

# Geçmişten Günümüze KARADENİZ'DE ULAŞIM

## Editörler

Prof. Dr. Mehmet OKUR  
Dr. Öğr. Üyesi Ülkü KÖKSAL  
Dr. Öğr. Üyesi Volkan AKSOY



KARADENİZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ YAYINLARI

## GEÇMİŞTEN GÜNÜMÜZE KARADENİZ'DE ULAŞIM

### Editörler

Prof. Dr. Mehmet OKUR  
Dr. Öğr. Üyesi Ülkü KÖKSAL  
Dr. Öğr. Üyesi Volkan AKSOY

### Yayın Kurulu

Prof. Dr. Muhammet BORAN  
Prof. Dr. Necmettin AYGÜN  
Prof. Dr. Serkan DOĞANAY

### Danışma Kurulu

Prof. Dr. Metin BERBER  
Prof. Dr. Ersan BAŞAR  
Prof. Dr. Murat ARSLAN

### Kapak Tasarımı / Sayfa Düzeni

Dr. Öğr. Üyesi Yüksel KÜÇÜKER

**Baskı:** KTÜ Matbaası, TRABZON  
Tel: 0462 377 21 43

**1. Baskı:** Kasım 2020  
Baskı Adedi: 200

**ISBN:** 978-605-2271-29-2

**Adres:** KTÜ Yayınları Satış Bürosu  
Tlf: 0462 377 22 32

Üniversiteler Yayın yönetmeliğinin 6. maddesine göre bu eserin bilim ve dil bakımından sorumluluğu yazarlara aittir.

© Bu eserin herhangi bir kısmının izinsiz ve kaynak gösterilmeden alıntılanması, internet sitelerinde yayınlanması, pdf ya da kitap şeklinde parayla satılması yasaktır. Aksi eylemde bulunanlar telif hakları yarasından doğan tüm yükümlülükleri peşinen kabullenmiş sayılırlar.

## 19. YÜZYILDA BARTIN LİMANI'NIN BATI KARADENİZ ULAŞIMI VE TİCARETİNDEKİ ROLÜ

Bora YILMAZ\*

### Giriş

Liman kelimesi, *gemilerin barınmalarına, yük alıp boşaltmalarına ve yolcu indirip bindirmelerine yarayan doğal veya yapay sığınak* anlamına gelmektedir.<sup>1</sup> Limanlar, denizyolu ile gerçekleştirilen yolcu ve yük taşıma faaliyetlerinde başrolü oynamaktadır. Bindiği üzere, denizyolu, gerek yolcu ve yük taşımacılığının en ucuz yolu olması ve gerekse de diğer ulaşım yöntemlerine nazaran tek seferde çok daha yüksek miktarda taşıma kapasitesi sunmasından dolayı ülkelerin ulusal ve uluslararası taşımacılığında her zaman önemli bir ulaşım yöntemi olmuştur. Son yüzyıllarda dünyada deniz yolunun avantajlarından çok daha fazla istifade edilebilmesini sağlayan ve buna bağlı olarak limanların önemini arttıran gelişmeler yaşanmıştır. Bu gelişmelerden en önemlisi Avrupa'da gerçekleşen Sanayi Devrimi'dir. 18. yüzyılın sonları ve 19. yüzyılın başlarında, Sanayi Devrimi'nin etkisiyle dünya büyük teknolojik gelişmelere tanıklık etmiştir. Hemen her alanda görülen teknolojik ilerlemeler, denizyolu ulaşımı alanında da etkili olmuştur. Bu durumun sonuçlarından biri, çeşitli büyüklüklerde ve uzun mesafeler kat edebilen buharlı deniz taşıtlarının inşa edilmesidir. İlk buharlı gemi 1789 yılında Birleşik Krallıkta William Symington tarafından Carron Nehri üzerinde inşa edildi. Aynı yıl bu gemi Forth and Clyde Kanalı'nda denendi ancak başarılı olamadı.<sup>2</sup> 1807 yılına gelindiğinde, Amerika Birleşik Devletleri'nde Robert Fulton tarafından inşa edilen Clermont adlı buharlı gemi North River'dan Albany'e

---

\* Yüksek Lisans Öğrencisi, Bartın Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, E-Posta: bora.yilmaz@ogrenci.bartın.edu.tr

<sup>1</sup> TDK Türkçe Sözlük, C. 2, yay. haz. İsmail Parlatır-Nevzat Gözaydın-Hamza Zülfikar-Belgin Tezcan Aksu-Seyfullah Türkmen-Yaşar Yılmaz, Türk Tarih Kurumu Basım Evi, 9. bs., Ankara 1998, s. 1465.

<sup>2</sup> R.A. Fletcher, *Steam-ships The Story of Their Development To The Present Day*, Sidgwick & Jackson, Londra 1910, s. 56-59.

olan yolculuğunu Hudson Nehri üzerinde başarıyla gerçekleştirmiştir.<sup>3</sup> Takip eden yıllarda Avrupa'da buharlı gemiler, donanma ve ticaret gibi çeşitli alanlarda yaygın bir şekilde kullanılmaya başlanmıştır. Buna karşın, Avrupa'daki birbiri ardına gelen yenilikleri takip etmeye çalışan Osmanlı Devleti'nde buharlı gemi üretimine ancak Tanzimat Dönemi ile birlikte başlanabilmektedir.<sup>4</sup> Ticari faaliyetler ise yerli ve yabancı şirketler tarafından işletilen gemiler ile gerçekleştirilmiştir. Buharlı gemilerin kullanımının yaygınlaşması, beraberinde iki önemli hususta yenilik getirmiştir. Birincisi, endüstri mallarının uzak pazarlara ulaştırılabilmesi ve hammadde temininin daha ucuz ve kolay sağlanabilmesi sayesinde devletler için uluslararası deniz ticaretinin hızlı bir şekilde öneminin artmasıdır. İkincisi ise, deniz yoluyla yolcu taşımacılığı faaliyetlerinin sıklaşması ile birlikte insanların birbirine yaklaşması ve insan hareketliliğinin artmasıdır. Bu gelişmelere paralel olarak, deniz taşıtlarının karayla bağlantı kurmalarını sağlayan ve yerleşim yerlerinin dünyaya açılan kapısı olan limanların önemi gün geçtikçe artmıştır. Coğrafi konum açısından ticaret yapmaya elverişli ve işlek kara ulaşımı ağlarına yakın olan limanların, buldukları bölgenin ekonomik gelirlerine önemli ölçüde katkı sağlamışlardır.

Burada ele alacağımız Bartın Limanı, sahip olduğu hinterland özellikleri bakımından, bölgesinde her zaman önemli bir yere sahip olmuştur. Fakat öncelikle, limanın bulunduğu Bartın şehrinin coğrafi konumu hakkında kısaca bilgi vermek, konunun anlaşılması açısından faydalı olacaktır. 19. yüzyılda Osmanlı Devleti'nde idari birimlerin taksimatı sıklıkla değiştirilmişse de genel itibarıyla Bartın'ın, coğrafi olarak kuzeybatıdan Kastamonu, kuzeydoğudan Bolu, doğudan Safranbolu ve Cide kazaları, batıdan ve güneyden Hamidiye kazası, kuzeyden ise Karadeniz ile sınırları bulunmaktadır.<sup>5</sup> Şehrin merkezi ise, aynı adı taşıyan nehir ile üç taraftan çevrelenmiştir.

Bartın Nehri'nin adının antik dönemde *Parthenios* olarak geçtiği bilinmektedir. *Parthenios*, *Sular İlahesi Güzel Kız* veya *Muhteşem Akan Su* anlamlarına gelmektedir.<sup>6</sup> Bu ırmağa neden *Parthenios* adının verildiği konusunda kesin bir bilgi bulunmasa da antik

<sup>3</sup> Fletcher, *Steam-ships...*, s. 30-32.

<sup>4</sup> Musa Çadırcı, *Tanzimat Döneminde Anadolu Kentlerinin Sosyal ve Ekonomik Yapısı*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, 3. bs., Ankara 2013, s. 302.

<sup>5</sup> *Kastamonu Vilayet Salnamesi*, Kastamonu Vilayet Matbaası, H. 1310 (1892-1893), s. 465.

<sup>6</sup> Erkan Aşçıoğlu, *Bartın*, Bartın Ticaret ve Sanayi Odası Yayını, Bartın 2001, s. 7.

dönemin önemli eserlerinde adının geçtiği görülmektedir. Örneğin, Strabon, Parthenios Irmağı'nın çiçekli bölgelerden geçtiği için bu ismi aldığını belirtir. Ayrıca Parthenios'un, Hellençe'de *Saf/Genç Kız Gibi* anlamına gelen bir çiçeğin de adı olduğunu ifade eder.<sup>7</sup> Ksenophon'un *Anabasis* adlı eserinde Parthenios Nehri, geçilmesi imkânsız olarak nitelendirilmektedir.<sup>8</sup> Bir diğer önemli antik dönem eseri Homeros'un *İlyada* destanında ise Paphlagonialıların Parthenios Irmağı'nın çevresinde yaşadıklarından bahsedilir.<sup>9</sup> Zaman içinde bu kelimenin söyleniş şekli değişmiştir ve günümüzde *Bartın* şeklinde telaffuz edilmektedir.

