sunduğumuz düşük fiyat teklifi dikkate alınmadığı gibi mukavele, iş bitiş tarih teklifi bizimkisinden

oldukça uzun ve fiyat teklifi en düşük olmayan bir firmaya verilmiş olabilir. Bitirmek üzere daha önce ruhsat aldığımız işlerimizde gösterdiğimiz gibi firma olarak bu iş için de tercih edilebilir kalitemiz Bayındırlık Bakanlığı tarafından onaylanmıştır. Sizden nazikâne isteğimiz söz konusu liman inşaatıyla alakalı olarak Türkiye'nin de yararına olacak şekilde son defa; lehimizde müdahalede bulunmanızdır.

Saygılarımızla

*Ambursen Engineering Corporation*²⁶⁷

Başvuruda açıkça görüldüğü üzere Amerikan şirketi ihalenin Sezai Türkeş-Feyzi Akkaya firmasına verilmesini kabul lenememiştir. Daha üstün özellikleri olan bir şirket oldukları iddiasında bulunarak, neden kendilerinin tercih edilmediğini sorgulamışlardır ki bu da oldukça ilginç bir teşebbüstür. Çünkü 1960 yılında hem ticari hem de askerî hizmetlerde fonksiyonel olarak kullanılabilir bir limanın inşa edilmesi teşebbüsü ve Amerikalı bir şirketin de inşaata talip olması görünürde gayet doğal karşılanabilir. Ancak, hatırlanacağı üzere 1960 yılının Ocak ayının sonlarında yapılan bu ihaleden yaklaşık 4 ay sonra 27 Mayıs 1960 darbesi gerçekleşmiştir.

İhalenin yapıldığı tarihte de Türkiye'de sakin bir ortam olduğu söylenemez. Buradan hareketle Türkiye'de her bakımdan bir karışıklık ortamının oluştuğu, ülkenin yavaş yavaş keşmekeşe sürüklendiği bir devirde²⁶⁸ hükümetin yatırımlardan asla taviz vermeden, ülkenin kalkınması için büyük bir çaba sarf ettiğini görmekteyiz. Yine, Karadeniz Bölgesi'nde inşa edilecek bu limanın bir kısmının NATO'ya tahsis edilmesi Türkiye'nin bu dönemlerde Sovyetler Birliği'ne karşı güttüğü genel dış politikası hakkında da bazı önemli ipuçları sunmaktadır.

267 BCA, 030.01.0.0/7.40.7, s. 4, 5; Bk. Belge 1.

268 27 Mayıs 1960 darbesi hakkında etraflı bilgi için bk. Şevket Süreyya Aydemir, İhtilalin Mantığı ve 27 Mayıs İhtilali, 7. bs. Remzi Kitabevi, İstanbul, 2000, s. 221-371.

“Ambursen Engineering Corporation” firmasının başvurusu Ankara’da ciddi bir biçimde değerlendirilmiştir. Öyle ki yapılan yazışmalardan bu şirketin o dönemlerde dünyada faaliyet gösteren en güçlü ortaklıklardan biri olduğunu anlıyoruz. Dolayısıyla Türk devlet adamları ve bürokratları şirketin Türkiye’ye olan ilgisinin kaybolmaması için bizzat Adnan Menderes’e de danışarak gayet samimi bir cevap hazırlamışlardır. Söz konusu cevabî yazıda adı geçen şirkete şu bilgiler verilmiştir²⁶⁹:

DEVLET İSTİSNAİ KURULU MÜDÜRLÜĞÜ		
T. C. BAŞVEKÂLET		
İSTİSNAİ KALEM MÜDÜRLÜĞÜ		
Yazın numuru	Duyuru No.	
Yazın tarihi	Gönderi No.	
Rapor tarihi	Gönderi tarihi	

TELEGRAM
17.2.1960

MESSRS AMBURSEN ENGINEERING CORPORATION
NEWYORK

UPON INSTRUCTIONS FROM THE PRIME MINISTER MR. ADNAN MENDERES I IMMEDIATELY CONTACTED THE MINISTRY OF PUBLIC WORKS IN CONNECTION WITH YOUR CABLE OF 5TH FEBRUARY STOP I WAS INFORMED THAT YOUR BID SUBMITTED WITHIN THE PERIOD FIXED WAS NOT THE LOWEST AND CONSEQUENTLY THE CONTRACT HAD TO BE AWARDED BY THE COMMISSION IN CHARGE TO THE LOWEST BIDDER STOP UNDER THESE CIRCUMSTANCES THE PRIME MINISTER REGRETS HIS INABILITY TO INTERVENE IN YOUR FAVOR BUT HE HOPES THAT YOUR INTEREST IN OUR COUNTRY'S ECONOMIC DEVELOPMENT WILL CONTINUE AS BEFORE AND WE SHALL HAVE THE PLEASURE OF BENEFITTING OF YOUR SERVICES ON FUTURE OCCASIONS

ERGUMENT YAVUZALP
PRIVATE SECRETARY

Belge 2: Özel Kalem Müdürü Ercüment Yavuzalp'ın, Ambursen Engineering Corporation Firması'na Cevabî Yazısı.

*“Messrs Ambursen Engineering Corporation
Newyork*

Başbakan Sayın Adnan Menderes'in talimatları üzerine derhal Bayındırlık Bakanlığı'yla, 5 Şubat tarihli telgrafınıza ilişkin olarak temasa geçtim. Kararlaştırılan zaman zarfında, şirketinizce öne sürülen fiyat teklifinin limanın inşaatıyla ilgili olarak yapılan teklifler içinde en düşük fiyatlı teklif olmadığı

269 BCA, 030.01.0.0/7.40.7, s. 1.

ve dolayısıyla komisyon tarafından, yapılan en düşük teklif göz önünde bulundurulmak suretiyle mukavelenin verilmesi gerektiği konusunda bilgi aldım. Başbakan, bu koşullar altında firmanız lehinde müdahil olmasının imkânsızlığı dolayısıyla üzüntü duymakla birlikte; firmanızın daha önceki dönemlerde olduğu gibi ülkemizin ekonomik gelişimine katkılarının devam etmesini ümit etmektedir. İlerleyen dönemlerde ortaya çıkacak fırsatlarda, firmanızın hizmetlerinden istifade etmekten memnuniyet duyacağız.

Ercüment Yavuzalp

*Özel Kalem Müdürü*²⁷⁰

Adnan Menderes'in özel kalem müdürü vasıtasıyla "Am-bursen Engineering Corporation" ortaklığına gönderdiği bu cevaptan çıkarılması gereken bazı stratejik yorumlar vardır. Başbakan'ın o dönem için Amerikan'ın hatırı sayılır şirketlerinden birine olumsuz bir yanıt yazmak zorunda kalmasının yanında, şirketi küstürmemek için elinden geleni yaptığını görüyoruz. Nitekim ilerleyen dönemlerde şirketin Türkiye ekonomisine katkı sağlayabileceği hususunu göz önünde bulundurarak gelecekte ortaya çıkabilecek yeni fırsatların, adı geçen şirket tarafından değerlendirilmesinden memnuniyet duyacağını ifade etmiştir.

27 Mayıs 1960 darbesinin²⁷¹ kendisini iyiden iyiye hissettirmeye başladığı bir dönemde, Menderes'in kendisi için hayati önem taşımayan bir konuya dahi ciddiyetle eğilmesi; onun ülke kalkınması için hâlâ büyük bir çaba içinde olduğunu göstermektedir. Bununla birlikte Demokrat Parti'nin 1950 yılında iktidara geldiği dönemde bu partiyi ve Türkiye'de çok partili hayatın gelişmesini destekleyen Amerika Birleşik Devletleri'nin

270 BCA, 030.01.0.0/7.40.7, s. 1.

271 27 Mayıs 1960 darbesinin nedenleri hakkında ilgi çekici bir yorum için bk. Metin Eriş, *Osmanlıdan Günümüze Demokratikleşme Sürecinde Türk Siyasi Hayatı ve Kemalizm*, Bilgeoğuz Yayınları, İstanbul, 2012, s. 249.

1960'lara yaklaşıldığı dönemde Demokrat Parti'ye olan desteğini çektiği bilinen bir gerçektir.

Bugün dahi birçok dev şirketin kontrolünde yönetilen ya da daha doğru bir ifadeyle sahip olduğu dev şirketlerin uluslararası arenada çıkarlarını korumayı ilke edinen Amerika Birleşik Devletleri'nin, Demokrat Parti iktidarının sonlarına doğru kendi çıkarlarının zedelenmeye başlaması hasebiyle, bu partiye karşı soğuk davranmasının nedenlerinden biri de “Ambursen Engineering Corporation”ın, Bartın Limanı ihalesini alamaması olabilir mi?

Hiç kuşkusuz bu yıllarda Amerika'nın, Türkiye politikalarının şekillenmesinde bu şirketin durumunun birebir etkisinin olduğunu söylemek oldukça abartılı bir yorum olur. Ne var ki bu ve buna benzer olayların toplanıp, bir araya gelerek genel manada Amerika Birleşik Devletleri politikalarına tesir ettiğini de söylemek yanlış olmaz.

Bartın Limanı'nın inşa edilmesi hakkı, “Ambursen Engineering Corporation” firmasının yukarıda temas edilen teşebbüsüne rağmen Sezai Türkeş-Feyzi Akkaya firmasında kalmış ve şirket 01.06.1960 tarihinde çalışmalara başlamıştır. Sözleşmede işin bitirilme tarihi olarak 01.03.1964 öngörülmüş ancak liman inşaatının bu tarihte bitmeme ihtimali göz önüne alınarak gerektiğinde 1 sene 9 ay 20 gün süre uzatımı verilebileceği hususu da sözleşmede yer almıştır²⁷².

İlerleyen yıllarda Türkiye'nin kalkınmasına yaptıkları mühim projelerle katkı sağlamış olan müteahhitler Sezai Türkeş ve Feyzi Akkaya'nın, Bartın Limanı inşaatını gerçekleştirebilmek için büyük bir gayretin içine girdiğini çeşitli kaynaklardan öğrenmekteyiz.

20. yüzyılın ikinci yarısında Türkiye'nin kalkınması adına bu iki müteahhittin imzasıyla gerçekleştirilen projeler arasında Erzincan Demiryolu Köprüleri, Diyarbakır-Cizre Demiryolu

272 M. Çötür, 1970, s. 27.

Köprüleri, Marmara İskeleleri, Çanakkale-İzmir Sondajları, Sarieski Petrol Terminali, Bartın Limanı ve Sığınakları, Ereğli Demir-Çelik Limanı, Dört Yol Boru Hattı Terminali ve Kadın-cık II. Hidroelektrik Tesisi yer almıştır. Daha sonradan bu iki müteşebbisin kurdukları STFA Anonim Şirketi²⁷³ Türkiye'nin yanı sıra Libya ve Suudi Arabistan gibi ülkelerde de faaliyet göstermiştir²⁷⁴.

Limanın Tarihçesi

Daha önce de temas ettiğimiz üzere Bartın Limanı aynı adı taşıyan ırmağın Karadeniz'e döküldüğü ağız kısmında kurulmuş bir mansap limanıdır. Liman şekillenirken nehir yatağının 1500 metrelik kısmının yeri değiştirilmiş ve eski yatak doldurulmuştur²⁷⁵.

Limanın yakın çevresi, Bartın Irmağı vadisi ve çevresindeki engebeli dağlık arazilerden meydana gelmektedir. Bartın ili kıyıları küçük plajlar dışında yüksek falezli kıyılardan oluşmaktadır. Bu engebeli arazi yer yer küçük dereler tarafından parçalanmıştır. Nitekim iç kesimlerle ulaşım başta Bartın Irmağı ve kolları olmak üzere bu kolların açmış oldukları vadilerden sağlanmaktadır²⁷⁶.

Limanın koordinatlarını, enlemi 41° 43' 58" kuzey, boylamı 32° 20' 24" doğu olan Kadırga Burnu'yla enlemi 41° 35' 06" kuzey, boylamı 32° 04' 30" doğu olan Filyos mevkiinden kuzeye doğru uzanan hatlarla Türk karasuları ve bitişik bölgesini sınırlayan denizalanı şekillendirmektedir²⁷⁷.

İncelememizin daha önceki kısımlarında, limanların kuruluş yerlerinin seçiminde fiziki, beşeri ve iktisadi coğrafya

273 Sezai Türkeş-Feyzi Akkaya Anonim Şirketi.

274 F. Akkaya, 1989, s. 5-198-209.

275 V. Karadeniz, 2010, s. 295.

276 V. Karadeniz, 2010, s. 292, 294.

277 Denizcilikten sorumlu Devlet Bakanlığı'nın 26.03.1997 tarih ve 00270 sayılı Bakanlık Makamı Oluru.

faktörlerinin etkili olduğunu belirtmiştik²⁷⁸. Liman inşaatlarının sistemli bir şekilde gerçekleştirilebilmesi için her şeyden önce fiziki unsurlar göz önüne alınarak denizden gelecek darbelerin önüne geçilmesi icap etmektedir. Bu da dalgakıran ismi verilen deniz yapılarıyla mümkün olabilmektedir. Korunmuş saha içerisinde inşa olunacak diğer deniz yapılarının ve hatta tali dalgakıranın ana dalgakıran dediğimiz esas dalgakıran muhafazasında yapılması, muhtemel hasarları önlemesi bakımından liman inşaatlarının bir hususiyetidir. Liman inşaatlarının iş programlarının bu husus göz önünde bulundurulurularak hazırlanmasında zorunluluk vardır. Dolayısıyla bu önemli detay göz önünde bulundurularak Bartın Limanı inşaat alanında ana dalgakıran²⁷⁹ ve bunun muhafazasında liman güney mendireği diye adlandırılan tali dalgakıranın inşası öncelikle programlanmıştır²⁸⁰.



Fotoğraf 9: Kuzey Mendireğin İnşasından Bir Görünüm (Ağustos 1962).

278 B. Ü. İbret, D. Aydınöz, F. Bekdaş, 2010, s. 18.

279 Kuzey Mendireği.

280 M. Çötür, 1970, s. 28.

Limanın dalgakıran bölümlerinin inşaatı sırasında uygulanması planlanan proje yerine gerekli olan teçhizatın, Bayındırlık Bakanlığının elinde serbest bulunmaması, bunların diğer liman inşaatlarında çalışmakta oluşu ve dönüş tarihlerinin de henüz belirsiz bulunmasından dolayı alternatif bir projeye geçilmiştir. Bu yeni projede beton bloklar yerine ağırlığı 15 tonu geçmeyen tetrapod²⁸¹ adı verilen bir beton kalıp çeşidi kullanılmıştır²⁸².

Bartın Limanı'nda 820 metre uzunluğunda²⁸³ ana dalgakıranla 465+100=565 metre uzunluğunda²⁸⁴ tali dalgakıranın koruduğu sahada 300 metre çaplı dış basen²⁸⁵ ve 200 metre çaplı iç basen mevcuttur. Her iki basen -8.00 metre derinliğe kadar Alper Şevket komutasındaki "Devrim" tarak gemisiyle²⁸⁶ taramaya tabi tutulmuştur. Ancak "Devrim" emici tarak gemisinin limanda bir kısım taramayı yapamaması, bu taramanın kovalı tarak gemisiyle yapılmasını gerektirmiştir. Böylece 1967 yılında "Seyhan" kovalı tarak gemisiyle ikinci bir tarama faaliyeti gerçekleştirilmiştir²⁸⁷.

Limanların ana bölümünü, gemilerin kıyıyla bağlantısını sağlayan, yükleme ve boşaltmanın yapıldığı rıhtım ve iskeleler oluşturmaktadır. Rıhtım, deniz kıyısında gemilerin yanaşması, yükleme ve boşaltma işlemini yapması için denizden duvarla yükseltilerek yapılmış yerlerdir. İskele ise geminin kıyıya yanaşmaya uygun olmadığı yerlerde kıyıyla bağlantıyı sağlayan, gemilerin yanaştığı, yükleme ve boşaltma yapabildiği sabit veya yüzer rampalar olarak anlandırılmaktadır.

281 *Tetrapod* için bk. Fotoğraf 9'de vincin taşıdığı beton kalıp.

282 F. Akkaya, 1989, s. 199, 200.

283 E. Aşçıoğlu, 1970, s. 93.

284 E. Aşçıoğlu, 1970, s. 93.

285 *Basen*: Gemi manevra alanı.

286 F. Akkaya, 1989, s. 215.

287 M. Çötür, 1970, s. 5, 48.

Rıhtım ve iskeleler işlevlerine göre yük ve yolcu aktarımı yapıkları gibi her ikisine birden de hizmet verebilmektedirler²⁸⁸.

Bu bilgiler temelinde Bartın Limanı gelecekteki potansiyel gelişmeleri karşılayabilecek şekilde tertiplenmiş olup 220 metre uzunluğunda ticari eşya rıhtımını, 60 metre uzunluğunda bir yanaşma yerini ve 40 metre uzunluğunda²⁸⁹ bir motor iskelesini ihtiva etmekteyken²⁹⁰; 22.02.1991 tarihinde²⁹¹ 260 metre rıhtım ilavesi yapılması için çalışmalara başlanmış ve söz konusu çalışma tamamlanarak 1995 yılında²⁹² rıhtım boyu 480 metreye²⁹³ ulaştırılmıştır. 480 metrelik rıhtımın eski rıhtım kısmına 10 adet, 1995 yılında yapımı tamamlanan yeni rıhtım kısmına 8 adet olmak üzere toplam 18 adet baba ve 19 adet mapa yerleştirilmiştir²⁹⁴.

Limanın yapılması, ırmağın ağzı kumlanmasını da önlediğinden ırmağa her mevsim ve havada giriş-çıkışı mümkün kılmiştir. Ayrıca ırmağın da -4.00 metreye taranmış olması 250 tonluk gemilerin denizden 5 mil içeride bulunan çimento fabrikasına kadar gitmelerini sağlamıştır²⁹⁵. Ancak ırmağın, taşımacılık yönünden sürekli verimli kullanılabilmesi belirli aralıklarla taranmasına bağlıdır ki günümüzde de bu ihtiyaç had safhaya ulaşmıştır.

Çalışmanın bu şekilde yürütülmesi sonucu olarak 820 metre uzunluğunda olmak üzere, Haziran 1961-Temmuz 1964 arasında 3 yılda inşa olunan ve inşaat esnasında üzerinden iki kış geçen Bartın Limanı ana dalgakıranında sözleşmenin

288 S. Doğaner, 1993, s. 125.

289 E. Aşçıoğlu, 1970, s. 93.

290 M. Çötür, 1970, s. 5.

291 Bartın Valiliğinin, Bartın Belediye Başkanlığı'na hitaplı 15.07.1993 tarih ve 2692 sayılı resmî yazısı.

292 E. Aşçıoğlu, 2001, s. 76.

293 *Bartın Ticaret ve Sanayi Odası'nın Yüzüncü Yılı (1906-2006)*, s. 45.

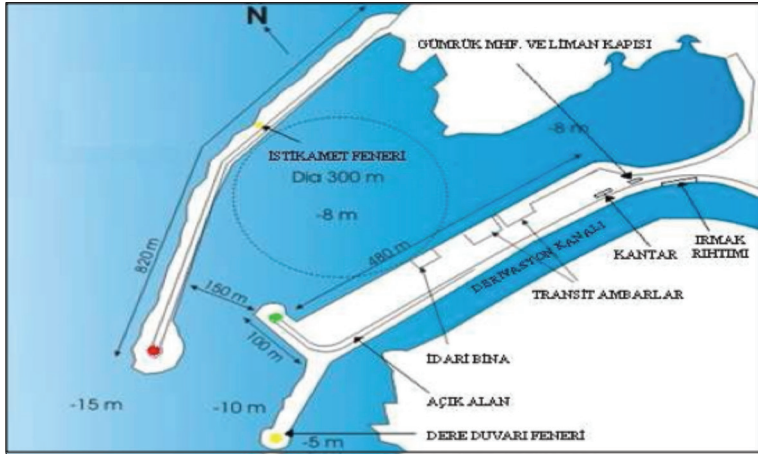
294 *Bartın Limanı ile İlgili Bilgiler Dokümanı, Bartın Belediyesi Liman İşletme Müdürlüğü*, Bartın, 2010, s. 2.

295 N. Cansever, 1965, s. 10; M. Çötür, 1970, s. 6.

tanıldığı tolerans sınırları dâhilinde kalınarak taş dökümü gerçekleştirilmiştir²⁹⁶.

Modern bir liman günümüzde havuzlar, doklar, antrepolar, köprüler, yollar ve bunlara ilişkin tesislerden oluşan karmaşık bir organizmadır. Ticari hayat, rıhtımlarda başlar depolara, bürolara, bankalara kadar uzanır. Dolayısıyla ticaretin döndüğü ana trafik kavşaklarıdır limanlar. Bu nedenle Bartın Limanı'nın da doğal olarak karmaşık bir yapıya sahip olması gerekir²⁹⁷.

Bu kapsamda limanda mendireklere ilave olarak diğer yapıların inşası da titiz çalışmalar sonucu gerçekleştirilmiştir. Bu yapıların büyük bir kısmı limanın bulunduğu alanda inşa edildiği gibi limanı ana arterlere bağlayacak çeşitli stratejik noktalarda da inşaat çalışmaları yapılmıştır. İnşa edilen bu yapıların genel olarak köprü, yol, tenvirat, drenaj, su isalesi, dok, ambar, antrepo, fener ve ırmak geçidinden oluştuğunu belirtebiliriz.



Şekil 1: Bartın Liman Sahasının Kullanım Özellikleri.

296 M. Çötür, 1970, s. 34.

297 E. Tümertekin, 1976, s. 65.

Liman sahasına geçişi sağlayacak ve aynı zamanda ırmak trafiğini aksatmayacak şekilde, 12 metrelik kısmi²⁹⁸ açılabilir çelik tabliyeli bir köprü inşası taahhüt içerisinde yer almıştır. Günün muayyen saatlerinde çelik tabliyenin açılması suretiyle gemilerin geçişi sağlanmakta ve ırmak trafiği aksatılmamış olmaktadır. Köprü beş açıklıklıdır. Ortadaki açılabilir kısım çelik tabliye olarak inşa edilmiştir. Yanlardaki ikişer açıklık betonarme, tabliyeyle geçilmiştir. Köprü ayaklarında çakma kazık yerine, yerinde imal edilen benato sistemi kazık kullanılmış ve bu şekilde 250.000 liralık bir tasarruf saęlanmıştır²⁹⁹.

1961 yılı ortalarına doğru söz konusu köprünün inşaatı bitirilmiştir ki liman inşaatı sırasında ikmal edilen ilk yapılardandır. Köprünün inşası ve dizaynı transport tekniğindeki ihtisası dolayısıyla Mazhar Yüngül tarafından gerçekleştirilmiştir³⁰⁰.



Fotoğraf 10: Bartın Limanı'na Geçişi Sağlayan Açılabilir Köprü.

298 E. Aşçıoğlu, 1970, s. 93.

299 M. Çötür, 1970, s. 26, 43.

300 F. Akkaya, 1989, s. 200, 201.

Bununla birlikte 1961 yılı teknolojiyle yapılan bu köprü üzerinde, 2000'li yılların ileri teknolojiyle üretilen yüksek tonajlı kamyon ve tırların aynı anda geçişinin sağlanamayacağı'nın anlaşılması üzerine, üst yol daraltılmıştır. Dolayısıyla günümüzde köprüden tek yönlü araç geçişine izin verilmektedir.

Liman sahasındaki yol, satıh ve drenaj işleri için 725.000 lira harcanmıştır. 4 km stabilize yol inşa edilmiş, 10.000 m2 beton kaplamalı satıh temin olunmuştur. Liman sahasının aydınlatması için 515.000 lira harcanmıştır³⁰¹.

Liman içerisinde, ayrıca biri 158 metre diğeri 178 metre uzunluğunda olmak üzere iki adet tünel³⁰² ve bu iki tüneli birbirine bağlayan 110 metre uzunluğunda bir atölye tüneli inşa edilmiştir³⁰³. 155.000 m3 tünel kaya kazısı yapılmış ve 40.000 m3 tünel kaplama betonu dökülmüştür³⁰⁴. 400 metre uzunluğunda 21 metre genişliğinde parabolit kesitli beton kaplamalı bu bölüm denizaltı sığınağı olarak NATO'nun hizmetinde kullanılmak üzere Bartın Deniz Üs Komutanlığı'na tahsis edilmiştir³⁰⁵.

301 M. Çötür, 1970, s. 27.

302 Müteahhitler Sezai Türkeş ve Feyzi Akkaya limanın inşaatı sırasında pek çok müşkülata karşılaşmışlardır. Bu müşkülatlardan özellikle mahalli olanlarını o dönemlerde 30'lu yaşlarını bulmamış genç bir girişimci olarak piyasalarda kendinden söz ettirmeye başlayan ve oldukça büyük muvaffakiyetler kazanan müteşebbis Turgut Işık sayesinde aşmışlardır. Turgut Işık, Sezai Türkeş'e mahalli alanda karşılaştığı bütün sorunların çözümünde elinden geldiğince yardımcı olmuştur. Nitekim bu zat, daha liman inşaatı bitmeden, Sezai Türkeş'ten sağladığı yardımlarla ilk girişimi yapmış, Bartın Petrol Ofisi Genel Bayiliği'ni alarak limandaki stoklama tanklarını ve dağıtım tesislerini vücuda getirmiştir. Turgut Işık'ın başarıları ilerleyen on yıllarda artarak devam etmiş, çeşitli endüstri, taşımacılık, inşaat ve turizm alanlarında faaliyet gösteren Işıklar Holding onun büyük emekleri üzerinde yükselmiştir. Örneğin askerî tünellerin inşası aşamasında yaşanan bir sorun ve Turgut Işık sayesinde bu problemin halledilmesi hususunda "Cuma Günü Manda Koşulmaz..." adlı bahse bk. F. Akkaya, 1989, s. 203, 204.

303 E. Aşçıoğlu, 1970, s. 93.

304 M. Çötür, 1970, s. 26.

305 Feyzi Akkaya, tünellerin yapımı sırasında hiçbir ecnebi mühendis ya da danışmanın imzasının bulunmadığını, bugün deniz altı bakım üssü olarak kullanılan bu alanların Türk işçi ve mühendislerin elinde doğrulduğunu ifade etmiştir: "Bartın Limanı'nı bugün ziyaret edenler, tünellerin girişinde duvara çakılı bir bronz levha üzerinde, inşaatçı olarak firmamızın ismiyle karşılaşırlar. Bunu gör-

Bu kısmın inşaatının muvaffakiyetle nihayete erdirilmesinden sonra Millî Müdafaa Bakanlığı³⁰⁶ Deniz Kuvvetleri Komutanlığı³⁰⁷ tarafından Sezai Türkeş-Feyzi Akkaya firmasına takdir nişanesi verilmiş ve bu nişane tünellerin girişinde duruvara bronz levha üzerine çakılmıştır³⁰⁸.

Bilindiği üzere limanların en önemli işlevlerinden birisi de ambarlamadır. Ambarlama, karadan veya denizden gelen yükün belirli süreler için kapalı ambar, sundurma³⁰⁹, antrepo³¹⁰, açık saha, rıhtım veya iskelelere konularak liman işletmesi sorumluluğu altında muhafaza edilmesi hizmetidir³¹¹.

