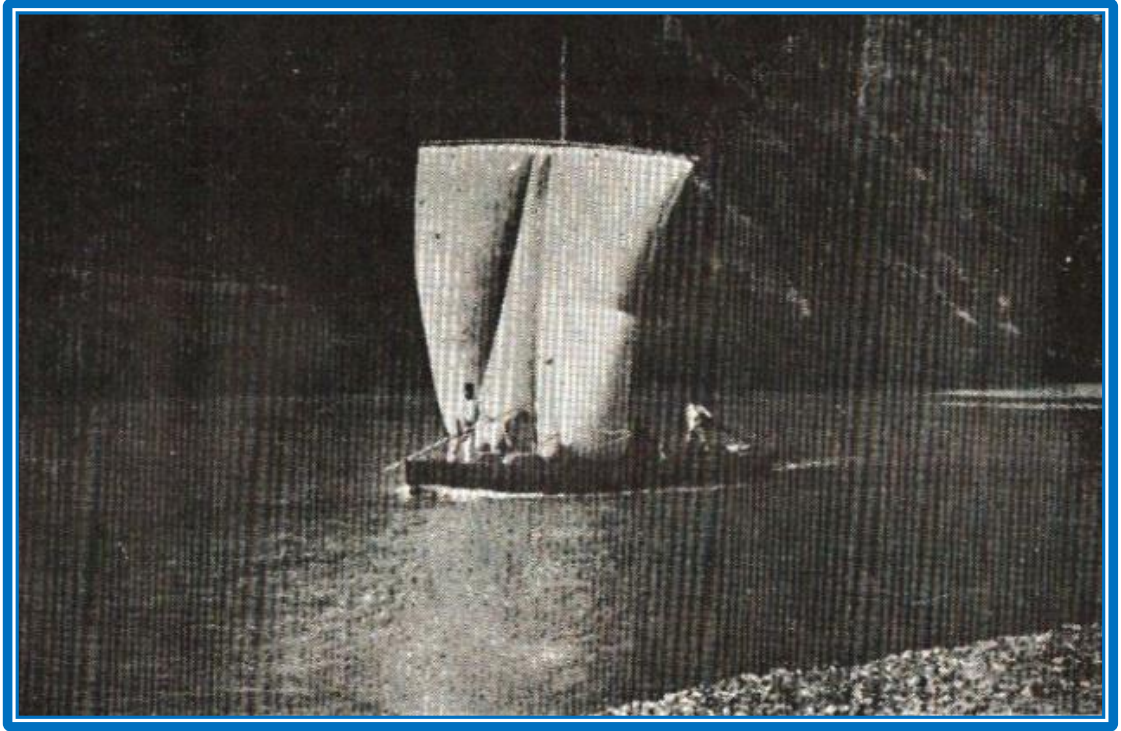


**BAFRA – VAZİRKÖPRÜ
ARASINDA SEYRÜSEFER EYLEYEN
KIZILIRMAK'IN YELKENLİ KAYIKLARI**



Prof. Dr. Cevdet Yılmaz

*19 Mayıs Üniversitesi, Eğitim Fakültesi, Samsun
cyilmaz@omu.edu.tr*

Bafra'nın ilk yerleşim yeri olan İkiztepe'nin bir zamanlar bir liman kenti olup olmadığı bilim adamları arasında tartışma konusudur. Fakat bugün bilinen bir gerçek var ki o da Bafra, Karadeniz kıyısında olmasa da, Kızılırmak kenarında, 1960'lı yılların başlarına kadar kendine ait iskelesi olan bir kentti. İç bölgelerden yola çıkan ve Vezirköprü üzerinden ırmak yoluyla gelen - giden navlunun yükleme boşaltma işlemleri bu iskelede yapılıyordu¹. Kızılırmak boyunca yapılan bu nakliye faaliyeti Osmanlı İmparatorluğu'nun son zamanlarında dönemin idarecilerinin de dikkatini çekmişti. Kartograflar haritalarında bu faaliyeti göstermiş (Şekil 1), dönemin idarecileri, Batı Avrupa ırmaklarından taşımacılıkta nasıl yararlanılıyorsa, buradan da öyle faydalanılması hususunda projeler bile yap(tır)ılmıştı².



Şekil 1. Başbakanlık Osmanlı Arşivi'nde bulunan; mansapdan (denize döküldüğü Karadeniz kıyısından) membasına (Sivas Kızıldag'a) kadar Kızılırmak ve çevresini gösteren bu haritada iki detay dikkat çekiyor; (Bafra köprüsü güneyinde) Kızılırmak üzerinde yelkenli bir kayık ve Gökırmak üzerinde de (akıntıya ters yönde) insan gücüyle çekilerek yüzdürülen bir başka kayık. İşte konumuz bu kayıklarla ilgili.

¹ Cevdet YILMAZ (2007) **Bafra Ovası'nın Beşerî ve İktisadî Coğrafyası**, Kızılırmak Matbaası, Bafra, Samsun, ISBN: 978-975-01666.

² E. Faruk ÖNAL- Osman DOĞAN (2011) **Bir Osmanlı Maden Müdürünün Kızılırmak Projesi-1848**, Çamlıca Yay., İstanbul.

Bafra – Vezirköprü arasında 1960’lı yılların başlarına kadar devam eden ve daha sonra karayollarının gelişmesi ile sona eren kayıkçılık faaliyeti zor ve meşakkatli bir işti. Irmak boyundaki köylerde ve Bafra’da yaşayan bugün 70 yaşın üzerinde olan hemen herkesin çok iyi hatırladığı bu ulaşım şekli kendi içinde oldukça ilginç hikâyeler ve hatıralar. Bizzat olayı yaşayanlardan dinleyip kaydettiğimiz bilgileri daha kapsamlı bir makalede değerlendireceğimizi belirterek, şimdilik bu yayında konu ile ilgili olarak yapılan eski bir çalışmadan da yararlanarak, olayın teknik boyutunu ve uygulama şeklini hatırlatmakla yetineceğiz³. Kayıkçılığın son yıllarında sahada araştırma yapan merhum Erdoğan Akkan’ın yaptığı çalışma bu hususta bize büyük kolaylık sağladı⁴. Hocamızın bu çalışmasından da faydalanarak Samsun’da unutulmaya yüz tutmuş bu faaliyeti gündeme getirmek istedik⁵.

