



REFERANS İÇİN:

Cevdet YILMAZ (2025)

“Sahilinden Tren Geçen, Demir Kolyeli Şehir; Samsun”,

Bütünşehir, Sayı: 2, (68-73).

SAHİLİNDEN TREN GEÇEN, DEMİR KOLYELİ ŞEHİR; SAMSUN

Prof. Dr. Cevdet YILMAZ

19 Mayıs 1919'da Mustafa Kemal ve arkadaşları Samsun'a ayak bastıklarında gerek memleketin, gerekse Samsun'un halini bilmeyen yoktur. Bizim hikâyemiz de vatanın kurtuluşunu takip eden yıllarda Samsun şehrinde görülen yeni gelişmeleri o tarihlere gidip araştırmak, sonra da bunların günümüze olan etkilerini örneklerle ortaya koymak. Bu makalemizin konusu da o zamanki Samsun şehrinin denizle bağını kesen demiryolu ile ilgili. Düşünsenize 1920'lerin başlarında Samsun ilinin de merkezini oluşturan o günkü Samsun şehri yaklaşık 20 bin nüfusuyla, denize dik inen caddeleriyle ve şehrin önünde doğuda Mert ırmağından batıda Kalyon burnuna kadar uzanan altın sarısı kumlarıyla tütün ticareti ve işlemeyle öne çıkmış bir kent. Yani o tarihlerde Samsun, iskeleleri ile bir liman şehri olduğu kadar, şehir ile deniz arasında hiçbir engeli olmayan, insanların kolayca denize ulaşabildikleri, hatta kıyılarında deniz hamamları olan bir sahil şehridir (Foto 1,2).



Foto 1. Cumhuriyetin ilk yıllarında Samsun'un altın kumlu sahilleri; Vilayet önü ve Park iskelesi.

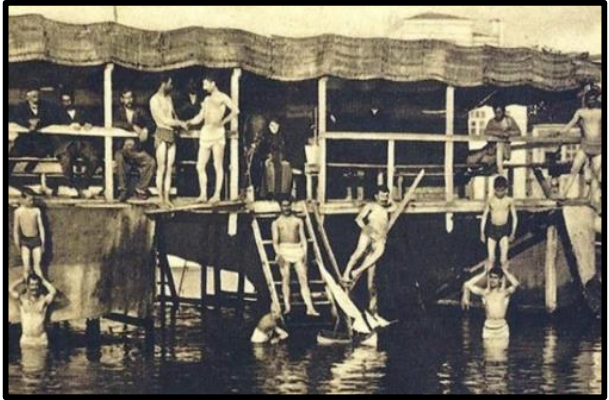


Foto 2. Cumhuriyetin ilk yıllarında Samsun'un altın kumlu sahillerinde deniz hamamı, çocuklar ve kadınlar.

Sonra ne mi oldu? Makalemizin başlığı çerçevesinde madde madde sırayla anlatalım;

21 Eylül 1924'te Türkiye'nin ilk yerli sermaye ile kurulan, Mustafa Kemal'in de temelinde harcı olan özel demiryolu hattının temeli atıldı. 1 Ekim 1926'da hizmete giren bu dar demiryolu hattı bugünkü Cumhuriyet Meydanı civarında Ziraat Bankası'na yakın bir yerden kalkıyor hemen doğusundaki (bugün İdare Mahkemesi olan) Vilayet binasının deniz tarafında, altın sarısı ince kumlu plajın üzerinden geçirilen raylarla Çarşamba'ya doğru yol alıyordu. Böylece şehrin sahilinin doğu yarısından ilk tren hattı geçirilmiş, şehrin boynuna yarım da olsa ilk demir kolye takılmış oldu (Foto 3).

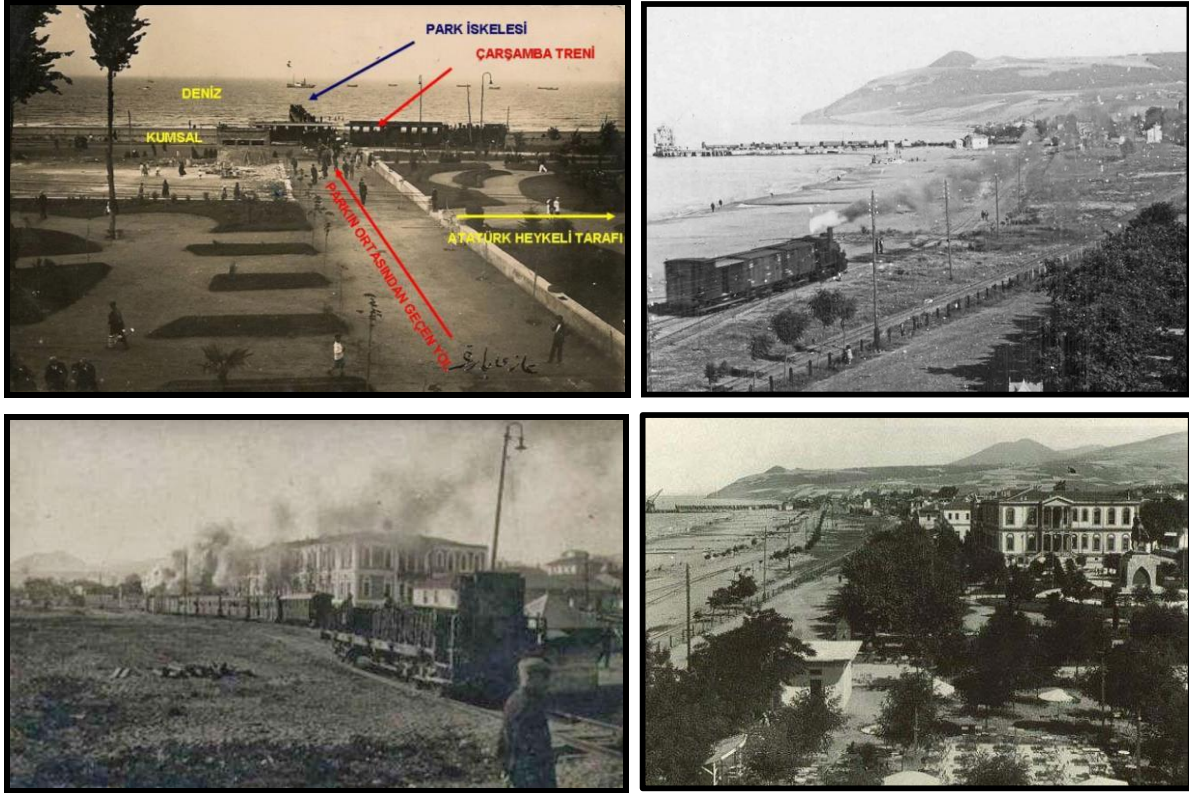


Foto 3. 1930'larda Vilayet binasının önündeki sahtilden geçen Çarşamba treni, Vilayet binası, Gazi parkı, plaj üzerinde raylar ve raylar ile park arasında tel örgüler.

Gelelim esas büyük demir kolyeye...

