

Kentsel Kimliğin İnşası Bağlamında Toplumsal Hafıza ve Tarih Yazımı: Bartın Örneği

S. Yetkin IŞIK^{1*}, Ulaş Başar GEZGİN²

¹ Doç. Dr., Antropoloji Bölümü, Bartın Üniversitesi, Bartın, TÜRKİYE

² Prof. Dr., Beşerî Bilimler Fakültesi, Duy Tan Üniversitesi, Danang, VIETNAM

* Sorumlu Yazar / Corresponding Author:

Sefer Yetkin Işık

Bartın Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Antropoloji Bölümü

Bartın / TÜRKİYE

E-posta: syetkini2009@gmail.com

Alındı/Received: 5 Kasım / November 2018

Düzeltildi/Revised: 25 Mart / March 2019

Kabul/Accepted: 28 Mart / March 2019

Erken Görünüm/Early View: 2 Nisan / April 2019

Yayınlanma/Published: 12 Haziran / June 2019

Collective Memory and Historiography in the Context of Construction of the Urban Identity: The Case of Bartın

Öz

Bu makale Batı Karadeniz kıyısında küçük bir kent olan Bartın'a ilişkin bir etnografik araştırmaya dayanmaktadır ve küçük bir liman kasabasının XIX. yüzyıldan XX. yüzyılın ortalarına kadar süren yaklaşık yüz yıllık ekonomik gelişiminin, 1980'lerden sonra küresel ölçekte değişen ekonomi-politik-teknolojik koşulların etkisi altında yerel düzeyde de üretim ilişkileri, üretim tarzı ve üretim araçlarının dönüşme sürecinin günümüzde kentte yaşayanların anlatılarına nasıl yansıtıldığı hakkındadır. Resmi ve gayri resmi konumları işgal eden yerel aydınların Bartın'ın il olduğu 1991'den sonra giderek artan kent kimliği inşası olarak tanımlanabilecek entelektüel girişim ve çabaları kentin tarihi üzerine odaklanır ve ortak bir tarih ve kent imgesi oluşturmaya çalışılırken nelerin hatırlanmaya değer olduğu, geçmişin hangi imgelerle hatırlandığı farklı mesleklerden, sınıflardan ve yaşlardan kentlilerin anlatımlarında bir ideolojik çeşitlilik oluşturmaktadır. Görüşmelerde ortaya çıkan, hatırlanmaya değer ve/veya anlamlı olana dair farklı yaklaşımlar, bir yandan sınıfsal ve eş zamanlı öte yandan kentin üretim ilişkileri ve tarzının dönüşümünü yansıtan, yani tarihsel/paradigmatik farklılaşmayı ortaya koymaktadır. Araştırmada, 19 Bartınlının tarihsel anlatıları bir araya getirildi ve kentsel imgelerin oluşturulması ve kimlik inşası bağlamında yorumlandı.

Anahtar Sözcükler: Bartın, kaptan anlatıları, toplumsal hafıza, kentsel kimlik, kentsel imge

Giriş

Tarihçi Kudret Emiroğlu, kentlerin adlarının anlamı ve kökeni hakkında yazdığı 1985 tarihli bir makalesini şu cümleyle bitirmektedir: "Halen doğum yeri anlamında kullanılan memleket sözcüğü ile hemşerilik anlayışı yaşam biçimimize gölgesini vururken, yaşanan mekânların biçimlenişi ve belirleyişi sorulmadan kalmaktadır" (Emiroğlu, 1985: 46). Yeni tarihçilik yaklaşımının izleyicilerinden olduğu anlaşılan bir başka yazar ise, 2001'de yayımlanan makalesinde insan-mekân ilişkisinin tarih yazımında göz ardı edildiğinden yakınırken şöyle demektedir:

Abstract

This article is based on an ethnographic research on Bartın, a small city on the West Black Sea coast. In the article, how a century of economic development of a little port town and its conditions prior to 1980 influence the local collective memory of Bartın is investigated. As has been pointed out in the studies on collective memory, questions such as what is memorable, or which historical images are remembered and registered can be answered with reference to actors' ages, classes and/or occupations. In this research, we found that different approaches about what is memorable or meaningful are based on social stratification, on the one hand and the city's production and transformation process, that is to say, economic-historical factors on the other. In the research, narratives of 19 Bartınese were collected and interpreted in the context of the construction of the urban identity and the urban self-image.

Key Words: Bartın, captain narratives, collective memory, urban identity, urban images

Tarihi olaylar mutlaka bir coğrafi ya da beşerî mekânda gelişirler. Bu mekân ise bir caddedir, mahalledir, şehirdir veya bir ülkedir. Böyle olmasına rağmen çoğu kez insan-mekân ilişkisinin geri plana itildiği ve olayların geçtiği tarihsel mekânların olayların geçtiği bir dekor düzeyine indirildiği görülüyor. Oysa insanla yaşadığı mekân arasında çift yönlü bir etkileşim bulunmaktadır. İnsan yaşadığı mekânı biçimlendirirken çoğu kereler mekân ya da coğrafya da insanı belirleyebilmektedir. Ülkemiz tarihçiliğinin bugün eksik yönlerinden birisi de mekân bilgisinin yetersizliğidir (Sarıoğlu, 2001: 334).

Atf için / Cite as:

İşık, S. Y., ve Gezgın, U. B. (2019). Kentsel Kimliğin İnşası Bağlamında Toplumsal Hafıza ve Tarih Yazımı: Bartın Örneği, *Antropoloji*, 37, 35-49.

DOI: 10.33613/antropolojidergisi.478940

Mekân-toplum-kültür diyalektiğini göz ardı eden tarihçilik anlayışına ek olarak sosyal bilimcilerin 1980 sonrası veya post-Sovyet dönemde postmodernizmin saldırılarına karşı da kendi konumlarını savunmak durumunda kaldığını biliyoruz. Antropolog Özbudun (2014), postmodernizmin bilimi ve bu arada antropolojiyi, herhangi bir anlatıya dönüştürme yönündeki gayretlerini eleştirirken antropologlara “varoluş ile toplumsal tahayyül, beden ile zihin, pratik ile düşünce, yapma ile bilme, sınıf ile kültür arasındaki sahte düalizmleri ilga edip aralarındaki, ancak birlikte var olmalarını sağlayan ya da onları Janus’un iki yüzü kılan diyalektik ilişkiyi açığa çıkartan” bir yaklaşımı benimsemeyi önermektedir. (Özbudun, 2014: 7). Bu araştırmaya bütün bu -ve burada aktarılmayan benzeri birçok- eleştiri ve önerilerden yola çıkıldı. Çevre ve üretim ilişkileri ile anlam sistemleri arasında tutarlı ve açıklanabilir ilişkiler olduğunu varsayan maddeci antropolojik bir çerçeveden hareketle, Bartın’da kültürün maddi (doğal ve yaşamsal çevre, geçim sağlayıcı öğeler) katmanı ile simgesel (anlam ve değerleri içeren) katmanı arasındaki ilişkilere bakıldı.

Makale yazarlarından biri Bartın’da yaşamaya başladıktan iki yıl sonra, gündelik konuşmalarda kentin geçmişine dair bilgiler edinmiş, yine bu konuşmalarda kentte 1980’lere kadar kentte nehir-deniz taşımacılığı yapıldığı, bu ahşap gemilerde kaptanlık yapan son üç kişinin hayatta olduğu bilgisini edinmiştir. Makale yazarları, nehir-deniz taşımacılığının 1940-1980 yılları arasındaki döneminin sözlü tarihini yapmak üzere bu kaptanlarla, görüşme kararı almıştır. Ancak sözlü tarih yapmaya dönük görüşmeler çeşitli nedenlerle (görüşülen kaptanların 90lı yaşlarda oluşu ve pek çok şeyi hatırlamadıklarını veya emin olamadıklarını söylemeleri, kaptanlardan bazılarının da işitme sorunları oluşu ve birinin de çok daha ciddi hastalıklarla mücadele ediyor oluşu gibi) verimsiz geçmiştir. Bunun üzerine araştırmacılar da görüşmeleri kaptanlarla sınırlandırmaktan vazgeçip kaptanlık yapmış kişilerin çocukları veya gemilerde çalışmış yardımcıları, denizcileri ve konuyla ilgili bilgisi, tanıklığı olan kent halkından herkesi araştırma sürecine dâhil etme kararı almışlardır. Böylece araştırma, toplumsal hafıza ve kent kimliği ilişkisi şeklinde esnek bir çerçeve içinde yürütülmeye başlandı. Odaklandığımız bir başka genel sorun ise, yerel yazılı kaynaklarda, Belediye’nin düzenlediği kamuya açık alanlarda çok vurgulanan bölgenin denizci geçmişinden sözlü kültüre, kültürel hafızaya nelerin miras kaldığıydı. Bir diğer deyişle, doğal ve yaşamsal çevre ile ilişkinin ve bu temel üzerinde ilerlemiş olan üretim-tüketim ilişkilerinin kültüre, anlamlar ve simgeler düzlemine hangi biçimlerde yansıdığını soruşturduk.

Yerel yazılı kaynaklarda (yerel gazete köşelerinde kentin geçmişine dair bilgiler veren yazarların -genellikle bu yazıların derlenmesinden oluşmuş- kitapları; Belediye

Başkanlığı tarafından yayımlanmış diğer yerel kaynaklar) birçok meslekten kişiye yer verildiği görülmektedir. Kolektif hafıza bakımından kentin cadde ve sokaklarına verilen isimler de oldukça dikkat çekicidir. Bu isimlerin kentin tarihinde önemli rol oynamış figürler olduğu söylenmektedir ve bunlardan bazıları birkaç dönem üst üste belediye başkanlığı yapmış Kemal Samancıoğlu gibi kişilerdir. Öte yandan pek çok cadde ve sokak adının gerekçesi yalnızca “eski ve köklü aileler”e mensup olmak şeklinde açıklanmıştır ve görüşmecilerden bazıları yarı alay yarı öfkeyle bu isimlerin çoğunu tanımadıklarını ve belediye başkanlarının isim verme uygulamasını siyasi amaçlara alet ettiğini ifade etmiştir. Burada bizim açımızdan dikkat çekici olan hem yerel tarih yazarlarınca kaleme alınan kitaplarda ve yazılarda hem cadde ve sokak adları arasında kaptanlar ve denizcilere nadiren yer verilmesidir. Bu eksiklik veya ihmal, bizi toplumsal hafıza sorununa yöneltti ve bugünü yaşayanların geçmişi yeniden kurgularken hangi olay ve figürleri önemli ve değerli gördükleri konusunu araştırmak için başlangıç noktası oldu. Böylece sınıf aidiyeti ile kente aidiyetle tanımlanan kimlik arasındaki uyumsuzluk ve çelişkiler, kolektif hafıza ve hafızanın çoğulluğu gibi sorunlara odaklandık. Dolayısıyla, bu araştırmanın amacı, kent kimliği ve kente dair imgeler oluşturulurken başvuru olan toplumsal hafıza ile toplumsal sınıflar arasındaki ilişkilerdir.

Kimlik, Kent Kimliği ve Kentsel İmgeler

Kimlik, bir kişinin veya bir topluluğun kim olduğunun bilgisi, kim olduğuna ve kimlere/nereye ait olduğuna dair bilincidir. Kimlik hem bireye (psikolojiye) hem toplumsallığa (sosyolojiye) gönderme yapan bir ilişkiselliklerdir. “Kimlik sorununun ortaya çıktığı ortam, insanın “kendisini ne olarak/neye dayanarak tanımladığı” ya da “kendisini diğerlerinden ayırt eden özelliklerin neler olduğu” sorularına dayanır. Yani, özetle, kişinin “mensubiyet” (*attachment*) ve “ait olma” (*belonging*) konusundaki başvuru çerçeveleri, kimlik “tutunumu”nu (*cohesion*) sağlayan dayanaklardır.” (Aydın 2003: 469-477). Aydın’a göre “kimlik”, 1980’lerin başlarında sosyolojinin ve sosyal antropolojinin yorumsal ve teknik söz dağarcığına girmiştir. 1940’lardan önce kavram bilinmiyordu. Son kırk-elli yıl içinde kavram göz ardı edilemeyecek bir teknik terim haline geldi.” (Aydın, 2003: 473-4). 1980 sonrası döneme dair inceleme ve analizlerin postmodernizm ve küreselleşme başlıkları altında yoğunlaştığını dikkate alarak kimlik konusuna yoğun ilgiyi de küreselleşmenin kültürleri birbirine benzeten, homojenleştirici etkisine karşı yerel bir tepki olarak da yorumlayabiliriz (ve genel olarak bu şekilde yorumlanmaktadır). Yanı sıra Batı’nın büyük kentlerine dünyanın her yerinden akan göçmenler bu kentlerde getto mahalleler oluştururken kendi ‘arada’

konumlarının kimlik arayışını, kimlik (özellikle etnik kimlik) konusundaki duyarlılığı arttırdığı söylenebilir. Bauman ise şu yorumu yapmaktadır:

Otuz kırk yıl öncesine kadar “kimliğin” sosyolojik düşüncede merkezi bir yere sahip olmayıp felsefi düşüncenin nesnesi olarak kaldığını hatırlayacak olursak, bu konunun sosyoloji için gerçekten bir sorun ve güçlük olduğunu daha iyi anlarız. Günümüzde “kimlik” halkın en önemli gündemi, herkesin zihninde ve dilindeki acil çözüm bekleyen konudur. Onunla karşılaşacak kadar yaşamış olsalardı sosyolojinin kurucu babalarının dikkatini çekecek olan şey, kimliğin kendisinden ziyade ona karşı gelişen bu ani ilgi olurdu. Muhtemelen Martin Heidegger’den hareketle, bir ipucuna ulaşırlardı (fakat bu ipucu sunulduğunda bile çoktan bu dünyadan göçmüşlerdi): Şeyler ancak ortadan kaybolduklarında, işe yaramaz hale geldiklerinde, saçmalama, onları araştırmamızın odağına koyma ya da tefekkür dünyamıza katma eğilimindeyiz (Bauman, 2017: 28).

