



Foto 1: Terme Çayı kıyısında bir limba (Hasan Erdem arşivi).



TERME'NİN LİMBOLARI*

Yrd. Doç. Dr. Mutlu KAYA – Prof. Dr. Cevdet YILMAZ



Cumhuriyetin ilk zamanlarında da verimli toprakları ile tanınıyordu. Özellikle Cumhuriyetin ilk yıllarında Terme'nin tarımsal potansiyeli yüksek olmasına rağmen, çevresi ile karayolu bağlantısı son derece sınırlı ve perişan durumdaydı.



Terme yöresi tıpkı bugün olduğu gibi, Osmanlı'nın son dönemleri ile Cumhuriyetin başlarında da verimli toprakları ile tanınıyordu. Özellikle Cumhuriyetin ilk yıllarında Terme'nin, tarımsal üretimi yüksek olmasına rağmen, çevresi ile karayolu bağlantısı son derece sınırlı ve perişan durumdaydı. Terme'den geçen ve Ünye ile Çarşamba'yı birbirine bağlayan bir şose vardı. Fakat bu yol pek çok kesimde bozuktu ve yer yer de çamur batağı halindeydi. Yol üzerinde bulunan küçük çayların üzerinden geçmek ise ayrıca güç ve tehlikeliydi. Velhasıl karayolu çoğu yerde çamurdan

geçilmez bir durumda olduğundan Termeliler gerek mahsul, gerek insan nakliyatında büyük sıkıntılar yaşıyordu. İşte o yıllarda Terme'de karayolu ulaşımının bir alternatifi daha vardı ve o da Terme Çayı su yoluydu. 1950'li yıllara kadar Terme Çayı üzerinde seyrüsefer eyleyen "limbo" isimli altı düz kayıklar Termelilerin deniz yolu ile bağlantısını kuran en önemli ulaşım araçlarından biriydi. Termeliler, bugünkü Terme ilçe merkezi ile Karadeniz kıyısında bulunan iskeleler arasında, yolcularını ve çoğunluğu mısır gibi mahsullerden oluşan yüklerini bu kayıklarla taşıyorlardı (Foto 1).

* Kaya, M. –Yılmaz, C. (2017) "Terme Çayı Üzerinde Eski Bir Ulaşım Şekli; Limbolarla Nakliyat", Terme Araştırmaları (Ed.: C.Yılmaz), Serander Yay., Trabzon, (63-84).



Foto 2. 1930'lu yıllarda Terme ilçe merkezinde iki yakayı birbirine bağlayan bu ahşap köprü aynı zamanda limboların yükleme-boşaltma işlemlerinin yapıldığı yerdii (Hasan Erdem arşivi).



Foto 3. Terme Köprüsü'nün tamiratında çalışan ustalar ve şehrin ileri gelenleri Terme Çayı üzerine kurulan iskele ve limbo üzerinde (Piri Ayçiçek arşivi).

Nitekim, 1800'lü yıllara ait Trabzon Vilayet Salnamesi'nde de Terme Çayı üzerinde kayıkların seyrüsefer eylediği ve Terme'nin ithalat ve ihracatının bu kayıklar sayesinde deniz kenarına ulaştırılarak yapıldığı belirtilmektedir. Terme ilçe merkezinde bulunan (fakat günümüze ulaşmayan) eski ahşap köprü (Foto 2), iki yakayı bir araya getirdiği gibi, aynı zamanda daha yukarı kesimlerden getirilen mahsulün kayıklara yüklendiği yerdii. Bu husus dikkate alındığında Terme'de ırmak taşımacılığının geçmişinin 15. ve 16. yüzyıllara kadar geriye gittiği tahmin edilmektedir.

Terme Çayı, Limbolar ve İrmakta Nakliyat

Canik dağlarının kuzeye bakan yamaçlarında 1100-1300 m yüksekliklerinden doğan Ayazma Deresi, Kırkıl Deresi, Yeşildere ve Bolas Deresi Salıpazarı yakınlarında birleşerek Terme Çayı adını alır. Terme Çayı, tarım ürünlerinin kıyıdaki iskelelere ulaştırılmasında 1950'li yıllara kadar önemli bir ulaşım yolu olarak kullanılmıştır.