Samsun taaa Cenevizlilerden beri önemli bir liman kentidir. Bölgeye Türklerin yerleşmesinden 250-300 yıl sonra Cenevizliler gitmiş, bugünkü Kale mahallesi civarında gelişen Müslüman Samsun şehri ticarete öne çıkmış, Karadeniz üzerinden ticareti kolaylaştırmak üzere sahile çok sayıda ahşap iskele inşa edilmişti. 1920'lerde bu iskelelerin sayısı gaz, un, tütün, yolcu vb isimlerle dokuza kadar çıkmıştı (1). Vilayetin önündeki Park iskelesi hariç, diğer iskeleler şehrin batı kısmında yer alıyor, kara tarafında bulunan ticarethane, imalathane ve antrepolarla birbirini tamamlıyordu. Osmanlının son dönemlerinde şehirde ticaret artmış, tütün dünya pazarlarına açılmış, yerli yabancı nüfus birbirine karışmış, dış müdahaleler başlamış, yabancı konsolosluk ve bankalar gelmiş, şehirde gözle görülür bir kıpırdanma ortaya çıkmıştı. Lâkin 1915'ten itibaren önce Birinci Dünya, sonrasında Kurtuluş Savaşlarının etkisi Samsun'da da hissedilmiş, şehir durağan bir sürece girmişti. 19 Mayıs 1919'da Kurtuluş Savaşının başlaması, gelen zaferler, TBMM'nin açılışı gibi süreçlerin

ardından 1921’de Mübadele Anlaşması imzalanmış, şehrin ekonomisinde etkin rol oynayan gayrimüslimler gitmiş, onların yerini Yunanistan’dan gelen Mübadiller almıştır (2). Fakat bütün bu gelişmeler Samsun’un gelişmesi için yeterli olmamıştı. Samsun şehrinin kalkınması için (o dönem henüz karayolu gelişmediğinden) şehrin demiryolu ile i bölgelere bağlanması gerekiyordu. Çünkü tarihte yer alan Ninova - Amisos kervan yolu ömrünü tamamlamış, sanayi devrimi ile birlikte buharlı trenler uzakları yakın etmeye, devasa kapasiteleri ile yk ve yolcu taşımada oktaaaan deve kervanlarının yerini almaya başlamıştı. Cumhuriyet Hkmetleri de boş durmadılar. Osmanlı döneminde planlanan fakat gerçekleştirilemeyen Samsun - Sivas (Kalın) arası demiryolu hattının temelini 1926’da attılar, 15 Aralık 1932’de de açılışını yaptılar.

Demiryolu Amasya üzerinden geliyor, Mert ırmağını takip ederek sahile ulaşıyor, buradan batıya dönüp Samsun sahilini bir uçtan diğerine kat ederek bugünkü (Sheraton Oteli civarında) DLH’nin olduğu yere kadar geliyordu.

Karadeniz hırındır, fırtınalı havalarda zayıfları affetmez. Sakin zamanlarda kıyıda ki yapılara 100 metre mesafede olan deniz, fırtınalı havada coşar ve tüm sahili tehdit edebilir. O dönem limanda iskeleler var fakat (daha sonra 1955-60 arasında inşa edilecek olan) mendirekler ve modern liman henüz yok.

Bu durumda demiryolu nereden geçirilecek? Tabi ki dalgaların vurmadığı denize en uzak yerden geçecek. Orası neresi? Hemen şehrin dibi. Misal Büyük Camii’nin duvarının n, Nemlizade Tiyatrosu’nun bitişiği. Fakat yine de bir risk görülmüş olacak ki plaj ve binaların keşiştiği çizgi takip edilerek doğu-batı eksenli olarak bir uçtan diğer uca şehirle plaj arası molozlarla doldurulur, yükseltilir ve üzerine raylar döşenerek TCDD’ye ait demiryolu inşa edilir (Foto 4,5).



Foto 4. Plajın üstüne moloz dökülerek geçirilen demiryolu.

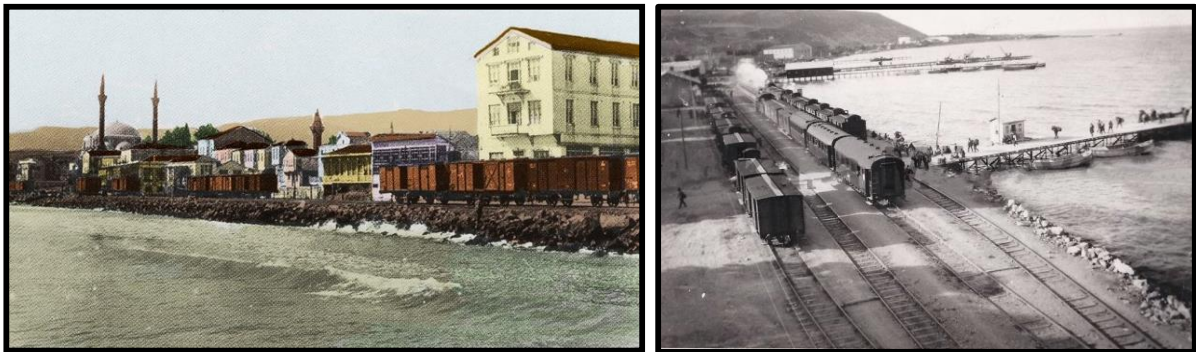


Foto 5. şehrin hemen önünden geçirilen demiryolu üzerinde vagonlar ve iskeleler.

Böylece daha önce şehrin doğu yarısındaki sahilden geçen Samsun-Çarşamba dar hat demiryoluna ilave olarak, bu kez doğudan batıya tüm sahili kat eden geniş hat demiryolu döşenerek (bugüne kadar çıkarılmamak üzere) Samsun'un boynuna geçirilir. Zamanla trenlerin liman içinde park etmeleri ve geçişlerini kolaylaştırmak için bu kolyedeki demir sıralarının sayısı arttırılır, tam bir demir gerdanlığa dönüşür. Bu gerdanlık bazen uzun süre paslı kalarak, bazen ısıldayarak günümüze kadar gelir.

Şimdi Samsun'u iç bölgelere bağlayan demiryolu hattının açılışından 10 yıl sonraya, 1943 yılına gidelim. Çok değil yaklaşık günümüzden 80 yıl öncesine...

1938 Üniversite reformuyla İstanbul Darülfununu kapatılır ve bugünkü İstanbul Üniversitesine dönüştürülür. Dönemin rektörü bilimi halka yaymak için İstanbul Üniversitesi bünyesinde halk konferansları tertip eder. İlgi görünce bunu Anadolu'ya yayalım derler ve Anadolu'da "Üniversite Haftası" adıyla etkinlikler düzenlenir. Bu faaliyetlerin dördüncüsü olan Üniversite Haftası 14-20 Eylül 1943'te Samsun'da yapılır (3). Böylece İstanbul Üniversitesinin kelli felli hocaları Samsun'a gelir. Bunlardan bir kısmı beraberlerinde getirdikleri bilgileri aktarırken, bir kısmı da Samsun'la ilgili gözlemlerini paylaşırlar. Bunlardan biri de Beşeri ve İktisadi Coğrafya alanında uzman, bir dönem İstanbul Üniversitesi rektörlüğü de yapmış olan Ord. Prof. Dr. Ali Tanoğlu'dur. Tanoğlu hafta boyunca Samsunlulara iki konferans sunar. Birinin konusu Samsun şehri (4), diğerrinin konusu da Samsun limanıdır (5).

Şimdi Tanoğlu'nun 1943 yılında bizzat gelip gördüğü Samsun şehri ve Samsun limanı ile ilgili tespitlerini yine Samsun halkı önünde sunduğu halk konferanslarında söylediklerine kısa bir göz atalım;

Samsun şehri başlıklı konferansının bir bölümü Cumhuriyet Dönemi Samsununa ayıran Ord. Prof. Dr. Ali Tanoğlu Samsun'la ilgili coğrafi tespitlerini birkaç başlık altında özetler. İlk olarak; şehrin yapısı, mahalleleri, yangın öncesi ve sonrası kent planındaki değişimler, şehrin yayılma alanı, şehrin kurulduğu topografyanın buna etkileri, parklar, idari binalar, fabrika, tütün deposu gibi ticari yapılar, hastane, yangın sonrası yapılan planda denize dik inen sokak ve caddeler, evlerin yapı malzemesi ve çeşidi üzerinde durur. Bütün bu özellikleriyle şehri beğendiğini ve hayran kaldığını belirtir.

Fakat kusur olarak da bazı hususları hatırlatmadan geçmez, bunlar;

-Harika bir plajı olmakla birlikte doğu-batı eksenli Hükümet Caddesi halkın denize kolay ulaşımını engelliyor.

-Büyük tütün depolarından oluşan ticari binalar şehrin önünde yer alıyor ve bunlar şehrin deniz manzarasını kapatıyor.

