2
KERESTE VE GEMİ

KERESTE

Keşeplioğulları'nın **Abana**'ya yerleşmesinden yaklaşık 400 yıl sonra tecimsel yaşamda **Hacıyüzbaşı** karşımıza çıkıyor. Ondan öncesi tümüyle karanlık. Ne yaptıkları, nasıl yaşadıkları bilinmiyor.

Hacıyüzbaşı Ahmet'in (1839) erken (49 yaşında) ölümü varsıllığı da götürür. Gemiler birer birer elden çıkar ve 1900'ün başlarında kerestecilik de biter. Oğul **Hulusi Efendi** (Önüralp, 1877), babasının gemileriyle **Rusya**'ya, **Tuna** ağzına da gitmiş. Oradan mısır, tuz ve şeker yüklerlermiş. Hulusi Efendi eldeki altınları da satarak, kalan son gemiyle **Kırım**'a (Ukrayna) kereste götürür, oradan da tuz yükler. Tuzun yarısına, **İnebolulu Rum Tüccar Harmanda**, "Babanın borcu vardı" gerekçesiyle el koyar (tarih 1917 öncesi olmalı).

Faik Acar (1909):

"**Hacıyüzbaşıoğulları**'nın büyük gemileri varmış. Buradan keresteyi yüklediler mi, doğru **İskenderun**'a, **İzmir**'e, **İstanbul**'a ve **Rusya**'ya giderlermiş. Kerestecilik üzerine çok büyük ticaretleri varmış. Gemiler, kaptanlar hep kendilerininmiş. Gemiler hep yelkenli, motor yok o zaman..." (1978'deki söyleşi bantlarından)

Hacıyüzbaşı'nın malvarlığı konusunda abartılı sayılar veriliyor. Gemi sayısını **Nuri Eren** (1920) "30'dan çok"a çıkarırken, Torun **Nazım Önüralp** (1922) sayı vermek istememekle beraber, 15'le yetiniyor. Hacıyüzbaşı'nın 1888'de öldüğüne bakılırsa, vergileri de toplamak yetkisiyle "**yüzbaşı**" olarak Abana'ya atandıktan sonra en çok 12 yıl yaşamış. Daha önceden malvarlığı yoksa, bu kısa sürede bu denli çok varlık edinilmesi zor. Hacıyüzbaşı yer (taşınmaz) de satın alıyor ki, bu durum, Hacıyüzbaşı'nın **2. Abdülhamit**'ten önce **Abana**'ya atanması, atanmadan önce varsıllaşması ya da bizdeki ölüm tarihinin yanlışlığını gündeme getiriyor. **Abana** ve **Çatalzeytin** nüfus müdürlüklerinde **Hacıyüzbaşı Ahmet**'in doğum ve ölüm tarihleri yok.

Ben (**HTY**, 1933), **Hacıyüzbaşı**'nın oğlu **Hulusi Önüralp**'le (1877-1963) Abana'da 30 yıl yaşadım. O zaman (yaşlılarla Abana Gazetesi için söyleşirken de) Abana üzerine kitap yazacağımız gündemde olmadığından, "ince ince" sorular soramadık. Yaşlılarla söyleşilerimizin kimi ses bantları elimizde. Örneğin aramızdan ayrılanlardan (doğum yılları sırasıyla) **Mehmet Ali Moğul** (1894), **Mustafa Yorgancı** (1894), **Mustafa Şenol** (1904), **İsmail Can** (1902), **Faik Acar** (1909), **Necati Yılmaz** (1910), **Fuat Ünal** (1910), **Mehmet Gürsoy** (1912), **Muzaffer Tığlı** (1912) **Mahir Özer** (1913), **Sabri Aktan** (1914), **Fahri Yazgan** (1914), **Sabri Kalafat** (1919), **Ahmet Acar** (1922), **Ömer Kara** (Yeşilyuva, 1927), **Şahap Şenol** (1928), **Suat Çavlar** (1928), **Zekâyi Sümer** (1929), **Ramis Aykın** (1930), **Seyfettin Uyanık** (1931), **Mahmut Şekerci** ve **Yurdakul Şenol**'un (1939) ses bandları elimizde. Bu bandları yeniden çözerek, o zaman ilginç bulmayıp atladığımız bölümleri de bu kitabı hazırlarken değerlendiriyoruz.

1910'larda Abana'daki kereste tüccarları **Lord Mustafa** (1872*), **Hamdi Efendi** (Soğuksu, 1890), **Hacı Hafız'ın Mahir** (Ünal, 1888) ve **Jurnallar**'dır. 1920'lere bunlardan son ikisi kalabildi. **Harmason**'da ve **Abana**'da depolanan kereste, kayıklarla yelkenlilere yüklenir; **İstanbul'a, İzmir'e, İskenderun**'a ve **Rusya**'ya götürülürdü. Dönüş yükü genellikle mısır ve tuz olurdu.

Vapur hazırlığı
(Mehmet Aktan)

*) **İsmail Can** (1902), **Lord'un Ziya** (Doğan, 1906) için, "**İstanbul**'da, **Çekmeceler**'de kereste mağazaları vardı" diyor (AG, Temmuz 1992).

Konakören'den **Musareisler** (Musareiszadeler) de **Yakaören**'de kerestecilik yapar.

Mehmet Fahrettin Altan (İnceyazı, 1887):

Yakaören (2003)

"...**İlişi**'de (Yakaören) **Ağalar Devri**'nin 19'uncu asırda olduğu anlaşılıyor. Bunlar hakkında görgüye müstenit bilgimiz yoktur. Bunlardan sonra, bunların yerine kaaim olan ve kısmen bunların binalarına da bedeli mukabilinde tevarüs eden, fakat evvelkiler gibi zulüm ve tahakküm yoluna sapmadan ticaret yapan **Musareisler**'den bahsedeyim. **Toza** (Konakören) köyünden olan **Musareiszadeler** kereste tüccarlarıdır. Bu civardan **Çatalzeytin** ve **Ayancık**'tan satın aldıkları keresteleri gemilerine ve kiraladıkları başka gemilere yüklerler. **İstanbul**'a ve başka yerlere gönderip icrayı ticaret yaparlardı. İstanbul'da zengin kereste mağazaları vardı. Başka bazı memleketlerden de İstanbul'a kereste celbederlerdi. Musareisler, **İlişi**'de oturur, **Haciefendi** isminde babadan başka **Mustafa, Musa, Kâzım** ve **Mahir** beyler, **İstanbul**'da oturup oradaki işleri yürüten

Lord Ahmed Bey ve **Hacı Mehmed Efendi**'den ibaretti. Bunlar servet ve ticaretleriyle memlekete faydalı olmuşlardır" (kendi elyazısından, Yakaören İlköğretim Okulu belgeliği*).

Ezine Çayı'ndan da kereste iner.

Fuat Ünal (1910):

"Çay yatağı ona göre düzenlenirdi. Çayın önü birkaç yerde tutulur (böğet yapılır), dolunca su ve sallar koyverilirdi. Ağaçları biribirine çatarak, bağlayarak sal yapılırdı. **Bayramgazi, Asarbaşı** (Yaylatepe), **Kızılcaelma** ve **Sakızcılar** altlarından böyle inerdi tomruklar" (AG, 1 Ağustos 1978).

Mustafa Gündüz (Hacı Çakır,Yaylatepe, 1926):

"Ben eşekle çekerdim tomruğu. 50-60 cm çapında, 1 metre boyundaki iki tomruğu eşek taşırdı. Tomruk inceyse boyunu uzun tutardık. Gece yaparız taşımayı. Çayda (**Ezine**) su çoğalınca salla da taşırdık: 4 metre boyunda 7'lik 8 ağacı biribirine bağlıyoruz. Peşine de 8 tane 8 metrelik tomruğu zincirle bağlıyoruz. Bu tomrukları **Harmason**'un iki yanına (**Abana**) indirip satardık. 1960'a dek çaydan indirirdik. Sonra makara çubuğu çıktı. Fındık ve karagürgen çubuğu taşırdık

Abana'ya. Çubuğun kalınlığına göre en az 30'ardan 60; en çok 40'ardan 80 çubuk sarardık eşeğe. Ben 12 yaşımdan beri bu kaçakçılığı yaparım" (özel söyleşi).

Hayri Aydemir (1924):

"Biribirine bağlı olarak çaydan gelirdi tomruk. Burada bağı çözülür, kıyıya istiflenirdi. Ben de çalıştım bu istifleme işinde. Çocuk sayılırdım. Benim çalıştığım dönemde boyu yaklaşık 3 metre olan, köşeleri balta ile dörtköşe yapılmış maden direği gelirdi. Biz bu direkleri sudan çıkarıp istiflerdik. Yıl 1936-37 olacak. İstif **Jurnallar**'ındı. Direkler onların mıydı, hükümetin miydi bilemiyorum. O direkler **Jurnaller**'in motoruyla **Zonguldak**'a giderdi. Motora kaçak yolcu(**) da alırlardı" (özel söyleşi).

Tevfik Günay (Bozkurt, 1928):

"Döşeme tahtası olarak biçilmiş ama baş tarafı ayrılmamış tomruklar yanyana bağlanır. Genellikle dört tomruk. Arkada da dümen ödevi gören 4-5 sırık. Bir adam, elinde bir könderle (uzun sopa) oraya buraya iteleyerek bu tomrukları **Abana**'ya ulaştırıyor. Çayda su azsa,

Bozkurt'taki değirmene giden su yolu tutularak, baraj gibi su biraz çoğaltılıyor ve sonra salıveriliyor" (özel söyleşi).

Mehmet Çağlar (Sakızcılar (1944):

"7 tane 10 cm çapında, 2,5-3 metre boyunda tomruk biribirine bağlanırdı. Arkasına da dümen gibi daha ince ağaçlar bağlanırdı. Sonra adam soyunup çarığını giysisini torbasına doldurup sırtına bağlardı. Elinde könder, üzerinde bir uzun donla bu ağaçları **Bozkurt**'a- **Abana**'ya indirirdi. Bu ağaçlar yapılarda direk olurdu. Bizim zamanımızda yalnızca ilkbaharda yapılabilirdi bu taşıma" (özel söyleşi).

*) **Mehmet Fahrettin Altan**'ın yukardaki kaynaktan aldığımız **Musareisler**'e ilişkin bir saptamasını da buraya ekleyelim: "**Birinci Cihan Harbi**'ne takaddüm eden günlerde ve zamanlarda bunlara ait enteresan gördüğüm bir olaydan burada kısaca bahsedeyim. O zamanlar tedavülde bulunan para yalnız altın, gümüş ve nikel gibi madeni paralardan ibaretti. Evrakı nakdiye diye bir para henüz kimse tanımamıştı. Bu **Musareiszadeler** ağaç, tahta satın aldıkları rençber ve köylülerle geniş ve serbest alışveriş yapabilmek için her birine, zamanın rayicine göre üç kuruş, beş kuruş, yüz para ve saire gibi ufak paralar ödemek mecburiyetinde olduklarından ve böyle ufak paralar kafi miktarda bulunamayacağından, bir kâğıt parçasının üstüne meselâ 'bir kuruştur, altmış paradır, üç veya beş kuruştur' diye yazıp imza ederler ve bunu para yerine alacak sahibine vererek borçlarını ödemiş olurlar. Bu imzalı kâğıdı alan adam bunu hangi dükkan ve bakkala götürse para olarak kabul edilir, alışveriş böylece kolaylaşmış olurdu. İmzalı bu pusulaları biriktiren herhangi bir esnaf ve saire bir zaman sonra gider, pusulaları ibraz eder, alacağını toptan alırdı."

) O zaman **Denizyolları'nın vapurları dışında yolcu taşınması yasaktı.

Tahir Metin (Koşmapınar, 1934):

"Tomruğu **Şehşaban**'dan kesip öküzlere koşarız. Tek ya da 2 tomruk. Boyunduruğa zincirle bağlarız, tomruklar yerde sürünerek taşınır. **Koşmapınar** altındaki **Cabana**'da biriken tomrukların başlarını burgu ile delip, zincirle biribirine bağladıktan sonra çaya (**Ezine**) salarız. Kol kalınlığında 2-3 metre boyundaki sırıkla yöneterek bu tomrukları **Abana**'ya indiririz. Çayda su azsa yer yer önünü tutar, '**böğet**' yaparız" (özel söyleşi).

Cemal Akın (Mamatlar, 1925):

"Tomruğu kayanın (**Yaralıgöz**) altından keserdik. Öküzleri akşamdan koşar, sabah namazıyla **Abana**'ya inerdik. 60 kuruşa verirdik. Önceden sipariş alırdık. Kim ev yaptırırsa tomruk gerekirdi. Tahta da getirirdik. Sarıçiçek-Bağlık üzerinden gelirdik. Toplu gelirdik. **Karabalçık**'ta, **Bağlık**'ta ormancıya yakalandığımız olurdu. Aramızda 25'er kuruş toplar, verirdik. Turşu fıçısı yapar, **Evrenye**'den (Gemiciler) berisine satardık. Kıtlık yıllarında **İnebolu**'dan mısır gelecek diye beklerken, açlıktan **Harmason**'a gidip dut yedik. Tomruğu satınca herkes mısırın gelmesini beklerdi. **İsmet Paşa**'nın mısırı-buğdayı denize döktüğü söylenirdi. Patates de satardık. **Nuri Ahmet**'e (Yeğin, 1887) verirdik. Gaz maz almazdık. İdare, lamba 1960'larda geldi. Çıra yakardık. Bizim evde camlı tek bir pencere vardı. 20-25 cm boyutunda küçük bir camdı. Tahtadan, sürme pencereler vardı. Tahsildardan korkardık. **Tahsildar Faik** (Acar, 1909) ve **Muzaffer** (Tığlı, 1912) vardı, gelen gidenden ne zaman geleceklerini öğrenir, hayvanları saklardık. 10 hayvanımız varsa 5'ini saklardık. Yakalanınca 2 katını alırlardı. Çok vergi vermemek de var ama, daha çok para olmadığı için hayvanları saklardık. Para hiç yoktu" (özel söyleşi).

Cemal Başar (1922):

"Ben 1947'de çaydan gelen bu ince tomruklardan evin bahçesine avlu tutmak için aldım. **Cabana**'dan (Koşmapınar) mı bir yerden geldi. Çayda teslim aldım ve Yukarı Abana'daki eve gece taşıdık. Tomruklar kaçaktı. 1950'lere dek bu çaydan (Ezine) tomruk geldi. **Asarbaşı**'ndan (Yaylatepe) falan gelirdi. 7'lik diyorlardı. Tomrukların başları burgu ile delinir ve bu deliklerden ince bir dal geçirilerek biribirine bağlanırdı. Yanyana 6 tane mi, 7 tane mi tomruk biribirine bağlanırdı. Ellerinde könder ile iki kişi bu salı **Abana**'ya indirirdi. O zaman çay çoktu" (özel söyleşi).

Kemal Can (1924):

"Deliklerinden biribirine bağlanarak sal yapılan bu tomrukları iki kişi ellerindeki 2,5 metre uzunluğundaki könderle üzerine binerek, ya da kıyıdan yöneterek **Abana**'ya indirirdi. Ben, yanları balta ile düzlenmiş olan bu tomruklardan çok aldım. Bunlardan yumurta sandığı, elma sandığı yapardık" (özel söyleşi).

Mustafa Çelik (Kızılcaelma, 1928):

"O zaman orman sıkıntısı yok. Biçilmiş tahta satılıyor. Tüccarı var, alıyor. **Abana**'ya hayvanlarla iniyor. Sırtta da giderdi. Dar yollarda yan yan gidilirdi. Sonradan sal da yapmışlardı ama biçilmiş tahta gitmezdi çaydan" (özel söyleşi).

Hüseyin Yıldız ((Türkeli-Işıklı, 1926):

"**Çatak**'tan kendi gereksinimimiz için öküzlerle tomruk getirirdik. İki gün bir gecede gidip gelirdik" (özel söyleşi).

1873 (H 1290) ve 1874 (H 1291) **Kastamonu** salnamelerinde ormanları korumak için kereste kolcularını sayarken "**Çayağzı Orman Kolcusu**"ndan da söz ediliyor. 1873'te "**Çayağzı Kolcusu**" denilirken, 1874'te "**Harmusun Çayağzı Kolcusu**" deniliyor. Demek ki o zaman da çaydan kereste indiriliyor. 1874 Salnamesi'nde **İlişi İskelesi, Harmusun Çayağzı, Abana İskelesi** ve **Hacıveli** kolcuları da var.

