

YOL, SU VE ELEKTRİK

YOLLARIN ÖYKÜSÜ

Necdet Göztürk (Çampınar, 1935):

“Benim gençliğimde bugünkü **Abana** sınırları içindeki köylerden **Çampınar**, **Elmaçukuru**, **Yemeni**, **Yeşilyuva** ve **Göynükler**’de manda vardı. Saydığım bu köylerde kızak da vardı kağrı da. Öteki köylerde yalnızca öküz ve kızak vardı” (özel söyleşi).



Niyazi Sakız (Sarıççek, 1920):

“Önceleri kızak vardı. Sonradan kağrı çıktı. Kızakla mandalar 1 ton yük çekerken, kağrı ile 4-5 ton çekmeye başladık. Ev yapanlara tomruk çekerdik. Değirmen taşı da çektiğimiz oldu. **Mimir**’in (Yenimahalle) altındaki **Sıraca**’da **Gâvur Hasan**’ın taş ocağı vardı, oradan değirmen taşı çekerdik. **Abana**’ya gelince mandaları denize salardık, iyice açılırlardı” (özel söyleşi).

Macit Sönmez (1928):

“Kamyon yolu açılmadan önce yol bizim evin yanından, **Tilki Bostanı**’ndan doğru **Atmeydanbaşı Gömütlüğü**’ne, oradan da çay yatağını izleyerek **Kirse Kayası**’na çıkardı. Kayayı çıkınca yine iner; çay yatağından **Bozkurt**’a ulaşırdı. Bu, ‘**katır yolu**’ydu. Yukardan açılan bugünkü yolun, hayvanlar için ayrı; insanlar için ayrı **Rus kaldırımı**(*) bölümleri vardı” (AG, Nisan-Mayıs 2000).



Maksut Şahinkaya (1928):

“Ben **Bozkurt** İlkokulu’nda okurken **Abana-Bozkurt** araba yolu yapıldı. Tüm **Bozkurtlular** yolda çalıştı. Bize, **Şahin**’in fabrikasının olduğu yerden 3 metre yol verdiler. **Manav Deresi**’ne dek **Bozkurtlular** yaptı” (özel söyleşi).

Ayşe Yıldız (Bozkurt, 1910):

“**Abana** yolunu kazma-kürekle yapmaya başladığımızda 20-25 yaşlarındaydım (1930-35). Bize onar adım yer verdiler, herkes payına düşen yeri yaptı. **Manav Deresi**’nden mezarlığa doğru eştik eştik taş döşedik.

Manav Deresi’nden aşağısını da **Abanalılar** yaptı” (özel söyleşi).



Zuhuri Gür (1910):

“Askere gitmeden önce **Abana-Bozkurt** yolunun yapımında çalıştım. **Manav Deresi**’ne kadar biz yaptık. Köylüler bu yolda çalışmadı. Askere 1932’de gittim” (özel söyleşi).

Nihat Yavuz (Bozkurt, 1921):

“**Bozkurt-Abana** yolu imece gibi çalışılarak açıldı. Daha önce yol çaydandı. **Kirse Kayası** çıkılır ve inilirdi. Yolun yapılmasına kimse karşı çıkmadı. **Bozkurt** Muhtarı **Sinek Hüseyin**’in (Erem, 1902) her sözü bir yasaydı ve buyruk sayılırdı. Her konuda sözü geçerdi. Yolu

Manavderesi’ne kadar biz yaptık. Oradan sonrasını **Abanalılar** yaptı. Öteki köylüler bu yolda çalışmadı. Yol açılınca, sıra kamyon almaya geldi. Bir ortaklık kuruldu. Para yerine örneğin koyun verenler de oldu. **Narba**’dan (Şen Mahalle) **Karakaş**’ın **Kâmil** (Karakaş, 1894) koyun verdi. **Sinek Hüseyin** kamyonu alıyor. Kamyon **Abana**’dan buraya getiriliyor. Ben **Abana**’ya gitmedim ama kamyonu karşılayan kalabalığı gördüm. **Ortasökü**’den direk çeken kamyon yolu daha sonra **Bağlık**, **Karabalçık** ve **Sarıççek** üzerinden yapıldı. O yola ‘**büyük yol**’ denilirdi” (özel söyleşi).

*) **Rus kaldırımı**: Taşların hiç işlenmeden yan yana dizildiği kaldırım.



Rafet Yıldırım (Bozkurt, 1930):

“**Abana-Bozkurt** yolunun açıldığını biliyorum. Yol açılmadan önce **Kirse Kayası**'na çıkılır ve inilir. Çay boyundan **Bozkurt**'a ulaşan yol bugün de durur. Yukardan açılan bugünkü yolda tüm **Bozkurt** halkı çalıştı. Babam **İstanbul**'da olduğundan, annemin çalışıp çalışmadığını hatırlamıyorum. **Sinek Hüseyin**'in (Erem, 1902) kamyonunun burada (Abana) motordan indirildiğini de biliyorum. Annemle geldim. 6 yaşında olmalıyım (1936). Kamyonun peşinden **Bozkurt**'a dek yürüdük” (özel söyleşi).



İhsan Aksu (Bozkurt, 1924):

“**Sinek Hüseyin** (Erem, 1902), kamyon almak için bir ortaklık kurdu.

Öyle propoganda yapıldı ki, herkes bu ortaklığa girmek istiyordu. Hatta **Narba**'dan (Şen Mahalle) **Karakaş**'in **Kâmil** (1894) adlı biri de bu ortaklığa girmek istiyor. Gençler ondan bir koyun alıyor ve yiyorlar. **Sinek Hüseyin İstanbul**'dan bir ağaç tekneyle kamyonu getiriyor. Bir bayram sevinci içinde tüm **Bozkurtlular Abana**'ya iniyor. Motor kıyıya yanaştırılıp çekiliyor ve kamyon ceraskarla indiriliyor. İlk kez bir motorlu araç görüyorduk. Kamyon kasasızdı. Binilebilen yerlerine binilerek **Bozkurt**'a gelindi. Atletik olanlar sağına soluna asıldı. Biz çocuklar arkasından koşarak geldik. Yıl 1933-34 olabilir. Bu kamyonu sonra **Tavukçuoğlu Osman** (Gezer, 1908) aldı” (özel söyleşi).

Tevfik Günay (Bozkurt, 1928):

“**Sinek Hüseyin** (Erem, 1902) **Bozkurt**'a kamyon getirmeye kalktı. Bu kamyonun **Abana** ile **Bozkurt** arasında çalışabilmesi için yukarıdan yol yapıldı (daha önce Kirse Kayası çıkılıp inilerek Abana'ya ulaşırdı). Ben çocuktum. Biz **Sınarcıklılar** yolun **Abana** tarafında, **Manav Deresi** ile **Kirse Kayası** arasında çalıştık. Hatta **Sınarcık**'ta '**Yanık Hoca**' diye bilinen bir kahveci vardı, 'Efendi efendi, **Abana**'ya asfalt yol yapmaya gidiyoruz!' derdi. Ben çocuktum ama aileyi temsil ediyordum. 7-8 yaşında (1935-36) olabilirim. Daha sonra 1940'larda da çalıştım bu yolda. Kamyonun geldiğini biliyorum ama nasıl geldiğini hatırlamıyorum” (özel söyleşi).



Rafet Demirtaş (1931):

“1941-42'de **Abana-Bozkurt** yolunun genişletme çalışmalarında Babam **Ahmet Demirtaş** (1881) **Manav Deresi**'nin **Abana** tarafında “**yol parası**” karşılığı olarak bir hafta kadar çalıştı. Ben kendisine yemek götürürdüm. 18 yaşına giren erkekler yol parası verirdi. Ben bile 1949'da 12 lira yol parası verdim. Köylerde oturanlar 6 lira veriyordu” (özel söyleşi).

Necati Göksel (Bozkurt, 1922):

“Ben 1936'da okulu bitirdim ve **Hacı Hasan'ın Ahmet**'in (Soner, 1900) yanına marangoz çırağı olarak girdim. **Sinek Hüseyin**'in (Erem, 1902) **Ford** kamyonu o yıl (1936) geldi. Kamyon bizim dükkânın önüne kadar geldi. Büyük bir kalabalık birikti. **Abana-Bozkurt** yolu bir arabanın zor geçeceği genişlikteydi” (özel söyleşi).



İdris Karaağaç (Bozkurt, 1918):

“Kamyon çalışsın diye dar bir yol yapıldı. Halk yaptı. Kazma kürekle. Bu yolda 'yol parası' karşılığı olarak çalışılıp çalışılmadığını bilmiyorum. Yol parası vermeyenler daha önce **İnebolu-Kastamonu** yolunda çalıştırılırdı. Sonra **Abana-Bozkurt-Devrekâni** yolunda da çalışıldı. Vali **Mithat Altok**(*) vardı, 'Gelecek yıl buraya bu yolla geleceğim, ona göre çalışın!' dedi” (Özel söyleşi).

Nurettin Peker (1892), 1929-33 yılları arasında **Devrekâni** bucak müdürüyken ve 1942'den 1952'ye dek **Abana**'da görev yaptığı sürece (1945'e dek “bucak müdürü”, sonrasında da,

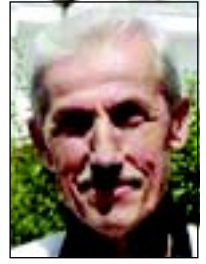
Abana'dan ayrılmamak için “rütbe” düşürüp “tahrirat kâtibi” olarak **Abana-Devrekâni** ve **Devrekâni-Evrenye** yollarının ilk çalışmalarını yaptığını söylüyor (AG, 15 Aralık 1978).

Hüseyin Ata (1936):

“**Müderriş Osman Efendi** vardı **Devrekâni**'de. **Atatürk, Şapka Devrimi** için **Kastamonu**'ya gelince, **İnebolu**'dan sonra **Devrekâni**'ye uğruyor (28 Ağustos 1925). **Müderriş Osman Efendi, Devrekâni** kurulu başkanı olarak **Atatürk**'ü karşıyor. İstekler arasında **Abana-Devrekâni** yolu da dile

getiriliyor. Yolun, **Ezine Çayı** kıyısından, **Bayramgazi** üzerinden yapılması isteniyor. O zaman bu istek uygun bulunuyor. Demek ki sonradan vazgeçilmiş” (özel söyleşi).

*) Dr. **Ahmet Mithat Altok** 1940 ile 1947 arasında görev yaptı.



En önde: **Salim Gürsoy, Sabri Aktan**. Ötekiler: **Mehmet Aktan, Macit Sönmez, Sabri Can, Cemil Gürsoy** ve **Sabri Çetiner**. Arkadaki genç bilinemedi. (Mehmet Aktan).

Cemal Kazoğlu (Yüksek Mahalle, 1920):

“**Abana-Devrekâni** yolu aşağıdan, çay boyundan geçecekti. Burada (Abana) **Kemikkıran Süleyman Onbaşı** vardı. Yolun yapılacağı davul-zurna ile halka duyuruldu. Herkes haftada iki gün ayağı yalınayak, baş açık, aç-susuz çalıştırılmaya başlandı. Ben askere gittim. Bir gün beni batarya komutanı çağırmış. Emireri **Canlar**’dan (Çatalzeytin) Mehmet adında biriydi. Mehmet’e komutanın beni niçin çağırdığını sordum, ‘Senin hanım var mı köyde?’ dedi. Yüzbaşıya vardım. Mektubum gelmiş hanımdan. ‘Beni haftada iki gün yolda çalıştırıyorlar, sıtma tutuyor, 5 lira da ceza aldılar’ diyor. ‘Bu verilen 5 lirayı geri ister misin?’ dedi. Beni alay komutanına yolladı. Sonra öğrendim ki, 5 lira geri ödendikten başka, cezayı kesen köyün muhtarına da iki tokat atmışlar. Aile yardımı yapılması da sağlandı hanıma. Yıl 1942-43. Uzatmayalım, bu yol **Bayramgazi**’ye dek yapılabilirdi. Ben askerdeyken bir ekip geliyor, ‘Bu yolu dağdan, köprüsüz **Abana**’ya indireceğiz’ diyor ve bugünkü **Abana-Devrekâni** yoluna başlanıyor. Kazma kürekle açıldı bu yollar” (özel söyleşi).