Bartın Nehri, iki nehrin birleşiminden meydana gelmektedir. Nehirlerden biri, şehrin güneydoğu yönündeki Safranbolu'nun Ova ve Ulus karyelerinden, diğeri ise şehrin güneyinde yer alan Kocanoz karyesinden geçerek, şehir merkezinin kuzey ucunda birleşir. Buradan itibaren deniz ulaşımına izin veren büyük bir nehir meydana gelir ve bu nehir, yaklaşık 10 km. uzaklıktaki *Boğaz* adı verilen mevkide Karadeniz'e dökülür.<sup>10</sup> Bartın Nehri'nin Karadeniz ile buluştuğu noktada nehir ağzının coğrafi yapısı itibariyle doğal bir liman bulunmaktadır. Deniz taşıtlarının yol almasına elverişli bir nehrin kıyısında bulunan bu tür limanlara *nehir limanı* adı verilir.<sup>11</sup> Bu özelliğiyle Bartın Nehri, şehrin içinden Karadeniz'e kadar olan kısımda denizyolu ulaşımına imkân sağlayarak, Bartın Limanı'nı Türkiye'nin tek nehir limanı konumuna getirmiştir.<sup>12</sup> Ayrıca 1894-1895 tarihli Kastamonu Vilayet Salnamesinde ise, Bartın Nehri'nde her sene yerli ve yabancı kişilere ait büyük küçük birçok geminin kışlamakta olduğu ifade edilmektedir.<sup>13</sup> Bu ifadelerden Bartın Nehri'nin, kış mevsiminde kötü hava şartlarından korunmak amacıyla Batı Karadeniz'de seyreden gemiler tarafından sığınmak için

<sup>7</sup> Strabon, *Antik Anadolu Coğrafyası (Geographika)*, çev. A. Pekman, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, 4. bs., İstanbul 2000, s. 19.

<sup>8</sup> Ksenophon, *Anabasis On Binlerin Dönüşü*, çev. Sinem Ceviz, Parola Yayınları, İstanbul 2014, s. 217.

<sup>9</sup> Homeros, *İlyada*, çev. Azra Erhat-A. Kadir, Sander Yayınları, 3. bs., İstanbul 1975, s. 120.

<sup>10</sup> *Kastamonu Vilayet Salnamesi*, Kastamonu Vilayet Matbaası, H. 1310 (1892-1893), s. 466.

<sup>11</sup> *Meydan Larousse-Büyük Lugat ve Ansiklopedi*, C. 12, haz. Safa Kılıçlıoğlu vd., Meydan Yayınevi, İstanbul 1992, s. 362.

<sup>12</sup> Metin Tuncel, "Bartın", *DİA*, C. 5, Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, Ankara 1992, s. 87.

<sup>13</sup> *Kastamonu Vilayet Salnamesi*, Kastamonu Vilayet Matbaası, H. 1312 (1894-1895), s. 252.

kullanıldığı anlaşılmaktadır. Bartın Nehri bu imkânı vermesi sayesinde Batı Karadeniz bölgesinde bir sığınak işlevi de görmüştür.

1896-1897 yıllarına ait Kastamonu Vilayet Salnamesinde Amasra, Daday, Safranbolu'nun tamamı, Hamidiye, Araç, Çerkeş ve Cide'nin ticari faaliyetlerinin Bartın'a bağlı olduğu belirtilmektedir.<sup>14</sup> Bu suretle 19. yüzyılda Bartın'ın, bulunduğu bölgenin pazar yeri niteliğine sahip olup, bir anlamda kendisinin ve çevresindeki merkezlerin hem ekonomik yönden hem de yolcu taşımacılığı yönünden dış dünyaya açılan kapısı olduğu söylenebilir. Şehrin, bölgesi için önemli bir konumda bulunmasında limana sahip olmasının haricinde bir diğer faktör de yukarıda tarif edildiği şekilde Bartın Nehri'ni meydana getiren iki kolun birleştiği yerde, Bartın halkının deniz yoluyla yolcu taşımacılığı ve ticaret yapabilmesine imkân sağlayan bir iskelenin bulunmasıdır. Kaynaklardan edindiğimiz bilgiye göre, bu iskelenin inşaatına 1888 yılında başlanmış<sup>15</sup> ve 1893 yılında ise tamamlanmıştır.<sup>16</sup>

### 1. Ticaret

Bartın ve civarındaki kazaların kasaba ve karyelerindeki ahali, hayatlarını ihracat ve nakliyat ticareti ile idame ettirmekteydiler.<sup>17</sup> 19. yüzyılda Bartın Limanı'nın ticari faaliyetlerinin temel unsuru kereste ihracatıdır.<sup>18</sup> Hamidiye kazası, Yenice nahiyesi gibi yoğun ormanlık alanlara sahip civar bölgelerdeki dağlardan indirilip nehirde sallara yüklenerek Bartın İskelesi'ne getirilen ağaçlardan ve büyük kütüklerden, Bartın'daki kereste fabrikalarında çeşitli ebatlarda kereste imal edilirdi. Bu keresteler gemilerle İstanbul ve İzmir gibi büyük kentlere gönderilirdi.<sup>19</sup> Bu nakil işlemi şu şekilde gerçekleşmekteydi: imal edilen ürünler Bartın İskelesi'nde

<sup>14</sup> *Kastamonu Vilayet Salnamesi*, Kastamonu Vilayet Matbaası, H. 1314 (1896-1897), s. 434.

<sup>15</sup> *Kastamonu Vilayet Salnamesi*, Kastamonu Vilayet Matbaası, H. 1306 (1888-1889), s. 396.

<sup>16</sup> *Kastamonu Vilayet Salnamesi*, Kastamonu Vilayet Matbaası, H. 1311 (1893-1894), s. 213.

<sup>17</sup> *Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA), Dâhiliye Nezareti (DH), Mektubî Kalemî (MKT), 811/62/3, H. 2 Zilkade 1321 (20 Ocak 1904).*

<sup>18</sup> Şemseddin Sami, *Kamusü'l-a'lam*, C. 2, Mihran Matbaası, İstanbul, H. 1306 (1888-1889), s. 1190.

<sup>19</sup> *Kastamonu Vilayet Salnamesi*, Kastamonu Vilayet Matbaası, H. 1310 (1892-1893), s. 468.

küçük boyutlu gemilere yüklenir, nehir aracılığıyla Bartın Limanı'na iletilerek burada daha büyük gemilere taşınır ve gideceği limana sevk edilirdi.

Ayrıca Bartın'da yoğun bir şekilde kereste üretilmesiyle ilişkili olarak gemi yapıcılığı faaliyeti de gelişmiştir. 1838 yılında Bartın'ı ziyaret eden William Ainsworth Bartın Nehri'nin kıyısında 100 tonun üzerinde gemilerin inşa edildiğini belirtmektedir.<sup>20</sup> İnşa edilen çeşitli büyüklüklerdeki gemiler talep üzerine Bartın Limanı'ndan İstanbul'a gönderilmekteydi. Ayrıca korvet adı verilen savaş gemileri de Bartın'da inşa edilmekteydi. Metin Tuncel, İlk korvetin 1827 yılında Bartın'dan İstanbul'a gönderildiğini aktarmaktadır.<sup>21</sup> Bu ihracatlar, şehrin ekonomisine önemli bir katkı sağlıyordu.

Bartın Limanı'ndan yapılan ihracat sadece bunlarla sınırlı değildi. 1896-1897 yıllarında Bartın İskelesi'nden yıllık yaklaşık sekiz milyon adet yumurta, tavuk, piliç, hindi ve kaz ihraç edilirdi. Ancak bu ihracat, şehir için ekonomik gelir bakımından çok büyük bir öneme sahip değildi.<sup>22</sup>

Bu dönemde Bartın İskelesi'nin Bartın ticareti açısından önemi su götürmez bir gerçektir. Fakat bu hususta şunun da ifade edilmesi gerekmektedir ki, Bartın sınırları dâhilinde birçok iskele bulunmaktaydı ve bu iskelelerde de ticari faaliyetler gerçekleştirilmekteydi. 1894-1895 yıllarına ait Kastamonu Vilayet Salnamesinde yer alan bilgiye göre, Bartın İskelesi'nin dışında Amasra, Kurucaşile, Tekkeönü, Göçgün, Kızılkum, Güzelcehisar, İnkumu mevkinde de birer iskele bulunmaktaydı. Etraftaki ormanlardan bu iskelelere kereste indirilip, buralara gelen gemilerle başka yerlere nakletme suretiyle bu iskelelerde alışveriş faaliyetleri gerçekleşmekteydi.<sup>23</sup> Bu ifadelerden, kereste ticaretinin Bartın'da yer alan bütün iskelelerde yaygın bir şekilde gerçekleştiği anlaşılmaktadır.