Tahir Şen (Göynükler, Ak Tahir, 1912):

"Abana'da **Jurnallar** vardı, **Hacıveli**'de **Yorgancı Mustabey** (Mustafa Yorgancı, 1894) vardı, **Çatalzeytin**'de **Salim Bey** (Karaoğuz, 1880) vardı. Bunlara satardık (tomruğu). İleri gelen adamlar bunlardı. Denizde yelkenli gemileri vardı. Bizler tomruğu hem çeker, hem de gemilere yüklerdik. (...) **Çırçaban**'a (Şeyhşaban = Çiçekyayla) bir günde giderdik. İki günde de tomruğu buraya indirirdik. Bir gün dinlendikten sonra yine sefere çıkardık. (...) Kolay olur mu be! Gitmesi de kolay olmazdı, gelmesi de. Ne mücadeleli yıllarımızdı o yıllar! (...) Sen bile giymişsindir çarığı. Ne yıllardı o yıllar! Öküzün boynuna zinciri takardık, tomruk çekme zincirini. Boyunduruğu omuzumuza vururduk. Özlekli mısır ekmeğini de sırtımızdaki azık torbamıza koyduk mu, Yaralıgöz'ün yolunu tutardık" (AG, Nisan 1991).

Irgat ve sandallar (2004).

Vahit Özgün (Çayırcık, 1932):

"30x30 ve 40x40'lık (cm çapında) baltalanmış (yanları balta ile dörtköşe durumuna getirilmiş) çam ya da köknar ormandan öküz ya da mandalarla getirilirdi. Arabasız kızaksız, sürüyerek çekilirdi tomruk. Çoğu köyde iki tekerlekli kağnı vardı. Önler tekerlek, arkalar kızak.

Hiç tekerleksiz kızak olduğu gibi, **Göynükler** gibi biraz düzlüğü olan köylerde dört tekerlekli araba bile vardı. Bu kızak, kağnı ve arabalarla ekin, ürün ve yakacak odun taşınırdı" (özel söyleşi).

Mehmet Yüksel (Dursun, 1928):

"Burada (Dursun) biçilen çeşitli boydaki keresteler **Harmason**'a indirilir, oradan dış ülkelere giderdi. Biçilen kerestenin eni bir karış kadardı. **Jurnal'in Cemal** (Arıkan, 1902) buradan kereste aldı (1940 dolayı). O zaman **su hızarları**(*) terkedilmişti, tomrukları hızarcılar biçti. Keresteyi hayvanlarla **Abana**'ya biz götürdük. 1960'larda da motorlu hızar geldi. Mazotla çalışırdı. Motorlu hızarı mandalarla, kağnı arabasıyla getirdiler. Bizim köyün içinde kızak yolu vardı. Yayladan ekini kızakla çekerdik. Kızaklar tekerleksizdi. Sonradan tekerlek takıp kağnı yapanlar da oldu" (özel söyleşi).

Salih Özdemir (Ortasökü, 1921):

"Kaçak keserdik tomruğu. Yola da akşamdan çıkardık. Tek bir tomruğu bir çift öküze koşar, sabah olmadan **Abana**'ya yetiştirirdik. Dönüşte boyunduruğu ve zinciri omuzumuzda taşırdık. Akşama köye ulaşırdık. Köye ulaşamayıp yolda bir yerde konuk olduğumuz da olurdu. Abana'dan kayık mısırı, tuz, şişe ile yağ-gaz alırdık. Eşek varsa, eşeğe sarardık. Köyde 1966-67'de bile hemen hemen herkesin bir binek hayvanı vardı. Aşağı yukarı yüzde 60'ının eşeği; geri kalanların atı ya da katırı bulunurdu. Yarıdan çoğu kaçak kereste satardı. Başka bir gelir kaynağı

yoktu" (özel söyleşi).

Mehmet Ali Yüksel (Dağköy, 1935):

"**Akın**'daki (Yaralıgöz etekleri) yığınlardan getirirdik keresteyi. Mandalarla. Öküz koşan da olurdu. Bir araba (1,5 m3 kadar) keresteyi 25 liraya **Abana**'ya ve **Hacıveli**'ye üç günde indirirdik. Arabamız önler tekerlek, arkalar kızaktı. Komşular 5-6 kişi birden çıkardık yola. Aşağı yukarı herkes bu işi yapardı. O zaman **İstanbul** falan yok. Biz çocuktuk. Önce babalarımız gider, arabaları yüklerdi. Babam mandaların önünde; ben arabanın arkasında giderdik. Yol patika. Kamyon mamyon görmezdik. **Abana**'ya ininceye mandaları denize salardık, başlarını kaldırıp iyice açılırlardı. Kızakları burada (Abana) bırakır, yalnızca iki tekerleği ve dingili alır; eşeğe sarar, götürürdük. Buradan mısır falan alırdık. Her seferde kızağı yeniden yapardık" (özel söyleşi).

Hamdi Görgü (Tezcan, 1921):

"Beş metre uzunluğundaki tomruğu boyunduruğa bağlar **Abana**'ya indirirdik. **İstanbul** yolundan (bugünkü karayolu) gelirdik. Aşağıdan, Ezine Çayı boyunca yol yoktu. Akşamdan yola çıkar, sabah namazı buraya ulaşırdık. Burada karnımızı doyurur, mandaların sapını yemini verir yola çıkar, boyunduruk omuzumuzda akşama köyü bulurduk. **Sırkanlık**'ta fırın vardı, ekmeği oradan alırdık. Kıtlık yıllarında ben askerdeydim. Özlek de yedik, çok açlık çektik ama memur

dokunmazsa rahatımız iyiydi. Buğdayı saklardık" (özel söyleşi).

Mehmet Koskos (Çampınar, 1926):

"Biz de **Isırganlık**'tan (Ortasökü) **Hacıveli**'ye maden direği çektik. Bizim öküzler arabaya alışık olmadığından boyunları yaralandı. Birkaç kez direk çekebildik. Mandası olanlar çok çekti. Yıl 1937 olmalı. Tüccar, **Mustabey**'e (Mustafa Yorgancı, 1894) para veriyor, o (Mustabey) ödüyor direğin parasını. Direkler Mustabey'in kahvesinin yanına istifleniyor, bir gemilik olunca yükleniyordu" (özel söyleşi).

Yeşilyuva'ya da kereste iner.

Hasan İnce (Toklaman'ın Hasan, Göynükler, 1903):

"...**Şeyhşaban**'dan (Çiçekyayla) **Gedos**'a (Yeşilyuva) indirirdik keresteleri. Oradan da kayıklarla **Abana**'ya taşınırdı. **Tokur** (Mehmet Gür, 1868) filan çekerdi kayıkla. Eveli yol nerde? Teybosun yol bulamazdık. Tomruğu 10 kuruşa alırdık, 20 kuruşa satardık. İki günde çekerdik bir

"**Sunturaç**" (nal bıçağı) (Ahmet Yıldız).

tomruğu. **Şeyhşaban**'dan buraya getirip, satardık. Hükümete de satardık. Evler hep ağaçtan yapılırdı. (...) **Kurtlama** Köyünden (Yemeni) Veli filan vardı, ormanı kırdılar da sattılar kıtlık senesinde. **Hüseyin Kaptan** (Rafet Demirtaş'ın dedesi, Yüzbaşıoğulları'ndan Hasan oğlu, 1863) vardı **Abana**'da. Oranın kerestesini aldılar, indirdiler **Hacıveli**'ye. Biz indirdik hep. Para ile kereste taşıdık. Keresteleri biçtiler, kayıklara koydular, **Rusya**'ya geçtiler. Orada sattılar keresteleri. Oradan da tuz yüklerlerdi. Tuz getirip satarlardı buralarda" (AG, Şubat 1991).

*) **Su hızarları**nı ""Girişimler, Girişimciler" bölümümüzde (6. bölüm) ele alıyoruz.

Mustafa Kalabalık (Ulu, 1918):

"Bizim tarafta öküz koşacak yol yoktu. Tomruğu hayvana sarıp da getirirdik. 25 cm çapında, 2,5 metre boyunda iki tomruk sarardık. **Jurnallara, Mahir Efendiler**'e satardık" (özel söyleşi).

Ahmet Biçer (zıraat teknisleni, Bozkurt, 1952):

"**Bozkurt** Orman Bölge Şefi **Halil Yılık**'la (sonra "Özgür") **Kızılcaelma** köylülerinin patates ve çavdar ekmek için açtıkları **İstince Yaylası**'ndaki orman alanına gittik. Amaç orman alanını ektirmemek. Yıl 1972. Köye arabayla gittik. Köyden yaylaya araba yolu yok. Yaya 2,5-3 saatte çıktık. Yaylada 4-5 kulübe (ev) var. Köylülerle görüştük. Ürün kızakla, hayvan ve insan sırtında köye indiriliyor. Doğru düzgün kızak yolu yok. Orman içinden geçiriliyor. Dönüşte kızak bozulup hayvan sırtında yaylaya ulaştırılıyordu. Köylü bu yaya 2,5-3 saat uzaktaki yaylada tarım yapıyordu!" (özel söyleşi)

Mustafa Şenol (1904), bugünkü **PTT**'nin (Posta Merkez Müdürlüğü) yerindeki hükümet konağının yapılışını anlatırken tomrukların indirilişine de değiniyor:

"Hükümet konağı eski idi. Yeni hükümet konağı yapmaya teşebbüs edildi. 84 köyümüzden imece ile ağaç ve taş gelirdi. Çam **Şeyhşaban**'dan (Çiçekyayla), meşe **Asarbaşı**'ndan (Yaylatepe), **Ortasökü**'den; taş **Gedos**'tan (Yeşilyuva) gelirdi kütük kayıklarıyla, katır sırtında. **Zeytinlik**'te **Romalılar**'dan kalma, bir metre kutrunda (çap) zeytin ağaçları vardı, kireç yakmak için bu zeytinler kesildi. **Ayandon**'dan taşçı ustaları getirtilerek hükümet konağı yapıldı" (AG, 1 Mart 1978).

Abana'nın en son kerestecilerinin **Jurnallar**'la **Hacı Hafız'ın Mahir** Efendi (Ünal, 1889) olduğuna değinmiştik.

Necati Yazgan (Jurnal Ahmet'in damadı, 1914):

"Bunların (Jurnallar) **Rusya**'da bile ticarethaneleri varmış. Orada da kerestecilik yaparlarmış. Yelkenli gemileri varmış. Hem **İstanbul**'la; hem de **Abana**'dan **Rusya** ile kereste ticareti yaparlarmış" (AG, Nisan 1990).

Jurnallar'la **Mahir Efendi** (Ünal, 1889) arasında büyük kavgalar çıkar, bu kavgaların 3-4 gün sürdüğü olurmuş.

Fuat Ünal (1910):

"**Abana**'nın eli ayağı yakışır iki kereste tüccarı babam (**Mahir Ünal**,1889) ve **Jurnallar**'dır. Bu iki tüccar biribirlerini jurnalledi (şikâyet etti) ve sıfıra kadar düştüler. Bu anlaşmazlık olmasaydı Abana çok yararlanırdı. İki yan da varsıldı. Hele onlarda, bizimkinin on katı varsıllık vardı. Müdür **Ali Bey** diye biri geldi buraya. Onunla da tepişme başladı. Anlaşamayan iki kişi yüzünden **Abana** bu duruma geldi" (AG, 1 Ağustos 1978 sayısında çıkan söyleşi bantının yeni çözümü).

Nihat Ünal (1933):

"Büyükbabam **Mahir Ünal** (1889) keresteciydi. O zaman Abana'da iki keresteci var: **Mahir Efendi** (Ünal, 1889) ve **Jurnallar**. Biribirleriyle anlaşamıyorlar ve ikisi de batıyor. Mahir Efendi çok varsılmış. Şimdiki **Fahrettin Ünal**'ın (1947) yerinde, "**tuz mağazası**" denilen büyük bir yapı varmış. O yapı yanmış. Şu anda torunları içinde **Mahir Efendi**'yi gören bir ben varım" (özel söyleşi).

Ahmet Şengül (Keçi, 1908):

"**Jurnallar**'ın da kütük kayığı ve sandalları vardı. Buradan yüklerlerdi keresteyi. Kerestecilik rekabeti nedeniyle çok kavgalar oldu. Bu kavgaların üç-dört gün sürdüğü olurdu. **Mahir Efendi** (Ünal, 1889) de kerestecilik yapardı. O yüzden biribirlerine hasım oldular" (AG, Ekim-Kasım 1996).

Ömer Köse (1913):

"...Müdür **Ali Bey** vardı o zaman. Bu bey o kadar adil, o kadar cesur bir adamdı ki, köylüyü hep kardeş yapıyor. Her gün adam ölüsü gelirdi yukarlardan. **Jurnallar**'ı mahveden o işti. Metazori (zorla) adam çalıştırıyordu Jurnallar. Ali Bey dedi ki: 'Bunları bırakın, yoksa sizi perişan ederim!' (...) **İstanbul**'daki hal var ya (Haliç'in Küçükpazar'a bakan yakasındaydı, bugün park), orası Jurnallar'ın deposuydu. Köylü tomruğu buraya (Abana) getirirdi. Köylüye biraz gaz alacak, tuz alacak para verirlerdi. Tomruk **İstanbul**'a gidecek, biçilecek, satılacak, ondan sonra köylünün parası verilecek. Böyleydi. Orası da (İstanbul) yandı. (...) Babam askerdeydi. Bizden bir çift öküz götürüyorlar, evi soyuyorlar, ekin tarlasını da yakıyorlar. Bir **Raşit Hoca** vardı bizim köyde (Bağlık). Elimde tabanca var, ateş edemiyorum. Ali Bey düzeltti hep bu soyguncuğu. Ben çocuktum. Çevremiz hep eşkıyalarla sarılıydı. **Rize**'den ta buraya geliyor eşkiyalar(*). **Habip Dayı**'yı (Mustafa Çörüz, 1908) biliyorsun. Elebaşları onun dedesi. Bir yere kızmasın. 'Kır burayı, yak burayı!' Tamam" (AG, Kasım 1991).

*) Eskiden çok soyguncu varmış. **Cengiz Tığlı** (1938) bir "cumhuriyet öncesi bir **eşkiya tipi**" anlattı: "Eskiden buralarda 'tütün eşkiyaları' varmış. Bunlar 15-20 eşekle, jandarmaya yakalanmamak için kıyıya inmeden yukarılardan geçer, tütün içsin içmesin birçok eve kaçak tütün bırakır, hasat zamanı parasını almaya gelirlermiş. Parası olmayanın hayvanını götürürlermiş. Bunlar **Altıkulaç**'ta bizim **Tığlıoğulları** ile de takışıyor..." (özel söyleşi).

Sonuçta **Jurnallar**, "**Mahir Efendiler**'de kaçak kereste var!" diye "jurnal" ediyor. 1926'da yapılan "mal sayımı"nda kerestelerin yarıdan çoğunun "kaçak" olduğu ortaya çıkıyor. Bunun üzerine **Fuat Ünal** (1910) da, "Hadi buyurun, şimdi de sizin keresteleri sayacağız!" diyor **Jurnallar**'a. Onlarınkinin de yarıdan çoğu kaçak çıkıyor. **İstanbul** ve **İzmir**'deki depolarda da sayım yapılıyor. **İstanbul Eminönü**'ndeki depolarda yangın çıkıyor ve bu yangında bunların (Jurnallarla beraber birçok kerestecinin) kerestesi yanıyor.

Mahir Ünal

Nurettin Peker (1882):

"...1927'de **Doğanyurt** müdürü iken, **Abana** (Bucak) Müdürü **Serfiçeli Ali Bey**'in, **Jurnallar, Tığlılar** ve diğerleriyle gereksiz çatışmalarının halli için 1928'de **İnebolu** tahrirat kâtipliği ve kaymakam vekilliğine getirilerek, **Abana**'ya ilk soruşturmaya gelmiş ve Abanalılarla tanışmıştım. Vali Vekili **Hayri Bey**'in **İnebolu**'da yaptığı kovuşturma sonunda da Müdür **Ali Bey** görevden alınmış ve durum düzelmişti" (AG, 15 Aralık 1977).

1930 başlarında **Mahir Efendi**'nin (Ünal, 1889), 1940 başlarında da **Jurnallar**'ın kerestecilik son buluyor(*). Ormanların korunması için "**orman askeri**"nin (daha sonra "orman muhafaza memuru") gündeme gelmesi de bu "son"un gelmesini çabuklaştırıyor.

*) **Zonguldaklı Direkçi** 1930'lu yıllarda (kömür ocakları için direklik tomruk) ve **Küreli Köseoğlu** ile **Çatalzeytinli Kâzım Karahan** (1905) da 1940'lı yıllarda Abana'da kerestecilik yaptılar.

Adil Tığlıoğlu (1902), **İnebolu**'daki kerestecilik değiniyor:

"**İnebolu**, kendi ormanlarından senede 20 bin m3 kereste sevk ederdi. Bir milyon okka elma ihraç ederdi. Başlıca ihraç yeri **İskenderiye** (Mısır) idi. Yüz okkalık gürgen sandıklarla sevk olunurdu. Diğer meyveler de boldu. (...) **İnebolu**'ya her gün bir-iki, hatta bazı günler 7-8 vapurun geldiği olurdu. Yazın altı ay kereste gemileri iskelemizden eksik olmazdı. Sadece **İnebolulu**ların 8-10 tane büyük armalı gemileri vardı" (Yeni İnebolu, 22 Eylül 1977).