Terme Çayı boyunca, nakliyatın yapılabildiği mevsimlerin büyük kısmında, ırmak sığ ve dolayısıyla ulaşım vasıtalarının kuma oturma ihtimali fazla olduğundan, lim-

boların altları deniz kayıklarının aksine, tamamen düz olarak yapılıyordu. Altları düz olan bu kayıkların, kuma oturduğunda, kumdan kurtarılarak yeniden yüzdürülmesi kolay olmaktadır. Fakat bu avantaj Karadeniz'e ulaşıldığında dezavantaja dönüşüyordu. Limbolar, altları düz olduğu için, diğer kayıklar gibi denizde kullanılmaya uygun değillerdi. Denizde hareket edemiyor, en ufak dalga da bile devrilme riski taşıyorlardı. Bu sebeptendir ki Terme Çayı boyunca iç kesimden kıyıya ulaştırılan mısırlar, burada, daha önce deniz yoluyla gelip ırmak ağzından (azmak kısmından) bir miktar içeri girip orada mevsimlik olarak oluşturulan kazıklara bağlanmış olarak bekleyen motorlara aktarılırdı. Ya da yine kıyıya yakın bir kesimden deniz kayıkları ile açığıtaki gemilere nakledilirdi.

"Deniz kenarında Gazağyeri denilen bir yer vardı. Burası indi bindi ve yükleme boşaltma yeri idi. Bugünkü anlamda bir liman ve iskele görevi yapardı. Terme şehir merkezinden limbolarla yüklenen mısır, fasulye, fındık, ceviz ve kendir gibi değişik türde mahsuller orada hazır bekleyen büyük motor ve çaparlara yüklenirdi. Bu yükleme işlemini genellikle lim-

boda çalışan tayfalar yapardı... Limbolar, Terme'den dışarıya giden ürünlerin dışında; motorla uzak limanlardan gelen ihtiyaç maddelerini de şehir merkezine taşırlardı. Bu maddeler, genellikle çuvallarla tuz, tenekelerle gaz yağı ve orta boy şeker çuvallarından oluşurdu. Tenekelerin üzerinde 'Batum gazı' yazardı. Şekerler çok büyüktü. Adına kelle şeker denilirdi. Yarım kiloya yakın ağırlıkta olanlar vardı" (Ahmet Akbulut'tan);²

ırmağın taşımacılığa uygun olması için su seviyesinin en az 1,5 metre olması gerekiyordu. Bu hesaplama, ırmaktaki su seviyesinin en yüksek olduğu bahar ve kış ayları Terme çayı üzerinde limboların en aktif olduğu dönemleri oluşturuyordu.

Limbocular, ırmağın nakliyata elverişli olmadığı dönemlerde ırmağın bir tarafından diğer tarafına taşımacılık yapıyordu (Foto 3). Karşıdan karşıya bağladıkları bir ip vasıtası ile tıpkı başka yerlerde görülen salcılık örneğinde olduğu gibi, insanları ırmağın diğer tarafına taşıyordu.

1 Sezgin, A. (2012) *Termeli Yazarlar ve Şairler Ansiklopedisi*, Terme Bilgi Gazetesi Yayınları, Samsun, Sh.43.

2 Röpörtaj yapılan diğer kişiler; Ali KARAÇUHA, Aydın YEŞİLBAŞ, Ferruh BERK, İbrahim ŞİRİN, Musa AKAN. Kendilerine teşekkür ederiz.



Yakın çevrede imal edilenler olsa da limbolar genel olarak Görele (Giresun)'de imal ediliyordu. Giresun çevresinden gelerek Terme'den mısır alan tüccarlar sayesinde bu limbolar satın alınıyor kimi zaman onlar tarafından Terme'deki limboculara onlar adına taşımacılık yapmaları için kiralanıyordu. Takriben 4 m eninde, 8 m boyunda olan limbolar, suya dayanıklı olduğu için genellikle kestane ve kızılğaçtan imal ediliyordu. Suyun ağaçların arasından sızmasını engellemek için katran sürülüp ağaçların arasına keten ve kara sakız sıkıştırılmasıyla gerçekleştirilen kalafat işleminden sonra boyanarak kullanıma hazır hale geliyordu.