Cemal Akın (Mamatlar, 1925):

“Askerden önce **Yaralgöz**’ün altındaki **Süleyman Deresi**’nde 6 lira yol parası için de, parayla da çalıştım. Başımızda çavuşlar vardı. 10-12 kişinin başında bir çavuş. 10-15 çavuş vardı. Yemek için satıcılar vardı. Ekmek, reçel, zeytin satarlardı, hesabımıza yazdırırdık” (özel söyleşi).

Ahmet Ünal (Bozkurt, 1910):

“Burada (Abana) **Faruk Timuçin** adında bir bucak müdürü vardı, **Ali Bey**’den çok sonra, **Nurettin Peker**’den çok önce. Yılıni söyleyemeyeceğim. Bu müdür mısır veriyor, fırında mısır ekmeği yapıyor ve köylü bu ekmekten yemek için imece usulü yolda parasız çalışıyor. Ben **Bozkurt Tarım Kredi Kooperatifi**’nde çalışıyordum. **Kastamonu**’dan bir memur arkadaş geldi, ‘Bu millet bu yolda nasıl çalışıyor?’ dedi. Ben, ‘Kendilerinden çalışıyorlar’ dedim. Yaşlı bir kadın, 60-70 yaşında var, ‘Teyze, seni kim çağırdı buraya?’ dedik, ‘Ben kendim geldim’ dedi” (özel söyleşi).



İsmail Yuvarlak (1923):

“Ben ilkokul 4. sınıftayken (1934-35) buraya (Abana) **Sarıççek-Karabalçık** üzerinden **maden direği** inerdi. Kamyonla mı, neyle geldiğini hatırlayamıyorum. Direkler, bugünkü limanın olduğu yere istiflenir, sonra gemiye yüklenirdi” (özel söyleşi).

Bahattin Odacıbaşı (Sarıççek, 1929):

“Abana’ya **İneboluluların** getirdiği **Ford** kamyon taa **Ortasökü**’den **Abana**’ya kayın direği çekerdi. Sonra bir kamyon daha geldi. Yüze yüze direk motoruna giderdik. Yol **Bozkurt**’tan değil, **Bağlık**’tan doğruydı. **Bağlık** üzerinden sağa sapıyor, **Sarıççek**’ten geçiyordu: **Türbeyüzü**, **Bahçe Dağı**, **Molla Hasan Türbesi**, **Yılanlıkaya** ve **Neyi Boğazı**’nı izleyerek **Arpalıkbaşı**’na; oradan da **Ortasökü**’ye ulaşırdı. Yolu köylüler yaptı. Her köy, sınırları içindeki yolu yaptı. **Dağköy**’den **Mehmet Efendi** (Ersöz, 1894) vardı, oranın ağası. **Abdullah Şengün**’ün (1897) Damadı **Hikmet** (Ersöz, 1922) onun oğludur. **Mehmet Efendi Nuri**



Ahmet’e (Yeğin, 1887) gelir, borcunu altınla öderdi. O da direk çekerdi. Onun yolu ayrıydı. **Hacıveli**’ye mi, **Çatalzeytin**’e mi bir yere indirirdi” (özel söyleşi).

Mustafa Öztürk (1931):

“**Bağlık**’tan kamyon yolu aşağı yukarı ben on yaşındayken (1941 dolay) yapıldı. **Köçek Mehmet**’in (Çetin, 1911) evinin önünden, **Karabalçık**’tan **Türbeyüzü**’ne çıkıyordu. Yol parası veremeyen herkes çalıştırıldı bu yolda. Kamyonlar **Zonguldak** için maden direği çekti” (özel söyleşi).

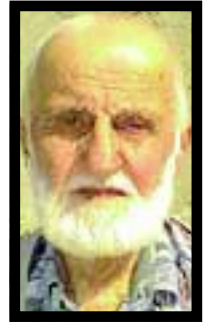
Bekir Bulut (Bozkurt, 1928):

“Kamyon yolu olan ‘büyük yol’ **Bağlık**’tan geçirdi. **Karabalçık** üstünden **Akyol**, sonra **Türbe**, **Oluklar Yolu**, oradan da **Molla Hasan Türbesi**, **Neyi Boğazı** ve **Arpalıkbaşı**’ndan geçerek taa **Oday Boğazı**’na dek ulaşırdı. Bu yoldan 1938-40 yıllarında kamyonla uzun maden direği çekilirdi. Maden direği **Zonguldak**’ta kömür madenlerinde kullanılıyordu. Bir de **yaya** ve **katır yolu** vardı.



Kapaklı sahan (A.Yıldız)

Sarıççek’te, bugünkü **Bozkurt** çöplüğünün bulunduğu yerden **Abana**’ya giden yol ikiye ayrılırdı. Biri, yukarıda anlattığım **Büyük Yol**, öteki de bu yolun batısından **Bağlık**, **Karabalçık** ve **Musa Köyü** altından geçen ve **Yukarı Abana**’da bugünkü camiye inen patika yoldu. Kestirme olan bu yoldan yayalarla hayvanlar işlerdi. Ben bu yolla 1940-42 yıllarında eşekle **Oday Boğazı**’ndan, **Arpalıkbaşı**’ndan **Abana** ve **Bozkurt**’a odun çekerdim. **Arpalıkbaşı**’ndan **Bozkurt**’a kamyon yolu yoktu. **Arpalıkbaşı**’ndan **Bozkurt**’a inen katır yolu **Kayalar**, **Mimir**, **Sıracı** ve **Sınarcık** üzerinden inerdi.” (özel söyleşi).





Niyazi Sakız (Sarıççek, 1920):

“Yol bugünkü hastanenin yolundan, **Bağlık** ve **Karabalçık**'a, oradan **Molla Hasan Türbesi** üzerinden **İleri Pınarı**'na (Arpalıkbaşı) ulaşırdı. Gerisi aşağı yukarı bildiğimiz yol. Bu yol 1930 sonlarında **Katır Yılanı**'na (Isırganlık) dek ulaşırdı. Bu yoldan kamyonlar tomruk çekerdi” (özel söyleşi).

Mehmet Koskos (Çampınar, 1926):

“Direk çekmek için kazma-kürekle **Arpalıkbaşı**'ndan **Hacıveli**'ye yol açıldı. Aşağı yukarı şimdiki yol. Her köy kendi bölgesini yaptı. Yol parası için değil. Bu yoldan 25-30 cm çapında, 6-7 metre boyunda maden direği çekildi **Hacıveli**'ye. **Zonguldak** için. Biz öküzle; **Göynükler**'den kömüğü olanlar

kömütle çekişiyordu. 4 tekerlekli arabaya koşuyorduk öküzleri. Arabasız (sürüyerek) maden direği çekenler de oldu. Arabasız tek bir direk getirirken, araba ile 4 direk getirirdik. Arabaları madenci tüccar getirip dağıttı. **Sarıççek-Karabalçık** üzerinden kamyonlar da **Abana**'ya direk taşıdı. Ama **2. Dünya Savaşı** başlayınca kamyonlar kayboldu. Belki de hükümet kamyonlara el koydu” (özel söyleşi).

Aynur Yılmaz (1934):

“...Daha önce kamyonlar direk çekmek için **Bağlık-Sarıççek** yolundan **Örtasökü**'ye kadar gidiyordu. Ben at arabalarıyla da direk çekildiğini bilirim: **Çatalzeytin Karahanoğulları**'ndan **Uzun Kâzım** (Karahana, 1905), ben 10-11 yaşlarındayken (1944-45) 2-3 yaz at arabalarıyla 10-15 metre boyunda gürgen direği çekti. 10 tane çift atlı, çift dingilli (4 tekerlek) araba. Dingiller direğin uzunluğuna göre öne-arkaya ayarlanabilirdi. Direkler **Örtasökü**'den mi bir yerlerden geldi ve **Abana**'ya **Bozkurt** yolundan indi. Kızaklar ve kağnılar **Bağlık-Sarıççek** yolundan işlerdi. **Uzun Kâzım** ve adamları bizim otelde yatardı. Bizim hana üç at sığabilirdi. Öteki atlar, hamamın yanındaki belediyenin hanına bağlanırdı. O zaman kamyonlar da **Bozkurt** yolundan işlerdi. Direkler deniz kıyısına yığılır, sonra gemilere yüklenirdi” (AG, Aralık-Ocak 1999-2000).

Kenan Acar (Çatalzeytin, 1929):

“Kayınpeder **Kâzım Karahan** (1905) müteahhitti (yüklenici). **Örtasökü** altlarından bugün **Çatalzeytin**'e bağlı olan karşı sırtlardaki **Yılanlı**'dan (Kazmazlar Köyü) maden direği (tomruk) çekerdi. 4-5 metre boyundaki tomrukları yola köylüler çıkarır, yoldan 6-7 atlı araba bu tomrukları **Bozkurt** üzerinden **Abana**'ya indirirdi. Kayınpeder'in **Abana**'daki işlerine **Hamdi Bey** (Soğuksu, 1890) bakardı. Ben motorcuydum, arada gelip giderdim. Tomruklar **Zonguldak**'taki **Etibank**'a gider, yeraltında maden direği olarak kullanılırdı. Motorlarla, ağaç gemilerle giderdi. Bir kez deniz azınca tomrukları dağıttığını hatırlıyorum” (özel söyleşi).

Aynur Yılmaz (1934) 1940 ve 1950'li yıllarda Abana at arabaları olduğuna da değiniyor:

“**Abana**'da bizim (Sarıahmet'in **Mehmet Yılmaz**, 1894), **Tığlıoğlu Hüseyin** (Tığlı, 1893), **Kahveci Mustafa** (Saraç, 1894) ve **Bağlık**'tan **Katırcı Mehmet**'in (Yorgancı, 1914) at arabalarımız vardı. **Bozkurt**'ta da **Topalağa'nın Hasan** (Soner, 1913) ve **Cıburuk Hasan**'ın (Ünal, 1878) at arabaları vardı. **Katırcı Mehmet**'in arabasını katırlar çekerdi. Çift katırlıydı ve **Abana** ile **Bozkurt** arasında taşımacılık yapardı” (özel söyleşi).

Aynur Şengün (1933):

“1943 mü 1944 mü neydi.

Kastamonu Karayolları Müdürü (nafia müdürü) geldi. Bu evde, işte bu masada yenildi içildi. Annem çok iyi yemekler yapardı. **Kastamonu** yolu, **Oday Boğazı**'ndan **Hacıveli**'ye inecekti. **Abana** ilçe olunca bu adam yine geliyor, hiç ilgi göstermiyorlar. O da 'Benim değerim **Abana**'da değil, **Abdullah Amca**'nın (Şengün, 1897) yanındaymış!' diyerek, yolu **Hacıveli** yerine **Bozkurt**'tan geçiriyor” (AG, Ekim-Kasım 1999).



At arabası
(solda Kahveci Mustafa Saraç'ın;
sağda İsmail Ekmekçi'nin yapısı).



