

Samsun'un Endüstri Mirası; **ÇARŞAMBA DEMİRYOLU**

Prof. Dr. Cevdet YILMAZ

Gerek endüstri mirası gerek bu miras türünün turizmdeki önemi günümüzde oldukça öne çıkmış, bu tür mirasa sahip olan ve bu mirası koruyarak gelecek nesillerle buluşturmayı hedefleyen ülke ve şehirler dünya genelinde büyük takdir görmeye başlamışlardır. Samsun böyle bir mirasa sahiptir ve bu mirasın adı “Samsun - Çarşamba Demiryolu Hattı”dır.

2024-2028 yılları arası dönem için uygulamaya konulan Samsun Turizm Master Planında demiryollarının Samsun şehir tarihinde önemli bir yeri olduğu vurgulanmış, Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk yerli özel teşebbüslerinden biri olarak faaliyete geçirilen Samsun - Çarşamba hattından övgüyle bahsedilmiştir (1). Turizm Master Planının hazırlık aşamasında tarafımızdan artık tarihe mül olmuş, fakat büyük kısmında rayların ve istasyon binalarının halen yerli yerinde durduğu bu hattın turizme kazandırılması önerilmiş (sh 24), bu teklif kabul görmüş ve Master Planın Politikalar Bölümünde 22. Politika önerisi olarak “Çarşamba Demiryolu Rotasını Canlandırmak” başlığıyla yer almıştır (sh. 159). Samsun bu mirasa sahip çıkıp yeniden canlandırarak geleceğe taşıyabilecek midir, bunu zaman gösterecektir. Şimdi gelin mazisinden âtisine bu hatta biraz yakından bakalım:

Cumhuriyetin ilk yılları, Türkiye’de kervan yollarından motorlu araç trafiğine geçişin oldukça yavaş, fakat demiryolu ağlarıyla yurdu bir uçtan diğerine donatma konusunda oldukça istekli ve coşkulu olunan bir dönemdir. Devletin bu heyecanına özel sektör de ortak olmuş, o dönem için ülkemizin önde gelen yerli sermayedarlarından Nemlizedeler de Samsun - Çarşamba arasında dar hat bir demiryolu için girişimde bulunmuşlardır. Bu hat aynı zamanda Türkiye’nin ilk yerli sermaye ile yapılmış hattı olacağı için ayrıca önemlidir. Bu hat sayesinde Çarşamba Ovasından fışkıran bereket Samsun limanına taşınacak, buradan yurt içi ve yurtdışı piyasalara arz edilecektir.

Nihayet tarihi gün gelmiş, 21 Eylül 1924’te coşkulu bir kalabalığın huzurunda Mustafa Kemal Atatürk’ün “bu demiryolu, milletimizin kendi kudretiyle neler başarabileceğinin bir nişanesidir” sözleri eşliğinde ilk kazmayı vurmasıyla temel atılmış, iki yıl süren inşaa faaliyetinin ardından 29 Ağustos 1926’da tamamlanarak hizmete açılmıştır (Foto 1).