Bauman (2005: 187) kimlik ile geçmiş (nostaljik merak veya kişinin belirsiz konumu nedeniyle aidiyet bağları bulabilmek amacıyla başvurduğu geçmiş) arasındaki bağı şöyle formüle etmektedir: “kimlik, toplulukların mezarlığında filizlenir, ama ölüyü diriltme vaadi sayesinde gelişip büyür.” Bu ferasetli ifade günümüzde dünyanın büyük metropollerinde oluşmuş farklı etnik/etno-dinsel toplulukların kimlik ilgisini açıklamaktadır. Bartın’da kentleşme sürecinin hızlandığı XIX. yüzyılın aynı zamanda çözülen Osmanlı İmparatorluğu’nun birçok bölgesinden gelenlerin olduğu kentteki lakaplardan – bu lakaplardan birçoğu soyadı kanunu sonrasında soyadı olarak alınmıştır- anlaşılmaktadır: Gürcüler, Moralılar, Tunahlılar, Kırımlılar, Safranbolulular, Üsküdarlılar gibi... İronik olarak bu lakap ve soyadları gelenlerin geldikleri yerleri, kökenlerini unutmamak amacına hizmet ederken, sonraki kuşakları buluşturabilecek ortak bellek herkesi Bartın kent kimliğinde buluşmaya, yani kökenleri unutmaya zorlamaktaydı.

Bellek ve Sözlü Tarih

Kolektif hafızanın bir araştırma alanı olarak -Türkiye’de 1990’lardan itibaren- önem kazanması, kimliklere yönelik ilginin artışı gözlemlendiğimiz konjonktürel çerçevede gerçekleşti. Kökleri *Annales Okulu* içinde bulunan toplumsal tarih, zihniyetler tarihi, kültür tarihi vb. araştırmalar bu dönemde çoğalırken bu yeni tarihçilik anlayışı içinde belgelere (özellikle resmî belgelere), arşivlere dayalı tarihçiliğin eleştirisi ve alternatif yöntem arayışları da gündeme geldi. Tarihsel antropoloji ve sözlü tarih gibi sıradan insanın geçmişine odaklanan, olaylara değil de olayların hafızalarda bıraktığı izlere

odaklanan çalışma alanlarını da bu değişimin bir parçası sayabiliriz. Konu üzerinde düşünenlerden biri olan Paul Ricoeur (2014: 103-4) ise çağdaş tarihçiler arasında olayın kendisine değil bu olayları deneyimleyenlere, hatırlayanlara ve hatırlanma biçimlerine odaklanan *hafıza tarihçiliğinin* yeni bir çalışma konusu haline geldiğine dikkat çekmektedir [vurgu bana ait].

Kolektif hafıza veya toplumsal hafıza kavramının müellifi, Durkheim ve Bergson’un öğrencisi olmuş Maurice Halbwachs, hafızanın her zaman toplumsal bir çerçevesi olduğunu göstermeye çalışır. Hatırladıklarımız ne kadar kişisel olursa olsun, gerçekte toplumsal bir bağlamda oluşmuştur. Ona göre “hatırlamakta en az zorlandığımız olgular ve kavramlar, en azından bir ya da birkaç ortam için, ortak alana aittir. [...] çok tuhaf ve çelişkili görünebilse de zihnimizde en zor canlandırdığımız hatıralar, yalnızca bizimle ilgili olan, bizim de bir şekilde kendimizden ve diğerlerinden gizlediğimiz, en mahrem parçalarımızı teşkil edenlerdir” (Halbwachs, 2017: 37). Halbwachs, tarih ve hafıza ayırımına ve hafızanın çoğulluğuna da dikkat çekmiştir.

Kolektif hafıza çalışmalarında sözlü kültürler ve yazılı kültürler arasındaki başlıca ayırım olan hatırlama teknikleri/teknolojisi kritik önemdedir. Sözlü kültürlerde ritimli-uyaklı sözler, kalıp sözler, ritüeller, mitler, sürekli tekrarlanarak kuşaktan kuşağa aktarılır ve en önemli kayıt aracı insanların belleğiyle, okuryazarlığın yaygınlaşması, yazılı kültürün ortaya çıkışıyla bu durum değişmiştir. Günümüzde tartışma konusu olan hafıza-tarih (yazımı) çelişkisi veya karşıtlığının kökeninde bu dönüşümün belirleyici olduğu söylenebilir. Pierre Nora’nın resmi tarih ile bellek çelişkisi üzerine yürütülen tartışmalarda, en etkin isimlerden biri olduğunu söyleyebiliriz. Nora’ya göre bellek ve tarih amansız bir karşıtlık içindedir. Bellek “sürekli evrim halindedir” ve “manipülasyonlara yatkın, ardı arkası kesilmeyen deformasyonlarının farkında değildir”. Buna karşılık “tarih, entelektüel ve seküler bir üretim olduğundan analiz ve eleştiriye açıktır... tarihin temelinde, kendiliğinden hatırlamaya karşıt, kritik öneme sahip bir söylem vardır. [...] Tarih bellekten hep şüphe eder ve asıl misyonu onu bastırmak ve yok etmektir” (Nora 1989; akt. Wertsch, 2015: 159-60). Nora (1989) tarihin, modern toplumların bugüne dair umutsuzca değişim arayışlarının sonucu olarak geçmişini düzenlemek ihtiyacından doğduğunu iddia eder. Kaybolmakta olan şimdinin saklanması ihtiyacı ve bu konudaki hassasiyetin getirdiği baskının, geleneklerin, adetlerin ve atadan kalanın tekrarının içinde hâlâ canlı olarak yaşayan deneyimin yerini aldığını belirtir. Çünkü benlik bilinci, hali hazırda olmuş olanın göstergeleri içinde ortaya çıkmaktadır. Gerçek hafıza ortamlarının ortadan kalkmasıyla, geçmişten kopan bilincin, geçmişe dair hafızayı yeniden uyandırma ve onu kristalleştirerek cisimleştirme çabası olarak “hafıza mekânları” (*lieux*

de mémoire) kurar modern insan. Böylece geçmişin devamlılığı sağlanacaktır (Nora 1989, akt. Uslu, 2017: 45).

Bartınlıların Kentlerine Dair Öz-İmgeleri

Toplumlar öz imgelerini hayali olarak oluştururlar ve yarattıkları hatırlama kültürü ile bu imgeyi kuşaktan kuşağa iletirler. (Assman, 2018: 25). Bartınlılar kentlerinin (Amasra ile birlikte) tarihi eskilere uzanan bir kent olduğunun bilincinde olarak bu tarihin kentin yararına ve kentlileri birleştirici bir unsur olarak işlenmesi gerektiğini düşünürler (kentin resmi ve gayri resmî kurumları ve yerel aydınları, insanları bu yönde sevk etmeye çalışır). Assman, yukarıda anılan eserinde *iletişimsel bellek* ve *kültürel bellek* olmak üzere iki tür bellek kategorisi önerir. “İletişimsel bellek yakın geçmişe ilişkin anıları kapsar. Bunlar kişinin çağdaşları ile paylaştığı anılardır.” (Assman, 2018: 58). Bu tür belleğe yönelik sözlü tarih yöntemiyle yapılan araştırmalar olduğunu not düşen Assman, kültürel belleğin, kurumlaşmış bir bellek tekniği olduğunu, bayramlar, törenler, mitler gibi hatırlama figürlerini içerdiğini, kültürel belleğin toplumsal kimliği kuran bir rolü olduğunu anlatır. (Assman, 2018: 60-61).

Burada ele alınan soruna, Assman’ın oluşturduğu kavramsal ve kuramsal çerçeveden yaklaşılarak araştırmamıza konu bellek türünü *iletişimsel bellek* olarak tanımlayacağız. Kimlik oluşturma çalışmasının kentleşme süreciyle paralel ilerlediğini tarihsel kayıtlardan izleyebildiğimiz Bartın’da, “ben”lerden “biz” oluşturma çabasında özellikle ortak tarihin/ortak belleğin üzerinde çalışıldığı görülmektedir. Kentsel imgenin oluşturulmasında geçmişin oldukça başat bir rol ve işleve sahip olduğunu, şu verilere dayanarak söyleyebilmekteyiz:

(i) Kent meydanında, önemli kamusal mekânlarda (şehir merkezindeki parkta) kentin tarihine dair fotoğraflar yer almaktadır.

(ii) Kentin yerel gazetelerinde geçmiş dönemlerin kişi ve olaylarına, yerel geleneklere sık sık yer verilmektedir.

(iii) Kentte yaşayan yerli yazarlar tarafından, yine kenti konu alan kitaplar Belediye Başkanlığı tarafından yayımlanmaktadır ve bu kitapların çoğu kentin tarihine dairdir. Günümüzde Bartın’da -toplam sayıyı kesin olarak bilmesek de- tanıdığımız, eserlerini gördüğümüz kentle ilgili (yazılı, görsel, işitsel) arşivler oluşturan, kitaplar veya gazete yazıları yazan on beş-yirmi kişi vardır (bu gözlemler yalnızca Bartın’da yaşayan ve kent hakkında çalışmalar yapıp yayınlayanları kapsamaktadır. Tezler ve akademik araştırmalar dikkate alınmamıştır).

(iv) Kentlilerin ortak çabalarıyla kent müzesi

kurulmuştur ve benzeri projeler planlanmaktadır (mevcut belediye başkanının vaatleri arasında kent bellek merkezi, denizcilik müzesi ve Kemal Samancıoğlu Etnografya Müzesi’nin yeniden tasarlanıp düzenlenmesi gibi vaatler yer almaktadır).

(v) “Kent’in eski ve köklü aileleri” olarak bilinen kişilerin adları/soyadlarının sokak ve caddelere verilmesi uygulaması yaygındır. Bunun gibi uygulamalarla kentsel bellek ile aile tarihleri/hatıraları sürekli ilişkilendirilmekte ve simgesel önem kazanmış bu “eski/köklü” ailelerin isimleri toplumsal bellekte canlı tutulmaktadır.

“Bartın deresi, altın deresi”: Toplumsal Hafızada İrmak

Nora, anılan eserinde “hafıza mekânları”nı şöyle tanımlar: İnsanların iradesiyle ya da zamanın işleyişiyle herhangi bir topluluğun ortak hafızasına ait simgesel öge haline getirdiği maddi ya da fikri düzendeki her anlamlı birim (Nora, 2006: 171). Yine yazara göre,

Hafıza, her zaman yaşanan gruplar tarafından üretilen yaşamın kendisidir. (...) Anımsama ve unutmaya diyalektiğine açık, onların sürekli biçim değiştirmelerinden habersiz, her türlü kullanımlara ve el oyunlarına karşı çok duyarlı, uzun belirsizliklere ve ani değişimlere elverişlidir ve devamlı gelişim halindedir (...) sadece onu güçlendiren ayrıntılarla uyusur, çünkü duygulara dayalı ve sihirlidir (...) Hafıza, hatırayı kutsallaştırır (...) doğası bakımından değişik ve sınırsız, kolektif, çoğul ve bireyselleşmiştir (...) Hafıza somuta, uzama, harekete, imgeye ve nesneye kök salmıştır (Nora, 2006: 236-37).

Burada, Bartınlıların ortak hafızasında merkezi bir mekân olan İskele (faal olduğu dönemdeki adıyla Tahmil Tahliye İskelesi) ve bir zamanlar tersanelerin yer aldığı Yalı’nın (Bartın Çayı’nın yanı başında uzanan cadde) geçmişi ortak bir kimliğe ve tarihe aidiyet için geri çağırmanın mekânı oluşunun yanı sıra, Bartın Çayı üzerinde gerçekleşen taşımacılık ve yolculukların da, artık sürdürülme-yen zanaatların, yapılmayan yemeklerin anılmasından yola çıkarak, 1980 sonrası Türkiye’nin etkisine girdiği tüketim kapitalizmi ve tüketim kültürüne karşı bir tepki olduğu da söylenebilir. Günümüzde Bartın kenti için temsil değeri taşıyan az sayıdaki eski ahşap evler, beton blokların arasında kaybolmakta, bir zamanların zengin kuş çeşitliliğine ev sahipliği yapmış olan büyük bahçeler yok edilip yerlerine apartmanlar, otoparklar, dükkânlar inşa edilmekte, kısaca piyasa mantığının dayattığı rasyonalite, kolay kazanç hırsları, tarihsel mekânları dönüştürmekte ve orta yaşın üzerindeki Bartınlıların kendilerini özdeşleştirdikleri anlamlı geçmişlerini istila etmektedir. Kültürel unutmaya,

çevrenin yıkımına bağlı olduğu kadar, çevrenin sadece tüketim nesnelereyle kuşatılmış olmasına da bağlıdır (Connerton 2009, akt. Tuğrul 2014: 31).