1. Kayıkların güzergâhı

Kızılırmak’ta yelkenli kayıkların güzergâhı, Bafra’da Çetinkaya köprüsü civarındaki iskeleden başlıyor, 80-100 km güneyde Vezirköprü’de,(Vezirköprü’nün iskelesi durumunda olan, yaklaşık 10 km batısındaki) Çeltek köyü iskelesine kadar uzanıyordu. Şahinkaya boğazını geçip Vezirköprü’ye yaklaştığında eğim de arttığı için, oradan daha güneye geçmiyordu. Vezirköprü’nün karayolu bağlantısı kurulunca ırmakla ilişkisi kesilmiş, bu nedenle de kayıkçılığın son zamanlarında güneydeki en son varılan yer Kuruçay olmuştu. Fakat Çeltek köyü yukarısında (Vezirköprü tarafında da) Bafra tarafından bağımsız olarak Çeltekli kayıkçılar kayıkçılık yapmaya devam ediyor, bunlar da vadi boyunca üretilen pirinci Vezirköprü, Alaçam ve Bafra gibi büyük pazarlara ulaştırmada aracı oluyorlardı.

2. Kimler, hangi şartlarda kayıkçılık yapıyordu ?

Irmak boyunda arazinin engebeli olduğu, zirai üretimin geçim şartlarını zora soktuğu köylerde bir kısım vatandaş kayıkçılık yaparak, ya da bu kayıklarda tayfa olarak geçimini sağlıyordu. 1960’lı yıllara kadar karayollarının da henüz bölgeye girmemiş olması eskiden beri kullanılan ırmak yolunu cazip hale getiriyordu. Kayıkçılık zor bir işti ve sürdürülebilir değildi. Kazancı az, taşınan eşya basitti ve bir yekûn teşkil etmiyordu. 1960’lı yıllara kadar gelebilmesi de yöre insanının bir kısmının yapacak başka bir işi olmamasından kaynaklanıyordu⁶.

³ *Samsun’un Ulaşım Tarihi* ile ilgili olarak tarafımızdan (ırmak yolları ile Bafra ve Çarşamba demiryollarını da kapsayan) ayrıntılı bir çalışma yapılmaktadır. Bu makaledeki bilgiler söz konusu çalışmanın küçük bir bölümüdür. Amacımız, konu ile ilgili elinde belge ve bilgisi olanların dikkatini çekmek, onları da yayınlayarak gelecek nesillere aktarmaktır. Bu hususta bize yardımcı olabilecek kişilerin cyilmaz@omu.edu.tr adresine (eski fotoğrafların kopyası, hatırası olan yaşlıların -torunları tarafından telefonlara kolayca kaydedilebilen- ses kaydı vb. türden ekleri olan) e-posta atmalarını sabırsızlıkla beklediğimizi belirtmek isteriz.

⁴ Erdoğan AKKAN (1963), *Kızılırmak'ın Aşağı Kesiminde Kayıkla Nakliyat*. Ankara Üniversitesi, **DTCF Dergisi, Cilt: XX, Sayı: 3-4**. Ankara.

⁵ Unutulmamalıdır ki aynı faaliyet Çarşamba - Ayvacık - Erbaa arasında Yeşilirmak üzerinde ve Terme’de Terme çayı üzerinde de yapılmıyordu. Fakat oralarla ilgili olarak da elimizde yeterli bilgi yoktur. Bilen ve hatırlayanların Çarşamba ve Terme hakkında da (tarihe not düşmek adına) bize yardımcı olmalarını bekliyoruz.

⁶ Akkan’ın ifadesine göre,1960’lı yıllarda Altınkaya Barajı’nın etütleri yapılmış ve bunu duyan (son nesil) kayıkçılar da yapılacak bu baraj sayesinde, çok eziyetli bir iş olan ve çaresizlikten yapmak zorunda kaldıkları bu kayıkçılık işinden kurtulacaklarını, devletin kendilerine verimli ve bol arazi vererek geçimi daha kolay bir yere gönderileceklerini düşünerek, daha müreffeh bir geleceğin kendilerini beklediğini umut ediyorlarmış.

3. Topografya ve iklim

Kızılırmak'ın (kuzey yönde ilerleyerek) Şahinkaya yarma vadisini geçtikten sonra eğimi azalır ve bazı istisna yerler hariç, (Bafra'ya doğru) geniş bir yatak içinde, salınarak nazlı nazlı akar (Foto 1-2).



Foto 1. Altınkaya Barajı su tutmadan önce Kızılırmak'ın Şahinkaya boğazından çıkış yeri, Kuruçay köyü mevkii (Foto: H.İ.Önger)



Foto 2. Barajlar yokken (Derbent güneyinde) nazlı nazlı akan Kızılırmak (Foto: Anonim).

Bu durgun akış ve yataktaki eğimin azlığı senenin büyük kısmında, kayıkların kuzeyden esen hâkim rüzgâr kuvveti ile yelkenlerini şişirerek, (Bafra'dan Vezirköprü'ye doğru) ırmağın akış yönünün tersi istikamette gitmesine yardımcı olur (Şekil 2, Foto 3). Özellikle saat 10'dan itibaren denizden karaya doğru esen meltem rüzgârları etkilerini Bafra'dan başlayarak Şahinkaya yarma vadisine kadar hissettirdikleri için kayıkçılar bu rüzgârlardan yaralanma konusunda oldukça mahirdirler.



Şekil 2. (Haritadan) Kızılırmak üzerinde yelkenliler.

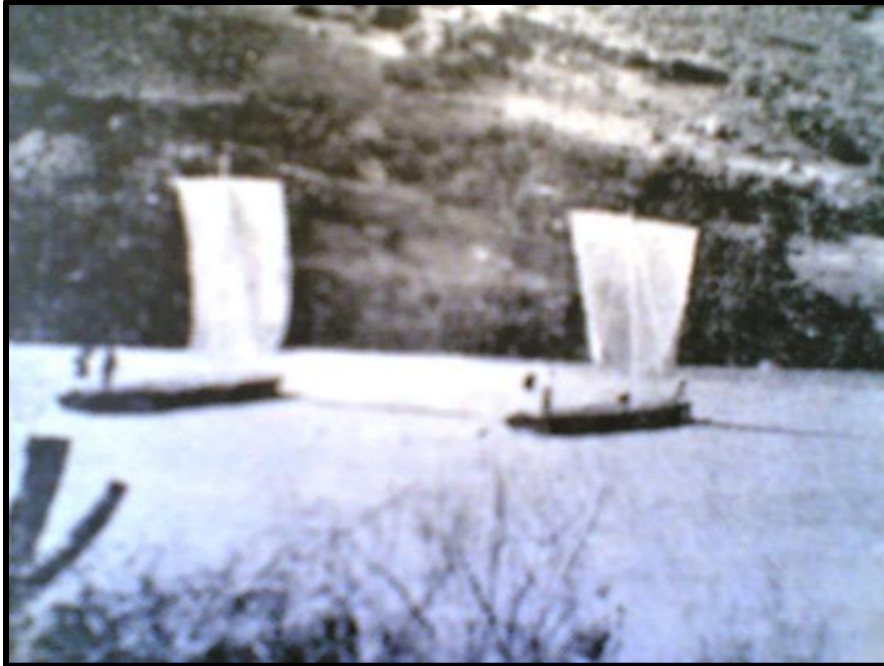


Foto 3. Irmak yukarı giden yelken açmış kayıklar (Foto: E. Akkan).