-Bütün bu engeller aşılsa dahi üçüncü ve daha büyük bir engel var. O da Devlet Demiryollarının liman sahasını ve demiryolu çevresini tel örgülerle kapatmasıdır (Foto 6).

Tanoğlu konuşmasının devamında; *Samsun halkının bu üç engel nedeniyle denizi görmediğini ve denize ulaşamadığını, şehrin arka kısmının da yüksek olması nedeniyle halkın iki engel arasında tabiatın sunduğu deniz nimetinden faydalanamadığını* belirtir (Foto 7).



Foto 6. Denizden Samsun'u gösteren o döneme ait fotoğrafların neredeyse tamamında şehrin ön görünümünü perdeleyen demiryolu üzerindeki vagonlar.



Foto 7. Tanoğlu'nun 1940'ların başında Samsun şehri ile deniz arasında gördüğü üç engel; yüksek binalar, tren katarları ve sahili bir uçtan diğerine kesen dikenli tel avlular.

Bu durumu plan içinde plansızlık olarak kabul eden Tanoğlu, daha o tarihlerde halkın denizden faydalanması için bir şeyler yapılması gerektiğini, ayrıca kıyıdaki bu yığılmanın büyük bir kirlilik yarattığını, oysa temizliğe itina gösterilmediğini açıklar. Bütün bu gelişmelerin neticesinde şehirle deniz arasında artık sadece zemine yapışık raylar değil, bir de bunlar üzerinde sıra sıra park etmiş tren katarları vardır. Kıyıdaki depolar hariç evlerin iki katı geçmediği o günlerde tren katarları şehrin deniz manzarasını kesmekle kalmıyor, hareket halindeki lokomotiflerin bacalarından çıkan islerle kapkara olmuş simsiyah vagonlar da masmavi deniz ile şehir arasında ayrıca bir görsel kirlilik yaratıyordu.

Tanoğlu'nun o tarihlerde Samsun'la ilgili olarak dikkat çektiği olumsuzluklar bu kadar değildir. Tanoğlu ayrıca;

-“Şehirde yeşil alanların azlığı, bu yeşil alan yokluğu nedeniyle Türkiye’nin başka şehirlerinde rahatlıkla görülen “yayaya çıkma” imkânlarının Samsun’da olmadığını,

-Mert ırmağından gelen içme suyunun kireçli ve kalitesiz olduğunu,

-Elektriğinin dizel motorla üretildiğini, harp yıllarında yakıt bulunmazsa Samsun’un halinin nice olacağını, oysa Samsun’un sahip olduğu akarsular sayesinde hidroelektrik potansiyelinin ne kadar yüksek olduğunu,

-Kanalizasyon sorununun neredeyse hiç ele alınmadığını,

-Sosyal hayatın geri,

-Otellerinin pahalı fakat konforsuz olduğunu,

-Günlük gazetesinin olmadığını olanın da haftalık olduğunu,

-Eski bir müzenin okula dönüştürüldüğünü, oysa eserlerin sergilenmesi için büyük bir müzeye ihtiyaç olduğu” gibi tespitlerde de bulunur.

Tanoğlu son olarak da, bütün bu olumsuzlukların Samsun’un sahip olduğu potansiyel karşısında çok da önemli olmadığını, Samsun’da kolaylıkla bu sorunların üstesinden gelinebileceğini, noksanlıkların giderilerek şehrin canlı ve zengin bir görünüme kavuşabileceğini söyler. Tanoğlu’na göre o tarihlerde Samsun gelişmiş bir şehir olmadığı gibi, gelişmeye de oldukça uzak bir durumdadır. Fakat yine Tanoğlu’na göre Samsunlular şahsî menfaat ve kaygılarını, eğlencelerini geri bırakıp şehirleri için bir şeyler yapmaya karar verirler, memurlar da bilgi ve vazife sevgisiyle buna destek olurlarsa Samsun tez zamanda gelişecek ve güzelleşecektir.

Tanoğlu’nun Samsun Üniversite Haftası münasebetiyle 14-20 Eylül 1943’te Samsun’da sunduğu ikinci konferans Samsun Limanı ile ilgilidir (5). Tanoğlu mevcut iskelelerle bu işin yürümeyeceğini, Samsun’un bir an önce (mendirekleri olan) büyük ve modern liman tesislerine sahip olması gerektiğini belirtir. Çünkü o tarihlerde dışarıdan gemiyle gelen yükler ancak mavnalarla kıyıya ulaştırılıyor, kötü havalarda bu tür nakliye zor ya da mümkün olmadığında yükleme boşaltma aktarma işlemlerinde maliyet artıyordu (Foto 8). Bütün bunların çaresi modern limandı.



Foto 8. Modern liman tesisleri yapılmadan önce açıktaki gemiler ile sahil arasında görev yapan mavnalar (URL-1).

1955 yılına gelindiğinde Samsun'un modern liman ihtiyacı tekrar gündeme gelir ve Menderes hükümetleri tarafından bugünkü limanın temelleri atılır (6). Yaklaşık 5 yıl süren liman inşaatı sırasında Samsun sahilleri bütünüyle liman dolgu alanı içinde kalır ve kumlu plajların üstü molozlarla doldurulup üstüne beton dökülerek tamamen yok edilir (Foto 9).

Şehrin tam önünden geçen demiryolu da biraz daha deniz tarafına kaydırılarak bu yeni dolgu alanı üzerinden geçirilir. Alan geniş olunca bir hat yerine birkaç hat daha paralel olarak inşa edilir. Böylece birden fazla olan bu hatlar sayesinde tren trafiği aksamayacağı için tren vagonları da uzun uzun, ne kadar süre orada kalacaklarının bir önemi olmadan, park etmeye başlar (Foto 10).



Foto 9. Ellili yılların sonları, Samsun Liman inşaatı bitmek üzere. Tanoğlu'nun 1943'te şehrin hemen önüne döşenmiş demiryoluna dikkat çeken uyarısı kaale alınmamış, yeni liman tesisleri şehrin tam önüne inşa edilerek deniz tamamen perdelenmiştir.

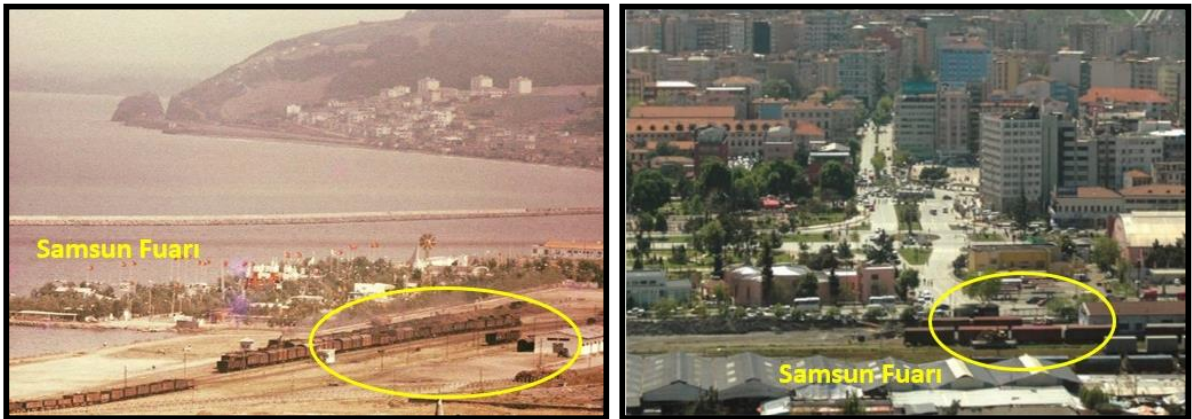


Foto 10. Eski demiryolu hattından karayolu geçirilmiş, yeni demiryolu hattı dolgu sahası üzerine kaydırılmış. Halkın sahile ulaşması için engel sayısı azalmamış, artmış. O tarihlerde Fuar alanına gitmek isteyen Samsunlular demiryolunu geçmek için üst geçit köprüsünü kullanmak zorundaydılar. Aynı engel Cumhuriyet meydanından sahile inmek isteyenler için de geçerliydi.