Osmanlı Devleti'nin kanunlarına göre, iskelelerden yerli ya da yabancı menşeli olması fark etmeksizin karaya çıkartılan her

<sup>20</sup> William Ainsworth, *Travels and Researches in Asia Minor, Mesopotamia, Chaldea, and Armenia*, J. W. Parker, Londra 1841, s. 53.

<sup>21</sup> Tuncel, "Bartın", s. 88.

<sup>22</sup> *Kastamonu Vilayet Salnamesi*, Kastamonu Vilayet Matbaası, H. 1314 (1896-1897), s. 434.

<sup>23</sup> *Kastamonu Vilayet Salnamesi*, Kastamonu Vilayet Matbaası, H. 1312 (1894-1895), s. 253-254.

üründen vergi alınırđı.<sup>24</sup> Bu durum zaman zaman yetkililer ile halk arasında problem oluşturmuştur. Bilindiđi üzere, hemen her dönemde vergi toplama işinden sorumlu görevliler tarafından halktan gereğinden fazla miktarda vergi alınması gibi sıkça haksızlıklar ve yolsuzluklar yaşanmıştır. Özellikle limanlarda gerçekleştirilen ticari eşya alım satımlarından vergi alınması, böyle yolsuzluklara uygun bir ortam yaratmıştır. Bu dönemde bölge halkının büyük oranda geçimini sağladığı Bartın Limanı'nda da bu türden bir mağduriyet yaşanmıştır. 5 Recep 1317 (9 Kasım 1899) tarihinde Dâhiye Mektubi Kaleminden Kastamonu vilayetine gönderilen yazıda, teneke ve iki yüz kıyyelik balya hariç olmak şartıyla Bartın İskelesi'nden gelen her ticaret eşyasından 10 para resm alınması kararlaştırıldığı halde belediyenin mültezimi tarafından 40 para talep edilmekte olduğundan bahsedilerek, gereğinin yapılması istenmiştir.<sup>25</sup> Görüldüğü gibi iskeleden gelen ürünlerden alınması gereken miktardan dört kat fazla vergi istenmesi üzerine hükümet tarafından olaya müdahale edilmiştir.

## 2. Ulaşım

Bu dönemde Bartın'ın henüz kullanıma elverişli bir karayoluna sahip olmaması sebebiyle ulaşım ihtiyacı, şehir için hayati bir öneme sahip olan Bartın Nehri aracılığıyla karşılanmaktaydı.<sup>26</sup> Şehir içindeki iskele sayesinde ticari malların yanı sıra yolcu getirip götürmek de mümkündü. 1893-1894 tarihli Kastamonu Vilayet Salnamesinde yer alan bilgiye göre, Bartın Nehri üzerinde yer alan Gürgenpınarı İskelesi'ne her hafta İdare-i Mahsusa vapurlarından biri gelip giderek posta, yolcu ve ticaret eşyası taşımakta ve bu iskele vasıtasıyla Bartın, Safranbolu, Daday, Çerkeş, Araç kazalarından haftada yüz ile iki yüz arası yolcu İstanbul ve başka yerlere gidip gelmekteydi.<sup>27</sup> Örneğin, 1886 yılında İdare-i Mahsusaya ait Kabataş vapurunun Bartın'a işlemekte olduğu bilinmektedir.<sup>28</sup> 1890 yılında yine İdare-i Mahsusaya ait olan Silivri ve Romen isimli

<sup>24</sup> Mehmet Ali Ünal, *Osmanlı Sosyal ve Ekonomik Tarihi*, Fakülte Kitabevi, 3. bs., Isparta 2014, s. 199.

<sup>25</sup> BOA, DH.MKT., 2267/144, H. 5 Recep 1317 (9 Kasım 1899).

<sup>26</sup> *Kastamonu Vilayet Salnamesi*, Kastamonu Vilayet Matbaası, H. 1314 (1896-1897), s. 433.

<sup>27</sup> *Kastamonu Vilayet Salnamesi*, Kastamonu Vilayet Matbaası, H. 1311 (1893-1894), s. 214.

<sup>28</sup> BOA, Yıldız Perakende Evrakı (Y.PRK), Askeri Maruzat (ASK), 33/73, H. 28 Şevval 1303 (30 Temmuz 1886).

vapurlar Bartın'a gidip gelmekteydi.<sup>29</sup> Bunların dışında 1893 yılında Adana adlı vapurun, askerlik görevini tamamlamış olan kişileri Bartın'a getirdiği kaydedilmiştir.<sup>30</sup> 1897 yılında ise Şeref adlı vapur ile Bartın Limanı'ndan Tekirdağ'a asker götürülmüştür.<sup>31</sup>

Bartın Limanı'na giren çıkan vapurların hareketleri hakkında Bahriye ve Dâhiliye Nezareti gibi üst düzey yetkili makamlar ile yerel idareler arasında devamlı olarak irtibat sağlanmış ve liman faaliyetleri denetim altında tutulmaya çalışılmıştır.

22 Şevval 1300 (26 Ağustos 1883) tarihinde Dâhiliye Nezareti Mektubi Kaleminden Bahriye Nezaretine gönderilen yazıda, İstemnako adında bir vapurun Cide kazası iskelesine uğrayıp kaptanı tarafından bu iskelede bir acente tayin edilerek Cide, Amasra ve Bartın'a her hafta uğrayacağını bildirdiğinden ve mezuniyet resminin tahsil edilip edilmediğine dair herhangi bir bilginin olmadığından bahsedilerek, yapılması gerekenleri içeren tahriratın Kastamonu vilayetine gönderildiği belirtilmiştir. 24 Safer 1301 (25 Aralık 1883) tarihinde ise buna cevap olarak, bahsedilen vapurun Harisovergi Kumpanyasına ait Osmanlı sancağına sahip İstemnako adlı vapur olduğu, sözü geçen iskelelere birkaç defa gelip gitmiş ise de 27 Haziran 1299 (9 Temmuz 1883)'dan beri sahibi tarafından çalışmaya ara verildiği ve liman dairesinin vermiş olduğu bilgiye göre vapurun çalıştığı esnada da liman rüsumunu ödediği ifade edilmiştir.<sup>32</sup>

Yine 2 Cemaziyelevvel 1316 (18 Eylül 1898) tarihinde Dâhiliye Nezareti Mektubi Kaleminden Kastamonu vilayetine gönderilen yazıda, Koskolos Kumpanyasına mensup ve Osmanlı sancağı taşıyan Aleksandros isimli vapurun Zonguldak'tan aldığı dört yolcu habersiz olarak Bartın Boğazı'na indirmesinin uygun olmadığı bildirilmesiyle birlikte ziyaret belgesini içeren 18 Temmuz 1314 (30 Temmuz 1898) tarihli telgrafın gelmesi üzerine yapılan yazışmada, bahsedilen vapurun Ereğli Limanı'ndan almış olduğu karantina ve liman tezkereleriyle gelerek dört yolcu indirdiği ve uygunsuz bir halin bulunmadığı ifade edilmiştir.<sup>33</sup>

<sup>29</sup> BOA, DH.MKT., 1782/16, H. 4 Rebiyülahir 1308 (17 Kasım 1890); BOA, Y.PRK.ASK., 59/93, H. 26 Cemaziyelevvel 1307 (18 Ocak 1890).

<sup>30</sup> BOA, Yıldız Mütenevvi Maruzat Evrakı (Y.MTV.), 86/55, H. 23 Rebiyülahir 1311 (3 Kasım 1893).

<sup>31</sup> BOA, Y.PRK.ASK., 124/92, H. 9 zilhicce 1314 (11 Mayıs 1897).

<sup>32</sup> BOA, DH.MKT., 1342/96/2, H. 24 Safer 1301 (25 Aralık 1883).

<sup>33</sup> BOA, DH.MKT., 2109/49, H. 2 Cemaziyelevvel 1316 (18 Eylül 1898).

Bir başka örnek, 2 Cemaziyelevvel 1317 (8 Eylül 1899) tarihinde Dâhiliye Mektubi Kaleminden Zaptiye Nezaretine gönderilen yazıda, Bartın'dan İstanbul'a hareket eden İngiliz bandıralı Catherine adındaki vapurla iki Yunanlının İstanbul'a geldiğinin Bartın Kaymakamlığı tarafından bildirildiği belirtilerek, yabancılardan buraya gelecek olanların esami ve eşkâl pusulalarının Zaptiye Nezaretine gönderildiği ifade edilmiştir.<sup>34</sup>

Bu yüzyılda Bartın Limanı'nda yasalara uygun bir şekilde seferlerini sürdüren deniz taşıtlarının yanında Osmanlı Devleti'nin kanunlarına uymayarak gizli bir şekilde faaliyetlerini yürütmeye çalışan taşıtların da bulunduğu görülmektedir. Böyle bir durumla karşılaşılması halinde üst merciler tarafından bunun engellenmesi için yapılacak muameleler ilgili birimlere bildirilerek gerekli girişimlerde bulunulmuştur.