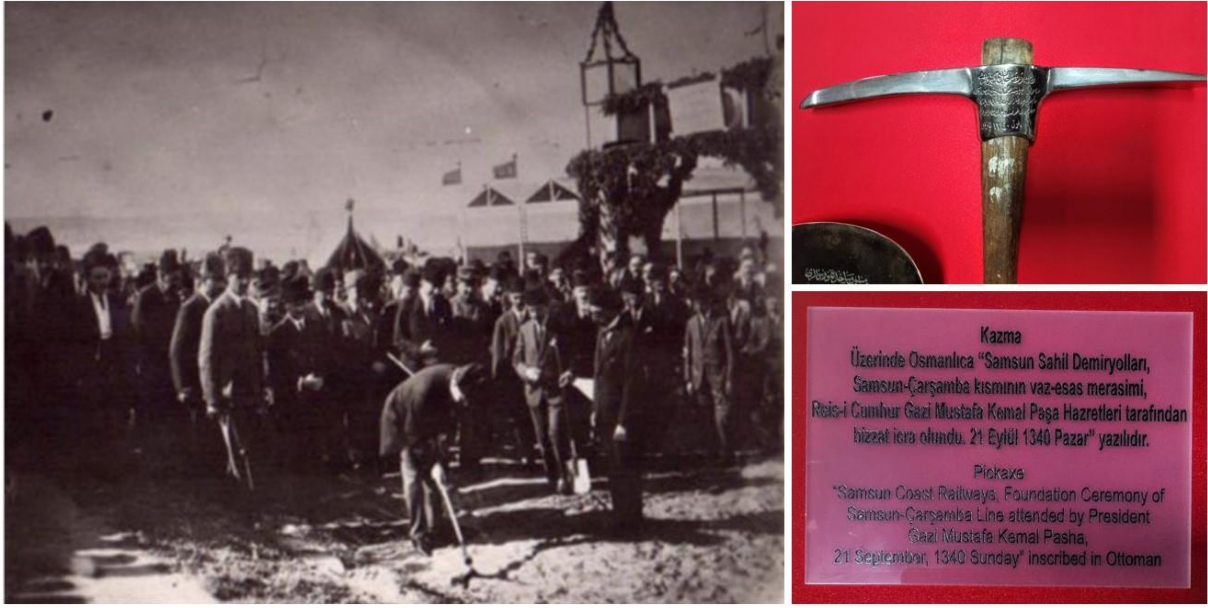


Foto 1. Gazi Mustafa Kemal'in katılımı ile gerçekleştirilen temel atma töreni (21 Eylül 2025) ve bu tören vesilesiyle hatıra olarak saklanan sivri kazma ve onun bilgisi.

Samsun şehir merkezinde Vilayet binasının hemen karşısında bugünkü Cumhuriyet Meydanı civarında inşa edilen Samsun İstasyonundan Çarşamba ilçe merkezinde, Yeşilırmak'ın batı yakasında inşa edilen Çarşamba İstasyonuna kadar yaklaşık 37 km mesafesi bulunan bu hat 75 cm ray aralıklı "dar hat demiryolu" olarak gerçekleştirilmiştir (Foto 2).



Foto 2. Çarşamba treninin Samsun istasyonundan çıkışı, Sivas demiryolu hattı yol ayrımı, Mert ırmağı köprüsünden geçişi, Derbent burnundan ilerleyişi, Kirazlık mevkiinde buharlı lokomotif su takviyesi yapılması ve Samsun İstasyonundan Çarşamba İstasyonuna kadar geçtiği güzergâh üzerindeki bulunan başlıca istasyonları gösteren harita.

Hat üzerinde, sayıları ve önemleri zamanla değişmekle beraber, çok sayıda küçük istasyon vardır. Bunlar Samsun il merkezinden Çarşamba'ya kadar sırasıyla Samsun, Kirazlık, Kerimbey, Tekkeköy, Güdeli, Hamzalı, Ulaş, Taşdemir, Dikbıyık, Melik, Halispaşa ve Çarşamba istasyonlarıdır (Foto 3). Durak hizmet binaları, Alman usulü sağlam kargir bina olarak yapılmıştır. Bekleme salonu, çalışma odaları yapılmış. Her istasyonun dış duvarına durak adı yazılmıştır. Hat üzerindeki ara istasyonların her biri, trenin düzenli bir şekilde çalıştığı dönem içinde, merkezinde yer aldıkları köylerin can damarı gibi hizmet görmüştür. Yolcu ve yük trafiği arttıkça istasyonların çevrelerinde de bakkal, kahvehane, depo ve benzeri hizmetleri gören küçük çarşılar oluşmuş, bütün bu faaliyetler ulaşımda karayollarının egemen olmaya başladığı 1950'li yıllara kadar yoğun şekilde devam etmiştir.