GEMİ

Abana-İnebolu arasında sürekli gidip gelen (Abana bucak; İnebolu ilçedir) sandallar 3-5 tonluktu. 1920'lerde bunların sayısı 5'i bulmuyordu. Bu sandallar, "**Kurtuluş Savaşı** kalıntısı" olarak **İnebolu**'da sergilenen sandala (piyade) benzerdi ve "2 çift kürekli", "3 çift kürekli", "4 çift kürekli"... olarak adlandırılırdı. Bu sandallar zaman zaman **İstanbul**'a da yolcu götürürdü(*). Yolcular da kürek çekerdi. Bunlarda yelken de vardı. **İnebolu**'ya yolcu vapuru da uğradığından, hemen her gün **Abana-İnebolu** arasında bu sandallar gidip gelirdi. Vapura yalnızca **İnebolu** kayıkları gidebilirdi.

Kereste taşıyan yelkenliler (yelken kayıkları) 75-100 tonluktu. Ayrıca 13-15 tonluk kütük kayıkları vardı. Bu kütük kayıkları, kıyıdan yelkenliye kereste taşırdı. Yelkenliler **Abana**'dan doğrudan Kırım'a da giderdi. **Yaralığöz** gözden kaybolunca **Kırım** dağları görünürmüş.

Hayati Demirbaş (1931):

"Benim, **Elektromekanik**'in de 400 bin liralık ortağı olan **Mehmet Yurtsever** adlı bir arkadaşım var. **Kırım Tatarları**ndan olan bu arkadaş **2. Dünya Savaşı**'nda **Almanlar**a esir düşüyor. Sonra Türkiye'ye geliyor. O anlattı. Kırım'da tarlada çalışan kadınlar '**Abana Abana - Kızını vermez yabana**' diye türkü söylerlermiş" (özel söyleşi).

Hacıveli motorları, 1959 (Semiha Es, Hayat Mecmuası,17 Temmuz 1959).

*) İstanbul'a yürüyerek giden de olurdu. Örneğin **Ördek Kadir** (Gürdaş, 1882) **Abana**'dan **İstanbul**'a yürüyerek 31 günde gitmiş. **Arda'nın Ahmet**'in (Erkan, 1926) de yürüyerek **İstanbul**'a gittiği biliniyor. **Aynur Yılmaz**'a (1934) göre **Fristay**'dan (Çatalzeytin-Köklüce) **Kel Muhit** de birçok kez yürüyerek **Ankara**'ya gitmiş. Kel Muhit mahkemelerde uğraşırmış.

Mehmet Balcı (Yakabaşı, 1920):

"Dedem **Abdullah**'la Amcam **Ahmet** (Balcı, 1921), buradan kütük kayıkları ile **Kırım**'a giderlermiş. O yüzden amcama **Kırım Ahmet** derlerdi. (...) Buradan kereste vs götürürlermiş. Oradan da tuz vs. Bir amcam daha varmış, Osman. O da gemiciymiş. **İlişi**'den kereste yüklemişler. Kayıkta yedi tane de kadın yolcu varmış. Gemi **Kerempe** açıklarında fırtınaya yakalanıyor ve parçalanıyor. Geminin bütün tayfası boğuluyor ama kadınların yedisi de yüzerek karaya çıkmayı başarıyor" (AG, Nisan 1995).

Yeşilyuva'da da 5-6 tonluk "kütük" kayıkları vardı (bunlardan 2'si 1960'lara dek kaldı).

Dursun Kaya (1924):

"Köyümüzde 4 kayık vardı. Kütük kayığı derlerdi onlara. Demek ki o zamanlar 'ırgat' âdeti yokmuş. Kayıkları '**makara**' ile çekerlerdi. Bu kayıklar ev örtüsü taşı çekerdi **Abana**'ya. O zamanları buralarda kiremit yoktu. **Maççolu** (Mehmet Gürsoy, 1899) vardı, taşları yarardı ve o taşları kayıklarla Abana'ya götürüp satardı (...). Kayıkların iki tanesi Tokur'un (Mehmet Gür, 1868); biri **Ramis**'in (Mehmet Yıldız, 1855); biri de **Yürük Kâmil**'indi (Öztürk, 1894). 'Yürük Kâmil geliyor!' dendi mi herkes ondan kaçardı. Yürük Kâmil'in adamı yoktu, kayığını bir başına makara ile karaya çekerdi" (AG, Temmuz 1994).

Bayram Yıldız (Ramis'in Bayram, Yeşilyuva, 1920):

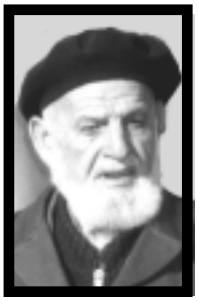
"Bizim iki kayığımız, **Tokur**'un (Mehmet Gür, 1868) da iki kayığı vardı. Ev taşı, kapaktaşı, odun falan çekerdik. Hamsi zamanı kepçe ile (ağsız) denizden hamsiyi doldururduk kayığa. Yumurtasını getiren alırdı hamsiyi. 10 yumurtaya bir teneke hamsi. Koca kayığın hamsisi bir kulplu sele yumurta yapmazdı" (özel söyleşi).

Tokur Mehmet (Gür, 1868) kütük kayığıyla; **Yakabaşı**'ndan **Koca Nuri** (Yorgancı, 1902) de kendi yaptığı "kayık"la **Rusya**'ya gidip gelmişler.

1920 doğumlu **Nuri Eren**, "Babam **Kırıkoğlu Mehmet Eren** (1881), kütük kayıklarıyla **Rusya**'ya gider, oradan mal alırmış" diyor (özel söyleşi). Kırıkoğlu Mehmet Eren'in 85 tonluk **Derviş Ali** yelkenlisi 1936'da **Marmara Adası**'nda batınca (bu yelkenliyle **İstanbul**'a **Avşa** ve **Karabiga**'dan kum-çakıl; **Bandırma**'dan **Kütahya** kiremidi-kereste çekermiş), **Abana**'ya dönüp, bağ-bahçe ve sebzeciliğe başlıyor.

Hasan Reis'in Mehmet'in ("Şensoy", sonra "Öztürk", 1891), enistesiyle ortak olan gemisi yanıyor. Kendinin olan gemi de 1926'da batınca Abana'ya dönüyor.

Biraz da "gemicilik"e değinelim.

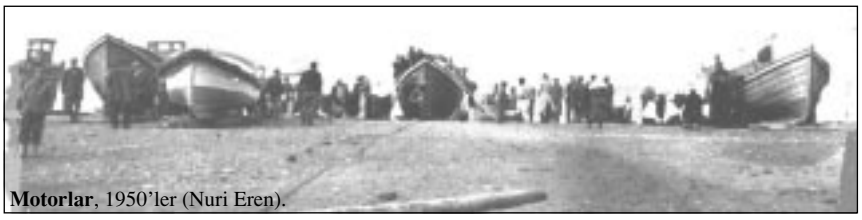


İsmail Can (1902):

"Bizim zamanımızda gemicilik o kadar sıkı ki, iki gemi borda bordaya gelse, gemiciler birbirleriyle konuşamazdı. Çıraklar hiç konuşamazdı. Sıkı disiplin var. Yabancı ile konuşma yok. (...) Kaptanlar, ya da gemi sahipleri biribirleriyle konuşurlar, bizleri konuşturmazlardı. Bir anım var: Üç-dört sefer yaptıktan sonra, memleketten (Abana) kardeşim (**Mustafa Can**, 1898) gelmiş **İstanbul**'a. Bizim geminin sandalıyla bordamıza geldi, sesleniyor. Sesinden tanıdım ve bordaya koştum. 'Hoş geldin!' der demez enseme bir tokat indi! (...) Kardeşim gemiye çıkamadan döndü. 'Hoş geldin!' diyebildim ama, tokadı da yedim. Sonra kahvede gemilerimizin kaptanları anlaşıyorlar da, kardeşimle buluşup konuşabiliyoruz. O kadar sıkı" (AG, Temmuz 1992).

İsmail Yuvarlak (1923):

"...**Cemal Kaptan** (Tozar, 1907) da gelmiş, **Zonguldak**'a götürmek üzere maden direği yüklüyor. Dayımın oğlu olduğu için anamdan beni istiyor gemiye. Ben böylece 1933'te on yaşımda (4. sınıftan ayrılarak) gemici çırağı oluyorum. 100 tonluk bu geminin adı **Derya Güzeli**. Yarısı dayımın (Cemal Kaptan'ın babası İsmail Tozar, 1891), yarısı da **Bartınlı Hacı Ömer**'in. Sonradan bir çırak daha aldı. Her gün döverdi bizi. Keser sapıyla döverdi. Bir kez **Marmara Adası**'nda gemiden kaçtımsa da Gündoğdu'da beni buldu. Sonra Cemal Kaptan babasıyla anlaşamadı ve **Rizeli** birinin **Kazbek** adlı 450 tonluk gemisine geçti. Beni de yanına aldı. Beni yine dövüyor. Çırak düşmanı! Sonunda gemi **Dolmabahçe**'deyken (İstanbul) kaçtım. **Kuruçeşme**'de teyzem vardı, **Hayati Demirbaş**'ın (1931) annesi (Fatma Demirbaş, 1894). Onlara sığındım. Kocası da (Mustafa Demirbaş, 1893) **Cemal Kaptan**'ın yeğeni olur. Bana arka çıktılar. Eniştem beni **Yağkapanı**'nda kaynakçı çıraklığına verdi. Orda da durmadım. **Nuri Öztürk**'ün (1919) babası **Serta**'nın (Mehmet Öztürk, 1882) motoru vardı. Unkapanı'nda kum sergileri vardı. Oraya girdim. **Yalova**'dan, **Karabiga**'dan kum çekmeye başladık. Sandalla kıyıdan yüklüyoruz, gemiye boşaltıyoruz. İşçi bulursak çalıştırıyoruz. Bir günde yüklüyoruz gemiyi. **Tekirdağ** iskelesi yapılırken de oraya kum-çakıl çektik. Bu sırada 15 yaşındaydım ve işi bırakıp köye geldim" (özel söyleşi).



Motorlar, 1950'ler (Nuri Eren).

Hasan İnce (Toklaman'ın Hasan, Göynükler, 1903):

"**Gedos** (Yeşilyuva) kayıkları her şey taşırdı. **Ramis**'in (Mehmet Yıldız, 1855) de, **Tokur'**un (Mehmet Gür, 1868) da kayığı vardı. '**Kütük kayığı**' derlerdi. Ha babam kürek çekilirdi. Biz askerden çıktık, motor icat oldu. Abana'da **Aktan Kaptan** (1871) vardı. İlk makineyi Aktan getirdi. Ondan sonra Abana'da motor çoğaldı" (AG, Şubat 1991).

Abana'ya ilk deniz motorunu 1926'da **Aktan Kaptan** (Mehmet Aktan, 1871) getiriyor. Kendisi de içinde, çokları bu benzin motorunun Abana'da çalışacağına inanmaz. "İçine kum gider, deniz ıslar..." derler. Motor 3 tonluk bir sandala takılır. İkinci motoru **Kadı Ziya** (Özer, 1902) ile **Kunduracı Hasan** (Kunduracı, 1890) ortaklaşa alır. Bu dizel motoru 5 tonluk bir sandala takılır.

1930'lara girerken **Jurnallar**'ın 3 ve 5'er tonluk 2 sandalı (ikisine de takılabilen tek motor), 2 kütük kayığı ve 15 tonluk motoru (motorlu yelkenli) vardır. 5 tonluk motor(*), peşine bağlı kütük kayığıyla **Akçakoca-Melen** dolaylarından mısır çekerdi.

1930'lu yıllar motor devridir ve tekneler 8-12 ton olarak "bir örnek"tir.

Ömer Demir (1933) bir vapur gününü anlatıyor (21 Mayıs 1958 Ünlüğü):

"Akşam paydosundan sonra **Abana**'ya geliyorum. **Bakacak**'tan aşağı iniyorum. Denizdeki motoru kıyıya çekiyorlar. Hava çok güzel. Denizin üzerinde daha birkaç motor var. Açıkta vapur demirli. Motorların kimisi vapurun yanında. Vapurun vinçleri çalışıyor. Motorlara yük veriyor. Güneşli bir gün. **Bakacak**'ın gölgesi, kıyıdaki düzlüğe oturmuş. Yolcu bekleyen kadınlar ipek peştemallara bürünmüş. Başlarında beyaz başörtüsü var. **Ezine Çayı** coşkun akıyor. Denizin kıyıları bulanık. Motor ırgatla çekiliyor. Irgatta beş-altı kişi var, habire dönüyorlar. Motor, felekler üzerinde yavaş yavaş karaya çekiliyor. Bir yandan da yolcular iniyor. Biribirlerine sarılanları görebiliyorum. Elimde dürbün olsa daha iyi görebileceğim. Sanılır ki, tüm Abana halkı deniz kıyısında. Kadınlar bir tarafa birikmiş, seyrediyor" (AG, Nisan 1994).

Nurettin Aslan (1936) ve **Muzaffer Eren**'in (1929) saptamalarına göre, yarısından çoğunun Abana'da yapıldığı **Abana motorları** (abece sırasıyla) ve kimlerin olduğu:

Akın (Barba'nın Mehmet, sonra Kemal Can, sonra Hamdi Moğol'la Muzaffer Eren).

Arıkan (Faik Arıkan, sonra Sabri Aktan'la Nihat Makaracı).

Barbaros (Fethi Keşepli, sonra Mustafa Şenol, sonra Mehmet Makaracı).

Başaran (Hüsnü Başar, sonra Koca Mıstan'la Cemal Makaracı sonra Makaracı'nın payı Arap Ağa Mehmet Geriş).

Coşkan (Necati Köroğlu).

Değirmencikler (Sabri Aktan, sonra Bahattin Kırıkoğlu ve Ahmet Arıkan).

Değirmencikler (Necati Köroğlu. Bu motor ilk "Değirmencikler" Bartın'da batınca yapıldı).

Doğan (Necati Köroğlu ile Mustafa Selçuk).

Evrenye (Sabri Can).

Fecri Saadet (Molla Dayı ve Cemal Arıkan).

Hilal (Mehmet Şenol, sonra Sabri Çetiner).

Hüdaverdi (Cemal Arıkan).

Küçük Aktan (Şevki Aktan, sonra Ahmet Çelikbaş).

Lütfi Hüda (Cemal Arıkan).

Midilli (Mehmet Şenol).

Ünal (Mehmet Ali Moğul).

Yavuz (Nuri Ahmet'le Zuhuri Şekerci, sonra adı Yeşil Abana olarak Cemil Gürsoy).

Yıldıray (Salim Gürsoy).

Yıldırım (Kadir Can'la Mehmet Ali Moğul, sonra Hüsnü Başar).

Zühal (Mehmet Ali Moğul, sonra Kırık Ziya ile Muzaffer Eren).

*) İçinde motoru olan deniz araçlarına "motor" denilirdi.

Etrüsk Abana'da
(Varol Yazgan)

Karayolları açıldıkça deniz taşımacılığının önemi azaldı ve motorlar birer birer Abana dışına satıldı. Kimileri de çürümeye bırakıldı.

Sabri Can (1921):

"**Beypazarı**'nda (Ankara) **Hıfzı Yazgan** (1932) vardı. Beni çağırdı. **Ankara** ile **Eskişehir** arasındaki **Sarıyar Barajı**'nda '**kil**' işi varmış. Yıl 1957. **İnebolu**'dan '**Evrenye**'yi kamyona yükledik. Motorun önü karisörden dışarda kaldı. Motoru **Beypazarı**'nda baraj gölüne indirdik. Benden önce küçük motorlar varmış. Ben Evrenye motorumla **Mihalıccık**'tan **Beypazarı**'nın **Koyunağılı** Köyü'ne dört yıl kil çektim. Yol uzunluğu beş mildi (motorla bir saat). Kil, çamaşır yıkamada kullanılıyordu. 10 tonluk motora 18 ton kil yüklediğim oldu. Kili Mihalıccık'tan alıp Beypazarı'nda satıyorduk. Sonradan **Evrenye**'den (Gemiciler) bir motor daha geldi. 1960'da motoru sattım ve Abana'ya döndüm" (özel söyleşi).

Kadir Köroğlu (1947):

"1967 Temmuz'unda askere gittim. Askere gitmeden iki ay önce Abana'dan **Bartın**'a 5 motor satıldı. Bu motorların ikisini çalıştırıp üçünü peşpeşe bağlayarak Bartın'a götürdük. Bartın'a giden bu motorlar'ın adları: **Akın, Yıldıray, Başaran, Yeşil Abana** ve **Değirmencikler**'dir" (özel söyleşi).

Oktay Köroğlu (1939):

"Kara taşımacılığı yaygınlaşınca motorculuk ölmüştü. Bizim Değirmencikler motoru bir süre çürümeye bırakıldı. Sonra ben onu 1969'da parçalayarak **Macit**'in (Sönmez, 1928) kamyonuyla evin önüne taşıdım ve motorlu testereyle **Turgut**'a (Keşepli, 1937) biçtirip odun yaptım. Babam (**Necati Köroğlu**, 1916) motorunu dökmecilere (hurda olarak) verdi" (özel söyleşi).