Bu konuyu ele aldığımızda karşımıza çıkan ilk örnek, Preme adlı vapurun faaliyetidir. 8 Zilkade 1306 (6 Temmuz 1889) tarihinde Bahriye Nezareti Mektubi Kaleminden Hariciye Nezaretine gönderilen yazıda, Andon adlı kişi tarafından kiralanan İngiliz bandıralı Preme adlı vapurla Ereğli'den Bartın'a yolcu ve eşya taşımak istendiği bildirilmiş ancak bu faaliyetin kanunlara aykırı olduğu belirtilerek engellenmesi talep edilmiştir.<sup>35</sup> Bunun üzerine 13 Zilkade 1306 (11 Temmuz 1889) tarihinde Dâhiliye Nezareti Mektubi Kaleminden Hariciye Nezaretine gönderilen yazıda, yasak olmasına rağmen Ereğli ile Bartın arasındaki güzergâhta yolcu ve posta taşımak ve İdare-i Mahsusa ile rekabet etmek amacıyla Andon adında bir kişinin İngiltere bandıralı Preme adlı vapuru kiraladığı ve bu durumun İngiltere sefaretine tebliğ edildiği belirtilerek, Bahriye Nezaretine de gereğinin yapılması için tezkere gönderildiği ifade edilmiştir.<sup>36</sup>

Aynı yıl Mösyö Lambros adında bir kişinin tasarrufunda bulunan Oksin isimli İngiliz bandıralı bir vapurun Bartın Limanı'nda göstermiş olduğu faaliyet, hiç kuşkusuz bu konuda en geniş yere sahip olan olaydır. Çünkü bu olay yaklaşık olarak on yıl boyunca yetkili makamlar düzeyinde sorun teşkil etmiştir. Elde edebildiğimiz belgeler doğrultusunda bu konu şu şekilde açıklanabilir: 14 Şa-

<sup>34</sup> BOA, DH.MKT., 2244/38, H. 2 Cemaziyelevvel 1317 (8 Eylül 1899).

<sup>35</sup> BOA, Hariciye Nezareti (HR), Haritalar (TH), 91/1, H. 8 Zilkade 1306 (6 Temmuz 1889).

<sup>36</sup> BOA, DH.MKT., 1636/122, H. 13 Zilkade 1306 (11 Temmuz 1889).

ban 1306 (15 Nisan 1889) tarihinde Bahriye Nezareti Mektubi Kaleminden Hariciye Nezaretine gönderilen yazıda, Mösyö Lambros'un mutasarrıfı olduğu İngiliz bandıralı Oksin adlı vapurun, bir müddetten beri Bartın'a gidip gelmekte olduğunun haber alındığı ve kanunlar gereği Bartın gibi nehir kenarı olan yerlere yabancıların vapur işletmelerine izin verilmediğinden dolayı engellenmesi hakkında Kastamonu vilayetine ve mahalli liman idaresine gerekenin yapılmasının bildirildiği ifade edilmiştir.<sup>37</sup> Bunun üzerine yapılan yazışmalar sonucunda Bartın İskeleyi'nin deniz kenarında olmadığı, Bartın Nehri'nin denizle birleştiği noktadan dört buçuk mil içeride bulunduğu ve vapurların bu iskeleye yanaşmaları için nehrin içine girdiklerinden dolayı buraya yabancı bir vapurun girip çıkmasının uygun olmadığından bahsedilerek, şimdiye kadar oraya Mösyö Lambros'un mutasarrıfı olduğu Oksin vapurundan başka hiçbir yabancı vapurun işlememiş olduğundan ve adı geçen vapurun daha önce sefere başladığı için ona izin verildiği anlaşılmıştır.<sup>38</sup> Ancak 17 Şevval 1306 (16 Haziran 1889) tarihli Dâhiliye Nezareti Mektubi Kaleminden Bahriye Nezaretine gönderilen yazıda, nehre sahip olan böyle yerlerde yabancıların vapur işletmeleri kullarına uygun olmadığından dolayı bu faaliyetin engellenmesinin gerektiği belirtilerek, bu konu Bartın Liman Reisine tebliğ edilmiş ve Kastamonu vilayetinden gereğinin yapılması istenmiştir.<sup>39</sup> Böylelikle sözü edilen vapurun Bartın Limanı'na giriş çıkışı engellenmiştir. Bu vapurun giriş çıkışının engellenmesinin ardından 24 Rebiyülevvel 1307 (18 Kasım 1889) tarihinde Bahriye Nezaretine gönderilen yazıda, söz konusu vapurun bir daha uğramaması için bu güzergâha İdare-i Mahsusa tarafından elverişli bir vapur tahsis edilmesi talebinde bulunulmuştur.<sup>40</sup> Bu talebe karşılık olarak 28 Cemaziyelevvel 1307 (20 Ocak 1890) tarihinde Kastamonu vilayetine gönderilen yazıda, yabancı vapurların bundan böyle oralara uğramaması için İdare-i Mahsusa tarafından elverişli bir vapurun tahsis edilmesi gerektiğini içeren mektup için Bahriye Nezaretinden alınan cevapta, şuan zaten yolcu ve eşya taşıyan bir vapurun çalıştığından dolayı daha elverişli bir vapurun gönderilemeyeceği bildirilmiştir. Ayrıca mevcut vapurdan daha büyük bir vapur gön-

<sup>37</sup> BOA, Babıali Evrak Odası Evrakı (BEO), 276/20629/3, H. 14 Şaban 1306 (15 Nisan 1889).

<sup>38</sup> BOA, HR.TH., 88/56, H. 14 Şaban 1306 (15 Nisan 1889).

<sup>39</sup> BOA, DH.MKT., 1629/10, H. 17 Şevval 1306 (16 Haziran 1889).

<sup>40</sup> BOA, DH.MKT., 1675/35, H. 24 Rebiyülevvel 1307 (18 Kasım 1889).

derilecek olursa, Bartın Boğazı'ndan içeri girmesinin mümkün olmayacağı ifade edilmiştir.<sup>41</sup> Osmanlı Devleti tarafından Oksin vapurunun Bartın Limanı'na giriş çıkışının engellenmesi yönünde bir karar alınmasından sonra, tahmin edilebileceği üzere İngiltere hükûmeti ile bir anlaşmazlık ortaya çıkmış ve Osmanlı Devleti'nin Mösyö Lambros'a bir tazminat ödemesi gündeme gelmiştir. Bu anlaşmazlık üzerine 12 Şevval 1310 (29 Nisan 1893) tarihinde Sadaretten Kastamonu vilayetine gönderilen yazıda, mesele üzerinde kapsamlı bir değerlendirme yapabilmek adına Bartın'a gidip gelmesi yasaklanan Oksin vapurunun Bartın Limanı'na kaç defa girmiş ve girişinin ne zaman yasaklanmış olduğu hakkında, liman ve rüsumat idareleri kayıtlarına müracaat edilerek sonuçların detaylı bir şekilde bildirilmesi istenmiştir.<sup>42</sup> Yapılan değerlendirme sonucunda 17 Zilhicce 1310 (2 Temmuz 1893) tarihinde Sadaret tarafından küçük bir miktar tazminat ödenerek bu anlaşmazlığın çözülmesinin uygun olacağına karar verilmiştir.<sup>43</sup> Fakat bu durumda doğal olarak İngiltere'nin de söz hakkına sahip olmasından dolayı sadece Osmanlı Devleti'nin verdiği karar ile sorunun çözüme kavuşması mümkün olmamıştır. Osmanlı Devleti açısından problemin bu şekilde çözülmesi beklenirken, elbette İngiltere hükûmetinin ve Mösyö Lambros'un bu konudaki tutumları önem arz etmektedir. Lambros'un talep ettiği tazminat miktarını bildirmesi üzerine Osmanlı Devleti, tazminat miktarının aşağı çekilmesi talebinde bulunmuştur. Bu hususta 13 Muharrem 1317 (24 Mayıs 1899) tarihinde İngiltere Sefaretinden gelen tezkerenin tercümesinde, Oksin vapuru hakkında Mösyö Lambros ile görüşüldüğü ve Lambros'un hiçbir şekilde iki bin Osmanlı lirasının aşağısını kabul etmeyip kendisine verilen hakkın ihlal edilmesinden dolayı uğramış olduğu zararın daha fazla olduğunu beyan ettiği belirtilerek bu hususta kendisinin haksız görüldüğünden bahsedilmiştir. Ayrıca İngiltere hükûmet müşavirleri ile İngiltere hükûmetinin, Mösyö Lambros'un iki bin yedi yüz doksan sekiz Osmanlı lirası on yedi kuruşu tahsil etme hakkı bulunduğunu beyan ettikleri belirtilmiştir. Mösyö Lambros'un şimdiye kadar sözü geçen meblağın aşağı çekilmesi konusunda uzlaşmaya razı olmadığı ancak ödemenin geciktirilmeden yapılması şartıyla miktarın indirilmesi hususunda Mösyö Lambros uzlaşmayı kabul ederse hükûmetin meblağı ödemeye hazır olduğu

<sup>41</sup> BOA, DH.MKT., 1691/17, H. 28 Cemaziyelevvel 1307 (20 Ocak 1890).