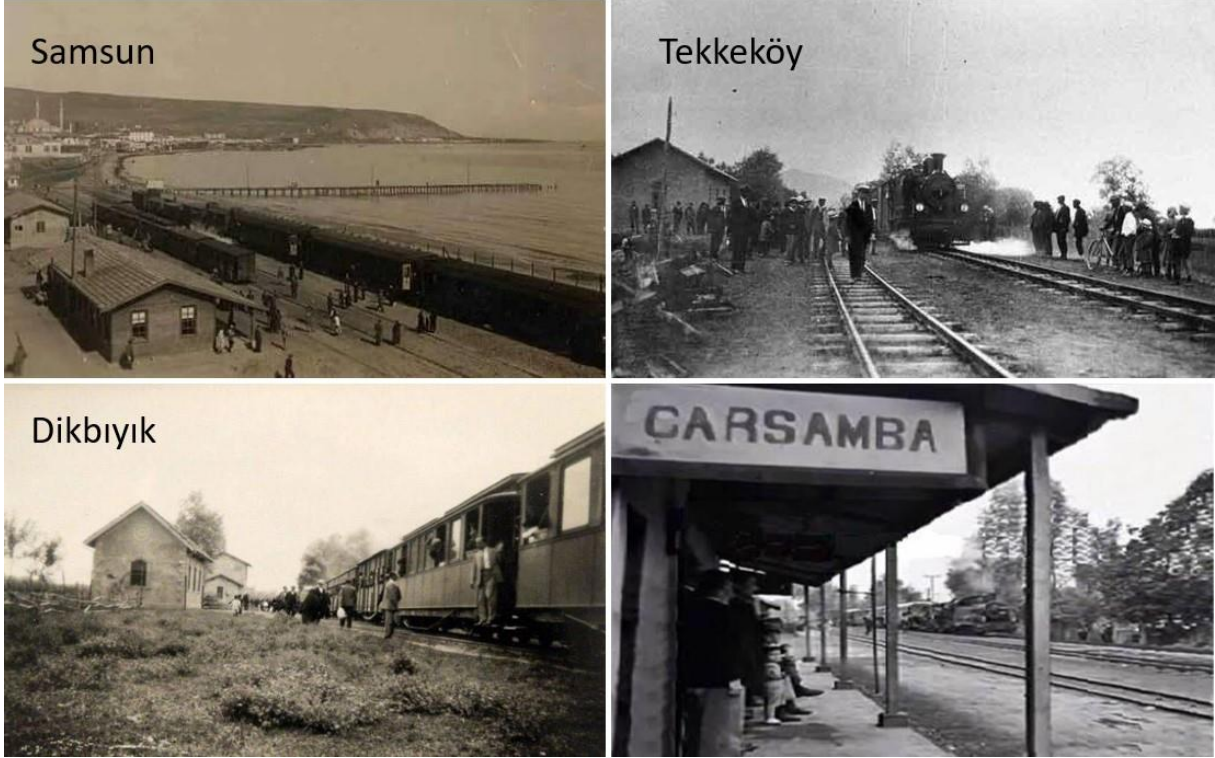


Foto 3. Samsun, Tekkeköy, Dikbıyık ve Çarşamba istasyonları.

Tren yolcuları arasında kimler yoktu ki; Samsun semt pazarlarına sebze meyve getiren üreticiler, Çarşambalı tüccarlar, Samsunlu pazarlamacılar, hastaneye gelen hastalar, askere gidenler, tütün taşıyanlar, deniz yoluyla İstanbul'a gitmek için taa Erbaa'dan yola çıkıp Yeşilirmak üzerinden yelkenli kayıklarla Çarşamba'ya gelip oradan Samsun'a gelen Amasyalılar, Tokatlılar... Sahil boyu binek hayvanı ya da kamyonun bozma ilkel otobüslerle Çarşamba doğu yakaya kadar gelip burada köprüden geçip trenle Samsun'a devam edecek olan Ünyeliler, Termeliler, daha niceleri...

Samsun - Çarşamba dar hat buharlı trenini kullanan yolcular arasında en önemlisi hiç şüphesiz öğrencilerdir. Hattın geçtiği istasyonlara yakın köylerdeki ilkokullarda okuyan öğrenciler ortaokul ve lise okumak için o tarihlerde Samsun'a geliyordu. İşte bu öğrencilerin o günkü servisleri Çarşamba Treni idi. Bu öğrencilerden kimi köydeki işten kaçmak, kimi gerçekten okumak için bu treni kullanıyordu. Dümdüz ovada, bazen ağaçlar arasından süzülerek sabah akşam geliş gidiş yapan buharlı lokomotifin ritmik çuf çuf sesleri arasında tahsil görmek için seyahat eden öğrenciler keyifli ve unutulmaz bir talebelik hayatı yaşıyorlardı. Şimdi o dönemi yaşayan büyüklerimizden bazılarının kulak verelim (2);

“Tren ve demiryolu Çarşamba’nın potansiyeli, adeta Çarşamba’nın can damarıydı. O yıllarda yaşayan büyüklerimiz pek araba bilmezler. Arabalar (karayolu ulaşım araçları) 1952-53’lerde geldi. O da trenin olmadığı yerlerde rağbet görürdü. Samsun-Çarşamba arasında 12 tane istasyon vardı. Yolcu ve yük durumuna göre bu istasyonların çoğunda tren dururdu, bu yüzden de Samsun - Çarşamba arasında yolculuk 3 saat kadar sürüyordu. Sabah, öğle ve akşam treni vardı. Çarşambalı öğrenciler lise eğitimi için Samsun’a trenle gider gelirlerdi. O dönemin liselileri bugünün üniversitelileri ayarındaydılar. Eğer Çarşamba’dan yola çıktıysalar sabah 3 saat gidip, akşam 3 saatte de geri geliyorlardı. Bugün kim 6 saat yolda kalmayı göze alıp da okula gider ki? O zaman gidiliyordu, eğitimin bir kıymeti vardı yani. Emek olmayınca şimdi eğitimin de kıymeti kalmadı. Şimdi düşünüyorum da içimizdeki okuma merakı köydeki işten kaçmak için mi, yoksa bu trene binmek için miydi bilmiyorum. Fakat trene binme hevesi benim yaşlılarım arasında çok vardı ve belki de biz bu heves uğruna okuduk ve bu seviyelere geldik (Foto 4)”.