Ancak ırmağın akış yönü tersine seyahat her zaman kolay olmamakta, ırmağın bükümler çizerek ilerlediği mevkilerde, vadi yamaçlarının yüksekliğinden kaynaklanan kuytu yerlere rüzgâr ulaşmadığı durumlarda, ya da rüzgârın ters, yani güneyden kuzeye estiği durumlarda yelken sönmekte, o zaman kayığı hareket ettirme işi insanların beden gücüne kalmaktadır. Bu durumda yelken derhal indirilmekte, kayığın 3-4 tayfası suların içine atlayarak kayığı bir halatla (bazen kilometrelerce) omuzlarında çekmeye başlamaktadır (Şekil 3, Foto 4). Kış aylarında, suyun kabarık ve soğuk olması nedeniyle büyük eziyete dönüşen bu iş, insanların geçimlerini sağlamak için ne tür bir işe muhtaç olduklarını göstermesi bakımından hayret ve üzüntü vericidir.



Şekil 3. Haritada üzerinde kayıkların çekilmesi.



Foto 4. Kayıkların beden gücüyle çekilmesi (Foto: E. Akkan).

4. Mesafe ve Zaman

Akış yukarı boş olarak götürülen kayıklar, Bafra - Çetinkaya köprüsünden Kuruçay köyüne kadar 3-4 günde çıkabilmektedirler. Yolculuk rüzgâr müsaitse 2 gün, değilse 4 gün sürebilmektedir. Şöyle ki; Bafra köprüsünden ilk gün hareket eden kayıklar iyi bir rüzgâr yakalamışlarsa o gün akşama kadar 45-50 km yol kat ederek İğdir veya Bengü köylerine ulaşmakta, geceyi orda geçirmektedirler. Ertesi gün sabah yola çıkıp akşama da Kuruçay'a varmaktadırlar. Kayıkları karanlıkta hareket ettirmek imkânsız olduğundan adı geçen köylere ulaşamazlarsa geceyi kayıkta ya da yakın bir köyde geçirmektedirler.

Kayıklar dönüşte yüklü olduklarından sadece akarsuyun akışından faydalanarak hareket ederler. Bu kez de çıkışın tersine akarsuyun derinleştiği ve buna bağlı olarak akış hızının arttığı yerlerden gitmeye çalışılmakta, akarsuyun çok durgun ve yavaş aktığı yerlerde ise kürek çekilmektedir. Kayık yüklü olarak akarsuyun akış yönünde hareket ettiği için 1-2 günde Bafra'ya ulaşılmaktadır.

5. Kayık sayısı

Nakliyat işi yapan 30-35 kayık vardır. Kayıkçıların hemen hepsi İğdir ve Bengü köylerinden, 3-4 tanesi de Çaltı köyündendir. Kayıkçıların verdikleri bilgilere göre daha eskilerde, Samsun demiryolu yapılmadan önce, Bafra ve Samsun'un zahire ihtiyacı bu yoldan kayıklarla sağlanıyor, Vezirköprü'den Bafra'ya günde 30-40 kayık zahire indiriliyordu. 1/200.000 ölçekli bölge haritasında Kızılırmak kenarında Bafra köprüsü civarında bir "iskele"nin gösterilmesi, burada bir iskân yerinin işaretlenmiş olması, o dönemde yıkıntıları halâ ayakta olan binalar vd., bunların hepsinin, vaktiyle birer yük iskelesi ve kayıklara malzeme götüren kervanlara konaklık vazifesi gördüğü anlaşılmaktadır⁷.

6. Kayıkların teknik özellikleri

Kayıkları yöre halkı bizzat kendisi yapmaktadır. Nehir kayıklarının planı diğer kayıklardan farklıdır. Malzeme olarak bölgedeki çam ağaçlarının düz olanları kullanılmaktadır. Malzeme parasız, işçilik de kendilerinden olunca kayıklar ucuza gelmektedir. Kayıklar genel olarak 14-15 m boyunda, 2,5-3 m eninde ve 80-90 cm derinliğe sahiptir. Akarsu sığ ve kayığın kuma oturma ihtimali fazla olduğundan, deniz kayıklarının aksine, bunların altları düzdür. Bu yüzden de devrilme ihtimalleri daha fazladır. Akış yukarı giderken çekilen yelken ise kayığın önüne dikilmiş 8-9 m yüksekliğindeki bir direğe çekilmektedir. Üstü yatay bir kalasa geçirilmiş olan yelken, tek makara ile çekilip indirilmektedir. Yelken bezi 4,5 – 5 m eninde olup, dikdörtgen biçimlidir.

⁷ 1950'li yıllarda yayınlanan 1/200.000 ölçekli topografya haritalarında Bafra Çetinkaya köprüsü civarında görülen *iskele* işaretleri yukarıda bahsedilen bu faaliyetle ilgilidir. Bu konudan haberdar olmayan bazı araştırmacılar, haritalarda gördükleri bu iskelelerden yola çıkarak, "*Karadeniz'den içeri giren teknelerin Bafra'ya ulaşabildikleri*" yorumlarını yapmışlardır.

7. Kayıklar nasıl hareket ediyordu ?

Yelken direği kayığa 4 urganla bağlıdır. Yelken bu urganlardan öndeki ikisine yaslanarak şişmekte, rüzgârın kayığı hareket ettirmesini sağlamaktadır. Yelkenin alt iki ucunun bağlı olduğu ipler “kaptan”ın elinde bulunmakta, kaptan bunlar vasıtası ile kayığı sevk ve idare etmekte, akarsuyun büklümlerine uygun olarak kayığı karaya oturtmadan, dik kayalık ve yamaçlara çarptırmadan yüzmesini sağlamaktadır.

Kayıpta kaptandan başka 3-4 tayfa daha bulunmaktadır. Bunlar kayığın sığ yerlerde karaya oturmasını engellemek, ya da yamaçlara çarpıp geçmesi için ellerindeki “cerrek” adı verilen ucu demirli sııklarla kayığın idaresine yardım ederler (Foto 5). Bu kişiler rüzgârın ters estiği durumlarda yelkeni derhal indirerek, ya da ‘taşarkası’ denilen rüzgâr almayan kesimlerde yelkeni indirmeden, kendileri suya veya yamaçlara inerek kayığa bağlı uzun bir urgan vasıtası ile kayığı omuzlarında çekmeye çalışırlar (Foto 4). Kayıkla taşınacak eşyayı yüklemek, ayrıca akış istikametinde giderken durgun yerlerde kürek çekmek ve yine akıntı tesiri ile kayığın yamaçlara çarpmasını engellemek için cerrekleri kullanmak, bunların hepsi tayfaların işidir.