<sup>42</sup> BOA, BEO., 386/28948, H. 12 Şevval 1310 (29 Nisan 1893).

<sup>43</sup> BOA, BEO., 229/17145, H. 17 Zilhicce 1310 (2 Temmuz 1893).

beyan edilmiş ve bu durumun kabul edilip edilmediğinin bildirilmesi istenmiştir.<sup>44</sup> Bunun üzerine 23 Muharrem 1317 (3 Haziran 1899) tarihinde gönderilen belgede, daha önce Bartın Nehri'ne girip çıkan Oksin vapurunun sahibi Mösyö Lambros tarafından talep edilen iki bin liranın bir miktar daha indirilmesi konusunun İngiltere sefirine bildirildiği ancak Mösyö Lambros'un iki bin liraya ikna edilmiş olmasından dolayı şimdi tekrar indirim istenirse bunu kabul etmeyeceği gibi durumu çıkmaza sokacağından bahsedilerek, iki bin liranın ödenmesi gerektiği ifade edilmiştir.<sup>45</sup> Bunun sonucunda 15 Safer 1317 (25 Haziran 1899) tarihinde Sadaret Mektubi Kaleminden Dâhiliye Nezaretine gönderilen yazıda, Lambros'un talep ettiği iki bin liranın ödenmesi onaylanmış ve olay böylelikle çözüme ulaşmıştır.<sup>46</sup>

Oksin vapuru sorunu uzun yıllar boyunca gündemi meşgul etmeye devam ederken bu süreçte başka pek çok olay da meydana gelmiştir. Bu yıllarda Bartın'dan İstanbul'a kaçak olarak gitmeye çalışan yolcuların bulunduğu sık sık görülmektedir. 14 Rebiyülahir 1308 (27 Kasım 1890) tarihinde Dâhiliye Mektubi Kaleminden Hariciye Nezaretine gönderilen yazıda, Fatma adında bir kadın tarafından İstanbul'da hizmetçilik yapmak üzere Safranbolu'dan Bartın'a getirilen üç genç kızın mürur tezkeresi ve hüccet-i şeriyeleri olmadığından dolayı İstanbul'a götürülmelerine izin verilmediği halde, ikisinin gizlice Bartın Boğazı'nda yol alan Ektos isimli bir İngiliz vapuruna kaçtıkları ve vapurun kaptanının bunları iade etmeye karşı çıktığı, vapurdaki başka kaçak yolcularla birlikte İstanbul'a götürüldükleri Bolu Mutasarrıflığı tarafından bildirilmiştir. Bu konuda bahsedilen vapur ve kaptanı hakkında gerekenin yapılması istenmiştir.<sup>47</sup> Bu durumun haber alınması üzerine olayın doğru olup olmadığı araştırılmaya başlanmıştır. Öncelikle, Bartın'dan izinsiz yolcu almasından dolayı Ektos isimli geminin kaptanı hakkında şikâyeti içeren 8 Cemaziyevvel 1308 (20 Aralık 1890) tarihli Babıali'den gelen tezkereye cevap olarak 1890 senesi Merakib-i Ticariye Defteri'nde bu isimde bir geminin kayıtlı olmadığı belirtilmiştir.<sup>48</sup> Daha sonra, 1 Cemaziyelahir 1308 (12 Ocak

<sup>44</sup> BOA, HR. İdare (İD)., 2050/40, H. 13 Muharrem 1317 (24 Mayıs 1899).

<sup>45</sup> BOA, İradeler (İ), İrade Hariciye (HR)., 363/14/3, H. 23 Muharrem 1317 (3 Haziran 1899).

<sup>46</sup> BOA, BEO., 1329/99634, H. 15 Safer 1317 (25 Haziran 1899).

<sup>47</sup> BOA, DH.MKT., 1785/68, H. 14 Rebiyülahir 1308 (27 Kasım 1890).

<sup>48</sup> BOA, HR. Tercüme Odası Evrakı (TO), 264/64, H. 8 Cemaziyevvel 1308 (20 Aralık 1890).

1891) tarihinde Dâhiliye Mektubi Kaleminden Kastamonu vilayetine gönderilen yazıda, yukarıda bahsi geçen olay hakkında detaylı bir şekilde bilgi verilmiş ve bu olayda adı geçen vapurun kaptanı hakkında gereken işlemin yapılması talebi üzerine, Hariciye Nezaretinden alınan cevapta Defter-i Mahsusa'da bu isimde kayıtlı bir gemi olmadığı belirtilerek olayın araştırılması talep edilmiştir.<sup>49</sup> 26 Şaban 1308 (6 Nisan 1891) tarihinde Dâhiliye Mektubi Kaleminden Bahriye Nezaretine gönderilen yazıda, Bartın Boğazı'nda yük almakta olan Ektos adlı bir İngiliz vapurunun Safranbolu'dan Fatma adında bir kadın tarafından kaçırılan beş kız çocuğunu kabul ederek İstanbul'a getirdiğinin tespit edildiğinden dolayı vapur kaptanı hakkında gerekli muamelenin yapılması Kastamonu vilayetine bildirildikten sonra, Hariciye Nezareti ile yapılan yazışmada, Defter-i Mahsusa'da bu isimde bir vapurun kayıtlı olmadığı Hariciye Nezareti tarafından Kastamonu vilayetine bildirilmiştir. Devamında ise yapılan araştırmanın sonucu belirtilmiştir. Buna göre, bahsedilen vapurun adının Ektos ve İngiliz bandıralı olduğu, kaptanının adının Domaniko olup, Mösyö Lambros isminde bir tüccarın tasarrufunda bulunduğu bildirilerek, gerekenin yapılması istenmiştir.<sup>50</sup> Önceki satırlardan hatırlanacağı üzere Lambros adlı kişi, Bartın Limanı'na girip çıkması yasaklanan Oksin adındaki bir diğer vapurun da sahibiydi. Mösyö Lambros'un bu yıllarda Bartın Limanı'nı kullanarak Batı Karadeniz'de geniş çaplı bir şekilde yasadışı deniz faaliyetlerini sürdürmeye çalıştığı açıkça görülmektedir.

Bazen yabancı vapurların İdare-i Mahsusa ile rekabete girmek için de Bartın Limanı'na uğradıkları bilinmektedir. 22 Zilhicce 1308 (29 Temmuz 1891) tarihinde Dâhiliye Mektubi Kaleminden Bahriye Nezaretine gönderilen yazıda, Yunan bandıralı Premenor Kejifo isimli bir vapurun Bartın Boğazı dışında düşük fiyatla yolcu ve eşya almakta olduğu bildirilerek bu faaliyetin engellenmesi, ayrıca İdare-i Mahsusa vapurlarının ücret tarifelerinin güvenliği sağlayacak ve bu gibi faaliyetlerin önüne geçecek şekilde yeniden belirlenmesinin istendiği ve bunun Bahriye Nezaretine bildirildiği ifade edilmiştir.<sup>51</sup> Buradan adı geçen vapurun İdare-i Mahsusa ile rekabet etmek için çok düşük bir kâr oranı ile faaliyetlerini yürüttüğü veya İdare-i Mahsusanın olması gerekenden yüksek bir ücret

<sup>49</sup> BOA, DH.MKT., 1799/3, H. 1 Cemaziyelahir 1308 (12 Ocak 1891).

<sup>50</sup> BOA, DH.MKT., 1825/115, H. 26 Şaban 1308 (6 Nisan 1891).

<sup>51</sup> BOA, DH.MKT., 1853/64, H. 22 Zilhicce 1308 (29 Temmuz 1891).

tarifesi uyguladığı şeklinde iki farklı görüş ortaya konulabilir. Ancak bölge nüfusunun ve seyahat hareketliliğinin çok yoğun olmadığı düşünülecek olursa, vapurun sadece rekabet etmek amacıyla kâr oranını düşük tutması akla çok uygun gelmemektedir. Bu durumda İdare-i Mahsusanın vapur ücretlerinin olması gerekenden yüksek olduğu görüşü daha uygun bir ihtimal olarak görünmektedir.