İhsan Aksu (Bozkurt, 1924):

“**Devrekâni** yolunu 1945-46’da **Bahçe**’ye doğru biz açtık. Yolun **Bozkurt**’tan geçmesinde benim de payım var. **Abanalılar** bu yolun, **Bozkurt**’a uğramadan **Karabalçık** üzerinden geçmesini istiyor. Yolun yeniden ele alınması gündeme gelince, **Kastamonu** Bayındırlık Müdürü **Devrekâni**’den beri ağaçlara işaret koyarak geliyor. Bu yörenin köylüleri de imece gibi kendi bölgelerinin yolunu yapıyor. Zorunluluk var. Herkes çalışıyor. Yol yukarı geldi.

Bozkurtlular yolun buradan (Bozkurt) geçmesini istiyor. Bir gün **Hacı Mustafa’nın Hasan** (Keşepeli, 1906) bana, bayındırlık müdürünün **Abana**’da olduğunu, yolun **Bozkurt**’tan geçmesi için **Bozkurtluların** isteklerini götürmemi söyledi. Ben burada öğretmenim. **Abana**’ya gittim. **Hasan Reis’in Mehmet** Efendi’nin (Öztürk, 1891) kahvesinin bahçesinde bayındırlık müdürü ile konuştum. Yıl 1944 ya da 1945. **Abana** ilçe olmamıştı. Kendisine **Bozkurtluların** isteğini ulaştırdım. “**Bozkurt** halkına selam götürün, bu yol **Bozkurt**’tan geçecek” dedi” (özel söyleşi).

Nevzat Yorgancı (Haciveli, 1935):

“9 ya da 10 yaşındayım (1944-45). Ya çalışılacak, ya da yol parası verilecek. Adam yok bizim evde. Korucu gelip her evden bir adam istiyor. Beni de adam yerine sayıyorlar. Ellerimizde kazmalar, ağızımız mendilimizde asker gibi yola çıkıyoruz. Akşam yine geri getiriyorlar. 15 gün mü, 20 gün mü üstüste gittik. **Bozkurt-Bahçe**’nin üzerinde yolda çalıştık” (özel söyleşi).



Mehmet Toprak (Mamatlar, 1909):

“**Esentepe** ile **Isırganlık** arasında çalıştım. **Savaş**tan (1939-45) sonra. **İmce** gibi parasız çalıştık. Kazma küreği köyden kendimiz götürdük. Birkaç kişiydik. Birkaç gün çalıştık. Her gün gidip geldik” (özel söyleşi).

Hüseyin Ersöz (Ortasökü, 1914):

“Yolda iki ay para ile çalıştım. **Mimir** (Yeni Mahalle) üstlerinde çadır bekçiliği yaptım. **Abdurrahman Çavuş**, **Numan Çavuş** ve **Osman Çavuş** vardı. Bunlar yolda işçi çalıştırırdı. **Yol parası** karşılığı olarak **Çuha doruğu**’nda (İnebolu) çalışanlar oldu” (özel söyleşi).

Kâzım Ateş (Mamatlar, 1935):



“Ben 12-13 yaşında (1947-48) yolda çalışmaya başladım. Yol parası ödeyemeyenler çalışırdı. Çalışmayanlar **İnebolu**’da hapiste yatardı. Erkeklerin yerine kadınlar da yatardı. **Mamatlar**’dan 7-8 kadın **İnebolu**’da yattı. Yolda para ile de çalışıldı. Biz iki kardeş bir çuval una üç ay çalıştık, o da kurtlu çıktı. Geri getirdim, almadılar. Para yerine verdiler unu. Bugün bir kişi bir günlük kazancıyla bir çuval un alabiliyor! Yolda iki yıl kadar çalıştım. Kazma küreği devlet veriyordu. 15-20 kişinin başında bir çavuş vardı. **Abana**’dan **Devrekâni**’ye dek 8 posta (8 yerde çalışma) vardı. Ekmeğimiz kendimizden. Çavuşların da ekmek getirdiği olurdu. Köyü yakın olanlar akşamları yatmaya giderdi. Uzak olanlar sayvan (çardak) yapar, öyle yatardık. Yanımızda kilim, çul-çaput olurdu. Gece ateş yakardık. **A-kın**’da ağaç-lardan köprüler

kurduk. Tomrukları balta ile düzler, yanyana dizedik. 1950’den sonra **Abana**’ya, **Devrekâni** yolundan dozer indi” (özel söyleşi).



Mustafa Gündüz (Hacı Çakır, Yaylatepe, 1926):

“**Devrekâni** yolu açılırken bizi haftada bir gün çalıştırdılar. Ben askerden sonra

Esentepe’de çalıştım. Yol tamamlanana dek bir yıl kadar çalıştım” (özel söyleşi).

At Arabası
(1950’ler-Hayri YeğİN)



Denizbükü’nde kızak (Salim Yılmaz)



Bayram Yıldız (Yeşilyuva, 1920):

"Tam **İstanbul**'a gidecektim, iki gün önce muhtar yol parası borcumun olduğunu söyledi. O zaman 12 lira. Sonradan 6 liraya düşürdüler. Yıl 1938 ya da 1939. Askerden önce. Para yok. Köyde ne kadar adam varsa, her evden bir kişi **Mimir**'in üzerine doğru çalıştık. Herkes azığını da götürdü. Bize belirli bir yer gösterdiler, 10-15 gün o yolu yapana dek köye gelmeden çalıştık. Yaşlısı çocuğu herkes gidiyor. Çadırda yattık. **Akman'ın oğlu Gülerse** (Mehmet Akman, 1895) yemeğimizi yaptı. Bulgur çorbası, tarhana çorbası, un çorbası falan. **Yaylas** tan (Yakabaşı), **Kürt**'ten (Denizbüktü), **Kuğu**'dan (Çatalzeytin) çalışanlar vardı. Her köye ayrı bir yer veriliyor. Kazma-kürek de kendimizden. 1940'ta askere gittim. 4,5 yıl askerlik yaptım. Askerden geldiğimde burası (Abana) ilçe olmuştu (1945). Muhtar da **Tokur'un Mıstan** (Mustafa Gür, 1906). 'Bayram, seni karakoldan istiyorlar' dedi. Askerden geleli iki gün olmuş. Geldim karakola. Karakol o zaman **Yatı Mektebi** yapısı. Gittim kendimi tanıttım. 'Atın bunu içeri!' dedi kumandan. Nedenini sordum, '12 lira yol parasını vermemişsin' dedi. Oysa ben yolda çalışmıştım, saymamışlar. Attılar beni dar bir yere. Küçük bir pencere var, halamın kızı (Zakire Yılmaz, 1907) ile evli olan **Sarı Ahmet'in Mehmet**'in (Yılmaz, 1894) kahvesine bakıyor. Onun dışarı çıkmasını bekledim, çıkınca 'Enişte, enişte, beni kurtar buradan!' diye bağırdım. Kulağı da az işitiyor ama duydu. Geldi çıktı yukarı. 'O aşağıdaki kim, suçu ne?' falan demiş ve sonra 'Daha önceki gün geldi askerden, parayı nasıl verecek, çıkarın onu!' diye bağırmış. O zaman sözü geçiyor. Beni yukarı çıkardılar. 'Sen git Bayram!' dedi bana. İki gün sonra **İstanbul**'a gittim. O parayı bir daha istemediler" (özel söyleşi).



Selim Ünal (Bozkurt, 1924):



"Ben hem **Abana**, hem de **Devrekâni** yolunda çalıştım. **Abana** yolunda **Şahin**'in fabrikasını çıkarken orada bir yerde çalıştım. **Devrekâni** yolunda da **Bahçe**'yi çıkarken oralarda çalıştım. Yıl 1946. O zaman Ağabeyim **Hüseyin Kâşif Ünal** (1921) **Devrekâni**'de kaymakam vekiliydi. İlk görev yeri idi. Onun da katkısı oldu bu yola. Yola hem buradan, hem de **Devrekâni**'den başlandı. O zaman makine yok. Kazma kürekle çalışılıyor. Sahil köyleri dışında bütün köylüler çalıştı. Sanırım **Gedos**, **Yaylas** (Yeşilyuva, Yakabaşı) gibi sahil köyler çalıştırılmadı(*). O zaman yasaya saygı vardı. Ya da yasadan korkulurdu. Gelmeyeni jandarma ile karakola götürürlerdi.

Bozkurt-Abana yolu **Sinek Hüseyin**'in (Erem, 1902) kamyonu sayesinde yapıldı. O zaman ben ilkokuldaydım. Ham bir yol açılmıştı. **Sinek Hüseyin**'in kamyonu bu yoldan geldi" (özel söyleşi).

Mehmet Gür (Mamatlar, 1913):

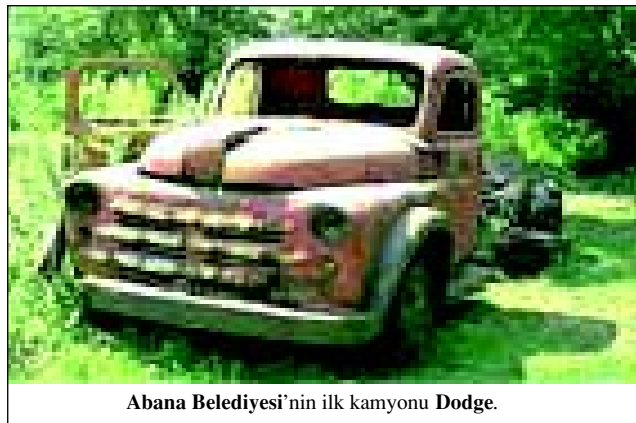
"Yolu biz yaptık. Kazma kürekle, beden gücüyle. Kağrı arabalarını hem **Abana**'ya, hem de **Devrekâni**'ye ulaştırdık. İkisine de aynı zamanda ulaştık. Bizim köye **Devrekâni** de, **Abana** da aynı uzaklıkta. **Devrekâni**'ye de giderdik, **Abana**'ya-**Bozkurt**'a da" (AG, Ağustos-Eylül 1999).

Bu söyleşilerden, **Abana**'ya gelen ilk kamyon **Sinek Hüseyin**'in (Erem, 1902) 1922 yapımı **Ford** kamyonu olduğu ortaya çıkıyor (yıl 1935 ya da 1936). İkinci ve üçüncü kamyonlar **İneboluluların Bağlık-Karabalçık** üzerinden, **Ortasökü**'ye dek ulaşan direk kamyonlarıdır (1930'lu yılların sonları).

Bozkurt'un ikinci kamyonunu **Hasan Ünal** (Cıburuk, 1878) alır.

Kâzım Kararmaz (Deli Şoför, 1925):

"1944'te askere gittim. Üç yıllık askerlikte ehliyet (sürücü belgesi) aldım. **Cıburuk Hasan**'ın (Ünal, 1878) 1937 yapımı **Ford** kamyonunu **İstanbul**'dan ben getirdim. Yıl 1947. O zaman **Abana-Bozkurt-Kastamonu** yolu yok. **İnebolu**'dan kamyonu kütük kayığına koydular. Kayığı **Abana**'da karaya çektiler. Üçayak koyup kamyonu ceraskarla askıya aldılar, sonra kayığı altından çekip kamyonu indirdiler. Bu kamyonu iki yıl kadar çalıştıktan sonra **Akkuş**'un (Sami Akkuş, 1924) 1948'de aldığı **Studebaker** kamyonuna (**Sarı Kamyon**) geçtim. Orada da üç yıl kadar çalıştıktan sonra kendi kamyonumu (1944 Fargo) aldım. Kamyonla direk çekerken arkalar tek lastik olarak çalışırdık. Yollar çok dar olduğundan çift olan arka lastiklerin dıştakilerini çıkarırdık. Yağmur çiselediği zaman yolda kalırdık. Önceleri **Abana**'da kum parası yoktu. Sonra kamyon başı 150 kuruş para verirdik. İki kişi kürekle doldurur, **Bozkurt**'ta boşaltırdı. Yağmur yağınca **Abana-Bozkurt** yolunun **Kirse Kayası** ile **Yukarı Abana** arası geçilmezdi. Orası bataklık olurdu. **Abana**'dan gelirken **Kürt'ün Yokuşu**'nu da zor çıkardık" (özel söyleşi).