TCDD vasıtasıyla demiryolunun Samsun limanına ulaşması ve limanın TCDD tarafından işletilmesi başlangıçta çok dikkat çekmedi. Hatta şehir halkı hemen önlerinde, yürüyüş mesafesinde sunulan bu iş imkânlarından memnun kaldılar. Dahası o tarihlerde Karadeniz’de çalışan yolcu gemilerinin boylu boyunca limana yanaşması, eskiden iskeleden motora, motordan gemiye şeklinde olan, fırtınalı havada insanın içini dışına çıkaran intikallerin yerini hemen kıyıya demirlemiş misal T.C. Denizcilik İşletmesi’nin bembeyaz Karadeniz gemisine binmek daha havalı hale gelmişti (Foto 11). Tüm bunlar karşı konulamaz birer güzellikti.



Foto 11. Modern liman tesisleri yapıldıktan sonra sahile yanaşmış yolcu ve yük gemileri.

Fakat zaman içinde şehrin kanalizasyonunun limana akması, liman içindeki kirli suyun mendirekler yüzünden akıntılarla giderilememesi gibi sebepler sahili yaşanmaz hale getirdi (Foto 12). Bu süreçte önce meşhur Samsun Fuarı bundan etkilendi. Fuar giderek işlevini kaybetti. Samsun (İlkadım) sahilinde artık denize girmek imkânsızdı. (Deniz nimetinden faydalanmak isteyen Samsunlular için artık tek seçenek daha batıda, Kürtün ırmağının ilerisinde kalan Atakum sahilleri olacaktı).

1990’lara gelindiğinde şartlar biraz değişti. Sovyetler Birliği dağıldı, liman tekrar uluslararası ticarete rol almaya başladı derken Samsun’da da bir canlılık otaya çıktı. 1980’lerin sonlarında işlevsizliği nedeniyle limanın kapatılacağı söylenirken Sovyetlerin dağılmasıyla liman tekrar hareketlendi. Halkın, hemen önlerinde uzanan denizden faydalanma isteği geri planda kaldı.

Samsun’un altın kumlu sahiline ne oldu? Ne olacak; önce üzerinden demiryolu geçirildi, ardından dolgularla yok edildi. Liman kirlendikçe kıyılar çamur doldu, yetmezmiş gibi Samsun’un kanalizasyonu liman içine aktı, sahil kokmaya başladı, halk denizden uzaklaştı. Gözlerinin önündeki denizi göremeyen halk bu gelişmelere seyirci kalmadı, “sahilimi istiyorum” kampanyaları başlattı. Kampanya başarılı oldu, yerel yönetim buna uydu ve (bugünkü Kurtuluş iskelesinden doğuda Mert ırmağı mansabına kadar olan sahada sahil gezi yolunun ilk kısmı halkın istifadesine sunuldu (Foto 13). Düzenlenen kıyı uzunluğu limanın tamamı düşünüldüğünde küçük görünse de onyıllar sonra Samsun halkı nihayet tekrar denizle buluşmuştu. Bu önemli bir gelişmeydi, fakat asla yeterli değildi.



Foto 12. Üstte; 1950'lere kadar Samsun sahili; kumlu plaj ve iskeleler. Altta; Sahilin doldurulmasıyla kazanılan alanda karayolu ve demiryolu hatları, bir kısım kamu binaları ve zaman içinde sahilin kirlenmesi ve aldığı çirkin görünüm.



Foto 13. 1990'larda "Sahilimi İstiyorum" kampanyalarının bir sonucu olarak 2000'li yılların başlarında liman içindeki dolgu alanının bir kısmının temizlenerek gezi yolu yapılması. Devamında deniz doldurularak Doğupark istikametinde bu yolun uzatılması.

Yıl 2025 olmuş, lâkin Samsun'da, şehrin can damarı ve en kalabalık kesimi olan İlkadım'da, batıda Kalyon burnundan doğuda Liman kavşağına kadar olan kesimde halk ile deniz arasında kilometrelerce uzayan tel örgüler bir kale duvarı gibi halâ dimdik karşınızda. Sözümlü ona "liman sahasına girilmez!". Bu ikaz 80 yıl önce de vardı, şimdi de var (Foto 14). Bütün dünyada kıyılar vatandaşın ortak alanıdır, kamunun ortak malıdır. Samsun'da nasıl olur da bu hak ihlal edilir, hadi geçmişte olan oldu, peki şimdi niçin hala bu uygulama devam eder, niçin şehrin önünün açılması söz konusu olduğunda karşımıza aşılmaz engeller çıkarılır, anlamak mümkün değil.



Foto 14. Eskiden sahilde iskele başlarında ve demiryolu üzerinde görülen “yasak” tabelaları şimdi liman sahasının büyük kısmında halâ geçerli.

Evet, aradan 80 yıl geçmiş, 1943’te Ali Tanoğlu’nun antrepolar, raylar ve tel örgülerin şehrin önünü kestiği tespitinde bir değişiklik olmamış (Foto 15), tam tersine bu engellere kocaman bir liman sahası daha eklenerek (Foto 16) halkın denizle olan bağı biraz daha ötelenmiş, biraz daha uzaklaştırılmıştır.



Foto 15. Şehir ile deniz arasında uzayıp giden Samsun’un demir gerdanlığı.



Foto 16. Günümüz Samsun limanınının 300 bin nüfuslu İlkadım ilçesine göre konumu.

Zaman içinde, özellikle 2010’larda, liman sahasının bir kısmı kamu binalarından temizlenerek halkın ihtiyacı olan parklara dönüştürülse de bu yeterli değildir. Çünkü yine Tanoğlu’nun daha 1940’larda bahsettiği gibi, şehrin merkezini oluşturan kesimde, mezarlıklar ve askeri alanlar dışında gözle görülür bir miktarda halkın ayağının toprağa değeceği yeşil alan yoktur. Şehrin bu kesiminin genel görünümüne bakıldığında liman sahasından kazanılan park alanlarının ne kadar yetersiz olduğu açıkça görülür (Foto 17).



Foto 17. Liman içi dolgu alanındaki eski kamu binalarının zamanla yıkılması, bir kısmına tekrar kamu binası (Valilik ve Opera binaları gibi) yapılması, bir kısmının da yeşil alana dönüştürülmesi.

Bu çağda Samsun şehri buna katlanmak zorunda mı? Tekkeköy tarafında sanayiye bağlı olarak birçok özel liman yapıldı. Samsun limanı da o tarafa kaydırılamaz mı? Mevcut liman sahası başta kurvaziyer turizm olmak üzere, türlü turistik aktivitelere, alışveriş merkezlerine, halkın denizle buluştuğu kaynaştığı, yerli ve yabancı turistlerin boca vakit geçirdiği hale getirilemez mi? (Foto 18) Bu alan Samsun halkı ve Samsun şehri için yeniden ve tekrar düzenlenemez mi?



Foto 18. Samsun’a gelen kurvaziyer gemiler halka açık olmayan limanda, tel örgülerin arkasında.

Daha ne kadar süre, gün, ay, yıl, asır Samsun şehrinin göğsünde bu demir halkalar takılı kalacak? Kaç onyıl daha Liman işletmesinin dikenli telleri Samsun halkı ile denizin bağını kesecek? (Foto 19). Dünyanın başka yerlerindeki sahil şehirleri adeta göğüslerine gece gündüz ısılt ısılt parlayan mücevher kolyeler takmış, marka şehirler haline gelmiş, berrak sahilleriyle deniz nimetinden engelsiz şekilde faydalanırken, Samsun şehri daha kaç asır bundan mahrum

kalacak? Şehrin önündeki liman ne zaman kalkacak, Samsun'a layık görülen (geçmişte önemli olsa da günümüz dünyasında gelişen yeni oluşumlarla artık anlamı kalmayan) demirden gerdanlık ne zaman buradan alınıp başka yere taşınacak? Ne zaman bu demir gerdanlık yerine bizim de ıslıl ıslıl pırlantalarla süslü bir gerdanlığımız olacak?