Bartın Limanı inşaat alanında 2 çelik transit ambarı, 1 liman dairesi, 1 idare binası ve 1 yedek parça ambarı olmak üzere toplam 5 adet bina inşa edilmiştir. 2 transit ambarının sahası $2 \times 1500 \text{ m}^2/\text{adet} = 3000 \text{ m}^2$ olup³¹² hacmi 9000 m^3 'tür. Her ikisinin 2. keşfi 1.750.000 TL hesaplanmıştır. Diğer dört binanın 2. keşfi 530.000 TL'dir³¹³.

Limanda daha sonradan 2000 m²'lik yeni bir açık depolama alanı oluşturulmuştur³¹⁴. Bartın Belediye Başkanlığı tarafından Gümrük Müsteşarlığı'na yazılan 07.03.2000 tarih ve 131-550 sayılı "Geçici Depolama İzni" başlıklı resmî yazıyla

meden geçenler olduğu gibi görüp de garipseyenler çıkabilir. Fakat bu kimseler bilmelidir ki bu levha oraya, inşaatın her safhasını yakından takip eden, Millî Müdafaa'nın Deniz Kuvvetleri Komutanlığı tarafından, 'takdir nişanesi' olarak konulmuş ve bedeli de bizzat Kumandanlığın kendi kasasından çıkmıştır." Ayrintılı bilgi için bk. F. Akkaya, 1989, s. 202, 209; V. Karadeniz, 2010, s. 295.

306 Millî Savunma Bakanlığı.

307 Deniz Kuvvetleri Komutanlığı.

308 F. Akkaya, 1989, s. 209.

309 *Sundurma*: Gümrüklü eşyanın bir rejim tayinine kadar konulduğu yer.

310 Antrepo: Uzun süreli depolanması düşünülen ihraç ve ithal eşyanın konulduğu yer.

311 S. Doğaner, 1993, s. 128.

312 E. Aşçıoğlu, 1970, s. 90, 91; E. Aşçıoğlu, 2001, s. 76.

313 M. Çötür, 1970, s. 27.

314 Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Doğu Marmara Gümrük ve Ticaret Bölge Müdürlüğü'nün 12.08.2005 tarih ve 1 sayılı "Geçici Depolama Açma ve İşletme İzin Belgesi" başlıklı resmî yazısı.

limana ithal eşya getiren gemilerin açıkta uzun süre beklemek zorunda kaldığı belirtilerek söz konusu gemilerin açıkta beklememesi için 18.02.2000 tarih ve 23968 sayılı *Resmî Gazete*'de yayımlanan “Geçici Depolama Yeri İşletmeciliği” ile ilgili Gümrük Genel Tebliği'nin 2. maddesine göre istenilen belgelerin daha sonradan tedarik edilmesi şartıyla Bartın Limanı'nda geçici depolama yeri açılması ve işletilmesi için izin verilmesi talebinde bulunulmuştur³¹⁵.

Gümrük Müsteşarlığı Gümrükler Genel Müdürlüğü'nün 07.07.2005 tarih 17473 sayılı resmî yazısına istinaden talep edilen izin, Bartın Belediyesi'ne verilmiştir. Ancak oluşturulan 2000 m²'lik bu depolama alanının ilerleyen dönemlerde herhangi bir ihtiyacı karşılayamaması nedeniyle kapatılması yine Bartın Belediye Başkanlığı'nca, 2012 yılında Gümrük ve Ticaret Bakanlığı'ndan istenilmiş ve adı geçen alan ortadan kaldırılmıştır³¹⁶.



Fotoğraf 11: Bartın Limanı'nda Bulunan İdari Bina ve Ambarlardan Bir Görünüm.

315 Bartın Belediye Başkanlığı'nın, Gümrük Müsteşarlığı'na hitaplı 07.03.2000 tarih ve 131-550 sayılı “Geçici Depolama İzni” başlıklı resmî yazısı.

316 Bartın Belediye Başkanlığı'nın, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı'na hitaplı 26.04.2012 tarih ve 321.99-78/1894 sayılı resmî yazısı.

Limanlar, gemilere pek çok hizmet vermekle yükümlüdürler. Bunlar arasında en önemlisi olan mekanik donatım, limanda yükleme boşaltma ve ambarlama işlerinde zaman, iş gücü ve alandan tasarruf sağlamaktadır³¹⁷. Rıhtım iki ray arası 5.50 metre olacak şekilde portal vinç yerleştirilebilir durumda inşa edilmiştir. Günümüz ihtiyaçları düşünüldüğünde rıhtımın bir vinçle teçhizine bugün de mutlak surette ihtiyaç vardır. Limanın daha fazla kâr getirebilmesi ancak bu şekilde mümkün olabilecektir³¹⁸.

Bartın Limanı'na asetlenli, elektrikli ve akülü olmak üzere dokuz fener monte edilmiştir. Bu fenerler, 5842 sayılı kanunun 9. maddesine istinaden 10.06.1966 gün ve 6/6548 sayılı kararname gereğince³¹⁹ Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı Genel Müdürlüğü Kıyı Emniyet İşletmesi'ne devir ve teslim edilmiştir³²⁰.

Bazı havalarda, kanal ağzından ırmağa girişin zor ve hatta imkânsız olabileceği düşüncesiyle liman içinden ırmağa girişi sağlamak amacıyla limanla ırmak arasında bir geçit teşkil edilmiştir. Geçidin bu faydasına karşılık ırmaktan limana tortu girmesine sebebiyet vermesi mahzurlu olmuştur. Limana tortu ve çöküntü girmesini önlemek için sel zamanlarında kapatılmak üzere menteşeli veya yüzer kapıyla geçidin örtülmesi konusu etüt edilmiştir. Bakım kolaylığı göz önüne alınarak yüzer kapıda karar kılınmış ve Denizcilik Bankası'na imal ettirilen 10 metre genişliğinde³²¹ yüzer kapı, işletme müessesesi olan Bartın Belediyesi'ne teslim edilmiştir³²². Fakat bu

317 S. Doğaner, 1993, s. 129.

318 M. Çötür, 1970, s. 27.

319 M. Çötür, 1970, s. 48.

320 Başbakanlık Kanunlar ve Kararlar Tetkik Dairesi, 10.06.1966 tarih ve 6/6548 Sayılı Kararname Sureti.

321 E. Aşçıoğlu, 1970, s. 93.

322 Limanla, ırmak arasında geçişi sağlayacak olan ırmak kapısı yüzer kapağının Bartın Belediyesi'ne geçici teslim protokolü hakkında bk. Bartın Belediyesi ve Bayındırlık Bakanlığı arasında imzalanan 03.05.1968 tarihli Teslim-Tesellüm Belgesi.

geçit ilerleyen yıllarda liman sahasından daha fazla alan kazanmak maksadıyla kapatılmıştır³²³.



Fotoğraf 12: Limanın, İnşaatın Tamamlanmasından Sonraki Hâli.

20.12.1965 tarihinde geçici kabule hazır bir duruma getirilen inşaat³²⁴, Nisan-Eylül aylarını kapsamak üzere yılın 6

323 M. Çötür, 1970, s. 26.

324 İnşaatın gelişimi ve bitirilmesi hakkında Feyzi Akkaya şu önemli bilgileri vermektedir: “1961 Temmuz’unda, Ereğli Demir Çelik Limanı’nı taahhüt edinceye kadar, benim ömrüm Pirelli ve Bartın arasında geçmiştir. Bu tarihten sonra, Ereğli’den pek kısa aralıklarla müstesna inşaatın sonuna kadar hemen hemen hiç ayrılmadım. Fakat iki buçuk saatlik bir mesafede, iki komşu durumda olduğumuz için ya Sezai’nin davetiyle yahut kahve için laf atma bahanesiyle sık sık gittiğim Bartın’da, inşaatın her dönemini takip etme fırsatı elime geçmiştir. Ereğli Limanı’nın bitim tarihi olan, 1963 senesi sonuna doğru 10 sene müddetle bize ihale edilen fabrikanın günde 1000 tonluk kireçtaşı ihtiyacının sağlanması işinin Bartın tesislerini yaparken de Sezai’yle üç, dört ay şantiyede yine beraber bulunabildik. 1964 senesinin ilk aylarına kadar Sezai, esasen işin belini kırmış,

ayında 2 ve 3 vardiya hâlinde çalışılarak, 5 yıl 6 ay 20 günde bitirilmiştir³²⁵.

İnşaat sözleşmesi diğer liman inşaatlarında olduğu gibi malzeme fiyat ve işçi ücret değişikliğine imkân vermekte olduğundan malzeme fiyatlarında vuku bulan azalma neticesi müteahhit istihkaklarından 394.609,73 TL'lik kesinti yapılmıştır. İşçi ücretlerinde vuku bulan artış neticesi müteahhit istihkaklarına 6.417.434,17 TL'lik ilave yapılmıştır. Sonuç olarak malzeme fiyat ve işçi ücret değişikliği sebebiyle işin 2. keşfi 15.027.203,59 TL bir artış göstermiş ve maliyet 71.935.696,39 TL'ye yükselmiştir. İnşaatın toplam maliyeti ise 110.711.435,36 TL olarak ortaya çıkmıştır³²⁶.

Bartın Limanı'nın, 6237 sayılı kanunun 4. maddesine istinaden, İçişleri ve Maliye Bakanlığının muvafakatine dayanan Bayındırlık Bakanlığının 31.05.1966 tarih ve 10673-7406 sayılı yazısı³²⁷ ve Cumhurbaşkanı Cevdet Sunay imzalı 10.06.1966 tarih ve 6/6548³²⁸ sayılı kararname gereğince³²⁹ liman tesislerinin askerî hizmetlere ayrılan bölümleri dışında kalan kısımlarının³³⁰ intifa hakkı, istirdadına kadar her türlü koruma ve yönetim giderleri kendisine ait olmak üzere ve intifanın terk edildiği tarihten başlayarak her yılın gayrisafi

geriye saha drenajı, tali mendireğin tamamlanması gibi küçük işler kalmıştı. Bu işler için Ali Osman Güngör ve Salih Güney'den oluşan bir postayı, benim nezaretine terk ederek kendisi, yeni işler peşinde koşmak üzere 1962 yaz ayları başında Bartın'dan ayrıldı. Kireçtaşı işlerini hizaya sokmak ve bu işleri bitirmek için Bartın'da 1964 senesi sonuna kadar ben yalnız kaldım." F. Akkaya, 1989, s. 200, 201.

325 E. Aşçıoğlu, 1970, s. 93.

326 M. Çötür, 1970, s. I, 33.

327 *Bartın Ticaret ve Sanayi Odası'nın Yüzüncü Yılı (1906-2006)*, s. 45.

328 *Bartın Limanı ile İlgili Bilgiler Dokümanı*, s. 1.

329 M. Çötür, 1970, s. 48.

330 V. Karadeniz, 2010, s. 295.

gelirinden % 10'unu hazineye ödemek şartıyla Bartın Belediyesi'ne devredilmiştir³³¹.

Nitekim Bayındırlık Bakanlığı adına, Bartın Liman İnşaatı Bölge Müdürü Mehmet Çötür'le Bartın Belediye Başkanı Kemal Samancıoğlu arasında 04.12.1967 tarihinde³³² imzalanan teslim-tesellüm belgesi ve bu belgenin Bayındırlık Bakanlığı'nın³³³, 22.12.1967 tarihli resmî yazısıyla Bartın Belediye Başkanlığı'na, Bartın Üs Komutanlığı'na ve Liman Başkanlığı'na duyurulmasıyla liman, Bartın Belediyesi'ne devredilmiştir³³⁴.

Bitirilen Bartın Limanı'nın sınırları Bartın Limanı Yönetmeliği'nin 17. maddesine göre şu şekilde tespit olunmuştur:

1) Bartın Irmağı: Orduyeri köprüsüyle Bartın Irmağı ağzı arasındaki ırmak sahasıdır.

2) İç Liman: Kuzey ve güney mendireklerle bu mendireklerin uçları arasına çekilen hattın iç tarafında kalan deniz sahasıdır.

3) Dış Liman: Liman sınırlarıyla iç liman sınırları ve Bartın Irmağı ağzı arasındaki deniz sahasıdır³³⁵.

331 Başbakanlık Kanunlar ve Kararlar Tetkik Dairesi, 10.06.1966 tarih ve 6/6548 Sayılı Kararname Sureti.

332 E. Aşçıoğlu, 2001, s. 76; S. Çilsüleymanoğlu, 1996, s. 394.

333 Demiryollar ve Limanlar İnşaat Reisliği.

334 Bayındırlık Bakanlığı Demiryollar ve Limanlar İnşaat Reisliği'nin, Bartın Limanı tesislerinin, Bartın Belediye Başkanlığı'na devredildiğini bildiren 22.12.1967 tarih ve 857 sayılı yazısı ve ekli 04.12.1967 tarihli Bartın Limanı'nın Teslim-Tesellüm Tutanağı; E. Aşçıoğlu, 1970, s. 89, 90.

335 Bartın Limanı Yönetmeliği, 01.06.1967. Bakanlar Kurulu'nun 10.06.1966 tarih ve 6/6548 sayılı kararınca Bartın Belediyesi'ne devredilen Bartın Limanı'nda tahmil ve tahliye faaliyetlerinin tanzimini ve intizamını temin maksadıyla 618 sayılı Liman Kanunu'nun 2. maddesindeki esaslar dairesinde mahallin ihtiyacına uygun olarak bir yönetmelik hazırlanmıştır. Zonguldak Valiliği'nin, Bartın Kaymakamlığı'na hitaplı 31.05.1967 tarih ve 543 sayılı resmî yazısında hazırlanan bu yönetmeliğin deneme mahiyetinde ve geçici bir zaman için tatbik edileceği bildirilmiştir. Yine aynı yazıda yönetmeliğin tatbiki sırasında alınacak neticeye göre lüzumlu değişiklikler ve düzeltmelerin yapılmasından sonra tüzük hâline getirileceği belirtilmiştir. Bu kapsamda 01.06.1967 tarihinden itibaren yönetmeliğin uygulamaya tabi tutularak, uygulama sırasında ortaya çıkacak

Bununla birlikte limanın inşaat sözleşmesinin 10. maddesine göre kesin kabul işleminin de yapılması gerekmektedir. Bu kapsamda Bayındırlık Bakanlığı'na alınan 02.11.1968 tarihli Bakanlık Makamı Olurunda, denizaltı sığınaklarının Millî Savunma Bakanlığı'na, ticari liman kısmının Bartın Belediyesi'ne kesin olarak tesliminin yapılması öngörülmüştür. Yine aynı olurda kesin kabul işleminin yukarıda adı geçen kurumların göndereceği temsilcilerle, Bayındırlık Bakanlığı görevlileri arasında yapılacağı bildirilmiştir. Nitekim 20.11.1968 tarihinde limanın, ticari liman kısmı Bartın Belediyesi'ne; denizaltı sığınakları bölümü ise Millî Savunma Bakanlığı'na kesin olarak teslim edilmiştir³³⁶.

Böylece Bartın şehrinde ırmak üzerinde yüzyıllardan beri devam eden ticari faaliyetlere daha derin mana yüklenerek şehir modern bir limana kavuşturulmuştur³³⁷.

Bununla beraber bu inşaatın ikmalıyla kendilerine olan güvenleri daha da artan Sezai Türkeş-Feyzi Akkaya ikilisi yeni bir şirket kurmaya karar vermişlerdir. Nitekim 25.10.1965 tarihinde İstanbul'a döndüklerinde Temel İnşaat Anonim Şirketi'ni resmen kurmuşlardır. Ne var ki ilerleyen yıllarda bu şirket beklenen canlanmayı bir türlü gerçekleştirememiş Türkeş ve Akkaya, firmaları için eskiden olduğu gibi "Sezai Türkeş-Feyzi Akkaya Özel Ortaklığı" adını kullanmışlardır. Ancak

olası aksaklıkların tespit edilip makamlarına bildirilmesi Zonguldak Valiliği'nce ifade edilmiştir. Bk. Zonguldak Valiliği'nin, Bartın Kaymaklığı'na hitaplı 31.05.1967 tarih ve 543 sayılı resmi yazısı.

336 Limanın kesin kabul işlemleri sırasında yapılan mühim yazışmalar için bk. Bayındırlık Bakanlığı'na alınan 02.11.1968 tarihli Bakanlık Makamı Oluru; Bayındırlık Bakanlığı İstanbul Limanlar İnşaat Bölge Müdürlüğü'nün, Bartın Belediye Başkanlığı'na hitaplı 07.11.1968 tarih ve 202-C/6609 sayılı resmi yazısı; Bayındırlık Bakanlığı Demiryollar ve Limanlar İnşaat Reisliği'nin, Bartın Belediye Başkanlığı'na hitaplı 12.11.1968 tarih ve 30255 sayılı resmi yazısı; Bayındırlık Bakanlığı Demiryollar ve Limanlar İnşaat Reisliği'nin, Bartın Belediye Başkanlığı'na hitaplı 13.11.1968 tarih ve 202-C/6755 sayılı resmi yazısı.

337 M. Tuncel, 1992, s. 89.

01.01.1974 tarihinde yine çok önemli bir karar almışlar ve Sezai Türkeş-Feyzi Akkaya İnşaat Anonim Şirketi'ni kurmuşlardır. Çoğu zaman da bu şirketin ismini kısaltarak STFA Anonim Şirketi olarak kullanmışlardır ki Türkiye'de yeni sanayi ve ticari alanların inşasında bu şirketin oldukça büyük katkılarının olduğunu ifade etmeliyiz. Toplam 12 şirketi bulunan Türkeş-Akkaya ikilisi 29.12.1975 tarihinde bu şirketleri STFA Holding çatısı altında birleştirmişlerdir³³⁸.

Bartın Limanı'nın işletilmesi daha önce denizyollarına teklif edilmişse de bu müessese iktisadi olmadığı düşünceyle işletmeyi kabul etmemiştir. Bunun üzerine limanın işletme hakkı Bartın Belediyesi'nin olmuştur. Belediye limana giriş-çıkış yapan gemilerden liman vergisi, ırmağa giren gemilerden de ırmak vergisi almaya başlamıştır³³⁹.

BAL-717 numaralı projede limanda Ulaştırma Bakanlığı'na bağlı olarak görev yapacak Bartın Liman Başkanlığı için ayrılmış olan lojman kısmıyla zemin katın iki odası 6237 sayılı kanunun 4. maddesine göre 06.10.1967 tarih ve 6/8947 sayılı kararnameye istinaden Ulaştırma Bakanlığı Bartın Liman Başkanlığı'na teslim edilmiştir³⁴⁰. Nitekim Bayındırlık Bakanlığı adına Bartın Liman İnşaatı Bölge Müdürü Mehmet Çötür'le Ulaştırma Bakanlığı adına Bartın Liman Başkanı Fikret Ege-men arasında 04.12.1967 tarihinde imzalanan teslim-tesellüm tutanağıyla devir işlemi resmîyet kazanmıştır³⁴¹.

Limanın, belediye tarafından devralınmasından kısa bir süre sonra işletim sistemiyle ilgili bazı sıkıntılar ortaya çıktığı görülmektedir. Liman teslim alındıktan oldukça kısa bir süre sonra dönemin Belediye Başkanı Kemal Samancıoğlu

338 F. Akkaya, 1989, s. 209, 298, 299, 300.

339 E. Aşçıoğlu, 1970, s. 90.

340 Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü Arşivi, 06.10.1967 tarih ve 6/8947 sayılı Kararname.

341 "Bartın Limanı'nda İnşa Edilmiş Liman Binasından Ulaştırma Bakanlığına Tahsis Olunan Kısımların Teslim-Tesellüm Tutanağı", 04.12.1967.

imzasıyla Devlet Demir Yolları Samsun Liman İşletmeleri Müdürlüğü'ne yazılan 22.12.1967 tarihli resmî bir yazıyla limana girip çıkacak gemilerden alınacak vergiler hususunun tam anlamıyla aydınlığa kavuşturulması amacıyla yardım talebinde bulunulduğunu görmekteyiz. Söz konusu yazıda şu ifadeler yer verilmiştir: “Limanımız yenidir. İşletmesini belediye üzerine almıştır. Bazı çözülmez işlere rast geldikçe sizden sormayı düşünüyoruz, bu sebepten özür dileriz. 1-2 gün içinde tereddüt ettiğimiz nokta şudur: Rıhtıma yanaşan bir gemiden boşaltma veya yükleme tarifesine (Devlet Demir Yolları tarifesini aynen kabul ettik, onu tatbik ediyoruz) göre veya diğer tarifelere göre alacaklarımızı alıyoruz. Ancak aynı gemiye yüklenen aynı mallardan bir de mürûriye tarifesini almak lazım mı, değil mi buna ait tarifelerde bir kayıt yok. Şu hâlde alırsak para yekûnu çoğa çıkıyor, almayacaksak bu tarife için konmuştur. Bu tereddüdümüzü giderebilirseniz size minnettar kalacağımızı arz ederiz.”³⁴².

Bu talebe Devlet Demir Yolları 4. Liman İşletme Müdürlüğü tarafından 08.01.1968 tarihinde resmî yazıyla cevap verilmiştir. Söz konusu yazıda şu bilgiler yer almıştır: “Halen tatbik etmekte olduğumuz Devlet Demir Yolları Liman ve İskeleler tarifemizin tespit ettiği bütün hizmetler işletmemizin tekelinektedir ve bu hizmetler işletmemiz tarafından yapılır. Ancak tarifece tekel hizmeti olarak tespit edilen hizmetler, liman tekel hudutları içinde yapacağı hizmetlerdir. Şayet limanınızın hududu tayin edilmiş ise bu hudutlar dâhilindeki taleplerin belediyenizce karşılanması ve tarifelerdeki ücretlerin tahakkuk ve tahsil edilmesi gerekir. Bu hizmetler başka şahıslar tarafından yapılamaz. Yapılsa dahi tarifesine göre ücret alınır.”³⁴³.

342 Bartın Belediye Başkanlığı'nın Bartın Limanı hakkındaki 22.12.1967 tarih ve 1573/2229 sayılı resmî yazısı.

343 Devlet Demir Yolları 4. Liman İşletme Müdürlüğü'nün 08.01.1968 tarih ve 11134-16-3/5834 sayılı resmî yazısı.

Nitekim Bartın Limanı'ndan alınacak vergiler hususunda 1968 yılında bir kararname yayımlanarak limanda alınacak vergiler meselesi çözüme kavuşturulmuştur. İntifa hakkı Bartın Belediyesi'ne devredilen liman için yeni rıhtım ve geçit vergi tarifesinin onaylanması, 04.03.1953 tarih ve 4/343 sayılı kararnameye bağlı Bartın iskelesiyle ilgili tarifenin yürürlükten kaldırılması; Ulaştırma Bakanlığı'nın 19.01.1968 tarih ve BHİ-1/2-35-679 sayılı yazısı üzerine, 3004 sayılı kanunun birinci maddesine göre Bakanlar Kurulu'nca 03.02.1968 tarihinde kararlaştırılmıştır³⁴⁴. Bu kararnamede belirtilen hususlara göre:

1) Mendirek içine girerek rıhtıma yanaşan veya yanaşmayan gemilerin ithal ve ihraç edeceği eşyadan cinslerine göre rıhtım geçit ücreti alınacaktır.

2) Bartın Boğazı'na giren ve çıkan gemilerin ithal ve ihraç edeceği eşyadan kıymetleri üzerinden % 3 nispetinde Boğaz vergisi alınacaktır³⁴⁵.

1991 yılına gelindiğinde Bartın Limanı'nda yeni bir inşaat çalışması gerçekleştirilerek rıhtım genişletme işlemi yapılmıştır. 1965 yılında inşaatı bitirilerek geçici kabule hazır bir duruma getirilen Bartın Limanı'nda, 26 yıl sonra ortaya çıkan ihtiyaçtan dolayı yeni bir inşaat çalışması yapılarak rıhtımın genişletilmesi limanın büyük bir gelişme kaydettiğini göstermektedir. Bu iş için de 4.508.835.000 TL harcanmıştır³⁴⁶.

Her yıl gelirinin % 10'unu hazineye ödemek şartıyla Bartın Belediyesi'ne devredilen Bartın Limanı'nın yöre ve Türkiye ekonomisine daha fazla katkı sağlayabilmesi amacıyla 1995 yılında önemli bir karar alınmıştır. Bakanlar Kurulu'nun

344 *Resmî Gazete*, "03.02.1968 tarih 6/9526 sayılı Kararname", Sayı 12838, 28.02.1968, s. 1.

345 *Resmî Gazete*, "03.02.1968 tarih 6/9526 sayılı Kararname", Sayı 12838, 28.02.1968, s. 1, 2.

346 *Bartın Limanı ile İlgili Bilgiler Dokümanı*, s. 2; S. Çilsüleymanoğlu, 1996, s. 394.

15.05.1995 tarih ve 2136 sayılı³⁴⁷ kararıyla liman, yabancı gemilerin giriş ve çıkışlarına açılmıştır³⁴⁸. Dolayısıyla bu yıldan itibaren yabancı ülke bandıralı gemilerin de limana giriş-çıkış yapmaları, limanın bölge ticaret hacminin gelişimine daha fazla katkı yapmaya başlaması demektir³⁴⁹.

Bartın Limanı'nın yabancı gemilerin giriş-çıkışlarına açık hâle getirilmesi beraberinde üzerinde ciddiyetle durulması gereken bir meseleyi gün yüzüne çıkarmıştır. Öyle ki 1995 yılında limanın mahiyeti hakkında önemli bir teşebbüste bulunulmuştur. Bartın Belediye Başkanı M. Oğuz Pir imzalı bir resmî yazıyla Denizcilik Müsteşarlığı'na müracaatta bulunularak limanın ikinci derece askerî yasak bölge kapsamından çıkarılması için gerekli işlemlerin tertip edilmesi talep edilmiştir. Söz konusu resmî yazıda şu bilgilere yer verilmiştir: "İşletmecisi bulunduğumuz Bartın Limanı'nın yabancı gemilere açılması ve özellikle Ukrayna, Rusya, Doğu-Batı Karadeniz ülkeleriyle gelişen ticari ilişkilere paralel olarak gemi giriş ve çıkışlarında son zamanlarda önemli ölçüde artış olmuştur. Diğer taraftan limanın, içerisinde yer alan askerî tesislerin durumu göz önüne alınarak ikinci derece askerî yasak bölge konumunda bulunması ticari faaliyetlerin engellenmesine neden olmaktadır. Bartın yöresi için son derece önemli bir gelir kaynağı olan, bölgede amatör denizcilik faaliyetlerinin gelişmesinde rolü büyük olan limanın daha aktif faaliyette bulunabilmesi için yukarıda bahsedilen ikinci derece askerî yasak bölge konumundan çıkartılması yönünde gerekli işlemlerin gerçekleştirilmesini arz ederim."³⁵⁰.

347 <http://www.bartın.gov.tr/ulasim> (25.01.2014 tarihinde erişildi); [www.csb.gov.tr/dosyalar/images/file/Pera\(1\).pdf](http://www.csb.gov.tr/dosyalar/images/file/Pera(1).pdf). (06.02.2014 tarihinde erişildi).

348 *Bartın Limanı ile İlgili Bilgiler Dokümanı*, s. 1.

349 V. Karadeniz, 2010, s. 295.

350 Bartın Belediye Başkanlığı'nın, Denizcilik Müsteşarlığı'na hitaplı 19.06.1995 tarih ve 245/1052 sayılı resmî yazısı.

Görünen gerçek o ki Bartın Belediyesi, limanın tamamen sivilleşmesi ve daha kârlı bir işletmeye dönüşmesi arzusuyla önemli bir adım atmıştır.