Ortak bellekte ırmak, hem bayramlarda (geçmiş yıllarda Bartın için son derece önemli olmuş olan Hıdrellez ve Denizciler Bayramı) hem tarihi anlatılarda kentlilerin öz-imgesinde önemli bir öge oluşudur. Bartın Çayı toplumsal hafıza ve kent kimliği kurgusunda, Antik Yunan dönemi kaynaklarına kadar uzanan geçmişiyle ve orta yaş üstündeki Bartınlıların özlemle andıkları yakın tarihe dair mutlu, renkli anılardaki rolüyle merkezi bir rol oynamaktadır. İlk görüştüğümüz kaptanlardan biri, kentte kullanılan bir kalıp sözü aktarmıştı: “eskiden ‘Bartın deresi, altın deresi’ derlerdi.” Buradaki altın sözcüğünün Bartın Çayı’na verilen değeri mi ima ettiği yoksa ırmağın kentin zenginleşmesinde, tüccarların yüzlerce kişinin geçiminde oynadığı rolü mü işaret ettiği belirsizdir. Ancak ikinci olasılığın daha güçlü olduğu söylenebilir. Bu tahmin, daha sonra göstereceğimiz gibi, kentin tarihinde -dolayısıyla da kente dair imgelerde-nehir-deniz ulaşımının ve bu yolla yapılan ticaretin/tüccarların indirgenemez önemine dayanmaktadır.

Bartın’ın tarihi bir kent olduğu’ görüşmeler sırasında sıkça vurgulanan, bu bakımdan kente dair ortak imgeler arasında belirgin bir yeri olan bir nitelik. Tarihi kent vurgusunun görüşmelerde rastlanan sıklığının en önemli sebeplerinden biri, başta belediye olmak üzere kentin temsilcilerinin, aydınlarının, derneklerin vb. bu yerel yayınlarda sık sık tarihi ve kültürel mirasa vurgu yapmasıdır. Bartın’da yazarlar, aktivistler ve en genel ifadeyle okuryazarlar olarak adlandırılacak sınıftan figürlerce yürütülen ortak bir hafıza oluşturma veya kentlileri ortak anlamlarda buluşturma gayreti, öncelikle farklı çıkar ve motivasyonlara sahip kişileri birleştiren ortak bir kimliğin keşfine davet eder. Toplumda farkındalık yaratmak için, herhangi bir geçmişin seçilmesi yeterlidir. Bu geçmiş, duyguları yönetmeli, insanları eyleme teşvik etmeli ve algılanmalıdır; kısaca, sosyo-kültürel bir eylem modu olmalıdır (Confino, 1997; akt. İnce, 2010: 12). Bartın, *Tarihi Kentler Birliği*’nin üyesidir ve Bartın ve Amasra belediyelerinin yanı sıra ÇEKÜL Vakfı gibi, Bartın Platformu gibi dernek ve sivil toplum kuruluşları da kentin tarihi kültürel mirasını ve doğal çevresini korumaya yönelik etkinlikler yapmaktadır. Dolayısıyla bu dernek ve benzerlerinin etkinlikleri “tarihi kent” vurgusuyla ortak bilinci sürekli uyanık tutmaktadır. Tarihi kent ifadesine internet sayfalarında/bloglarda ve kent hakkında yazılmış kitaplarda sıkça rastlanır.

Yerel tarihi konusunda yazmış olan yazarlardan biri olan Erkan Aşçıoğlu (2011), kentin 1400’lerden itibaren, yani henüz bir köyken nehir -deniz ticareti nedeniyle köylülerin ürettikleri çeşitli tarımsal-hayvansal ürünleri -muhtemelen ırmaktan içeriye kadar giren gemilerden inen denizcilere- sattıkları bir pazar yeri olduğunu

yazmaktadır. Öte yandan bu tür tarihler kesinlikten uzak olsa da XVIII. yüzyıl, genel olarak Osmanlı ekonomik-politik koşullarının, özellikle de Karadeniz bölgesinin liman kasabalarının ekonomik ve sosyal yapısının hızla dönüştüğü bir dönemdir. Ordu tarihi örneğinde¹ konu hakkında araştırma yapmış olan Ekinci (2016), Karadeniz’de bu dönemde hızlanan kentleşme sürecinde âyan ve eşraf sınıfının merkezi otoriteye karşı daha güçlü ve bağımsız hareket etme kabiliyetinin artışına ek olarak deniz ticaretinin ve bu arada informel ekonomik faaliyetlerin artışının rolüne dikkat çekerek şöyle yazar:

Diğer bir husus da dikkatlerden uzak küçük iskelelerin gayri resmi ticarete (karaborsa, kaçakçılık) daha uygun bir zemin teşkil etmesidir. Bu kaçak ticaretin küçük iskeleleri canlandırdığı açıktır. On dokuzuncu yüzyıla kadar Doğu Karadeniz kıyı kesiminde iskele yahut Pazar yeri olarak kayıtlarda adlarına rastlanan küçük yerleşmelerin birçoğu bu son asırda bazen hızlı bazen de yavaş seyir izleyerek zamanımıza, köy olmaktan çıkmış, yerleşmeleri iyice sahile kaymış şehir ve kasabalar olarak ulaşmıştır. (Ekinci, 2016: 110-111).

Pek çok kaynakta incelendiği gibi, geleneksel Osmanlı mali-ekonomik-askeri sistemi 16. yüzyıl ortalarından itibaren bozuldu ve tımarlı sipahileri işsiz bırakan, taşrada yeni zenginlerden oluşan eşraf ve âyanı güçlendiren yasal düzenlemeler birbirini izledi. Yeni sistemin esası, süre gelen iç ve dış savaşlar için ihtiyaç duyulan paranın hızlı teminini sağlamaktı. Bu öncelik, merkezin/sarayın taşra müktehdirlere sürekli taviz vermesini (ki, taşra egemenleri yüzlerce asker besleyecek duruma geldiler ve savaşlarda asker toplamak gibi rolleri nedeniyle de merkezi hükümetin muhtaç olduğu güçlere dönüşmüşlerdi) gerektirdi (bkz. Reyhan, 2000; Özkaya 2008; Ekinci 2013; Özkaya 2014). 18. yüzyıla gelindiğinde başka kentlerde olduğu gibi (örneğin Ankara’da Hollandalı tiftik tüccarlarının varlığında olduğu gibi), Karadeniz liman kentlerinde de ulus aşırı ticari sistemle teması olan eşraf ve âyan, geleneksel Osmanlı toplumsal yapısında olmadığı söylenen bir kentsel orta sınıfı oluşturmaktaydı. XIX. yüzyılda hızlanan Batılılaşma reformları, en önemlisi de Tanzimat Fermanı olan hukuk düzenlemeleri, yerel sermaye sahiplerinin (önünü açtı. Uluslararası sermaye ile yerli tüccarlar/mal sahipleri arasında aracılık rolü üstlenen gayrimüslim tüccarlar başta olmak üzere burjuva sınıfı güçlendi.² Bir zamanlar devletten kiraladıkları veya

¹ Trabzon’un aynı dönemdeki dönüşümü açısından yararlı bir tarihsel antropolojik araştırma, Michael E. Meeker (2005) tarafından yayımlanmıştır.

² Yirminci yüzyılın başında birçok Osmanlı aydını, Türk/Müslüman bir burjuvazinin olmayışından yakınmaktaydı. Birinci Dünya Savaşı sırasında ve sonrasında izlenen politikalar (tehcir, mübadele)

vergilerini topladıkları arazilerin sahipleri durumuna gelen mültezim, mütesellim, müsellim, voyvoda gibi adlarla bilinen sınıf, toprakların mülkiyetine sahip oldu. Dünya kapitalizmiyle bütünleşme sürecinde de bu sınıflar hem ekonomik hem kültürel sermayenin taşrada birikmesinde rol üstlendiler. Bartın bu tarihi dönemde İstanbul'a, Köstence, Kırım gibi önemli limanlara yakınlığı nedeniyle ve zengin orman kaynakları (şimşir ağacı, gemi yapımı ve maden direği için uygun ağaçlar, kereste üretimine elverişli ağaçlar) sayesinde hızla gelişti.

Birinci Dünya Savaşı'nın ve bu sırada başta Rusya olmak üzere Karadeniz ülkelerinde meydana gelen devrimlerin, alt üst oluşların ve sonunda 1929 ekonomik bunalımının Bartın ekonomisini etkilememesi düşünülemezdi. Ancak Zonguldak Ticaret ve Sanayi Odası'nın rapor niteliğindeki yayını, 1933'te şu bilgileri gururla veriyordu: "Bartın mıntikasında 923 senesinde (315) ve halen (521) yelkenli vardır. [...] on sene zarfında artan? Mıntikasında (986) motör yapılmıştır. Bartın tüccarı bu motörlerle Karadeniz ve Marmara'nın bütün ve Akdeniz'in bazı iskeleleriyle münasebeti ticariyede bulunmaktadır." (ZSTO, 1933: 208-9). Oysa bu yıllar, yukarıdaki küresel etkenlere ek olarak Zonguldak ile Ankara'nın Bartın'ı dışarıda bırakacak bir demiryolu hattıyla birleşmesinin de etkisiyle Bartın'ın ekonomik durgunluk yaşadığı yıllardı. 1941'de basılan kitabında Samancıoğlu'nun 1935 yılı nüfus sayımına ve Ticaret ve Sanayi Odası kayıtlarına dayandırdığı verilere göre, "Bartın'da ev, resmi ve umumi binalar sayısı 1944; dükkân, mağaza ve atölyelerin sayısı 1066 ve yapı yekûnu [toplamı] 3010'dur." Sevük (2014: 226), 1936'da kentte o yıllarda ev olmayan yapıların sayısını bin yüz olarak verip, şaşırtıcı "iki eve bir dükkân" oranının kereste fabrikalarından yapılan kereste ihracatının durmuş olduğu kendi zamanının değil, geçmiş yılların gerçeğini yansıttığını, yani kasabadaki zenginliğin bir önceki yüzyılın yoğun nehir-deniz taşımacılığının ürünü olduğunu ifade etmektedir. Kent merkezinde, bugünkü adıyla Tersane caddesinde 1966'ya kadar üretime devam eden en az 4 tersane bulunmaktaydı (Kapisuyu'nda son ahşap gemi 1979'da yapıldı). Kent merkezi dışında, Karadeniz kıyısında yani Tekkeönü, Kapisuyu ve Kuruçayı'de de tersaneler vardı (Bartın dışındaki birkaç tersanede günümüzde de tekne ve yat üretilmektedir). Kentin kereste ihracatına, yakın bölgelerden getirilip limandan ihraç edilen veya limana getirilip karayoluyla bölgenin yakın yerleşim yerlerine ulaştırılan ürünlerin taşındığı nehir-deniz taşımacılığına

sonrasında örneğin Zonguldak gibi bir liman kentinde, **1919-1922 yılları arasında ticaret odasına kayıtlı tüccarlara** dair aşağıdaki veriler değişti: birinci sınıf: Türk 2/gayri Türk 9, ikinci sınıf Türk 18/gayri Türk 26, üçüncü sınıf Türk 8/gayri Türk 45, dördüncü sınıf Türk 12/gayri Türk 160. (Zonguldak Ticaret ve Sanayi Odası, 1933, s. 56-59).

ve gemi üretimine borçlu olduğu bu refah, 1930'larda Ankara-Zonguldak arasında demiryolu inşasıyla -son bulmasa da- önemli bir darbe alır. Demiryolunun Bartın'a kadar uzatılmamasının, hafızalarda derin izler bırakmış bir mesele olduğu anlaşılmaktadır.³ Ardından karayolları geliştirilir ve karayolu taşımacılığı maliyetleri, gemi sahiplerinin rekabet edemeyeceği kadar ucuzlar. Son olarak Türkiye'de de gemi teknolojisi ahşap gemileri demode kılacak kadar modernleşir ve sac gemiler kullanılmaya başlanır. Böylece, Bartın tarihini üç döneme ayırabiliriz: Kentin doğal kaynakların işlenmesine ve coğrafi avantajlara dayanan bir "tarih öncesi", ulusal ve uluslararası piyasaya açık bir ticari kapitalizmle yaratılan "tarih sahnesine çıkış" evresi (bu evre 1980'lerde son bulur) ve son olarak 1980'lerden sonra bu kez kent kimliği inşası ve kentsel imgenin üretimine dayanak olmak üzere incelenmeye, üzerine düşünülmeğe başlandığı, günümüzde de sürmekte olan "geçmiş tarih dönüştürme" döneminden söz edebiliriz.