Bir motor iskeleti (1970'li yıllar)

Bu motorlardan en son satılan **Arıkan**'dır. 1970'lerde satıldı. Ondan sonra **Salim Gürsoy**'un (1910) 3-4 tonluk küçük "**Çirnik**" motoru bir süre daha "motor" işlevini sürdürdü.

Hacıveli'de 3 motor vardı: Bunlar **Koca Mehmet** (Yorgancı, 1900), **Hilmi Yorgancı** (1902) ve **Ketebeli Hakkı**'nındı (Atayurt, 1902). **Yakaören**'de (İlişi) de 6 motor vardı. Bu motorların en yollusu (hızlı gideni) **Koca Mehmet**'in "**Üç Kardeşler**" motoruydu (Hacıveli) ve 7 mil yapıyordu.

Bir başka motor iskeleti (1970'ler)

Abana'nın 40 yıllık "**motorlu yaşam**"ı boyunca, ölümle sonuçlanan 3 "**deniz kazası**" oldu:

1951'in 23 Nisan'ında **Hacıveli**'de **Koca Mehmet**'in (Yorgancı, 1902) motoru devrildi, 11 kişi öldü. 1952'de **Abana**'da **Cemil Gürsoy**'un (1908) motoru devrildi, 3 kişi öldü. **Yakaören**'de de bu tarihlerde bir motor devrildi, 4 kişi öldü. İlk iki kaza motorlar denize indirilirken; sonuncuda da vapur dönüşünde (kıyıda) oldu. Ölenler köylerdendi.

Sedat Direk (Yakabaşı, 1940):

"Devrilen **Koca Mehmet**'in (Yorgancı, 1900) motorunda en az 30 yolcu vardı. Motor denize dayanılırken son felekte devrildi. Kıyıda devrildi. Devrilen yerde deniz derin değildi. Yolcular eşyaların arasında biribiri üzerine düştü. Kaptan **Burhan Yorgancı**'ydı (1921)" (özel söyleşi).

Gemileri kıyıya çekmek için yapılan "**makara düzeni**"ne "**donam**" da denilir ve kütük kayıklarını çekerken kömüş gücünden de yararlanılırdı. "**Motor**" döneminde "**ırgat**" geldi. 4-5 ırgat vardı ve bir ırgatla 5-6 kişi yüklü bir motoru kıyıya çekebilirdi.

Niyazi Sakız (Sarıçiçek, 1920):

"Ben on yaşlarındayken (1930 dolayı), tuz yüklü bir kütük kayığını Babam **Kamil Sakız** (1890) bir çift mandayla kıyıya çekerdi" (özel söyleşi).

1954'te motorlu ırgat geldi.

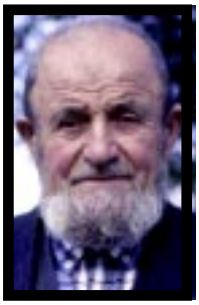
Sabri Can (1921):

"Yıl 1954. **İstanbul**'da elime bir dizel motoru geçti. Bunu tekneye taktırmak istedim, olmadı. Tornacının önerisiyle bu motoru ırgata çevirdik. Böylece **Karadeniz**'de ilk kez motorlu ırgatı ben yaptırdım. Sonra **Sabri Çetiner**'i (1909) ortak aldım, motor devri bitene kadar kullandık" (Özel söyleşi).

Abanalı gemiciler **Marmara Adası**'nda da etkindir.

Cavit Süvari (1930):

"1960'larda **Gündoğdu**'daki (Marmara Adası) **Abanalı**ların 86 parça ahşap gemisi vardı. 86 üyeden oluşan kooperatifimiz var. Bugün (2000) toplam 6 gemimiz var, bunların 2'si kooperatifin, 3'ü **Hacı Hüsnü**'nün (Güner, 1936) ve 1'i de **Macit Kaptan**'ındır (Özendi, 1956). Gemilerin tümü 1.000 tonun üzerinde. Bugün denizde balık azaldı navlunlar (taşıma parası) da düştü" (özel söyleşi).

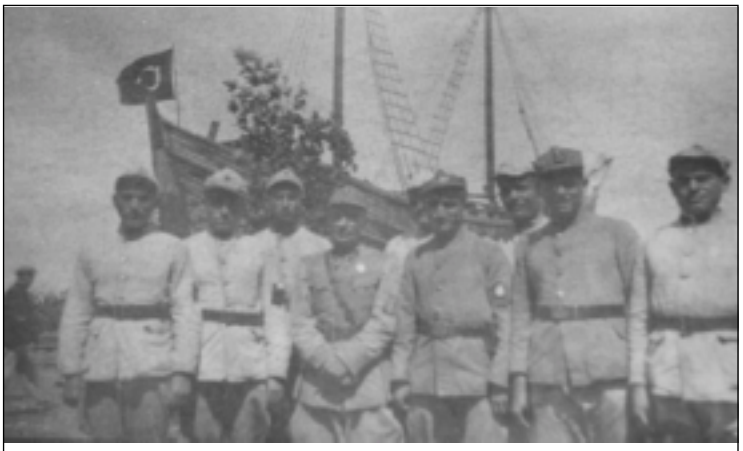


Şaban Ömür (1914):

"Benim çocukluğumda **Harmason**'da gemiler yapılırdı. Babam (**Kedi Mehmet Ali**, 1881) gemi ustasıydı. Ben yemek götürürdüm. O zaman **Harmason**'da kahve, bakkal makkal vardı" (özel söyleşi).

İhsan Ozanoğlu da "**Kastamonu Kütüğü**" yapıtında, "**Abana, İlişi** ve **Darsu** gibi mahallerde 5-200 tonluk kayık, mavna, gemi yapıcılığı tersane halinde işlemekte iken, 1939'dan sonra durmuştur" diyor (Şirketi Mürettibiye Basımevi, İstanbul, 1952, sayfa 94).

Abana'da 1940'tan sonra da büyük gemiler yapıldı. 1944'te **Girinti'nin Oğlu** (Mustafa Yıldırım, 1905), **Kurucaşile**'den (Bartın) ustalar getirterek yaptırdığı 260 tonluk **Yaşartürk** gemisini denize indirdi. Motoru **İstanbul**'da takıldı. **Kadir Can** (1892) 1935'te **Zeytinlik**'teki evinin üst yanında 20 tonluk bir gemi yaptırdı. Yapımında usta olarak **Kedi Mehmet Ali** (ömür, 1881) ve **Mehmet Ali Moğul**'un (1894) çalıştığı bu gemiyi **İstanbul**'da **Yahya Tığlı** (1899) ile ortak çalıştırdı. **Kadir Can** ve oğlu **Kemal Can** (1892 ve 1924) 1950'li yıllarda 3 gemi daha yaptırdı.



1944'te denize indirilen **Yaşartürt** gemisi önünde jandarmalar (Nurettin Peker).

Kemal Can (1924):

"1955'ten 1959'a dek babamla (**Kadir Can**, 1892) üç gemi yaptık. Birincisi 100 tonluktu. **Bozkurt**'ta **Hikmet Aydoğan**'a (1923) sattık. Adını **Aydoğan** koydular. İkinci gemi 150 tonluktu ve **Hüsnü Öztürk**'e (1904) satıldı. Adı **Nail**. 150 tonluk üçüncü gemiyi kendimize yaptık. Dörtte birini **Kısabacak Hamdi**'ye (Soğuksu, 1906) sattık. Bu gemiyi dört yıl çalıştırdık. Dördüncü gemi 250 tonluk olacaktı. Baş bodostumasını, kıç bodostumasını (baş ve kıç burnu), omurga yataklarından birazını yaptık. Ben 1958 belediye seçimini kaybedince **Fahri Yazgan** (1914) benden öç almak istedi. **Nurettin Yeğin**'in (1930) 600-700 m2'lik sandalye fabrikasından 10 lira 'işgaliye' parası alırken benim 500 m2'lik yerimden 100 lira istiyor. Babam (Kadir Can, 1892) da kızdı, baş bodostumaya, kıç bodostumaya vurdu balyozu yıktı. **Abana**'da bizden sonra gemi yapan olmadı. İki ustayı **Kurucaşile**'den getirmiştik. Baltacılar **Gerdiç**'tendi (Bozkurt). Kerestenin birazını **Sökü**'deki kendi ormanımızdan, birazını da **Demirköy**'den (Kırklareli) getirdik. Demirköy'den kayın getirdik. İlk iki geminin motoru **İstanbul**'da takıldı. Bize kalan üçüncü geminin motoru 70-80 beygirlik Doudge'tu" (özel söyleşi).

Bahattin Kırıkoğlu (1913) 1951-52'de **Kırıkköyü**'nde (Dereyüzü) 20 tonluk **Kıvırcık** çektirmesini (büyük motor) yaptırdı. Ustalar **Kurucaşile**'dendi (Bartın).

Abana'daki küçük gemilerin (motor) çoğunu **Kedi Mehmet Ali** (Ömür, 1881) yaptı. **Ali Mehmet** (Mehmet Ali Moğul, 1894) de birçok gemi yaptı. İlk yapılan motorlar **Yavuz, Midilli** ve **Hilal**'dir.

Motor ve sandallar (1980'ler).

Niyazi Sakız (Sarıçiçek, 1920):

"10 yaşlarındaydım. (1930 dolayı) Babamla (**Kâmil Sakız**, 1890) **Isırganlık**'tan **Kedi Mehmet Ali**'nin (1881) yaptığı geminin omurgası için bir kayın (ak gürgen) getirdik. Dört köşe baltalanmış, uzun bir kayın. Bu kayını mandaların çektiği boyunduruğa zincirle bağladık, **İleripınarı** (Arpalıkbaşı) ve **Karabalçık** üzerinden **Abana**'ya indirdik" (özel söyleşi).

Hacıveli ve **Yakaören**'de de motor (gemi) yapıldı. **Bozkurt**'ta bile motor yapıldı (örneğin Küçük Aktan). Bölgemizde en çok gemi **Gemiciler**'de yapılırdı.

Osman Üstün (Gemiciler, 1938):

"**Evren Baba, Fatih Sultan Mehmet**'in donanmasına gemi yapan bir ustaymış. Köy de adını **Evren Baba**'dan almış (Evrenye=Gemiciler). Ondan sonra da burada gemi yapımı sürmüş. Ben burada 8-10 geminin birden kızakta olduğunu gördüm. Burada 1980'e dek gemi yapıldı" (özel söyleşi).

Macit Sönmez(1928) motorların makine onarıcısıdır:

"**Köroğlu Necati**'nin (1916) **Değirmencik**'le **Ayancık**'tan dönüyorduk. Açıkta seyrediyorduk. Her nasılsa makine dairesinden çıktım, doğayı seyrediyordum. Baktım kıyıya yakın bir motor var. Bizim motorlara benziyordu. Sallanıyordu. Bozulmuş olmalıydı. Motora yaklaştık. Motorun bozulduğunu, yapamadıklarını söylediler. Ben hemen yanaşıp, makine dairesine indim. Motora benzin gelmiyormuş. Yedek 'sbop' vardı, takıverdim. **Hacıveli**'de **Koca Mehmet**'in (Yorgancı, 1900) motoruydu. **Oksal** (Yorgancı, 1937) bu iyiliğimi hiç unutmaz. Denizde olsun, karada olsun, motoru bozulan beni çağırırdı. **Meset**'te **Karatüfek**'in motoru bozulmuş, onartamamışlar. **İnebolu**'ya gittiğimde beni görünce boynuma sarıldılar. Motorun ayarını tutturamamışlar. Hemen yapıverdim. Eskiden Abana'da bir motor çalışsa, herkes başına toplanırdı. Halkımızda makine merakı vardı. Bir de **Gümrükçü Reşat** vardı Abana'da motordan anlayan" (özel söyleşi).

Ahmet Çelikbaş ve **Küçük Değirmencikler.**

Hayri Aydemir (1924):

"1951'de **İnebolu**'ya **Hamit Naci** gemisi geldi. Bu gemideki kaptan ve makinistler İnebolu'ya çıkarak kaptanlık ve makinistlik sınavı yaptı. O zaman Abana'dan sekiz kişi sınava girdi. **Mehmet Ali Mogul** (Ali Mehmet, 1894) o sınavda 'liman kaptanı' oldu. Ben, **Ahmet Çelikbaş** (1930) ve **Burhan Yorgancı** (1921) makinist olduk. Bizden önce makinist ve kaptan olanlar vardı. Daha önce 'liman kaptanı' olanlar bu sınavla 'kıyı kaptanı' oldu" (özel söyleşi).

Güneysu Vapuru
(Orhan Peker)

MUKAVELENAME

Yıllardan beri **Abana** iskelesinde motorla müteharrik bir çekme vasıtası bulunmaması yüzünden, en iptidai vasıta olan ağaç ırgatlar ve insan gücünden istifade etmekte idik. Bu hal, tabii olarak aramızda devamlı ihtilaflar husule getirir ve tüccar tarafından yükünün ıslanması, belediye tarafından bilhassa soğuk havalarda yolcuların lüzumundan fazla deniz üzerinde kalması dolayısıyla tazyik altında bulunuyorduk.

Bütün bunlardan kurtulmak ve medeni vasıtadan istifade etmek isteyerek, arkadaşlarımızdan **Sabri can** ve **Sabri Çetiner**'i teşvik ettik, onlar bize deniz kenarına bir motorlu ırgat kurmak suretiyle gece ve gündüz sahile gelen bütün motorlarımızı hiçbir suretle bekletmeyerek ve yardım istemeyerek karada motorumuza ait yere kadar çekmeyi ve buna ait bütün lüzumlu tesis (tel, makara vs) masraflarını kendileri ödemeyi taahhüt etmişler ve biz de buna mukabil öteden beri aramızda âdet olduğu vechile muayyen zamanlarda **Abana** iskelesinde çalışan ve birliğimize dahil olan motorların navlunlarına mukabil hesabı ile çalışan motorlar arasında kâr tevzii sistemimizi şumullendirerek motorlu ırgatı da denizde çalışan bir motor addederek ona da çalışan motorlara isabet eden para miktarı kadar para ödemeyi ve kendisinin günlük masraflarına karşı hesap sonunda tenzil veya tezyit gayesi ile birlik namına iskelemizden hareket edecek her motorun 5 lira avans vermesini ve birlik harici muhtelif iskelelere giden motorların dönüşünde çekilebilmesi için boş motordan 150 kuruş ve yüklü motordan 300 kuruş vermeyi karşılıklı taahhüt ederek bu mukaveleye sadık kalacağımızı **Abana Belediyesi** encümeni huzurunda bu yazıyı tekrar ve dikkatle okuduktan sonra imzaladık.

17 Ekim 1954

Cemil Gürsoy (Yeşil Abana), **Kemal Can** (Akın), **Salim Gürsoy** (Yıldıray), **Sabri Aktan** (Arıkan), **Şevki Aktan** (Aktan), **Hüsnü Başar** (Başaran), **Necati Köroğlu** (Coşkan), **Ahmet Arıkan** (Değirmencikler), **Ziya Kırıkoğlu** (Zühal), **Mehmet Özcan** (Ünal), **Sabri Can** (Evrenye).

Yukardaki sözleşme huzurumuzda yapılmış ve imzalanmıştır.

Mehmet Şensoy (belediye başkanı), **Ziya Şen** (üye), **Faik Saraç** (üye), **Necati Yazıcı** (muhasip). (Varol Yazgan'dan alındı)

Sandalı marangoz çırakları da yapardı.

Orhan Peker (1930):

"...En büyük maceramız **Hüsnü Çelik**'le (1934) bir sandal yapmamızdır. Ben o zaman **Selahattin Usta**'nın (Ünal, 1918) yanında marangoz çıraklığı yapıyordum. Babama (**Nurettin Peker**, 1892) bir sandal yapacağımızı söyledim. Babam 'Siz sandal yapamazsınız' dedi. Ama biz sandalı yaptık. Babam çivilerini, tahtalarını falan alıverdi. Sanıyorum yıl 1946'ydı. Sandalı 3-4 kişi merasimle denize indirdik. Adını da '**Nokta**' koyduk. Direk yapıp yelken taktık. Poyraz havalarda iple yedekte **Hacıveli**'ye kadar bir buçuk saatte çeker; oradan yelkenle on dakikada **Çayağzı**'na inerdik. Vapura da giderdik. Vapurdan bize para atarlardı, para dibe gitmeden dalar, bulurduk. Tabi o zaman vapurda güzel kızlar falan olur, küpeşteden bakarlardı. Biz onlara gösteri için sandalı batırıp, altındaki hava boşluğunda dururduk. Yukardan bağırırlardı 'Bunlar boğuldu!' diye. Sonra sandalın altından çıkar, bir alkış alırdık. Özellikle deniz anılarımız çok. **Çayağzı**'nda '**viya**' yapardık. En iyi viyayı, şimdi muhtar olan **Necip** (Meriç, 1931) yapardı. Hep kumda, derede doğayla başbaşa yaşardık" (AG, Eylül 1994).

Gemiciler'de denize indirilmeye hazır bir gemi (Osman Üstün).