Bartın Limanı'nın gelişmesi ve tercih edilebilir bir liman olabilmesi için deniz askerî yasak bölgesi kapsamından çıkarılması 1995 yılından günümüze tartışıla gelen bir husustur. Nitekim Bartın Limanı eski başkanlarından İhsan Yücesoy, Bartın Limanı'nın ikinci derece deniz askerî yasak bölgesi kapsamında bulunması yüzünden limana yanaşan yabancı ticari gemilerin askerî mercilerden de izin alma zorunluluğunun bulunduğunu belirtmektedir. 18.12.1981 tarihinde kabul edilen 2565 sayılı "Askerî Yasak Bölgeler ve Güvenlik Bölgeleri Kanunu"nun, 13. maddesinin 'e' bendinde "d" bendi dışında kalan yabancı bandıralı gemi ve araçların bu bölgelerdeki koy, körfez ve limanlara girmelerine yetkili komutanlığın mütalaası da alınarak valilerce izin verilebilir." hükmü yer almaktadır³⁵¹.

Yücesoy, bu hükme ilişkin olarak şu görüşleri ileri sürmüştür: "Uluslararası ticaret yapan yabancı gemilerin askerî mercilerden de izin alması işlemi askerî liman algısını ortaya çıkarmaktadır. Uluslararası ticari bir liman olan Bartın Limanı askerî liman algısından kurtulamamaktadır. Limanın gelişebilmesi için yasada değişiklik yapılması lazımdır. Çevredeki limanlar gelişirken Bartın Limanı da rekabet edebilir hâle getirilmelidir. Askeriye iznine gerek duymadan yabancı gemiler limana yanaşabilmelidir. Kanun teklifi yapılarak bir maddelik değişiklikle Bartın Limanı askerî liman algısından kurtulabilir. Bu yapılmadıkça yabancı gemiler Bartın Limanı'na gelmek istemeyebilirler. Bunun için Askerî Yasak Bölgeler ve Güvenlik Bölgeleri Kanunu'nun 13. maddesine ek fıkra eklenerek ilgili maddede değişiklik yapılarak Bartın Limanı ikinci derece deniz askerî yasak bölgesi kapsamından çıkarılmış olur. Örneğin

351 *Resmî Gazete*, "Askerî Yasak Bölgeler ve Güvenlik Bölgeleri Kanunu", Sayı 17552, 22.12.1981.

ilgili kanunun 13. maddesinin ‘h’ bendinden sonra gelmek üzere ‘ı’ bendi eklenebilir. Bu bentte ‘-İkinci derece askerî yasak saha bölgeleri içerisinde yer alan, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı’ndan işletme izni alan ve uluslararası deniz ticaretine açılmış liman tesislerine Türk ve yabancı bayraklı ticari gemilerin giriş-çıkış ve ticari faaliyetleri 618 sayılı Limanlar Kanunu³⁵²; liman tesislerinin ilave kıyı tesisi yapılaşmaları ise yine 618 sayılı Limanlar Kanunu’yla 3621 sayılı Kıyı Kanunu hükümlerine tabidir. Bu ‘ı’ bendindeki özellikleri taşıyan limanlar, 2565 sayılı Askerî Yasak Bölgeler ve Güvenlik Bölgeleri Kanunu hükümleri dışındadır-’ ibaresi yerleştirilebilir.”³⁵³. Yücesoy, bu teklifin gerçekleşmesi durumunda Bartın Limanı’nın askerî liman algısını üzerinden atacağını belirtmektedir.

Limanla ilgili olarak 1996 yılında yine önemli bir karar alınmıştır. Başbakanlık Hazine ve Dış Ticaret Müsteşarlığı, Bartın Valiliği’nden Bartın Limanı’nın kıyı ticaretine açılmasını ve bu iş için gerekli önlemlerin alınmasını istemiştir³⁵⁴. Bartın Valiliği de limanda yeni bir bina yapılanaya kadar mevcut depolardan birini yolcu salonuna çevirmek suretiyle limanın yolcu giriş-çıkış kapısı olarak da kullanılmaya başlayacağını bildirmiştir³⁵⁵. Nitekim Bartın Limanı’nın yolcu giriş ve çıkış kapısı olarak tespit edilmesi; İçişleri Bakanlığı’nın 19.03.1996 tarih ve 067160 sayılı yazısı üzerine, 5682 sayılı Pasaport

352 Söz konusu kanunun 2. maddesine bk. *Resmî Gazete*, “Liman Kanunu”, Kanun Nu: 618, Sayı 95, 20.04.1925.

353 <http://www.denizhaber.com.tr/limanlar/41551/ihsan-yucesoy-bartın-gemi-askeri-bolge-bakiad-deniz-konteyner-denizhaberajansi.html> (14.02.2014 tarihinde erişildi.)

354 Başbakanlık Hazine ve Dış Ticaret Müsteşarlığı’nın 24.02.1993 tarih ve İHR-IV.1/611-Bartın-24434 sayılı resmî yazısı.

355 Bartın Valiliği’nin, Bartın Belediye Başkanlığı’na hitaplı 15.07.1993 tarih ve 2692 sayılı resmî yazısı.

Kanunu'nun³⁵⁶ değişik 1. maddesine göre Bakanlar Kurulu'nca 21.03.1996 tarihinde kararlaştırılmıştır³⁵⁷.

Böylece Bartın Limanı artık sadece Türk ve yabancı ticari gemilerin yük alıp boşalttıkları bir alan olmaktan çıkıp yolcular için de bir giriş-çıkış alanı olarak hizmet vermeye başlamıştır. Alınan bu karar artık Bartın Limanı'nın tam anlamıyla fonksiyonel bir liman hâline geldiğini göstermektedir³⁵⁸. Dolayısıyla 1996 yılından itibaren Bartın Limanı hudut kapısı olarak da hizmet görmeye başlamıştır³⁵⁹.

Limanda, 1997 yılından itibaren denizcilikten sorumlu Devlet Bakanlığının 26.03.1997 tarih ve 00270 sayılı Bakanlık Makamı Olurunun 15. maddesine göre “Limandaki iskele, rıhtım, tesis ve işyerlerine yavaşacak, şamandıralara bağlanacak veya buralardan ayrılacak 1000 gros ton ve daha üzeri Türk ticaret gemileriyle 150 gros ton üzerindeki yabancı gemilere kılavuz kaptan bulundurma zorunluluğu³⁶⁰” getirilmiştir³⁶¹.

356 *Resmî Gazete*, “Pasaport Kanunu”, Kanun Nu: 5682, Sayı 7564, 24.07.1950, s. 18811.

357 *Resmî Gazete*, “21.03.1996 tarih ve 96/7917 Sayılı Kararname”, Sayı 22602, 05.04.1996, s. 8.

358 Bartın'da Gümrük Müdürlüğü, ilk defa 1938 yılında Bartın Gümrük İdare Memurluğu adıyla kurulmuş akabinde bu kurum Bartın Gümrük Baş Memurluğu'na dönüştürülmüştür. Potansiyel artışına bağlı olarak 16.05.1996 tarih ve 22638 sayılı *Resmî Gazete*'de yayımlanan “1615 sayılı Gümrük Kanunu'nun Uygulanmasına Dair Gümrük Yönetmeliği'nin 1 No'lu Ekinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik”le Bartın Gümrük Baş Memurluğu 1. sınıf Gümrük Müdürlüğü'ne yükseltilmiştir. Bugün de her türlü gümrük işleminin yapılabilirdiği A sınıfı gümrük idaresi olarak halen Kırtepe Mahallesi Cumhuriyet Caddesi Numara 3, 74100 Bartın adresinde faaliyet göstermektedir. Bk. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Gümrükler Genel Müdürlüğü'nün 13.02.2014 tarih ve 03033 sayılı resmî yazısı.

359 Limanın yolcu giriş-çıkış kapısı hâline dönüşmesi sürecinde yapılan bazı mühim yazışmalar için bk. İçişleri Bakanlığı Emniyet Genel Müdürlüğü'nün, Gümrük Müsteşarlığı Gümrükler Genel Müdürlüğü'ne hitaplı 20.11.1995 tarih ve 268146 sayılı resmî yazısı; Gümrük Müsteşarlığı Gümrükler Genel Müdürlüğü'nün, Bartın Valiliği'ne hitaplı 09.02.1996 tarih ve 209-258 sayılı resmî yazısı.

360 Denizcilikten sorumlu Devlet Bakanlığının, 26.03.1997 tarih ve 00270 sayılı Bakanlık Makamı Oluru.

361 V. Karadeniz, 2010, s. 297.

Bu uygulama da bize limanın kurumsal kimliğinin iyice ortaya çıkmaya başladığını göstermektedir.

Yine 1997 yılında mevcut rıhtım alanının daha da genişletilmesi için teşebbüste bulunulduğunu görüyoruz. Hatırlanacağı üzere liman 220 metre uzunluğunda ticari eşya rıhtımı, 60 metre uzunluğunda bir yanaşma yeri ve 40 metre uzunluğunda bir motor iskelesinden oluşmaktayken; 1991 yılında 260 metre rıhtım ilavesi yapılması için çalışmalara başlanmış 1995 yılında rıhtım boyu 480 metreye ulaştırılmıştı. Ancak 1995 yılında limanın yabancı gemilerin giriş ve çıkışlarına açılması hasebiyle kapasitesinin üzerinde iş hacmi artmış ve toplam 480 metrelik rıhtım da ihtiyacı karşılayamamıştır. Bu nedenle Bartın Belediye Başkanlığı tarafından Ulaştırma Bakanlığı'na müracaat edilerek limana yeni rıhtım yapılması yönünde bir talepte bulunulmuştur³⁶².

1998 yılındaysa Bartın'da büyük bir sel felaketi meydana gelmiştir. Bu sel felaketi dolayısıyla limanı şehre bağlayan yol, liman giriş kapısında patlamış ve ırmak eski yatağına ulaşmıştır. Bu nedenle bir müddet limana karadan giriş sağlanamamıştır³⁶³.

1999 yılında, Bartın Valiliği Emniyet Müdürlüğü tarafından 1999/1 sayılı bir karar alınmıştır. Şöyle ki İçişleri Bakanlığının 11.08.1993 tarih ve 93/2118 sayılı 1993/2 genelgesiyle, Sahil Güvenlik Komutanlığı'nın 2692 sayılı kanundaki görevlerini ifa etmesine yardımcı olmak amacıyla, valilerin koordinatörlüğünde vilayet sınırları içerisinde mevcut veya muhtemel kaçakçılık olaylarına karşılık istihbarat bilgilerinin aktarılması ve kuruluşların iştirakiyle işbirliği ve koordinasyon toplantıları yapılarak, toplantı sonuçlarının İçişleri Bakanlığı Kaçakçılık İstihbarat Hareket ve Bilgi Toplama Dairesi Başkanlığı'na

362 Bartın Belediye Başkanlığı'nın, Ulaştırma Bakanlığı'na hitaplı 18.09.1997 tarih ve 357-1602 sayılı resmî yazısı.

363 E. Aşçıoğlu, 2011, s. 358.

ve Sahil Güvenlik Komutanlığı'na gönderilmesi valiliklerden istenmiştir³⁶⁴.

Bu genelge doğrultusunda 04.02.1999 tarihinde Bartın Valiliği'nde yapılan "Sahil Güvenlik İstihbarat Koordinasyon Kurulu" toplantısında Bartın Limanı rıhtımının tamamı gümrüklü saha olarak kabul edildiği gibi rıhtımın güneyinde bulunan Bartın Irmağı hududunun, rıhtımın girişinin ve çevresinin kafesli telle çevrilmesi³⁶⁵ hususu karara bağlanmıştır. Alınan bu karar 1999/1 sayılı karar yazısıyla ilgili mercilere duyurulmuştur³⁶⁶.

11 Eylül 2001'de Amerika Birleşik Devletleri'nde meydana gelen terör eylemlerinin ardından Kasım 2001'de yapılan ve Türkiye'nin de üyesi olduğu Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün 22. Genel Kurul Toplantısı'nda denizde olabilecek veya denizden gelebilecek terör eylemlerinin önlenmesi amacıyla yeni tedbirlerin denizcilik alanında da alınması teklif edilmiştir. Gemi ve liman tesislerinin emniyetine ilişkin yeni önlemlerin geliştirilmesi kapsamında 12 Aralık 2002 tarihinde SOLAS³⁶⁷ diplomatik konferansı toplanmıştır. Deniz yoluyla gelebilecek terör eylemlerinin önlenmesine yönelik tedbirler SOLAS 74 Bölüm 11'e kabul edilen değişiklikler ve ilavelerle ISPS'nin³⁶⁸ 01.07.2004 tarihinde yürürlüğe girmesi tüm akit devletlerce kabul edilmiştir³⁶⁹.

Alınan bu kararları imzalayan devletlerden biri de Türkiye'dir. Bu doğrultuda Türkiye kendi limanlarını da bu kararlar

364 İçişleri Bakanlığı'nın 11.08.1993 tarih ve 93/2118 sayılı 1993/2 Genelgesi.

365 Bu mıntıkanın telle çevrilmesi ilk defa Bartın Valiliği'nin, Bartın Belediye Başkanlığı'na hitaplı 15.07.1993 tarih ve 2692 sayılı resmî yazısıyla talep edilmiştir.

366 Bartın Valiliği Emniyet Müdürlüğü'nün 16.02.1999 tarih ve 99 sayılı yazısı ve ekli 1999/1 sayılı Kararı.

367 The International Convention for the Safety of Life at Sea-Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi.

368 The International Ship and Port Facility Security Code-Uluslararası Gemi ve Liman Tesisleri Güvenlik Kodu.

369 V. Karadeniz, 2010, s. 295.

kapsamında sertifikalandırmıştır. Nitekim Bartın Belediyesi Liman İşletmesi'nin güvenlik değerlendirmesi Denizcilik Müsteşarlığı'nca yapılmış ve liman 28.12.2004 tarihinde 0974127 numaralı³⁷⁰ ISPS Kod uygunluk sertifikasını almış ve güvenlik seviyesi 1 olarak belirlenmiştir³⁷¹.

Yine, 2004 yılında Çevre ve Orman Bakanlığı'yla Denizcilik Müsteşarlığı'nın görevi kapsamında yayımlanan "Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği"nin³⁷² 14. maddesi uyarınca, Bartın Limanı'nda kurulan atık kabul tesisine Çevre ve Orman Bakanlığı Çevre Yönetimi Genel Müdürlüğü tarafından 03.07.2007 tarihinde 74-AKLT-001 numaralı belgeyle işletme izni verilmiştir³⁷³.



Fotoğraf 13: Bartın Limanı Atık Kabul Tesisi.

370 *Bartın Limanı ile İlgili Bilgiler Dokümanı*, s. 2.

371 *Bartın Ticaret ve Sanayi Odası'nın Yüzyüncü Yılı (1906-2006)*, s. 45.

372 *Resmî Gazete*, "Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği", Sayı 25682, 26.12.2004.

373 *Bartın Limanı ile İlgili Bilgiler Dokümanı*, s. 2.

Bartın Limanı'yla ilgili olarak 2005 yılında önemli bir gelişme yaşanmıştır. Bartın İl Genel Meclisi'nin 09.06.2005 tarih ve 28 sayılı tavsiye kararında; Bartın Limanı'nın Bartın Belediyesi tarafından yeterince geliştirilip işletilemediği, dolayısıyla limanın Bartın ekonomisine gereken destek ve girdiyi sağlayamadığı ileri sürülmüştür. Bu nedenle Bartın Limanı işletme hakkının Bartın Belediyesi'nden alınarak Bartın İl Özel İdaresi'ne devredilmesi, İl Özel İdaresi'nin 23.08.2005 tarih ve 50-3216 sayılı resmî yazısıyla gündeme gelmiştir. Ancak söz konusu devir işlemi 10.06.1966 tarih ve 6/6548 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı'na taraf olan Maliye Bakanlığı ve İçişleri Bakanlığı'nın uygun görüş belirtmemesi nedeniyle gündemden düşmüştür. Bununla birlikte ithalat ve ihracat yüklerinin transferinde kolaylık sağlayarak bölge ekonomisine katkı yapacak olan Ro-Ro rampasının belediye tarafından bir an önce inşa edilmesinin yararlı olacağı yine Bartın İl Genel Meclisi tarafından tavsiye kararı olarak alınmıştır³⁷⁴.

Yine aynı yılda 12.08.2005 tarihinde 930 m²'lik kapalı geçici depolama yeri açma ve işletme izni, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı'ndan 17 kod numarası ve 1 sayılı belgeyle alınmıştır³⁷⁵.

2007 yılında yayımlanan "Kıyı Tesislerine İşletme İzni Verilmesine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik", Türkiye'nin kıyılarında hizmet vermekte olan bütün tesisler için olduğu gibi Bartın Limanı için de yeni bir dönemi başlatmıştır. Bu yönetmelikle kıyı tesislerinin işletimleri Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı'ndan³⁷⁶ izin alınması yoluyla gerçekleştirmeye başlamıştır. Bu kapsamda işletme hakkı 1966 yılında Bartın Belediyesi'ne devredilen Bartın Limanı'nın işletme

374 "Zonguldak Milletvekili Nadir Saraç'ın 7/11756-17991 Sayılı Yazılı Soru Önergesi ve Cevabı", *Türkiye Büyük Millet Meclisi Tutanak Dergisi*, Dönem 22, Cilt 111, Yasama Yılı 4, 65. Birleşim, Ankara, 21.02.2006, s. 665.

375 Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Doğu Marmara Gümrük ve Ticaret Bölge Müdürlüğü'nün 12.08.2005 tarih ve 1 sayılı "Geçici Depolama Açma ve İşletme İzin Belgesi" başlıklı resmî yazısı; *Bartın Limanı ile İlgili Bilgiler Dokümanı*, s. 2.

376 Bugün söz konusu izin Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'ndan alınmaktadır.

hakkı 2007 yılından sonra belediyenin, söz konusu yönetmeliğin 11. maddesine müsteniden her yıl Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'na müracaatı ile söz konusu bakanlıkça belirlenen ve her yıl değişebilen standartların yerine getirilmesi yoluyla gerçekleşmeye başlamıştır³⁷⁷.

Nitekim 2009 yılından itibaren her yıl Bartın Belediye-si'nce, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'na yazılı olarak başvuru yapılmakta ve bakanlık da görevlendirdiği İnceleme, Tespit ve Denetim Komisyonu aracılığıyla limanda istenen standartların yerine getirilip getirilmediğini yerinde denetlemek suretiyle geçici işletim sürelerini uzatmaktadır³⁷⁸.

Limana, 14.01.2008 tarihinde yürürlüğe giren "Denizcilik Müsteşarlığı Taşra Teşkilatı Çalışma Usul ve Esasları Yönetmeliği"ne³⁷⁹ göre 2. sınıf hizmet bölgesi olarak belirlenmiştir. Bu nedenle hiç uluslararası gemi trafiği bulunmayan 3. sınıf bir limanla aynı kadroya sahiptir. Bununla birlikte yakın tarihte, yapımı düşünülen Ro-Ro iskelesiyle birlikte birçok Karadeniz ülkesine özellikle Ege ve Akdeniz'den ihraç edilen malların taşınması sağlanabilecektir³⁸⁰.

Bartın Limanı hakkında, Çevre ve Orman Bakanlığı'nca 2008 yılında yayımlanan "Çevresel Etki Değerlendirmesi Yönetmeliği"nin³⁸¹ 14. maddesi gereğince Ro-Ro iskelesi projesi kapsamında "Çevresel Etki Değerlendirmesi Olumlu Kararı"

377 *Resmî Gazete*, "Kıyı Tesislerine İşletme İzni Verilmesine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik", Sayı 26438, 18.02.2007.

378 Bartın Belediyesi'nin, Bartın Limanı'nın işletim süresinin uzatılması için yapmış olduğu başvurulardan biri için örneğin bk. Bartın Belediyesi'nin 22.06.2009 tarih ve 2502 sayılı resmî yazısı.

379 Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, "Denizcilik Müsteşarlığı Taşra Teşkilatı Çalışma Usul ve Esasları Yönetmeliği", Ankara, 14.01.2008. Bu yönetmelik bir kurum içi yönetmelik olduğundan *Resmî Gazete*'de yayımlanmamıştır.

380 V. Karadeniz, 2010, s. 297.

381 *Resmî Gazete*, "Çevresel Etki Değerlendirmesi Yönetmeliği", Sayı 26939, 17.07.2008.

alınmıştır³⁸². Nitekim bu karar, 25.08.2009 tarih ve 1754 karar numarasıyla belgelenmiştir³⁸³.

2012 yılında liman tarihi ve ekonomik potansiyeli için fevkalade mühim bir gelişme yaşanmıştır. Yukarıda değindiğimiz üzere limanın işletim izin süresi, 2007 yılında yayımlanan “Kıyı Tesislerine İşletme İzni Verilmesine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik” çerçevesinde yapılmaktadır³⁸⁴.

Limanda ticaret yapan firmalar tarafından işletmecii kurum olan Bartın Belediyesi’ne, yoğun bir şekilde limanın konteyner taşımacılığına açılması yönünde talepte bulunulmuştur. 2012 yılında Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı³⁸⁵, bölge sanayisinin hızla ilerlemesi, ihracatın artması ve Bartın Belediyesi’nin isteği doğrultusunda bir resmî yazı hazırlamıştır. Bu yazıda, Bartın ilinde yer alan ve Bartın Belediye Başkanlığı tarafından işletilen Bartın Limanı’na ilişkin olarak dökme yük, yolcu, genel kargo gemileri için verilen geçici işletme iznine konteyner gemilerinin de eklendiğini bildirmiştir. Böylece Bartın Limanı’nın artık konteyner gemilerine de açıldığını beyan ederek adı geçen belediyeden gerekli alt yapı çalışmalarını gerçekleştirmesini talep etmiştir³⁸⁶.

2012 yılından itibaren Bartın Limanı’nın konteyner gemilerine açılması hiç kuşkusuz limanın daha kârlı ve ergonomik bir şekilde kullanılmasına katkı sağladığı gibi bu tarihten itibaren limanın çağdaş dünya koşullarına uygun limanlar seviyesine yükseldiğini de ifade edebiliriz. Nitekim ilk konteyner gemisi limana 10.01.2012 tarihinde giriş yapmıştır. Türk

382 ÇED.

383 Çevre ve Orman Bakanlığı Çevresel Etki Değerlendirmesi ve Planlama Genel Müdürlüğü, “ÇED Olumlu Belgesi”, Karar No 1754, Karar Tarihi 25.08.2009; *Bartın Limanı ile İlgili Bilgiler Dokümanı*, s. 2.

384 *Resmî Gazete*, “Kıyı Tesislerine İşletme İzni Verilmesine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik”, Sayı 26438, 18.02.2007.

385 Denizcilik Müsteşarlığı Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü.

386 Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Denizcilik Müsteşarlığı Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü’nün 04.01.2012 tarih ve 1306 sayılı resmî yazısı.

bayraklı Esra A isimli 10 bin 282 gros tonluk 150 metre boyundaki konteyner gemisi, limana 136 konteyner yük boşaltarak, limandan 130 konteynerlik yük alımı gerçekleştirmiştir³⁸⁷.

Limanın, belediye tarafından 1 yılına geçici olarak işletilmesine yönelik Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü'nün 25.04.2013 tarih ve 4509 sayılı resmî yazısında şu bilgilere yer verilmiştir. “Bartın ilinde yer alan ve Bartın Belediye Başkanlığı tarafından işletilen Bartın Limanı'na yönelik olarak seyir, can, mal ve çevre emniyetine ilişkin tedbirlerin sürekliliğinin sağlanmasıyla hareket yeteneği kısıtlı olan engelli kişilerin rahat hareket edebilmeleri için gerekli tertip ve tedbirlerin alınması kaydıyla, tesise ilişkin uygulama projelerinin onaylatılmasını teminen, 3. şahıslara ait yüklerin tahmil/tahliyesi amacıyla dökme yük, yolcu, genel kargo ve konteyner gemilerine yönelik verilen geçici işletme izninin 22.04.2014 tarihine kadar uzatılması uygun görülmüştür.”³⁸⁸.

Görüldüğü üzere adı geçen genel müdürlük bazı talep ve standartların karşılanması ve sağlanması şartıyla limanın işletim iznini bir yıl daha uzatmıştır. Bundan sonraki süreçte de sistemde yeni bir değişiklik olmazsa bu yönetime devam edileceği kanaatindeyiz.

Fikrî kökeni daha eskiye gitmekle birlikte limanın daha fazla gelişmesi ve çok daha fonksiyonel bir yapıya büründürülmesi amacıyla Ro-Ro iskelesi oluşturma çalışmaları 2000'li yıllardan itibaren Bartın Belediyesi'nin gündemine girmiştir³⁸⁹.

Nitekim Bartın Limanı, Çevre ve Orman Bakanlığı'nca 2008 yılında yayımlanan “Çevresel Etki Değerlendirmesi Yönetmeliği”nin³⁹⁰ 14. maddesi gereğince “Ro-Ro İskelesi Projesi”

387 http://www.zaman.com.tr/ekonomi_bartın-limani-konteyner-tasimaciligina-acildi. (12.02.2014 tarihinde erişildi).

388 Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü'nün 25.04.2013 tarih ve 4509 sayılı resmî yazısı.

389 Bartın Değişiyor, Bartın Belediyesi Yayınları, Bartın, 2012, s. 84.

390 *Resmî Gazete*, “Çevresel Etki Değerlendirmesi Yönetmeliği”, Sayı 26939, 17.07.2008.

kapsamında “Çevresel Etki Değerlendirmesi Olumlu Kararı” alınmış ve 25.08.2009 tarih ve 1754 karar numarasıyla da bu karar belgelenmiştir³⁹¹.

Limanda bugün için Ro-Ro iskelesi oluşturulmuş değildir. Bununla birlikte söz konusu yönetmeliğin 3. bölümünün, 14. maddesinin 3. fıkrasında şu hüküm yer almaktadır: “Çevresel Etki Değerlendirmesi Olumlu kararı verilen proje için yedi yıl içinde yatırıma başlanmaması durumunda ‘Çevresel Etki Değerlendirmesi Olumlu’ kararı geçersiz sayılır.”³⁹². Dolayısıyla 2009 yılında resmî olarak “Çevresel Etki Değerlendirmesi Olumlu Kararı” alan Bartın Limanı’nda Ro-Ro iskelesinin oluşturulması amacıyla yedi yıl içinde yatırıma başlanmaması durumunda “Çevresel Etki Değerlendirmesi Olumlu” kararı geçersiz sayılacaktır. Bu nedenle 2016 yılına kadar belediyenin bu konuda yatırımlara yönelmesi icap etmektedir.

2013 yılına gelindiğinde limanı çok daha etkili kılacak yeni bir gelişme yaşanmıştır. Sadece Türkiye’nin değil dünyanın da en gelişmiş limanlarında yükleme, boşaltma ve taşımacılık işlemleri kamyonlarla değil; vagonlarla yapılmaktadır. Fiyatla hangi yıl geçeceği belli olmamakla birlikte 2013 yılı içerisinde limana demiryolu döşenmesi hususu gündeme gelmiştir. Bu projenin gerçekleşmesiyle limandan yüklerini alıp Bartın’a ve çevre illere nakliye yapan kamyonların sınırlı kapasiteleri ve pahalı nakliye masrafları yerine daha fazla yükün daha az maliyetle taşınabilmesi sağlanacaktır ki bu da limanın çok daha aktif bir şekilde çalışmasını gerektirecektir. Bartın Limanı’na demiryolu döşeneceği haberinin ortaya çıkması; Batı Karadeniz’e kıyısı olan diğer çevre liman şehirlerini de heyecanlandırmıştır³⁹³.