Bunlardan başka, günümüzde de ünlü bir tatil beldesi ve tarihi bir kent olan Amasra'nın 1960'lara, hatta 1970'lere kadar bölgenin tek tatil beldesi olduğu anlatılmakta, ünlü sanatçıların, örneğin Zeki Müren'in bile tatil için Amasra'ya geldiği, Kızılkum plajlarında birçok Yeşilçam filminin çekildiği anlatılmaktadır. (Görüşmeci V, 6.01.2018 tarihli görüşme). İrmak, özellikle kentin en önemli kolektif eğlencelerinden olan Hıdrellez Şenliği'ne dair anlatılarda da hatırlanır. Nehirde taşımacılığın sürdüğü o günlerde (kabaca 1980 öncesi) sandallarla, motorlarla Boğaz'a -ırmağın denize kavuştuğu yere- yakın bir yerde olan Yirmibeş Kuyusu adlı yere gidilir, piknik yapılır, dans edilirdi. Hava karardıktan sonra fenerler yakılarak yine ırmak yoluyla şarkılar söylenerek, kürekler çekilerek eve dönülür. Burada anlatılan, tam bir karnaval havasıdır. Karnavallar, farklı sınıflardan insanları bir araya getiren, toplumsal sınıflar arasındaki sınırların alt-üst edildiği etkinlikler olarak bilinir. Bartın'da bu bayramın diğer bayramlara göre neden daha büyük bir coşkuyla kutlandığı ve hemen herkesin anılarında önemle saklanmış olduğu sorulduğunda şu cevap alınmıştır: "Bu bayrama herkes, yani kentliler, köylüler, yaşlılar, gençler herkes katılırdı."

³ Bartın'ın demiryolundan yoksun oluşu hem kentte yayımlanan yazılı kaynaklarda hem günlük sohbetlerde sürekli hakkında konuşulan/yazılan bir meseleydi. Yerel tarihçi Aşçıoğlu, demiryolunun Bartın'a gelmesinin "deniz ticareti yapan ve sözü geçen kimselerin" [çıkarları zedelenmesin diye] karşı çıktıklarından ve bu kişilerin nüfuzlarını kullanarak demiryolunun Bartın'a kadar ulaşmasının engellendiğinden şehirde yıllar yılı hep söz edildiği bilgisini verir. Kaptanlarla görüşmelerimizde de konu dile getirilmiştir; isim verilmeden demiryolunun gelişyle çıkarlarının zedeleneceğinden endişe eden büyük sermaye sahiplerinin Ankara'da önemli kişilerle görüşüp, nüfuzlarını kullanarak demiryolunu engelledikleri anlatıldı. Aşçıoğlu'nun (2011: 185) 2007 yılında bile bu konu hakkında yazmış olmasına bakılırsa bu olay, yerel toplumsal bellekte daha uzun süre silinmeden kalacaktır.

(Görüşmecî XI, 16.01.2018). Hıdrellez kutlamalarının önemi, Bartın'da ancak Kabotaj (Denizciler) Bayramı ile kıyaslanabilir. 1 Temmuz Kabotaj Bayramı'nın Bartın'da son derece önemsenerek kutlanmış olması, var oluşunu denizcilğe borçlu olan bir kent için şaşırtıcı olmasa gerektir. Denizciler Bayramı'na dair en çok anlatılan hatıranın, gençler arasında yapılan yarışmalar, özellikle "Yağlı Direk" adı verilen yarışma olduğu anlaşılmaktadır. Bu yarışmada yağlanmış ve ucunda bir bayrak olan direk bir gemiden veya karadan denize uzatılır. Yarışmacılar suya düşmeden direk üstünde yürüyerek bayrağa ulaşmaya çalışırlar. Bayrağı alan yarışmacı ödül kazanır. Bu tür buluşmaların özellikle dönemin koşulları içinde gençler açısından çok değerli olan sosyalleşme fırsatları sunduğu da anlaşılmaktadır.

Bartın ırmağı bunların yanında olumsuz hatıraların da başrolünde olabilmektedir. İki kolun birleşip kuzeye, Karadeniz'e doğru aktığı yerde bir zamanlar, yani ırmakta çocukların yüzebildiği yıllarda meydana gelen (çünkü burada anafolar meydana geliyordu) boğulma vakaları, alt yapının yetersiz olduğu dönemlerde ırmağın oluşturduğu bataklıklardan kaynaklı sıtma vakaları (kentte Sıtmayarı olarak bilinen mahalle yirminci yüzyılın ortalarına kadar bir bataklık) ve özellikle sel/taşkın vakaları gibi... Tarihinde birçok sel vakası yaşayan Bartın'ın toplumsal hafızasında en derin izler bırakmış olan sel, günümüzde Büyük Sel adı verilen 1998 selidir. Birçok evin zarar gördüğü bu olay günümüzde de konuşulmakta, evlerde selden kalan çamur izlerinin hâlâ görülebildiği söylenmektedir. Ancak selle ilgili en önemli hatıralardan biri, kente hükümet tarafından yardım amacıyla gönderilen para hakkındadır. Bu konuda anlatılanları kısaca şöyle özetleyebiliriz: 1998 yılında devlet selden zarar gören esnaf ve hanelere para yardımı yapacaktır. Ancak Bartın'ın nüfusuna oranla bankalarda en çok mevduat bulduran il olduğu anlaşıldığından para yardımından vaz geçilir. Bu olay farklı değişkelerle anlatıldığından bir ortak hafızadan söz etmek zordur. "Para yardımı geldi, ancak kullanılmadı, İl Özel İdare binasının yapımına harcandı" diyenler ve "Para geldi ama o dönemin siyasetçileri, bürokratları bir şekilde kendi çıkarları için kullandılar" diyenlerden başka çok az kişi de "Para yardımı yapıldı, zengin-fakir ayrımı yapılmadan birçok kişiye yardım yapıldığını biliyorum" demektedir.

Kaptanlar ve Tüccarların Anlatılarında Bartın

Bu bölümde doğrudan yaşayan kaptanlardan ve diğer kaynaklardan elde ettiğimiz bilgilerden hareketle gemi kaptanlarının/nakliyecilerin toplumsal-tarihsel konumunu olabildiğince belirginleştirmeyi amaçlıyoruz.

Öncelikle çoğu kaptan kendi gemisinde kaptanlık yapıyordu. Gemilerin kardeşler arasında ortak olarak işletildiği de olurdu. Bunların yanında birçok gemisi olup kaptanları nakliyeden alınan belli bir pay karşılığında

çalıştıran zengin aileler de vardı. Kuşaklar boyu kaptanlık yapmış olan bir aileye mensup Görüşmecî IX, bu konuda şu bilgileri vermektedir: "Gemi alıp kendisi çalıştırmayıp başkasına, bir kaptana, iyi birisine teslim edip, dışarıdan adamları tamamlayıp çalıştıran da var. Yakın akrabalarından, tanıdıklardan. Mesela B... oğulları öyle yaptı... Ama genelde gemiye kaptanlar mutlaka az çok ortaktır. [Bir kişi] Aileden yoksa mülkü yoksa gemi yaptıramaz. Genelde varlıklı aileler gemi yaptırdı. Öyle kolay değil gemi yaptıramaz." (Görüşmecî IX, 23 Mart 2018 tarihli görüşme).

Batı Karadeniz'in hava koşullarının yarattığı bir ihtiyacı karşılamak üzere geliştirilmiş olduğu anlaşılan ve çektirme adı verilen ahşap gemilerde çalışmış kaptanların bazıları ailelerinde kaptanlık mesleğinin yedi kuşaktır sürdüğünü bildirmişlerdir. Evliya Çelebi'nin (2005) *Seyahatname'si* başta olmak üzere kent tarihine dair verilerin bulunabileceği kaynaklardan da Bartın'da denizciliğin geçmişinin XVI. yüzyıla (ve muhtemelen daha eski tarihlere) kadar gidebileceği anlaşılmaktadır⁴. Günümüzde çektirme olarak sözü edilen gemiler motorlu gemilerdir. Kaptanlardan yalnızca biri çocukluğunda yelkenli gemileri gördüğünü belirtmiştir (Görüşmecî VI, 23.04.2018 tarihli görüşme).

Kaptanların hepsi denizcilğe kendi sahibi/ortağı oldukları gemilerde ve çoğunlukla da kaptan olan babalarının veya akrabalarının yanında başlamışlardır. Kaptanlığa giden yolda usta-çırak ilişkisiyle öğrenilen mesleğin ilk basamağı makine dairesidir ve yapılan işin adı çarkçılıktır. Kaptanlar, belli bir süre gemilerde çeşitli işleri yapan kişilerin, belli limanlara uğrayarak denizcileri sınavdan geçiren denizcilikle ilgili bakanlık yetkililerinin yaptıkları bir sınavı geçene kaptanlık belgesi vermesiyle kaptan olmaktadır. Ancak bu belge yalnızca Cebelitarık Boğazı'na kadar olan limanlar arasındaki ulaşım ile sınırlanmaktaydı ve büyük çaplı taşımacılık yapılan gemilerde geçerli değildi (Görüşmecî I, 29.12.2017 tarihli görüşme).

Mektepli değil alaylı olarak yetişmiş kaptanlar, henüz telsiz ve benzeri gelişmiş araçların bulunmadığı ahşap gemilerinde, Batı Karadeniz'in zorlu havalarıyla başa çıkmayı öğrenmek zorundaydılar. Eğitim süreci de mesleğe çarkçı olarak başlayan denizcinin yıllar içinde kaptanlığa yükselmesiyle son bulurdu. Gemilerde toplam personel beş kişiyi pek geçmiyordu ama üç kişiyle de yük taşındığı oluyordu. Gemilerde çok katı bir disiplin yoktu. Ancak kaptanlar son limana (malların teslim edildiği limana) denizcilerin parasını genellikle vermezlerdi. Çünkü çoğu çok genç yaşlardaki denizcilerin parayı

⁴ Evliya Çelebi'den, Bartın fıçısının, Bartın küreğinin o dönemde ünlü olduğunu, yani yörenin ağaç işleriyle geçindiğini öğreniyoruz. Ayrıca *Seyahatname*'de Bartın'da kalyon üretildiğinden (Çelebi 2006: 352), Mısır gemilerinin şehirden mal yüklediğinden (Çelebi, 2005: 85) söz edilmektedir.

aldıktan sonra gemiden kaçıp eve dönmeleri (örneğin İstanbul'a varmadan, Zonguldak veya Ereğli limanında) nadir değildi. Bazı kaptanların para meselesinde daha katı bir disiplin uyguladığı, geçimlerini bu işten sağlayan denizcilerin parasını İstanbul, İzmir gibi şehirlerin eğlence mekânlarında harcamalarını önlemek amacıyla, Bartın limanında ödediği de olurdu.

Deniz kazaları kaptanlık mesleğiyle ilgili olarak ortak hafızada en çok iz bırakmış olaylardır.⁵ Aşağıdaki hikâye, bu izlere örnektir.

Babam anlatır: Kefken'den kalkmışlar hava bozuk. O geminin de makinası çok büyük değil. [Saatte] Beş mil gibi gidiyor gemi. Hafif bir rüzgâr var ama... Babam "kalkalım, gidelim" diyor ama dedem kabul etmiyor. Sonunda babamın ısrarı üzerine "tamam" diyor, kalkıyorlar. "Rüzgâr bir sertleşti, gitmiyor motor", diyor babam. İstanbul'a çok bir yol yok ama. Dedem kızıyor babama. "Dönelim" diyor, babam. Dedem "oğlum dönsek de kurtuluşumuz yok artık" diyor. Sonra bir şans işte, bir dönüyor hava, rüzgâr kıç taraftan geliyor, yelkenleri açıyorlar. O hava zaten beş altı saat kadar sürüyor. "Biz o arada İstanbul'a vardık," diyor babam. O akşam birkaç tane gemi batmış. (Görüşmeci IX, 23 Mart 2018 tarihli görüşme).