Foto 19. Aslında bu “fotoğraf içinde fotoğraf” her şeyi özetliyor; BŞ Belediyesi tarafından yol kenarına yerleştirilen ve siyah beyaz fotoğraflarda kalan “Samsun ve deniz”. Dikenli teller arkasında kaldığı için görünmeyen, lâkin var olduğundan şüphe duymadığımız, halkın mecburen arkasını döndüğü “Samsun’un denizi”.

Şehirlerin markalaştığı, marka şehirlerin yarıştığı günümüz dünyasında biz 1920’lerin yokluk şartlarında oluşturulan mevcut yapıya daha ne kadar katlanacağız? Bu şehrin sevdalıları olarak bunları sormak, yetkili kişilerden bu yönde adım atmalarını beklemek, sonuçlarını tez zamanda görmek bizim de hakkımız değil mi?

Bugün de tartışıldığı üzere liman Tekkeköy tarafına taşındığında Samsun’un hiç bir şey kaybetmeyeceği, buna karşılık mevcut liman sahası halka açılıp turistik tesislerle donatıldığında çok şey kazanacağı açıktır. Merkezi otorite nasıl ikna edilir, böyle bir adım ne zaman atılır bilinmez. Fakat dünyanın önde gelen şehirleri arasında yer almak istiyorsak boşa geçirecek zamanımız yok. Bir an önce karar verip uygulamaya geçmek gerekir. Samsun buna değer.

Sizce?

KAYNAKÇA

- (1) Yılmaz, C. (2007) “Cumhuriyetin İlk Yıllarında Samsun Limanında Ulaşım ve Nakliyat”, *İlkadımdan Cumhuriyete Milli Mücadele*, (Ed.: O. Köse), Samsun İlkadım Belediyesi Yay., Samsun, (581-595).
- (2) Yılmaz, C. (2007) “Samsun İlinde Nüfus Hareketleri”, *Geçmişten Geleceğe Samsun*, (2. Kitap), (Ed.: C. Yılmaz), Samsun Büyükşehir Belediyesi Kültür ve Eğitim Hizmetleri Daire Başkanlığı Yay., Samsun, (295-322),
- (3) İstanbul Üniversitesi (1944) *Dördüncü Üniversite Haftası: Samsun, 14-20 Eylül 1943*, İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul.
- (4) Tanoğlu, A (1944a) “Samsun Şehri”, *Dördüncü Üniversite Haftası Samsun*, İst. Üniv. Yay. No: 217, Kenan Matbaası, İstanbul (44-71).
- (5) Tanoğlu, A. (1944b) “Samsun Limanı ve Hinterlandı”, *Samsun 4. Üniversite Haftası*, İst. Üniv. Yay. No:217, İstanbul, (283-296).
- (6) <https://www.cevdetyilmaz.com.tr/wp-content/uploads/2023-ISKELEDEN-PORTA-SAMSUN-LIMANININ-SON-100-YILI.pdf>

URL-1 Samsun Mavnacılar Loncası Kurtuluş Savaşı yıllarında önemli vazifeler üstlenmiş, savaş sonrasında “İstiklal Madalyası” ile ödüllendirilmiş, 100 yıl sonra bu madalya Samsun’a tevdi edilmiştir. Bütünşehir Dergisi’nin bu sayısındaki kapak fotoğrafı bu madalyaya aittir.

Fotoğraflar:

-Prof. Dr. Cevdet YILMAZ Arşivi

-Samsun Büyükşehir Belediyesi Arşivi

-https://www.facebook.com/groups/samsundunubugununostalji?locale=tr_TR



SAMSUN BÜTÜNŞEHİR

Geçmişin Hafızası Geleceğin Rehberi

Kasım 2025
3. Dönem • Yıl: 1 • Sayı: 2

02

www.samsunbutunsehir.com

Fiyatı: 150 ₺

Kasım 2025
3. Dönem • Yıl: 1 • Sayı: 2

02

Fiyatı: 150 ₺

SAMSUN MAVNACILARININ KAYIP MADALYASI EVİNE DÖNDÜ

BAŞKANI
Cevdet YILMAZ

BAŞKANI
Cevdet YILMAZ

BAŞKANI
Cevdet YILMAZ

BAŞKANI
Cevdet YILMAZ

BAŞKANI
Cevdet YILMAZ

BAŞKANI
Cevdet YILMAZ

BAŞKANI
Cevdet YILMAZ

BAŞKANI
Cevdet YILMAZ

BAŞKANI
Cevdet YILMAZ

SAMSUN BÜTÜNŞEHİR

Geçmişin Hafızası Geleceğin Rehberi

Kasım 2025
3. Dönem • Yıl: 1 • Sayı: 2

02

www.samsunbutunsehir.com

Fiyatı: 150 ₺

Kasım 2025
3. Dönem • Yıl: 1 • Sayı: 2

02

Fiyatı: 150 ₺

İÇİNDEKİLER

08

SAMSUN KALESİ BÖLÜMÜNE KURULUYOR!

10

TARİHİ ALEMDARZADE CİSMESİNİN RESTORASYONU

14

SARILILI MİNCİLERİN KİŞİSİ SADI TEKİR

16

ÇARŞAMBA'DA AMERİKALI BİR MİSTÖNER

20

SAMSUNLU OLMAK

22

ENKÜSTÜ NÜN SON DİYOR

28

KÜLTÜR ŞEHİRİ NE KAZANDI?

30

MATROSSYANDAN MATROSSYON'A

34

TARLA İLE İÇİCE BİR ÇİÇE ALAYAM

AMERİKALI ASKERLERİ TÜRK HAYRATINI YETİTTE > 36

PADİŞAHIN YATLIS HACI BEKİRİN BAĞRA VE SAMSUN'A UZANAN MİRAS > 38

KARİ ÖZÇE-BEN ÖZÇE > 44

SAMSUNLU KATİPİLERİN VEUTİLLERİ MADALYASI > 50

TUPTUM CEMİYETİ ŞEHİR SARI SAĞLAMANDAN > 60

ŞEHİRCİLERİN TRİGİ ÇİÇELERİ DEMİR KÖLYELİ ŞEHİR SAMSUN > 68

BU ŞEHİRİN İHTYAN KAYILAN ÇARŞILARI > 76

ŞEHİR MAHALLE VE EV > 80

BİR BEYDADIR SAMSUNSPOR > 86

Cevdet YILMAZ

SAHİLİNDEN TREN GEÇEN DEMİR KÖLYELİ ŞEHİR SAMSUN

21 Eylül 1924'te Türkiye'nin ilk yerli sermaye ile kurulan, Mustafa Kemal'in de temelinde harcı olan özel demiryolu hattının temeli atıldı. 1 Ekim 1926'da hizmete giren bu dar demiryolu hattı bugünkü Cumhuriyet Meydanı civarında Ziraat Bankası'na yakın bir yerden kalkıyor hemen doğusundaki (bugün İdare Mahkemesi olan) Vilayet binasının deniz tarafında, altn sarsısı ince kumlu plajın üzerinden geçiren raylarla Çarşamba'ya doğru yalıyordu.

1 9 Mayıs 1919'da Mustafa Kemal ve arkadaşları Samsun'a ayak basarak ülkeyi kurtarmak için çıktılar. Samsun'un halini bilmeyen yollar. Bizim hikayemiz de vatanın kurtuluşunu takip eden yıllarda Samsun şehrinde yaşanan olaylarla ilgili. Düşünsenize 1920'lerin başlarında Samsun ilinin de merkezini oluşturan o günkü Samsun şehri yaklaşık 20 bin nüfusa sahipti, denize dik inen caddeleriyle ve şehrin ortasında doğuda Mers imarından sonra Samsun burununa kadar uzanan altn sarsısı kumlarıyla tütün ticareti ve işlemeyle öne çıkmış bir kent. Yani o tarihlere Samsun, iskeleleri ile bir liman şehri olduğu kadar, şehir ile deniz arasında hiçbir engel olmayan, insanlara kolayca denize ulaşabildikleri, barta koylarında deniz hamamları olan bir sahil şehri...