8. Kayıklarda ne taşınıyordu ?

Bafra’dan Şahinkaya gerilerine ve Vezirköprü yöresinden de Bafra deltasına kadar Kızılırmak boyunun ürünlerini sevk edecek en kısa ve ucuz yol Kızılırmak’tı. Üretim ve tüketim merkezleri arasındaki irtibat bu su yolu ile sağlanmakta ve Kızılırmak üzerinde yılın büyük kısmında kayıklar işlemekteydi. Bilhassa pirinç hasadı zamanlarında Şahinkaya Boğazı’nda trafik daha da artar, Bafra yöresi ile Vezirköprü arasındaki bu ırmak yolu yelkenli kayıkların arz-ı endamına sahne olurdu.

Pirinç nakliyatı dışında, özellikle Bafra - Kuruçay arasında çalışan kayıkların asıl yükü Kuruçay köyünde yapılan tuğla ve kiremit ile yine ırmak boyunca özellikle Bengü köyünde bulunan kireç ocaklarından yüklenen kireçtir. Kuruçay köyü civarında Kızılırmak’a karışan Kuruçay deresinin getirdiği killi-şistli alüvyal malzeme Kuruçay köylüleri için tuğla ve kiremit hammaddesi olarak kullanılmaktadır. Köyde yaklaşık 20 hanenin tuğla kiremit ocağı vardır. Sahipleri tarımsal faaliyet dışında tuğla kiremit üreterek ek kazanç sağlamaktadırlar. Haziran ayından itibaren havanın kurak gitmesi ile tuğla - kiremit yapımı için uygun ortam doğmakta, kiremit dökme ve pişirme işi ağustos sonlarına kadar devam etmektedir. Her ocakta takriben yılda 100.000 kiremit imal edilmektedir. İşte bu kiremitler kayıklarla Bafra ve Kızılırmak vadisi kenarında bulunan diğer köylere taşınmaktadır.

Bunun dışında Bengü ile Çaltıcak köyleri arasında bulunan kireç ocaklarından elde edilen kireç de aynı yolla, kayıkların yükünü oluşturarak, aşağıya taşınmaktadır. Fakat kireç ocaklarının bol odun kullanması ormanların tahrip edilmesine neden olmuş, ruhsatlı odun kullanmayanlara yasak getirilerek kapatılmıştır. Ruhsatlı odun temini de zor ve güç olduğundan buna bağlı olarak kireç ocaklarının da çoğu kapatılmış, son dönemde kayıkların yükü ayrıca bu sebeple de azalmıştır.

Yukarıda da belirtildiği gibi, kayıklar akış yönünde (Vezirköprü'den Bafra istikametine) mevsimine göre pirinç, tuğla, kiremit ve kireç taşırken; akış yukarı (Bafra'dan Vezirköprü yönüne) genellikle boş gelmekte, şayet yolcu olursa onları taşımaktadır. İnternet ortamında bulabildiğimiz (Anonim) fotolara bakılırsa hem köylüler hem de memurlar bu yolu ve kayıkları kullanmışlardır (Foto 5-6).



Foto 5. Yolcular binmiş, tayfa cereklere asılmış, kayak hareket ediyor. Fakat, yolculuk hangi yöne (Bafra'ya mı Vezirköprü'ye mi) belli değil (Foto: Anonim).



Foto 6. Çetinkaya Köprüsü civarında bulunan Bafra İskelesi'nde memur oldukları tahmin edilen kişilerin kayak üzerinde verdikleri poz (Foto: Anonim).

O döneme ait fotoğraflardan anlaşıldığına göre bu kayıklardan; Kızılırmak'ın iki yakası arasında, karşıdan karşıya yolcu, yük ve araç geçişleri için de faydalanılıyordu. Karayolları Genel Md. Arşivi'nde yer alan ve Vezirköprü – Durağan arası olduğu tahmin edilen bir yerden çekilmiş fotolar buna örnektir (Foto 7-8).



Foto 7. Çeltekk köyü yakınlarında dönemin Samsun Valisi'nin maiyetiyle birlikte söz konusu kayıklarla Kızılırmak'tan karşıya geçişi (Foto: Karayolları Gn. Md. Arşivi).



Foto 8. Karayolunun faaliyete geçtiği fakat henüz köprünün inşa edilmediği (1950'li) yıllarda Vezirköprü-Durağan arasında (!) kamyondan bozma otobüsün kayak üzerinde Kızılırmak'tan karşıya geçişi (Foto: Karayolları Gn. Md. Arşivi).

1930'ların sonlarına ait başka bir fotoğrafta ise⁸ Bafra'daki ilkokul öğrencilerinin bu kayıklardan birini ziyareti görülmektedir (Foto 9). Bu da bize o dönem için kayıkçılığın önemi ve bunların günlük hayattaki yeri hakkında bir fikir vermektedir.



Foto 9. Bafra'da ilkokul öğrencileri, coğrafya dersi için gittikleri ırmak kıyısında, inceledikleri bir kayığın üzerinde öğretmenlerine poz veriyorlar. Hemen belirtelim ki fotoğrafta kayık içinde yaklaşık 65 öğrenci var (Foto: A. S. İşgör).

9. Nakliyat nasıl oluyordu ?

Yüklenecek maddenin miktarı ırmaktaki su seviyesine göre ayarlanmaktadır. Irmakta su fazlaysa daha fazla yük, su çekikse daha az yük taşınmaktadır. Hirfanlı Barajı'nın yapılması ile Kızılırmak nehrinin akışı düzene girmiştir. Fakat bu sefer de yazın ırmak çevresindeki çeltik tarlalarına su çekilmesi nedeniyle Bafra'ya ulaşan su miktarı azalmakta, bu durum nedeniyle yazın ırmaktaki su derinliği yer yer 1 m'nin altına düşmektedir. İşte suyun bu çekik zamanlarında bir kayık 3-4 bin civarında kiremit (4-4,5 ton yük) ancak taşıyabilmektedir. Bazen bu yük bile fazla gelmekte, kayık kuma oturabilmektedir. Bu durumda kayıktaki yük başka bir kayığa veya kıyıya boşaltılarak kayık tekrar yüzdürülmekte, tekrar yüklenerek yola devam edilmektedir.