4 Muharrem 1311 (18 Temmuz 1893) tarihinde Kastamonu Vilayeti Mektubi Kaleminden Dâhiliye Nezaretine gönderilen yazıda, iki aydan beri İstanbul'dan Bartın'a gelip giden Eflani isimli ticaret vapuru acentesi manifaturacı Safranbolulu Arslanoğlu Kozma ile adı geçen vapurun yazıcısı Safranbolulu Andon tarafından izinsiz ve kim oldukları belli olmayan bir takım kişilerin, Gürgenpınarı İskelesi'nden hareket ettikten sonra boğaz ağzından, boğazın dışından ve Tarlaağzı denen yerden kömür almak bahanesiyle adı geçen vapura alınarak İstanbul'a gizlice götürülmekte olduğu ve geri dönüşte de bu yoldaki yolcuları kaçırmak için boğaza çoğu zaman geceleri girdiğinde bu civardan başka yerlerde dışarıya çıkardıkları gibi bazı tezkeresizlerin de vapurun ambarındaki tankların arasına saklandıklarını içeren şukkanın Bartın Polis Memurluğuna teslim edildiği belirtilerek gereğinin yapılması istenmiştir.<sup>52</sup>

13 Muharrem 1316 (3 Haziran 1898) tarihinde Kastamonu Vilayeti Mektubi Kaleminden Dâhiliye Nezaretine gönderilen yazıda, son zamanlarda Bartın'dan İstanbul'a izinsiz olarak gitmekte olan yolcuların sayısının çok arttığı, bunlardan Safranbolulu olanlarının sorguya çekildiğinde gerekli vergilerini veremediklerinden dolayı tezkere alamadıklarını beyan ettiklerinden bahsedilmiştir. Bunlara benzer ardı arkası kesilmeyen izinsiz seyahatlerin iskele memurlarının sorumluluğunda olduğundan dolayı, bunların hangi güzergâh ve vasıta ile gitmekte olduklarının tespit edilmesi ve bu yolsuzluğun memurların suiistimalinden mi yoksa gafletinden mi meydana geldiğinin araştırılıp sonuçlarının bildirilmesi istenmiştir. Ayrıca, bundan sonra seyahatlerin kayıt altına alınması için gerekenin yapılması hususunda 17 Kânunuevvel 1313 (29 Aralık 1897) tarihli ve üç yüz elli yedi numaralı tahrirde buyurulması üzerine durumun hemen Bolu Sancağı Mutasarrıflığına bildirildiği ifade edilmiştir. Buna alınan cevapta, Bartın İskelesi tarafından vapurlara tezkeresiz yolcu kabul edilmemesine rağmen İstanbul'a tezkeresiz giden

<sup>52</sup> BOA, DH.MKT., 105/5/3, H. 4 Muharrem 1311 (18 Temmuz 1893).

yolcuların herhangi bir memura sahip olmayan Amasra, Kurucaşile ve diğer yerlere uğrayan İdare-i Mahsusa vapurlarının oralardan yolcu ve eşya almasından istifade edenler olabileceğinin bölge kaymakamlığı ile yapılan yazışma neticesinde anlaşılmıştır. Bunun çözümü için, posta vapurlarının geldiğinde Bartın'a uğrayacaklarından dolayı iskele teftiş komisyonu tarafından bundan sonra vapurda da teftiş edilerek tezkeresiz hiçbir yolcunun İstanbul'a ve diğer yerlere gitmesine izin verilmemesi ve bunun devamlı olarak sürdürülmesiyle ilgili tedbirlerin alınmasının gerekli olduğu ifade edilmiştir.<sup>53</sup> Bu problemin çözülmesi için bir süre sonra ek tedbirler de hayata geçirilmiştir. 15 Rebiyülevvel 1316 (3 Ağustos 1898) tarihli Zaptiye Nezareti Mektubi Kaleminden Dâhiliye Nezaretine gönderilen yazıda, Bartın'dan İstanbul'a çok sayıda izinsiz yolcunun gelmekte olduğundan dolayı İstanbul'a uğrayacak olan vapurlara izinsiz yolcuların kabul edilmemesi için Amasra, Kurucaşile gibi herhangi bir memura sahip olmayan iskelelere uğrayan İdare-i Mahsusa vapurlarında veya sözü edilen iskelelerde birer memur bulundurulması gereğinin 12 Temmuz 1314 (24 Temmuz 1898) tarihli ve beş yüz dört numaralı tezkerede belirtildiği ifade edilmiştir. Ayrıca Bartın, Amasra ve diğer iskelelere sadece İdare-i Mahsusa vapurlarının uğramadığı, başka posta vapurlarının da uğramakta olduğu belirtilerek, her vapurda birer memur bulundurulmasının haricinde, adı geçen yerlerde birer polis bulundurulmasının da gerekli olduğu Kastamonu vilayetine bildirilmiştir.<sup>54</sup>

Verilen örneklerden anlaşılacağı üzere, Osmanlı Devleti limanların faaliyetlerini mümkün olan en yüksek seviyede kontrol altında tutmaya çalışmıştır. Buradaki temel amaç, iç güvenliğin sağlanması gerekliliğidir. Osmanlı Devleti'nde iç güvenliği sağlamak her dönemde öncelikli bir konu olmuştur. Çünkü devletin bu alanda zayıf olduğu zaman eşkıyalık, soygunculuk gibi toplum düzenini bozan olaylar artarak halkın can ve mal güvenliğinin tehlikeye düşmesine sebep olmuştur.<sup>55</sup> Bu gibi olumsuzlukların önüne geçmek için devlet toplum üzerinde iki farklı açıdan denetim sağlamıştır. İlk olarak Osmanlı vatandaşlarının bir şehirden başka bir şehre -özellikle İstanbul'a- izinsiz seyahat etmelerinin önüne geçmek. Musa Çadırcı, Osmanlı vatandaşlarının ülke içinde seyahat

<sup>53</sup> BOA, DH. Tesri-i Muamelat ve Islahat Komisyonu (TMİK.M), 54/57, H. 13 Muharrem 1316 (3 Haziran 1898).

<sup>54</sup> BOA, DH.TMİK.M., 55/34/4, H. 15 Rebiyülevvel 1316 (3 Ağustos 1898).

<sup>55</sup> Musa Çadırcı, *Tanzimat Sürecinde Türkiye Ülke Yönetimi*, İmge Kitabevi, 2. bs., Ankara 2017, s. 134.

edebilmeleri için ancak *mürûr tezkeresi* adı verilen bir izin belgesi almaları gerektiğinden bahseder.<sup>56</sup> Osmanlı hükûmeti tarafından denizyolu aracılığıyla şehirlerarası seyahat edecek olan yolcuların, sorulması durumunda izin belgelerini liman memurlarına göstermeleri istenmiştir.<sup>57</sup> Böylece seyahat edenlerin denetimi sağlanmıştır. İkinci olarak ise, yabancı kimselerin Osmanlı sınırları içindeki faaliyetlerinden haberdar olmaktır. Çalışmada verilen örneklerden de anlaşıldığı gibi devlet karasularında yabancılara kısıtlı dolaşım imkânı tanımış, Bartın Nehri gibi iç nehirlere yabancı gemilerin girmesini yasaklamıştır.

Osmanlı hükûmeti tarafından yapılan tüm denetim ve alınan tedbirlere rağmen Bartın'da yolcu taşımacılığı faaliyetlerinde yolcuları mağdur eden birtakım yolsuzlukların meydana geldiği görülmektedir. Örneğin, 20 Zilhicce 1309 (16 Temmuz 1892) tarihinde Dâhiliye Mektubi Kaleminden Kastamonu vilayetine gönderilen yazıda, İstanbul Polis Müdüriyeti tarafından bildirilen habere göre Bartın nüfus memurunun yolculara mürur tezkeresi vermediği ayrıca İdare-i Mahsusa acentesinin kâtibi Tefvik Efendi'nin de çoğu zaman yolculardan para alarak kendilerini vapura almakta olduğu beyan edilmiştir. Bahsi geçen kişilerin böyle hareketlerinin güvenliğe zarar vereceği bildirilerek gereğinin yapılması istenmiştir.<sup>58</sup>

Konu hakkında ulaşabildiğimiz belgelerden hareketle bu dönemde Bartın Limanı'na girip çıkmış olan gemilerin kayıtlarını derlediğimizde karşımıza şöyle bir tablo ortaya çıkmaktadır:

**Tablo:** Bartın Limanı'na Girip Çıkan Gemiler

Yıl	Sahip/ Kumpanya	Gemi Adı	Bandıra
1883	Harisovergi Kumpanyası	İstemnako	Osmanlı
1886	İdare-i Mahsusa	Kabataş	Osmanlı
1889	Andon	Preme	İngiliz
1889	Lambros	Oksin	İngiliz
1890	İdare-i Mahsusa	Silivri	Osmanlı
1890	İdare-i Mahsusa	Romen	Osmanlı
1890	Lambros	Ektos	İngiliz
1891	-	Premenor Kejifo	Yunan

<sup>56</sup> Çadırcı, *Tanzimat Sürecinde Türkiye...*, s. 147.

<sup>57</sup> *Takvim-i Vekayi*, 218. Defa, H. 5 Muharrem 1257 (27 Şubat 1841).