Samsun ne mi oldu? Makalemizin başlığı çerçevesinde madde madde sırayla anlatalım:

21 Eylül 1924'te Türkiye'nin ilk yerli sermaye ile kurulan, Mustafa Kemal'in de temelinde harcı olan özel demiryolu hattının temeli atıldı. 1 Ekim 1926'da hizmete giren bu dar demiryolu hattı bugünkü Cumhuriyet Meydanı civarında Ziraat Bankası'na yakın bir yerden kalkıyor hemen doğusundaki (bugün İdare Mahkemesi olan) Vilayet binasının deniz tarafında, altn sarsısı ince kumlu plajın üzerinden geçiren raylarla Çarşamba'ya doğru yalıyordu. Böylece şehrin sahilinin doğu yarısından ilk tren hattı geçirilmiş, şehrin boynuna yanın da olsa ilk demir kölye rakımı yapıldı.

Gelelim esas büyük demir kölyeye...

Samsun taa Cenevizlilerden beri önemli bir liman kentidir. Bölgeye Türklerin yerleşmesinden 250-300 yıl sonra Cenevizliler gelmiş, bugünkü

Cevdet YILMAZ

SAHİLİNDEN TREN GEÇEN DEMİR KÖLYELİ ŞEHİR SAMSUN

21 Eylül 1924'te Türkiye'nin ilk yerli sermaye ile kurulan, Mustafa Kemal'in de temelinde harcı olan özel demiryolu hattının temeli atıldı. 1 Ekim 1926'da hizmete giren bu dar demiryolu hattı bugünkü Cumhuriyet Meydanı civarında Ziraat Bankası'na yakın bir yerden kalkıyor hemen doğusundaki (bugün İdare Mahkemesi olan) Vilayet binasının deniz tarafında, altn sarsısı ince kumlu plajın üzerinden geçiren raylarla Çarşamba'ya doğru yalıyordu.

1 9 Mayıs 1919'da Mustafa Kemal ve arkadaşları Samsun'a ayak basarak ülkeyi kurtarmak için çıktılar. Samsun'un halini bilmeyen yollar. Bizim hikayemiz de vatanın kurtuluşunu takip eden yıllarda Samsun şehrinde yaşanan olaylarla ilgili. Düşünsenize 1920'lerin başlarında Samsun ilinin de merkezini oluşturan o günkü Samsun şehri yaklaşık 20 bin nüfusa sahipti, denize dik inen caddeleriyle ve şehrin ortasında doğuda Mers imarından sonra Samsun burununa kadar uzanan altn sarsısı kumlarıyla tütün ticareti ve işlemeyle öne çıkmış bir kent. Yani o tarihlere Samsun, iskeleleri ile bir liman şehri olduğu kadar, şehir ile deniz arasında hiçbir engel olmayan, insanlara kolayca denize ulaşabildikleri, barta koylarında deniz hamamları olan bir sahil şehri...

Samsun ne mi oldu? Makalemizin başlığı çerçevesinde madde madde sırayla anlatalım:

21 Eylül 1924'te Türkiye'nin ilk yerli sermaye ile kurulan, Mustafa Kemal'in de temelinde harcı olan özel demiryolu hattının temeli atıldı. 1 Ekim 1926'da hizmete giren bu dar demiryolu hattı bugünkü Cumhuriyet Meydanı civarında Ziraat Bankası'na yakın bir yerden kalkıyor hemen doğusundaki (bugün İdare Mahkemesi olan) Vilayet binasının deniz tarafında, altn sarsısı ince kumlu plajın üzerinden geçiren raylarla Çarşamba'ya doğru yalıyordu. Böylece şehrin sahilinin doğu yarısından ilk tren hattı geçirilmiş, şehrin boynuna yanın da olsa ilk demir kölye rakımı yapıldı.

Gelelim esas büyük demir kölyeye...

Samsun taa Cenevizlilerden beri önemli bir liman kentidir. Bölgeye Türklerin yerleşmesinden 250-300 yıl sonra Cenevizliler gelmiş, bugünkü

Cevdet YILMAZ

SAHİLİNDEN TREN GEÇEN DEMİR KÖLYELİ ŞEHİR SAMSUN

21 Eylül 1924'te Türkiye'nin ilk yerli sermaye ile kurulan, Mustafa Kemal'in de temelinde harcı olan özel demiryolu hattının temeli atıldı. 1 Ekim 1926'da hizmete giren bu dar demiryolu hattı bugünkü Cumhuriyet Meydanı civarında Ziraat Bankası'na yakın bir yerden kalkıyor hemen doğusundaki (bugün İdare Mahkemesi olan) Vilayet binasının deniz tarafında, altn sarsısı ince kumlu plajın üzerinden geçiren raylarla Çarşamba'ya doğru yalıyordu.

1 9 Mayıs 1919'da Mustafa Kemal ve arkadaşları Samsun'a ayak basarak ülkeyi kurtarmak için çıktılar. Samsun'un halini bilmeyen yollar. Bizim hikayemiz de vatanın kurtuluşunu takip eden yıllarda Samsun şehrinde yaşanan olaylarla ilgili. Düşünsenize 1920'lerin başlarında Samsun ilinin de merkezini oluşturan o günkü Samsun şehri yaklaşık 20 bin nüfusa sahipti, denize dik inen caddeleriyle ve şehrin ortasında doğuda Mers imarından sonra Samsun burununa kadar uzanan altn sarsısı kumlarıyla tütün ticareti ve işlemeyle öne çıkmış bir kent. Yani o tarihlere Samsun, iskeleleri ile bir liman şehri olduğu kadar, şehir ile deniz arasında hiçbir engel olmayan, insanlara kolayca denize ulaşabildikleri, barta koylarında deniz hamamları olan bir sahil şehri...

Samsun ne mi oldu? Makalemizin başlığı çerçevesinde madde madde sırayla anlatalım:

21 Eylül 1924'te Türkiye'nin ilk yerli sermaye ile kurulan, Mustafa Kemal'in de temelinde harcı olan özel demiryolu hattının temeli atıldı. 1 Ekim 1926'da hizmete giren bu dar demiryolu hattı bugünkü Cumhuriyet Meydanı civarında Ziraat Bankası'na yakın bir yerden kalkıyor hemen doğusundaki (bugün İdare Mahkemesi olan) Vilayet binasının deniz tarafında, altn sarsısı ince kumlu plajın üzerinden geçiren raylarla Çarşamba'ya doğru yalıyordu. Böylece şehrin sahilinin doğu yarısından ilk tren hattı geçirilmiş, şehrin boynuna yanın da olsa ilk demir kölye rakımı yapıldı.

Gelelim esas büyük demir kölyeye...

Samsun taa Cenevizlilerden beri önemli bir liman kentidir. Bölgeye Türklerin yerleşmesinden 250-300 yıl sonra Cenevizliler gelmiş, bugünkü

görülen "yayaya çıkmak" imkânlarının Samsun'da olmadığını, Mert ırmağının gelen içme suyunun kireçli ve kalitesiz olduğunu, elektrikli dizel motora üretilmiş, harp yıllarında yakıt bulunmazsa Samsun'un halinin nice olacağını, oysa Samsun'un sahip olduğu akarsular sayesinde hidroelektrik potansiyelinin ne kadar yüksek olduğunu, kanalizasyon sorununun ne derece hiç ele alınmadığını, sosyal hayatın geri, otellerin pahalı fakat konforuz olduğunu, günlük gezesinin olmadığının olmanın da hafiflik olduğunu, eski bir müzimin okula dönüştürüldüğünü, oysa eserlerin sergilenmesi için büyük bir müzeye ihtiyaç olduğu gibi tespitlerini sunar.