Sonbahar ayları su seviyesinin yükseldiği ve taşınacak yükün arttığı dönem olduğu için kayıkçılığın da en yoğun yapıldığı dönemdir. Bu dönemde su seviyesinde yükselmeye bağlı olarak taşınan kiremit sayısı da 8-9 bini (10-11 tonu) bulmaktadır. Ayrıca yazın ucuz olan kiremit kışın pahalılaşmakta, (yazın 1000 tanesi 70-80 liraya köylüden alınıp Bafra'da 110-120 liraya satılırken, kışın kiremit köylüden 60-65 liraya alınmakta, Bafra'da 125 liraya

⁸ Abdurrahman Süreyya İşgör, **1938-1939 ve 1939-1940 Öğretim Yılları Samsun Vilâyeti İlköğretim Teftiş Raporları**, (Yay. Haz. Nuri Yazıcı), Bahçeşehir Üniv. Yay., İstanbul, 2013.

satılmakta), böylece yazın bir seferde kayak başına 150-200 lira kazanılırken, kışın bu kazanç 500 lirayı bulmaktadır.

İlkbahar olduğunda sular yükselmekte, köylüde satacak kiremit kalmamakta, onlar da ayrıca tarla işleri ile uğraştığından bu dönemde kayakçılık yapılmamaktadır.

10. Kayıkçılığın önemini kaybetmesi ve ortadan kalkması

Samsun'a demiryolu bağlantısı kurulması, ardından karayolunun faaliyete geçmesi ile (ırmak yoluna alternatif yollar ortaya çıktığından) kayakçılık önemini kaybetmiştir. Gün geçtikçe işin zorluğu yanında, taşınan malzemenin azalması da kayakçılığın gerilemesinde etkili olmuştur. Bu süreç sonunda (1960'ların başlarına gelindiğinde) kayakçılık artık kârlı bir iş değildir. 30-35 kayıktan 3-5 tanesi faal olarak hareket halinde olup, bunların sahipleri de sadece kayakçılık yapmamakta, (kayakçılıktan elde ettikleri gelir yanında) ellerindeki tarlaları da işleyerek geçimlerini sağlamaya çalışmaktadırlar.

Nihayet 1960'lı yılların sonlarında karayollarının da gelişmesi ile bu zor ve çileli uğraş sona ermiş, yüzyıllarca süren yelkenli teknelerle ulaşım sona ermiştir. Nihayet Altinkaya ve derbent barajlarının yapılması ve su tutmasıyla da yaşanan tüm hatıralar sular altında kalmıştır. Şimdi bu baraj gölleri üzerinde, köprülerin olmadığı yerlerde, motorlu tekne ve küçük feribotlar iki yaka arasında yük ve yolcu taşımaya devam etmekte, turist tekneleri eski hatıralar üzerinde ziyaretçilerini gezdirmektedir.

Şahinkaya'nın yalçın kayalıklarına bakıldığında sanki oradan bir ses "***Dur yolcu, öylesine seyre daldığın bu sular (Foto 10), bir zamanlar yelkenli kayıkların arzı endam ederek (Foto 11) seyrüsefer eylediği Kızılırmak'tır***" der gibidir.



Foto 10. BUGÜN; Bir zamanlar (çok değil, henüz 50 yıl öncesine kadar), yelkenlilerin cirit attığı Şahinkaya yarmavadisi bugün Altinkaya Baraj gölünün suları altında.

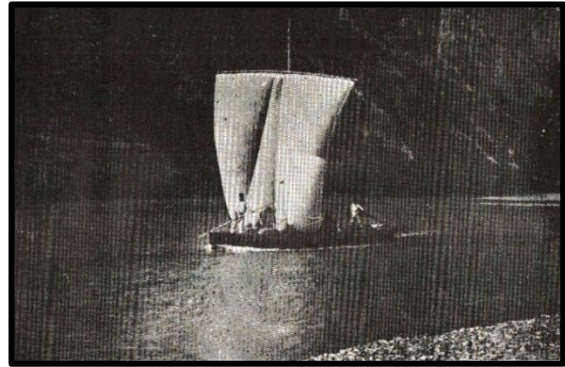
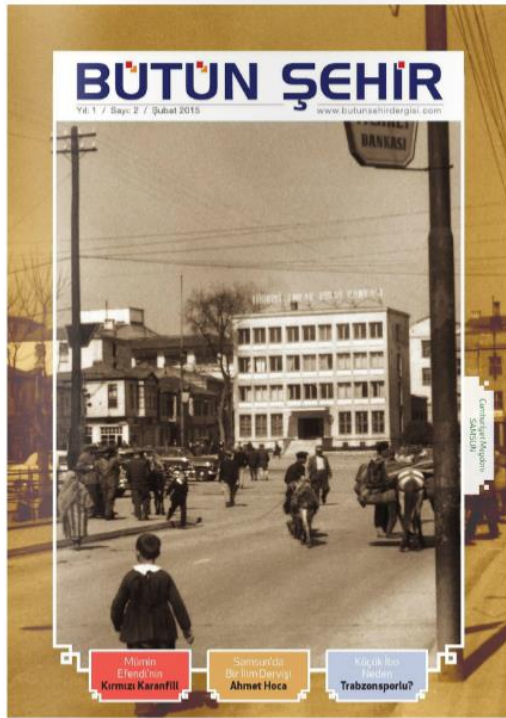


Foto 11. DÜN; 1960'lı yılların başları, Şahinkaya yarma vadisinde yelkenli bir kayak; Bafra'dan yola çıkan tekne, arkasından aldığı rüzgâr desteği ile yelkenlerini şişirmiş, akıntıya ters yönde Vezirköprü'nün Çeltek iskelesine doğru süzülerek ilerliyor (Foto: E. Akkan).