Limbolar genel olarak 3-4 kişilik mürettebatla hareket ediyordu. Akım yönünün tersine gidilirken, yani Karadeniz'den güney yönde Terme ilçe merkezine doğru hareket edilirken, rüzgar varsa yelken açılıyor, şayet rüzgar yoksa 30 m'lik bir halatla kenardan iki kişi limboyu çekiyor biri de dümende durarak limboyu yönlendiriyordu. Bir tayfa da yine yönlendirici olarak elindeki uzun bir sılıkla limbonun düzgün hareketini sağlardı. Zaman zaman açtıktaki gemilerden hamallık yapmak isteyenler limbolarla ilçe merkezine geliyor ve yükleme işlerinde de çalışıyordu. Böyle zamanlarda limbonun mürettebat sayısı artabiliyordu.

Limboların ulaşabildikleri en uzak nokta Köybucağı köyündeki su derinliğinin yaklaşık 2-3 metreye ulaştığı Gemigözü adı verilen yerdi. Terme ilçe merkezinden aldıkları mahsulleri denizle ırmağın birleştiği yerde Gazağyeri adı

Limbolar genel olarak 3-4 kişilik mürettebatla hareket ediyordu. Akımın tersine gidilirken yani Karadeniz'den güney yönde Terme ilçe merkezine doğru hareket edilirken 30 m'lik bir halatla kenardan iki kişi limboyu çekiyor biri de dümende durarak limboyu yönlendiriyordu. Bir tayfa da yine yönlendirici olarak elindeki uzun bir sılıkla limbonun düzgün hareketini sağlardı. Zaman zaman açtıktaki gemilerden hamallık yapmak isteyenler limbolarla ilçe merkezine geliyor ve yükleme işlerinde de çalışıyordu.



verilen iskelede büyük motorların kayıklarına aktarırlardı.

Bu taşıma şeklinde yükleme-boşaltma işlemleri de ayrı bir zorluk taşıyordu. O dönemlerde çuvalın zor bulunan bir ambalaj malzemesi olması nedeniyle mısır çuvalları kıyıya indirilip mısırlar kayıkların içine dökülüyor, deniz kıyısına gelindiğinde tenekelerle gemilere yükleniyordu. Tek seferde yaklaşık 6 ton yük taşıyabilen limbo, 4 saatte kıyıda ilçe merkezine ulaşip 2 saatte geri dönüyordu. Bu zamana yükleme-boşaltma süreleri eklendiğinde ve işin yükü düşünüldüğünde genelde bir günde tek sefer yapılıyordu. Bazı günler nadiren 2 sefer yapılıyordu. 1930'lu yıllarda Terme'de

aktif olarak çalışan 3 limbo vardı.

Limboların yükü

Sözlü kaynaklardan derlediğimiz bilgilere göre; 1930'lu yıllarda Terme Çayı üzerinde en fazla nakliyatı yapılan ve aynı zamanda ticari değeri en çok olan mahsul mısırdır. O dönemde pirinç de yetiştirilmesine rağmen mısır açık farkla önde gelir. Özellikle yoksul aileler için yaş mısır unundan yapılan ekmeğin uzun süreli tok tutma özelliğiyle en çok tercih edilen tahıl olarak öne çıkmaktadır.

Mısır, hasatın ardından hemen pazara ulaştırılmazdı. Önce toplanır, koçanlar sap ve kabuklarından ayrılır, dövülüp ufalandıktan (tane haline getirildikten) sonra yöre dışına ihraç edilmek üzere ırmağın su seviyesinin taşımacılığa uygun olacağı döneme kadar ambarlarda bekletilirdi.