Abana Belediyesi'nin ilk kamyonu Dodge.



*) Yukardaki söyleşilerden anlaşılacağı üzere **Abana Merkez** ve kıyı köylüleri de yolda çalışmış ya da **yol parası** vermiş.

Salim Yılmaz (1938):

“...Sarı Kamyon, **Bozkurt**'taki **Akkuş Sandalye Fabrikası**'ndan yüklediği sandalyeleri iki buçuk km kıyadaki **Abana**'ya taşırdı. Alabildiğine hızlı giden **Sarı Kamyon**, **Bozkurt**'a dönüşlerinde çoğunlukla boş olurdu. Hızı her yeri titretirdi. Sürücüsü **Kâzım Ağabey**'di (Kararmaz, 1925). Ona '**Deli Şoför**' derlerdi. Deli dolu kullanırdı kamyonu. Sarı Kamyon **Yukarı Abana**'dan bir görünmeye görsün, **tren düdüğü** gibi öterdi kornası. **Kürtün Yokuşu**'ndan aşağı inerken sanki tren geliyor sanılırdı. Biz çocuklar koşuşur dururduk arkasından. **Kürtün Yokuşu**'nu hızlı çıkamadığından, asılırdık arkasına. Bir de dilsiz yardımcısı vardı **Kâzım Ağabey**'in. O günkü koşullara göre beldemize neşe saçardı bu **Sarı Kamyon**. Birkaç kez Sarı Kamyon **Manav Deresi**'nden **Ezine Çayı** yatağına 'uçtu' ama, **Kâzım Ağabey** canını kurtarmayı başardı. Sarı Kamyon, **Akkuş Sandalyeleri**, vapur uğramaları bizim çocukluğumuzun derin izleridir. Motorculuğun yanında **Naci Bey**'in (Limasollu, 1920) kampının izleri de taptaze anılarımızda yaşıyor” (AG, Aralık 1991).



Kâzım Kararmaz (solda) Necati Koroğlu ile. En yukarıda Mehmet Ali Çavlar (K. Kararmaz).

Abana'ya **Devrekâni** yolundan gelen ilk özel araba bir **Jeep**ti. Yıl 1948. **Karabük Demir-Çelik** Fabrikası'nda (Kardemir) kuruluşundan başlayarak (daha önce Zonguldak'ta kömür madeninde) çalışan (ve köylerden işçi götüren) Mühendis **Mehmet Ali Ergün** (1907), **Kastamonu-Devrekâni-Arpalıkbaşı** yolundan **Haciveli**'ye iner. **Mehmet Ali Ergün**, **Denizbükü**'ndeki annesi **Örükçe Çölmek**'i (1884) görmeye geliyordu.

Şeref Gözlüklü (Yakabaşı, 1964):

“Bu jeep **Arpalıkbaşı-Ziraatlar** üzerinden **Haciveli**'ye inmiş; **Yeşilyuva, Yakabaşı, Denizbükü, Altıkulaç ve Göynükler**'i dolaşp, yine **Ziraatlar-Arpalıkbaşı** üzerinden geri dönmüş” (özel söyleşi).

Refik Yorgancı (1943):

“Bu jeep **Haciveli**'den **Yeşilyuva**'ya doğru deniz kıyısından gitti. Hatta burunda büyük bir kaya (taş) vardı, orada çok zorlandı. Üstten geçmek istedi geçemedi, deniz tarafından, iki tekerleği denizin içinden geçti” (özel söyleşi).

Mehmet Yıldız (Yeşilyuva, 1939):

“**Köstürü Mehmet** (Kurudirek, Yakabaşı, 1919), **Eşi Ayşe** (Kurudirek, 1887), **Mustafa Şen** (Yeşilyuva, 1940) ve ben sandalla balıktayız. 1950 öncesi. **Haciveli**'den doğru jeep göründü. **Köstürü Mehmet**, 'Yürüyün uşaklar kıyıya, kıyamet kopuyor!' dedi. İndik kıyıya. **Mamuderesi**'nde jeepi karşıladık. İlk kez bir jeep görüyoruz. **Tahsildar Faik** (Acar, 1909), 'Gidin oğlum, **Kara Hüseyin**'in **Hakkı**'ya (Güney, 1900) söyleyin, iki çift öküz getirsin, jeep çekmiyor!' dedi. Demek ki yolu biliyor diye **Tahsildar Faik**'i (Haciveli'den) almışlar. Jeepi getiren adam mühendis olduğunu, **Denizbükü**'nde anasını görmeye geldiğini **Köstürü Mehmet**'e anlattı. Sonra öküzler geldi, köylüler geldi, ara ara öküzler jeepi çekti. Biz yine balığa çıktık. Adam önce **Yeşilyuva** içinden **Nadarköyü**'ne doğru geçmek istemiş, bakmış yol dar, geri dönüp **Kavlan Geçidi**'nden doğru (bugünkü Abana Çatalzeytin yolu) gitmiş. Kavlan Geçidi'nde de biraz öküzler çekmiş, gerisini kendi gitmiş” (özel söyleşi).

Necmi Yılmaz (1939):

“Köyde (Yeşilyuva) elma bahçemiz vardı, ben bir elma ağacıdaydım. Demek ki mevsim sonbahar. Bizim kahverin yanından (Abana-Çatalzeytin yolunun Yeşilyuva yolu ayrımı) **Tahsildar Faik** (Acar, 1909) 'Hakkı, Hakkı, 2 çift öküzle gel!' diye **Kara Hüseyin**'in **Hakkı**'ya (Güney, 1900) seslendi. Öküzlerle biz çocuklar ve birçok adam gittik ve jeepi gördük. Sanki aydan insan gelmişti. O denli şaşırmıştık. Kimi yerlerde öküzler jeepi çekti. Biz de peşinden koştuk. Köyün (Yeşilyuva) içinden geçemedi, geri dönüp **Ulularla** üzerinden gitti” (özel söyleşi).

Selahattin Çevik (Denizbükü, 1938):

“Eski bir jeepti. Yıl 1948 ya da daha önce olmalı. Tüm köylü toplandı. Cıcam (büyükanne) 'Bu ne? Ağız yok, gözü yok!' dedi. Bu jeep köyde (Denizbükü) bir gün kaldıktan sonra köylülerin yardımıyla **Altıkulaç**'a geçti. Geçemediği yerlerde öküzlerle çekti” (özel söyleşi).



Kâzım Çölmek (Denizbükü, 1938):

“Yıl 1947 ya da 1948. Bu jeep **Denizbükü’nden Altıkulaç’a**, oradan **Göynükler’e**, sonra **Ziraatlar-Arpalıkbaşı** üzerinden **Kastamonu’ya** dönüyor. Hatta **Altıkulaç’la Göynükler** arasındaki **Tataron Çıkrığı’nda** çamura batıyor da **Dendioğlu Arif’in** (Şen, 1907) kömüşleri çıkarıyor” (özel söyleşi).

Devrekâni yolundan inen ikinci özel araba bir **Citroën**”pikap”tır.

Aynur Yılmaz (1934):

“1951 yazı. Yol daha tam işlemiyordu. Biz seninle (**HTY**, 1933) bu yoldan bisikletle **Devrekâni’ye** gittik. Yolda bir de otomobil gördük. Bu, **film** oynatmak için **Abana’ya** gelenlerin



Citroën marka bir binek arabasıydı ve **Abana** daha önce böyle bir binek arabası görmemişti” (özel söyleşi).

Maksut Şahinkaya (1928) **Devrekâni’ye** ulaşan ilk kamyon sürücüsüdür. Yıl 1950. Şahinkaya’dan kamyonların ve **Devrekâni** yolculuğunun öyküsünü dinleyelim:

“**Sinek Hüseyin’in** (Erem, 1902) kamyonu ben okuldayken geldi. **Cıburuk Hasan** 1947’de kamyon aldı. İlk sürücüsü **Deli Şoför’dür** (Kazım Kararmaz, 1925). **Akkuş** 1948’de bir **Studebaker** kamyon aldı. Sonra **Deli Şoför** kendisine bir kamyon aldı (1951). **Kâzım Özcan** (1913) da 1951’de bir **Ford** kamyon aldı. Ondan da **Tavukçuoğlu Osman** (Gezer, 1908) aldı. **Sabri Yeğin’in** (1911) **Austin’i** de 1951’de geldi. Bu yoldan **Devrekâni’ye** giden ilk sürücü benim. Yıl 1950. Mevsim sonbahar. **Devrekâni** panayırına pazarcı götürdüm. **Cıburuk Hasan’ın** (Ünal, 1878) 1939 yapımı **Ford** kamyonuyla 18 saatte **Devrekâni’ye** ulaştık. **Yaralığöz** eteklerinde köknar ağaçlarını yanyana dizip, köprü gibi bir geçit yapmışlardı. Yolcuları indirip de geçtim. Ama biz geçerken yol göçtü. Dönüşe ceserat edemedik. **İnebolu** üzerinden geldik. **İnebolu’da Manavracı Soğangöz**, üçayak ağaç ceraskarla kamyonu kütük kayığına yükledi ve **Abana’da** kayıktan indirdi” (özel söyleşi).

Kâzım Kararmaz (1925), ilk kamyonu 1944 **Fargo’yu Bozkurt’a** getirdiğinin ikinci günü kaza yapar:

“Yıl 1951. 1944 **Kargo’yu** halamla malamla ortak aldık. **İstanbul’dan Devrekâni’ye** geldiğimizde öğleden sonra falandı. Demek ki o gece yolda yatmışız. **Abana Belediye’sinden Fuat Ünal** (1910) falan vardı, onları da aldık. **Şeyhşaban’a** (Çiçekyayla) geceyarısı ulaşabildik. Orada farlar sönünce (bozuk) kamyonunda yattık. Sabahleyin **Şeyhşaban’dan** çıkınca, akşama yakın **Bozkurt’a** gelebildik. Ertesi günün akşamı arkadaşlarla biraz içtik. Ben tam **Bahçe’de**ki evime yürüyerek gidiyordum ki, başka arkadaşlar ‘Gel oturalım, araba aldım diye büyüme!’ diye



Abana ve Bozkurt’un ilk özel binek arabası: **Kâzım Kararmaz’ın** 1956 yapımı **Chevrolet-Belair’i**

çevirdiler beni çarşı başında. Yine içtik. **Maksut Şahinkaya’nın** (1928) da düğünü var. ‘Bizi kamyonla düğüne götür!’ dediler. Farlar yanmıyor. Gittik düğüne. **Manavderesi’nde** inenler indi. Döneceğiz. Her zaman döndüğümüz yer. Oradan taş çekiliyor. Arabanın kıcını **Ezine Çayı’na** verip geri geri gidiyorum. Yandan bir arkadaş lüksle ‘gel, gel!’ yapıyor. Adam ‘Oooop, dur’ demeye kalmadı biz dereye uçtuk. Ben de içerdeyim. Üç kişi öldü. 19 kişi de yaralı olarak **İnebolu’ya** götürüldü. Kamyonu **İnebolulular** ırgatla yola çıkardı. 44 gün tutuklu olarak yattım. Mahkeme iki

gün kadar sürdü. Toplam 20 ay yattım. Ehliyetim de gitti. Bu kamyonu **Cıburuk Hasan’a** (Ünal, 1878) sattım. Hapisten çıkınca bir yıl belediyede (Bozkurt), yeni alınan 1956 **Chevrolet’de** çalıştıktan sonra kendime 5 tonluk **Chevrolet** kamyon aldım. Bu kamyon sekiz yıl bende kaldı. 1968’de bu kamyon bendeyken bir de **Chevrolet** binek arabası aldım (1956 Balair). Bu, **Bozkurt’un** (Abana’nın da) ilk binek arabasıdır. Çok kaza yaptım” (özel söyleşi).