İÇİNDEKİLER	
Şehirden Merhaba 2	<TEVİK DEMİR> 03
Şiir Şair Şehir Bağlamında 1. ADIK MURABİBASİ	<Prof. Dr. Yılmaz BAYRAKCI> 06
Kavak'ta Her Mahalleyle Taş Fırın Projesi	<Aliyazgan İsmail> 09
Cumhuriyet'in İlk Yıllarında Samsun'da Sosyal Mekânları	<Prof. Dr. Burhaneddin KOCADOĞU> 10
Samsun'un Radyo Markası ÜSTÜN Radyo	<Aliyazgan İsmail> 15
"Hababam Sınırlı" Yazarı Rıfat Ilgaz, Samsun Terne'de	<Ediştme Şair Yılmaz Ahmet SÜZÜK> 16
Mümin Efendi'nin Kırmızı Karamfil	<Alien Enay< 22
Bafra-Vezirköprü Arasında Seyrüsefer Eyleyen Kızılırmak'ın Yelkenli Kayıkları	<Prof. Dr. Cevdet Yılmaz> 26
Samsun'da Bir İlim Dervisi Ahmet Hoca	<Orhan DİREK> 32
Salmamelere Göre Çanık Sancağı'nda... Neler Aldık Neler Satık?	<Orhan DİREK> 36
Emekli Vahi, Şair, Yazar Rıza AKDEMİR	<Prof. Dr. İsa KAYACAN> 38
Şahinkaya Kanyonu	<Sevdiğim Kız> 43
Çarşamba Bisikleti	<Yaşar KURT< 46
Samsun Basın Tarihindeki Bir Kesit "Haber Gazetesi"	<Doç. Dr. Önder DEHAN< 48
Küçük İbo Neden Trabzonsporlu?	<Recep YAZGANO< 52
Tarihin Yoğurduğu Kent AMAŞYA	<Şeh< ÇOLAK< 54
Serai Karakoç'un Şiirlerinde Coğrafya-Şehir Ve Medeniyet	<Prof. Dr. Alkan KARACA< 58
Doğduğu Ve Doğduğu Yer Arasında Samsunlu Olabilmek	<Ali KORKMAZ< 62
Sorulunca Anlatılan	<Yılmaz Şair Mustafa KARADİĞİRMANOĞLU> 66
Büyük Camii, Cami-i Kebir, ...Tashan Değil de Neden OPERA?	<Yıld. Doç. Dr. Dursun Ali TÖREK< 74
"BÜTÜN ŞEHİR" Üzerine	<Ali AKAR< 78
Kalabalıklar İçinde Bir Müzveni "Neyzen TEVİK"	<Ali AKAR< 80
Saathane de Bir Gün	<Ali AKAR< 84
Şehrine Şiir Yazdın Samsunlu Meçhul Güzel	<Prof. Dr. Şaban SAĞIRCI> 88



Bafra – Vazirköprü Arasında Seyrüsefer Eyleyen Kızılırmak'ın Yelkenli Kayıkları

Prof. Dr. Cevdet Yılmaz

Bafra, Karadeniz kıyısında olmasa da, Kızılırmak kenarında, 1960'lı yılların başlarına kadar kendine ait iskelesi olan bir kenti.

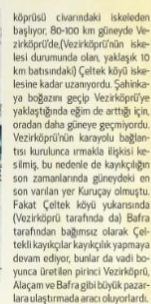
Bafra'nın ilk yerleşim yeri olan İktzepe'nin bir zamanlar bir liman kenti olup olmadığı bilim adamları arasında tartışma konusudur. Fakat bugün bilinen bir gerçek var ki o da Bafra, Karadeniz kıyısında olmasa da, Kızılırmak kenarında, 1960'lı yılların başlarına kadar kendine ait iskelesi olan bir kenti.

İç bölgelerden yola çıkan ve Vazirköprü üzerinden irmak yoluyla gelen - gidon navlunun yüklemeye bozaltma işlemleri bu iskelede yapılmıyordu. Kızılırmak boyunca yapılan bu nakliye faaliyeti Osmanlı İmparatorluğu'nun son zamanlarında dönemin idarecilerinin de dikkatini çekmişti. Kartografik haritalarında bu faaliyeti göstermiş (Şekil 1), dönemin idarecileri, Batı Avrupa imkânlarından taşımada nasıl yararlanıyorsa, buradan da öyle faydalanması hususunda projeler bile yapılmıştı.

olarak yapılan eski bir çalışmadan da yararlanarak, olayın teknik boyutunu ve uygulama şeklini hatırlatmakla yetineceğiz. Kayıklığın son yıllarında sahada arayışta yapan merhum Erdoğan Akkırın yaptığı çalışma bu hususta bize büyük kolaylık sağladı. Hocamızın bu çalışmasından da faydalanarak Samsun'da unutulmaya yüz tutmuş bu faaliyeti gündeme getirmek istedik.

1. Kayıkların güzergâhı

Kızılırmak'ta yelkenli kayıkların güzergâhı, Bafra'da Çetinkaya



Şekil 1. Kızılırmak'ın Çetinkaya açıklarında bulunan, unutulmuş (bilinmeyen) güzergâhı

olarak yapılan eski bir çalışmadan da yararlanarak, olayın teknik boyutunu ve uygulama şeklini hatırlatmakla yetineceğiz. Kayıklığın son yıllarında sahada arayışta yapan merhum Erdoğan Akkırın yaptığı çalışma bu hususta bize büyük kolaylık sağladı. Hocamızın bu çalışmasından da faydalanarak Samsun'da unutulmaya yüz tutmuş bu faaliyeti gündeme getirmek istedik.

2. Kline, hangi şartlarda kayıkçılık yapıyor?

İrmak boyunca arazinin engebeli olduğu, ziraatın geçim şartlarını zora soktuğu köylerde bir kısmı vatandaş kayıkçılık yaparak, ya da bu kayıkçılara ihtiyaç olarak geçimini sağlıyordu. 1960'lı yıllara kadar kayıkların da henüz bölgeye girmemiş olması eskiden beri kullanılan irmak yolunu cazip hale getiriyordu. Kayıkçılık zor bir işti ve sürdürülebilir değildi. Kazancı az, taşınan ağır basırdı ve bir yekün tekel etmiyordu. 1960'lı yıllara kadar gelebilmesi de yörenin insanları bir kısmın yapacak başka bir işi olmasından kaynaklanıyordu.

3. Topografya ve iklim
Kızılirmak'ın (kuzey yönde ilerlererek) Şahinkaya yarma vadisini geçtikten sonra eğimi azalır ve bazı istisna yerler hariç, Bafra'ya doğru geniş bir yataklık içinde, sakinlik nazlı nazlı akar (Foto 1-2).



Foto 1. Akarsu Bafra'ya varmadan önce Kızılirmak ve Şahinkaya bağlarındaki akış yönü. Karayolu kıyısı mevki (Foto 1. Geyik).



Foto 2. Kuruyaklı yataklı (tekerlek taşıyıcı) suya maki akışı (Foto 2. Akarsu).

Bu durgun akış ve yataklı eğimin azlığı senenin büyük kısmında, kayıkların kuzeyden esen hakim rüzgâr kuvveti ile yelkenlerini şişirerek, (Bafra'dan Vezirköprü'ye doğru) imarın akış yönünün tersi istikamete gitmesine yardımcı olur (Şekil 2, Foto 3). Özellikle saat 10'dan itibaren denizden karaya doğru esen meltem rüzgârın etkilerinden Bafra'dan başlayarak Şahinkaya yarma vadisine kadar hissettirdikleri için kayıklar, bu rüzgârlardan yararlanma konusunda oldukça mahirdirler.



Foto 4. Kayıklara bedden gücüyle çekilmesi.



Foto 6. Kayıkların kuzeyden esen meltem rüzgârı ile yelkenlerini şişirerek, Bafra'dan Vezirköprü'ye doğru ilerleyişleri.