391 *Bartın Limanı ile İlgili Bilgiler Dokümanı*, s. 2.

392 *Resmî Gazete*, “Çevresel Etki Değerlendirmesi Yönetmeliği”, Sayı 26939, 17.07.2008.

393 Hasan Kurtiç, “Bartın Limanına Yapılan Demiryolu”, <http://www.sakaryayenihaber.com/kose-yazisi/5817/bartın-limanına-yapılan-demiryolu.html>, (28.02.2014 tarihinde erişildi).

2014 yılında, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü tarafından Bartın Limanı'nı da kapsayan bir uygulama talimatı yayımlanmıştır. 25.03.2014 tarih ve 409 sayılı, 2014/259 numaralı "Gemi Adamlarının Karaya Çıkışları" konulu bu uygulama talimatı, limanlara yanaşan gemilerdeki görevlilerin karaya ayak basmaları hususunda bir takım düzenlemeler getirmektedir. Adı geçen talimatta şu önemli bilgilere yer verilmiştir: "Liman başkanlıklarınca sorumluluk sahalarında bulunan limanlarda gemi adamlarının kara izinleri hususunda sorun yaşamamalarını teminen, kolluk kuvveti, acenteler ve liman işletici kuruluşlarca aşağıdaki hususlarda gereken hassasiyetin gösterildiğinden emin olunması; olumsuz durumlarla karşılaşıldığında bakanlığımızın durumdan haberdar edilmesi gerekmektedir:

1. Karaya çıkış izni verilmesi ve karadaki tesislere erişim hakkında gemi personelinin temel insan haklarına riayet edilmesi,
2. Karaya çıkış izni verilmesi ve karadaki tesislere erişim için personele eşit muamelede bulunulduğundan emin olunması,
3. Gemilerin limanlara varışı için gerekli formalitelerin yerine getirilmesi şartıyla halk sağlığı, emniyeti veya kamu kararları gibi nedenlerle karaya çıkış izni verilmemesi durumu bulunmaksızın tüm yabancı personelin karaya çıkışının kamu birimlerince temin edilmesi,
4. Gemide çalışanların milliyet, ırk, renk, cinsiyet, din, politik görüş ve sosyal ortamı ya da geminin bayrak devleti farkı gözetilmeksizin ayrımcılığı engelleyen önlemlerin alınması,
5. Personel ve kaptana karaya çıkış izninin iptali hususundaki gerekçelerin bildirilmesi, bu gerekçelerin yazılı olarak talep edilmesi hâlinde yazılı olarak sunulması gerekmektedir."³⁹⁴.

394 Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü'nün 25.03.2014 tarih, 409 sayı ve 2014/259 numaralı "Gemi Adamlarının Karaya Çıkışları" konulu uygulama talimatı.

Bu talimata göre gemilerde çalışan personelin limana yük almak ya da boşaltmak amacıyla geldiklerinde hiçbir sıkıntı yaşamadan ihtiyaçlarını karşılamaları öngörülmektedir. Yine bu kurallar uyarınca hiçbir ayırım gözetmeksizin herkese insani ölçütler göz önünde bulundurularak eşit davranılması istendiği de görülmektedir.

Limanın Bugünkü Vaziyeti

Bartın Limanı, bugün Bartın Belediyesi tarafından işletilmektedir. Limanda tahmil, tahliye işleri 3. şahıslarca yürütülmektedir. Yapılan yazışmalar neticesinde tahmil, tahliye işini yapan 3. şahısların statüsü Belediye Meclis Kararı sonucu sözleşmeye bağlanarak disipline edilmektedir³⁹⁵.

Liman Başkanlığı'nın ulaşım ihtiyacı Denizcilik Müsteşarlığı'nca hizmet alımı yöntemiyle kiralanan araçla sağlanmaktadır. Liman işletmesinde yük elleçlenmesi amacıyla kullanılan 3. şahıslara ait maksimum 90 ton kaldırma kapasiteli 9 adet mobil vinç ve 5 adet forklift bulunmaktadır³⁹⁶. Bununla birlikte limanda firmaların ihtiyaçları doğrultusunda yükleme ve boşaltma araç gereçlerinin sayısında artma ya da azalma olabilmektedir.

Limana, 2009-2012 yılları arasında 1836 adet gemi giriş-çıkış yapmıştır³⁹⁷. Limanda gemi boyu sınırlı olmayıp 7,5 draфта³⁹⁸ yaklaşık 10 bin tona kadar yükleme yapılabilmektedir. Limandan, örneğin narenciye gemileri Odessa-Ukrayna'ya 24 ile 30 saatte gidebilmektedir³⁹⁹.

Limanın, kapladığı alan 2014 yılı itibarıyla 29.500 m2 olup liman içi derinliği 7,5-8 metredir⁴⁰⁰. Manevra sahası 300

395 V. Karadeniz, 2010, s. 297.

396 V. Karadeniz, 2010, s. 297.

397 *Bartın Değişiyor*, age. s. 84.

398 *Draft*, bir geminin suyun altında kalan kısmının kapladığı alan.

399 *Bartın Ticaret ve Sanayi Odası'nın Yüzüncü Yılı (1906-2006)*, s. 45.

400 *Bartın Limanı ile İlgili Bilgiler Dokümanı*, s. 2; E. Aşçıoğlu, 2001, s. 76.

metre olan limanın rıhtımına aynı anda 2 adet 5-6 bin tonluk gemi veya 6 adet 200-500 tonluk motor yanaşabildiği⁴⁰¹ gibi 18 adet 200-500 tonluk motor, mendirek arkasında barınabilmektedir⁴⁰².

Yıllık gemi kapasitesi 1000 olmakla birlikte bugün için ortalama 450-500 gemiye hizmet verilmekte ve 1.200.000 ton yük elleçlemesi yapılmaktadır⁴⁰³. Limanın, yıllık yük kapasitesi zamanla 300.000 tondan⁴⁰⁴ 3.000.000 ton seviyesine çıkarılmıştır. Limanda, 100 ton çekerli elektronik kantar, yolcu salonu ve 1500 m2x2 adet kapalı depo alanı mevcuttur⁴⁰⁵.



Fotoğraf 14: Bartın Limanı'ndan Bir Görünüm (2014).

Bartın Limanı'nda Belediye Liman İşletme Müdürlüğü, Liman Başkanlığı, Gümrük ve Gümrük Muhafaza Müdürlüğü, Deniz Polisi, Kıyı Emniyeti Fener Memurluğu, Sahil Sağlık Denetleme Merkez Tabipliği hizmet vermektedir⁴⁰⁶.

401 V. Karadeniz, 2010, s. 295, 296.

402 E. Aşçıoğlu, 1970, s. 93. Rıhtıma aynı anda birkaç geminin yanaşabilmesi, gemilerin boyutuna ve draftına bağlıdır.

403 *Bartın Limanı ile İlgili Bilgiler Dokümanı*, s. 2.

404 Ö. Öztürk, 2012, s. 262.

405 *Bartın Limanı ile İlgili Bilgiler Dokümanı*, s. 3.

406 *Bartın Limanı ile İlgili Bilgiler Dokümanı*, s. 3.

Bunların dışında limana geçişi sağlayan açılabilir çelik tabliyeli köprüye gelmeden önce, ırmak kenarında iki adet tersane ve tekne imal yeri bulunmaktadır. Bunlardan birinde daha çok ahşap yat inşa ve tadilat işleri diğerinde ise çelik balıkçı tekneleri ağırlıklı olmak üzere her cins tekne inşa, tadilat, bakım ve onarım işleri yapılmaktadır. Her iki tesiste 40 metre tekne boyuna kadar imalat, tadilat, bakım ve onarım işleri yürütülmekte olup inşa, tadilat, bakım ve onarım yapılan tekne sayısı yıllara göre farklılık gösterebilmektedir⁴⁰⁷.

1. sınıf gümrük kapısı olan⁴⁰⁸ Bartın Limanı'nda Belediye Liman İşletme Müdürlüğü dışında devlet adına resmî iş ve işlemleri sürdürmek amacıyla Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'na bağlı olarak hizmet vermekte olan Liman Başkanlığı'nın görev, yetki ve sorumluluklarını ana hatlarıyla şu şekilde sıralamak mümkündür:

1. Gemilere ordino ve liman çıkış belgesi (LÇB) düzenlenmesi.
2. Kıyıların korunması ve kıyı yapılaşmalarının denetimi.
3. Limanda mevzuat hükümlerinin titizlikle uygulanmasının sağlanması.
4. Liman tesisinin ISPS kod kapsamında denetimlerinin yapılması.
5. Deniz araçlarının ölçümleri, sürvey ve belgelendirme işlemlerinin yapılması.
6. Türk bayraklı gemiler için bayrak devleti (ön sürvey), yabancı bayraklı gemiler için liman devleti denetimlerinin yapılması.
7. Gemi adamı işlemleri.

407 V. Karadeniz, 2010, s. 297; *Bartın Konteyner Limanı Fizibilite Etüdü*, s. 95.

408 E. Aşçıoğlu, 2006, s. 186.

8. Liman sahası yetki alanı içindeki tekne imal ve çekek yeri denetimlerinin ve faaliyetlerinin takibi⁴⁰⁹.

Limandan nakliye, karayoluyla yapılmaktadır. Sevk edilecek mallar kamyonlarla limana çekilmekte ve buradan gemilere yüklenmektedir. Dışardan gelen yükler yine limanda gemilerden kamyonlara aktarılmaktadır⁴¹⁰.

Bartın Limanı'nın diğer şehir merkezlerine karayolu uzaklığı: Ankara'ya 290 km, İstanbul'a 460 km, Zonguldak'a 90 km, Karabük'e 90 km, Bolu'ya 190 km, Yeniçağ'a 140 km, Karadeniz Ereğlisi'ne 150 km'dir⁴¹¹.

Liman mevcut hâliyle feribot, yolcu, genel kargo gemisi, dökme yük gemisi, konteyner gemisi, cins gemiler için uluslararası deniz trafiğine açıktır⁴¹².

Bugün gelinen noktada limanın daha çok geliştirilmesi ve limandan azami ölçüde verim alınabilmesi için yapılması gereken birtakım etütler mevcuttur. Bu etütlerin başında liman sahasının genişletilmesi, limana çağdaş bir vinç sisteminin kurulması ve konteyner taşımacılığının olabildiğince geliştirilmesi gelmektedir.

Limanın daha büyük bir ticari kapasiteye cevap verebilmesi amacıyla sahasının genişletilmesi için öncelikle sahanın boşaltılması gerektiği hususu günümüzde sıkça dile getirilmektedir.

Geçmiş yıllarda liman başkanı olarak görev yapmış olan İhsan Yücesoy, liman sahasının genişlemesine katkıda bulunmak için sahada bulunan kurumların liman sahası dışına çıkarılmaları gerektiğini belirtmektedir. Yücesoy, konumuzla bağlantılı olarak şu ilginç önerilerde bulunmaktadır: "Limanda depo ve antrepoların oluşması için öncelikle sahanın

409 <http://www.bartinliman.gov.tr/> (10.02.2014 tarihinde erişildi).

410 E. Aşçıoğlu, 1970, s. 92.

411 *Bartın Ticaret ve Sanayi Odası'nın Yüzyüncü Yılı (1906-2006)*, s. 45.

412 *Bartın Ticaret ve Sanayi Odası'nın Yüzyüncü Yılı (1906-2006)*, s. 45.

tamamen boşaltılması gerekmektedir. Liman başkanlığı olarak kendimizi ve acenteleri de liman sahası dışına çıkararak yer kazanabiliriz. Samsun'dan başlayıp İstanbul'a kadar ki alanda konteyner taşımacılığı yapan tek liman olan Bartın Limanı, konteyner taşımacılığının merkezi hâline getirilmelidir. Limanın konteyner taşımacılığı merkezi hâline getirilebilmesi için seferber olmak lazımdır. Bunun dışında yükleme boşaltma işlemleri gerçekleştirilirken gemilerin vincine muhtaç olunmaması gerekmektedir. Liman işletmecisi yükleme ve boşaltmayı kendisi yapmalıdır. Limanın gelişmesi için yatırıma ve paraya ihtiyaç vardır. Liman tüm alt yapısıyla standartlara uygun hâle getirilmelidir. Bartın'ın, liman yapacak başka uygun kıyısı yoktur. Amatörlükten çıkıp profesyonelliğe yönelmeliyiz. Mesele, limanı kim işletsin meselesi değildir; limanın gelişmesi, büyümesi ve getirisi önemlidir. Dünyada ve Türkiye'de neresi gelişmişse orada bir liman vardır. Limanın demiryolu bağlantısı da bir an önce hayata geçirilmelidir. Bunların dışında limanı şehre bağlayan yol da köy yolu hüviyetinden çıkarılıp çağdaş standartlara kavuşturulmalıdır.⁴¹³

Bartın İl Genel Meclisi Başkanı ve Bartın Aktif İş Adamları Derneği Yönetim Kurulu üyesi Ali Kartal, uluslararası taşımacılıkta belli standartlara erişememesi ve rekabet edecek düzeye gelememesi durumunda Bartın'ın çok önemli bir fırsatı konumundaki limanın işlevini kaybedebileceğine dikkat çekerek, limanın büyütülmesinin Bartın'ın gelişmesi anlamına geleceğini belirtmiştir. Liman işletmecisi olan Bartın Belediyesi'nin liman gelirleriyle Bartın'a hizmet ettiğini bunun da Bartın'ın yararına olduğunu belirten Kartal, limanın bugünkü durumu ve gelecekte yapılabilecek işler hakkında şu yorumlarda bulunmuştur: “Uluslararası taşımacılıkta Bartın'ın dünyaya açılan penceresi konumundaki liman uluslararası ticarete

413 <http://www.denizhaber.com.tr/limanlar/41551/ihsan-yucesoy-bartın-gemi-askeri-bolge-bakiad-deniz-konteyner-denizhaberajansi.html> (14.02.2014 tarihinde erişildi.)

yönelik belli standartları sağlayamazsa ilerleyen yıllarda kendiliğinden özelleşmek durumunda kalabilir. Bölgedeki limanlarla rekabet edilebilmesi için Bartınlı işadamlarının güç birliği yapması gerekmektedir. Bugün liman, Bartın'ın elinde ama yarın böyle olmayabilir. Belediye, limandan aldığı Bartın'a hizmet olarak veriyor ancak limana gerekli yatırımlar yapılmazsa ileride verim alınmayabilir. Limanın büyümesini Bartın'ın büyümesi olarak algılıyoruz.³¹⁴

Bartın Limanı'nın etkinliğini ve ekonomiye katkısının artması için Bartın'daki iktisadi müesseselerin hep birlikte ne yapabileceğinin düşünülmesi gerektiğini ifade eden Bartın Aktif İş Adamları Derneği (BAKİAD) Başkanı Birol Dikyurt ise konumuzla bağlantılı olarak yine şu önemli değerlendirmelerde bulunmuştur: "Bartın Limanı boşaltma ve yükleme kapasitesi olarak yılda yaklaşık 3 milyon tona cevap verebilecekken şu an bu kapasite yaklaşık 1 milyon tondur. İlimiz ve ülkemiz ekonomisi açısından Bartın Limanı çok önemlidir. Sanayicilerimizin, işadamlarımızın liman konusunda yaşadıkları sıkıntılara çözüm bulmalıyız. Konteyner taşımacılığı gibi önemli bir hakkı elde etmiş olan Bartın Limanı'nın uluslararası ticarete cevap verebilmesi adına hiçbir kurum ve kişiyi hedef almadan güç birliği içinde çalışmalıyız."³¹⁵

Görünen gerçek o ki Bartın'ın iktisaden büyüüp gelişmesi ve bu büyümeyle birlikte ülke ekonomisine daha fazla katkı sağlayabilmesi için çeşitli yatırımlara ihtiyaç duyulmaktadır. Limanın mevcut hâliyle özelleşme durumunun olabileceğini düşünen Bartınlı iş adamları, limana mutlaka yatırım yapılması gerektiği hususunda hem fikirdirler.

414 <http://www.denizhaber.com.tr/limanlar/41551/ihsan-yucesoy-bartın-gemi-askeri-bolge-bakiad-deniz-konteyner-denizhaberajansi.html> (14.02.2014 tarihinde erişildi.)

415 <http://www.denizhaber.com.tr/limanlar/41551/ihsan-yucesoy-bartın-gemi-askeri-bolge-bakiad-deniz-konteyner-denizhaberajansi.html> (14.02.2014 tarihinde erişildi.)

Liman alanının genişletilmesi, yeni depo ve antrepoların oluşturulması, konteyner taşımacılığının geliştirilmesi, çağdaş bir vinç sisteminin kurulması, limanı şehre bağlayan yolun çağdaş standartlara getirilmesi ve limanı hinterlandıyla buluşturacak bir demiryolu bağlantısının oluşturulması en temel ihtiyaçlar olarak tartışılan konuların başını çekmektedir.

Hiç şüphe yok ki limanın gelişmesi için belirli miktarda yatırım yapılması gerekmektedir. Bunun için de çeşitli atılımlar ve projelere ihtiyaç vardır. Bartın'ın hakiki manada bir liman kenti hüviyeti elde etmesi hem Bartın'ın hem de Türkiye'nin kazancı olacaktır.

Limanın Hinterlandı ve Ekonomik Potansiyeli

Küreselleşmeyle beraber ekonomik, sosyal ve teknolojik gelişmeler ülkelerin, şehirlerin gelişme ve kalkınma anlayışlarında köklü değişiklikler meydana getirmiştir. Bu yeni ortamda değişime ve gelişime uyum sağlayabilen kentler hızla gelişmiş bir diğer ifadeyle sosyo-ekonomik gelişmişlik düzeyleri yeni ortama ayak uyduramayan kentlerin çok üstüne çıkmıştır. Hatta öyle örnekler yaşanmaktadır ki stratejik konum ve potansiyel imkânlar bakımından birbirine benzer yörelerin refah seviyeleri arasında dahi büyük farklar oluşabilmektedir. Bu durumda şehirler arasındaki refah farkını açıklamada kullanılacak temel kavram şehirlerin rekabet edebilirliği olmaktadır. Günümüzde ekonomideki ve siyasi yapıdaki dönüşüm şehirleri merkezi idarenin desteğiyle performans gösteren birimler olmaktan çıkarıp onları komşu şehirlerle ve hatta dünyanın belli başlı şehirleriyle rekabet hâlinde olan birimlere dönüştürmektedir. Böylesine büyük bir rekabetin yaşanmakta olduğu ortamda başarılı olmak uzun dönemli bir planlama, örgütlenme ve organizasyonu ile şehrin yaşam kalitesini yükseltecek, ekonomik, sosyal ve teknolojik gelişmelere uyum sağlayacak politikalar üretmekle mümkün olabilir. Dünyada

özellikle 2000'li yıllarla birlikte yaşanan gelişmeler illeri ve bölgeleri yeni ulusal kalkınma anlayışının sürükleyici unsurları durumuna getirmektedir. Artık dünyanın ekonomik düzenindeki yapısal dönüşümler, bölgesel ve yerel ekonomilerin de küresel ekonominin aktörleri arasında yer almasına fırsat yaratarak bu birimler arasındaki rekabeti artırmıştır. Aynı zamanda bu küresel rekabet içinde yerelde belirlenen stratejiler ve politikalar bölgesel gelişmeye de temel oluşturabilmektedir. Bu bilgiler ışığında Bartın kentinin hakiki manada modern ve içi dolu bir kimlik kazanabilmesi için mücadeleciler, rekabete hazır ve kendini belirli plan ve projeler temelinde geliştirmesi, yeni ufuklara açılması gerekmektedir. İşte bu noktada Bartın için iki olgu fevkalade önemli hâle gelmektedir. Bu olgular Bartın Limanı ve bu limanın hinterlandıdır. Gerek liman gerek bu limanın hinterlandı Bartın'ı yarına taşıyacak en önemli unsurlardır⁴¹⁶.

Bartın, bugün Türkiye'nin gelişen genç illerinden biridir. Tarım, hayvancılık, madencilik, orman ve sanayi endüstrisi, turizm, el sanatları, nakliyecilik ve balıkçılık başta olmak üzere birçok faaliyet şehrin geçim kaynakları arasında yer almaktadır⁴¹⁷.

Sosyo-ekonomik gelişmişlik sıralamasında 81 il arasında 55. sıradadır. Kalkınmada 1. derecede öncelikli iller arasında

416 *Bartın 2023 Stratejik Amaçlar ve İl Gelişme Planı*, s. 1.

417 Yüzyıllardır Bartın halkının en önemli uğraşlarından ve gelir kaynaklarından biri olan gemi yapıcılığı eski devirlerle karşılaştırılmayacak ölçüde önemini yitirmiştir. Bugün Bartın Irmağı'yla Amasra ve Kurucaşile'nin bazı bölgelerinde küçük çaplı da olsa devam ettirilen bu faaliyet gemilerin ahşap malzemeler yerine saçtan yapılmaya başlanmasıyla gerilemiştir. Ne var ki günümüzden 30-40 yıl geriye gittiğimizde dahi Bartında bu sektörün canlı olduğunu görebilmek mümkündür. Geçtiğimiz yüzyıllarda da bu geleneğin canlı olduğunu daha önce belirtmiştik. Dolayısıyla Bartın, en önemli gelir kaynaklarından biri olan gemiciliğin ortadan kalkmaya yüz tutmaya başlamasıyla fevkalade mühim bir gelir kalemini kaybetmiştir. Aynı durum aşağı yukarı kerestecilik için de geçerlidir. Uzun yıllar Bartın'ın geçim vasıtalarının başında gelen kerestecilik de bugün gerilemiş durumundadır.

yer almaktadır. Şehrin önemli gelir kaynaklarından biri de önceki sayfalarda detaylı bir biçimde analiz etmeye çalıştığımız üzere liman ve buradan sağlanan vergi gelirleridir⁴¹⁸.

Bartın'da ziraî manada daha çok bağ ve bahçe tarımı yapılmaktadır. Zonguldak ilinin sebze ihtiyacının mühim bir kısmı Bartın'dan sağlanmaktadır. İlde bağ ve bahçe tarımıyla ilgili olarak tesis olunmuş fabrikalar mevcuttur. Hayvancılık köylerde hâlâ en önemli geçim kaynaklarından biridir⁴¹⁹.

Bartın'ın sanayi yönünden gelişmesi son yıllarda hızlanmış, özel sektörcü küçük ve orta ölçekli çok sayıda yatırım gerçekleştirilmiştir. Bartın sanayisinin en başta gelen özelliği sayıca özel sektör ağırlıklı olmasıdır. Önemli sektörlerin başında toprak, tekstil, konfeksiyon, orman ürünleri, kömür, plastik, metal eşya, gıda ve mobilya sanayi gelmektedir. Bu sektörlerde faaliyet gösteren birçok küçük ve orta boy ölçekli işletme bulunmaktadır⁴²⁰.

1970'li yıllarda yıllık kapasitesi yaklaşık 250.000 ton olan çimento fabrikası 2012 yılında tamamlanan yeni yatırımlarla birlikte mevcut kapasitesini yıllık 1 milyon ton klinkere ve 1,5 milyon ton çimentoya çıkarmıştır⁴²¹.

Kentte organize tuğla ve kiremit üretim üniteleri mevcuttur. Bilhassa sınıai bir potansiyelin var olduğu ya da cezbedilmek istendiği yerleşme merkezlerinde planlanan organize sanayi bölgelerinden biri de Bartın'da bulunmaktadır. Amasra'da tarla ağzı mevkiinde taş kömürü rezervleri vardır. Buraya yılda 750.000 ton taş kömürü çıkacak şekilde alt yapı yatırımı yapılmıştır ki bu kurum 1970'li yıllarda sanayi kesimi istihdamının yaklaşık % 25'ini tek başına sağlamıştır. O dönemde Bartın ekonomisine katkısı ise tüm özel sektör sanayi

418 *Bartın 2023 Stratejik Amaçlar ve İl Gelişme Planı*, s. 17, 19.

419 M. Çötür, 1970, s. 2.

420 *Bartın 2023 Stratejik Amaçlar ve İl Gelişme Planı*, s. 213.

421 <http://www.bartincimento.com.tr/tarihce-8-1> (26.06.2014 tarihinde erişildi).

tesislerinin yaptığı katkı kadardır. Amasra Taşkömürü İşletmesi Müessesesi, bugün de Bartın ekonomisi için mühim bir yer tutmaktadır⁴²². Bu kurumun 2013 yılı verilerine göre taş kömürü üretimi ortalama 300.000 ton civarındadır⁴²³.

Limanın bulunduğu Boğaz mevkiindeki dolomit ocakları işletilmekte ve gerek yurt içi gerek yurt dışına örneğin Rusya'ya ihraç edilmektedir. Orman ürünleri endüstrisi geçmişten günümüze mahallin en büyük iş sahalarından biri olmuştur ki 1960'lı ve 1970'li yıllarda özel sektör yılda 100.000 m³ tomruk işleme gerçekleştirmiştir⁴²⁴. Ne var ki tomruk ve kerestecilik sektörü günümüzde epey gerilemiş durumdadır. Bu alanda faaliyet gösteren fabrikaların önemli bir kısmı eski canlılığını kaybetmiştir.

Bölgenin diğer önemli gelir kaynaklarını turizm ve balıkçılık oluşturmaktadır. Balıkçılıktan küçümsenemeyecek düzeyde gelir elde edilmektedir. Ancak yörede derin su balıkçılığı yapılmamakta ve imkânlardan azami ölçüde faydalanılmamaktadır. Turizm ise yine istenilen seviyede olmamakla birlikte özellikle Amasra şehri faktörü nedeniyle gelişim süreci içerisindedir⁴²⁵. Amasra, turizm sektörü alanında özellikle son birkaç yıldır atılım sürecine girmiştir. Nitekim Amasra Limanı, yolcu gemilerine de hizmet verebilmek için yolcu gemisi yanaşma iznine resmî başvuruda bulunmuştur.

Gerek balıkçılığa gerek turizme yeni yatırımların yapılması durumunda bu sektörlerden sağlanacak gelirlerde gözle görülür bir artış sağlanabilecektir. Bununla birlikte Bartın'da yaz sezonunun iklim şartları nedeniyle kısa olması turizm alanında mühim bir engeldir. Dolayısıyla turizmden elde edilecek

422 *Bartın 2023 Stratejik Amaçlar ve İl Gelişme Planı*, s. 214.

423 http://www.taskomuru.gov.tr/file/Is_Zekasi_Raporlari/URETIM/3.pdf (23.06.2014 tarihinde erişildi.)

424 M. Çötür, 1970, s. 2.

425 M. Çötür, 1970, s. 2.

gelirlerin arttırılması bir anlamda yaz sezonunun azami ölçüde verimli değerlendirilmesine bağlıdır.

Bu kapsamda yaz aylarının daha iyi değerlendirilebilmesi için projelere gereksinim duyulmaktadır. Bartın'ın sahip olduğu doğal güzellikleri tanıtıcı nitelikte limandan şehir merkezine kadar uzanan güzergâhta Amasra, İnkumu ve Mugada gibi turistik yerlerle de bağlantılı olarak tekne seferleri düzenlenebilir. Bölgede, bu büyük potansiyelin harekete geçirilmesi için birçok imkân mevcuttur. Amasra'da yerli ve yabancı turist taşımacılığı zaten yapılmaktadır. Amasra'da turistik amaçlar doğrultusunda kullanılan bu teknelerden birkaçıyla, ırmak üzerindeki açılır köprünün boyutları da dikkate alınarak Bartın şehir merkezine kadar turlar düzenlenebilir ki bu seferlerin turistlerce oldukça cazip karşılanacağını tasavvur etmek hiç de zor değildir⁴²⁶.