Süleyman Başar (Mamatlar, 1929):

“3 katırla buradan (Mamatlar) yola çıktık. Yükümüz pata (patates). Dere yolundan (Ezine) gidiyoruz, **Monna** (Bayramgazi) üzerinden. Sabahleyin köyden çıkıyoruz, akşama ancak **Abana’ya** varabiliyoruz. **Abana-Bozkurt** yolu çok dar. **Cıburuk Hasan’ın** (Ünal, 1878) mısır yüklü atı da **Abana’dan** geliyor. Her nasılsa bizim katırlar bu atı dereye uçuruyor ve at ölüyor. **Abana’ya** inince bizi karakola çağırıyorlar. O devirde haklı da olsan dayak yemeden karakoldan çıkamıyorsun. Bereket Büyükbaban **Sarı Ahmet’in** **Mehmet** (Yılmaz, 1894) yetişiyor. Kahvesi var karakolun karşısında. Sözü geçiyor. ‘Onbaşım, bunlar çok uzak yerden geliyor, bunları şimdi bırak da sabahleyin ifadelerini all’ diyor. Sabahleyin de ‘Yahu, hayvan hayvanı dayanmış, ne ilişiyorsun bu adamlara’ deyip bizi kurtarıyor” (özel söyleşi).





Necat Çavlar (1934):

“1945’ten sonra olacak, ‘**Abana-Bozkurt** yolundan **Ciburuk**’ın atı yuvarlanmış’ dediler. Gittik baktık, at ölmüş. Parçalı kır, 6-7 yaşında kadana tipi iri yarı bir attı. **Abana**’dan **Bozkurt**’a 100 ya da 120 kiloluk iki mısır çuvalı sarılıydı. Çuvallara bir şey olmamış” (özel söyleşi).

Yaşar Çınar (Kızılcaelma (1940):

“At almak kolay değildi. Yol yok. **Kızılcaelma**’daki 60 evin hepsinde at ya da katır var. Hiç olmayanda eşek var. 2 atı, 3 atı olan bile vardı. Ormandan ağaç kesip **Bozkurt**’ta-**Abana**’da satılacak. Başka türlü geçim olanağı yok. Kereste kaçak olduğundan, taşıma gece yapılıyordu. Yıl 1955-56 olacak. Henüz askere gitmemiştim. Bizim ata kayın ağacı sardık. Gece **Bozkurt**’a gelirken **Sakızcılar**’la **Bayramgazi** arasındaki dar yolda at yuvarlandı ve öldü. Babamdan korkuma bir gün eve giremedim” (özel söyleşi).



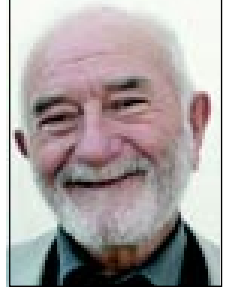
İsmail Yuvarlak (1923):

“**Haciveli**’de 100 fiçıyı tamamladık. Ağabeyim **İstanbul**’a götürecek. O zaman **Cide Postası** var. **Tırhan Ayancık**’tan dönüyor. Yıl 1951. **Necati Köroğlu** (1916) ile anlaştık. 100 fiçıyı **Haciveli**’den yükleyecek. Vapur günü geldi. Biraz da deniz olduğundan **Necati Kaptan Haciveli**’ye inemedi. Fiçıları **Koltuk**’a (Siyelik Kayası’nın Abana’ya bakan yanı) taşıdık, oraya da yanaşamadı. Vapur da geldi gelecek. **Bozkurt**’tan **Tavukçuoğlu Osman Gezer**’in (1908) kamyonunu getirtip fiçuları **Abana**’ya (vapura) yetiştirdik” (özel söyleşi).



Necati Gürsoy (Elmaçukuru, 1929) ilk onarıcılardandır:

“Askerden önce **Zonguldak**’ta 1945-48 arasında dört yıl tesfiyecilik (torna) ve araba onarıcılığı yaptım. Askerden sonra bir iki ay **Bozkurt**’ta **Kâzım Özcan**’ın sandalye fabrikasında çalıştım. Makineleri onarıyordum. Yıl 1952 falan. Baktım iş yürümüyor, **Abana**’da **elektrik santralının** yapımında soğuk demirci olarak çalışmaya başladım. Sonra **Sabri Kalafat** (1919) beni duymuş. ‘Beraber çalışalım’ dedi. Onun yanında ‘tornacı’ olarak çalışmaya başladım. Arada motor onarımı da yapıyorduk. Birçok deniz motoru onardım. **Çarkacı Necati**’nin (Köroğlu, 1916) motorunu onardım. **Tavukçuoğlu Osman**’ın (Gezer, 1908) arabasının direksiyonunu onardım. **Sabri Bey**’in (Yeğin, 1911) kamyonunun motorunu da onardım. Gündüz tornacıda çalıştığım için bu onarımı gece yaptım. Bir gece söktüm, gündüz **Kastamonu**’dan parça geldi, ertesi gece taktım. **Macit** (Sönmez, 1928) de yardımcım. Bu kamyonla **Çiçekyayla**’dan sandalye fabrikasına tomruk çekerlerdi. Bu kamyon bir de kaza yaptı, onu da anlatayım: Kamyon yeni onarılmıştı. O gün elektrik santralının yapımı için 160 ton çimento gelmiş, motorlar onu boşaltıyor, kamyon da taşıyordu. Yıl 1953 falan olmalı. Kamyon postanenin önünde. Çimento boşaltma işinde (hamal olarak) çalışan **Mehmet Ali** (Şengül, 1933) kamyonu çıkıyor, marşa bastığı gibi kamyonu yürütüyor ve **Devrekânili** bir kızı çiğneyerek öldürüyor. **Panayır** günü. **Mehmet Ali** denize kaçıyor. Jandarmalar tüfek müfek atıp denizden çıkarıyorlar. 10 ay hapiste yattı” (özel söyleşi).



Emrullah Demirkaya, “**Yeni İlçe Abana**” yazısında, **Abana**’nın “1.9.1944 tarihinde ilçe olan **Devrekâni**’ye de 50 km’lik ham yolla bağlılığı vardır” dese de (Kastamonu Gazetesi, 25 Ağustos 1945), bu yol karayolu trafiğine 1955’ten sonra açılır.

Yavuz Yaman (1928) 1953’ten beri Abana’ya geldiğini belirttiikten sonra ekliyor:

“Bildiğiniz gibi o zamanları karayolu yoktu. **İnebolu**’ya kadar otomobilimizle, oradan da deniz motoruyla geldik. Pansiyonlarda kalırdık. Yılda 15-20 gün, hatta bir ay kalırdık” (AG, Kasım 1990).

Vecdi İlhan (1924), Abana’ya ilk gelişini anlatıyor:

“1954’te, ilçelik kaldırılınca (geldim). Yol çok bozuktu, jeep’le geldik. **Abana**’da devletin hiçbir kuruluşu kalmamıştı. **Abanalı** kendi kendini yönetiyordu. Buranın güzelliğine ve insanların eğitilmişliğine, sonra bilincine hayran olduk” (AG, Haziran 1990).



Abana’nın Tüm **Türkiye** ve dünyaya tanıtılmasını sağlayan 1955 Ağustos’undaki “**Gazeteciler Semineri**”ne katılanlardan **Ankara** yoluyla gelenler, **Kastamonu-Abana** yolunu değil; **İnebolu** yolunu kullandı ve deniz yoluyla **Abana**’ya ulaştı.



Bozkurt Belediyesi’nin ilk kamyonu 1956 Chevrolet (Hayat Kotman).

Fahri Üstündağ (Hereke):

“**Abana, Kastamonu** Vilâyeti'nin deniz sahilinde bir köyü. **İnebolu** ile **Ayancık** arasında, **İnebolu**'ya 20 km mesafede. Hiçbir tarafa karayolu ile irtibatı yok. **İnebolu**'ya ve **Kastamonu**'ya yol yapılmaya girilmiş. Her ikisi de hükümet programına alınmış. Önümüzdeki yıllarda yapılması bekleniyor. Şimdilik köy, diğer yerlere yalnız deniz yoluyla bağlı. Kışın, **Karadeniz**'in fırtınalı günlerinde bir yerle irtibat sağlanamıyor. Azgın dalgaların dinmesi bekleniyor” (İstiklal Gazetesi-Hereke, 6 Eylül 1955).

Orhan Taşhan:

“**Abana**'da ihtiyacı bol bol karşılayan bir su tesisi ve bir elektrik santrali var. Yalnız, bir limanları ve **Anadolu** ile geniş temas yapabilmek için projeler yapılmış ve alakalı makamlara verilmiş. **Kastamonu**'dan **Abana**'ya kadar uzanan büyük bir şosenin yapılmasına başlanmış” (Gece Postası, 17 Ekim 1955).

A. Saim Emirmahmutoğlu (Maraş):

“16 Ağustos (1955), saat 9. Çilekeş 08 no'lu **Kastamonu** plakalı otobüsümüz, **Ankara** garajlardan hareket etti. Çilekeş otobüste, **Gençliğin Avrupa Kampanyası Türkiye Sekreterliği**'nin **Abana** sahil köyünde tertipledeği staj veya seminere katılacak gazetecilerden başka, **Çankırı**'ya ve **Kastamonu**'ya gidecek yolcular da vardı. Staja katılacak gazetecilerden bazıları gelmemişti. Söylendiğine göre, bunlardan ikisi **Malatya** gazetecileriydi. Bu meslektaşlar, bir gün evvel biletlerini almak üzere geldikleri zaman **Abana**'nın **Avrupa**'da olduğunu zannettiklerini söylemişler ve **Kastamonu**'nun sahilinde güzel ve şirin bir köy olduğunu öğrenince hayret etmişler. Evet, hayret edilecek şey. Gazetecilerin, **Abana**'yı **Avrupa**'da zannetmeleri ve sonra da **Ankara**'ya kadar geldikleri ve otobüs biletini aldıkları halde, kafileye katılmamaları hayret edilecek şeydi (...). **Abana**'nın **Türkiye**'de olduğunu bilmeyen ve görmek de istemeyen meslektaşlarımızın haline hayret edilmez mi? **Abana**'da yapılacak olan staja katılacak olanlar, **İstanbul**'da ve **Ankara**'da toplanmışlar. **İstanbul**'dakiler deniz yoluyla, **Ankara**'dakiler kara yoluyla **Abana**'ya gideceklerdi. İşte biz karayolu ile gidecek kafileye katılmıştık. Altın sarısı, biçilmiş buğday ve arpa tarlaları, çıplak tepeler, kurumuş otlaklar, bazen virajlarda görülen cılız yeşillikli vadiler. Ufuk, geniş, boz dağlar, uzaklarda silüetleşen dağlar... Uçurumlar kenarında uzanan virajlı yollardan dağlara tırmandık. Sonra, dağlardan sahile doğru indik. Kasabalardan geçtik, köyleri arkada bıraktık. Bir yerde durarak ayran, kahve ve çay içtik. Nihayet, saat 24 sıralarında **İnebolu**'ya yetiştik. Güzel bir otele yerleşerek geceyi rahat geçirdik. Bu sahil kasabası, yeşillikler içinde ve tepeler üzerinde, güzel, mamur bir kasabadır. Kasaba pek hararetili olmamakla beraber, burası ergeç vilayet merkezi olacaktır. Yol boyunca bütün kasaba ve köy evleri şirin ve güzel. Çatıları kırmızı kiremitlidir. 17 Ağustos (1955) günü yaptığımız vapur ve motor yolculuğunu ve güzel **Abana** hatıralarını ömrümüzün sonuna kadar unutmayacağız” (Demokrasiye Hizmet Gazetesi, Maraş, 29 Ağustos 1955).