Tanoğlu son olarak da, bütün bu olumsuzlukların Samsun'un sahip olduğu potansiyel karşısında çok da önemli olmadığını, Samsun'da kolaylıkla bu sorunların üstesinden gelinileceğini, noksanlıkların giderilerek şehrin canlı ve zengin bir görünüme kavuşabileceğini söyler. Tanoğlu'na göre o tarihlerde Samsun gelişmiş bir şehir olmadığı gibi, gelişmeye de oldukça uzak bir durumda. Fakat yine Tanoğlu'na göre Samsunlular şahı mezar ve kaygılarını, eğlencelerini bir bırakıp şehirleri için bir şeyler yapmaya karar verirken, memurlar da bilgi ve vazife sevgisiyle buna destek olurlarsa Samsun tez zamanda gelişecek ve güzelleşecektir.

Tanoğlu'nun Samsun Üniversitesi Haftası münasebetiyle 14-20 Eylül 1943'te Samsun'da sunduğu ikinci konferans Samsun Limanı ile ilgiliydi (5). Tanoğlu işlemlerle bu işin yürütmeceğini, Samsun'un bir an önce (menderekli olan) büyük ve modern liman tesislerine sahip olma gereğini belirtti. Çünkü o tarihlerde dışardan gemiye gelen yükler ancak mavnalarla kıyıya ulaştırılıyor, kötü havalarda bu tür nakliye mümkün olmuyor, aktarma yüklemeye boğalma işlemlerinde maliyet artıyordu. Bütün bunların çaresi modern limandı.

1955 yılında gelindiğinde Samsun'un modern liman ihtiyacı tekrar gündeme gelir ve Menderes hükümetleri tarafından bugünkü limanın temelleri atılır (6). Yaklaşık 5 yıl süren liman inşaatı

arasında Samsun sahilleri bütünüyle liman dolgu alanı içinde kalır ve kumlu plajların üstü molozlarla doldurulup üstüne beton dokülerele dolurur yok edilir. Şehrin tam önünden geçen demiryolu da biraz daha deniz tarafına kaydırılarak bu yeni dolgu alanı üzerinden geçirilir. Alan geniş olunca bir hat yerine birkaç hat daha paralel olarak inşa edilir. Böylece birden fazla olan bu hatlar sayesinde tren trafiği aksamayacağı için tren vagonları da uzun uzun, sıra sıra, ne kadar süre orada kalacaklarının bir önemi olmadan park emeye başlar. Neticede şehirde deniz arsuna artık sadece zemine yapıp kayarlar değil, bir de bunlar üzerinde sıra sıra park etmiş tren katarları vardır. Kıydağı depoları haric evlerin iki katı geçmediği o günlerde artık şehrin deniz manzarasını kesen, çoğu da tren bacasından çıkan idirle kaplara olmuş simsiyah vagonlar vardır.

TCDD vasıtasıyla demiryolunun Samsun limanına ulaşması ve limanın TCDD tarafından işletilmesi bağlamında çok dikkat çekmişti. Hatta şehir halkı hem önderinde, yürüyüş mesafesinde sunulan bu iş imkânlarından memnun kaldılar. Dahası o tarihlerde Karadeniz'de çalışan yolcu gemileri'nin boyu boyunca limana yanaşması, eskiden işkeden motora, motordan gemiye çekilene olan, fırtınalı havada insanın içini dışına çıkaran intikallerin yerini hemen kıyıda demirlemiş misal T.C. Denizcilik İşletmesi'nin bembeyaz Karadeniz gemisine binmek daha havalı hale getirmişti. Tüm bunlar karşı konulamaz birer güzellikti.

Fakat zaman içinde şehrin kanalizasyonunun limana akması, liman içindeki kirlili suyun menderekler yüzünden akınlarla giderilememesi gibi tehlepler sahilı yavaş yavaş hale getirdi. Bu süreçte önce meşhur Samsun Fuarı bundan etkilendi. Nihayet 1990'lara gelindiğinde şartlar değişti. Sovyetler Birliği dağıldı, liman tekrar uluslararası ticarete rol almaya başladı derken Samsun'da da bir canlilik ortaya çıktı. 1980'lerin sonlarında işlevsizliği nedeniyle limanın işlevsizliği nedeniyle Sovyetlerin dağılmasıyla liman tekrar hareketlendi. Halkın, hemen önderin-

de uzanan denizden faydalanma isteği geri planda kaldı. Samsun (İlkadım) sahlinde artık denize girmek imkânıydı. (Deniz nimetinden faydalanmak isteyen Samsunlular için artık tek seçeneğe daha banda. Kırtın ırmağının ilerisinde kalan Atakum sahilleriydi).

Samsun'un altın kumlu sahiline ne oldu? Ne olacak; önce üzerindeki demiryolu geçirildi, ardından dolgularla yok edildi. Liman kirlenirken kıyılar çamur doldu, yetmezmiş gibi Samsun'un kanalizasyonu liman içine aktı, sahil kumlaya başladı, halk denizden uzaklaştı. Gözlerinin önündeki denizi göremeyen halk bu gelişmelere seyrirci kalmadı, "sahilimi istiyorum" kampanyaları başladı. Kampanya başarılı oldu, yerel yönetim buna ydu ve (bugünkü) Kurtuluş ilçesinden doğuda Mert ırmağı mansabına kadar olan sahada sahil gezisi yolunu ilk kısmı halden istifadesine sunuldu. Düzenlenen kıyı uzunluğu limanın tamamı düşünüldüğünde küçük bir parçadır. Bu Samsun halkı nihayet tekrar denize buluşmayı, Bu önemli bir gelişmeydi, fakat asla yeterli değildi.

Yıl 2025 olmuş, lakin Samsun'da, şehrin can damarı ve en kalabalık kesimi olan İlkadım'da, banda Kalyon burmunda doğulu Liman kıyısına kadar olan kesimde halk ile deniz arası kilometrelerce uzayan tren örgütleri bir kale duvarı gibi dimdik garırmaz. Sözümlü ona "liman sahısına girilmez". Bütün dünyada kıyılar vatandaşın ortak alanıdır, kamunun ortak malıdır. Samsun'da nasıl olur da bu hak ihlal edilir, hadi geçmişte olan oldu, peki şimdi niçin hala bu uygulama devam eder, niçin şehrin önünün açılması söz konusu olduğunda kıyımıza açılmaz engeller çıkarılır, anlamak mümkün değil.

Ever, aradan 80 yıl geçmiş, 1943'te Ali Tanoğlu'nun antrepoları, raylar ve tren örgütleri şehrin önünü kestiği tespitinde bir değişiklik olmaması, tam tersine bu engelleri kocaman bir liman sahisi daha eklenerek haliken denizle olan bağı biraz daha ötelemiş, biraz daha uzatılmıştır.

Bu çağda Samsun şehri buna katlanmaz zorunda mı? Tekkeköy tarafında yapıldığı bahşı olarak birçok özel liman yapıldı. Samsun limanı da o tarafa kaydırılmaz mı? Mevcut liman sahisi baya kurvaziyer turizm olmak üzere, diğer turistik aktivitelere, alveriş merkezlerine, halkın denizle buluştuğu kaynaştığı, yerli ve yabancı turistlerin boca vakit geçirdiği hale getirilemez mi? Bu alan Samsun halkı ve Samsun şehri için yeniden ve tekrar düzenlenemez mi?

Daha ne kadar süre, gün, ay, yıl, asır Samsun şehrinin göğüsünde bu demir halkalar takılı kalsın? Daha ne kadar süre Liman işletmesinin dikenli telleri Samsun halkı ile denizini bağını kesicek? Dünyanın başka yerlerindeki sahil şehirleri adeta göğüslerine gece gündüz üşü şü parlayan mücevher kolyeler takmış, marka şehirler haline gelmiş, pırla sahilleriyle deniz nimetinden en geniş şekilde faydalanırken, Samsun şehri daha ne kadar bundan mahrum kalacak? Şehrin önündeki liman ne zaman kalkacak, Samsun'a layık görü-

len (geçmişte önemli olsa da günümüzde artık anlamı kalmayan) denizden geyirliye değil mi? Mevcut liman sahisi baya kurvaziyer turizm olmak üzere, diğer turistik aktivitelere, alveriş merkezlerine, halkın denizle buluştuğu kaynaştığı, yerli ve yabancı turistlerin boca vakit geçirdiği hale getirilemez mi? Bu alan Samsun halkı ve Samsun şehri için yeniden ve tekrar düzenlenemez mi?