Bartın, ırmak vasıtasıyla denize bağlı ve denizcilikle alakalı bir yerleşim birimi olduğu için pek eski zamanlardan beri yelkenli ve yaklaşık seksen yıldan beri de motorlu gemilerle deniz nakliyatından ve ticaret işlerinden istifa yollarını bulmuştur. Bu sayede iç kentleri de bu vaziyetiyle alakalandırarak mühim bir transit merkezi olarak yıllarca önemini muhafaza etmiştir⁴²⁷.

Muhitin tabii icapları, coğrafi durumu ve bilhassa orman mahsullerinin deniz nakliyatçılığıyla olan sıkı münasebeti; Karabük, Ulus, Eflani, Safranbolu, Çaycuma, Mengen, Gerede ve Devrek havalisini Bartın'a iktisaden bağlamıştır⁴²⁸.

Liman yapılmadan önce de ırmak üzerinde yüzyıllardan beri ticaret yapıldığını daha önce belirtmiştik. Ancak bu ticari faaliyetlerin çok daha çağdaş bir forma sokulabilmesi amacıyla limanın inşa edilmesine karar verildiğine de değinmiştik.

426 V. Karadeniz, 2010, s. 301.

427 *Bartın Limanı ile İlgili Bilgiler Dokümanı*, s. 1.

428 M. Çötür, 1970, s. 3.

İlerleyen yıllarda, verilen bu kararın ne kadar yerinde bir karar olduğu görülmüş ve liman yapılmadan önce yıllık 50.000 ton civarında olan yük hareketi liman yapıldıktan sonra 600.000 tona çıkmıştır⁴²⁹.

1965 Yılında Bartın Limanı'ndaki Yük Hareketi ⁴³⁰		
Gelen	50.000	Kömür
	10.000	Akaryakıt
	10.000	Ticari Eşya
Giden	200.000	Çimento
	250.000	Kireç Taşı
	60.000	Kereste, Tomruk ve Maden Direği
	20.000	Tuğla-Kiremit
Toplam	600.000 Ton	

Tablo 4: 1965 Yılında Bartın Limanı'ndaki Yük Hareketi.

Limanın yapılmasından sonra Bartın'da ticaretin gözle görülür oranda arttığı söz konusu verilerin sunduğu bir gerçektir. Nitekim 1970'li yıllarda limandan İtalya, Lübnan, Yunanistan, Libya, Suriye ve İsrail'e fırınlanmış kereste; Macaristan, İsrail ve Libya'ya çimento ve tuğla; Almanya'ya konserve; İran, Kuveyt, Lübnan, Irak, Pakistan ve Libya'ya kâğıt torba; Fransa, İspanya ve Almanya'ya su ürünleri özellikle salyangoz ihracatı gerçekleştirilmiştir⁴³¹.

Kurulduğu günden bu yana ırmak üzerinde önceki de-
virlerle kıyas edilmeyecek şekilde büyük bir ticaret hacmine ulaşan Bartın Limanı, belediye tarafından işletilmekte ve buradan sağlanan gelir Bartın için harcanmaktadır. Bartın'ın gelişmesi aynı zamanda Türkiye'nin gelişmesidir. Bunlara paralel olarak Bartın Limanı'nın gerek Bartın'a gerek Türkiye'ye

429 M. Çötür, 1970, s. 3.

430 M. Çötür, 1970, s. 4.

431 M. Tuncel, 1992, s. 89.

daha fazla gelir getirebilmesi için yapılması gereken bazı iş ve işlemler mevcuttur.

Bilindiği üzere limanlar kara içine doğru ticari etkinliklerini yaydıkları ölçüde önem kazanmaktadırlar. Limanın hizmet alanı demek olan hinterlandın genişliği ise yüzey şekilleriyle yakından ilgilidir⁴³². Hinterlandı dar olan limanlar, bölgesel olarak kalırken geniş olan limanlar ulusal ve uluslararası liman özelliğini kazanırlar. Örneğin Trabzon ve Samsun şehirlerinin kıyıda doğal liman şartlarının bulunmamasına rağmen, kıyı gerisinde yüzey şekillerinin ulaşımına olanak tanınması, bu limanların gelişimine katkı yapmıştır. Hâlbuki doğal bir limana sahip olan Sinop, liman olarak gelişmeye daha uygun olduğu hâlde iç kısımlardan gelen karayoluna uzak olduğu için liman şehri olarak gelişme olanağına sahip olamamıştır. Günümüzde de Samsun ve Trabzon Limanı gelişirken Sinop Limanı gelişme imkânından mahrum kalmıştır⁴³³.

Nitekim limanlar hinterlandlarının genişliklerine göre bölgesel, millî ve uluslararası olmak üzere üç sınıfta toplanabilir. Bazı limanların hinterlandları çok küçüktür. Türkiye kıyılarında da bu çeşit limanlara rastlanmaktadır. Kuşadası, Bodrum, Amasra ve Antalya limanları çok dar hinterlandlara sahiptir. Bazı hâllerde bu türlü limanlar, şehirlerin kendi ihtiyaçlarını bile karşılamaktan uzaktır. Zaman zaman önemi az olan limanlar daha faal rol oynayabilirler. Limanlar önce bölgesel daha sonra millî ve nihayet uluslararası ihtiyaçlara cevap verecek şekilde gelişim göstermektedirler⁴³⁴.

Görüldüğü üzere bir limanın hakiki manada gelişim kaydedebilmesi için hinterlandının geniş olması gerekmektedir. Hinterland hacmi geniş olan limanlar inşa edildikleri alanlardaki doğa koşulları elverişli olmasa bile büyük bir gelişim gösterebilmektedirler.

432 E. Tümertekin, 1976, s. 64.

433 S. Doğaner, 1993, s. 118.

434 S. Göney, 1995, s. 175.

Bu bilgiler ışığında Bartın Limanı'na baktığımızda bu limanın hinterlandının küçümsenemeyecek bir hacmi bulunduğunu belirtebiliriz. Daha önce de değindiğimiz üzere Bartın iki farklı koldan Türkiye'nin trafiği en yoğun olan İstanbul-Ankara karayoluna bağlanmaktadır. Bu yollardan biri Devrek-Mengen üzerinden diğeri, Safranbolu-Karabük üzerinden geçen ana yollardır⁴³⁵. Demiryoluyla bağlantısı bulunmayan Bartın Limanı'nın hinterlandı açısından Karabük-Bartın karayolu büyük önem taşımaktadır⁴³⁶.

Dolayısıyla bu yollar üzerinde bulunan bütün şehirler Bartın Limanı'nın hinterlandı olduğu gibi Ankara başta olmak üzere Çankırı, Konya, Mersin, Bolu, Karabük ve bazı diğer İç Anadolu şehirlerini de bu kapsamda değerlendirebilmek mümkündür⁴³⁷.

Bartın Limanı hinterland yönünden olumlu bir konuma sahip olmakla birlikte bu hinterlandın bihakkın kullanılabilmesi için üretilmesi gereken bazı projeler vardır. Liman, SALTUKOVA havaalanına ve ÇAYCUMA demiryoluna aşağı yukarı 40 km uzaklıktadır⁴³⁸.

Bugün itibarıyla limana kara yolu dışında ulaşım imkânı bulunmamaktadır. Liman hinterlandının genişletilebilmesi için limanda hava ve demiryoluyla bütünleşmesinin sağlanması gerekmektedir. Ayrıca liman sınırları içerisinde hizmet sunan kamu kuruluşlarıyla bu hizmetten faydalanan insanların istifade edebilecekleri düzenli bir ulaşım imkânı da bulunmamaktadır. Limana ulaşmak isteyenler bunu ancak kendi imkânlarıyla sağlayabilmektedirler. Dolayısıyla limana ulaşım ciddi bir sıkıntıdır. Belediye tarafından bu sıkıntının çözüme kavuşturulması gerekmektedir⁴³⁹.

435 E. Aşçıoğlu, 2001, s. 74; Ü. Özdemir, 2008, s. 214, 215; M. Tuncel, 1992, s. 87.

436 Ü. Özdemir, 2008, s. 223.

437 *Bartın Limanı ile İlgili Bilgiler Dokümanı*, s. 2.

438 <http://www.bartın.gov.tr/ulasim> (25.01.2014 tarihinde erişildi).

439 V. Karadeniz, 2010, s. 301.

Bartın Limanı'nın kapasite oranı son iki yılda sürekli artmıştır. Limanın yükleme ve boşaltma kapasitesi zamanla 600 bin tondan 3 milyon ton seviyesine çıkarılmaya çalışılmıştır. Ancak bugün için liman, mevcut kapasitesini tam anlamıyla kullanamamaktadır⁴⁴⁰.

Örneğin limanda 2000 yılında ihracat 334.497 ton, ithalat 271.210 ton toplam ticaret hacmi ise 605.707 ton olarak gerçekleşmiştir ki bu durum liman kapasitesinin tam anlamıyla kullanılmadığını göstermektedir⁴⁴¹.

Limanın yıllık elleçleme miktarı, 2012 yılına göre 24 Aralık 2013 tarihi itibarıyla % 13,16'lık bir artış göstererek 1.733.838 ton/yıl olarak gerçekleşmiştir⁴⁴².

Bartın Limanı Yıllık Elleçleme Miktarı (31 Aralık 2013) ⁴⁴³				
Yıl	Gelen Gemi Sayısı	Elleçlenen Yük Miktarı (Ton)		
		İhracat	İthalat	Toplam
2010	451	583.273	520.118	1.103.391
2011	489	514.794	631.534	1.146.328
2012	503	786.781	531.038	1.317.819
2013	631	914.142	864.803	1.778.945

Tablo 5: Bartın Limanı Yıllık Elleçleme Miktarı.

Tablo 5'de yer alan istatistiki bilgiler limanla ilgili olarak çok önemli bilgileri ihtiva etmektedir. Yılda 1000 gemi kapasitesi bulunan limanın 2013 yılında bu kapasitesinin ancak % 60'ından biraz fazlasını kullanabildiği görülmektedir. Limana 2010 yılında 451, 2011 yılında 489, 2012 yılında 503, 2013

440 Ö. Öztürk, 2012, s. 262.

441 *Bartın Konteyner Limanı Fizibilite Etüdü*, s. 97; E. Aşçıoğlu, 2001, s. 77.

442 *Bartın Limanı ile İlgili Bilgiler Dokümanı*, s. 2; *Bartın Konteyner Limanı Fizibilite Etüdü*, s. 97; http://www.bartinliman.gov.tr/ana_haber_detay.asp?id=212. (26.03.2014 tarihinde erişildi.)

443 http://www.bartinliman.gov.tr/ana_haber_detay.asp?id=212. (26.03.2014 tarihinde erişildi.); <http://www.bartin.gov.tr/ulasim> (25.01.2014 tarihinde erişildi.)

yılında 631 gemi yanaşmıştır. 2011 yılı hariç 2010, 2012 ve 2013 yılında limanda yükleme ton bazında boşaltmadan daha fazla gerçekleşmiştir. Yani 2010, 2012 ve 2013 yıllarında Bartın Limanı'nda ihracat, ithalattan daha fazla yapılmıştır. Bu da limana daha çok ihraç limanı olma özelliği kazandırmaktadır. Bu durum çevredeki tarım ve sanayi ürünlerinin büyük ölçüde yurt içi ve yurt dışına pazarlanmasında denizyolunun ve dolayısıyla limanın tercih edildiğinin bir göstergesidir⁴⁴⁴.

Bunlara ilave olarak 2013 yılı elleçleme oranı 2012 yılına göre 461.126 ton oranında bir artış göstermiştir. Bu artış da limanın hiç de azımsanamayacak bir ölçüde ticari hacmini geliştirdiğini göstermektedir. Yine bu artış oranı limana daha fazla yatırım yapılması durumunda, çok daha fazla randıman alınabileceği hususunda da fevkalade önemli ipuçları sunmaktadır⁴⁴⁵.

Bugün için gelişim aşamasında olan Bartın Limanı'nda ithal edilen mallar çoğunlukla Rusya, Ukrayna, Bulgaristan, Romanya, Gürcistan, Brezilya, İstanbul, İzmir, İzmit ve Zonguldak'tan gelmektedir. Limandan ihraç edilen mallar da yine çoğunlukla Rusya, Ukrayna, Bulgaristan, Romanya, Amerika, Çin, Kanada, İngiltere, Tunus, Fas, Cezayir, İsrail, Sudan, Mısır, Yunanistan, Kıbrıs, Hollanda, Almanya, Kazakistan, İstanbul, İzmir, Zonguldak, Karadeniz Ereğlisi ve Doğu Karadeniz limanlarına gitmektedir⁴⁴⁶.

Limandan giden malları her çeşit profil demir, demir tozu, portakal, mandalina, limon, diatomit madeni, PVC, alçı, kömür, klinker, cüruf, izocam, portland çimento, tomruk, kereste, demir tozu, maden direği, mermer, kireç taşı, tuğla, kiremit ve genel kargo oluşturmaktadır. Limana gelen malları da kütük

444 V. Karadeniz, 2010, s. 297, 298; *Bartın Konteyner Limanı Fizibilite Etüdü*, s. 95.

445 http://www.bartınliman.gov.tr/ana_haber_detay.asp?id=212. (26.03.2014 tarihinde erişildi.)

446 *Bartın Limanı ile İlgili Bilgiler Dokümanı*, s. 2; *Bartın Konteyner Limanı Fizibilite Etüdü*, s. 95; V. Karadeniz, 2010, s. 297; M. Çötür, 1970, s. 3.

demir, demir cevheri, ağaç parçacıkları ve yongalar, tomruk, briketlenmiş ve briketlenmemiş taş kömürü, odun, akaryakıt, kereste, çeşitli madenler, cüruf, saç, kâğıt hamuru, kaolin ve kaolinli killer, klinker, pirit külü, mermer, kalkerli süsleme taşları, köşebent demirler ve ticari eşyalar oluşturmaktadır⁴⁴⁷.



Fotoğraf 15: Bartın Limanı'nda Yapılan İthalat-İhracat Faaliyetlerinden Bir Görünüm.

Görüldüğü üzere limana gelen mallar genellikle Bartın'daki fabrikaların hammadde ihtiyacına yönelik ürünlerden oluşurken limandan ihraç edilen mallar bölgedeki tarım ürünleri ve mamul maddelerden oluşmaktadır⁴⁴⁸.

Bartın Limanı, yolcu taşımacılığında uluslararası liman olarak hizmet vermektedir. Hatırlanacağı üzere limanın yolcu giriş-çıkış kapısı olarak tespit edilmesi; İçişleri Bakanlığının

447 *Bartın Limanı ile İlgili Bilgiler Dokümanı*, s. 2; *Bartın Ticaret ve Sanayi Odası'nın Yüzyüncü Yılı (1906-2006)*, s. 45; *Bartın Konteyner Limanı Fizibilite Etüdü*, s. 97; M. Çötür, 1970, s. 3; Ö. Öztürk, 2012, s. 262; V. Karadeniz, 2010, s. 299, 300; <http://www.bartınliman.gov.tr/limanhakkında.pdf>. (10.02.2014 tarihinde erişildi); <http://www.bartın.gov.tr/ulasim> (25.01.2014 tarihinde erişildi).

448 V. Karadeniz, 2010, s. 300.

19.03.1996 tarih ve 067160 sayılı yazısı üzerine 5682 sayılı Pasaport Kanunu'nun değişik 1. maddesine göre Bakanlar Kurulu'nca 21.03.1996 tarihinde gerçekleştirilmiştir⁴⁴⁹.

Dolayısıyla liman aynı anda yük ve yolcu gümrük giriş-çıkış kapısıdır. Rıhtıma 215 metre boyundaki gemiler dahi yanaşabilmektedir. Ancak limanda yolcu taşımacılığı yük taşımacılığı kadar gelişmemiştir. Kruvaziyer ve diğer gemilerle yapılan yolcu taşımacılığına ilişkin istatistikler 2008 yılından itibaren tutulmaya başlanmıştır⁴⁵⁰.

Bartın Limanı Yolcu İstatistik Bilgileri ⁴⁵¹						
Yıl	Gemi Sayısı			Yolcu Sayısı		
	Kruvaziyer	Diğer	Toplam	Kruvaziyer	Diğer	Toplam
2008	8	0	8	763	0	763
2009	10	0	10	941	0	941
2010	3	2	5	520	67	587
2011	2	3	5	208	311	519
2012	8	2	10	751	201	952
2013	15	4	19	2.071	22	2.093

Tablo 6: Bartın Limanı Yolcu İstatistik Bilgileri.

İstatistiki verilere göre Bartın Limanı'na 2008-2013 yılları arasında 57 adet yolcu gemisi yanaşmıştır. Bu gemilerin de büyük çoğunluğunu kruvaziyer cinsi gemiler oluşturmuştur. Söz konusu tarihler arasında bu gemiler toplam 5855 yolcuyu limana bırakmışlardır. Limana 5 yıl içerisinde 57 yolcu gemisinin gelmesi aslında limanın bu alanda gelişmiş bir liman olmadığını göstermektedir. 5 yıllık bir süre için yaklaşık

449 *Resmî Gazete*, "21.03.1996 tarih ve 96/7917 Sayılı Kararname", Sayı 22602, 05.04.1996, s. 8.

450 V. Karadeniz, 2010, s. 300; *Bartın Konteyner Limanı Fizibilite Etüdü*, s. 98.

451 http://www.bartınliman.gov.tr/ana_haber_detay.asp?id=212. (26.03.2014 tarihinde erişildi.); <http://www.bartın.gov.tr/ulasim> (25.01.2014 tarihinde erişildi).

6000 yolcunun limana gelmesi Bartın Limanı'nın yolcu taşımacılığı alanında gelişime ihtiyaç duyduğunu ifadelendirmektedir. Nitekim tetkikimizin çeşitli noktalarında ısrarla vurguladığımız üzere limanın çeşitli alt yapı sorunlarının çözümü aynı zamanda limanın yolcu taşımacılığı alanında gelişmesini sağlayacaktır. Limanla şehir arasında demiryolu taşımacılığı yapılması, köy yolu hüviyetindeki mevcut asfalt yolun modernizasyonu, İstanbul başta olmak üzere çeşitli yerleşim birimlerine günlük, haftalık ve aylık seferler düzenlenmesi ve bu seferlerin de ilgili yerlerde duyurulması limanın yolcu taşımacılığı hüviyetini daha üst noktalara taşıyabilir⁴⁵².

Bartın Limanı, Türkiye'nin limanlarıyla karşılaştırıldığında teknik donanım, işletmecilik, yük ve yolcu hacmi bakımından gerilerde yer almaktadır. Bu nedenle limanın geliştirilmesi için yapılması gereken bazı teknik düzenlemeler vardır. Örneğin limanın çağdaş araç gereçlerle yeniden donatılması ve olabildiğince modernleştirilmesi gerekmektedir⁴⁵³.

Günümüzde ekonomik, siyasi ve stratejik bazı nedenlerle Avrupa Birliği'nin Türk taşımacılarına yönelik vize süresini kısıtlaması beraberinde pek çok sorunu gündeme getirmektedir. Aynı şekilde Gümrük Birliği anlaşmasına rağmen, Bulgaristan'ın Avrupa Birliği'ne girmesinin ardından Türkiye'ye süre ve kota sınırlaması getirmesi de tır taşımacılarının önüne bir büyük engel olarak çıkmıştır. Başta Almanya ve Bulgaristan olmak üzere Avrupa Birliği'nin Türk taşımacılara çıkarttığı bu zorluklar nedeniyle gündeme gelen *Viking Treni Projesi*⁴⁵⁴ kapsamında değerlendirilmesi planlanan Bartın

452 E. Aşçıoğlu, 1970, s. 93.

453 V. Karadeniz, 2010, s. 300.

454 Belarus, Litvanya ve Ukrayna'nın ortak projesi olan "*Viking Treni Projesi*" ile yükler Klaipeda Limanı'ndan Karadeniz'deki Ilyichevsk Limanı'na taşınacaktır. *Viking Treni* Projesi taşıma tarifelerinin malların kamyonla taşınmasına oranla üçte bir daha düşük maliyete sahip olacaktır. Bu projenin Avrupa Birliği'nde bir başka örneği de bulunmamaktadır. Projeye göre Ukrayna'daki Ilyichevsk Limanı'ndan konteyner yüklü vagonlar feribotlarla Türkiye'ye kadar gelebile-

Limanı'nın mutlak surette kendini çağdaş teknolojiyle yenilemesi gerekmektedir. Bu proje, Türk ürünlerinin Orta ve Kuzey Avrupa'ya; Derince, Pendik, Samsun veya Bartın Limanı üzerinden nakledilmesini içermektedir. Bartın için fevkalade büyük önem taşıyan bu projeye göre Türk tırları Bulgaristan üzerinden karayoluyla taşıma yapmak yerine Avrupa'ya kuzeyden gireceklerdir. Tırların, kuzeyden gemilerle Ukrayna'ya taşınması ve *Viking treni*yle de Beyaz Rusya üzerinden Litvanya'nın Klaipeda Limanı'na ulaşması oradan da Avrupa'ya feribot seferleriyle dağıtılması amaçlanmaktadır. Türkiye'den Bulgaristan'a yılda 150 bin ile 175 bin tırın giriş yaptığı dikkate alınırsa bu projenin hayata geçmesiyle Bartın ekonomisinin büyük bir kalkınma sürecine gireceğini tahmin etmek hiç de güç değildir⁴⁵⁵.

Dünya artık yükü ambara dökme yerine adrese teslim anlamına gelen konteyner usulü taşımacılığı tercih etmektedir. Bartın Limanı'nda konteyner taşımacılığı mevcut olmakla⁴⁵⁶ birlikte alt yapının konteyner taşımacılığı için bu anlamda çok yeterli olduğunu söylemek güçtür. Limanın hakiki manada konteyner taşımacılığına uygun hâle getirilmesi çağın bir gereğidir. Bunun için de antreponun daha geniş bir alana bina edilmesi bu anlamda atılması gereken ilk adım olarak değerlendirilebilir⁴⁵⁷.

Bartın Limanı'nda zaman zaman gemi trafiğinde yoğunluk yaşanmaktadır. Yükleme ya da boşaltma yapmak için açık denizde sırada bekleyen gemilerde yükün tahrip olma riski bulunduğu için rıhtımın daha fazla geliştirilmesi gerekmektedir

cek ve oradan da Yakın Doğu'ya pazarlanacaktır. Aynı şekilde Türkiye'den yola çıkan tırlar da belirlenen güzergâhla Baltık coğrafyasına ticari emtia taşıyabileceklerdir. Ayrıntılı bilgi için bk. <http://www.kargohaber.com/read.asp?id=916>. (27.03.2014 tarihinde erişildi).

455 V. Karadeniz, 2010, s. 300, 301.

456 http://www.zaman.com.tr/ekonomi_bartin-limani-konteyner-tasimaciligina-acildi. (12.02.2014 tarihinde erişildi).

457 V. Karadeniz, 2010, s. 301.

ki bu faaliyet hinterlandın azami ölçüde değerlendirilmesi için de farklı açıdan atılan bir önemli adım olacaktır. Gerek bugün gerek yarın için rıhtım alanının genişletilmesi gelecek adına yapılmış mühim bir yatırım olacaktır. Bu amaç doğrultusunda Bartın Liman Başkanlığı tarafından liman giriş kapısından askerî limana doğru en az 100 metrelik bir kısmın rıhtıma dönüştürülmesi ve Ro-Ro iskelesi kurulması için de çalışmalar başlatılmıştır⁴⁵⁸.

Yine Bartın Limanı'nın güneyinde bulunan askerî sahayla Bartın Irmağı tarafından çevrelenen, hali hazırda bir kısmı Bartın Belediyesi tarafından değerlendirilen toplam 170.000 m²'lik saha, konteyner stok sahası olarak kullanılabilir ki bu düşüncenin ilerleyen yıllarda hayata geçmesi oldukça akılcı bir yaklaşım olabilir⁴⁵⁹.

Başlatılan bu çalışmaların meyvesi ilerleyen tarihlerde mutlaka alınacaktır. Öyle ki kapalı bir iç deniz olan Karadeniz'in deniz yolu ile dünya limanlarına bağlantısı sadece İstanbul ve Çanakkale Boğazı aracılığıyla olmaktadır. Söz konusu Boğazlar artan deniz ticareti karşısında yoğun gemi trafiğine maruz kalmaktadır. Gelecekte bölgedeki ülkelerin yüklerini açık denizlere ulaştırmak için alternatif yollar araması muhtemel görünmektedir. Günümüzde ekonomik olmamakla birlikte, Boğazlara alternatif olarak yükün Anadolu üzerinden kuzeyden güneye aktarılması olası çözümler içerisinde yer almaktadır. Çağın gereklerine uygun bir demiryolu ağıyla maliyetlerin en aza indirilmesi ve yüksek hacimde yükün taşınması durumunda bu seçenek önem kazanabilecektir. Bu sayede Karadeniz'de elleçlenen yükün bir bölümünün Bartın Limanı'ndan, Mersin Limanı'na gönderilmesi mümkün olabilecektir. Bu

458 V. Karadeniz, 2010, s. 301; *Bartın Konteyner Limanı Fizibilite Etüdü*, s. 101.

459 *Bartın Konteyner Limanı Fizibilite Etüdü*, s. 101.

faaliyetin gerçekleşmesi Bartın Limanı'nı çok daha ön plana ıkaracaktır⁴⁶⁰.

Başlatılan bu çalışmaların kararlılıkla yürütülmesi, uzun vadede iktisaden Bartın'a ve Türkiye'ye geri dönüşlerde bulunacaktır. Bu sayede Bartın, bir liman kenti hüviyeti elde edebilecektir⁴⁶¹. Bütün bu gelişmeler kalkınma hamlesi içerisinde bulunan Türkiye'nin büyümesine önemli katkılar sağlayabilir.

460 *Bartın Konteyner Limanı Fizibilite Etüdü*, s. 2.

461 *Bartın 2023 Stratejik Amaçlar ve İl Gelişme Planı*, s. 45.

SON SÖZ

Bartın, sahip olduğu yeraltı ve yerüstü varlıklarıyla Türkiye'nin zengin yerleşim alanlarından biridir. Batı Karadeniz Bölgesi'nde, özellikle coğrafyanın kendine sunduğu birçok zenginliği bünyesinde barındıran bu yerleşim birimi her geçen gün gelişmekte ve önem kazanmaktadır. Çünkü yöre, hemen her bakımdan bakir bir coğrafyadır ve işlenmeyi bekleyen pek çok değere sahiptir. Bilimsel manada da bölgeyi çeşitli cepheleriyle inceleyen pek çok çalışma üretilebilir.

Adıyla birlikte anılan tarihi, oldukça eskilere dayanan Bartın'ı tetkik ederken Bartın Irmağı'nı göz önünde bulundurmak gerekmektedir. Çünkü Bartın ve Bartın Irmağı kavramları ad, tarihçe, gelenek, doğa güzelliği, yerleşim ve yaşam olguları söz konusu olduğunda bir bütünün iki parçası gibidir.