HAMALLAR

"Gemi" ile beraber "hamallık" da gündeme geliyor.

Başlangıçta "at", "katır" ve "eşek"ten başka taşıt aracı olmadığından, gemilerle beraber hamallık da ortaya çıktı. 40 yıllık "motor dönemi"nde, motor sayısına koşut olarak hamal sayısı da arttı. Hamalların başı Köroğlu **Mehmet Ali Çavlar**'dır (1905). Çavlar'ın olmadığı zamanlar (tekel mağazasında çalışırdı) başkanlığı **Mori Ahmet** (Mor, 1912) yapardı.

Taşınan uzaklık 500-800 metreydi. Hamalların semeri (arkalık) İstanbul'dan getirtilirdi.

Mehmet Gürsoy (1912):

"**Köroğlu Mehmet Ali** (Çavlar, 1903) vardı, o tutardı hesapları. Sayıları 20-25 kadardı. (...) Yukarı Abana'dan **Esat** (Ferik, 1914) vardı. **Macaroğlu Sadık** (Özümpek, 1898) vardı. **Bekir Ahmet** (Çetintaş, 1889) vardı. **Meke** (Hüseyin Bartınlı, 1910) vardı, **Köçek Mehmet** (Çetin, 1911) vardı. **Hakkı** (Karamanoğlu, 1920) vardı. Kardeşi **Şifre** (Mustafa Karamanoğlu, 1931) vardı. **Mannacı İzzet** (Soğukçelik, 1901) vardı. **Döl'a** (Mehmet Demir, 1890) vardı. Keleşköyü'nden (Avcılar) **Osman** (Acar, 1914), **Hasan** (Sarı, 1904) vardı... Hamallar, deniz motorlarıyla karaya çıkarılan tüccar malını çarşıdaki dükkânlara taşırdı. Buradan da patates, kestane, üzüm gibi mallar yüklenirdi" (AG, Nisan 1990).

1970'li yılların başı. **Sağda bir hamal** (Nuri Eren).

Mehmet Çetin (Köçek Mehmet, 1911):

"Ben hamallığa geç başladım. Ondan önce gemilerde çalıştım. Burada 6-7 motor vardı başladığımda. **İstanbul**'daki oğlum **Şaban Çetin**'e (1933) kâğıt (mektup) yazdım, bana arkalık (semer) yolladı. 8-10 kişi vardık. Hesapları **Köroğlu Mehmet Ali** (Çavlar, 1903) tutardı. Anam ölünce bıraktım" (özel söyleşi).

Necat Çavlar (1934):

"1960'lı yılların başı. Sinemam var, **Mavi Köşe** Kıraathanesi (kahve) var, taka ile **Bafra**'dan gelen karpuzu alıyor, ıhlamurun altında satıyorum. Balık alıp satıyorum. **Hamallık** bile yaptım. Belediye meclisi üyesi de olduğumdan, gece yapıyorum hamallığı. Bir gece **Rizvan**'la (Mor, 1937) 8'erden 16 ton 2 motor boşalttık. Ofis unu. Fırıncılar için vapurla gelmişti. Ağabeyim **Suat** (Çavlar, 1928) tek başına 72 kiloluk çuvalı sırtımızdaki semere kaldırıyor. Semerle beraber 150 kilo gelen 2 çuvalı bir kezde kamyona taşıyoruz. O sırada **Almanya** işi de var. Yükün altında **Rizvan** bana '**Necat Çavlar**!" diyor. 'Ne var **Haşmet**?' diyorum, '**Almanya** kâğıtları ne zaman çıkacak?' diyor. Bastığımız zaman kum 10 cm iniyor. Bu yollardan geçerek **Almany**a'ya gittik" (özel söyleşi).

Hamallar. Sağda **motorlu ırgat**ın korunağı (Varol Yazgan).

Motorcuların da bir ortaklığı (birlik) vardı. Bu birliğin başkanı 1944'te **Kadir Can** (1892), 1947'de **Faik Arıkan** (1920) ve 1948'da **Hüsnü Başar**'dır (Izmarıt, 1903*).

Bozkurt "mal"ları kamyonlardan önce katırlarla taşınırdı. **Bozkurt** tüccarlarının **Aban**a'da depoları vardı. Kamyon, kıyının kum olması nedeniyle motora yanaşamadığından, hamallık, motorlu yaşamın sonuna dek gündemde kaldı.

Etrüsk (Orhan Peker).

Salim Yılmaz (1938), pazarcıları anlatırken, 1950-52 yıllarında da **İnebolu**'da **sırt hamalları** olduğundan söz eder:

"Abana'da pazarcı olarak belirli kişiler antropolojilerini sürdürmüştür. Bizim pazarımıza '**kadınlar pazarı**' da denilebilir. Rahmetli **Kırıkoğlu** (Mehmet Eren, 1881) ve eşi **Emine Abla** (Eren, 1893) gerçekten pazarcılığı tekellerine almışlardı. Onlar, perşembe günleri tüketimden artanları toplayarak İnebolu pazarında pazarlardı. Abana patlıcan ve biberi **İnebolu**'da, İnebolulu pazarcılarla rekabet edebilecek denli aranırdı. Bu iki seçkin pazarcımız **Abana** ve **Bozkurt**'tan topladığı sebzeleri, kıyılarımızdaki motorlarla İnebolu'ya götürürlerdi. **İnebolulu** sırt hamalları da ekmek parası için Abana motorlarının yolunu gözlerdi. Kırıkoğullarından başka **İnebolu**'ya küçük çapta kendi ürettiğini satmaya gidenler de vardı. Kimi günler bir motor taşıyamazdı pazarcıları. 1950-52 yıllarında **İnebolu** pazarında, bahçemizde ürettiğimiz biber ve patlıcanı ben de satardım. Benden önce Ağabeyim **Hayati Tahsin Yılmaz** (1933), 1940'lı yıllarda yapardı bu işi" (AG, 15 Ocak 1982).

Necati Ulugün (İnebolu), **Erdur Yeğin, Zeki Başar, Lütfi Aydıner** ve İnebolu'dan **Özkan** (Varol Yazgan).

*) 1944'ün belgesi: "Kooperatifin 1944 yılı 1. teşrin (ekim) ay hesaplarını banka (TC Ziraat Bankası-İnebolu) nezdinde kontrola götüren **Muhasip Ahmet**'in (Örnek, 1908) **İnebolu**'ya gidip gelme motor navlunu olan 150 kuruşu Motorcular Şirketi Kâyesi **Kadir Can**'a (1892) verilmesine karar verdik" (134 Numaralı **Abana Tarım Kredi Kooperatifi**'nin karar defteri, 01.01.1937 tarihinden 30.12. 1948 tarihine kadar. Başkan **Mustafa Şenol**, Üye **Kadir Can**, Üye **Muhittin Şen**. Sayfa 167.

RUS GEMİSİ SİMYON RAŞAL

Bu bölümde, 18 Aralık 1944'te kıyılarımıza vuran **Simyon Raşal** gemisinden (ve benzer olaylardan) de söz edeceğiz.

Ayhan Hünalp (Bitlis, 1927):

"**Karadeniz**'in en ağır dalgaları **Abana**'da patlar. Denizde olan motorlar iyi havalarda bile on dakikada sahile çekilebilir. Her motorun altına altı tane oturak (felek) atarlar. Sonra iplerle ızgaralar üzerine çekilir. Bütün bu işler, kilolarca alınterine bedeldir. Güneş batarken ufuk fazla kızarırsa, bir de bulutlar biraz fazla kalın olursa '**Karadeniz**'de Fırtına olacak' demektir. Her fırtınada, **Abanalı** kadının gözleri denizde, elleri gergefindedir. Keşişleme, gündoğusu, poyraz, yıldız, karayel, batı, lados, kıble. Bu sekiz fırtına sırayla **Karadeniz**'de nöbet tutar. **İkinci Dünya Savaşı** yılları içinde, **Rusları**n bir muhribi, **Abana** yakınındaki **Püsürge**'de karaya oturmuştu. Adamlar iki sene uğraştılar, gemilerini kurtaramadılar. En sonunda parçalayıp, demircilere sattılar. **Karadeniz** aldığını vermez. Erkek dalgalarla uğraşır, kadın da tarlada, ancak evine güç bela yetebilen üç avuç mahsulün peşindedir. Deniz dersen delidir. Lados olur, çakıl yığar. Poyraz olur, kum getirir. Aklına eserse, hepsini alır gider. **Abana**, üç yanı dağlarla sarılmış, denize tek penceresi olan garip bir diyardır. Adını duymayan çoktur. Fakat, yolu düşen bir adam da **Abana**'yı bırakamaz. Burada ekmek kavgası, başından sonuna bir maceradır" (Tercüman Gazetesi, 27 Ağustos 1955).

Mustafa Şenol (1904):

"**2. Dünya Savaşı**'nda burada denizden adam ölüleri çıkardı. **Evrenye**'den (Gemiciler) **Kuğu**'ya kadar sahil **Abana**'ya dahildi. Buralara her gün bir-iki tane adam ölüsü çıkardı. Bazılarının cebinde künyesi de olurdu. Yazarlardı ilgili yerlere. Kaç tanesini biz gömdük sahillere.

Bir parça denizden kıyıya çıkarırdık, eşip gömüverirdik. **Rus-Alman harbi**. Top sesleri geliyordu" (söyleşi bantlarının yeni çözümü).

Necati Can (1925):

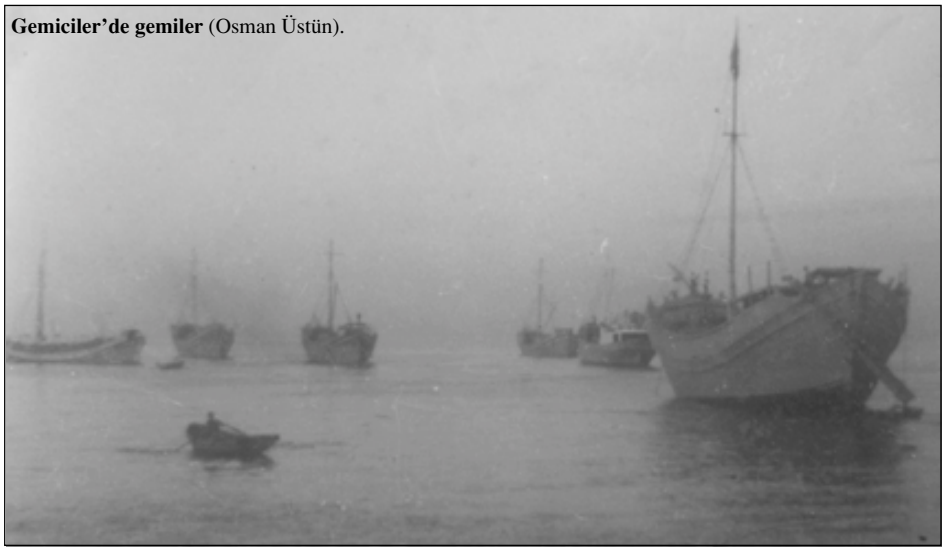
"**Sökü Altı**'nda üç tane **Rus**, kumsalda sandalı devirip altında yatmışlar. Sudan başka bir şeyleri yok. **Kemikkıran Süleyman** Onbaşı(*) ve iki jandarmayla gittik oraya kadar. Ellerini kaldırıp, 'teslim!' dediler. Ellerinde tüfek vardı. Savaştan kaçmışlar. O zaman **Keleşoğlu**'nda (Avcılar) **Selim** (Abdüsselam Acar, 1922) var. Dut toplayıp bir tepsi getirmiş. Fukaranın zaten ekmeği yok. Dutla karın doyar mı? Bu **Rusları** aldık, sandalı motorun peşine takıp, **İnebolu**'ya götürdüler" (özel söyleşi).

Hayri Aydemir (1924):

"Denizde bir motor yalpalıyor. İçinde 40 kişi var. Yakıtları bitmiş. Jandarma, **Yıldıray**'ın başına makineliyi kurdu. Gittik. Bizden çok korkmuşlar. Teslim aldık onları. **Rusça** bilen **Alaaddin Okyay**'ın (1925) babası **Kâmil Kaptan** (Okyay, 1895) vardı, onu aldık. Savaştan kaçtıklarını falan söylediler (...). O zaman denizden insan ölüleri çıkardı" (özel söyleşi).

Rıfat Akın (1931):

"Yıl 1942. İlkokul son sınıftayım. Dersaneden bakıyoruz, deniz kıyısında bir kalabalık var. Denizde de biri sac biri ağaç iki tekne (gemi) sallanıyor. Paydosta deniz kıyısına koştuk. Bunlar 20-25 tonluk **Rus** gemisiymiş. İçi de adam dolu. **Salim Kaptan** (Gürsoy, 1910) yönetimindeki Yıldıray motoruyla gittiler. **Ruslar** teslim olmuş. **Rusları**n birazını **Yıldıray**'la karaya çıkardılar. **Alaaddin Hoca**'nın (Okyay, 1925) Babası Kâmil Okyay (1895) **Rusya**'da kaldığından, **Rusça** biliyordu. İfadeleri falan alındı. Savaştan kaçmışlar. Sonra o gemileri **İnebolu**'ya götürdüler. Saç olanı fırtınada parçalandı ve **Yarbaşı** ile iskele arasındaki o zamanki dar kıyıda yıllarca kaldı" (özel söyleşi).



Gemiciler'de gemiler (Osman Üstün).

*) Kemikkıran **Süleyman Onbaşı**, Müezzin **Mustafa Yorgancı**'nın (1894) kolunu, "tavla"da oyuna karıştığı gerekçesiyle odunla kırar! Uzatmalı onbaşıya "**Kemikkıran**" adı, bu olaydan önce kondu.

Sabri Aktan (1914):

"Çok gemiler geldi **2. Dünya Savaşı**'nda. **İlişi**'ye (Yakaören), içinde 10-12 **Rus** bulunan bir motorlu sandal geldi. Arkadaşlar burada motorla önüne çıkmışlar. **Sinop**'a gidiyorlarmış. **Alaattin Hoca**'nın (Okyay, 1924) babası **Yüzbaşıoğlu Kâmil** (Okyay, 1895) **Rusya**'da esir kaldığı için **Rusça** biliyordu. Jandarma da yetişiyor. Diyorlar ki: 'Hava çok kötü. Siz **Sinop**'a değil de **İnebolu**'ya gidin!' Bizim **Abana** motoru önünde, **İnebolu**'ya götürüyorlar. Gece bir fırtına oluyor, motorun ikisi de parçalanıyor. Ama canlarını kurtarıyorlar. **İnebolu**'ya kaç tane geldi! Bunlar **2. Dünya Savaşı** zamanında çok geldi. Gelelim 1944'teki savaş gemisine (**Simyon Raşal**): Denizde bir savaş gemisi sallanıp gidiyor. Halk telâş içinde kaldı. Rüzgâr da batıdan estiği için gemiyi sürükleye sürükleye **Abana** ile **Çatalzeytin** arasındaki **Püsürge Burnu**'na götürdü ve orada sığ suda karaya oturdu. Buradan motorlarla yanına gittik. İçinde iki tane **Rus** vardı. Geminin motoru yokmuş. Yeni kızaktan inmiş, makine takılmaya giderken **Alman** uçakları hücum ediyor buna. Harp gemileri de yedekten bırakıyor. Bu adamlar **Abana**'ya getirildi. Abana'dan da **İnebolu**'ya. Gemi **Püsürge**'de birkaç gün demirli gibi kaldı. Sonra bir fırtına koptu, gemiyi kayalara attı. Büyük **Rus** savaş gemileri geldi. Gemiyi çıkarmak üzere karargâh kurdular. Kışta karda çadırların içinde kaldılar. Hatta o zaman buralarda domuz avlayıp onlara verdiler. O kadar güzel hoşlarına gitti. Gemiyi çıkaramadılar. Hükümet de hurda olarak sattı" (1978'te yapılan söyleşi bantlarından).