<sup>58</sup> BOA, DH.MKT., 1972/76, H. 20 Zilhicce 1309 (16 Temmuz 1892).

1893	-	Adana	Osmanlı
1893	Manifaturacı Safranbolulu Arslanoğlu Kozma Acentesi	Eflani	Osmanlı
1897	-	Şeref	Osmanlı
1898	Koskolos Kumpanyası	Aleksandros	Osmanlı
1899	-	Catherine	İngiliz

### 3. Çözilemeyen Problem: Limanın Tıkanması Meselesi ve Yeni Liman Fikri

Bartın Limanı'nın bir türlü kesin çözüme kavuşturulamayan kronik bir problemi bulunmaktaydı. Nehrin Karadeniz'le birleştiği boğaz noktası gerek olumsuz hava şartlarından dolayı gerekse de denizden gelen kumlardan dolayı sık sık tıkanmaktaydı. Yolcu ve ticaret gemilerinin nehirde içeri girmelerine engel olan bu durum, şehrin ve civardaki merkezlerin ticari faaliyetlerinin aksamasına yol açıyordu.<sup>59</sup> Öyle ki, 21 Cemaziyevvel 1248 (16 Ekim 1832) tarihinde bile, Bartın'da inşa edilmesi istenen fırkateynin, liman ağzının sığ olması sebebiyle denize çıkamayacağı, bundan dolayı Amasra'daki fırkateyn inşaatının tamamlanmasından sonra orada inşa edilmesi gerektiği ifade edilmiştir.<sup>60</sup> Bartın idaresi hükümetten boğazın kumlardan temizlenmesi için gerekli teçhizatın gönderilmesini talep etmiştir. 8 Rebiyülahir 1313 (28 Eylül 1895) tarihinde Bahriye Nezaretinden Dâhiliye Nezaretine gönderilen yazıda, Bartın Boğazı'nın temizliği için gerekli olan tarak dubasının henüz gönderilmediğinden bahsedilerek, gereğinin yapılmasının 20 Cemaziyevvel 1311 (29 Kasım 1893) tarihli ve altmış bir numaralı tezkere ile bildirildiği belirtilerek, Bartın Boğazı'nın ticari açıdan önemli bir konumda bulunmasından dolayı buraya girip çıkacak olan gemilerin güvenli bir şekilde seyretmelerini sağlayabilmek için tarak dubasının temin edilmesinin gerekli olduğu ve ayrıca bir istimbot ve iki çamur dubasının da daimi olarak orada bulundurulmasının zaruri olduğu ve bunların masraflarına karşılık olmak üzere adı geçen boğazdan girip çıkacak yüklü gemilerden tonilato itibarıyla bir resm alınmasının gerekli olduğu ifade edilmiştir.<sup>61</sup>

<sup>59</sup> Emrah Çetin-Özgür Tilbe, "20. Yüzyılın Başlarında Bartın Nehri'nin Islahı ve Ulaşımına Açılması İçin Yürütülen Çalışmalar", *Osmanlı Devleti'nde Nehirler ve Göller 2*, Kayseri 2015, s. 645.

<sup>60</sup> BOA, Hatt-ı Hümayun (HAT), 574/28128, H. 21 Cemaziyevvel 1248 (16 Ekim 1832).

<sup>61</sup> BOA, Şura-yı Devlet Evrakı (ŞD), 9/17/5, H. 8 Rebiyülahir 1313 (28 Eylül 1895).

Görüldüğü gibi boğazın tıkanması ticari faaliyetleri aksatmasının yanı sıra temizlenmesi de ayrıca bir maddi külfet meydana getirmiştir. Bu durumun çözüme ulaşması için 25 Cemaziyelevvel 1313 (13 Kasım 1895) tarihinde Sadarettin gönderilen yazıda, Bartın Boğazı'nın sık sık kumla dolup gemilerin seyrine engel olmaması amacıyla boğazın temizliğinde devamlı olarak kullanılması gereken -yukarıda adı geçen- araçlardan doğacak masraf miktarı olan doksan beş bin kûsur kuruşa karşılık olmak üzere Bartın Boğazı'na girip çıkan gemilerden suret-i muhtelif resmi alınması hakkında gerekenin yapılması istenmiştir.<sup>62</sup> Ayrıca, gemilerden tahsil edilecek olan resmin şartları, 7 Cemaziyelahir 1313 (25 Kasım 1895) tarihinde Sadaret Mektubi Kaleminden Bahriye Nezaretine gönderilen yazıda bildirilmiştir. Buna göre, Bartın Boğazı'nın sık sık kumla dolarak gemilerin seyrine engel olmasından dolayı bir tarak dubası, bir istimbot, iki çamur dubasının boğazın temizliği için daima bulundurulması ve bunun için gerekli masraf miktarı olan doksan beş bin dört yüz kırk iki kuruş yirmi dokuz pareye karşılık olmak üzere boğaza girip çıkan gemilerden on tona kadar olanlardan on, yirmi tona kadar olanlardan otuz, otuz tona kadar olanlardan kırk, kırk tona kadar olanlardan altmış ve daha yüksek tonajlı olanlardan ise yüz yirmi kuruş resm alınmasına karar verilmiştir.<sup>63</sup> Ancak tüm bu iyi niyetli çabalara rağmen maalesef bu konuda kesin bir başarı elde edilememiştir. Dönemin şartları gereği hem yeterli bilgi ve beceriye sahip eleman eksikliği hem de maddi zorlukların başarı elde edilememesinde etkili olduğu söylenebilir.

İlerleyen yıllarda doğal limanın kötü hava şartlarından dolayı yetersiz kaldığı ve donanımlı bir liman kurulması düşüncesinin gündeme geldiği görülmektedir. 21 Cemaziyelevvel 1326 (21 Haziran 1908) tarihinde Sadaret Mektubi Kaleminden Ticaret ve Nafia Nezaretine gönderilen yazıda, Batı Karadeniz'de etkili olan kuvvetli lodos rüzgârına maruz kalmasından dolayı Ereğli Limanı'nda üç sene zarfında seksen üç adet gemi battığından bahsedilerek, artık liman talimatı ve inşaat şartlarına uygun olmak üzere Ereğli, Bartın ve Amasra iskelelerinde birer liman tesisi yapılması, ortaya çıkacak maliyet için de ihale suretiyle inşa ettirilmesi konusunda bir müddet mukataa ve belediye namına verilmesini içeren mazbatanın gönderildiği ifade edilmiştir.<sup>64</sup> Ne yazık ki bu tarihlerde limanın inşa edilmesi mümkün olmamış, bu talep ancak Cumhuriyet

<sup>62</sup> BOA, İ. Bahriye (BH), 2/15/2, H. 25 Cemaziyelevvel 1313 (13 Kasım 1895).

<sup>63</sup> BOA, BEO., 705/52865, H. 7 Cemaziyelahir 1313 (25 Kasım 1895).

<sup>64</sup> BOA, BEO., 3345/250842, H. 21 Cemaziyelevvel 1326 (21 Haziran 1908).

Dönemi'nde gerçekleştirilebilmiştir. STFA (Sezai Türkeş–Feyzi Akkaya) firması tarafından 1 Haziran 1960 tarihinde başlanan inşaat 20 Aralık 1965 tarihinde tamamlanmıştır.<sup>65</sup>

### Sonuç

Çalışmada verilen örneklerin ışığında bu yüzyılda Bartın Limanı'na yolcu, posta ve ticari eşya taşıma amacıyla yerli ve yabancı bandıralı birçok vapurun girip çıktığı görülmektedir. Bununla birlikte, Liman'a gelip giden gemilere ait ulaşabildiğimiz resmî belgelerin en eskisinin 1883 yılı gibi geç bir tarihte olması dikkat çekicidir. Bu durumun başlıca sebebi, Bartın Limanı'nın beşerî olarak tesis edilmiş bir liman olmayıp coğrafi avantajı sayesinde doğal bir liman işlevi görmesinden dolayı Liman'a gelip giden gemilerin düzenli olarak kaydını tutacak sistemli bir teşkilata sahip olmamasıdır. Ayrıca, bu tarihten öncesine ait belgeler mevcut olsa bile gerekli tasnif işleminin henüz yapılmayıp kullanıma sunulmamış olabileceği ihtimali de göz önünde bulundurulmalıdır. Elimizdeki mevcut veriler kapsamında 1883 yılından önce Liman'a girip çıkan gemilerin kaydına ulaşmamız mümkün olmamakla beraber ancak eski tarihli kaynaklarda aktarılan bilgilere dayanarak Bartın Limanı'na gemilerin gelip gittiğini öğrenebiliyoruz. Liman'a giriş çıkışlarını belgelendirebildiğimiz gemiler genel itibarıyla önemli bir durumdan dolayı üst düzey yetkili merciler ile yapılan yazışmalara konu olan gemiler olduğu söylenebilir. Bir diğer dikkat çekici nokta da Bartın Limanı'na girip çıktığını tespit ettiğimiz beş yabancı vapurun dördünün İngiliz bandıralı olmasıdır. Bu sınırlı istatistik bize herhangi bir genelleme yapma imkânı vermiyor olsa da İngiltere'nin 19. yüzyıl sonlarında deniz aşırı faaliyet ağının ne derece yaygın olduğunu bir kez daha hatırlatmaktadır.