Adını, etrafında kurulduğu velut ırmaktan alan Bartın'ın, tarihi çehresini de yine bu ırmak tasvir etmiştir. Bartın'a hayat hakkı veren, onu besleyen, barındıran ve günümüze taşıyan ırmak bugün hâlâ sağ, canlı ve diridir. Tarihçesi de Bartın'dan daha eskilere uzanmaktadır.

Adının kaynağı ve anlamı bugünkü bilimsel araştırmalar tarafından kesin olarak tespit edilemeyen Bartın Irmağı, Türkiye'deki tüm akarsular göz önüne alındığında müstesna yerini muhafaza etmeyi sürdürmektedir. Çünkü Anadolu'da üzerinde ticari faaliyet yapılan, yük alınıp yük boşaltılan yegâne akarsu olma özelliğini bugün de devam ettirmektedir.

Bartın, çevresinde kurulduğu ırmağın tarihçesiyle bağlantılı olarak 3500 yıllık bir geçmişe sahiptir. Anadolu tarihine

damgasını vuran bütün önemli uygarlıkların ve devletlerin Bartın tarihine küçük de olsa bir iz bıraktığı bilimsel verilerin bize sunduğu bir gerçektir.

Birçok kültür ve medeniyete ev sahipliği yapan Bartın'ın hakiki ve merkezi şehirsal kimliği 1991 yılından sonra ortaya çıkmıştır. Çünkü binlerce yıldır, merkezi bir yerleşim birimi olmaktan ziyade; çevresinde teşekkül eden Kastamonu, Bolu ve Zonguldak gibi daha büyük yerleşim yerlerinin idari bir parçası konumunda olmuştur.

Ticari manada daha çok, bu büyük şehirlerin deniz yoluyla dışarıya açılan kapısı görevini üstlenmiştir. Ancak asırlardır başka yönetim merkezlerine bağlı olarak yönetilen Bartın, 1991 yılında Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin 74. vilayeti olarak kabul edilmiş ve il sıfatıyla artık bir idari merkez hâline gelmiştir.

Şehirde tarım, hayvancılık, madencilik, ormancılık, sanayi endüstrisi, turizm, el sanatları, el işlemeciliği, oymacılık, nakliyecilik ve balıkçılık başta olmak üzere birçok iş kolu mevcuttur.

Bugün Türkiye'nin gelişim kaydeden illerinden biridir. Ne var ki bu gelişimin çok hızlı bir seyir takip ettiğini söylemek güçtür. Sahip olduğu coğrafi, ekonomik ve sosyal potansiyeli bihakkın yatırıma dönüştüremeyen Bartın hakkında, bilimsel anlamda yapılacak her yeni araştırma söz konusu potansiyelin harekete geçmesine katkı sağlayabilir.

Bartın bir liman şehridir, denize kıyısı vardır ve etrafında kurulduğu ırmağın Karadeniz'e kavuştuğu noktada inşa edilmiş bir limanı bulunmaktadır. Londra, New York, Hamburg, Amsterdam ve Rotterdam gibi dünyanın en gelişmiş şehirlerinin mühim özelliklerinden biri de liman şehri hüviyetine sahip olmalarıdır.

Küçük çaplı da olsa bir limana sahip olan Bartın'ın gelişmiş bir şehir kimliği elde ederek hem kendi hem Türkiye ekonomisine çok daha büyük katkılar sunması beklenmektedir ki bu amaç doğrultusunda çok çeşitli projelerin ve çalışmaların yapıldığını biliyoruz.

Bu ekonomik potansiyelin artırılması için farklı perspektifler kazandırmak, yeni olgular ve yorumlar temelinde Bartın kültürüne katkı sağlamak bu çalışmanın en önemli amaçlarından. Yine bir önemli müessesenin hafızasının kaybolmaması maksadıyla tarihini ortaya koymak araştırmamızın önemli varoluş sebeplerindedir ki vücuda getirmeye gayret ettiğimiz inceleme üç yıllık yoğun bir araştırmanın ürünüdür.

İncelememiz, konusu itibarıyla orijinal bir tetkiktir. Bununla birlikte alanında ilk incelemelerden birisi olması hasebiyle birtakım noksanlıkları ihtiva edebilir. Bartın ve Bartın Limanı hakkında güvenilir bilgiye ulaşmanın güçlüğü bu incelemenin oluşturulması esnasında kendini derinden hissettirmiştir. Bununla birlikte titiz araştırmalar sonucu ortaya koymaya çalıştığımız bu eserin alanına katkı sağlayacağı düşüncesindeyiz.

İncelememizde öncelikle deniz ticareti ve liman kavramı hakkında açıklayıcı bilgi verilmiştir. Konunun sağlıklı bir biçimde idrak edilebilmesi için Bartın'ın coğrafi konumu, ismi, tarihçesi ve yüzyıllardır Bartın Irmağı üzerinde yapılan ticari faaliyetler birçok kaynak değerlendirilmek suretiyle gün yüzüne çıkarılmaya çalışılmıştır. Akabinde Bartın Limanı'nın kuruluşu, tarihçesi, hinterlandı ve ekonomik potansiyeli özellikle arşiv kaynaklarından temin edilen resmî belgelere dayanılarak ortaya koyulmuştur.

Liman kavramı söz konusu olduğunda üzerinde ağırlıklı olarak durulması gereken ilk önemli olgulardan biri ulaşım-
dır. Ulaşım tarihin ilk dönemlerinden günümüze olan süreçte tarihî olgu ve olayların oluşumunda çok etkili olmuş bir

husustur. Günümüzde sosyal ve ekonomik alanda araştırma yapan tarihçilerin üzerinde ağırlıklı olarak durdukları konuların başında ulaşım olgusu gelmektedir.

Genel anlamıyla eşyanın, malın, herhangi bir gereksinim metasının ya da insanın bir noktadan başka bir noktaya taşınması olarak tarif edilen ulaşımın, ülkeler ve uluslararası ticaret için büyük bir ehemmiyeti bulunmaktadır. Ulaşım olgusunu bir an için yok saydığımızda insanlığın bugün ulaştığı medeniyet seviyesine gelebilmesinin mümkünatı olmadığı sonucuna varırız.

Nitekim bugünkü Bartın'ın var olması ve gelişmesinde işte bu ulaşım olgusunun çok büyük bir yeri vardır. Çünkü antik devirlerdeki adıyla Parthenios günümüzdeki adıyla Bartın Irmağı üzerinde yapılan taşımacılık faaliyetleri; Bartın'a ve çevre yörelerin ekonomilerine hayat vermiştir. Yüzyıllardır kereste, gemi, kayık, mavna, sandal, filika, kendir bezi, meyve-sebze, yumurta, halat, ip, kiremit, tuğla ve ağaç emtiası ırmak vasıtasıyla Karadeniz'e ulaştırılmış ve buradan daha büyük gemilere yüklenerek başka şehirlere ihraç edilmiştir. Aynı şekilde şehrin ihtiyacı olan diğer mallar da yine ırmak yoluyla şehre taşınmıştır.

Bölgede hakiki Türk hâkimiyetinin kurulduğu Osmanlılar devrinde, Bartın canlı bir ticaret şehri görünümüne bürünmüştür. Etrafında geniş ve gür ormanların bulunmasından mülhem olarak kereste ticaretiyle gemi yapımı şehrin en önemli geçim vasıtalarından birini teşkil etmiştir. Özellikle korvet cinsi gemi yapımında ileri gidildiği ve bu gemilerin İstanbul'a ihraç edildiği görülmüştür. Yapımı tamamlanan gemilerin bir kısmı ticari amaçlar doğrultusunda Bartın'da kullanıldığı gibi bir kısmı da ihraç metası olarak değerlendirilmiştir.

Bartın, 20. yüzyıl ortalarına kadar Safranbolu, Eflani, Araç, Ulus, Çaycuma, Devrek, Çerkeş, Daday, Gerede, Çankırı ve Ankara'yı içine alan geniş bir coğrafyanın hinterlant

pazarı olmuştur. Nitekim Bartın Limanı'nın inşa edilip ticarete açılmasından önce ırmak üzerinde yaklaşık 50.000 tonluk bir ithalat ihracat kapasitesinin olduğu görülmüştür. Bu da hem ırmağın aktif olarak kullanıldığını hem de hinterland ticaret hacminin oldukça büyük olduğunu göstermektedir.

Limana işletmesi kurulmadan önce, küçük çaplı deniz taşıtlarının Bartın'dan aldıkları yükü Boğaz mevkiindeki büyük tonajlı gemilere boşaltmaları yoluyla gerçekleştirilen ticari faaliyetin, yaklaşık 50.000 ton hacmine ulaşması, Bartın Irmağı'nın yöre ekonomisi için ne kadar büyük bir ehemmiyete sahip olduğunu göstermektedir.

Kurulduğu ilk dönemlerden itibaren endüstrileşmeyi millî bir gaye olarak saptayıp bu alanda çok önemli inkılap hareketlerine girişen Türkiye'de, büyük ve küçük çaplı sanayi işletmesi kurularak ticaretin olabildiğince geliştirilmesi en önemli hedeflerden biri olarak tayin edilmişti. Anadolu'da, işletmesi özellikle yabancı şirketlerin elinde bulunan karayolu, demiryolu, liman ve rıhtımlar devletleştirilmişti. Yeni yapılacak müesseseler için de her türlü alt yapı millî kaynaklarla sağlanmaya çalışılmıştı. Yeni Türkiye, her şeyden önce ekonomik manada ayakta durma gayesinin peşindeydi.

1950'li yılların sonlarına gelindiğinde ifade edilen bu amaç ve gayeler temelinde Bartın yöresinde coğrafi koşulların fevkalade elverişli olmasından hareketle modern bir liman kurulması yönünde kanaat oluşmuştur. Böylece yüzyıllardır, ırmak üzerinde yapılan ticari faaliyetlere daha çağdaş bir boyut kazandırma ülküsü hayata geçirilmiştir.

1954-1957 yılları arasında gerçekleştirilen ön çalışmaların neticesinde Bartın Irmağı'nın, Karadeniz'e döküldüğü Boğaz mıntıkasında liman inşa edilmesine karar verilmiştir. 1960 yılında da fiilen harekete geçilmiştir.

Limanın inşa edilmesinin bir diğer önemli gayesi de 18 Şubat 1952 tarihinde NATO'ya üye olan Türkiye'nin, bu kuruma

o günün dünyasında, stratejik önemi olan bir yerde üs sağlama amacıdır. Soğuk savaşın bütün ağırlığıyla devam ettiği 1950'lerde, Sovyet baskısı altındaki Türkiye bir siyasi ve askerî manevrayla Bartın Limanı'nın belirli bir kısmını denizaltı bakım üssü olarak NATO'ya tahsis etmeye karar vermiştir.

Bu kapsamda gerek askerî gerek ticari amaçlar doğrultusunda inşa edilmesi öngörülen Bartın Limanı işi için 1960 yılında yapılan ihaleyi, en düşük bedeli veren şirket olan Sezai Türkeş-Feyzi Akkaya firması 56.908.492,80 TL keşif bedeliyle almıştır. Bu şirketle Bayındırlık Bakanlığı arasında 26.03.1960 tarihinde imzalanan sözleşme neticesinde Sezai Türkeş-Feyzi Akkaya firması 01.06.1960 tarihinde bütün hızıyla çalışmalara başlamıştır.

Ne var ki liman inşaatı ihalesine Amerikalı, "Ambursen Engineering Corporation" adlı bir şirket itiraz etmiştir. İhalenin neticeye bağlanmasını müteakip Türkiye'de bizzat Başbakan Adnan Menderes nezdinde teşebbüste bulunan bu şirket, ihalenin kendilerine verilmesini talep etmiştir. Adı geçen şirketin başvurusu Ankara'da ciddi bir biçimde değerlendirilmiştir. Çünkü bu şirket o dönemlerde dünyada faaliyet gösteren en güçlü ortaklıklardan biri konumundadır. Dolayısıyla Başbakan Menderes, devlet adamları ve bürokratlar şirketin Türkiye'ye olan ilgisinin kaybolmaması için çaba sarf etmişlerdir.

Ancak burada ilginç bir nokta vardır. 1960 yılının Ocak ayının sonlarında yapılan bu ihaleden yaklaşık 4 ay sonra 27 Mayıs 1960 darbesi gerçekleşmiştir. 1960 darbesinin ayak seslerinin gelmeye başladığı bir dönemde, Menderes'in ve devlet adamlarının bu konuya ciddiyetle eğilmeleri, ülkenin kalkınması için hâlâ bir büyük çaba içerisinde olduklarını göstermektedir.

Demokrat Parti'nin 1950 yılında iktidara geldiği süreçte Türkiye'de çok partili hayatın gelişmesini destekleyen Amerika

Birleşik Devletleri'nin, 1960'lara gelindiğinde Demokrat Parti'ye sıcak bakmadığını biliyoruz.

Bugün bile dünya çapındaki şirketlerinin uluslararası platformda çıkarlarını korumayı prensip edinen Amerika Birleşik Devletleri'nin, Demokrat Parti iktidarıyla yaşadığı sıkıntıların temelinde pek çok nedenin yattığı söylenebilir. Adı geçen bu nedenlerden birinin de "Ambursen Engineering Corporation"ın, Bartın Limanı ihalesini alamaması olabilir.

1960 yılında inşaat çalışmalarına başlanan Bartın Limanı, 1965 yılında geçici kabule hazır bir duruma getirilmiştir. Liman, 6237 sayılı kanunun 4. maddesine istinaden, İçişleri ve Maliye Bakanlıklarının muvafakatine dayanan Bayındırlık Bakanlığı'nın 31.05.1966 tarih ve 10673-7406 sayılı resmî yazısıyla, Cumhurbaşkanlığı'nın 10.06.1966 tarih ve 6/6548 sayılı kararnamesi gereğince Bartın Belediyesi'ne devredilmiştir.

Bayındırlık Bakanlığı adına Bartın Liman İnşaatı Bölge Müdürü Mehmet Çötür ve Bartın Belediye Başkanı Kemal Samancıoğlu arasında 04.12.1967 tarihinde imzalanan teslim-tessellüm belgesinin Bayındırlık Bakanlığı'nın 22.12.1967 tarihli üst yazısıyla ilgili kurumlara bildirilmesiyle devir işlemi resmîyet kazanmıştır. Böylece Bartın'da, ırmak üzerinde yüzyıllardan beri yapılan ticari faaliyetlere, modern bir görünüm kazandırılmıştır.

Bartın Limanı, bugün Bartın Belediyesi tarafından işletilmektedir. Limanın yıllık gemi kapasitesi 1000 olmakla birlikte bugün için ortalama 450-500 gemiye hizmet verilebilmektedir. Yıllık yük kapasitesi yaklaşık 3.000.000 ton olan limanda, bu kapasitenin 1.200.000 tonu değerlendirilebilmektedir. Liman, bugünkü durumuyla feribot, yolcu, genel kargo, dökme yük, konteyner cinsi gemiler için uluslararası deniz trafiğine açıktır.

Limanın kullanım bölgesinin genişletilmesi, yeni depo ve antrepoların inşa edilmesi, konteyner taşımacılığının geliştirilmesi, çağdaş bir vinç sisteminin kurulması, limanı şehre

bağlayan yolun çağdaş standartlara uygun hâle getirilmesi ve limanı hinterlandıyla buluşturacak bir demiryolu bağlantısının oluşturulması bugün için Bartın Limanı'nın en temel ihtiyaçları olarak karşımıza çıkmaktadır.

Bu ihtiyaçların en kısa sürede giderilmesi gerekmektedir. Çünkü Bartın şehrinin en önemli gelir kaynaklarından birisi bu limandır. Limanın şehir ekonomisine yaptığı katkı yeterli değildir. Bu noktada limanın alt yapı işlemlerinin bir an önce ikmal edilmesi ve uluslararası alanda yeni pazarların bulunması lüzumu ortaya çıkmaktadır.

Bu kapsamda; *Viking Treni* adlı projenin fiiliyata geçmesi durumunda Bartın Limanı'nın bu projeden azami ölçüde faydalanması gerekmektedir. Bu noktada Ro-Ro iskelesi bir büyük ihtiyaç olarak karşımıza çıkmaktadır. Bartın Limanı'na Ro-Ro iskelesi yapılması projesi bulunmakla birlikte bugün için hayata geçirilememiş durumdadır. Bu hususta iradeye ihtiyaç duyulmaktadır.

Limanın uluslararası standartlara sahip, modern bir liman kimliğine sahip olabilmesi için hakiki manada çözüme kavuşturulması gereken bir diğer mesele de konteyner taşımacılığıdır. Bartın Limanı'nda konteyner taşımacılığı mevcut olmakla birlikte alt yapının konteyner taşımacılığı için çok yeterli olduğunu söylemek güçtür. Limanda yapılan konteyner taşımacılığı için gerekli alt yapı ikmal çalışmalarının önümüzdeki yıllarda bitirilmesi bir zorunluluk olarak karşımıza çıkmaktadır.

Bartın Limanı'nın uluslararası standartlara uygun, modern bir liman hâline getirilmesi ve bu standartların günün icaplarına göre sürekli güncellenmesi iktisaden Bartın'a ve Türkiye'ye mutlaka geri dönüşlerde bulunacaktır. Bu sayede Bartın daha hızlı kalkınabilecektir.

Bütün bu izahattan sonra ifade edebiliriz ki Bartın Limanı, 50 yıllık geçmişiyile stratejik önemi bulunan bir müessesedir.

Hak ettiği öneme sahip olmalıdır. Gerekli yatırımların yapılması durumunda mutlaka daha da fazla gelir getirecektir.

Liman aynı zamanda Bartın kültür ve tarihinin mühim bir parçasıdır. İnşaatının başladığı devirlerden günümüze, yöre halkının geçimine katkı sağlayan bu kurum yerel tarihin ayrılmaz bir parçası durumuna gelmiştir.

Şu an 70 yaş ve üstü Bartınlı bireylerin çoğu liman inşaatında işçi olarak görev almış kimselerdir. Bu kişiler Bartın'ın geçmişiyile alakalı bir soruyla karşılaştıklarında yakın dönem Bartın tarihine damgasını vurmuş olaylardan biri olarak da Bartın Limanı'nın kurulmasını göstermektedirler. 1960'lı yıllarda liman inşaatı başladığında burada işçi olarak çalışan köylüler, bu yıllarda taşımacılığın çok fazla gelişmemesi hasebiyle 15-20 km uzaklıktaki köyelerine, yürüyerek gidip geldiklerini, gece geç saatlere rastlayan vardiyaya kaldıklarında odunlara sardıkları bezleri, motorine batırdıktan sonra meşale olarak kullandıklarını hikâye etmektedirler. Yine buradan kazandıkları paranın o günün ekonomik darlığında kendilerine büyük bir rahatlama sunduğunu belirtmektedirler.

Bu kurum, 2015 yılında vücuda gelişinin 50. yılına kavuşacaktır. Bugüne kadar bihakkın incelenmemiş, birkaç eser dışında tetkik edilmeye layık görülmemiş, hafızası kaybolmaya yüz tutmuş, tarihçesi gerektiği ölçüde önemsenmemiş Bartın Limanı üzerine yaptığımız bu araştırmanın alanında bir önemli boşluğu dolduracağı kanaatindeyiz.

Şayet tarih, “akan toplumsal süreç içinde devinim hâlinde hareket eden bir süreklilik” ise söz konusu sürekliliğın peşinden gitmek ve bunun köklerini araştırmak da tarihçenin bir görevi olsa gerek.

BİBLİYOGRAFYA

Resmî Yayınlar

a- Kurum Arşivleri

Bartın Belediyesi Arşivi

“Bartın Limanı’nda İnşa Edilmiş Liman Binasından Ulaştırma Bakanlığına Tahsis Olunan Kısımların Teslim-Tesellüm Tutanağı”, 04.12.1967.

Bartın Limanı Yönetmeliği, 01.06.1967.

Zonguldak Valiliği’nin, Bartın Kaymakamlığı’na hitaplı 31.05.1967 tarih ve 543 sayılı resmî yazısı.

Bartın Belediye Başkanlığı’nın, Bartın Limanı hakkındaki 22.12.1967 tarih ve 1573/2229 sayılı resmî yazısı.

Bartın Belediyesi ve Bayındırlık Bakanlığı arasında imzalanan 03.05.1968 tarihli Teslim-Tesellüm Belgesi.

Bartın Valiliği’nin, Bartın Belediye Başkanlığı’na hitaplı 15.07.1993 tarih ve 2692 sayılı resmî yazısı.

Bartın Belediye Başkanlığı’nın, Ulaştırma Bakanlığı’na hitaplı 18.09.1997 tarih ve 357-1602 sayılı resmî yazısı.

Bartın Valiliği Emniyet Müdürlüğü’nün 16.02.1999 tarih ve 99 sayılı yazısı ve ekli 1999/1 sayılı kararı.

Bartın Belediye Başkanlığı’nın, Gümrük Müsteşarlığı’na hitaplı 07.03.2000 tarih ve 131-550 sayılı “Geçici Depolama İzni” başlıklı resmî yazısı.

Bartın Belediye Başkanlığı'nın, Denizcilik Müsteşarlığı'na hitaplı 19.06.1995 tarih ve 245/1052 sayılı resmî yazısı.

Bartın Belediyesi'nin, 22.06.2009 tarih ve 2502 sayılı resmî yazısı.

Bartın Limanı ile İlgili Bilgiler Dokümanı, Bartın Belediyesi Liman İşletme Müdürlüğü, Bartın, 2010.

Bartın Konteyner Limanı Fizibilite Etüdü, Bartın Belediyesi Yayınları, Ankara, 2011.

Bartın Değişiyor, Bartın Belediyesi Yayınları, Bartın, 2012.

Bartın Belediye Başkanlığı'nın, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı'na hitaplı 26.04.2012 tarih ve 321.99-78/1894 sayılı resmî yazısı.

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (BCA), Bakanlar Kurulu Kararlar Kataloğu (BKKK), 030.01/7.40.7.

Başbakanlık Hazine ve Dış Ticaret Müsteşarlığı'nın 24.02.1993 tarih ve İHR-IV.1/611-Bartın-24434 sayılı resmî yazısı.

Başbakanlık Kanunlar ve Kararlar Tetkik Dairesi, 10.06.1966 tarih ve 6/6548 sayılı Kararname Sureti.

Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, “Denizcilik Müsteşarlığı Taşra Teşkilatı Çalışma Usul ve Esasları Yönetmeliği”, Ankara, 14.01.2008.

Bayındırlık Bakanlığı Arşivi

Bayındırlık Bakanlığı'nın Demiryollar ve Limanlar İnşaat Reisliği'nin, Bartın Limanı tesislerinin, Bartın Belediye Başkanlığı'na devredildiğini bildiren 22.12.1967 tarih ve 857 sayılı yazısı ve ekli 04.12.1967 tarihli Bartın Limanı'nın Teslim-Tesellüm Tutanağı.

Devlet Demir Yolları 4. Liman İşletme Müdürlüğü'nün 08.01.1968 tarih ve 11134-16-3/5834 sayılı resmî yazısı.

Bayındırlık Bakanlığı'nca alınan 02.11.1968 tarihli Bakanlık Makamı Oluru.

Bayındırlık Bakanlığı İstanbul Limanlar İnşaat Bölge Müdürlüğü'nün, Bartın Belediye Başkanlığı'na hitaplı 07.11.1968 tarih ve 202-C/6609 sayılı resmî yazısı.

Bayındırlık Bakanlığı Demiryollar ve Limanlar İnşaat Reisliği'nin, Bartın Belediye Başkanlığı'na hitaplı 12.11.1968 tarih ve 30255 sayılı resmî yazısı.

Bayındırlık Bakanlığı Demiryollar ve Limanlar İnşaat Reisliği'nin, Bartın Belediye Başkanlığı'na hitaplı 13.11.1968 tarih ve 202-C/6755 sayılı resmî yazısı.

Denizcilikten sorumlu Devlet Bakanlığının 26.03.1997 tarih ve 00270 sayılı Bakanlık Makamı Oluru.

Çevre ve Orman Bakanlığı Arşivi

Çevre ve Orman Bakanlığı Çevresel Etki Değerlendirmesi ve Planlama Genel Müdürlüğü, "ÇED Olumlu Belgesi", Karar No 1754, Karar Tarihi 25.08.2009.

Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Arşivi

Gümrük Müsteşarlığı Gümrükler Genel Müdürlüğü'nün, Bartın Valiliği'ne hitaplı 09.02.1996 tarih ve 209-258 sayılı resmî yazısı.

Gümrük Müsteşarlığı Gümrükler Genel Müdürlüğü'nün 07.07.2005 tarih 17473 sayılı resmî yazısı.

Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Doğu Marmara Gümrük ve Ticaret Bölge Müdürlüğü'nün 12.08.2005 tarih ve 1 sayılı "Geçici Depolama Açma ve İşletme İzin Belgesi" başlıklı resmî yazısı.

Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Gümrükler Genel Müdürlüğü'nün 13.02.2014 tarih ve 03033 sayılı resmî yazısı.

İçişleri Bakanlığı Arşivi

İçişleri Bakanlığının 11.08.1993 tarih ve 93/2118 sayılı 1993/2 Genelgesi.

İçişleri Bakanlığı Emniyet Genel Müdürlüğü'nün, Gümrük Müsteşarlığı Gümrükler Genel Müdürlüğü'ne hitaplı 20.11.1995 tarih ve 268146 sayılı resmî yazısı.

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Arşivi

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü Arşivi, 06.10.1967 tarih ve 6/8947 sayılı Kararname.

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Denizcilik Müsteşarlığı Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü'nün 04.01.2012 tarih ve 1306 sayılı resmî yazısı.

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü'nün 25.04.2013 tarih ve 4509 sayılı resmî yazısı.

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü'nün 25.03.2014 tarih, 409 sayı ve 2014/259 numaralı "Gemi Adamlarının Karaya Çıkışları" konulu uygulama talimatı.

b- Salnameler

Bolu Livası 1921-1925 *Salnamesi*, haz. Nermin Kılıç ve bşk. Abant İzzet Baysal Üniversitesi, Bolu Halk Kültürünü Araştırma ve Uygulama Merkezi Yayınları, Bolu, 2008.

Kastamonu Vilayet Salnamesi

Kastamonu Vilayet Salnamesi, "Bartın kazası", *Kastamonu Vilayet Matbaası*.

1. *Salname* H. 1286 (M. 1869-1870).

2. *Salname* H. 1287 (M. 1870-1871).
3. *Salname* H. 1288 (M. 1871-1872).
4. *Salname* H. 1289 (M. 1872-1873).
5. *Salname* H. 1290 (M. 1873-1874).
6. *Salname* H. 1291 (M. 1874-1875).
7. *Salname* H. 1292 (M. 1875-1876).
8. *Salname* H. 1293 (M. 1876-1877).
9. *Salname* H. 1294 (M. 1877-1878).
10. *Salname* H. 1295 (M. 1878).
11. *Salname* H. 1296 (M. 1878-1879).
12. *Salname* H. 1297 (M. 1879-1880).
13. *Salname* H. 1298 (M. 1880-1881).
14. *Salname* H. 1299 (M. 1881-1882).
15. *Salname* H. 1306 (M. 1888-1889).
16. *Salname* H. 1310 (M. 1892-1893).
17. *Salname* H. 1311 (M. 1893-1894).
18. *Salname* H. 1312 (M. 1894-1895).
19. *Salname* H. 1314 (M. 1896-1897).
20. *Salname* H. 1317 (M. 1899-1900).
21. *Salname* H. 1321 (M. 1903-1904).

c- Resmî Gazete

Resmî Gazete, “Liman Kanunu”, Kanun Nu: 618, Sayı 95, 20.04.1925.