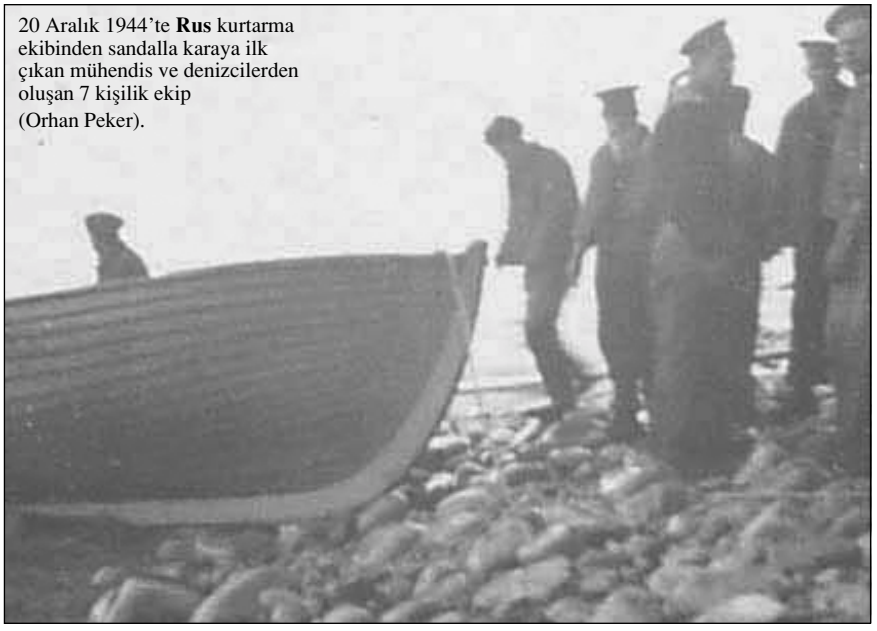
Dündar Şenol (1934):

"Ben 4. sınıftaydım. **Hacıveli** üzerinde gemi duruyor. Rahmetli babam (**Mehmet Şenol**, 1910), **Gümrükçü Reşat**, Nahiye Müdürü **Nurettin Peker** (1892) motorla gittiler. **Rus** gemisinin içinde üç subay, bir kadın, bir çocuk ve bir yaşlı adam var. Çat-pat anlaşıyorlar. **Nurettin Peker** bunlara 'Demirleyin, fırtına geliyor, buranın fırtınası çok serttir' diyor. 'Yok' diyorlar, 'demirlersek sığınmış oluruz (iltica). En sonunda bırakıyorlar. Gemi **Püsürge**'ye vuruyor. Sonra bu üç subayı alıp, **İnebolu** üzerinden **Ankara**'ya yolladılar. Birkaç gün sonra **Rusya**'dan donanma geldi. Çelik halatları bağladılar, çıkaramadılar. Geminin dibi delinmiş, içi çakıl dolmuştu. Yaşlı bir **Rus**, orada çadırda bir yıl bekledi. Çıkaramadılar. Aklımda kaldığına göre gemiyi **Türk** devleti jilet yapılmak üzere 35 bin liraya sattı" (özel söyleşi).

RUS SANDALI. 1995'te **Sacit Sarı** (1937) denizde batık olarak buluyor. Kıyıya çekip onartıyor ve **Mete Değerli**'ye satıyor. O da 5-6 yıl kullandıktan sonra çürüğe çıkarıyor. Sonra belediye onartıp sergiliyor.

Musut Yılmaz (1932)

"...Sabahleyin baktık, **Hacıveli**'de demirlemiş. Lados esiyor. Taraya taraya **Püsürge**'ye attı. İzin almışlar, onların 3-4 tane savaş gemisi **Kerempe**'den doğru geldi. Oraya (Püsürge) demirlediler. Bahriye (deniz) askerleri. Adamlar demek ki **Kırım Türk'ü** ki, ne güzel **Türkçe** konuşuyor. Gittik biz yürüyerek. Ben ilk kez kaynak makinesini orada gördüm. Jeneratörle kaynak yapıyorlardı dışarda. Bir ay falan çok uğraştılar ama çıkaramadılar gemiyi. Çadırları falan kurdular" (özel söyleşi).



20 Aralık 1944'te **Rus** kurtarma ekibinden sandalla karaya ilk çıkan mühendis ve denizcilerden oluşan 7 kişilik ekip (Orhan Peker).

Aynur Şengün (1933):

"Oteli yeni yapmıştık (1944). 3-4 **Rus** bizim otelde kaldı. Üç gün mü ne, yattılar. Babama kâğıt para bile verdiler. O zaman domuz çokluğu vardı. Köylünün vurduğu domuzların derisini ve yağını alıp, etini **Ruslar**a verirdik. Yağıyla felek yağlarlardı" (AG, Ekim-Kasım 1999).

Nurettin Peker (1892):

"**2. Dünya Savaşı**'nda **Orta Karadeniz**'in **İnce Burun** ile **Kerempe** Burnu arasındaki kıyı köy ve kentlerinin evleri, **Sivastapol** ve **Kırım** savaşlarındaki ağır patlamalar yüzünden sarsılır, pencerelerin camları zangırdardı. 19.12.1944 günü Abana Bucağı'nın 8 km doğusundaki **Püsürge** Burnu'na düşen Komşumuz **Sovyet Rusya**'nın '**Simyon Raşal**' adlı harp gemisini üst makamlara telefonla raporlamakla beraber, maiyetimdeki Jandarma Karakol K. Assubay **Hasan Ünsalan** ve erleriyle giderek enterne etmiştik. Gemilerini kurtarmaya gelen **Rus** filosu, kıyılarımıza çıkarmalar yaptı. Son gelen 40 küsur kişilik kurtarma ekibi, önümüzde daima bekleyen filonun gözetiminde aylarca uğraştı. **Karadeniz**'in doğal azgınlığı olanak vermedi. Emekleri boşa gidince, 28 Mart 1945 günü gemiyi hükümetimize bırakarak, kimileri bana dargın olarak gittiler. (...) **Rusların** **Abana** sınırları içinde kaldığı sürece, yetkili makamların verdiği emir ve yetkiye dayanarak, mutemet atanan Abana Muhtarı **Abdullah Şengün** (1897) eliyle yiyeceklerini; Tekel İdaresi'nden sigara, rakı ve votkalarını; **Gedos, Yaylas** ve **Kürt** köylerinin (Yeşilyuva, Yakabaşı, Denizbükü) şefkat ve misafirperverlikleriyle yatak, yorgan, yastık ve yakacaklarını sağlamıştım. Üst makamlarca yanıma görevlendirilen **İnebolu** Sahil Muhafaza Bölük K. Yzb **Reşat Pilten** ve erleri ile Gümrük Muhafaza Memuru **Şükrü Esen**'den kurulu Türk ekibi, portatif çadırlardan oluşan kampta kaldık. (...) 1. Dünya Savaşı'nda yıllarca savaştığımız **Çarlık Rusya** ordularının evlatları olan S**ovyet Rusya**'nın genç subaylarıyla kış mevsiminde ve bir çadır altında aylarca koyun koyuna yatmak zorunda kalmış; domuz çorbası, domuz kızartması ve ayı etinin(*) kokularına dayanmıştım" (AG, 1 Mayıs 1978).

20 Aralık 19444'ten 11 Ocak 1945'e dek görev yapan ilk **Rus** ekibi ile yemekte. **Nurettin Peker**'in (elinde kaşık var) sağındaki Deniz Üsteğmeni Mühendis **Aleksandır Ruşak**'tır. Ötekiler er.

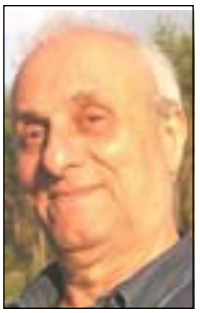
Aynur Yılmaz (1934):

"Duyduğuma göre **Ruslar**, ilk zamanlar 'zehirleniriz' korkusuyla, **Nurettin Peker** (1892) tatmadan yemek yemiyorlar. Sonra ayı istemişler. Bir yavru bulup getirdiler. Ayı yavrusu koyun kuzusu kadardı. Hükümete getirip, kafes gibi bir yerde birkaç gün beklettiler. Bizim kahveden hükümete sürekli olarak kahve tepsisiyle çay-kahve götürdüğümüzden, ben o ayıyı hep görüyordum. O ayıyı canlı olarak **Püsürge**'ye götürdüler" (AG, Aralık-Ocak 1999-2000).

*) 1942'de **Yeşilyuva**'dan **Kibar Dayı**'yı (Hasan Uçar, 1889) 200 kiloluk bir ayı yedi. **Sacit Kaya** (1933) anlatıyor: "**Sülük Gölü**'nün (Yeşilyuva) yakınlarındaki **Ardıçlı**'da **Kibar Dayı**'yı yiyor. İyice yiyor. Aynı gün **Nadarköyü**'nden (Yeşilyuva) **Nuri Bora**'yı (1908) tokatlıyor. **Nuri Bora** kendini 'ölü gibi' gösteriyor. Ayı sırtına oturuyor. **Bora**'nın kalbine elini sokuyor. Biraz öteye gidip oturarak izliyor. Avcılar gelince kaçıyor. **Nuri Bora** hafif yaralı olarak kurtuluyor. Bu ayı 20-30 gün sonra **Kapıkay**a'da (Kuğu-Çatalzeytin) **Enver Tığlı**'yı (1910) tokatlıyor. Tığlı **İnebolu**'ya (hastane) götürülüyor. Daha sonra da **Çörtlen**'de (Denizbükü'nün Kuğu Çayı'na bakan dağı) **Metamelü**'yü (Kâmil Çölmek, 1901) yaralıyor: Çölmek iki ayı yavrusu görünce sevmek istemiş. Ana ayıyı görmemiş. Ana ayı da **Metamelü**'yü tokatlıyor (yaralıyor). Sonra avcılar yetişince kaçıyor. Bu ayıyı **Asarbaşı**'nda (Yaylatepe-Bozkurt) **Gocuk Nuri** (Öztürk, 1902), **Çatalzeytinli** avcıların da yardımıyla vuruyor" (Özel söyleşi). **Abana** çevresindeki ormanlarda bugün de ayı ve domuz var.

Nurettin Peker, Mühendis Yüzbaşı **Varkof**, Dr **Namçur**, Dalgıç Uzmanı **Yakli İvonoviç** ve bir dalgıç (arkada kurtarılmaya çalışılan **Simyon Raşal** gemisinin gövdesi.

Gemideki kutlama törenlerinden birinde **Nurettin Peker**'in yakasına takılan **orak-çekiç** rozeti (O. Peker).



Orhan Peker (1932):

"**Ruslar**, gemiyi kurtarmak için 3 aydan çok **Püsürge**'de kaldı. Gemi bir karayel fırtınasında karaya oturup kayalıklara düşüyor. Bir geminin arkasından kopmuş ki, geceleri **Karadeniz Rus Filosu** karasularımıza girerek projektörlerle gemiyi arıyor. **2. Dünya Savaşı** bitmemiş. **Alman** uçaklarının **Sivastapol** bombardımanı, şu bu kıyamet kopuyor. **Rus** gemileri vuruluyor. Önce izinsiz, sonra da hükümetten izin alarak geliyorlar. Onlara, karaya çıkmaları için serbest bölge gibi bir yer gösteriyorlar. Çevresini de telörgüyle çeviriyorlar. Oraya her tür çıkarma, teknisyen getirme izni veriliyor. Bir koşulla. O da, **Rusya**'dan kim gelirse gelsin, rütbesi ne olursa olsun, onun üzerinde bir **Türk** sivil olacak. O da babam (**Nurettin Peker**, 1892) oluyor. Babamın **İngilizce**si falan da vardı, çat-pat anlaşıyorlar. **Püsürge**'de **Ruslar**ın doktoru bile vardı, hatta **İnebolu**'ya gelip annemi muayene etti. Bunlar uğraşıyor, didiniyor, kayaları kırıyorlar, geminin altını oyuyorlar, römorkörler; çelik halatlar işe yaramıyor. Gemiyi çıkaramıyorlar. Çok soğuk bir kış geçiyor. 1945'in Ocak, Şubat ve Mart ayları. Daracık bölgede çadırlar kuruluyor. Babam da istemiş **Kızılay**'dan bir çadır. Yırtık pırtık eski bir çadır geliyor. **Ruslar**ınki **Amerikan** yapısı, korumalı çadırlar. Yedikleri konserveler de **Amerikan**. Hep **Made in USA**. Alay etmişler bizim çadır için. Babam da, bu, **Baltacı Mehmet**'le **Katerina**'nın yattığı çadır, özel olarak yollamışlar' demiş! Babam çadırın soğuğunu şöyle anlatırdı: Ayı gibi 2 **Rus** buldum. **Sibirya**'dan gelmişler. Onların birini sağıma, birini de soluma yatırarak soğuktan korundum. Babam kendi makinesiyle önemli olayların fotoğraflarını da çekiyor(*). Babam anlatırdı: Bir gün 2 **Rus** subayı **votka** dağıtımında usulsüzlük yapınca, 'Siz nasıl komünistsiniz?' diye babam onların birini tokatlıyor. Olay, neredeyse hükümetler arasında notalaşmaya gidilecek denli önemli. Babam, 'Sizi rapor edersem, **Sibirya**'da fırında yanarsınız, elimi öperseniz bağışlarım' diyerek gözdağı veriyor da olay kapanıyor. Babamın içerde **Mehmetof, Aliof**... adlarında 4 tane ajanı varmış. Bu yolla içerde ne olursa haber alıyor. Bu arada **Rus** donanmasında kokteyller veriliyor, bizim bayramlar kutlanıyor. **Kızılordu**'nun en parlak zamanı. **Berlin**'e girilmek üzere. **Ruslar** gemiyi terketmeden önce yakmak istiyor. Babam bunu ajanlarından duyunca önlem alıyor: **İnebolu** ve **Kastamonu**'dan yangın söndürme düzeni getirtilip gizlice bekletiliyor. Sonra yangının günü ve saati de belirleniyor. Geminin baş ambarında mı, bir yerde yangın başlıyor. Babamın anılarında bunun günü ve saati var. Ateş parlayınca yangın söndürücüleri saklandıkları yerlerden fırlayıp yangını söndürüyor" (özel söyleşi).

3 Ocak 1945'te **Rus** Ateşesi **Novali** ve Deniz Albayı **Mihaylova**, **İnebolu** Kaymakamı ve İnebolu Liman Reisi'ne **Nurettin Peker**'in **Püsürge**'de verdiği yemek.

1944'te **Abdullah Şengül**'e verilen **Rus paralar**ından biri (Aynur Şengün).

Nurettin Peker'in belgeliğinden iki **Rus Parası** (Orhan Peker).

*) **Nurettin Peker**, 29 fotoğraflardan oluşan bu "**albüm**"ü şöyle tanıtıyor: "Harekâtın başı olan 18 Aralık 1944'ten, sonu olan 28 Mart 1945 gününe kadar bütün olayların tarafımdan çekilmiş filmleri (fotoğraf). **Türkiye Cumhuriyeti** Temsilcisi, **Abana Bucağı** Müdürü **Nurettin Peker**" (Orhan Peker'den aldığımız ve ilk kez yayımlanan bu fotoğraflardan kimilerini bu sayfalarda görüyorsunuz).

Kemal Demir (Yakabaşı, 1934):

"Ben, **Püsürge**'ye vuran bu gemide **Sabri Demir**'le (Yakabaşı, 1937) 4 gün çalıştım. **Ruslar** gemiyi bize bırakmıştı. Gemi parçalanırken keserle mantar sıyırdık. İş çok zor olduğundan daha fazla dayanamadık. **Yeşilyuva**'dan da çalışanlar vardı" (özel söyleşi).

10 Ocak 1945'te **Püsürge**'ye araç-gereç getiren Rus **Arseyni** gemisi.

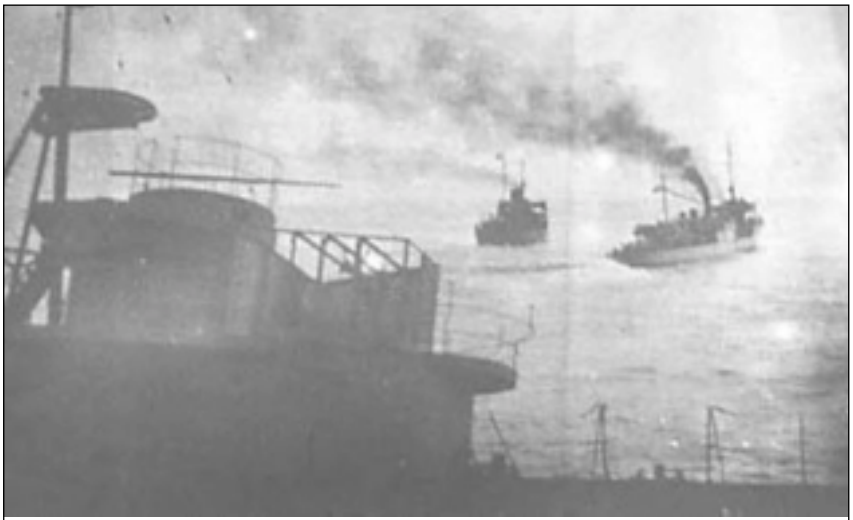
20 Aralık 19444'te **bot**la karaya çıkmaya çalışan bir **Rus** subayı ile 2 er.

Püsürge'ye bir de **hamsi gemisi** vurdu.