Salim Yılmaz (1938) da, **Gölköy Öğretmen Okulu** 1955'te **Abana**'da kamp kurunca okulun otobüsüyle **İnebolu**'ya; oradan da deniz yoluyla **Abana**'ya geldiklerini söylüyor.

Esin Talu:

“...Böylece arkamızda şirin bir köy, köpüklü, şahlanan bir deniz, misafirperver **Abanalılar** ve bir haftalık hatıralarımızı bırakarak yola çıktık. Meşhur takalar yine denize indirildi **İnebolu**'ya doğru. **Abanalıların** olan takalar bize refakat etti. **İnebolu**'dan **İstanbul**'a yola çıkıldı” (Vatan Gazetesi, 30 Ağustos 1955).

Ahmet Gürses (1940).

“Yıl 1954. **Yaylas**'tan (Yakabaşı) **Tenekeci Topal Ahmet**'in (Türkoğlu, 1900) oğlu **Salim** (Türkoğlu, 1924) var. **İstanbul**'da birinin taksisinde çalışıyor. **Kâye Dedem** (Koca Mehmet, Yorgancı, 1900) ona, ‘Beni **Abana**'ya götür!’ diyor. O da, ‘Ver parayı götürüyüm’ diyor. 150 liraya anlaşıyorlar. Kaplumbağa gibi bir taksiydi. Bu taksiyle **Koca Mehmet**'ten başka ben ve **Ayakkabıcı Durmuş**'un (Yuvarlak, 1899) oğlu **Muhittin** (Yuvarlak, 1932) **Abana**'ya geldik. Yazdı ve yol daha yeni açılmıştı. Kışın gelemezdik. Yollar hamdı. Kazma kürekle açılmıştı. Hatta **Devrekâni**'den aşağı gelirken arada yol soruyorduk da, ‘Yeni açılan yol burası ama buradan böyle bir şey geçmedi!’ diyorlardı” (özel söyleşi).



1950 öncesi **Hacıveli**
(Muharrem Yorgancı)



Salim Türkoğlu (1924):

“1950 model **Morris**'le 1954'te **Devrekâni**'den buraya (Abana) bir buçuk günde geldik. Yollar bozuk. Araba su kaynatıyor. **Bozkurt**'ta, **Ak Mehmet**'in (Akay, 1887) kahvesinin önünde durduk. Büyük bir kalabalık birikti. Kaymakam, karakol kumandanı hep geldiler. Çok ilgi gördük. **Abana** ve **Hacıveli**'de de çok ilgi gördük. Herkes arabayı görmeye geldi” (özel söyleşi).



Kenan Eyüboğlu (1934):

“**Abana**'ya elektrik geldikten sonra ilçe merkezi **Bozkurt**'a alındı (1954). Burada o zaman yol yoktu. O zaman hiçbir yerde yol yoktu ya! **İnebolu**'dan kamyonu deniz motoruyla buraya getirip, motoru kıyıya çekerler, caraskarla kamyonu havaya kaldırıp motoru denize iterler ve kamyonu indirirler! İlk kamyonlar **Abana**'ya böyle geldi. (...) Dağdan odun ve tomruk çekiyorduk. Yollar keçiyolu gibiydi. Yağmur yağınca bu yollar çalışmazdı. Zorda kalırsak, yol kıyılarındaki kayalara sürtünerek gidebilirdik. Çamurda kayardık. Yaz aylarında güç bela **Devrekâni**'ye ulaşabilirdik” (AG, Aralık 1994).



Ahmet Gürses (1940), **Abana**'ya ilk otobüsün gelişini anlatıyor:

“**İstanbul**'dan düğün için **Abana**'ya geleceğiz. Ağustos 1959. Benim düğün. Babam ve akrabalarla bir otobüsle **Kastamonu**'ya geliyoruz. **Abana**'ya araba tutacağız. **Tan** otobüsüyle anlaşıyoruz. Bunlar **Germeç**'ten (Taşköprü) **Tevfik Tan** ve babası. Bu otobüs **Hacıveli**'ye ulaşıyor. Otobüscülere yemek veriyoruz. Kâye Dedem, yani **Koca Mehmet** (Yorgancı, 1900) onlara öneride bulunuyor. ‘Buradan **İstanbul**'a bilet kessem, çalışır mısınız?’ diyor. Anlaşıyorlar. Yolu da gördüler. Ve 30 lira biletle **Abana-İstanbul** otobüs seferi başlıyor. Sonradan **Topal Sabri** (Yorgancı, 1930) de **İstanbul**'da yazihane açıyor” (özel söyleşi).



Abana ile **İstanbul** arasında yolcu taşımacılığına birden ilgi artar. **Kadir Bozkurt** (Akçam, 1931), bu yoldaki üçüncü otobüs'ün sürücüsüdür:

“Askerde öğrendim şoförlüğü. 1959'da benzinli **Ford**'la **Abana İstanbul** yolunda çalışmaya başladık. Üç ortaktık: Ben, **Mustafa Keleş** (Altıkulaç, 1916) ve **Necati Gülen** (Göynükler, 1934). Yollar çamurdu. Sürekli lastik patlardı. Yağmur yağınca yollar manda gölüne dönüyordu. Sabahları çıkardık yola. **İstanbul**'a 24 saatte ulaşamazdık. Yük, yolcudan daha ağırdı. Üç yıl kadar dayandı bu otobüs. Zarar ettik ve bıraktık” (özel söyleşi).



Macit Sönmez (1928):

“**Behcet Kemal**'i (Çağlar, Erzincan, 1908) almak için buradan beni **Devrekâni**'ye yolladılar. Yıl 1960. Biz jeep'le önden; onların arabası arkadan geldi. Biz uzaklaşınca onları bekledik. Öyle öyle geldik. Sonra **Behcet Kemal Çağlar**'ı **Zonguldak**'a çağırdılar. Oranın kurtuluşu mu ne varmış. ‘Romorkör yollayalım, gemi yollayalım’ dediler. ‘Yok, uçak olursa giderim’ dedi. İki tane uçak geldi **Abana**'ya **Behcet Kemal**'i almaya. Birisi çalıştırılmadı. Çalışanla gitti. Öteki de birkaç gün sonra çalıştırıldı. **Cemal Madanoğlu** için de uçak geldi. Madanoğlu sonra bir daha geldi uçakla” (özel söyleşi).



Kenan Eyüboğlu'nun (1934) otobüscülüğü de vardır:

“1960'ta, adını saygı ve sevgiyle andığım **Sabri Kalafat** (1919) ve **Abana**'nın en büyük tüccarı **Nurettin Yeğin**'le (1930) **Turistik Abana** otobüsünü hizmete soktuk. Bizim **Chevrolet Abana-İstanbul** yolunda halkımıza büyük hizmetlerde bulundu. Sonunda bu işi 1961'de zararla kapattık. Yollar bozuktu ve yük ağırdı. Halkımız, kışlık yiyeceğini de beraberinde götürüyordu. Turşu çekekleri, patates çuvaları arabamızın sonunu hazırladı(*). O yıllarda bu işe girişenlerin çoğu zarar etti. Ulaşım zordu. Virajlar bozuktu. **İsfendiyar** eteklerinde zar-zor ilerleyebiliyorduk. Şimdi bakıyorum, **İstanbul**'a gözü kapalı gidilebiliyor!” (AG, Aralık 1994).



Dr. **Hicri Fişek**, **Ankara**'dan **Fahri Yazgan**'a (1914) yazdığı 3 Ekim 1961 tarihli mektupta, **Abana Sağlık Merkezi**'nin kurulması ve **Abana**'ya yüzme havuzu yapılması için yaptığı girişimleri sıraladıktan sonra yol konusuna da değiniyor:

“**Bayındırlık Vekâleti Müsteşeri**'nden, yolun hiç olmazsa **Devrekâni**'den sondaki (Abana'ya doğru) kısmının ıslahı hususunda ilgilenmesini rica ettim ve kendisi mümkün ise, bu senenin programına aldırılması için **Karayolları** ile temas edeceğini vaat etti. Malumunuz üzere, müsteşar vazifesinden ayrıldığı cihetle, kendisine bu mevzuyu tekrar açmaya dilim varmadı. Bu hususta da yeni bir haber olursa derhal bildiririm” (Varol Yazgan).

*) 1968'de “aşırı yük” yüzünden bir **Demirkaya** (İnebolu) otobüsünün bagajı (üzeri) çöktü ve 4 kişi öldü.



Arpalıkbaşı-Ziraatlar-Haciveli yolunun 1960'ta tamamlanmadığını görüyoruz. **1960 Devrimi**'nden hemen sonra (tarih yok) **Elmaçukuru, Altıkulaç, Yemeni, Maca** (Akçam), **Kadiyusuf, Göynükler** ve **Gelevve** (Çampınar) muhtarlarının **Bozkurt** Kaymakamlığı'na verdiği dilekçe:

"Düşük iktidar zamanında müracaatımız dikkate alınmadığı için, **Abana Belediyesi** ve alâkalı köylülerin müştereken yaptırdığı, bilahere kendi memleketlerinden geçmediği için **Bozkurtlular** tarafından şikâyet mevzusu yapıp tamamlanmasına mani olunan yolumuzun yapılmasına tavassutlarınızı ve bu hususta bize düşecek azami yardımı yapmaya hazır olduğumuzu saygılarımızla arzederiz" (Varol Yazgan).



Mustafa Erol (Bozkurt, 1925):

"Yol ilk açılınca, sabah buradan çıkar, akşama **Kastamonu**'ya ancak varırdık. 1970'lerde öğleden sonra varırdık. Bugün (1999) 5 saatte **Ankara**'ya varıyoruz" (özel söyleşi).

Muhittin Ata (1932):

"**Abana**'ya taksi ile **İstanbul**'dan ilk gelenlerden biri de benim. Ben arabayı 1963'te aldım. 1964 Eylül'ünde 1956 **Dodge** ile **Abana**'dan **Kastamonu**'ya 7 saatte gidebildim. Yağışlı havalarda **Çatak**'tan geri döndüğümüz oluyordu. Arabada kazma-kürek bulundururdum. **Abana-Devrekâni** yolu olmuş kanal. Kanala giriyoruz, arabanın altı oturuyor. Arkadan birkaç kişi itince çıkabiliyoruz kanaldan. Kanalları jeep ve kamyonlar oluşturmuş. Bazı yerlerde çamurda bata çıka, zincir takarak ilerleyebildik. **Çatak**'ta kaldık, traktöre çektirip de çıkabildik çamurdan. Yol mu vardı o zaman buralarda? Tarla mı, yol mu belli değil. Sabah buradan çıkardık, akşama ancak **Kastamonu**'ya varabilirdik. Ben çok geldim. Cenazesi olan beni bulurdu. **Abana**'da olsun, köylerde olsun beni çok iyi karşılardı. Bir kahraman gibi karşılardı. Zamanla bu ilgi kayboldu" (özel söyleşi).