Resmî Gazete, “Şurayı Devlet Kararları”, Sayı 1179, 29.04.1929.

Resmî Gazete, “Pasaport Kanunu”, Kanun Nu: 5682, Sayı 7564, 24.07.1950.

Resmî Gazete, “03.02.1968 tarih ve 6/9526 Sayılı Kararname”, Sayı 12838, 28.02.1968.

Resmî Gazete, “Askerî Yasak Bölgeler ve Güvenlik Bölgeleri Kanunu”, Sayı 17552, 22.12.1981.

Resmî Gazete, “21.03.1996 tarih 96/7917 Sayılı Kararname”, Sayı 22602, 05.04.1996.

Resmî Gazete, “Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği”, Sayı 25682, 26.12.2004.

Resmî Gazete, “Kıyı Tesislerine İşletme İzni Verilmesine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik”, Sayı 26438, 18.02.2007.

Resmî Gazete, “Çevresel Etki Değerlendirmesi Yönetmeliği”, Sayı 26939, 17.07.2008.

Kitaplar

Akkaya, Feyzi, *Ömrümüzün Kilometre Taşları (STFA'nın Hikâyesi)*, Cihan Matbaacılık, İstanbul, 1989.

Akşin, Sina, *Kısa Türkiye Tarihi*, 15. bs. Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul, 2012.

Aşçıoğlu, Erkan, *Bartın, Bartın Ticaret ve Sanayi Odası Yayınları*, Bartın, 2001.

_____, *Bartın ve Kökleri*, Bartın, 2006.

_____, *Bartın'da Tarih*, Sargın Ofset Matbaacılık, Bartın, 2011.

_____, *İktisadi ve Sosyal Yönleriyle Bartın, Bartın Ticaret ve Sanayi Odası Yayınları*, İstanbul, 1970.

Aydemir, Şevket Süreyya, *İhtilalin Mantığı ve 27 Mayıs İhtilali*, 7. bs. Remzi Kitabevi, İstanbul, 2000.

Bartın 2023 Stratejik Amaçlar ve İl Gelişme Planı, haz. İl Planlama ve Koordinasyon Müdürlüğü, Bartın Valiliği Yayınları, Bartın, 2008.

Bartın, Bartın Ticaret ve Sanayi Odası Yayınları, Ankara, 2007.

Bartın Rehberi-Coğrafi Ziraâ, Ticari, Sinaî ve İçtimaî Vaziyeti Hakkında, Bartın Ticaret ve Sanayi Odası Yayınları, Selamet Matbaası, 1927.

Bartın Rehberi-Türkiye'nin Züleyhası, Bartın Valiliği İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü Yayınları, Ankara, 2012.

Bartın Ticaret ve Sanayi Odası'nın Yüzüncü Yılı (1906-2006), Bartın Ticaret ve Sanayi Odası Yayınları, Bartın, 2006.

Baykara, Tuncer, *Anadolu'nun Tarihi Coğrafyasına Giriş I-Anadolu'nun İdari Taksimatı*, 3. bs., Bilge Kültür Sanat Yayınları, İstanbul, 2015.

Bayraktar, Dursun, *Tanzimat'ın İlk Yıllarında Bolu (Şer'iye Sicilleri 1838-1850)*, Abant İzzet Baysal Üniversitesi, Bolu Halk Kültürünü Araştırma ve Uygulama Merkezi Yayınları, Bolu, 2009.

Boardman, John, *The Greeks Overseas*, 4th Edition, Thames&Hudson Ltd, London, 1999.

Bostan, İdris, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire*, 2. bs. Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 2003.

_____, *Osmanlılar ve Deniz*, 2. bs. Küre Yayınları, İstanbul, 2010.

Büyük Atlas, Saygı Yayınları, İstanbul, ISBN 975-7453-04-8.

Can, Şefik, *Klasik Yunan Mitolojisi*, 11. bs. Ötüken Yayınları, İstanbul, 2012.

Cansever, Nurettin, *Bütün Yönleriyle Bartın*, Ersa Kolektif Şirketi Matbaası, İstanbul, 1965.

Çelebi, Zafer, *XVIII. Yüzyıl Osmanlı Coğrafya Yazarı Uluslu İbrahim Hamdi Efendi ve Bilinmeyen Yönleriyle Coğrafyamız*, Altın Kalem Yayınları, İzmit, 2005.

Çilsüleymanoğlu, Selâhattin, *Bartın Halk Kültürü*, Cilt 1, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1996.

Çötür, Mehmet, *Bartın Limanı İnşaat Sonu Raporu*, Bayındırlık Bakanlığı Demiryollar ve Limanlar İnşaat Reisliği Devlet Su İşleri Matbaası, Ankara, 1970.

Danişment, İsmail Hami, *İzahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi*, Cilt 1, Türkiye Yayınevi, İstanbul, 1971.

Doğumunun 400. Yılında Evliyâ Çelebi, ed. Nuran Tezcan, Semih Tezcan, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, Ankara, 2011.

Doğumunun 400. Yılında Kâtip Çelebi, ed. Bekir Karlığa, Mustafa Kaçar, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, Ankara, 2009.

Dünyada ve Türkiye'de Liman İşletmeciliği Faaliyetleri, Ernst&Young, Mart 2011.

Er, Yasemin, *Klasik Arkeoloji Sözlüğü*, 2. bs. Phoenix Yayınevi, Ankara, 2006.

Eriş, Metin, *Osmanlıdan Günümüze Demokratikleşme Sürecinde Türk Siyasi Hayatı ve Kemalizm*, Bilgeoğuz Yayınları, İstanbul, 2012.

Evliyâ Çelebi, Seyahatnâme, II. Kitap, haz. Zekeriya Kurşun, Seyit Ali Kahraman, Yücel Dağlı, 2. bs. İstanbul, 2011.

Eyice, Semavi, *Küçük Amasra Tarihi ve Eski Eserleri Kılavuzu*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1965.

Göney, Süha, *Şehir Coğrafyası I*, 3. bs. İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Coğrafya Bölümü Yayınları, İstanbul, 1995.

Graves, Robert, *Yunan Mitleri*, çev. Uğur Akpur, 2. bs. Say Yayınları, İstanbul, 2010.

Herodotos, *Tarih*, çev. Müntekim Ökmen, 8. bs. Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul, 2012.

Homeros, *İlyada*, çev. Azra Erhat-A.Kadir, 28. bs. Can Yayınları, İstanbul, 2011.

İlk: Geçmişten Geleceğe STFA, ed. Gürel Tüzün, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul, 2012.

İnalçık, Halil, *Kuruluş Dönemi Osmanlı Sultanları (1302-1481)*, Türkiye Diyanet Vakfı İslam Araştırmaları Merkezi Yayınları, İstanbul, 2010.

Karatağ, Murat, *Klasik Arkeoloji Sözlüğü*, Genesis Kitap, Ankara, 2011.

Karağuz, Güngör, Ali Özcan, *Eskiçağda Zonguldak Bölgesi ve Çevresi (En Eski Devirlerden İ.S. 395'e Kadar)*, Çizgi Kitabevi Yayınları, Konya, 2010.

Kâtip Çelebi, *Cihannüma II*, Editör Said Öztürk, Bahçeşehir Üniversitesi, Medeniyet Araştırmaları Merkezi Yayınları, İstanbul, 2013.

Keçiş, Murat, *Trabzon Rum İmparatorluğu ve Türkler 1204-1404*, Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2009.

Korkmaz, Zeynep, *Bartın ve Yöresi Ağızları*, 2. bs. Türk Dil Kurumu Yayınları, Ankara, 1994.

Ksenophon, *Anabasis (Onbinlerin Dönüşü)*, çev. Hayrullah Örs, Remzi Kitabevi, İstanbul, 1939.

Mansel, Arif Müfit, *Ege ve Yunan Tarihi*, 9. bs. Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 2011.

Mevlana Mehmed Neşri, *Cihannüma*, haz. Necdet Öztürk, Çamlıca Basım Yayın, İstanbul, 2008.

Ortaylı, İlber, *Türkiye Teşkilat ve İdare Tarihi*, 2. bs. Cedit Neşriyat, Ankara, 2008.

Ostrogorsky, Georg, *Bizans Devleti Tarihi*, çev. Fikret Işıl-tan, 7. bs. Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 2011.

Öztürk, Bülent, *Roma İmparatorluğu Çağı Küçükasyasında Dionysos Kültü*, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, İstanbul, 2010.

Öztürk, Özhan, *Pontus (Antikçağ'dan Günümüze Karadeniz'in Etnik ve Siyasi Tarihi)*, 2. bs. Genesis Kitap Yayınları, Ankara, 2012.

Pakalın, Mehmet Zeki, *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü III*, 2. bs. Millî Eğitim Bakanlığı Yayınları, İstanbul, 1971.

Roller, Lynn E., *Ana Tanrıça'nın İzinde Anadolu Kybele Kültü*, çev. Betül Avunç, Homer Kitabevi Yayınları, İstanbul, 2004.

Ruy Gonzales de Clavijo, *Timur'un Hayatı ve Kadiz'den Semerkant'a Seyahatler*, çev. Zeynep Ertan, Pozitif Yayınları, İstanbul, 2008.

Sakaoğlu, Necdet, *Çeşm-i Cihan Amasra*, Latin Matbaası, İstanbul, 1966.

Samancıoğlu, Kemal, *Bartın Belediyesi ve Tarihçesi*, 2. bs. Bartın Valiliği-Bartın Belediyesi Yayınları, Bartın, 1999.

—————, *İktisat ve Ticaret Bakımından Bartın*, Bartın Ticaret ve Sanayi Odası Yayınları, Ankara, 1941.

Sariaslan, Ümit, *Çerçevesinden Taşan Tarih-Yaşım ve Başımla Ben/Kemal Samancıoğlu*, Erek Ofset, Ankara, 2011.

Strabon, *Geographika-Antik Anadolu Coğrafyası*, (Kitap XII, XIII, XIV), çev. Adnan Pekman, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, İstanbul, 2012.

Şemsettin Sami, *Kamusü'l-Âlam*, Cilt 2, Mihran Matbaası, İstanbul, (M. 1890-1891), R. 1306.

Toksoy, Levent, *Amasra Tarihine Denizden Bakış*, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul, 2009.

Tümertekin, Erol, *Ulaşım Coğrafyası*, İstanbul Üniversitesi Coğrafya Enstitüsü Yayınları, İstanbul, 1976.

Türkay, Cevdet, *Osmanlı Türklerinde Coğrafya*, Millî Eğitim Bakanlığı Yayınları, İstanbul, 1999.

Türkçe Sözlük, Cilt 2, 9. bs. Türk Dil Kurumu Yayınları, Ankara, 1998.

Umar, Bilge, *Türkiye'deki Tarihsel Adlar*, İnkılap Kitabevi, İstanbul, 1993.

Uzunçarşılı, İsmail Hakkı, *Osmanlı Devleti'nin İlmiye Teşkilatı*, 2. bs. Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1984.

_____, *Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, 3. bs. Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1988.

_____, *Osmanlı Tarihi*, Cilt 2, 10. bs. Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 2011.

Ünal, Mehmet Ali, *Osmanlı Müesseseleri Tarihi*, 7. bs. Fakülte Kitabevi Yayınları, Isparta, 2007.

Yakupoğlu, Cevdet, *Bartın Vakıfları (1214-1514)*, Bartın Valiliği İl Özel İdaresi Başkanlığı Yayınları, Bartın, 2010.

Makaleler

Ak, Mahmut, “Bartınlı İbrahim Hamdi ve Atlas'ı”, *Belle-ten*, Cilt LXIV, Sayı 239, Ankara, 2000.

Arslan, Ramazan, Abdullah Takım, “Cumhuriyetin İlk Yıllarında Bartın'ın Ekonomik Yapısı”, *Karadeniz Araştırmaları*, Sayı 39, 2013.

Arslan, Ramazan, *Bartın'ın İl Oluşununun 20. Yılı Paneli*, haz. İl Planlama ve Koordinasyon Müdürlüğü, Bartın Valiliği Yayınları, Bartın, 2012.

Doğanay, Hayati, Ünal Özdemir, İbrahim Fevzi Şahin, *Genel Beşeri ve Ekonomik Coğrafya*, 2. bs. Pegem Akademi Yayınları, Ankara, 2011.

Doğaner, Suna, “İstanbul Limanı: Kuruluş, Gelişim ve İşlevleri”, *İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve Coğrafya Enstitüsü Bülteni*, Sayı 8, İstanbul, 1993.

Ekinci, Oktay, “Parthenios’tan Bartın Irmağı’na”, *Cumhuriyet*, 29.05.2003.

İbret, B. Ünal, Duran Aydınöz, Fahriye Bekdaş, “Karadeniz Kıyısında Stratejik Bir Liman: İnebolu Limanı”, *Coğrafya Dergisi*, Sayı 20, İstanbul, 2010.

Karadeniz, Vedat, “Mansap Limanlarına Bir Örnek: Bartın Limanı”, *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, Cilt 3, Sayı 12, 2010.

Orhonlu, Cengiz, “XVIII. Yüzyılda Osmanlılarda Coğrafya ve Bartınlı İbrahim Hamdi’nin Atlası”, *Tarih Dergisi*, Cilt 14, Sayı 19, İstanbul, 1964.

Özdemir, Ünal, “Ulaşım Coğrafyası Açısından Önemli Bir Güzergâh: Karabük-Bartın Karayolu”, *Doğu Coğrafya Dergisi*, Cilt 13, Sayı 19, 2008.

Sakaoğlu, Necdet, “Tarihte Bartın ve Amasra”, *Parthenios Bartın’da Kültür ve Sanat Bülteni*, Nisan 2003.

Tuncel, Metin, “Bartın”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, Cilt 5, İstanbul, 1992.

Yaman, Tarık Mümtaz, “Cihannüma’nın İlaveli Nüshası”, *Ülkü Halkevleri Dergisi*, Cilt 15, Sayı 85-86-87, Ankara, 1940.

Yaylı, Ayşegül, “Tarihte Bartın”, *Parthenios Bartın’da Kültür ve Sanat Bülteni*, Sayı 1, Ekim 1999.

“Zonguldak Milletvekili Nadir Saraç’ın 7/11756-17991 Sayılı Yazılı Soru Önergisi ve Cevabı”, *Türkiye Büyük Millet Meclisi Tutanak Dergisi*, Dönem 22, Cilt 111, Yasama Yılı 4, 65. Birleşim, Ankara, 21.02.2006.

Web Kaynakları

<http://www.bartincimento.com.tr/tarihce-8-1> (26.06.2014 tarihinde erişildi).

<http://www.bartın.gov.tr/ulasım> (25.01.2014 tarihinde erişildi).

<http://www.bartın.gov.tr/cografı-yapı>. (08.02.2014 tarihinde erişildi).

<http://www.bartınliman.gov.tr/> (10.02.2014 tarihinde erişildi).

<http://www.bartınliman.gov.tr/limanhakkında.pdf>. (10.02.2014 tarihinde erişildi).

http://www.bartınliman.gov.tr/ana_haber_detay.asp?id=212. (26.03.2014 tarihinde erişildi.)

<http://www.denizhaber.com.tr/limanlar/41551/ihsan-yucesoy-bartın-gemi-askeri-bolge-bakiad-deniz-konteyner-denizhaberajansı.html> (14.02.2014 tarihinde erişildi.)

<http://www.kargohaber.com/read.asp?id=916>. (27.03.2014 tarihinde erişildi).

<http://www.sakaryayenıhaber.com/kose-yazısı/5817/bartın-lımanına-yapılan-demiryolu.html>, (28.02.2014 tarihinde erişildi).

http://www.taskomuru.gov.tr/file/Is_Zekası_Raporları/URETIM/3.pdf (23.06.2014 tarihinde erişildi.)

http://www.zaman.com.tr/ekonomi_bartın-lımanı-konteyner-tasımacılıına-acıldı. (12.02.2014 tarihinde erişildi).

İncelemede Kullanılan Belge, Fotoğraf, Harita, Şekil ve Tablo Kaynakçası

Belge 1: Ambursen Engineering Corporation Firması'nın Başbakan Adnan Menderes'ten İhaleye Müdahil Olması Talebini Konu Alan Telgrafı.

Belge 2: Özel Kalem Müdürü Ercüment Yavuzalp'ın, Ambursen Engineering Corporation Firması'na Cevabı Yazısı.

Fotoğraf 1: Bartın Limanı'nda Yapılan Elleçleme Çalışmalarından Bir Görünüm (2014). Özel arşivimizden.

Fotoğraf 2: Kocaçay ve Kocanaz Çayı, Gazhane'de Birleşerek Bartın Irmağı'na Dönüşmektedir. Özel arşivimizden.

Fotoğraf 3: Bartın Asma Köprü ve Rum Mahallesi. Servet Çınçın arşivinden.

Fotoğraf 4: Saraylı Köyündeki Harabe Kalıntıları. Özel arşivimizden.

Fotoğraf 5: Bartın Çarşı Manzarası (1910). Servet Çınçın arşivinden.

Fotoğraf 6: Bartın'da Yalı Mevki ve Yirmibeşzade Tersanesi'nden Bir Görünüm (1906). Servet Çınçın arşivinden.

Fotoğraf 7: Bartın Aladağ Civarından Bir Görünüm (2013). Özel arşivimizden.

Fotoğraf 8: Tersane Caddesi'nden Bir Görünüm (Bugünkü Yalı Civarı). Kaynak: <http://www.bartinliman.gov.tr/limanhakinda.pdf>. (10.02.2014 tarihinde erişildi).

Fotoğraf 9: Kuzey Mendireğin İnşasından Bir Görünüm (Ağustos 1962). Özel arşivimizden.

Fotoğraf 10: Bartın Limanı'na Geçişi Sağlayan Açılabilir Köprü. Özel arşivimizden.

Fotoğraf 11: Bartın Limanı'nda Bulunan İdari Bina ve Ambarlardan Bir Görünüm. Özel arşivimizden.

Fotoğraf 12: Limanın, İnşaatın Tamamlanmasından Sonraki Hâli. Özel arşivimizden.

Fotoğraf 13: Bartın Limanı Atık Kabul Tesisi. Özel arşivimizden.

Fotoğraf 14: Bartın Limanı'ndan Bir Görünüm (2014). Özel arşivimizden.

Fotoğraf 15: Bartın Limanı'nda Yapılan İthalat-İhracat Faaliyetlerinden Bir Görünüm. Özel arşivimizden.

Harita 1: Bartın'ın Coğrafi Konumu. Kaynak: Erkan Aşçıoğlu, *Bartın, Bartın Ticaret ve Sanayi Odası Yayınları*, Bartın, 2001.

Şekil 1: Bartın Liman Sahasının Kullanım Özellikleri. Kaynak: Vedat Karadeniz, “Mansap Limanlarına Bir Örnek: Bartın Limanı”, *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, Cilt 3, Sayı 12, 2010.

Tablo 1: Bartın'ın Coğrafi Koordinatları.

Tablo 2: 1960 Yılında Irmak Üzerindeki Yük Hareketi.

Tablo 3: Bartın Limanı İnşaat Sözleşmesi.

Tablo 4: 1965 Yılında Bartın Limanı'ndaki Yük Hareketi.

Tablo 5: Bartın Limanı Yıllık Elleçleme Miktarı.

Tablo 6: Bartın Limanı Yolcu İstatistik Bilgileri.

EKLER

Resmî Belgelerden Örnekler

	<p>T.C. ÇEVRE ve ORMAN BAKANLIĞI ÇEVRESEL ETKİ DEĞERLENDİRMESİ VE PLANLAMA GENEL MÜDÜRLÜĞÜ</p>	<p>Karar Tarihi: 22.11/2009 Karar No : 11554</p>
<h3>ÇED OLUMLU BELGESİ</h3>		
<p>17.07.2008 tarih ve 26939 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren Çevresel Etki Değerlendirmesi Yönetmeliği'nin 14. maddesi gereğince; "Ro-Ro İskelesi" projesi hakkında "Çevresel Etki Değerlendirmesi Olumlu" karar verilmiştir.</p>		
		 Fevzi İŞBİLİR Bakan a. Genel Müdür
<p>Proje Sahibi : Bartın Belediye Başkanlığı Projenin Yeri : Bartın İli, Merkez İlçesi, Boğaz Mevkii</p>		



T.C.
ULAŞTIRMA DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI
Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü

200
1000
500
1000

Sayı : 63137251/115.01.20.01/4505
Konu : İşletme İzni Bartın Limanı

25.04.2013

Geçici İşletme İzni

- İlgi : a) 18/02/2007 tarihli ve 26438 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Kıyı Tesislerine İşletme İzni Verilmesine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik,
b) 28/06/2012 Tarihli ve 10219 sayılı yazımız,
c) Bartın Liman Başkanlığının 25/01/2013 tarihli ve 115.01/44 sayılı yazısı,
ç) Bartın Liman Başkanlığının 04/04/2013 tarihli ve 115.01/164 sayılı yazısı,
d) Bartın Liman Başkanlığının 15/04/2013 tarihli ve 115.01/176 sayılı yazısı,
e) 24/04/2013 tarihli ve 4460 sayılı Makam Olur'u.

Bartın ilinde yer alan ve Bartın Belediye Başkanlığı tarafından işletilen Bartın Limanı'na yönelik olarak **seyir, can, mal ve çevre emniyetine ilişkin tedbirlerin sürekliliğinin sağlanması** ile hareket yeteneği kısıtlı olan engelli kişilerin rahat hareket edebilmeleri için gerekli tertip ve tedbirlerin alınmasını kaydıyla, tesise ilişkin uygulama projelerinin onaylatılmasını teminen, 3. şahıslara ait yüklerin tahmil/tahliyesi amacıyla **Dökme Yük, Yolcu, Genel Kargo ve Konteyner** gemilerine yönelik verilen geçici işletme izninin ilgi (b) yazımızla 22/04/2013 tarihine kadar uzatılması uygun görülmüştür.

Bu defa ilgi (c) yazı ve eki ile Bartın Belediye Başkanlığına ilgi (b) yazımızla verilen geçici işletme izni süresinin uzatılması talep edilmektedir.

Talebe yönelik olarak ilgi (ç) ve (d) yazı ile mahallinde ve dosya üzerinde ilgi (a) Yönetmelik kapsamında yapılan inceleme neticesinde; anılan tesise verilen geçici işletme izninin uzatılmasında bir sakınca olmadığı değerlendirilmiştir.

Bu itibarla; Bartın ilinde yer alan ve Bartın Belediye Başkanlığı tarafından işletilen Bartın Limanı'na **seyir, can, mal ve çevre emniyetine ilişkin tedbirlerin sürekliliğinin sağlanması ile hareket yeteneği kısıtlı olan engelli kişilerin güvenli bir şekilde giriş/çıkış yapabilmeleri ve rahat hareket edebilmeleri için gerekli her tür tertip ve tedbirin alınması kaydıyla**, tesise ilişkin uygulama projelerinin onaylatılmasını teminen, 3. şahıslara

1 / 2

Halkın Turaylıç Caddesi No: 5 06338 Emek/ Çankaya / ANKARA
Telefon: (0312) 203 10 00/3519
e-posta: deniz.icisular@uguhb.gov.tr

Ayrıntılı bilgi için iritab: Furkan ERTURAL, Baş Kıv.

Bağlı Kuruluşlar





T.C.
ULAŞTIRMA DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI
Deniz ve İşçular Düzenleme Genel Müdürlüğü

2013
Deniz İşçular Düzenleme
506
Yılı Belgesi

Sayı : 63137251/115.01.[20.01]/
Konu : İşletme İzni Bartın Limanı

.../.../2013

ait yüklerin tahmil/taahhisi amacıyla **Dökme Yük, Yoluca, Genel Kargo ve Konteyner** gemilerine yönelik, ilgi (b) yazımızla verilen geçici işletme izni süresinin 22/04/2014 tarihine kadar uzatılması hususu uzatılması hususu ilgi (c) Makam Olur'u ile uygun görülmüştür.
Bilgilerinizi ve gereğini arz/rica ederim.


Cemalettin ŞEVLI
Bakan a.
Genel Müdür V.

EK: Kıyı Tesisi Geçici İşletme İzin Belgesi (1 Sayfa)

DAĞITIM

Gereği:
Gümrük ve Ticaret Bakanlığı
Bartın Liman Başkanlığı
Bartın Belediye Başkanlığı (*)

Bilgi:
Maliye Bakanlığı(MEGM)
DTGM (Dahili Dağıtım)

2 / 2

Halka Turunlu, Caddesi No: 5 06338 Emek/Çankaya / ANKARA
Telefon: (0312) 203 10 00/519 Faks: (0312) 231 33 06
e-posta: deniz.iscilar@udhb.gov.tr Elektronik Ağ: www.udhb.gov.tr

Ayrıntılı bilgi için iribet: Furkan ERTURAL Baş Klv.

Bağli Kuruluşlar



Bağli Kuruluşlar



Bağli Kurum/Kuruluşlar



EXPO
2020
SİYERİSİ



T.C.
ULAŞTIRMA DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI
Deniz ve İşular Düzenleme Genel Müdürlüğü

Sayı : B110DID0010000/115.01.[20.01] 10249
Konu : İşletme İzni-Bartın Limanı

28/06/2012

- İlgi** : a) Kıyı Tesislerine İşletme İzni Verilmesine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik,
b) 20.04.2011 tarihli ve 11936 sayılı yazımız,
c) 2011/5 sayılı Genelgeniz,
d) 04.01.2012 tarihli ve 306 sayılı yazımız,
e) Bartın Belediye Başkanlığının 01.03.2012 tarihli ve 934 sayılı yazısı,
f) Bartın Liman Başkanlığının 15.06.2012 tarihli ve 260 sayılı yazısı.

Bartın ilinde yer alan ve Bartın Belediye Başkanlığı tarafından işletilen Bartın Limanı'na (liman r ht m), uygulama projesi ile ilgili prosedür işlemlerinin yerine getirilmesini teminen **Dökme Yük, Yolcu, Genel Kargo** yanasıp/ayrılmasına yönelik, ilgi (a) Yönetmeliğın 11. maddesi kapsamında verilen geçici işletme izni, ilgi (b) yazımızla 22.04.2012 tarihine kadar uzatılmış, ilgi (d) yazıyla siresi uzatılan geçici işletme iznine **Konteyner** gemileri de eklenmiştir.

Bu defa ilgi (e) yazıda özetle, verilen geçici işletme izni siresinin uzatılması talep edilmektedir.

Talebe yönelik olarak yapılan inceleme neticesinde, ilgi (f) yazı ile ilgi (a) Yönetmeliğın 13. maddesine mahallinde yapılan inceleme neticesinde tesisin işletilmesinde ve tesise geni yanadırlmasında seyir emniyeti ve deniz trafiğı açısından bir sakınca bulunmadığı bildirilen, ilgi (b) ve (d) yazılarımızda dayanak teşkil eden bilgi/belgelerde herhangi bir değişiklik olmadığı tespit edilen tesise verilen geçici işletme izni siresinin, ilgi (c) Genelgenin 22. maddesi kapsamında uzatılabileceği değerlendirilmiştir.

Diğer taraftan söz konusu tesise yönelik geçici işletme izni uygulama projesi ile ilgili prosedür işlemlerinin yerine getirilmesini teminen verilmiş olup bu işlemlerin yerine getirilmesi gerekmektedir.