Bartın Limanı ticari anlamda Bartın ve civarındaki bölge ahalisinin ekonomik hayatında önemli bir rol oynamıştır. Bartın coğrafi olarak yoğun ormanlık alanlara yakın bir konumda olmasından dolayı buradaki ticari faaliyetlerin çok büyük oranda ağaç ürünleri üzerinden gerçekleştiği görülmektedir. Bartın Limanı'nda ihracatı yapılan başlıca ürün keresteydi. Kereste sadece ihraç ürünü olarak kullanılmayıp aynı zamanda gemi yapımında da kullanılarak Bartın ahalisi için ayrı bir ticari gelir sahası oluşturmuştur. Bartın Nehri

<sup>65</sup> Yenal Ünal, *Kuruluşunun 50. Yıldönümünde Bartın Limanı Tarihi*, Yeditepe Yayınları, İstanbul 2015, s. 89-108.

kıyısında inşa edilen gemilerin talep üzerine İstanbul'a gönderilmesi, Bartın'ın gemi yapımı ve ihracatında gelişmiş olduğunun önemli bir göstergesidir. Bunların dışında Liman'dan, ahali için büyük bir ekonomik getirisi olmayan yumurta ve kümes hayvanları ihracatı da yapılmıştır.

Bartın Limanı'nda yolcu taşıma ve ticaret faaliyetlerinin gerçekleştirildiği sırada maddi çıkar sağlama amacıyla yolcu kaçakçılığı, vapurların yasak yerlere girmeleri gibi olumsuz durumların da meydana geldiği görülmektedir. Osmanlı Devleti'nin kurumları doğal olarak, bu tür yasadışı faaliyetleri en aza indirmek için gerekli tedbirleri uygulamaya koymuştur. Bu hususta dönemin iletişim şartlarından dolayı zaman zaman gecikmeler ve aksaklıklar yaşanmış olsa da Bartın Liman İdaresi ile İdare-i Mahsusa ve Bahriye Nezareti gibi yetkili merciler sürekli irtibat halinde olmuş ve yapılması gereken muameleler başarılı bir şekilde gerçekleştirilmiştir.

Elde edilen tüm bu verilerden anlaşılmaktadır ki, Bartın Limanı'nın faaliyetlerinin Karadeniz'deki Trabzon ve Sinop gibi büyük ve gelişmiş tesislere sahip olan limanların faaliyetleriyle kıyas kabul etmeyeceği bir gerçektir. Bu durumun başlıca sebepleri arasında bölge nüfusunun çok yoğun olmaması ve bölgenin gelişmiş sanayi tesislerine sahip olmaması gibi faktörler sayılabilir. Ancak yine de Bartın Limanı sadece kendi bölgesinde yerel yolcu taşımacılığı ve ticari faaliyetlere ev sahipliği yapmakla kalmamış, aynı zamanda uluslararası gemilerin de Batı Karadeniz'de uğradığı bir liman olmuştur.

## Kaynaklar

### 1. Arşiv Belgeleri ve Resmi Yayınlar

*Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA).*

*Kastamonu Vilayet Salnamesi*, Kastamonu Vilayet Matbaası, H. 1306 (1888-1889).

*Kastamonu Vilayet Salnamesi*, Kastamonu Vilayet Matbaası, H. 1310 (1892-1893).

*Kastamonu Vilayet Salnamesi*, Kastamonu Vilayet Matbaası, H. 1311 (1893-1894).

*Kastamonu Vilayet Salnamesi*, Kastamonu Vilayet Matbaası, H. 1312 (1894-1895).

*Kastamonu Vilayet Salnamesi*, Kastamonu Vilayet Matbaası,  
H. 1314 (1896-1897).

## 2. Gazeteler

*Takvim-i Vekayi*, 218. Defa, H. 5 Muharrem 1257 (27 Şubat 1841)

## 3. Kitap ve Makaleler

Ainsworth, William, *Travels and Researches in Asia Minor, Mesopotamia, Chaldea, and Armenia*, J. W. Parker, Londra, 1841.

Aşçıoğlu, Erkan, *Bartın*, Bartın Ticaret ve Sanayi Odası Yayını, Bartın, 2001.

Çadırcı, Musa, *Tanzimat Döneminde Anadolu Kentlerinin Sosyal ve Ekonomik Yapısı*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, 3. bs., Ankara, 2013.

\_\_\_\_\_, *Tanzimat Sürecinde Türkiye Ülke Yönetimi*, İmge Kitabevi, 2. bs., Ankara, 2017.

Çetin, Emrah-TİLBE, Özgür, “20. Yüzyılın Başlarında Bartın Nehri'nin Islahı ve Ulaşımına Açılması İçin Yürütülen Çalışmalar”, *Osmanlı Devleti'nde Nehirler ve Göller 2*, Kayseri, 2015, s. 643-651.

Fletcher, R.A., *Steam-ships The Story of Their Development To The Present Day*, Sidgwick & Jackson, Londra, 1910.

Homeros, *İlyada*, çev. Azra Erhat-A.Kadir, Sander Yayınları, 3. bs., İstanbul, 1975.

Ksenophon, *Anabasis On Binlerin Dönüşü*, çev. Sinem Ceviz, Parola Yayınları, İstanbul, 2014.

*Meydan Larousse-Büyük Lugat ve Ansiklopedi*, C. 12, haz. Safa Kılıçlıoğlu-Nezihe Araz-Hakkı Devrim, Meydan Yayınevi, İstanbul 1992.

Sami, Şemseddin, *Kamusü'l-a'lam*, C. 2, Mihran Matbaası, İstanbul H. 1306 (1888-1889).

Strabon, *Antik Anadolu Coğrafyası (Geographika)*, çev. A. Pekman, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, 4. bs., İstanbul, 2000.

*TDK Türkçe Sözlük*, C. 2, yay. haz. İsmail Parlatır-Nevzat Gözaydın-Hamza Zülfikar-Belgin Tezcan Aksu-Seyfullah Türkmen-Yaşar Yılmaz, Türk Tarih Kurumu Basım Evi, 9. bs., Ankara, 1998.

Tuncel, Metin, “Bartın”, *DİA*, C. 5, Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, Ankara, 1992, s. 87-90.

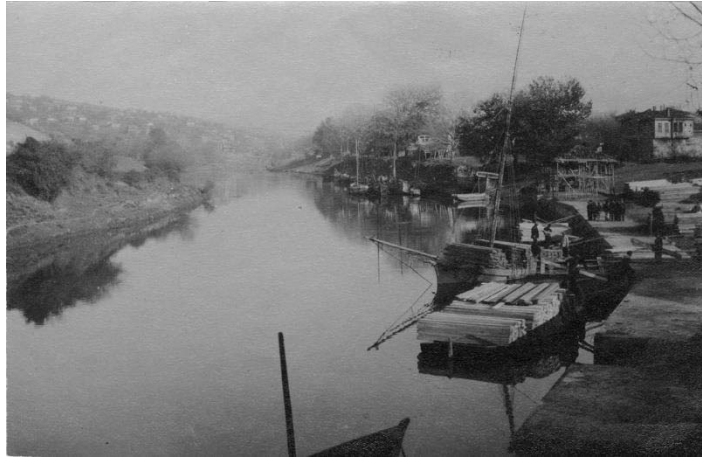
Ünal, Mehmet Ali, *Osmanlı Sosyal ve Ekonomik Tarihi*, Fakülte Kitabevi, 3. bs., Isparta, 2014.

Ünal, Yenal, *Kuruluşunun 50. Yıldönümünde Bartın Limanı Tarihi*, Yeditepe Yayınları, İstanbul, 2015.

### EKLER



**Fotoğraf 1.** Bartın İskelesi Yapılmadan Önce (t.y.)<sup>66</sup>



**Fotoğraf 2.** Bartın İskelesi Yapıldıktan Sonra (t.y.)<sup>67</sup>

<sup>66</sup> Fotoğraf, Servet Çınçın koleksiyonundan alınmıştır.

<sup>67</sup> Fotoğraf, İ.B.B. Atatürk Kitaplığı Kartpostallar koleksiyonundan alınmıştır.



**Fotoğraf 3.** Bartın Nehri (t.y.)<sup>68</sup>



**Fotoğraf 4.** Bartın Limanı (Boğaz)(t.y.)<sup>69</sup>

<sup>68</sup> Fotoğraf, Servet Çınçın koleksiyonundan alınmıştır.

<sup>69</sup> Fotoğraf, İ.B.B. Atatürk kitablığı Kartpostal Koleksiyonundan alınmıştır.