Kâzım Yazgan (1920):

"Yollar çok kötüydü ve azdı. Taşıt araçları ilkeldi. **Ankara** 12 saat; **İstanbul** 24 saat çekerti. En iyisi de vapur yolculuğuydu. Haftada iki gün vapur uğrardı. 250-300 yolcu iner-binerdi. İlk vapur 1946'da uğramıştı. Burada **Denizyolları** Acentalığı vardı. Ben puantörlük ve deniz nakliye komisyonculuğu yapardım. Bir seferde 50 ton yük verilirdi **Abana**'dan vapura. Karayolu olmadığından vapur çok gözdeydi. **Abana**'da vapurun önemi çok büyüktür" (Abana Haber, 15 Mayıs 1986).



İhsan Ozanoğlu (1905), "**Kastamonu Kütüğü**" yapıtında (Şirketi Mürettibiye Basımevi, 1952, sayfa 15) "**Devrekâni-Abana, Azdavay-Cide** ve **Tosya-Kargı** yolları henüz ikmal edilmemiştir. **Abana-İnebolu** yolu da inşa halindedir" diyor ama, **Abana-İnebolu** yoluna o yıllarda başlandığına ilişkin başka hiçbir kaynakta bilgi olmadığı gibi, görüştüğümüz kişilerden hiçbiri bu bilgiyi doğrulamıyor.

Abana-Yakaören yolu 1962'de açıldı.

Mehmet Topaloğlu (1926):

"...1962 yılında da devletin makineleri ile **İlişi-Abana** sahil yolu açılarak hizmete girmiştir. Bu yolun açılmasına sebep, **İlişi**'de turizm faaliyetlerinin gelişmesi ve **Abana** turistlerinin **İlişi plajına** kolayca getirilmesidir" (Yakaören'in Tarihsel Temeli ve Bugünü, Yakaören İlköğretim Okulu Belgeliği, sayfa 6).

Mustafa Eski (Kastamonu, 1945):

"O zamanlar (1964-65'te Bozkurt'ta öğretmenken) özellikle köy yolları büyük bir sorundu. Yolu olan köy parmakla gösterilirdi. Beş altı saatlik köyler bir yana, bir saatlik köylere, hatta merkeze bağlı mahallelere bile patika yolla gidilirdi. İki katır yolda karşılaşırsa, geçiş için birinden birinin geri gitmesi gerekirdi. Bunları gözümle görmüştüm. Hatta bazı yerlerde iki insan bile geçiş yapamazdı. 1965'ten bugüne kadar geçen



şu on beş yıl içinde özellikle **YSE**'nin yaptığı hizmet cidden çok büyük. O bayırlara, katırların zor geçtiği patikalara öylesine güzel yollar yapmış ki, adeta küçük dilimi yuttum. Köyler yol bakımından ince bir ağ gibi örülmüş. Bundan on beş sene önce katırla, eşekle gidilen yollarda bugün taksiler var. Köy yolları sorunu çözülmüş. Kırsal alandaki insanlarımız için en büyük iş yola kavuşmaktır. Şimdi yapılacak olan sahil yolu ile birlikte, **Yaralığöz** üzerinden de bu üç ilçemizin, hatta bir yerde **Türkeli** ve **Ayancık**'ı da ilgilendiren yolun programa alınmasıdır" (Kastamonu Gazetesi, 3 Eylül 1981).

İnebolu-Abana-Çatalzeytin yolu yapımına bir “**Yalancı Mühendis**”in de adı karışmış.

Mehmet Kırık (Pala, Yakaören, 1922):

“O zaman ben **İstanbul**’daydım. Bir numara dolandırıcıymış bu adam (Aksekili Abdullah Köprülü). Hem **Abana-Çatalzeytin**, hem de **Abana-İnebolu** yolunu açacak! Yol açmak değil elbette amacı. Biraz para dolandırıp sövüşecek. Bizim (Yakaören) Eski Muhtar **Cabey** (Mustafa Özcan, 1923) jandarma çavuşluğu yapmış. Bundan kuşkuluyorlar. **Badimana** (Yakabaşı) Muhtarı **Namdar**’dan (Ahmet Kaya, 1902) biraz para tırtıkladığı sonradan anlaşıldı. **Çatalzeytin**’e de yol gidecek ya! Neyse uzatmayalım, jandarma geliyor ve yakalıyorlar. Ama **Bozkurt** Kaymakamı adamı serbest bırakıyor. Ertesi günü tutuklanabiliyor. Adam gerçekten mühendis. Elinde diploması vardı ki, kaymakama gösterdi, ‘ben devletçe buraya yollandım’ dedi. Belki de devlet görevinden alınmıştı. Orasını bilemiyoruz. Ama ertesi günü tutuklandı. (...) Valimiz **Necdet Yalçın**’nın başarısı bu (yol). ‘**Efe Necdet**’ de derlerdi ona. **YSE**’yi, Karayolları ekiplerini işe soktu. Hem **İnebolu**’dan, hem de buradan, iki cepheden birden başlandı. **Evrenye**’de (Gemiciler) buluşulacaktı. Ödül de konuldu. **Evrenye**’ye önce giren kuzuyu yiyecekti. Geceli gündüzlü çalışılarak açıldı bu yol...” (AG, Ocak 1990)



Fahri Köse (Karayolu Taşımacısı, 1960):

“**İnebolu-Yakaören** yolunun açılışını çok iyi anımsıyorum. Kimbilir, **İlişi** (Yakaören) dolayında ‘**sahte mühendis**’ yol yapmaya başlamasaydı, **Kastamonu** Valimiz **Necdet Yalçın** yolu açmaya başlamayacaktı. İki yandan başlanan yola ‘Kim **Gemiciler**’e önce ulaşacak?’ ödülü konu ve yol hızlı yapıldı. Karayolları’ nı kutlamamız gerekiyor” (özel söyleşi).

Abana-İnebolu yolu yapılırken, **İnebolu** yakınlarında iki işçi göçük altında kalarak öldü.

Nazım Alıcı (Kastamonu, 1928):

“1961’de 1959 yapımı **Playmoud** arabamla **İnebolu**’dan **Abana**’ya geldim. Çok bozuk olan yola arabamın altı vuruyordu. 1961’den sonra da her yıl **İnebolu**’dan arabayla geldim. 1966’da **Voskwagen** aldım. Ben **İnebolu**’dan hiç motorla gelmedim. 1968’de arsayı aldım, 1969 eve geçtim. Ondan önce 4 yıl **Hamdi Moğul**’un (1927), 2 yıl **Niyazi Tıgılı**’nın (1902) ve 3 yıl da **Hacı**’nın (Cemal İnce, 1920) evinde oturdum” (özel söyleşi).

Bayram Yıldız (Yeşilyuva, 1920):

“1962’de **İnebolu** yolundan jeep gelebiliyordu” (özel söyleşi).

Yolların açılış ve asfaltlama tarihleri:

1954- **Abana-Kastamonu** yolu açıldı.

1955- 6 km’lik **Bozkurt-Yakaören** yolu açıldı.

1962- **Abana -Yakaören** yolu açıldı ve **Yakaören** (İlişi) köprüsü yapıldı.

1964- **Abana-İnebolu** yolu açıldı.

1967- **Abana-Çatalzeytin** yolu açıldı.

1969- **Hacıveli**’nin tahta köprüsü yerine, 10 metre genişliğindeki beton köprü yapıldı.

1971- **Ezine Çayı** üzerindeki **Harmason** köprüsü tamamlandı.

1977- **Abana-Bozkurt**, **Abana-Hacıveli** ve **Abana-Yakaören-Darsu** yolları asfaltlandı.

1985- **Abana-Bozkurt** yolu ışıklandırıldı.

1987- **Abana-Çatalzeytin** ve **Çatalzeytin-Devrekâni** yolları asfaltlandı.

1990- **Isırganlık-Arpalıkbaşı** yolu asfaltlandı.

1994- **Abana-Kastamonu** yolu’nun eksik bölümleri asfaltlandı.

1996- **Hacıveli-Göynükler** yolu (**Abana-Çatalzeytin** yol ayrımından, Göynükler’in Konak Mahallesi’ne dek) betonlandı. **Yakabaşı Köyü**’nün mahalle yolları da betonlandı: **Yaylas** Mahallesi’ne çıkan yol (Kara Nuri’nin Kemal’in evinin yanına dek); **Koçköyü** yolu (Pınar Yanı’na dek) ve **camı yolu** betonlandı. Bu betonlamaları **Köy Hizmetleri** yaptı.



Otogar



Refik Yorgancı (1943) 1989'da, "Bu memleketin yollarında 72 tane otobüs gitmiş!" diyor:

"...Ben askerden gelince babam da ölmüştü. Minibüscülüğe başladık **Yurdakul**'la (Şenol, 1939) beraber. 9-10 yıl minibüscülük yaptık. 1974 yılında otobüscülüğe başladık. Aşağı yukarı 12-13 yıl da otobüscülüğüm var. Kardeşlerim **Ayhan** (Yorgancı, 1938) ve **Rifat**'la (Yorgancı, 1949) bir iki yeni araba da aldık bu devrede. 6 otobüs(ç) çıktık). İkisini aldıktan sonra birisi devrildi, birisi motor patlattı. 40-50 milyon zarar çektik. Daha sonra ben soğudum bu işten ve çekildim. Şimdi bir tane var. **Ayhan**'la **Cemalettin** (Yorgancı, 1954) çalıştırıyorlar. Velhasıl, bu işi kendim bırakmış oldum ama bir ucu '**Yorgancıoğulları**' olarak çalışıyor. Geçenlerde **Burhan**'la (Yorgancı, 1921) da saydık: Bu memleketin yollarında 72 tane otobüs gitmiş! Yani, **Abana-İstanbul** yolunda 72 tane otobüs erimiş. İlkönce **Tevfik Tan** başlattı (otobüscülüğü). Tevfik Tan'ın babası vardı ondan sonra. **Ak Tahir** (Şen, 1910) ve oğulları (Kâmil'le Kemal, 1931-1938) başlattılar bir Opel otobüsle. Ondan sonra **Altıkulaç**'tan **Mustafa Keleş** (1916). Sonra **Kalaycı Hacı** dediğimiz **Cemal İnce** (1920) bir Desoto aldı. Sonra MAN aldı. **Sabri Bey**'in (Yeğün, 1911) **Turistik Abana**'sı var. Sonra **Sabri Kalafat**'la (1919) **Nurettin Yeğün**'in (1930) Shevrolet'si geliyor. Amcam aldı **Hasan**'la (Yıldız, 1930) ortak. **Bozkurt**'ta **Akkuş** da otobüs aldı. Sonra **Bozkurt** Belediye Reisi **Kâzım**'la (Özcan, 1913) **Camcı** (Süleyman Camcı, 1902) aldı. **İlişi**'de (Yakaören) **Sabri Dikmen** (1911) aldı. **Topal Apti** (Demiröz, Görentaş, 1927) bir Vabis aldı. **Devrekânili Muhsiroğlu** vardı. Ne bileyim, yansı aklımda yok. Dedim ya, geçende (1989) şöyle bir toplam yaptık, tam 72 otobüs gitmiş bu yollarda" (AG, Mayıs 1991).