Bir başka çektirme kaptanı ise daha çok Batı'ya, İstanbul, İzmir gibi limanlara giden Bartınlı bir kaptanın deniz tecrübelerini şöyle ifade etmektedir:

Tehlikeli olanlar Kefken Adası, orada sular çok kabarıp, deniz yapar.⁶ Bir de İstanbul Boğazı... Buralar çok deniz yapar, en tehlikeli yerler burasıdır. Gemide bir barometre var. Başka bir bok yok. Havayı kendin kestireceksin, hava raporu falan yok... Zordu... Kuzey tarafı karardı. Dumanlar asıldı [bulutlar] bu, havanın geleceğine işarettir. Çıkmadan evvel... Bir limana indir. Limanda ancak geceyi göreceksin, yıldızlardan sonra çıkacaksın. Rüzgâr dışarıdan esmeye başlar... Açık, parlak hava poyraz havasıdır. Poyraz havası, Karadeniz'in en güzel havasıdır. Ama soğuk olur. Bizim en kötü havamız yıldız-yıldız poyrazdır. Poyraz, giderken [İstanbul'a] uyar, gelirken uymaz. Dönüşte kafadan

geldiği için zor olur. Ama çok sağlam havadır, hiç korkmaya gerek yoktur. Bazı havalar birden değişir; o, tehlikeli havadır. [...] Şimdi Ereğli limanına indik, havayı beğenmedik. Artık geceyi bekleriz, havaya bakarız. Gece yıldızları gördün, sahilden [karadan] esmeye başladığı zaman da kalkar gideriz. Zaten önünde de Ada var [Kefken adası] ondan sonra o hava İstanbul'a kadar elli yüz mil gider. Öbür gün akşama kadar sağlam hava devam eder. Hava kötüyse açıktan gideceksin, kıyıda deniz patlar. Açıkta olursa rüzgâra uyarız, manevra yapabilirsin. Rüzgârı kullanma imkânın var. Ama kıyıda hareket imkânın yok. [...] En tehlikeli yük, döküm yükü... Kerestenin falan tehlikesi yok (Görüşmeci I, 29 Aralık 2017 tarihli görüşme).

Buna karşın, yukarıdaki sözlerin sahibi kaptan, gemilerinden birini batırdığını ve can kaybı olmasa da mallarının halk tarafından, gözlerinin önünde yağmalandığını -acı bir tebessümle- anlatmıştır.

Geçmişte, deniz nakliyatçılığının kârlı olduğu dönemlerde, birçok kaptanın ve denizcinin battığı ve öldüğü anlatılmaktadır. Deniz kazaları, özellikle ölümlü kazaların daha çok İstanbul yolu üzerinde bir uğrak olan Kefken dolaylarında (Bartınlı kaptanlar buradan Ada olarak söz ederler) gerçekleştiği anlaşılmaktadır. Bir görüşmeci, bu durumu "Anam, neymiş bu Kefken! Çocukluğumda kimi sorsan "Babası nerede?" diye boğulmuş, nerede Kefken'de" sözleriyle özetlemektedir (Görüşmeci XIII, 7 Şubat 2018 tarihli görüşme). Ancak dedesi ve babası da kaptan olan bir başka görüşmeci hiç kaza yapmadıklarını "Bizim ailede kaza olmaz" sözleriyle dile getirmekte ve şöyle demektedir: "Dedem iyi bir denizciydi, babam iyi bir denizci, iyi bir tüccardı. Biz hiç kaza yapmadık" (Görüşmeci VI, 23.04.2018 tarihli görüşme).

Deniz kazaları genelde kış mevsiminde oluyordu. Normal şartlar altında kışın sefere çıkılmazdı. Ancak bazen hava aldatır ve özellikle günümüzdeki teknolojinin, hava raporlarının ve iletişim imkânlarının var olmadığı koşullarda, aldanmış kaptanlar fırtınaya yakalanır. Böyle bir günde fırtınaya yakalanan gemileri anlatan denizcilerden biri şöyle demektedir: "Hava o kadar kötü ki, birbirine yakın gemiler bile batan geminin yardımına gidemiyor. 500 tonluk bir guletin batma vakasında, örneğin, başka bir gemi yardıma gitmeye korkuyor. Geminin başını çevirse, batmakta olan gemiye yanaşmak istese belki o da batacak. Neticede yardıma gidemiyorlar." (Görüşmeci IX, 22 Mart 2018 tarihli görüşme).

Denizciler, fırtınalı, dalgalı denizde gemi batıyorsa sağ kurtulmanın çok zor olduğuna inanıyorlardı. Öyle ki, kaptanların çoğunun yüzme bilmediğini öğrendiğimde duyduğum şaşkınlığı "Gemi batıyorsa yüzme bilsen ne olacak ki" diye cevapladı bir denizci. Sonra kötü

⁵ En çok anlatılan deniz kazalarından birincisi, 3 Mart 1963'te 7 mürettebatla batan Hacıbaba Guleti'dir. Bu geminin Bartın'da yapılmış en büyük gemi olduğu bilgisi verilmektedir (Görüşmeci XIX, 30.12.2018 tarihli görüşme). Havanın durumuna bakarak yola çıkan gemi Şile açıklarında fırtınaya yakalanarak batmıştır. Unutulmayan bir diğer batma olayı da 18-19 Ocak 1931 Fırtınası'dır. Bu fırtınada dev dalgalar kıyıları vurmuş, Zonguldak'ta ve Amasra'da limana yanaşan veya limanda bulunan gemileri sürüklemiş, batan ve karaya oturan gemiler olmuştur.

⁶ Bu araştırma sürecinde "deniz yapmak", "hava yapmak", "balık yapmak" gibi -Türkçe konusundaki hassas yazarların şimşeklerini çeken- ifadelerin en yaşlı denizcilerin jargonunda da yani eskiden beri var olduğunu gördük.

havaların, dolayısıyla da deniz kazalarının ve batma vakalarının kışın olduğunu hatırlatıp şu örneği anlattı: “Bir keresinde yine İstanbul’a yük taşıyan bir gemi batıyor. Denizcilerden biri can yeleşti sayesinde karaya çıkmayı başarıyor. Ancak soğuk havada iki üç saat içinde donarak ölüyor. Donmuş cesedini buldular sonra.” (Görüşmeci IX, 22 Mart 2018 tarihli görüşme).

Kaptanlar yaptıkları “Biz denizin kamyoncusuyduk” sözüyle tanımlamaktadırlar. Gemiler çoğunlukla Bartın’da üretilen keresteyi başka kentlere, İzmir ve İstanbul’a taşıymaktaydı. Keresteden başka en çok ihraç edilen bir başka ürün yumurtaydı. Yerel halkın ve denizcilerin “tabut” olarak adlandırdıkları uzun sandıklara istiflenen yumurtalar, köylerden tüccarlarca temin edilirdi. Görüşme yaptığım kaptanlardan biri, çocukluğunda limanda bekletilen bu yumurtalardan çaldıklarını gülererek anlatmıştı (Görüşmeci VII, 18 Ocak 2018 tarihli görüşme). İstanbul’dan veya İzmir’den dönüşte de boş dönülmez, genellikle tuz, gazyağı ve bakkaliye gibi ticari mallar Bartın’a taşınırdı. Bunun yanı sıra Zonguldak’tan kömür nakliyesi de yaygındı. Sıradan bir nakliye işini denizcilerden biri şöyle özetlemiştir:

Ben bir sene babamın emekli olduğu gemide 79-80 arası çalıştım. Benim ilk gemiye binişim altmış dört veya altmış beş (1964-65) ... Bizim gemimiz bir kereste fabrikasıyla ortaktı. İzmir’e üç günde gittik İstanbul ve Çanakkale’de kâğıt (belge izin vs.) yaptırmanız gerekiyor. Bir iki saat gerekli ihtiyaçlarınızı gideriyorsunuz. Düzgün zamanlarda, havalar iyiyse. Kaptan devamlı gidilen yol olduğu için, hangi saatte gemisinin orada olacağını bildiği için ona göre çıkıyor. İstanbul’da boşa zaman geçirmiyor. İki saat içinde gümrükçüler gelir gemiye, sonra Çanakkale’ye gider. Orada da bir iki saat oyalanır. Sonra İzmir’e devam eder. Gemiye yalnız bırakamazsın. Dışarı çıkılırsa gemide biri iki kişi kalır. İzmir’de genellikle tuz alınır Çamaltı’ndan öyle gelinirdi. Sadece İzmir’e kereste çeken ve oradan tuz alan on-on beş gemi vardı burada [Bartın’da] (Görüşmeci IX, 22 Mart 2018 tarihli görüşme).

Kimi zaman, özellikle hava seyrek uygun değilse veya taşınacak mal bekleniyorsa, günlerce limanda beklediği de olurdu. Bu durumda denizde ve limanda zamanın nasıl geçirildiği sorusuna bir kaptan şöyle cevap vermiştir: “Bir kere bütün denizciler içer, ‘İçmiyorum’ diyen yalan söyler” (Görüşmeci VII, 18 Ocak 2018 tarihli görüşme). “İçmek”ten başka balık tutmak veya gemide bir nöbetçi bırakmak şartıyla kente gitmek de başka seçeneklerdi. Varılacak limana ulaşıldığında denizciler sağ salim vardıklarını evlerine telgraf çekerek bildirirlerdi. Görüşmelerden, günümüzde gemilerde bulunan teknik araç ve imkânlardan yoksunluğun

özellikle İkinci Dünya Savaşı yıllarında Karadeniz’de mayınların olduğu ve karartma uygulamasının sürdüğü zamanlarda işleri güçleştirdiği anlaşılmaktadır. Mayına çarparak batmak an meselesiydi. Buna rağmen o koşullarda da nakliyeciliği sürdüren kaptanlar vardı. Savaş yıllarında kaptanlar, alacakları yükün ağırlığını ve mayına çarpma ihtimallerini, alacakları yükün gemiyi mayınlara ne kadar yaklaştırabileceğini hesaplıyorlar ve buna göre karar veriyorlardı.

Kente Kaptanlar, Kaptanoğlu, Hacıkaptanlar gibi soyadları taşıyan birçok aile vardır. Görüştüğümüz birçok kişi ailelerinin kuşaklar boyu (bazıları beş-altı, bazıları en az yedi kuşak) denizci olduklarını söylemişler, Bartın’da dedelerinin kaptanlık mesleğini sürdüren birçok kişinin olduğu bilgisini vermişlerdir. Bu durumdan hareketle, denizcilik ve kaptanlara dair yerel kültürel hafızada hatırı sayılır bir simgesel (deyim, hikâye, menkıbe, türkü vb) birikim bulmayı bekliyorduk. Ancak çok eski tarihlere uzanan ve temel geçim kaynağı olan yaygın bir uğraşın simgeleştirilmesine dair fakirlik bizi şaşırttı. Kentlilerin ortak hafızasında yer etmiş kaptanlıkla ilgili öyküler daha çok kazalarla, batma vakalarıyla veya batmaktan kurtuluş ile ilgili hikâyelerdir.

Görüşmeler sırasında yaşlı bir kaptana bir Bartınlının “Bartınlı kadınlar eskiden ‘Denizci koca hiç koca’ derlermiş, çünkü denizciler günlerce, aylarca evde bulunmazmış” iddiasını aktararak, kadınların kaptanlarla evlenmekten kaçındığının doğru olup olmadığını sorduğumda, kısa ve net cevap verdi: “Evladım yalan bunlar, bunlara inanma. O zaman -parmak uçlarını birbirine sürüp para işareti yaparak-para denizdeydi” (Görüşmeci VI, 23.04.2018 tarihli görüşme). Yine aynı görüşmede yaşlı kaptan kendi yaptığı işi “Evladım biz, denizin kamyoncularıydık” cümlesiyle tanımlamıştır. Kaptanlar kendilerini tüccar/nakliyeciler olarak tanımlasalar da mesleklerinin gerektirdiği bazı özellikler, örneğin işin bilgi, beceri ve emek gerektirmesi ve hayatlarını riske atmaları, onları daha çok para kazanma tutkusuna ve yabancılaşmaya karşı koruyan bir işlev görebiliyordu. Birçok kaptandan veya kaptanlıkla geçinen aileye mensup kişilerden “para kazanma hırsı”na karşı uyarıları dinledik: “Dedem hep şöyle dermiş ‘denizde iki gemim, evde iki avradım, altın desen buradan eve yol olur. Bana kim ne yapabilir ki?’ Sonra gemileri batmış, işleri bozulmuş ve iflas etmiş. Kadınlar da onu terk etmiş. Babaannem ‘Oğlum’ derdi, ‘benim babam sürünerek yaşadı ve öldü, biz de sürünerek yaşadık. Aman ağgözlü olma, kibirli olma’” (Görüşmeci VIII, 12.02.2018 tarihli görüşme). Babası kaptanlık yapmış bir başka görüşmeci ise, “Gemi neden batır biliyor musun? Gemi dalgadan, havadan [fırtına gibi etkenlerden] batmaz; gemi, hırstan batır” sözleriyle kâr hırsı sonucu aşırı yüklenen gemilere işaret etmekteydi. (Görüşmeci IX, 12. 01. 2018 tarihli görüşme). Ahşap

gemilerde kaptanlık yapmış son üç kaptandan biri olan bir başka görüşmeçiye ticaret dışında yasa dışı kaçakçılık gibi işler hakkında soru sorduğumda da yine para hırsına karşı uyarılarla karşılaştım. Kaçakçılığın neden tehlikeli olduğunu önümüzdeki çayları örnek vererek anlattı: “Şimdi bu çayı şekersiz içiyorsun değil mi, eğer şekere alışırsan bir daha bırakamazsın. Kaçakçılıkta çok büyük paralar vardı. Ama bir kere alışırsan helal para az gelir, yapamazsın. Hem çok tehlikeli! (başparmağını ve işaret parmağını tabanca doğrultur gibi açıyor). Anladın mı?” (Görüşmeçi VII, 18.01.2018 tarihli görüşme). Aynı görüşmede kaptan, bir yatta ayda bin lira karşılığında özel kaptanlık yaptığını ancak bu paranın çok az olduğunu; yalnızca bu işin kendisinde tutku olduğunu, bu yüzden sürdürdüğünü belirtmiştir. Bunun gibi örnekler çoğaltılabilir. Sonuç olarak para ve anlamın, ahlak ile kazanç hırsının sık sık karşı karşıya getirilişi kaptanların meslekleriyle ilgili anlatılarında tipiktir.