Üretilen mısırın büyük kısmı özellikle Doğu Karadeniz'den gelen (Rize-Görele arası) büyük alıcılara toptan satılıyordu. Motor adı verilen büyük deniz taşıtları ile gelen tüccarlar mahsulün içinde kalite farkı olmasını istemediklerinden tek tip ürün satın alabilmek için yörede adı duyulmuş büyük toprak sahibi müstahsil ailelerden toptan alım yapmaya çalışırlardı. Ufak çapta üretim yapan köylülerin ürünleri farklılık gösterdiğinden bunlar da kendi ihtiyaçları dışındaki mahsulü zahirecilere satarlardı. Motorcular yeterli miktarda tek tip mısır bulamadıkları durumlarda mecburen bu zahirecilerden alışveriş yapmak zorunda kalırdı.

Limboların önemini yitirmesi

1930'lu yılların sonuna doğru imar



Foto 4. Samsun Büyükşehir Belediyesi'nin Terme Çayı üzerinde tekne turları için inşa ettiği iskele .³

işleri hızlanmış en büyük ihtiyaç olan karayolu ulaşımı konusunda çalışmalara hız verilmişti.

Terme kazası ile Ünye arasında İdare-i Hususiyeye ve elli bin lira sarf ile yaptırılmakta olan iki büyük betonarme köprünün inşaatı da bitirilmiştir. Bu köprülerden biri Terme kazası içinde ve Terme suyu üzerinde, diğeri de Miliç ırmağı üzerindedir. Terme ile Ünye arasındaki bozuk yolların tamirine de başlanmıştır (Akşam, 6 Şubat 1938:6).

1950'li yılların sonuna gelindiğinde karayollarının önemli bir oranda tamamlandığını ve Terme'nin artık civar yerleşmelerle rahatça ulaşımını sağlayabileceği karayollarına sahip olduğunu görüyoruz.

1949 yılında yol yapım çalışmaları önemli oranda hızlanmıştır. Bu yolların yapımında basına göre özellikle ilçe kaymakamı Kemal GÜRSEL'in önemli gayretleri olmuştur. Yaklaşık 200 km

uzunluğunda olan Erbaa, Ünye ve Çarşamba yolları yapılmıştır. Kış mevsiminde atla dahi ulaşımın güç olduğu bazı köylere otobüs ve kamyonla ulaşım imkanı doğmuştur (Samsun Gazetesi, 20 Eylül 1949).

Zamanla Doğu Karadeniz'de fındık ve çayın yaygınlaşması ile bu kesimlerden Terme'ye mısır tarımı için gelenler azalmış, bölge genelinde artan refah seviyesi sonucu mısırın yerini buğday almış, bu ve benzer gelişmeler Terme'de mısır üretiminin azalmasına neden olmuştur. Drenaj ve ıslah projelerine paralel olarak çeltik tarımı gelişmiş, değişen arazi kullanım şekilleri ve motopomp gibi teknik araç kullanımı ile ırmak yatağından daha fazla su çekilmiş, bu nedenle ırmaktaki su seviyesi düşmüş, bu gelişmeler ise limboloran ırmak üzerinde hareketini zorlaştırmaya başlamıştır. Nihayet 1950'li yıllara gelindiğinde karayolunun etkin olarak kullanılmaya başlanmsıy-

la, Türkiye'nin diğer bölgelerinde görülen ve bir örneği de Bafra'da yaşanan³ kayıkla nakliyet işi bitmiş, Terme Çayı üzerinde limboculuk da buna paralel olarak sona ermiştir.

Bugün Terme çayı üzerinde ırmağın kısmen derinleştiği yerlerde görülen küçük kayıkların limbolara bir ilgisi yoktur. Fakat Samsun Büyükşehir Belediyesi turistik amaçla ırmak yatağını temizlemiş, çevresini yeniden düzenlemiş ve yapılacak tekne turları için bir de iskele inşa etmiştir (Foto 4). Geçmişte Terme'de limbo yolculuğu yapmış olanlar ya da o günlerden kalan hikayeler dinleyenler için bu adım Termeliler ve dışarıdan gelen ziyaretçiler için çok güzel bir nostalji olacağına şüphe yoktur.

3 Yılmaz, C. (2015) "Bafra-Vezirköprü Arasında Seyrüsefer Eyleyen Kızılırmak'ın Yelkenli Kayıkları", Bütünşehir Dergisi, Yıl:1,Sayı:2, (26-31).