Bir "Can-Güven-Yorgancı" otobüsü limanda.

TELGRAF-TELEFON

Yol kadar önemli olan "telgraf-telefon hattı"nın bölgemize gelişine de burada kısaca değinelim.

Kastamonu-İnebolu arası telgraf teli çekimi 1868'de tamamlandı(*). O yıl (1868), **İnebolu**'dan **Sinop**'a çekilecek "hat" için gerekli gereçlerin **İnebolu**'ya yollanması kararı çıktı.

Samsun-Sinop "telgraf hattı" da 1868'de (H 1284) tamamlandı.

1920'de **Abana Bucağı** sınırları içinde bulunan telefon tellerinden 2186 metresi sökülerek, **Kurtuluş Savaşı**'na top tüfek katkısı için **Eskişehir**'e yollandı(**). Yollanan telin **İnebolu-Sinop** telefon iletişimini etkileyip etkilemediğini bilemiyoruz. Telefon tellerinin geçtiği o zamanki bucak kıyı sınırı 40 km kadardır ki, 2186 metre tel için bu "hat"ın devre dışı bırakılmaması gerekir.

*) "Kastamonu'dan **İnebolu**'ya kadar yapılan telgraf hattının bitirildiği ve İnebolulu Hacı Abdullahzade Hacı Mehmed Kaptan'ın evinin telgraf merkezi olarak kullanılmaya başlandığının gazetelerde ilan edilmesi" (TC Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Md. Osmanlı Arşivi, 08/Ca/1285 Hicrî (27 Ağustos 1868), Dosya No: 418, Gömlek No: 18, Fon Kodu: A. JMKT.MHM).

) "...Hatta iline, ilçesine o tarihlerde hayvan yolu bile olmayan **Abana gibi sahil bir bucağın telefon tellerini sökerek **İnönü Savaşları** zamanında cepheye ulaştırdığı kayden anlaşılmıştır. Şifreli tel 5 Mart 1920 ve 120'dir: '**İnebolu Hat K. - Garp Cephesi Kumandanlığı**'nın emri telgrafisine atfen **Eskişehir** İnşaat Deposu'na sevkleri bildirilen ve **Abana Nahiyesi** dahilinde bulunup, bu kerre kaymakamlık vasıtası ile sevk olunan 2.186 metre telin mahalline sevk ve inbası istikmalî maruzdur - **İnebolu Şube Reisi Binbaşı Hasan Fehmi**"



(2004)

(Nurettin Peker, İstiklal Savaşı Resim ve Vesikalarla İnebolu-Kastamonu ve Havalisi Deniz ve Kara Harekâtı, sayfa 208, Gün Basımevi, İstanbul, 1955). **Nurettin Peker** bu yapıtında **Abanalıların** orduya para ve silah armağan ettiğini de yazıyor (sayfa 230): "**Çanakkale** ve **İstiklal** savaşlarında orduya mavnaları, motorları ile silah, cephane kaçırmakla tanınmış eski **Abana Bucağı** denizcilerinin 150 evlik köylerinde kalan kadın ve ihtiyar kaptanları da yardımdan geri kalmamışlardı. 5 Ağustos 1920 ve 68 numaralı **Açıksöz**'den: 'Küçük bir nahiyeye merkezi olan **Abana**'da 1.500 lirayı mütecaviz iane derç ve orduya 7 silah hediye edilmiştir. Şayanı memnuniyet bir tehalikle iane ve eşya ihdası suretiyle fedakârlıkları tevali ediyor. Hamiyetli halkımızın bu fedakârlıklarını hürmet ve şükranla yadederiz.'"

SU

Tarım Bakanı **Tahsin Coşkan**'dan, Belediye Başkanı **Fahri Yazgan**'a (21 Şubat 1948):

"Sayın Başkan,

1- Müsait bir zamanda oraya geleceğim. İşkele işinizi bu sene halledeceğim. Bir de orman bölge binası yaptıracağım.

2- Sizin, **sudan elektrik** istihsaline su vaziyetiniz her yerden elverişlidir. İçme suyunuz nasıldır, bilmem. Elektrik için bir plan ve projeniz var mıdır? Varsa işimiz kolaylaşır. Yoksa, yaptırmak için ne kadar paraya ihtiyacınız vardır? Bunu da hem bana hem de işçilerine yazınız. Bu elektrik işinizi hallettirmeye çalışacağım. Ümidim çoktur. Elektrik işiniz için 50-60 bin lira verdirebileceğim.

Su işiniz hakkında da malumat beklerim.

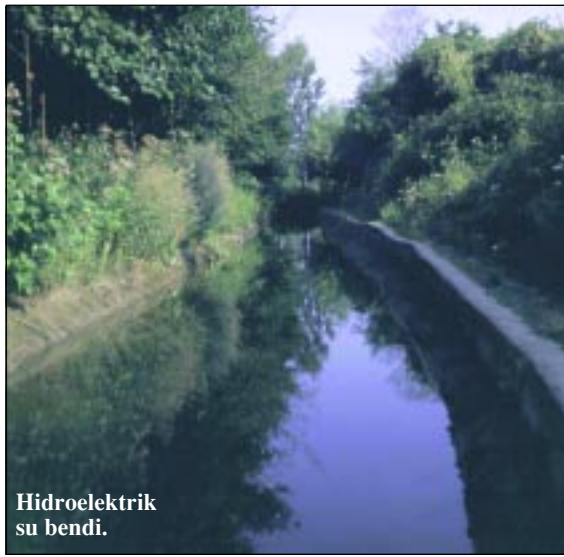
Hepinize selam ve sevgilerim(le)" (Varol Yazgan).

"İçme suyu" ve "hidroelektrik" tasarımlarının (proje) yapımına 1948'de başlandı. 21 "madde"den oluşan bu dört sayfalık tasarımın birinci maddesi (27 Temmuz 1948):

"**Abana** kasabasına isale edilecek olan içme suyunun kaptaj ve şeklinin tespiti ile, buna göre kaptaj, isale, şehir deposu ve tevziat projelerinin tanzimi işi ile **hidroelektrik** proje, şartname ve keşiflerini 6930 lira maktu bedel mukabilinde ve bir mütehassis sıfatıyla Yüklenici **Kemal Yarar**'a ihale edilmiş ve mumaileyh de bunu kabul ve taahhüt etmiştir" (Varol Yazgan).

1953'te **Abana** düzlüğü "**basınçlı su**"ya kavuştu. **Çölmekçi**'de, **Nazım Önüralp**'in (1922) evinin yukarılarındaki kaynak suyu, orada yapılan depodan kente verilmeye başlandı(*).

Bu ilk su deposu bugünkü "**su düzeni**"ne bağlı değil. Bugün hastanenin üst yanında ve **Konakören**'de 100'er tonluk; **Yukarı Abana**'da ve **Bağlık**'ta 400'er tonluk birer depo var. Su, **Sanayi Çarşısı**'nın üst yanındaki iki kuyu ve **Acar**'daki



bir kuyudan bu depolara pompalanıyor.

Tüm mahallelere basınçlı su ulaşıyor. **Çayırçık**, **Bağlık** ve **Konakören**'in üst mahallelerine kimi kez su ulaşamıyor. Kent içinde de yazın gündüzleri sık sık su kesilmeleri oluyor.

Evlere verilen "**basınçlı su**"dan önce su, kuyulardan sağlanıyordu. Ayrıca bugün de işlevini sürdüren **Paşa Çeşmesi** (Ayşe Yılmaz onarttı) ve dağ dibindeki tuvaletin yanındaki **Mektepönü Suyu**'ndan da yararlanılırdı. Özellikle **Mektepönü Suyu** soğuk akıyor. Ayrıca limanın karşısındaki "**Sökü**" denilen yerdeki (Hikmet ve Nafia Şengör yolun denizden yanına yeniden yaptırdı) ve **Haciveli**'ye girmeden, **Curnallar**'ın yerinden önceki (bugün Yeşilyuva Kamping'de) çeşme de işlevini sürdürüyordu. Bugün **Abana** Merkez'de birçok yerde çeşme var.

*) 1955'te evlere su verildiğini görüyoruz: "Müdürümüz **Ahmet Örnek** (1908) evine **terkos suyu** teşkilatı yapacağından, mühim ihtiyacına karşılık zaruri masraf olarak 150.000 lira avansın (kendisine) ödenmesine, 30. 06. 1955 tarihinden itibaren eşit taksitlerle on ayda (geri) ödemesine karar verdik"



Belediye Başkanı **Mehmet Öztürk** (kara paltolu), Vali **Nurettin Aynuksa** ile 1950'de elektrik santralının temel atma töreninde (Nuri Eren).

ELEKTRİK

1954'te **Abana** Merkez'ine **elektrik** verildi. **Dağaltı**'na santral yapılması ve **Ezine Çayı**'nın **Kirse Kayası**'nda suyun önü tutularak, "**su bendi**"yle santrale su verilme çalışması dört yıl sürmüştü (1950-54). Üretilen ceryan 40 Kw'tı (60 hp). Yaz aylarında yeterli su olmayınca, bentte su toplanana dek üretim duruyordu.

1962'de 40 Kw'lık ikinci bir trübünle 120 Kw'lık (180 Hp) bir **dizel jeneratör** alındı. **İki trübün** birden çalışabiliyor, su azalınca jeneratör çalıştırılıyordu.

1971'de elektrik düzenimiz **Çatalağzı**'ndan gelen "hat"ta bağlanarak, "**ulusal düzen**"e geçildi.

1982'de tüm köyler ulusal elektrik düzenine girdi.



Danacı Ömer (Erkan), **Macit Sönmez**, **Hayri Aydemir** ve 188 beygirlik dizel motorunu kuran **Hasan Usta** Belediye Bahçesi'ndeki havuzun başında (1963-Hayri Aydemir).

Mevlüt Başar'ın (1941), **Abana**'ya elektrik verildiği 1954'ten bir anısı var:

“**Yukarı Abana**'ya çıkarken **Kürt'ün Yokuşu**'nda bir elektrik direği vardı. Bir gün evden çıktım, baktım birisi bu direğe tırmanmaya çalışıyor. Baktım bu, Necat'ın Babası **Meke** (Hüseyin Bartınlı, 1910). ‘Ne yapıyorsun Hüseyin Abi?’ dedim, ‘Oğlum, cigaramı yakacağım, çıkamıyorum, sen delikanlısın, hadi çık da yakıver şunu!’ dedi. Aklınca, direkte yanan lâmbadan sigarasını yakacak!” (özel söyleşi).



Köseali'de (Bozkurt) bir fırın.

Benzer bir **elektrik öyküsü** daha:

“...Öykümüz, **Yukarı Abanalılar** hanesine ‘bir kötü puvan’ yazılması üzerinedir: **Salim Gürsoy** (1910) **Aşağı Abana**'da oturmakla beraber, **Yukarı Abana** kökenlidir. Bir gün evinde elektrik düğmesini çevirince lâmbanın yanmadığını görür. Düğmeyi birkaç kez çevirir, yarar yok. Başka lâmba takar, yine yanmaz. Ceryan gelip gelmediğini kontrolden başka çıkar yol kalmamıştır. Onu da yapar: Lâmbayı çıkarıp, lâmbanın takıldığı yere (duy) elini sokar! Elini sokmasıyla da ceryan olduğunu anlar. Çünkü, kuvvetli bir sarsıntıyla yere yıkılmıştır. İş bununla kalsa, yine iyi. Gider, kahvede anlatır başına gelenleri! Anlatmasıyla da, **Yukarı Abanalılar** hanesine bir kötü puvan yazdırmış olur!” (AG, 21 Mart 1970)