Bu itibarla; Bartın ilinde yer alan ve Bartın Belediye Başkanlığı tarafından işletilen Bartın Limanı'na yönelik olarak **seyir, can, mal ve evre emniyetine ilişkin tedbirlerin s rediliğinin sağlanması kaydıyla**, hareket yeteneği kısıtlı olan engelli kişilerin rahat hareket edebilmeleri işin gerekli tertip ve tedbirlerin alınması teminen ilgi (b) ve (d) yazılarımızla **3 şahıslara yönelik yüklerin tahmil/tahliyesi amacıyla Dökme Yük, Yolcu, Genel Kargo ve Konteyner** gemilerine yönelik verilen geçici işletme izninin, 22.04.2013 tarihine kadar uzatılması uygun g r lm ştir.

Bilgilerinizi ve gereğini rica ederim.

M.HabibSOLUK
Bakan a.
Müsteşar

Ekler:
1- Kıyı Tesisi Geçici İşletme İzin Belgesi (*)
DAĞITIM

Gereği:
Gümrük ve Ticaret Bakanlığı
Bartın Liman Başkanlığı
Bartın Belediye Başkanlığı (*)

Bilgi:
Maliye Bakanlığı(MEGM)
DTGM (Dahili Dağıtım)

GMK Bulvarı No:128/A 06100 Maltepe /ANKARA
Telefon: 0312 - 232 38 50/2517 Faks: 0312 - 231 33 06
E-posta: Internet Adresi: www.ubak.gov.tr

Ayrıntılı bilgi alınacak kişi:
F.ERTURAL
Bağ K1V

Elektronik Postayla

Elektronik Posta

Posta No: 06100/128/A





T.C.
ULAŞTIRMA DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI
Denizcilik Müsteşarlığı Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü

Sayı : B.02.1.DNM/0.06.01.02/115.01.[20.01] /306
Konu : İşletme İzni (Bartın Limanı)

29/01/2012

- İlgi:** a) Kıyı Tesislerine İşletme İzni Verilmesine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik,
b) 20.04.2011 tarihli ve 11936 sayılı yazımız,
c) 2011/5 sayılı Genelgemiz,
d) Bartın Belediye Başkanlığının 13.12.2011 tarihli ve 5213 sayılı yazısı.


İlgi (b) yazımız ile Bartın İlinde yer alan ve Bartın Belediye Başkanlığı tarafından işletilen Bartın Limanı'na (liman rıhtımı), uygulama projesi ile ilgili prosedür işlemlerinin yerine getirilmesini teminen Dökme Yük, Yolcu ve Genel Kargo gemilerinin yanaşıp/ayrılmasına yönelik, ilgi (a) Yönetmeliğin 11. maddesinin 2'nci fıkrasının (b) bendi kapsamında 22.04.2012 tarihine kadar geçici işletme izni verilmiştir.

Bu defa ilgi (d) yazıyla, bölge sanayisinin hızla ilerlemesi, ihracatın artması ve yeni firma taleplerinden dolayı Bartın Limanına konteyner gemilerinin yanaşma ihtiyacının doğduğundan bahisle, ilgi (b) yazımızla verilen geçici işletme iznine konteyner gemilerinin de eklenmesi talep edilmektedir.

Konu ile ilgili olarak yapılan incelemede neticesinde;
- Daha önce talep edilen konteyner depolama alanı yerine, liman içinde, yükleme boşaltma rıhtımı üzerinde, tespit edilen bir sahanın konteyner depolama alanı olarak belirlendiği,
- Liman rıhtımlarının draftının (-) 8 m olduğu,
- Anılan tesisle ilgili olarak ilgi (a) Yönetmelik ve ilgi (c) Genelge gereklerinin sağlandığı, hususları tespit edilmiştir.

Bu itibarla; Bartın İlinde yer alan ve Bartın Belediye Başkanlığı tarafından işletilen Bartın Limanı'na yönelik olarak, ilgi (b) yazımızla Dökme Yük, Yolcu ve Genel Kargo gemilerine yönelik verilen geçici işletme iznine Konteyner gemilerinin de eklenmesi uygun görülmüştür.

Bilgilerinizi ve gereğini arz/rica ederim.


Hasan NAİBOĞLU
Bakan a.
Müsteşar

Ekler:

1- Kıyı Tesisi Geçici İşletme İzin Belgesi (*)

DAĞITIM

Gereği:

Gümrük ve Ticaret Bakanlığı
Samsun Bölge Müdürlüğü
Bartın Belediye Başkanlığı (*)

Bilgi:

Maliye Bakanlığı(MEGM)
Bartın Valiliği
DTGM (Dahili Dağıtım)

GMK Bulvarı No:128/A Maltepe 06570 ANKARA

Telefon: (0312) 222 38 50

E-posta: limankiyi@denizcilik.gov.tr

Faks: (0312) 231 33 06

İnternet Adresi: www.sabak.gov.tr

Ayrıntılı bilgi almak için:

F. ERTURAL

Baş. Klv.

BİTİM Kuruluşları



İşletme Kuruluşları



Millî Eğitim Kurumları





T.C.
BAŞBAKANLIK DENİZCİLİK MÜSTEŞARLIĞI
Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü



Sayı : B.02.1.DNM/0.06.02.01/115.01./11936
Konu : İşletme İzni (Bartın Limanı)

20/04/2011

- İlgi :**
- Kıyı Tesislerine İşletme İzni Verilmesine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik,
 - 21.06.2010 tarihli ve 20370 sayılı 2010/6 sayılı Genelge,
 - 22.04.2010 tarihli ve 13661 sayılı yazımız,
 - Bartın Belediye Başkanlığı'nın 01.03.2011 tarihli ve 919 sayılı yazısı,
 - Bartın Belediye Başkanlığı'nın 15.04.2011 tarihli ve bila sayılı yazısı.

Bartın İlinde yer alan ve Bartın Belediyesi tarafından işletilen Bartın Limanı'na (liman rıhtımı), ilgi (c) yazımız ile, uygulama projesi ile ilgili prosedür işlemlerinin yerine getirilmesini teminen dökme sıvı yük dışındaki 3. şahıslara ait yüklerin tahmil tahliyesi amacıyla, Dökme Yük, Yolcu ve Genel Kargo Gemilerinin yanaşıp ayrılmasına yönelik, ilgi (a) Yönetmeliğin 11. maddesinin (b) fıkrası kapsamında 1 yıl süreli Geçici İşletme İzni verilmiştir.

Bu defa ilgi (d) ve (e) yazılarda özetle, tesise ilişkin uygulama projesi ile ilgili işlemlerin devam ettiğinden bahisle, geçici işletme izin süresinin uzatılması talep edilmektedir.

Konu ile ilgili olarak arşiv kayıtlarımız ve ibraz edilen dosya muhteviyatı üzerinde yapılan inceleme neticesinde; söz konusu tesiste ilgi (a) Yönetmelik ve ilgi (b) Genelge kapsamında geçici işletme izin süresinin uzatılmasında herhangi bir engel olmadığı değerlendirilmiştir.

Bu itibarla, Bartın Belediyesi tarafından işletilen Bartın Limanının; dökme sıvı yük dışındaki, **Dökme Yük, Yolcu ve Genel Kargo Gemilerinin** yanaşıp ayrılacak kendilerine ve 3. şahıslara ait yükleri tahmil/tahliye yapmasına yönelik geçici işletme izni, **ilgi (c) yazımızdaki şartlar geçerli olmak üzere 22.04.2011 tarihinden itibaren bir (1) yıl süre ile uzatılmıştır.**

Bilgilerinizi ve gereğini arz/rica ederim.

Hamza AKSENER
Müsteşar V.

EKLER :
Kıyı Tesisi Geçici İşletme İzin Belgesi*

DAĞITIM:

Gereği :
Gümrük Müsteşarlığı
Dz. Müst. Samsun Bölge Müdürlüğü
Bartın Belediye Başkanlığı*

Bilgi :
Maliye Bakanlığı (MEGM)
Bartın Valiliği
DTGM (Dahili Dağıtım)

Adres: GMK Bulvarı No:128/A 06100 Maltepe/ANKARA
Tel : (0312) 232 38 50
Fax : (0312) 231 33 06

Bilgi için : Hanun TEKCAN Müh.
e-posta : limankoyi@denizcilik.gov.tr
Elektronik ağ: www.denizcilik.gov.tr



T.C.
BAŞBAKANLIK DENİZCİLİK MÜSTEŞARLIĞI
Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü



Sayı : B.02.1.DNM/0.06.10.02/125.01.20 / 23661
Konu : İşletme İzni (Bartın Limanı)

22.14/2010

- İlgi** : a) Kıyı Tesislerine İşletme İzni Verilmesine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik
b) Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'nın 13/11/2007 tarihli ve 8480 sayılı yazısı,
c) Bartın Belediye Başkanlığı'nın 22/6/2009 tarihli ve 2502 sayılı yazısı,
d) Ulaştırma Bakanlığı'nın (DLHİGM) 13/1/2010 tarihli ve 562 sayılı yazısı.

İlgi (c) yazı ile Bartın İlinde yer alan ve Bartın Belediyesi tarafından işletilen Bartın Limanı'na ilgi (a) Yönetmelik hükümleri çerçevesinde işletme izni verilmesi talep edilmektedir.

Konu ile ilgili yapılan incelemede;

- Söz konusu tesisin, "...intifanın terkedildiği tarihten başlayarak her yılın gayrisafi gelirinin %10 unu Hazineye ödemek şartı ile Bartın Belediyesine..." ifadelerinin de yer aldığı 10.6.1966 tarih 6/6548 sayılı Bakanlar Kurulu kararı ile Bartın Belediyesine devredildiği,
- İlgi (b) yazılı işlem ile 1/1000 ölçekli uygulama imar planının onaylandığı,
- İlgi (d) yazı ile anılan tesisin, eski bir yapı olması nedeniyle onaylı uygulama projesinin bulunmadığını bildirildiği,

hususları tespit edilmiş olup, ilgi (a) Yönetmelik hükümlerine göre Bartın Limanının Geçici İşletme izni şartlarını sağladığı anlaşılmıştır.

Bu itibarla; Bartın İlinde yer alan ve Bartın Belediyesi tarafından işletilen Bartın Limanına (liman rıhtımı), dökme sıvı yük dışındaki 3. şahıslara ait yüklerin tahmil/taahliyesi amacıyla, Dökme Yük, Yolcu ve Genel Kargo gemilerinin yanasıp ayrılmasına yönelik, uygulama projeleri ile ilgili prosedür işlemlerinin yerine getirilmesini-teminen, ilgi (a) Yönetmeliğin "Geçici İşletme İzni" başlıklı 11. Maddesinin 2. Fıkrasının (b) bendi kapsamında, yazımız tarihinden itibaren bir (1) yıl süreli geçici işletme izni verilmesi uygun görülmüştür.

Bilgilerinizi ve gereğini arz/rica ederim.

Hasan NAİBOĞLU
Müsteşar

EK:
Kıyı Tesisi Geçici İşletme İzin Belgesi*
DAĞITIM
Gereği :
Gümrük Müsteşarlığı
Dz. Müst. Samsun Bölge Müdürlüğü
Bartın Belediye Başkanlığı*

Bilgi :
Maliye Bakanlığı (MEGM)
Ulaştırma Bakanlığı (DLHİGM)
Bayındırlık ve İskan Bakanlığı (TAUGM)
Bartın Valiliği
Deniz Ticaret Genel Müdürlüğü

Adres: GMK Bulvarı No:128/A 06100 Maltepe/ANKARA
Tel : (0312) 232 38 50

Bilgi için : N. AYVARDI Müh.
e-posta : limankiyyi@denizcilik.gov.tr

Deniz Pazarı 19

BARTIN İZMİRİNİN
TESLİM VE TESSELLİHİ TESPİHAATI

Bayındırlık Bakanlığınca inşa ettirilen Bartın İliman tesislerinin asburi hissehanlara ayrılan bölümleri hakkında kalem kasasından, 6237 sayılı İlimanlar Kanununa 6. maddesine göre, 20.06.1966 gün ve 6/6541 sayılı kararnameye istinaden Bartın Bölgesi yerinde aşağıda yazılan faaliyetler devir ve teslim edilmiş ve diğer işbu bütçeye (6) altı maddede öngörülen tutarda inşaat edilmiştir. 4. AĞUSTOS 1967

1- Bartın İliman tesisleri için istenilen yer ve hasine arzularından, toprak edilecek sınırların araziine ilâve olunmuş ve ekli plânda hudutlara gösterilmiş saha ile bu saha üzerinde mevcut aşağıda yazılan tesislerin (Kavayama yayması ankeri hissehanlara ayrılan olan ve ekli plânda hudutlara gösterilen saha ve bu saha üzerindeki tesisler hariç olmak üzere) teslim ve tesellihini yapılmıştır.

2- Teslim ve tesellihini yapılan tesisler şunlardır :

I- 220 m. kâde, YOLCU VE EŞYA BİLMİNE (Tıngısca olarak)

II- 40 m kâde dere gemileri için İSEKİS

III- 12 m. kâde kısım ağulabilir dere üzerinde KÜVEM (çelikten inşaat halinde hissehan ile ve motorlu mühürlek makine tertibatı ile)

IV- 1 m. kâdede tesvilen ve devri yapılan saha dahilinde ayrıca istenilen DOKLAR ve stabilite ve beton DAKİMLER

V-a) DAL 117 No.lu projeye göre inşa edilmiş KARGI İZMİRİNİN (Saha tesisi), elektrik tesisi ve kalorifer tesisi ile)

b) DAL 646 No.lu projeye göre inşa edilmiş çelik kâde 2 adet TRAFİK BİR ANKARI (Saha tesisi ve elektrik tesisi ile) ve DAL 626 No.lu projeye göre inşa edilmiş TRAFİK BİRANCI

c) DAL 532 No.lu projeye göre yapılmış SAHA ELEKTRİK TESİSATI ve DAL 611 ve 612 No.lu projelere göre trafo binasına geliştirilmiş 315 KVA İZMİRİNİN TESİSATI (Saha elektrik tesisi için asburi saha dahilinde kalan kısım hariç)

3- Bartın İliman tesisleri tesisi, su depoları ve pompa daireleri asburi saha dahilinde bulunduğundan, işletme, bakım ve tutum yönünden asburi makamlara devir olmaktadır.

Herhangi bir değişiklik İliman su ihtiyacı arzıya uğratılmayacaktır.

4- İliman dere araziindeki geçite ait Çalgı Demircilik Bankası Ş.A.Ş. Hisseli Tersane İZMİRİNİN inşa ettirilen diğer kâde, inşaat ve montajın müteakip ayrıca teslim edilecektir.

5- Herhangi bir kumalın yazılması ve 511 taş mevkiileri su altı kaya kasası proje maketinde henüz inşaat edilmiştir.

6- İliman binası kalorifer tesisi teslim ve tesellihini yapılmıştır.

3/11/67

7. 112 727 No.lu projede Liman Bakmalısına tevdiik edilmiş işleme izniyle
Aile ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı'nın 6/6/1967 gün ve 6/6/1967 sayılı Kararına istinaden
Uludağ İmaratına Baharın İmaratına Bakmalısına devir ve teslim edilmiştir.

E K S E R

EM-1 GİVİLE VE ASKERİ SAHAYI
GÜSTERİR PLAN

EM-2 İSTİSNA EDİLMİŞ, HAZİRAN
DÜKKANIN VE ZOLİNE
SUNULAN KAZANILAN SAHA
KİTİMLERİNİN GÜSTERİR PLAN

EM-3 KİTİMLERİNİN AİT PROJELER

Teslim Eden
Mühürsuzluk Mühürsuzlüğü Adana
Baharın İmaratına İşleri EŞİĞİ KİTİMLERİ
KİTİMLER GİVİLE

Teslim Alınan
Baharın İmaratına İşleri Adana
Baharın Belediye Reisi
KEMAL SAMANLIOĞLU

Limanlar İnşaatı Yapım ve Bakım Dairesi		İnşaat Reisi
Fen H. Müdürü	Başkan	16/12/1967
N. Kıran		
16/12/1967 TARİHİNDE ÇIKMIŞ BAYINDIRLIK BAKANLIĞI A. İsmail Arslan		

Kemal Samanlıoğlu

T.C.
BARTIN
İKİNCİ NOTERLİĞİ

T.C.
BAŞBAKANLIK
Kanunlar ve Kararlar Tetkik Dairesi

SURET

NO 9625

Sayı : 6/6548

KARARNAME SURETİ

14 EKİ 2009

Bartın limanı tesislerinin askeri hizmetlere ayrılan bölümleri dışında kalan kısımlarının intifa hakkının, istirdadına kadar, her türlü koruma ve yetim giderleri kendisine ait olmak üzere ve intifanın terkedildiği tarihten başlayarak her yılın gayrisafi gelirinden % 10 unu Hazineye 8demek parı ile Bartın Belediyesine ve limana konulmuş bulunan fenerlerin 5842 sayılı Kanunun 9 uncu maddesi uyarınca Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığına devredilmesi; İçişleri ve Maliye Bakanlıklarının muvafakatına dayanan Bayındırlık Bakanlığının 31.5.1966 tarihli ve 10673-7406 sayılı yazısı üzerine, 6237 sayılı Kanunun 4 üncü maddesine göre, Bakanlar Kurulunca 10.6.1966 tarihinde kararlaştırılmıştır

CUMHURBAŞKANI
C.Sunay

Başbakan Devlet Bakanı Devlet Bakanı Devlet Bakanı Devlet Bakanı
S.Demirel C.Bilgehan R.Sezgin K.Ocak A.F.Alişan

Adelet Bakanı Millî Sa.Bakana İçişleri Bakanı Dışişleri Bakanı y.
H.Dinçer A.Topaloğlu F.Sükan F.Sükan

Maliye Bakanı Millî Eğit.Bakana y. Bayındırlık Bakanı Ticaret Bakanı
İ.Gürsan C.Bilgehan E.Erdinç S.T.Miftlioğlu

Sağ.ve Sos.Y.Bakana Güm.ve Tekel Bakanı Tarım Bakanı Ulaştırma Bakanı
E.Somunoğlu İ.Tekin E.Dağdağ S.Öztürk

Çalışma Bakanı Sanayi Bakanı Enerji ve Tabii Kay.Bakana Turizm ve Tanıtma Ba.
A.N.Erdem M.Turgut İ.Deriner N.Kürşad

İmar ve İskân Bakanı Köy İşleri Bakanı
H.Menteşeoğlu S.O.Avoç

İŞBU SURET
ASLINA UYGUNDUR.

Aslı Gibidir
Resmî Mühür
M.Uyguner
İmza

Soğuk Damga Vardır



DİZİN

A

Abdipaşa 76
Abraim Wibson and Associates
89-90
Adnan Menderes 11, 27, 92-93,
95-96, 156, 173
Afrodit 34
Ahmet Usta Geçidi 33
Akçakoca 32
Akpınar 31
Akropolis 39
Aladağ 30, 76, 174
Ali Kartal 132
Amasra 23, 30-31, 38, 41, 45-47,
49-50, 54-58, 60, 63-64, 67-70,
72, 74-76, 79, 135-138, 140, 168,
170, 172
Ambursen Engineering
Corporation 11, 92-97, 156-157,
173
Amerika Birleşik Devletleri 18,
96-97, 120, 143, 157
Anabasis 41-42, 45, 169
Anadolu 9, 35, 38, 43-44, 46-53,
56, 65, 67, 72, 79, 84, 141, 148,
151-152, 155, 167, 170
Ankara 4, 18, 20, 24, 26, 29-
30, 32-33, 39, 43-45, 49, 53-56,
59, 63, 66, 70, 78-79, 82, 93, 95,
122-123, 131, 141, 154, 156, 162,
167-172
Ankara Savaşı 53
Antalya 23, 140
Anthemos 42
Arıt 30-31, 52, 76

Athena 35-36, 38-39, 44
Azeri 52

B

Bakioğlu köyü 31
Bartın 4, 6-7, 9, 11-15, 17, 19-20,
22-27, 29-41, 43-60, 62-85, 87-90,
92-93, 97-149, 151-159, 161-164,
166-172, 174-175
Bartın Limanı 7, 11-13, 17, 19,
23-27, 30, 33, 80, 84, 87-90, 92,
97-107, 109-110, 112-118, 120-
133, 135, 138-139, 141-149, 153,
155-159, 161-162, 168, 172, 174-
175
Bartınlı İbrahim Hamdi Efendi
69, 71, 79
Bergama 48
Bırol Dikyurt 133
Bitinya 41, 47-48
Bizans 48-50, 54-55, 169
Bolu 47, 54, 56-57, 62-65, 67,
71-73, 75-76, 80, 131, 141, 152,
164, 167
Bolu Sancağı 62, 64, 67, 73

C,Ç

Çanakkale 23, 78, 88, 98, 148
Candaroğulları Beyliği 52-53
Çankırı 49, 82, 141, 154
Çaycuma 30, 63, 82, 138, 141,
154
Ceneviz 18, 55-56, 61-62, 67
Cenova Ticaret Kolonisi 54
Cide 23, 30, 32, 75

Çobanoğulları Beyliği 50, 52, 64

D

Devrek 30, 33, 49, 75, 80, 82, 138, 141, 154

Dorukhan Geçidi 33

E

Eflani 30-31, 52, 71, 80, 82, 138, 154

Ege Denizi 36

elleçleme 142-143

Emir Kara Tegin 49

Ereğli 32, 50, 75, 98, 108

Eumenes 48

Evliyâ Çelebi 56, 62, 67-68, 168

F

Fatih Sultan Mehmed 55-57, 60-61

Fenikeliler 18, 47

G

Gazhane 31, 35, 37, 59-60, 71, 174

Geographika 41-42, 44-45

Gerede 33, 82, 138, 154

Göksu 31

Güneş Dil Teorisi 34

Gürgenpınarı 60, 64, 82, 83

H

Hacı İbrahim Efendi 73

Haçlı Seferleri 50

Haliç Limanı 23

Halys 42

Harezmi 51-52

Hasankadı 31, 76

Helen 38

Herakleios 48-49

Herodotos 34, 41-42, 45, 168

Hititler 47

Homeros 40-41, 45-46, 61, 168

Hüsamettin Çoban 50

Hüsrev Pervez 48

I,İ

İhsan Yücesoy 116, 131

I. İbrahim Bey 52

III. Lord Don Henry 54

II. Mahmud 72, 79

II. Murad 54

İkbal Adil Bey 91- 92

Ilgaz 41, 51

İlyada 40-41, 45-46, 61, 168

I. Murad 53

İnebahtı 77

İnebolu 21, 23, 32, 172

İngilizler 18

İris 42

İsfendiyar Bey 53

İspanyollar 18

İstanbul 2, 4, 17, 19, 21, 23, 26, 29-30, 32-33, 35, 38, 45-46, 50,

54-57, 64, 67, 69-70, 72-73, 77,

82, 88-90, 92, 94, 96, 111, 131-

132, 141, 143, 146, 148, 154, 163,

166-172

I. Süleyman Paşa 52

Ithake 42

İzmir 23, 98, 143

J

Joseph Pitton de Tournefort 69

K

Kandıra 32

Karabük 17, 30, 33, 131, 138, 141, 172

Karadağ 30

Karadeniz 12, 17-21, 23-26, 29-32, 36, 39-42, 44, 47, 50, 56, 63, 68, 71, 78-79, 85, 88, 94, 98, 105, 109, 115, 118, 120, 123, 126, 128-131, 138, 141, 143-148, 151-152, 154-155, 170-172, 175

Karasu 30, 60, 64

Karayım 51

Kaşkalar 47

Kastamonu 13, 30-31, 47, 49-50, 52-54, 64-65, 72-76, 80, 152, 164

Kâtip Çelebi 63-64, 78, 168-169

Kayardı 30

Kephallenia 42

Kıpçak 50-52

Kırım 50

Kışla 31

Kocaçay 31, 35, 37, 83, 174

Kocadağ 30

Kocairmak 31

Kocanaz 31, 35, 37, 59, 63, 83, 174

Kösedağ Savaşı 50

Kötürüm Bayezid Bey 52

Kozcağız 31, 76

Kozlu 31

Ksenophon 41-42, 45, 169

Kuman 51-52

Kuruçay 29-30, 32, 63, 76, 135

Kutalmışoğlu Süleyman Bey 49

L

liman 11-13, 17-18, 20, 22-24, 26-27, 33, 47, 71, 83, 85, 87-88, 90-91, 94, 97, 99-100, 102-105, 107-121, 124, 126-128, 130-136,

139-142, 144-145, 148-149, 152-153, 155-156, 158-159

Lozan Barış Antlaşması 75

M

Mansap Limanı 24, 88

Mazhar Yüngül 103

Mehmed Nuri Paşa 73

Mehmet Çötür 5, 12, 26, 30, 90, 110, 112, 157

Melammphyllous 42

Mengen 33, 138, 141

Mersin 23, 141, 148

Mevren 31

Miken Medeniyeti 46

Miryokefalon Savaşı 50

Moğol 50

Mukbil Gökdoğan 90-92

Muzafferüddin Yavlak Arslan 64

N

NATO 6, 11, 88, 90, 93-94, 104, 156

O

Oğuz 51-52, 62, 115

Okeanos 34

Oniki Divan 52, 58-60, 62-65, 67, 69, 72-74

Orduyeri 30, 56, 81, 110

Orta Asya 51

Osmanlı Beyliği 53

Osmanlılar 54, 68, 77, 154, 167

P

Paflagon 34

Parthenios 34-36, 38-47, 58, 61, 74, 154, 172

Parthenopaeus 35

Pınarbaşı 30
Pontus 39, 48, 170
Portekizliler 18

R

Roma 34-35, 38, 48, 169
Romalılar 18, 34, 48
Rus 50
Ruy Gonzales de Clavijo 54-55,
170

S

Safranbolu 30, 33, 49, 52, 72, 75,
82, 138, 141, 154
Samos 42, 44
Samsun 23, 32, 46, 50, 78, 113,
132, 140, 147
Saraylı köyü 62, 64
Sasani 48
Semerkant 54-55, 170
Şeyhler köyü 31
Seyitgazi 44
Sezai Türkeş 5-6, 26, 89-90, 94,
97-98, 104-105, 111-112, 156
Şile 32
Sinop 23, 32, 46, 49-50, 53, 65,
72, 78, 140
Sisam 42, 44
SOLAS 6, 120
Strabon 41-42, 44-45, 69, 170

T

Tersane-i Âmire 78
Theodoros Laskaris 50
Timur 5, 53-55, 170
Trabzon 23, 50, 54, 140, 169
Trabzon Rum İmparatorluğu 50,
54, 169
Truva 40-41, 46

Turhan Türker 90
Türkiye 4, 9, 11, 14, 21-25, 27,
29, 32, 38, 40, 45, 49-50, 56, 64,
83, 85, 87-89, 92, 94-98, 112, 114,
120, 122, 126, 132, 134-135, 139-
141, 146-147, 149, 151-153, 155-
156, 158, 166-169, 171-172
Türkiye Selçuklu Devleti 50, 64
Türkmen 50, 52, 65

U

Ulus 29-31, 48-49, 52, 60, 63, 67,
70-72, 76, 80, 82, 138, 154

V

Venedikliler 18
Viranşehir 59, 72-73, 75

W

William Ainsworth 73

Y

Yediler Seferi 35
Yeniçağ 33, 131
Yenice 30, 63
Yıldırım Bayezid 53
Yunanistan 34-35, 43-44, 88, 139,
143
Yunanlılar 18

Z

Zonguldak 29-30, 32, 38-39, 49,
75-76, 82, 84, 110-111, 122, 131,
136, 143, 152, 161, 169, 172