4 www.samsun.bel.tr/haber-detay.asp?haber=2386-terme-cayinda-tekneyle-gezilecek

Şehir ve her şey...

BÜTÜNŞEHİR

Yıl: 3 / Sayı: 16

Fiyatı: 20₺

Kültür ve Tarih Dergisi

BU ŞEHRİN TAKIMI, BU ŞEHRİN KADERİ



1989

2018

Bu Şehrin Takımı
BU ŞEHRİN KADERİ

SAMSUNSPOR'UN
TARİHİ

Bu Şehrin Ortak Kimliği
SAMSUNSPOR !

Yıl: 3/Sayı: 16
Ocak 2018

BÜTÜNŞEHİR

İmtiyaz Sahibi ve Sorumlusu
AYVAZ BASIN YAYIN TANITIM
NURİ AYAR

Genel Yayın Yönetmeni
Recep YAZGAN

Yayın Kurulu
Prof. Dr. Cevdet YILMAZ
Prof. Dr. Bünyamin KOCAOĞLU
Doç. Dr. Önder DUMAN
Tevfik DEMİR
Recep YAZGAN
Mustafa KARAOSMANOĞLU
Yrd. Doç. Dr. Cem GENÇOĞLU

İletişim
Gaziler Meydanı Gelişen Han
No: 11 Kat: 3
İlkadım/Samsun
Tel: (0362) 432 12 01
Gsm: 0552 202 80 18
butunsehirsamsun@gmail.com

Baskı
Uğur Ofset
Pazar Mah. Şehit Nuri Urun
Sok. No: 48 İlkadım/Samsun
Tel:(0362) 431 52 55
www.ugurofset.com.tr

Baskı Tarihi
25.01.2018

Bütünşehir Dergisini Ebabel
Kitabevi, Endülüs Kültür Merkezi,
Deniz Kültür Merkezi
Selamet Kitap Kirtasiye'nden
temin edebilirsiniz.

TARİH 5 HAZİRAN 2015'Tİ

Samsunspor- Antalyaspor'la oynayacaktı.

O gün Samsun baştan başa Samsunspor bayraklarıyla süslüydü.

Herkes kişi amiri, memuru, işçisi, esnafı, öğrencisi kırmızı beyaz formlarla geziyordu şehirde. Maç anı ise sokaklar in cin top oynuyor dercesine bomboştı.

Herkes televizyonun başında nefessiz maçı seyrediyordu.

İlgili ilgisiz, çocuk-yaşlı, kadın-erkek yek vücut Samsunspor'un kazanması için dua ediyor, heyecanlanıyor, bağırıyor, sahadaki futbolcudan daha fazla güç sarf ediyordu.

Birçoğu stadın nerede olduğunu bile bilmiyordu belki de...

Takımda kim oynuyor, nerede oynuyor bihaberdi birçok Samsunlu.

Ama Samsun'da yaşıyor, yaşadığı şehri seviyor ve yaşadığı şehrin spor alanındaki başarılarıyla ülke çapında değer kazanmasından mutluluk duyuyordu insanlar.

Samsunspor maçı kaybetmiş ve Antalyaspor Süper Lig'e adını yazdıran üçüncü takım olmuştu.

O baştan başa kırmızı -beyaz olan şehir birden bire kapkaranlık olmuştu adeta.

Ağlayanlar, kahredenler, yıkılanlar...

Diyeceğim o dur ki Samsunpor sadece bu şehrin futbol takımı ve sahadaki 11 kişiden ibaret değildir.

Samsunspor, bu şehrin ortak değeri, ortak kederi, sevinci, hüznü, mutluluğudur. Samsunpor'a sadece bulunduğu yer ve sonuçlar üzerinden bakar ve futbolun gereksiz iş olduğunu ve bu şehrin daha yapacak çok işi olduğunu söyleyerek sadece kendinizi kandırırsınız. Zira Samsunspor'un bu şehrin sadece futbol takımı olmadığını aynı zamanda dışa açılan en büyük marka değeri olduğunu iyi biliyoruz.