Samsun ilonihaye denizle arsuna kara kedi gibi giren bu yasağı limandan ne zaman kurtulacak? Şöde limanı korumak için Samsun halkı önüne çekilen tel örgüler ne zaman kalkacak? Tekkeköy tarafına taşındığında Samsun'un hiç bir şey kaybetmeyeceği, buna karşılık mevcut liman sahisi halka açılıp turistik tesislerle donatıldığında çok şey kazanacağı bilinmesine rağmen ilk adım ne zaman atılacak?

Şehirlerin markalaştığı, marka şehirlerin yarıştığı günümüz dünyasında bir 1920'lerin yokluk şartlarında oluşturulan mevcut yapıya daha ne kadar katlanacağız? Bu şehrin sevildilen olarak bunları sormak, yetkili kişilerden bu yönde adım atmalarını beklemek, sonuçlarını tez zamanda görmek bizim de hakkımız değil mi?

KAYNAKÇA

- (1) YILMAZ, C. (2007) "Cumhuriyetin İlk Yılında Samsun Limanında Ulaşım ve Nakliyat", (Ed.: C. Yılmaz), Samsun Büyükşehir Belediyesi Kültür ve Eğitim Hizmetleri Daire Başkanlığı Yay., Samsun, (295-322).
- (2) YILMAZ, C. (2007) "Samsun İlinde Nüfus Hareketleri", Geçmişten Geleceğe Samsun, (Ed.: C. Yılmaz), Samsun Büyükşehir Belediyesi Kültür ve Eğitim Hizmetleri Daire Başkanlığı Yay., Samsun, (295-322).
- (3) İZANBAL ÇİFTÇİLERİ (1944) Dördüncü Üniversite Hafızası Samsun, (1-20 Eylül 1943, İzanbal Üniv. Yayınları, İzanbal).
- (4) TANOĞLU, A. (1944a) "Samsun Şehri", Dördüncü Üniversite Hafızası Samsun, İst. Üniv. Yay. No: 317, Kısım Math, İzanbal (44-71).
- (5) TANOĞLU, A. (1944b) "Samsun Limanı ve Hinerlank", Samsun 4. Üniversite Hafızası, İzanbal (283-296).
- (6) <https://www.cenderyilmaz.com.tr/wp-content/uploads/2023/08/KELEPEN-PORTA-SAM-SUN-LIMANININ-SON-100-YILLI-PILI-FOTOĞRAFLAR.pdf>
- (7) Prof. Dr. Cevdet YILMAZ Arşivi https://www.facebook.com/grope/samsunlimanibogunozunilificalacoz_78

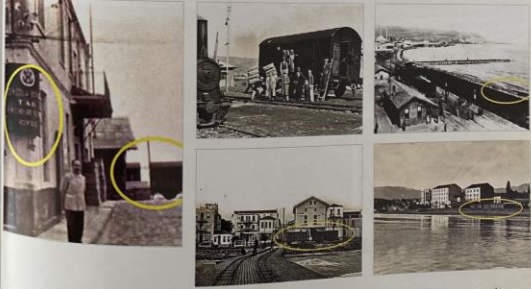


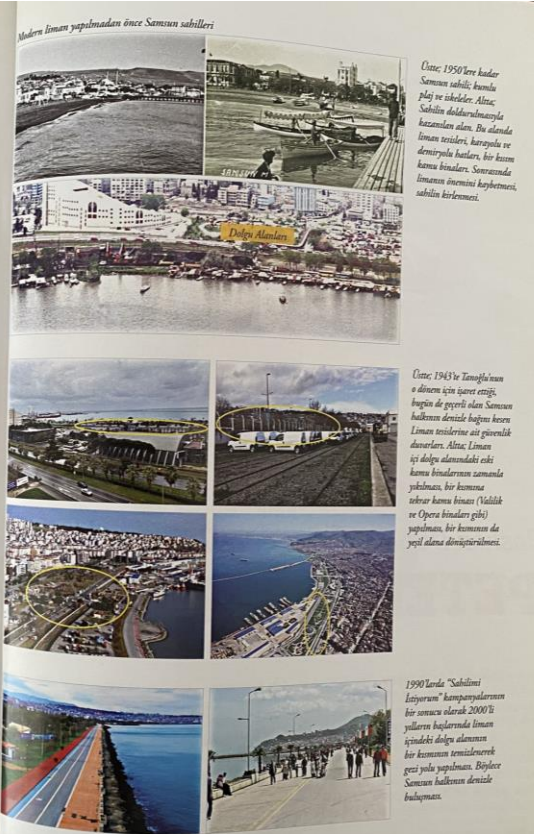
Foto - Halkın denizle irtibatını kesen Devlet Demiryollarına ait raylar ve vagonlar. Üstte: a) On planda Denizcilik İşletmesi'nin ait bir avcıya sahlesi. Deniz tarafında ise şehrin hemen önünden geçen demiryolu ve sahil aralarında bir deniz görmeyi engelleyen vagonlar. b) Kalyon'da durmuş vagonlardan yüklemeye boğalma işlemleri. c) Demiryolunun deniz tarafında insanları rayları ve vagonları getiren bir deniz ulaşım alanı. Altta: a) Tavin işlemleri. İkile üzerinde yük taşıyan vagonlar. b) Plaj üzerinde dolgu yapılarak geçirilen demiryolu hattı ve şehrin denizden gelen havayı kesmesi, halkın deniz manzarasını kapamış yüksek binalar, depo ve antrepolar.



Samsun Limanı; inşa hali ve bugünkü durumu. 1943'te şehrin hemen önünden geçen demiryollarına dikkat çeken Tanoğlu'nun bu sayarı dikkate alınmaması, yeni modern liman tesisleri şehrin tam önüne inşa edilmiş, Tanoğlu'nun bahsettiği alan darlığı ise dolgu yapılarla giderilmiştir.

- 1- Liman Sahası
- 2- Liman Tesisleri
- 3- Kampanya ait tesislerinin teminlenerek yeşil alana dönüştürüldüğü fakat önündeki liman tesisleri modernleşen halten yine de denizi göremediği eski dolgu alanı,
- 4- "Sahilimi İstiyorum" Gezi Yolu
- 5- Eski Fuar Alanı (Yeni Yabancılar Pazarı)
- 6- Kültür Merkezi
- 7- Vilyet Binası

Eski demiryolu hattından karayolu geçirilmiş, yeni demiryolu hattı dolgu sahisi üzerine kaydırılmış. Halkın sahile ulaşması için engel sayıy azaltılması, arması.



Modern liman yapılmadan önce Samsun sahilleri

Üstte: 1950'leri kadar Samsun sahili kumlu plaj ve işkeden. Altta: Sahilin doldurulmasıyla kaybolan alan. Bu alanda liman tesisleri, karayolu ve demiryolu binaları, bir kısım kamu binaları. Samsun'da limanın önemi kaybolmuş, sahili bir kenara.

Üstte: 1943'te Tanoğlu'nun o dönem için önerdiği, bugün de geçerli olan Samsun halinden denizle bağını kesen Liman tesislerine ait güvenlik duvarları. Altta: Liman işi dolgu alanındaki eski kamu binalarının tamamı yıkılmış, bir kısım tekrar kamu binası (Valilik ve Opera binaları gibi) yapılmış, bir kısmının da yeşil alana dönüştürülmüş.

1990'larda "Sahilimi İstiyorum" kampanyalarının bir sonucu olarak 2000'li yılların başlarında liman içindeki dolgu alanının bir kısmının teminlenerek gezi yolu yapılması. Böylece Samsun halinden denizle buluşması.