Necat Çavlar (1934):

"Ağabeyim **Suat**'la (Çavlar, 1928) **Ahçı Hüseyin**'in (Özden, 1920) ortak **Çağlar** sandalı var. **Aygün**'le (Özden, 1935) sandalı kullanıyoruz. Arada **Çatalzeytin** motorlarından yolcu indirip para da kazanıyoruz. 13-14 yaşlarındaydım (1947-48). **Püsürge**'de **Laz**'ın biri karaya oturmuş. Hava güzel ama sis var. **Jurnal'in Faik** (Arıkan, 1920) o zaman birinci sınıf kaptan. **Arıkan** motoru da var. Gittik baktık. **Bayraktar** adlı 40 tonluk bir motor. İçi de hamsi dolu. Kaptan olan sahibi ve bir tek de gemicisi var. **Faik Arıkan**'la (1920) çıkarmak için anlaşıyorlar. Bana dedi ki: 'Senin sandalla **Püsürge**'de çalışacağız, sana günde 2,5 lira vereceğim, ben ne dersem onu yapacaksın!' Çünkü motor yanaşamıyor kayalığa, sandal gerekli. Faik Abi uğraşa uğraşa, ambarlara boş fıçılar (varil) sıkıştırarak hamsi motorunu yüzdürüyor. Arıkan'la **Abana**'ya çektik. Hamsinin çoğu kasalarda ve tuzlu. Hamsiyi dışarı çıkardılar. Taze olanları çakılların üzerine yayarak kurutuyorlar. **Çiroz** yapacaklar. **Deli Cemal** (Gülşen, 1913) var, her gün fırından iki samun ekmeği alıyor, deniz kıyısındaki hamsilerden, denizde yıkayarak çiğ çiğ yiyor. Sonradan bir motor daha geldi. O da çakıllara camgöz (fatoz) döktü. **Laz** kaptan orada, delinmiş olan gemisinin altını kendi yaptı. Kırılan tahtaları söktü söktü yenileriyle değiştirdi. Bu iş iki-üç ay sürdü. Sonra gemiyi yüzdürdük, sandallarla hamsileri yükledik ve adam 15 ton kadar hamsiyle **İstanbul** yönüne doğru gazladı" (özel söyleşi).

Motor devrinden önce, **Ayancık**'tan **Zonguldak**'a gitmek için yola çıkan iki genç gemici (Sabri ve Ahmet), yelkenlilerinin **Püsürge** ile **İstefan** arasında batması sonucu boğulur (tarih yok). Halk, bu gençlerden yeni evli olan **Sabri** için ağıt düzer(*).



9 Şubat 1945. **Çelik halat**larla son deneme (**Toras** buzkıranı ve **Nizamayki** savaş gemisiyle yapılan bu çekişte de halatlar kopuyor).

*) **Püsürge**'den ay doğdu
Ben sandım sabah oldu
Helaldı'ya varmadan
Oğlum **Sabri** kayboldu
Deniz dibi kaynıyor
Sabrim yelken bağlıyor
Oturmuş güverteye
Ayşem diye ağlıyor
Yarna önünde serken
Erken kalkarım erken
Oğlum **Sabri** kayboldu
Helaldı'ya giderken
İstafan burnu burun
Durun kayıklar durun
Ben **Sabri**mi kaybettim
Vurun beni öldürün
Gün doğdu da gün doğdu
Millet camiye doldu
Helaldı'ya girmeden
Yavrum **Sabri** kayboldu
Çarmık çektim yan yana
Ciğerim yana yana
Kör ola **Karadeniz**
Nasıl kıydın bu cana

Derleyen **Emin Türkay Öztürk**
(Bizim Çatalzeytin Gazetesi, 8 Şubat 1970).

HACIVELİ'DE MAYIN OLAYI

2. Dünya Savaşı sırasında kıyılarımıza birçok mayın vurdu.

Denizde görülen mayın **İnebolu**'ya bildirilir, oradan gelen uzmanlar mayını etkisiz duruma getirirdi. Bunun için patlamayı tetikleyen yerleri sökülür ya da uzaktan silâhla patlatılırdı. Mayın olasılığı nedeniyle kimi zaman denizde yüzmek yasaklanır; jandarmalar kıyılarda nöbet tutardı.

1942'de **Hacıveli**'de, ölümle sonuçlanan bir mayın olayı yaşandı.

Lütfi Karamusaoğlu (Yakabaşı, 1938):

"Dedem **Cin Mıstan** (Mustafa Karamusaoğlu) bu mayını

Gedos (Yeşilyuva) altında buluyor. **Hacıveli Kayası**'ndan 1-2 kez atıyorlar, patlamıyor. Olaydan sonra karakol kumandanı **Muhtar Namdar**'a (Ahmet Kaya, 1902) bozuk çalıyor, 'Yerde kalem, çakmak gibi şeyler bile bulsanız, almayacaksınız, köylüye örnek olacaksınız!' diye. Dedem de 1 no'lu aza (üye) o zaman" (özel söyleşi).

Bu mayını erler tüfekle uzaktan patlatmayı başaramaz ve **Hacıveli** çarşısına getirirler. **Çayırcık**'tan **Arda**'nın oğlu **Arif**, bu mayını yeniden **Siyelik Kayası**'ndan (denize) atar. Kayalara çarpan mayın yine patlamaz. Denizde sürüklenerek **Hacıveli** çarşısının önüne gelen mayın orada patlıyor. Bu patlamada 2 er ve 5 çocuk ölüyor. Bu beş çocuk **Abdullah Atayurt**'un (1888) oğlu (Muammer), **Angut'un Mehmet**'in (Atayurt, 1898) oğlu (Necmettin), **Gaco**'nun (Mehmet Atayurt, 1899) oğlu (Fahri) ve **Bahattin Yorgancı**'nın (1925) iki kardeşidir (Vedat ve Sedat). Birçok kişinin de yaralandığı bu olayda, o zaman 8 yaşında ve bugün yaşamda olan 1933 doğumlu **Nihat Tığlı** da bir gözünü kaybeder.

Onsekiz Aralık Bindokuzyüzkırkdört'te
Bölgemde karaya düşen **Rus** gemisinde
Karargâh kurdum gelen **Ruslar**la içinde
Temsil ettim milletimi koştum hizmete
Kurtarmak için **Rus filosu** üç ay kaldı
Ekipleri çalıştı, dalgıçları daldı
Hepimizi sonsuz düşünceler aldı
Araçları yok, gelemiyorlar külfete
Sibir'li **Lenin**'li **Moskof**'la kara bahtım
Oğul gibi koyun koyuna döşekte yattım
Ayı eti yedim, sustum içime attım
Ulusum adına katlandım bu mihnete
Onlar sarhoş, ben ayık her şeyi konuştuk
Tarihlerimizi açıklar, görüşürdük
Onlar **Lenin**, ben **Atatürk**'le öğünürdük
Susarlar **Stalin**'in yaptığı vahşete
Uğrunda dişlerim döküldü diyemedim
Anamı gömdüm, sebebini söylemedim
Millet malını bol keseden harcamadım
Alnı açık gezdim, düşmedim zillete
Yazdım o günkü notlarımdan kitabımı
Okuyun, roman değil canlı hikâyemi
Tanı, **Türk** milletini yutmak isteyenleri
Tanıt kuzey düşmanımızı bu millete

Beşiktaşlı **Nurettin Peker**
İstanbul, 9 Ocak 1955
(kendi elyazısından-Orhan Peker)

"AZGIN DENİZ" ANILARI

Abana'da liman (barınak) olmadığından, kötü hava koşullarında denizcilik zordu. Tüm denizcilerin bellekleri kötü anılarla doludur.

Recep Aygen (1931):

"**Gölköy Enstitüsü**'nü bitirince **Altıkulaç** öğretmenliğine atandım. Yıl 1950. Köyden Araç'a yürüyerek bir gün bir gecede geldim. O zaman **Araç**'ın **Boyalı** Bucağı'na bağlıydık. Şimdi ben **Abanalı** oldum ama köy **Çankırı**'nın **Kurşunlu** İlçesi'ne bağlandı. **Araç**'tan **Kastamonu**'ya at arabasıyla geldim. Yolda **Geleysin Hanı**'nda, **Kastamonu**'da da **İplikçiler Hanı**'nda geceledim. Tahtakurusundan uyku tutmadı. **Kastamonu**'dan **İnebolu**'ya kamyonla geldim. Deniz azgın olduğu için iki gün **İnebolu**'da kaldım. Üçüncü gün **Köroğlu Necati**'nin (1916) motoruyla yola çıktık. **Evrenye** (Gemiciler) önlerinde hava patladı. İlk kez denizi görüyordum. Salavat getire getire **Abana** önüne geldik. Kıyıdan, 'geri dön' gibi işaretler veriyorlardı. **Necati Kaptan** bir 'aralık' bularak kıyıya bindirdi. Herkes patır patır kıyıya atlamaya başladı. Ben de atladım ama baştan aşağı ıslandım. **Mehmet Gürsoy**'un (1912) kahvesinde saatlerce kurundum. Üç gün sonra 15 Ekim 1950'de **Altıkulaç**'ta göreve başladım" (özel söyleşi).

1969

Hüsnü Başar (Izmarıt, 1903):

(Varol Yazgan)

"Yıl 1915. 130 tonluk bir kayıkla **İstanbul**'a gitmek üzere kereste yükü ile **Abana**'dan yola çıkmıştık. (...) **Bartın** önlerine kadar talihimiz yaver gitmişti. (...) Rüzgâr kesildi ve üç gün kaldık. (...) Tekrar rüzgâr esmeye başladı. Böylece yolumuza devam etmeye başladık. Ta ki bu, **Amasra** önlerine gelene kadar devam etti. İşte burada talih ikinci kez bizden olmadığını gösterdi. Bir rüzgâr, bir deniz, görülmemiş derecede bir fırtına hüküm sürmeye başladı. Tabii ki, bunun neticesi olarak kısa bir zaman sonra kuvvetli bir rüzgâr, havale yüklü kayığımızı devirircesine yan yatırdı. Kısa bir şaşkınlıktan sonra yelkenleri mayna ettik (indirdik). Fakat efendim, dedik ya, talih bize bir defa yüzünü çevirmiş. Kayıktan düşen keresteler yekenin (dümen kolu) üzerinde kalmıştı. Kayığımız hızla su alıyordu ve kısa bir zaman sonra da mukadderatımız batmaktı. Hemen denize atlayarak yekenin üzerindeki keresteleri yüzerek temizledim. Kısa bir süre sonra tehlikeyi atlatmıştık. Fakat kayığımız epeyce su almıştı ve yükümüzün birçoğunu denize boşaltmıştık. Daha sonra arkamızdaki filikayı önümüze aldık. Çifte kürekli filikamızla kayığımızı **Amasra** Limanı'na kadar çektik..." (Turistik Abana, 17 Aralık 1970)

Vapur günü (1970'lerin başı)

Selahattin Acar (Çatalzeytin, 1924):

"1939'da **Demir-Çelik**'e girmek için **Karabük**'e gideceğim. **Çatalzeytin**'den motorla İnebolu'ya gittik. **İnebolu**'dan vapurla **Zonguldak**'a çıkacağız. Zonguldak'a vardık ki, denizde kıyamet kopuyor. O zaman vapur yanaşmıyor. Bir mendirek var, o kadar. Vapur yolcularını indiremeyince **İstanbul**'a kadar gittik. Ertesi gün aynı biletle geri dönüyoruz. Deniz yine azgın olduğundan, bizi **Zonguldak**'a yine çıkaramadılar. Çaresiz **İnebolu**'ya geri döneceğiz. Deniz ne kadar azgın olursa olsun, İnebolu kayıkçıları gemiye çıkardı. Sonra kaptana yalvardık da bizi **Amasra** limanına çıkardı" (özel söyleşi).

Ahmet Aydıner (1904):

"**Girinti Osman** (Yıldırım, 1864) idaresinde, her türlü emanet eşya yüklü tekneyle (İstanbul'dan) hareket ettik. Bir hayli yol aldıktan sonra şiddetli bir fırtına hüküm sürmeye başladı. O zamanlar liman olmadığından, bulunduğumuz bölgede tabii bir liman olan **Kefken Adası**'na çok zor şartlar altında girmeye muvaffak olduk. Adaya girdiğimizde birçok yelkenli vardı. Çoğu **Bartınlı**ydı. Tanıdık hiç kimse yoktu. Sabahın erken saatlerinde eski eşkiyalardan **İpsiz Recep**'in çetesinden bir grubun, pür silahlı bir taka ile teknemize yanaşarak, kaptanı ve beni takaya aldılar, adadaki diğer gemilerin de kaptanlarını toplayarak hepimizi fener dairesine doldurdular. İlk defa 'sermayeniz nerede?' diye sordular. Biz 'sermayemiz yok' dedik, inanmayarak bizi sıradan, odunla dövmeye başladılar. (...) Gemimizdeki kıymetli emanet, yiyecek ve giyeceklerimizi aldılar. Aradan epeyce zaman geçmişti. Tanyeri ağarırken çetenin kaçtığını öğrendik. Bu arada fırtına dinmiş, deniz düzelmişti. Biz tekrar adadan çıkarak yolumuza devam ettik. **Abana**'ya geldiğimizde bizi kalabalık bir kitle karşıladı. Sonradan öğrendik ki, başımıza gelenler daha önce Abana'da öğrenilmiş" (Turistik Abana, 31 Aralık 1970).

Seyirci motoru (Varol Yazgan).

Ahmet Akıntürk (Kara Ahmet, 1908):

"12 yaşındayken (1920) **Abana**'dan **İstanbul**'a gitmek üzere rahmetli **Kırıkoğlu Mehmet** (Eren, 1881) idaresindeki kereste yüklü, yelkenli gemiyle, bir poyraz rüzgârıyla beraber hareket ettik. **İnebolu** önlerine geldiğimizde **Yunan** gemilerinin ateş bandırasını kaptanımız dürbünle görünce, gemimizin yönünü değiştirerek denize doğru açılmaya başladığımız sırada karşılıklı top sesleri duyulmaya başlamıştı. (...) Üç gün aralıksız yol katetmiştik. Ani bir karayel fırtınasıyla, binbir güçlükle **Ereğli** Limanı'na vardık. Bizi sıkı bir aramaya tabi tuttular. Dört mürettebattan başka biz dokuz kişi olan çocukları geriye göndermeye karar vermişler. (...) Bizi bir hafta sonra **Fransız** bandralı bir gemiyle **İnebolu**'ya çıkardılar" (Turistik Abana, 24 Aralık 1970).

Karadeniz
(O.Peker)

İsmail Yuvarlak (1923):

"**Elektrikçi Osman**'ın (Kurtuluş, 1906) oğlu **Özdemir** (Kurtuluş, 1945) deniz kıyısında bir şey bulmuş ve evde onu ateşe atmış. Bir patlama oluyor ve parmakları gidiyor. Kan kaybediyor. **Fahri Bey** (Yazgan, 1914) beni çağırdı, '**İnebolu**'ya gider misin?' dedi. 'Beni denize dayanabilirseniz giderim!' dedim. Çok deniz var. Kıyamet kopuyor. **Izmarıt Hüsnü** (Başar, 1903), **Kırık Ziya** (Kırıkoğlu, 1908), **Salim Kaptan** (Gürsoy, 1910) falan deniz kıyısına indik. 8 kişi soyundu. Benim motoru (5 tonluk Küçük Barbaros) indirip, kafasını denize çevirdik. Gemicim de **Kasap Yaşar** (Demir, 1940). **Elektrikçi Osman**'la oğlu **Özdemir** ambarda. Motor çalışıyor. Dalga sayıyorlar. Dalga gelince motoru kaldırıyor, onlar hem motoru, hem de felekleri yerinde tutuyor. Bir aralık bulup bizi bir dayanıyorlar denize, yallah! Baktım **Kasap Yaşar** yok! Açıldık denize. Dalgaları bordoya verdik ve **İnebolu**'ya ulaştık. Orada bir araba buldular ve Özdemir'i hastaneye ulaştırdılar. Rahmetli **Parmaksız** (Mehmet Ali Moğul, 1923) da **Ayancık**'a üzüm götürmüş; gelirken **Abana**'ya inemeyince **İnebolu**'ya gelmiş. Üç yolcu çıktı. 'Hava durursa gideriz' dedim. İkisi kadın, biri erkek. Kadının birinin kucağında çocuk da var. 'Biz **Sarhoş'un oteli**ndeyiz' dediler. İkindi oldu, **Parmaksız** bana, 'Denizler kaldı, sen o yolcuları al, git' dedi. Dalgalar mendireğin üzerini aşıyordu, şimdi aşmıyor. 'Sen gidemiyorsan ben nasıl giderim?' dedim, 'Benim yarın burada işim var' dedi. Ben buranın acemisiyim. Bana dedi ki: 'Abana'ya varınca dalga sayarsın, üçüncü dalgaya binersin!' **Mehmet Ali Kaptan**'ın sözüyle **İnebolu**'dan çıktık. **Evreny**e'yi (Gemiciler) geçtik, üzerine deniz koydu. 'Eyvah!' dedim, 'Ha oğlum, de oğlum' gidiyoruz. Bereket bende kuvvetli makine var. Ben açıktayım. **İlişi**'ye (Yakaören) geldik, kayanın oradan birisi ceketle 'dön!' işareti yapıyor bana. 'Dön' ama nasıl döneceğim? Apar topar yola çıkmışız, mazotum ancak beni Abana'ya götürüyor. Ben yine devam. Acenta **Mehmet Ali Bey** (Geriş, 1911) Hemen telefon ediyor Abana'ya, '**Deli Oğlan** geliyor, çok deniz var, düzen alın!' diye. Baktık Abana önünde büyük bir kalabalık var. O gün vapur günü de değil! Rahmetli **Saatçi Hakkı** Hoca (Şener, 1902) 'Vallahi ben de dükkânı kapattım da gittim' dedi sonradan. Çarşıda kimse kalmamış, o denli kalabalık. Motorun başını dalgaya karşı çevirdim, dalga sayıyorum. Kadınlar ağlıyor içerde. 'Bizi niye **İlişi**'ye çıkarmadın?' diyorlar. İlişide liman mı var! Biri bana el etti 'Gel' diye, hemen yol verdim. Sonra 'tersine dön' işareti yaptı. **Izmarıt Hüsnü** (Başar, 1903) **Salim Kaptan**'a (Gürsoy, 1910) demiş ki: 'O buranın acemisi, sonra sen sorumlu olursun!' O zaman Izmarıt Hüsnü Motorcuların kâhyası. Baktım işaret mişaret gelmiyor, dalgaları saymaya başladım ve üçüncü dalgaya bindim! Kıyıya bindirirken bir dalga geldi, beni denize fırlattı, motor da kapaklandı (tersine döndü). Bereket kıyıda soyunuk bekleyenler yolcuları ve bebeği kıyıdaki dalgaların arasından aldı" (özel söyleşi).