Yerel kaynaklarda Bartın’da görev yapmış bürokratlara, esnafa, Bartınlı ünlülere ve eski/köklü ailelere sayfalarca yer verilmesine karşın, kaptanlık ve kaptanlara dair çok az bilgi bulunabilmektedir. Aslında kaptanların basit nakliyeciler olarak görülmüş olması muhtemeldir. Kaptanların kahramanlaştırıldığı tek bir istisna, ticari başarıları nedeniyle Bartınlıların Kâruşağı lakabını verdiği (bu lakap soyadı kanunuyla soyadı olarak kullanılmıştır) bir kaptanın öyküsüdür. On dokuzuncu yüzyılda Mısır’ın İskenderiye kentinde de ticaret yaptığı için gururla anlatılan bu Bartınlı denizci ailesinin hikâyesi şöyle anlatılmaktadır:

Memişustaoğulları lakaplı Ahmet Memiş Kaptan, kısa sürede kurmuş olduğu gemi filosuyla Osmanlı-Rusya-Kırım arasında deniz ticaretiyle uğraşıyordu. Bir ticaret seferi sırasında Karadeniz’in derin sularında şiddetli bir fırtınaya yakalanan Memiş Kaptanın filosunda sağlam gemi kalmamış, gemilerin neredeyse tümü batmış, elinde sadece arma denilen gemi araçları kalmıştı. Bu yüzden akıl sağlığı da bozulan Memiş Kaptan, etrafındaki insanların tepkisi ve alayları yüzünden bir süre evinden hiç çıkmamıştı. Ailesinin ekonomik durumu da kötüleşen Ahmet Memiş’in hanımı evlere temizliğe ve çamaşır yıkamaya gitmeye başlamıştı. O günlerde Bartın’ın yeni zenginleri bir araya gelip gemiler yaptırmıştı. İstanbul’a barut fiçisi, fiçi tahtası ve onun gibi bazı eşyalar satmaya gideceklerdi. Ama bir sorun onları bekliyordu. Gemiler hazır olmasına hazırды, fakat gemileri çalıştıracak armalara ve armaları satın alabilecek paraya sahip değildiler. Düşünüp taşınıp Memiş Kaptan’a gitmeye ve onda bulunan armaları istemeye karar verdiler. Armaların karşılığı olarak, kazanılacak meblağdan pay önerdiler, Memiş Kaptan da bunu kabul etti. Denizin ona iyi geleceğini düşünen hanımının ısrarları sonucunda, Bartınlı zenginler

Memiş Kaptan’ı da İstanbul’a götürmeye karar verdiler. Deniz, Memiş Kaptan’ı hiç değiştirmişe benzemiyordu. Yola çıkmalı birkaç gün olmasına rağmen kamarasından hiç çıkmamıştı. Ta ki o ana kadar. Filo çok şiddetli bir fırtınaya yakalanmıştı. Bartınlı zenginler ne yapacaklarını bilmiyorlardı. Akıllarına, pek de aklı yerinde olmayan Memiş Kaptan gelmişti. Böylece yola çıkıldığından beri ilk kez kamarasından dışarı çıkıyordu. Zengin tüccarlar ona durumu anlatmaya çalıştılar uzun süre. Sallanan gemi güvertesinde bir süre boş boş baktı onlara Memiş Kaptan. Sonra bir anda tayfalara emirler yağdırmaya başladı. Memiş Kaptan’ın emirleri filoyu amansız fırtınada batmaktan kurtarmıştı. Hem sağ kaldıklarına hem de mallarına bir şey olmadığına çok sevinen zengin tüccarlar malların bir bölümünü Memiş Kaptan’a verdiler. Tüccarların hepsi, İstanbul’a varır varmaz ellerindeki malları satarak iyi paralar kazandılar. O zamanki piyasaya bakan Memiş Kaptan bekledi ve ona verilen malları Balkanlarda çıkan isyan zamanında satarak büyük paralar kazandı. Eskisinden daha da zengin olan Memiş Kaptan, Bartın’da büyük ün yaptı ve onu gören herkes karlı iş yaptı diye diye lakabı “Kâr uşağı”na çıktı. Soyadı kanunu ile de Kâruşağzade soyadını aldılar. [...] (Taner Tözün, 31.01.2011 <http://www.tanertozun.com/yazi/guncel/195-karusagi-konagi-hakinda-yok-olan-hikayeler.html> (erişim: 11/02/2018))

Yerel yazarların çalışmalarında adlarına rastladığımız az sayıdaki kaptandan biri de Hacı Kaptan’dır. Hakkında şu bilgiler verilmektedir:

Hacı Kaptan 26 yaşında iken Hacca giderek “Hacı Halil” mahlası ile anılmaya başladı. İyi bir gemici olan Hacı Kaptan yüzmeyi bilmiyordu. 75 yaşına kadar gemicilik yaptı. Yedi çocuk sahibi olan Hacı Kaptan 7. çocuğu erkek olunca sevincinden Bartın-Zonguldak seferini bir defa bedava taşımıştır. Aşağıda örnekte görüldüğü gibi Hacı’nın motoru yörede manilere bile konu olmuştur. Hacı Kaptan 1970 yılında 87 yaşında vefat etti. (Çilsüleymanoğlu, 1996: 402).

Yukarıdaki Kâruşaklar’nın mağaza açarak tarihe geçtikleri -ve günümüzde Bartınlıların da gururla anlattıkları öykülere konu olmuş- İskenderiye Bartınlı kaptanların gittikleri muhtemelen en uzak limandı. Daha çok İstanbul ve İzmir’e ve Karadeniz’deki limanlara yük taşınmaktaydı. Kırım görüşmelerimizde adı en çok geçen limandır. Kırım limanının geri plana düşmesinde, belki savaştan da önemli bir etken Birinci Dünya Savaşı sırasında 1917’de Ekim Devrimi ile eski Rusya’da sosyalist rejimin kurulmasıydı. Bu dönemdeki değişimin Bartınlı tüccarları nasıl etkilediği şöyle anlatılır: “Devrim olunca eski Rus rubleleri geçersiz

olmuş. Bu paralar neredeyse bir kâğıt (A4 boyutunda) kadarmış. Ellerinde bu rublelerden kalan, Rusya'dan alacağı olan birçok tüccar iflas etmiş. Bu kâğıt paraları atmamışlar, kadınlar mutfaklarda kaplarının altına örtü olarak sermiş!" (Görüşmeci IV, 4 Mart 2018 ve çeşitli tarihlerde görüşmeler). Bu hikâyede, dünyanın ve bölgenin tarihini değiştirmiş bir büyük olayın yerel hafızada yine kent ekonomisinin merkezinde yer alan deniz ticareti bağlamında hatırlandığını görmekteyiz. Para, kâr, kazanç, ticaret, iflas sözcüklerinin sık sık kullanıldığı hikâyeler, bir liman kasabasında egemen burjuva kültürünün yansıması olarak yorumlanabilir.

Buradan hareketle kaptanların yerel tarihte ve anlamlı olan etrafında bir araya getirilmeye çalışılan kentsel hafızalarda neden çok önemli bir yer tutmadığına dair fikir yürütebiliriz. Her şeyden önce kaptanların kendileri de yaptıkları işin rutin nakliye işi olduğunu vurgulamakta ve birer tüccar olduklarını söylemektedirler. Üstelik para kazanma çabasının anlatmaya değer oluşu bir yana, bu faaliyete karşı anlam ve değerler dünyasını korumak gibi sürekli sorumluluk duygusuna sahip oldukları ve bu yönde çaba sarf ettiklerini dile getirmişlerdir. Toplumsal hafıza ve anlam dayanakları açısından kaptanların ve kaptanlığın konumu, Kagarlitsky'nin (2012), geç kapitalizmin krizini, piyasa-kültür ilişkisi bağlamında analiz ettiği bir makalesindeki yorumları hatırlatmaktadır. Kapitalizmin tarihi boyunca piyasayı dengeleme işlevi gören ve görece özerk bir yapısı bulunan, burjuvazinin de bu özerkliğini desteklediği kültürel alanın (sanat, bilim, inançlar vb. anlam üretim alanları) "artık piyasanın büyümesini düzenleyecek, yönlendirecek ya da ona yakıt sağlayacak bir mekanizmadan [yoksun] olduğunu" belirtmektedir. Kagarlitsky'ye göre "piyasanın ideolojik dürtülerinin sanat alanında işe yaramadığı daha on dokuzuncu yüzyılda açıklık kazanmıştır. Satıcı estetik bir varlık değildir. Onu kahramanlaştırmak imkânsızdır. Kendine has bir güzel ideali yoktur onun. Jacques-Louis David ve diğer Fransız Devrimi sanatçılarının burjuvazinin gündelik hayatından değil, Antik Roma kahramanlarının yiğitliklerinden esin almasının nedeni de budur." (Kagarlitsky, 2012: 164)

Toplumsal hafızada gemi inşası ve gemi mimarları

Gemi üretimi, özellikle yöredeki ustaların Karadeniz'in zorlu koşullarına uygun olarak geliştirmiş olduğu söylenen çektirme adıyla bilinen gemiler, günümüzde kentin simgelerinden biri olarak görülmektedir. Kent Müzesi'nde ve kamusal mekânları süsleyen kent tarihinden sahneler içeren fotoğraflarda bu gemileri görmekteyiz. Bartınlı mimarlardan devraldığı geleneksel gemi yapım bilgi ve teknikleriyle modern mühendislik bilgilerini birleştirerek günümüzde Bartın, Kurucaşile'de inşa ettiği yatlarını başka ülkelere ihraç eden mühendis Hüseyin Çoban (2009), 12. Uluslararası Tekne ve Gemi

Arkeolojisi Sempozyumu'nda sunduğu bir bildiriye şöyle demektedir:

Öteden beri Batı Karadeniz kıyı kültürleri zorlu deniz koşulları tarafından biçimlendirilmiştir. Karadeniz coğrafyası sahil yerleşimlerinde hayatı daha da zorlaştırır. Teknelerin sığınabileceği fiyortların ve koyların seyrekliği oldukça belirleyici bir fark yaratır. Tekne tipleri ve onların inşa teknikleri kötü hava koşullarında hemen bir sığınak bulmanın güç oluşu etkeni tarafından belirlenmiştir. Teknelerin bir koya, bir fiyorda hatta bir dalgakıranı olan bir limana bile sığınma şansından yoksun oluşu nedeniyle gemilerde kullanılan ağaçlar daha dayanıklı olmalı ve daha sağlam şekilde birbirine bağlanmalıydı. Güçlü dalgalara karşı bu gemiler, daha dirençli olmalı ve hızla karaya çekilebilmeliydi. [...] Ve bölgenin Ahşap Tekne Zanaatkarları bütün bu koşulları dikkate alan bu gemileri, tekne tiplerini yarattılar (Çoban 2009: 4).

Buradaki kadar akademik bir üslupla olmasa bile yerel halktan görüştüğümüz hemen herkes gemi üreticilerini övme eğilimindeydi. Gemilerin Bartın tarihi açısından önemli oluşuna paralel olarak gemi mimarlarının da kentin geçmişine dair anlatıların kahramanları olduğu söylenebilir.

Daha önce kaptanların çoğunun aynı zamanda gemilerin sahipleri olduğu söylenmişti. Kaptanların ve denizcilerin anlatılarında gemilerden isimleriyle söz edilir ve geminin nasıl yapıldığı, ne zaman elden çıkarıldığı veya nasıl kaybedildiği, özetle hayat hikâyesi ayrıntılarıyla anlatılır. Yaşlı bir kaptan, babası ve amcasıyla birlikte ortak nakliyecilik yaptıkları ilk gemisinden söz ederken "Her ağacının omzumda izi var" ifadesini kullandı. Bu tür ifadelerdeki anlam yoğunluğu, gemilerin birer "ekmek teknesi" olmanın da ötesinde, onu üreten ve bu üretimde emeği olanlardan parçalar taşıyan *anlamlı* veya kişilik sahibi nesnelere olarak görüldüğünü anlatmaktadır. Bu görüşlerimizi paylaştığımız ve gemi üretiminde uzman bir görüşmeci de yorumumuzu destekleyen başka örnekler anlattı. Örneğin bir kaptan artık ömrünü tamamlamış gemisini isteyenler olmasına rağmen satmaya kıyamamış, kendisi parçalamıştı. (Görüşmeci XIX, 30.12.2018 ve çeşitli tarihlerde görüşmeler).