4. Mesafe ve Zaman
Akış yukarı boş olarak götürülen kayıklar, Bafra - Çetinkaya köprüsünden Kuruyaklı köyüne kadar 3-4 günde çekilmekteydi. Yolculuk rüzgâr müsaatesi 2 gün, değişse 4 gün sürmekteydi. Böyle ki Bafra köprüsünden ilk gün hareket eden kayıklar ya bir rüzgâr yakalanırlarsa o gün aşkama kadar 45-50 km yol kat ederek İğdir veya Bengi köylerine ulaşmakta, geçici orda girmektedirler. Ertesi gün sabah yola çıkıp aşkama da Kuruyaklı varmaktadır. Kayıkların karanlıkta hareket ettirme imkânı olmadığından adı geçen köylere ulaşamazlarsa geçici kayıkta ya da yakın bir köyde girmektedirler.

Kayıklar dönüştürme yitkili olduklarından sadece akarsunun akışından faydalanarak hareket ederler. Bu kez de çıkış tersine akarsunun derinliği ve buna

bağlı olarak akış hızının arttığı yerlerden gitmeye çalışmakta, akarsunun çok durgun ve yavaş akıştığı yerlerde ise körek çekmektedir. Kayık yükü olarak akarsunun akış yönünde hareket ettiği için 1-2 günde Bafra'ya ulaşmaktadırlar.

5. Kayık sayısı
Nakliyat işi yapan 30-35 kayık vardır. Kayıkların hemen hepsi İğdir ve Bengi köylerinden, 3-4 tanesi de Çaltı köyündendir. Kayıkların verildikleri bilgilere göre daha eskilerde, Samsun demiryolu yapılmadan önce, Bafra ve Samsun'un zahire ihtiyacı bu yoldan kayıklarla sağlanıyor. Vezirköprü'den Bafra'ya günde 30-40 kayık zahire indiriliyordu. 1/200.000 ölçekli bölge haritasında Kızılirmak kenarında Bafra köprüsü civarında bir "iskele"nin gösterilmesi, burada bir iskan yerinin işaretlenmiş olması, o dönemde yitkili haldе ayakta olan binalar vd. bunları hepimizin vaktiyle birer yük iskelesi ve kayıkların malzeme götürme kerhanlarına konaklık vazifesi gördüğünü anımsırmaktadır.

6. Kayıkların teknik özellikleri
Kayıkların yöre halkı bizzat kendisi yapmaktadır. Nehir kayıklarının planı diğer kayıklardan farklıdır. Malzeme olarak bölgedeki çam ağaçlarının odunları kullanılmaktadır. Malzeme parçası, iççilik de kendilerinden oluncu kayıklar ucuza gelmektedir. Kayıkların uzunlukları 14-15 m boyunda, 2,5-3 m eninde ve 80-90 cm derinliğe sahiptir. Akarsu sağ ve sol yelken kuma oturma ihtimali fazla olduğundan, deniz kayıklarının

aksine, bunların alttan düzdür. Bu yüzden de devrime ihtimali daha fazladır. Akış yukarı giderken çekilen yelken ise kayığın önüne dikilmiş 8-9 m yüksekliğinde bir direğe çekilmektedir. Üstü yataklı bir kalasa geçirilmiş olan yelken, tek malak ile çekilip indirilmektedir. Yelken bezi 4,5-5 m eninde olup, dikdörtgen biçimindedir.



Foto 7. Kayıkların nasıl hareket ettirildiği.

Yelken direği kayığa 4 uganla bağlıdır. Yelken bu uganlardan öndeki iskele yaslanarak şişmekte, rüzgârın kayığı hareket ettirmesi sağlanmaktadır. Yelkenin alt ucunun bağlı olduğu ipler "kaptan"ın elinde bulunmaktadır, kaptan bunlar vasıtası ile kayığı sevk ve idare etmekte, akarsunun bükülmesinde uygun olarak kayığı karaya oturtmadan, dik yalın ve yamaçlara çarptırmadan yüzmesini sağlamaktadır.

Kayıkta kaptandan başka 3-4 tayfa daha bulunmaktadır. Bunun kayığın sağ yerlerde karaya oturmaması engellemek, ya da yamaçlara çarpmasını için ellerindeki

"cerrek" adı verilen uzun demirli sarkılarla kayığın idaresine yardım ederler (Foto 5). Bu kişiler rüzgârın ters estiği durumlarda yelkeni derhal indirerek, ya da tayfası/dönen rüzgârı almayarak kesimlerde yelkeni indirmeden, kendileri suya veya yamaçlara inerek kayığı bağlayarak uzun bir urgan vasıtası ile kayığı omuzlarında çekmeye çalışırlar (Foto 4). Kayıkla taşınacak eşyayı yüklemek, ayrıca akış istikamette giderken durgun yerlerde körek çekmek ve yine akıntı tesiri ile kayığın yamaçlara çarpmasını engellemek için cerrekleri kullanmak, bunların hepsi tayfaların işidir.

8. Kayıklarda ne taşınıyordu?
Bafra'dan Şahinkaya gelirleri ve Vezirköprü yöresinden de Bafra deltasına kadar Kızılirmak boyunca ötümleri sevk edecek en kısa ve ucuz yol Kızılirmak'tır. Üretim ve tüketim merkezleri arasındaki iribot bu suyu ile sağlanmakta ve Kızılirmak üzerinde yılın büyük kısmında kayıklar işlemektedir. Bilhassa pirinç zamanları'da Şahinkaya ya Boğazı'nda trafik daha da artar. Bafra yöresi ile Vezirköprü arasındaki bu imkân yolu yelkenli kayıkların arz-ı endamına sahne olurdu.

Pirinç nakliyatı dışında, özellikle Bafra - Kuruyaklı arasında çalışan kayıkların altı Küçük Kuruyaklı köyünde yapılan tuğla ve kiremit ile yine imkân boyunca özellikle Bengi köyünde bulunan kireç ocaklarından yüklenen kireçti. Kuruyaklı köyü civarında Kızılirmak kıyısında bulunan derinlikten getirildiği kili-isti alüvyal mal-

zeme Kuruyaklı köylüleri için tuğla ve kiremit hammaddesi olarak kullanılmaktadır. Köyde yaklaşık 20 hanenin tuğla kiremit ocağı vardır. Sahil üzeri tarımsal faaliyet dışında tuğla kiremit üretmek ek kazanç sağlamaktadır. Harizan ayından itibaren havanın kurak gitmesi ile tuğla - kiremit yapımı için uygun ortam doğmakta, kiremit döşeme ve pişirme işi ağustos sonlarına kadar devam etmektedir. Her ocakta takriben yılda 100.000 kiremit imal edilmektedir. İşin bu kiremitler kayıklarla Bafra ve Kızılirmak vadisi kenarında bulunan diğer köylere taşınmaktadır.