Son aylarda yaşadığımız futbol takımımızın neredeyse sahipsiz kalmış görüntüsü, şehir insanının yukarıda bahsi geçen Samsunspor kültürünün bir nebze olsun canlanması için bir fırsat olarak görülmelidir.

Bütünşehir Dergisi olarak biz de bu sayımızda şehir kültürümüzle ilgili başka konular da baskıya girecektik.

Ancak Samsunspor da bu şehrin ortak kültürü olduğuna göre biz de elimizden geldiği kadar yazarlarımızın o güzel kelimeleriyle Samsunspor'a destek olmak zorunda hissettik kendimizi.

Bu sayımızla Samsunspor'un ve bu şehrin içinde bulunduğu durumun sadece arşivlerdeki gazete kupürleriyle ya da bankalara yatan para dekontlarıyla kalmasına seyirci kalamazdık.

Bu sürece bizimde dahil olmamız gerektiğini iyi biliyorduk. Bu sayımızdaki yazarlar şimdi belki hiç okunmayacak belki de kütüphanelerin bir kenarında duracak.

Ancak bu dergi yıllar sonra kütüphanelerin tozlu raflarından birileri tarafından indirildiğinde ve yazılanımızın not düştüğü ifadeler okunduğunda bu tarihi günlerin önemli delili olacağı düşüncesiyle SAMSUNSPOR başlığı ile yayındayız.

Başka Samsun olmadığı gibi başka Samsunspor da yok...

Tevfik DEMİR

İÇİNDEKİLER

TERME'NİN LİMBOLARI	<Yrd. Doç. Dr. Mutlu KAYA – Prof. Dr. Cevdet YILMAZ> 08
Maria Zvonimirova Todorovska-Omari	<Gülce İŞERİ - Selin KURT> 12
SAMSUNSPOR VE SAMSUN; BU ŞEHRİN TAKIMI, BU ŞEHRİN KADERİ	<Prof. Dr. Cevdet YILMAZ> 18
Ne Olacak Bu Samsunspor'un Hali	<Ercüment GÜL> 28
ÇARŞAMBA HALK TÜRKÜLERİ VE OYUN HAVALARININ SÖZ VE MÜZİKLERİ	<Aytek ERSAN> 30
İsim, Şehir, Hayvan!	<EYLÜL> 40
SAMSUN YAZARLAR DERNEĞİ'NDEN BÜTÜNŞEHİR DERGISİNE YILIN DERGISİ ÖDÜLÜ!	<AKASYAMHABER> 42
Vezirköprü'nün Toki İle İhtihani: Nalbantlı Mahallesi	<Büyüamin KIVRAK> 44
BU ŞEHRİN ORTAK KİMLİĞİ SAMSUNSPOR!	<Yrd. Doç. Dr. Seyfullah GÜL> 48
Modern Şehir Babaanneleri Ya Köylere Terk Etti Ya Da Huzurevlerine!	<Mustafa KARAOSMANOĞLU> 50
HARPÜT ÜLEMÂSINDAN MEHMED KEMÂLEDDİN EFENDİ	<Doç. Dr. Ahmet KARATAŞ> 56
Samdob "Opera Atölyesi" İle Okullarda	> 64
SAMSUNSPOR'UN TARİHİ!	> 68
Şehrin Sorunları Ve İstiklâl Güneşi Samsun	<Tahsin ÇAYIRLIOĞLU> 76
ALAÇAM BELEDİYE BAŞKANI HADİ UYAR 2017 YILINI DEĞERLENDİRDİ	> 79
Armut Ormanları	<İzzet ACAREL> 80
DARBELİ ZAMANLAR KUMPANYASI	<Mustafa KARAOSMANOĞLU> 82
Bir Vali Ve Bir Spor Kulübü!	<Recep YAZGAN> 86
ÇARŞAMBA'YA YENİ ŞEHİR KÖPRÜSÜ YAPILIYOR	> 88
Tekkeköy Saat Kulesi İhtişamlı Yapısıyla Büyülüyor	> 90



ATIF / REFERANS İÇİN;

KAYA, M. – YILMAZ, C. (2018) «*Terme'nin Limboları*»,
Bütünşehir Dergisi, Sayı: 16, Samsun, (8-11).