Aslında gemiler, sahipleri tarafından kişiselleştirilmesi, birer sanat eseri olarak gemi mimarlarının bilgi ve ustalığını temsil edişi, yalnızca kaptanlar/tüccarlar için değil yüzlerce aile için geçim kaynağı olması gibi nedenlerle (gemilerin omurgaları için şart olan eğri ağaçlar ormanlardan kaçak olarak temin eden "eğriciler", ağaç gemi makarası imal eden makaracılar, pamuk ve zift kullanarak kalafatlama işlemi yapan kalafatçılar, gemi halatları ören halatçılar ve kalay çivi üreten kalaycılar, tersanelerde çalışanlar vd.), ilk

yapılmaya başlanmasından ömrünü tamamlamasına kadar birçok ritüele konu olmaktadır. Kentin en yaşlı kaptanının yanında çıraklıkla başlayan meslek hayatını günümüzün modern gemilerinde sürdüren bir kaptanın verdiği aşağıdaki bilgiler, gemi yapımı örneğinde ortak anlam üretimi ile üretimdeki ortaklık arasındaki ilişkiyi anlamaya yardımcı olabilir:

Gemi inşasında kaç işçi çalışıyor, bak: Baltacı ayrı... Baltacı [geminin gerekli parçalarını] çırpıdan [ağacın ham halinden] yontardı. Burgucu, tahtayı delecek, şimdiki gibi çivi de yok. Çivi yok o zaman. Kalaycılar dövme [el yapımı] çivi yaparlardı. Keserci... Delikçi ayrı... Hızarcı ayrı. Kocaman bıçkıyı çıkarırlardı ağaca, biri aşağıda biri yukarıda haşır haşır... keserlerdi ağacı. Her şeyi kendin yapacaksın. Ayak keserci... Ayakkese diye bir şey var, kazma gibi bir şey ama kocaman ağı vardı o keserin, jilet gibi... Çok ayaklar gitti o zamanlar. ... Gemi mimarı endazeyi kurar, bu hesap işi, denge işi. Hüseyin Kaynarca, en iyi mimar oydu... Gemi mimarları, o çarıkli mimarlar, eğitilmiş, matematik bilen adamlar değildi. Mesela geminin bodoslamasını dikeceği zaman adam... Mesela duvarcı ustası bile şakul kullanır değil mi?... Ha, [gemi mimarı] keseri şöyle alır eline tutar [elinde keseri tutup gözüyle ölçüyormuş gibi yapıyor] “Şu yana gel, bu yana gel hoop! Hoop! Çak!” İşte böyle yaparlardı... Ama eline bir ip al, şöyle geminin bir o tarafını bir bu tarafını ölç, milim oynamaz! [ölçü aletleri ve bilgileri olmamasına rağmen mimarların gemilerde gerekli simetriyi ve dengeyi sağladıklarının ifade ediyor] El terazi, göz nizamı [bu sözün bu işlerin nasıl yapıldığını anlatmakta kullanılan bir kalıp söz olduğu anlaşılmaktadır] ... Geminin altı kaplanacak. Kayın ağacı kullanılır. Su kesimine kadar [su hizasının alt kısmı]. Geminin altı, tavası kayın ağacıdır. Dışarı, üst taraflar meşe. Çünkü sert ağaç, damarlı ağaç, dayanıklı... En üstü, çam; güverte, çam. Alt omurga kayın, suda çürümez kayın, en çok o dayanır. Bodaslama, meşeden olur. Eğriler, döşekler, ıstralyalar, meşe... Yukarı meşe. Kayın ağacının özgül ağırlığına, çam ağacının özgül ağırlığı değişir... En ağırı kayın, sonra meşe, sonra kestane, sonra çam [bu sıraya göre ağaçların ağırlığı geminin alt tarafından üste doğru azalmaktaydı] (Görüşmeci X, erkek, 65, 22.01. 2018 tarihli görüşme).

Gemilere dair ritüellerin en önemlisi gemilerin suya indirildiği (yerel deyişle ‘gemi atma’) törenleriydi. Gemi suya indirileceği zaman, halka duyuru yapılır, neredeyse bütün kasabanın orada hazır bulunması istenirdi. Çocuklar ve kadınlar dahil olmak üzere halk onlarca manda tarafından çekilen geminin suya indirilişini izler, lokumlar, şekerler dağıtılır, gemi dualarla suya indirilirdi. Müftünün öncülüğünde yeni gemi için herkesin dua etmesi, gemileri katılımcıların nazarında

daha da önemli/uhrevi kılmış olmalı. Dua herhangi bir ticarethanenin açılışında söylenebilecek temennilerle (bol helal kazançla dönsün vb.) başlar, “Başı kayaya kıcı karaya gelmesin”, “Sonu hamamda yakılmak olsun!” gibi temennileri dile getiren standartlaşmış bir duaydı. Bu, gemilerin ömrünü denizde bir kaza sonucu batarak değil doğal ömrünü tamamlayıp oduna dönüştürülerek tamamlanmasının arzu edildiğini ifade etmekteydi. Böylece gemi atma ritüelleri, kent için son derece önemli bir üretim etkinliğini (yalın gerçekliği) dini öğeler de içeren kolektif eğlenceye, duygu paylaşımını sağlayan etkinliğe dönüştürerek, ticari bir insan faaliyetini anlam ve değerlerle donatma işlevi görmekteydi.

Gemi inşası ve gemi mimarlığı nasıl ki Bartın kimliğinin ve toplumsal hafızasının merkezinde yer alıyorsa, geminin suya indirilme töreni de bu merkezin çekirdeğini oluşturur. Bartın’ın tarihine dair kitaplarda yer alan veya internette bulunabilecek birçok fotoğrafta, özellikle geminin karadan suya indiği anın dondurulduğu görülür. Gemi atma törenlerinin neden bu kadar ilgi çektiği veya izleyenlerin bu törenlerde izlemeye değer ne buldukları sorusuna verilen cevaplardan biri şudur: “O zaman küçük bir kasabada, televizyonun, sinemanın olmadığı bir zamanda en büyük eğlence oydu. Tahta gıcirtıları, mandaların böğürtüleri, ‘Yah de! Yah de!’ bağırışları... Kalabalığın gürültüsü... hepsi birbirine karışır... Gemileri çekmekte zorlanan mandaların bazen nalları çıkıp havaya fırlar... Bir şenlik, bir kıyamet...” (Görüşmeci X, 65, erkek, 22. 01. 2018 tarihli görüşme). Bir başka görüşmeci ise şunları söylemektedir: “Belediyeden anons edilirdi. Filanca gün filancanın gemisi suya indirilecek. Bütün şehir, kadın, çocuk kim varsa orada olurdu. Lokum dağıtılırdı. Tabii o zamanlar başka eğlence yok; sinema yok, televizyon yok. En büyük eğlence gemilerin suya atıldığı törenlerdi.” (Görüşmeci XII, 67, 3.3.2018 tarihli görüşme). Genç kızken bu törenleri izlemeye giden (Görüşmeci XI 86, 7.02.2018 tarihli görüşme) “Geminin suya indirildiği ana tanık olursak bizim de hayatta güzel şeyler yaşayacağımıza, bahtımızın açık olacağına falan inanırdık.” sözleriyle söz konusu olaya verilen anlamlar konusunda fikir vermektedir. Öte yandan hamile kadınlar özellikle geminin suya indirildiği ana tanık olsunlar diye ırmak kenarına getirilirdi. Çünkü geminin suya indirilişini görmenin doğumu kolaylaştıracağı gibi bir inanış vardı.⁷

⁷ Adanır (2018: 102) İslamiyet’i kabul etmelerinden önce Türk toplulukları arasında yaygın inançlarda su kültünün yerine işaret ederek günümüz Türkiye’sine kadar ulaştığını gösteren örnekler verir. “Bu yüzden Fırat’ın kaynağının gökte olduğu düşünülür. Çevre halkı bu suyun kaynağında olağanüstü güçler olduğuna inanır. Güç doğuran kadınlara bu sudan içirilir. Çeşitli hastalıkları olanlar iyileşmek için kaynağın çevresinde yedi kere dolanırlar ve üzerlerine sudan serperler. Denizlerin de kurban isteyen varlıklar olduğu ve gazaplarını kurban vererek dindirmenin mümkün olduğu gibi inanışlara halen rastlanmaktadır. Örneğin Zonguldak’ta anlatılanlara göre, Karadeniz’e açılan balıkçıların kadınları, fırtına

Kaptanlar ve denizciler kendi hikâyelerinden çabucak sıkılıp gemilerin inşasına geçerler, gemi mimarlarının isimlerini (günümüzde bunlardan hiçbiri hayatta değildir) bir çırpıda sayarlar. Bu gemi mimarları herhangi bir eğitim almamıştır. Ancak el-göz yordamıyla iş görürler, işlerini usta-çırak ilişkisi temelindeki eğitimle öğrenmişlerdir. Herkesten saygı görmelerini sağlayan, bilgi ve becerilerinin yanı sıra, yine yaptıkları işin niteliği ile ilgili olarak ilkeli ve disiplinli olmalarıydı. Kaptanların aynı zamanda tüccar olduğu ve “aşırı kâr hırsının” deniz kazalarının başlıca nedenlerinden olduğu (öyle olduğunun düşünüldüğü) koşullarda, bu hırsı dizginleme rolünün bir kısmı onların üzerine düşüyordu. Gemiye teslim ederken, tüccarlara mutlaka “Her şey para değil, hırslı olma!” gibi öğütler verirlerdi. Kimi gemi sahiplerinin -ki, genellikle kaptanlardır bunlar- gemileri tersanede inşa halindeyken, geceleri gizlice gemilerinin –daha fazla yük alsınlar diye- gövdesini genişletmek için müdahale ettikleri, bu durumu sabah işe başlayan gemi mimarlarının fark ederek gemi sahiplerini azarladığı anlatılmaktadır. (Görüşmeci XIX, 16.02.2019 tarihli görüşme).

Sonuç

Bu çalışmada küçük bir kasabanın bir ticaret ve sanayi kentine dönüşmesinin yaklaşık iki aşırı yayılan tarihinden belleklere hangi izlerin kaldığını, kent geçmişinin günümüzde temsil edildiği haliyle toplumsal hafızaya, yerel simgesel ifade biçimlerine nasıl yansıtıldığını ve kentin öz imgesinin oluşturulmasında tarihsel öğelerin nasıl kullanıldığını araştırdık. Bunun için aralarında eski ahşap gemilerde/çektirmelerde kaptanlık yapmış son üç kişinin de olduğu görüşmelerden elde edilen verileri kullandık. Kimlik inşasında ortak bir geçmiş varsayımı ve düşüncesi temel önemdedir ve bu geçmişin ortak duygular yaratması da beklenir. Toplumlar ortak geçmişten değerli ve anlamlı gördükleri öğeleri seçip geçmişi yeniden kurgularlar ve önemli öğeler bugünkü birliği/dayanışmayı temsil etmek üzere simgeleştirilir. Bartın’da hafızaların, Bartın Çayı’ndaki şenliklerin,

azdığı zamanlar, bezlerden yapılmış bebekleri denize atarlar, bir ineğin sütünü sağıp denize dökerlermiş. Boratav, gemicilerin, suyun yüzeyine zeytinyağı dökerek azgın dalgaları yatıştırabileceklerine inanmalarının da bir bakıma ona hükmeden, cisimlendiren varlığa sunulan bağış simgesi olarak değerlendirilebileceğini söylemektedir (Adanır, 2018: 102-3). Burada inançların tarihsel sürekliliğinden çok doğayla benzer şekilde kurulan ilişkilerin simgesel etkinlikleri de benzeştirdiğinden söz edebiliriz. Ayrıca ritüeller gibi büyü benzeri pratiklerin de *toplum için önemli olanın altının kalın çizgilerle çizilmesi* mecaziyla ifade edilebilecek bir kültürel/kolektif eylem olduğunu söyleyebiliriz. Bu noktada gemi atma ritüelinin de toplumun geçimi için en önemli varlıkların, kişilerin ve nesnelerin hatırlatılmasına süreklilik kazandıran iletişimsel eylemler/anlam aktarımları olduğu söylenebilir. Bir başka deyişle, bu tür törenler, maddi olana manevi bir kılıfın giydirildiği, maddi olanla manevi olanın bütünleştirildiği kolektif pratiklerdi... Geminin doğumu (hayatına başlaması) ile çocuğun dünyaya gelişini ve su ile hayat arasındaki mecazi bağ ise fazla yorum gerektirmeyecek denli açıktır.

ırmağa gemi indirme törenlerinin ve gemi mimarlarının merkezinde olduğu bir öyküde kolektif hale geldiği/ortak anlamlarda bulunduğu söylenebilir. Bu merkezden uzaklaştıkça hatırlanan ve önemsenilen sınıfsal konumlara, yaşa, statüye göre çeşitlenir ve giderek daha çelişkili bir hâl alır.