Bunun dışında Bengi ile Çaltıcak köyleri arasında bulunan kireç ocaklarından elde edilen kireç de aynı yolla, kayıkların yükünü oluşturmaya, aşığına taşınmaktadır. Fakat kireç ocaklarının bol odun kullanması oranlarını tahrip edilmemesi nedeni ile ruhsatı odun kullanımlarına yasak getirilerek kapatılmıştır. Ruhsatı odun temini de zor ve güç olduğundan buna bağlı olarak kireç ocaklarının da çoğu kapatılmış, son dönemde kayıkların yükü ayrıca bu sebeple de azalmıştır.

Aşağıda belirtildiği gibi, kayıklar



Foto 8. Kuruyaklı köyünde, tuğla ve kiremit ocakları, kayık hareket ediyor. Rakat, yelkenli kayık yörre (Bafra'ya - Vezirköprü'ye) mi belli değil (Foto 8. Akarsu).



Foto 9. Çetinkaya köprüsünden geçtikten sonra Bafra'da ilerleyen kayıkların çekilmesi.

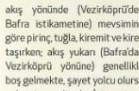


Foto 10. Bafra'da ilerleyen kayıkların çekilmesi.



Foto 11. Çetinkaya köprüsünden geçtikten sonra Bafra'da ilerleyen kayıkların çekilmesi.



Foto 12. Çetinkaya köprüsünden geçtikten sonra Bafra'da ilerleyen kayıkların çekilmesi.

O dönemde ait fotoğraflardan anlaşıldığına göre bu kayıklardan, Kızılirmak'ın iki yakası arasında, karşından karşıya yolcu, yük ve araç geçişleri için de faydalanılıyordu. Karayolları Genel Md. Arşivinde yer alan ve Vezirköprü - Duragan arası olduğu tahmin edilen bir yerden çekilmiş fotoğlar buna örnektir (Foto 7-8).



Foto 13. Bafra'da ilerleyen kayıkların çekilmesi.

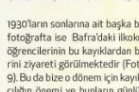


Foto 14. Çetinkaya köprüsünden geçtikten sonra Bafra'da ilerleyen kayıkların çekilmesi.

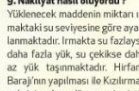


Foto 15. Çetinkaya köprüsünden geçtikten sonra Bafra'da ilerleyen kayıkların çekilmesi.

9. Nakliyat nasıl oluyordu?
Yükülenecek maddenin miktarı imkânı su seviyesine göre ayarlanmaktadır. İmkan su fazlası daha fazla yük, su çekilse daha az yük taşınmaktadır. Hırfanlı Baraj'ın yapılması ile Kızılirmak nehrinin akışı düzene girmiştir. Fakat bu sefer de yazın ırmak çevresindeki çökük tarlaların su çekilmesi nedeniyle Bafra'ya ulaşan su miktarı azalmakta, bu

durum nedeniyle yazın ırmaktaki su derinliği yer yer 1 m'in altına düşmektedir. İşte suyun bu çekik zamanlarında bir kayık 3-4 bin civarında kiremit (4-45 ton yük) ancak taşıyabilmektedir. Bazen bu yük bile fazla gelmekte, kayık kuma oturabilmektedir. Bu durumda kayıktaki yük başka bir kayığa veya kıyıya boşaltılarak kayık tekrar yüzdürülmekte, tekrar yüklenerek yola devam edilmektedir.

Sonbahar ayları su seviyesinin yükseldiği ve taşınacak yükün arttığı dönem olduğu için kayıklığın da en yoğun yapıldığı dönemdir. Bu dönemde su seviyesinde yükselmeye bağlı olarak taşınan kiremit sayısı da 8-9 bin (10-11 tonu) bulmaktadır. Ayrıca yazın ucuz olan kiremit kışın pahalılaşmakta, (yazın 1000 tane 70-80 liraya köylüden alınıp Bafra'da 100-120 liraya satılıyor, kışın kiremit köylüden 60-65 liraya alınmakta, Bafra'da 125 liraya satılmakta), böylece yazın bir seferde kayık başına 150-200 lira kazanılırken, kışın bu kazanç 500 liraya bulmaktadır.

İkibahar olduğunda sular yükselmekte, köylüde satacak kiremit kalmamakta, onlar da ayrıca tarla işleri ile uğraştığından bu dönemde kayıklık yapılmamaktadır.

10. Kayıklığın önemi kaybetmesi ve ortadan kalkması
Samsun'da demiryolu bağlantısı kurulması, ardından karayolu faaliyeti geçmesi ile (ermak yoluna alternatif) yollar ortaya çıktığından kayıklık önemi kaybolmuştur. Gün geçtikçe işin zorluğu yanında, taşınan malze-



Foto 16. Kuruyaklı köyünde, tuğla ve kiremit ocakları, kayık hareket ediyor. Rakat, yelkenli kayık yörre (Bafra'ya - Vezirköprü'ye) mi belli değil (Foto 8. Akarsu).

menin azalması da kayıklığın gerilemesinde etkili olmuştur. Bu süreç sonunda (1960'ların başlarına gelindiğinde) kayıklık artık kârli bir iş değildir.

30-35 kayıktan 3-5 tanesi faal olarak hareket halinde olup, bunların sahipleri de sadece kayıklık yapıp yapmama (kayıkçıdan elde ettikleri gelir yanında ellerindeki tarlaları da işleyerek geçimlerini sağlamaya çalışmaktadırlar.

Nihayet Altınkaya ve derbent barajlarının yapılması ve su tutmasıyla da yaşanan tüm hatıralar sular altında kalmıştır. Şimdi bu baraj gölleri üzerinde, köprülerin olduğu yerde, motorlu tekne ve küçük feribotlar iki yakası arasında yük ve

yolcu taşınmaya devam etmekte, turist tekeleri eski hatıralar üzerinde ziyaretlerini gezmektedir.

Şahinkaya'nın yolcu kayıklarına bakıldığında sanki oradan bir ses "Dur yolcu, öylesine seyre dalдың bu sular, bir zamanlar yelkenli kayıkların arzı endam edecek seyrisefer eylediği Kızılirmak'tır" der gibidir.

DÖK: 1960'ı yılları başları, Şahinkaya yarma vadisinde yelkenli bir kayık Bafra'dan yola çıkan tekne, arkasından aldığı rüzgâr desteği ile yelkenlerini şişirmiş, akıntıya ters yönde Vezirköprü'den Çetlek iskelesine doğru süzülerek ilerliyor. V E BUĞÜN: Bir zamanlar (çok değil, henüz 50 yıl öncesinde) deniz kenarları cirit atmış Şahinkaya yarmavadiisi bugün Altınkaya Baraj gölünün suları altında.