1968

... Ağaç teknelerin yerini saç teknelerin alması üzerine **Marmara Adası**'nın **Gündoğdu** Köyü'ndeki **Abana** kökenli hemşehrilerimiz de saç gemiler edindiler. Duyduğumuza göre bu hemşehrilerimizin 140-150 saç teknesi varmış.

İstanbul ve **Marmara Adası**'na serpilen bu güçlü gemicilerimiz, **Orta Karadeniz**'deki gibi antropolojilerini sürdürüyor. Bu hemşehrilerimizin, çağın modern araç-gereçleriyle de donatılmış gemileri **Karadeniz**'e açılıp da **İnebolu, Evrenye, İlişi** ve **Abana** önlerine geldiklerinde kıyılarımıza doğru dümen kırarlar ve üçer-dörder ötüşle selamlarlar bizi. Eğer acele işleri yoksa ve hava da elverişliyse kalırlar birkaç gün kıyılarımızda.

Bu saç gemilerle **Abana**, **İlişi** ve **Evrenye** kıyıları çok görkemli bir havaya bürünür. **Orta Karadeniz** sularını pırıl pırıl parlatır bu gemilerin ışıkları geceleri. Son yıllarda deniz bize mi küstü, yoksa **Denizyolları** mı, bilmiyoruz? Yolcu gemileri uğramaz oldu. Limanlarımızın da bu gidişle bitirileceği yok. Armatörlerimizin gemileri de olmasa, gemi görebileceğimiz yok **Orta Karadeniz**'de.

Karadeniz'in karşı kıyılarıyla ilişkili olduğumuz altmış-yetmiş yıl öncesine dek bizim kayıkçılarımız, oyuncak gibi oynarmış **Karadeniz**'in okyanus büyüklüğündeki dalgalarıyla.

Kırım yönünden gelirken, **Karadeniz**'in ortasında bir sessizlik olur, kıyılarla ilişki kesilirmiş. Bir-iki mil daha yol alınca, bizim **İsfendiyar Dağları**'nın en yüksek noktası **Yaralıgöz**, kaptanlara pusulalık edermiş. Karşı kıyılara giderken de **Kırım Yarımadası**'nın dağlarına bakarak yönlerini bulurmuş gemicilerimiz...

Salim YILMAZ (AG, 1 Nisan 1982)

Nurettin Peker (1892):

23 Ocak 1945 günlüğü: "...Yarım saat sonra **Evrenye** (Gemiciler) önlerindeyiz. Hava iyice bastırdı. İri dalgalar arasındayız. Baştankara edemeyiz. **Necati Kaptan** (Köroğlu, 1916), 'Müdür Bey, açığa açılmaktan başka kurtuluş yolu yok' diyor ve açılıyoruz. Başlayan karlı tipi denize düşmüyor, denize paralel olarak uçuyor. Önümüzü, çevremizi göremiyoruz. 6 tonluk motorun safrasındaki 2.600 kg çimentonun üzerinde belki 30 kişi var. Yükümüz baskın. Motora çarpan azgın dalgaların suları içeriye girmeye başladı. Kaynayacağız. Kaptan yelkeni indirdi, kurudirek gidiyoruz. Yolcuların üzerine muşamba çektirdim. Tayfalar ateş gibi. Muşamba altında kimsenin kımıldamamasını da bağırarak söyledim. Kıç üstünde ben, **Bozkurt**'tan Kilmesli **Ahmet Usta** (Sıvar, 1901) ve dümen "yeke"si elinde, ayakta, motoru dalgalara göre idareye çalışan **Necati Kaptan** bulunuyorduk. Necati Kaptan açtıkça açıyordu tekneyi. Motorda en yaşlı ve deneyimlerden geçmiş kişi bendim, kaptana ve kişiliğine güveniyordum. Ne var ki, dümene kumanda edemeyecek kadar beli ve elleri donan Necati Kaptan, 'Müdür Bey, donuyorum, tutamıyorum!' diye bağırmaya başlayınca derhal yekeyi elime aldım. Benim de ellerim, soğuktan yekeye yapışmaya başladı. Dalgalar gittikçe büyüyor; muşambanın üzerinden aşıyordu. Yolcuların tente altından ağlamaklı sesleri, Tanrı'ya yakarışları geliyor kulağıma. Tehlike yüzde 90'a çıktı. Ben de donarsam boğulacağız. Necati Kaptan durmadan kollarını sallıyor, çaprazlıyor, ellerini oğuşturuyor. Aklı başına geldi ve kumandayı benden aldı. Artık benliğimden geçtim. Anamı, eşimi, dört evladımı düşünüyorum. 'Yirmi yaşından beri ömrünü savaşlarda, esarette ölümlü binbir serüvenlerle geçirmiş ve yıllardır **Orta Karadeniz** kıyılarında kaç kez kaza atlatmış âciz, naciz **Nurettin Peker**'i koruyan Tanrı, motordaki zavallı yolcuların hürmetine yine korur' diyorum. Moralimi tazeliyorum, kaptanımıza destek oluyorum. Kıç üstünde yanımda uzanan ve durmadan abuk sabuk söylenen **Bozkurtlu Ahmet Usta** birden fırladı, denize atlamak istedi. Aklını kaçırmış, bağırıyordu. **Necati Kaptan**'la beraber yakaladık, avutarak yatırdık. Yolcuları da avutmaya çalışıyoruz. Tabancamı elime aldım, 'Kim ayağa kalkarsa vururum!' dedim. Önümüzde **İlişi** (Yakaören) koyu var. Var ama nasıl gireceğiz? Üçlü, dokuzlu dalgalar var. 'Ha gayret Necati Oğlum, ha gayret, hepimiz sana emanetiz' diyorum. Necati Kaptan büyük bir ustalıkla motoru devirmeden **İlişi'**ye çevirirken, yüzde 99'a çıkan tehlikeyi atlattık. Tabancamı kıyıya doğru çevirerek şarjörü boşalttım. Silah sesine kahvelerden çıkan halk kıyıda birikti. Bize moral verici işaretler yapıyorlardı. Çekme takımları ve yağlı felekler hazırlanıyordu. Necati Kaptan, uygun gördüğü büyük bir dalganın sırtına binip çığdırırken, dümen yekesinin titrediğini görünce gözlerimi kapadım. Yüklü bir motoru İlişi Kayalıkları'na bindirip parçalamadan, iri dalgaların sırtında çığdırabilmenin ve kumsalda felek üstüne dengeli bir şekilde bindirebilmenin ne demek olduğunu ancak kaptanlar, denizciler bilir. **Abana** denizcilerinin balık gibi yüzen küçük çocukları da bilir bu gerçeği. (...) Fırtına çıkınca görevliler **İnebolu** santralından aralıksız aramışlar. Motorumuz üzerine sağlıklı haber alamayınca battığımız yayılmış. Kara haber (İnebolu'daki) anama ulaşmış. Anam koşarak santrala gelebilmiş, kara haberi öğrenince oracıkta kriz geçirmiş. Jandarmalar eve götürmüşler. Bir daha kalkamayacağı yatağına yatırmışlar. Şimdi **İnebolu**'da, **Avra** mezarlığında yatıyor" (AG, 15 Mayıs 1978).

Motorlar Etrüsk'te (Varol Yazgan).

Memurlar ırgat başında (Nuri Eren).

EKMEK KAVGASI BİR MACERADIR

Karadeniz'in en ağır dalgaları **Abana**'da patlar. Denizde olan motorlar iyi havalarda bile on dakikada sahile çekilebilir. Her motorun altına altı tane oturak (felek) atarlar. Sonra iplerle ızgaralar üzerine çekilir. Bütün bu işler, kilolarca alınterine bedeldir.

Güneş batarken ufuk fazla kızarırsa, bir de bulutlar biraz fazla kalın olursa "**Karadeniz**'de Fırtına olacak" demektir. Her fırtınada, **Abanalı** kadının gözleri denizde, elleri gergefindedir. Keşişleme, gündoğusu, poyraz, yıldız, karayel, batı, lados, kıble. Bu sekiz fırtına sırayla **Karadeniz**'de nöbet tutar.

İkinci Dünya Savaşı yılları içinde, **Rus**ların bir muhribi, **Abana** yakınındaki **Püsürge**'de karaya oturmuştu. Adamlar iki sene uğraştılar, gemilerini kurtaramadılar. En sonunda parçalayıp, demircilere sattılar. **Karadeniz** aldığını vermez. Erkek dalgalarla uğraşır, kadın da tarlada, ancak evine güç bela yetebilen üç avuç mahsulün peşindedir. Deniz dersen delidir. Lados olur, çakıl yığar. Poyraz olur, kum getirir. Aklına eserse, hepsini alır gider.

Abana, üç yanı dağlarla sarılmış, denize tek penceresi olan garip bir diyardır. Adını duymayan çoktur. Fakat, yolu düşen bir adam da **Abana**'yı bırakamaz. Burada ekmek kavgası, başından sonuna bir maceradır.

Ayhan HÜNALP
(Tercüman Gazetesi, 27 Ağustos 1955)

Salim Gürsoy (1910):

"Hatırladığım kadarıyla 25 yıl önce (1945 dolayı) güneşli bir temmuz günüydü. **Abana**'dan erik ve yolcu ile **İstanbul**'a on tonluk motorumla (Yıldıray) hareket ettik. 24 saat sonra **Zonguldak**'a vardığımızda, yolcu çıkarmak için iskeleye uğradık. Orada muhafaza (gümrük) teşkilatı bizi yolcu ile yakalamak istedi. Aramızdaki tartışma büyüdü. Fakat sonunda bu defaya mahsus olmak üzere bizi serbest bıraktılar. (...) Bizle beraber hareket eden bazı gemiler azgın dalgalara dayanamayarak geri döndü. Bazıları da fazla kıyıya sokuldukları için dalgaların etkisiyle karaya oturdu. Biz bu korkunç sahneleri görmemize rağmen 'yolcu yolunda gerek' misali yolumuza devam ettik. (...) Bu arada motorumuzda bulunan erik ve eşyaların bir kısmını denize attık. Bir ara dalgaların şiddetinden motorun su aldığını gördüm. Makinistim **Cemil Gürsoy**'a (1908), motorun su almaması için muşambayı çekmesini söylediğim sırada ansızın şiddetli bir dalga ile makinenin davlumbaz kapağı alnıma çarparak denize düştü. Makinistim, 'S**alim Kaptan** (Gürsoy, 1910) denize düştü!' diye bağırdı. Oysa ben düşmemiştim. Nihayet **Abana**'dan hareket edişimizden dört gün sonra limana girdiğimizde, liman reisi bizim bu kadar yükle, böyle korkunç bir havada buraya kadar sağ salim geldiğimize hayret etti. Niçin hayret ettiğini sorduğumda, irili ufaklı 21 parça geminin battığını söyledi" (Turistik Abana, 26 Kasım 1970).

Nurettin Aslan (1934):

"Mozaik yükü ile **Zeytinburnu**'na (İstanbul) yanaştık. Denizin çok 'azgın' olması yüzünden iskeleden ayrılmak zorunda kaldık. **Haydarpaşa** ya da **Kumkapı** önlerine gitmemiz gerekiyordu. Tam bu sırada Oğlum **Mehmet** (Aslan, 1955), su pompalarının çalışmadığını söyledi. Ben de baktım, çalışmıyordu. **Samatya** Hastanesi açıklarındaydık. Rüzgâr serteliyordu. Kıyıya yaklaşarak demirledim. Beni sandalla dışarı çıkardılar. Kıyıda dalgalar beni başımdan aşağı ıslattı. **Marmara Adası** Taşıyıcılar Kooperatifi'nden yardım isteyecektim. Asfalta çıkıp, arabaların önünü kesmek için kollarımı açtım, sağa sola çarptım, hiçbir araba durmadı. Sonunda bir polis aracını durdurabildim. Beni, **Aksaray**'daki kooperatif merkezine götürdüler. Müdür **Mustafa Bey** bana yardımcı olmak istedi. **Fatih** İtfaiye Müdürlüğü'ne beraber gittik. Ellerinde uzun hortum olmadığından yararlı olamayacaklarını söylediler. Motorun bulunduğu kıyaya geldiğimde, motor sulara gömülmüştü ve yalnızca direği görünüyordu. Tayfalar sandaldaydı. İyi ki canlarını kurtarabilmişlerdi. Çok kötü duruma düştüm. Arkadaşlar cebine üç-beş gün para koydu. Onlara teşekkür ediyorum. Tanrı yardım etti ve **Ferhat Ekmekçioğlu**'nun motorunu çalıştırmak için, **Can Beksay**'dan teslim aldım. Bu tekneyi 7 yıl çalıştırarak borçlarımı son kuruşuna dek ödediğim gibi, **Karagümrük**'ten (İstanbul) de bir daire aldım. **Abana**'da da bir dairem var" (özel söyleşi).

Gemiciler'de yapımı tamamlanmak üzere olan bir gemi (Osman Üstün).

Nihat Makaracı (1934):

"**İnebolu**'dan geliyoruz. O gün kaptanımız **Parmaksız**. **Ali Mehmet**'in (Moğul, 1894) oğlu rahmetli **Mehmet Ali** (Moğul, 1923). **Fahri Demirel** (1932) de gemici. Ben makinistim. Yükümüz buğday. **Evrenye**'ye geldik, hava patladı. Kış günü. **İlişi** (Yakaören) üzerine geldik, **Abana**'yı zor görüyoruz. Rüzgâr da öyle sert ki! Abana'yı bulabilmek için, **İlişi**'den diklemesine kıyıya doğru vurduk. Millet kıyıda seferber olmuş. Ne hava! **Çayağzı**'ndan burayı zor kaptık. Dalgalar büyük. Bir '**viya**'ya kaptırdık ki, dikilince, dalga bizi kıyıya çaktı. Davlumbazda iki kadın yolcu vardı. Bereket, ikisi de ambara düşmüş! Hiç unutmum" (AG, Temmuz 1989).

Üzerinde 1888 tarihi yazılı **Rus şamandırası** (Ahmet Yıldız)

Hüseyin Yıldız (Türkeli-Işıklı, 1926):

"…Biz hem ormandan maden direği çeker, hem de gemiye yüklerdik. Kıyıdan önce kayıklara yükler, kayıklardan gemiye aktarırdık (…). Gemiyi yükledik. Gemi **Zonguldak**'a, kayıklar da **İnebolu**'ya gidecek. Burada, **Türkeli**'nde **Abanalı, Zırmalı Kadir** adında biri vardı, eski çorap, bakır toplardı. O da bir kayık eski püskü yüklemiş. 'Beni de **Çatalzeytin**'e dek bağlar mısınız?' dedi kaptana. Ve geminin arkasına biri o, dört kayık bağlandı. Biz 23 işçi de içinde. Bir fırtına koptu, geminin kaptanı kayıktakileri gemiye alarak Sinop yönüne döndü. Kayıkların dördü de halatları kopardı, kıyılara vurarak parçalandı. **Sinop** limanına girerken iki büyük dalga bizi baştan aşağı ıslattı. Limana girdik ki, süt liman! Bizi bir kahveye doldurdular. Soba yanıyor. Orada ısındık. Dört gün kaldık. Yedik içtik, hasırlar üzerinde yattık. Beşinci gün **Sinop**'tan yaya olarak yola çıktık 10'umuz kıyı yolundan, 13'ümüz **Erfelek** üzerinden gidiyoruz. Ayaklarımız yalınayak, karnımız aç. **Erfelek**'e yaklaşınca kar yağmaya başladı. Akşam da olmak üzereydi. Bir evin kapısını çaldık. Bizi içeri aldılar. Samun ekmeği ve pekmez verdiler, karnımız doydu. Ertesi gün hava biraz açıldı. Kar da kalkmıştı. Yola devam ettik…" (özel söyleşi)

Not: **Turistik Abana**'dan alınan söyleşileri **İlhan Şekerci** (1945) yaptı.

Bir **İnebolu** motoru **Hacıveli**'de (Muharrem Yorgancı).