Kentin önemli kamusal mekânlarını süsleyen ve geçmişi yansıtan fotoğraflar arasında gemi fotoğrafları, özellikle gemilerin suya indirilme anları öne çıkmaktadır. Kentin tarihi ile bu eski ailelerin (yani asıl Bartınlıların) tarihini özdeşleştirme eğilimi, kentte toplumsal hafıza oluşturma işlevi gören cadde ve sokaklara verilen isimlere de yansımaktadır. Bu isimler arasında eşraf ve âyandan ailelerine mensup kişilerin, Sanayi ve Ticaret Odası gibi örgütlerin kurucuları, fabrika sahipleri vb. kişilerin isimleri dikkat çekmektedir. Bu isimler arasında kaptanlığa, denizcilığe gönderme yapan veya doğrudan bir kaptanın adını taşıyan herhangi bir örnek yoktur. Köylüler ve işçileri hatırlatacak (müzedeki bir-iki resim vb. dışında) temsillere pek yer verilmez.

Yazılı kaynaklarda adlarına çokça rastlanan üst düzey memur ve siyasetçilerin, önemli ailelere mensup olup vekil, belediye başkanı veya belediye meclis üyesi seçilmiş kişilerin sözlü görüşmelerde pek hatırlanmadığını (Kemal Samancıoğlu ve belki birkaç kişi dışında) veya olumsuz eylem ve özellikleriyle hatırlandığını gördük. Kolektif bellekte derin iz bırakmış olaylarda (1998 seli, demiryolunun Bartın’a uğramaması gibi) üst sınıfların kendi çıkarlarını kentin çıkarlarının önünde tutan figürler olarak hatırlandığı görülmektedir. 1980 sonrası dönemde özellikle çevre sorunları bağlamında, fabrika sahipleri ve yerel devlet yetkilileri ile Bartınlılar arasında çatışmaların arttığı da yine yerel kaynaklardan (basın arşivinden ve sözlü aktarımlardan) anlaşılmaktadır.

Bartınlı yazarlarca yayımlanan kitaplarda ağırlık eşraf ve âyanda, tüccarlar, siyasetçiler ve bürokratlardadır; kaptanlara ve gemi mimarlarına pek az yer verilmektedir. Buna karşın alanda yaptığımız görüşmelerde anlatılanın, yani sözlü hafızanın merkezinde gemi mimarlarının ve gemi üretiminin olduğunu gördük. Hiçbir gemi mimarı hayatta olmadığı için gemi yapımı ile ilgili bilgileri kaptanlar ve vaktiyle kaptanlara çıraklık etmiş, gemilerinde çalışmış denizcilerden (bazıları günümüz modern gemilerinde kaptandır) aldık. Başka görüşmecilerin anlatılarında olduğu gibi kaptanların anlatılarında da vurgu, ağırlıklı olarak gemi inşa süreci ve gemi mimarları üzerindedir. Gemi mimarları hakkında hiçbir olumsuz ifadeye rastlamadık ve görüşmelerde duymadık. Bu zanaatçılar, emekleriyle geçinen, bilgi ve ustalıkları sayesinde para kazanan kişilerdi. İç bölgelerin ihtiyacının karşılanmasında kritik öneme sahip bir liman kentinin ekonomisi açısından son derece stratejik olan nehir-deniz taşımacılığının güvenle sürdürülmesi ustaların bilgi ve becerisine, tecrübelerine, yanı sıra onların

iş etiğine bağlıydı. Bunun yanında ürettikleri gemiler, değerli nesnelere ve sanat eserleri olarak görülebilirdi. Bu gemiler, ustaların bilgi ve becerilerinin izlerini, onların imzalarını taşıyan eserler olmanın yanında kullanan kaptanların, gemi sahiplerinin kaderlerini bağladıkları, ailenin geçiminde oynadıkları roller nedeniyle de oldukça değerli görülen nesnelere. Bu nedenlerle gemiler, kent halkının en çok rağbet ettiği, bir araya geldiği ritüellerin konusu oldular. Aynı nedenle günümüzde çektirmelerin küçük-büyük modellerine kentin birçok yerinde simge nesnelere olarak yer verilmektedir. Özetle paranın, kârın, kazancın, ticari faaliyetin toplumun çoğunluğunun uğraşı olduğu bir yerde, anlamlı ve değerli olanı devşirmek üzere geçmişe yönelenler, gemi üretimini ve yaptıkları iş -bu işin toplumsal önemi nedeniyle- salt kişisel çıkarı arttırma çabasına indirgenemeyen gemi mimarlarını hatırlamaktadırlar.

Kaynakça

- Adanır, O. (2018). Orta Asya-Anadolu Ekseninde Batıl İnanç ve Âdetler, *Doğu Batı*, 84, 97-108.
- Assman, Jan. (2018). *Kültürel Bellek*, 3. Basım (A. Tekin, Çev.). İstanbul: Ayrıntı Yayınları
- Aşçıoğlu, E. (2011). *Bartın'da Tarih*. Bartın: Sargın Ofset Matbaacılık.
- Aydın, S. (2003). Kimlik, S. Aydın ve K. Emiroğlu (Ed.) içinde, *Antropoloji Sözlüğü*. (s. 469-477). Ankara: Bilim ve Sanat Yayınları.
- Bauman, Z. (2005). *Bireyselleşme*. (Y. Alogan, Çev.). İstanbul: Ayrıntı Yayınları.
- Bauman, Z. (2017). *Kimlik*. (M. Hızır, Çev.). Ankara: Heretik Yayınları.
- Counce, S. (2001). *Sözlü Tarih ve Yerel Tarihçi*. (B. B. Can ve A. Yalçınkaya, Çev.). İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Çalpak, I. E. (2012). Kentsel ve Kolektif Belleğin Sürekliliği Bağlamında Kamusal Mekânlar: ULAP Platz Örneği, *Almanya, Tasarım Kuram*, 13, 34-47.
- Çilsüleymanoğlu, S. (1996). *Bartın Halk Kültürü*, 2. Cilt. Ankara: Türk Tarih Kurumu.
- Çoban, H. (2009). Inebolu Boat – the Last “Shell First” Construction Survived in the Black Sea and the Evolution of Boat Building in the Black Sea Coast of Anatolia, *12. Uluslararası Gemi ve Tekne Arkeolojisi Sempozyumu*, 12-18 Ekim 2009 İstanbul ve Amasra, 104-107.
- Danacıoğlu, E. (2007). *Geçmişin İzleri Yanbaşımızdaki Tarih İçin Bir Kılavuz*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Ekinci, İ. (2013). Karadenizde Âyanlar ve Denizcilik, *Karadeniz Araştırmaları*, 37, 15-49.
- Emiroğlu, K. (1985). Uruk'tan Ankara'ya II, *Tarih ve Toplum*, 17, 40-46
- Ergenç, Ö. (2012). Şehir, Toplum, Devlet Osmanlı Tarihi Yazıları. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Çelebi, E. (2005). *Seyahatname*, 2. Cilt, 1. Kitap, Y. Dağlı ve S. A. Kahraman (haz.), İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.
- Çelebi, E. (2006). *Seyahatname*, 3. Cilt, 1. Kitap, Y. Dağlı ve S. A. Kahraman (haz.), İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.
- Halbwachs, M. (2017). *Kolektif Hafıza*. (B. Barış, Çev.). Ankara: Heretik yayınları.
- İlyasoğlu, A. (2006). Yakın Dönemde Tarihe İlginin Farklılaşması Sürecinde Sözlü
- Tarih Alanının Türkiye'deki Gelişimine Bir Bakış, A. İlyasoğlu ve G. Kayacan (ed.) içinde, *Kuşaklar Deneyimler Tanıklıklar Türkiye'de Sözlü Tarih Çalışmaları Konferansı 26-27 Eylül 2003*, İstanbul (s. 15-22). İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları
- İnce, G. B. (2010). Medya ve Toplumsal Hafıza, *Kültür ve İletişim*, 13(1), 9-29.
- Kagarlitsky, B. (2012). Piyasa, devlet ve klasik kültürün krizi, J. D. Backstein vd. (ed.) içinde, *Farklı Dünyaları Düşünmek Felsefe, Siyaset ve Sanat İçin Moskova Konferansı* (ss. 163-169). İstanbul: Metis Yayınları.
- Meeker, M. E. (2005). İmparatorluktan Gelen Bir Ulus - Türk Modernitesi ve Doğu Karadeniz'de Osmanlı Mirası. İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları.
- Metin, C. (2017). Sözlü Tarih ve Türkiye'deki Gelişimi. <http://www.ait.hacettepe.edu.tr/akademik/arsiv/soz.htm> (Son Erişim: 25.03.2019)
- Nora, P. (2006). *Hafıza Mekânları*. (M. E. Özcan, Çev.). Ankara: Dost Yayınları.
- Özbudun, S. (2014). Bir “Praksis Antropolojisi” İçin, *İnsancıl*, 285, 2-10.
- Özkaya, Y. (2008). *18. Yüzyılda Osmanlı Toplumunu*. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları
- Özkaya, Y. (2014). *Osmanlı İmparatorluğu'nda Âyanlık*. Ankara: TTK Yayınları.
- Reyhan, C. (2000). Taşranın Osmanlı-Türk siyasal hayatına etkisi bir açıklama modeli, *Toplum ve Bilim*, 83, 267-291.
- Sakaoğlu, N. (1966). *Çeşmi Cibani Amasra*. İstanbul: Latin Matbaası.
- Ricœur, P. ve Direk, Z. (2014). Hafıza, Tarih, Unutma: Paul Ricœur ile Söyleşi, *Cogito*, 79, 95-104.
- Samancıoğlu, K. (1999). İktisat ve Ticaret Bakımından Bartın, 2. *Baskı*. Bartın: Bartın Belediye Başkanlığı ve Valiliği.
- Sarıoğlu, M. (2001). Kent Tarihi Çalışmaları Üzerine Bazı Düşünceler, *Kebikeç*, 11, 333-343.
- Sevük, İ. H. (2014). *Yurttan Yazılar*. Ankara: Ötüken Yayınları.
- Tuğrul, S. (2014). AVM'li Hatırlama ve Unutma, *Moment Dergi*, 1(2), 16-33.
- Tözün, T. 31.01.2011 <http://www.tanertozun.com/yazi/guncel/195-karusagi-konagi-hakinda-yok-olan-hikayeler.html> (Son Erişim: 11.02.2018)
- Uslu, A. (2016). Hafıza ve Geçmişin Talebi Olarak Tarih Arasındaki Ayrım. *Vira Verita e-Dergi*, 3, 42-65.
- Wertsch, J. V. (2015). Kolektif Bellek, P. Boyer ve J. V. Wertsch (Ed.) içinde, *Zihinde ve Kültürde Bellek* (Y. A. Dalar, Çev.) (s. 149-174). İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Zonguldak Ticaret ve Sanayi Odası (1933). *Cumhuriyetin On Yılında Zonguldak ve Maden Kömürü Havzası*. Zonguldak: ZTSO.

Görüşmeciler (yaş, cinsiyet ve meslekleri)

- Görüşmeci I. 91, erkek, kaptan. Yaşayan son birkaç çektirme kaptanından biri.
- Görüşmeci II. 72, erkek, emekli öğretmen.
- Görüşmeci III. 67, kadın, ev hanımı
- Görüşmeci IV. 65, erkek, emekli maden işçisi.
- Görüşmeci V. 63, erkek, emekli öğretmen.
- Görüşmeci VI. 94, erkek, emekli kaptan. Son çektirme kaptanlarından biri.
- Görüşmeci VII. 87, erkek, emekli kaptan, son çektirme kaptanlarından biri.
- Görüşmeci VIII. 46, erkek, akademisyen, kentlin birkaç kuşak denizcilik yapmış ailelerinden birine mensup.
- Görüşmeci IX, 60, erkek, yaşayan son çektirme kaptanlarından birinin oğlu.
- Görüşmeci X, 62, kaptan, usta-çırak ilişkisiyle öğrendiği denizciliği sürdüren, çektirmelerde çalışmış olan bir Bartınlı, şimdi modern gemilerde kaptanlık yapmakta.
- Görüşmeci XI. 86, ev kadını. Kentin seçkin ailelerinden birine mensuptur.
- Görüşmeci XII. 67, erkek, emekli banka personeli,
- Görüşmeci XIII. 60, erkek, esnaf, kent tarihi ve kültürüyle ilgili amatör araştırmalar yapmakta.
- Görüşmeci XIV. 49, erkek, eğitimci.
- Görüşmeci XV.45 erkek, taksi şoförü,
- Görüşmeci XVI. 48, balıkçı ve tersane işçisi.
- Görüşmeci XVII. 45, erkek, öğretmen, Bartın'ın merkez köylerinden birinde doğmuş ve orada yaşamaktadır.
- Görüşmeci XVIII. 43, mühendis, Bartın denizcilik tarihiyle ilgili araştırmalar yapmaktadır.
- Görüşmeci XIX. 62, mühendis, çeşitli dernek ve sivil toplum kuruluşlarında Bartın ve Amasra'nın tarihi, doğası ve kültürünün korunup tanıtılması için gönüllü çalışmalara katılmaktadır.