Foto 4. Çarşamba treninin müdavimi olan keyifli ve mutlu öğrenciler.

“Tren kömürle çalışırdı, Çarşamba - Samsun arasında günde üç kere gider gelirdi. Yükten ziyade yolcu taşırdı. Trenle Samsun’a gidenler Samsun pazarlarında satmak için Çarşamba ve civar köylerde yetiştirilen sebzeleri götürürdü. Zamana göre bu sebzelerin içinde kavun karpuz gibi meyveler de olurdu. Kamyonlar çıkana kadar, insanlar her şeyi trenle getirip götürüyorlardı. Tren başında (istasyonda) el arabaları, at arabaları beklerdi. Trenle gelen yükleri, Çarşambalıların meşhur deyimiyle, bu geçeden öte geçeye bu el arabaları ve at arabaları taşırdı. Çarşamba ve köylerinden Samsun’a pazarda satmak için sebze meyve getirenler, kazandıkları parayla (şimdiki Tren Garı’nın oradaki İstasyon Pazarı’ndan) ne ihtiyaçları varsa onları da alır köylerine öyle dönerlerdi”.

“Çarşamba’dan çıktıktan sonra trenin dört tane ana durağı vardı. Bunlar Dikbıyık, Hamzalı, Tekkeköy ve Kirazlık’tı. Bir de bunların arasında şayet yolcu olursa durduğu ve bekleme yapmadan hemen hareket ettiği küçük duraklar vardı. Sonra hiç durmadan Vilayetin önüne kadar giderdi. Son durak şimdiki İdare Mahkemesi olan eski Vilayet binasının deniz tarafıydı. Oralar o zaman meydandı, etraf geniş ve açıktı. Derbent ile Samsun son durak arasında iki tünel vardı. Tren birinden çıkar diğerine girerdi. Tüneller arasında 500 m kadar mesafe vardı. Trenler tünellerden geçmek zorundaydı. Düzgün bir karayolu yoktu, karayolundan gidenler Derbent’e varınca oradaki kayalık burnu geçmek için kayığa biner, Samsun tarafına öyle geçerdi”.

“Trenin önünde lokomotif olur, içinde makinist ve ateşçi bulunurdu. Daha sonra furgon dedikleri özel bir vagon vardı. Bu vagon, posta ve kıymetli evrak taşırdı. Kompartıman dedikleri yolcu vagonları, arkasında açık ve kapalı yük vagonları olurdu. Trende; katar şefi, katar muayene şefi, kondüktör, bagaj kondüktörü ve gardıfren (fren görevlisi) gibi isim ve unvanları olan görevliler bulunurdu”.

“Cumartesi günü Samsun’un, Çarşamba günü de Çarşamba’nın pazarı olur. Köylüler, sebze, meyve, yoğurt, tavuk gibi mahsullerini trenlerle pazarlara getirirdi. Yetmezse yük treni ilave edilir, adına da marşandiz denirdi. Biletler istasyondan alınır; birinci, ikinci ve üçüncü mevkii olarak ayrılırdı. Biletleri kondüktör elindeki aletle (pens) delerek kontrol ederdi. En sonunda katar muayene şefi görevli memurları yanına alır, genel kontrole çıkar, bileti olmayana ceza yazardı”.

“Samsun’dan Çarşamba istikametinde hareket eden trenin, Cumhuriyet Meydanı’ndan kalktıktan sonra ilk durak yeri Büyük İstasyon, yani şimdiki Gar’m orasıydı. Sonra Teneke mahallesine varırdı (Mert ırmağını geçince Roman vatandaşlarımızın mahallesi o zamanlar böyle anılıyordu). Sonra; Kirazlık, Kerimbey, Tekkeköy, Güdeli, Hamzalı, Ulaş, Taşdemir, Dikbıyık, Melik, Halispaşa ve Çarşamba. 10 tane istasyon vardı. Tren ana istasyonlarda mutlaka durur, ara istasyonlarda ise yolcu varsa dururdu. İstasyonların hepsinde bilet satılıyordu, insanlar buralarda indi bindi yapıyordu. Samsun’dan Çarşamba’ya tren 2-3 saatte gelirdi”.

“O tarihlerde Çarşamba’dan karayoluyla Samsun’a devam etmek zordu. Yol bozuk ve bakımsız, ya da çamur ve bataklıklı. Araçlar kolay ilerleyemiyordu. Toprak yol kuru bile olsa at arabaları zor gidiyor, kamyondan bozma araçlar ise çamura saplandıklarında ya da bir lastiği patladı mı saatlerce yolda kalıyordu. Böyle bir durum olduğunda kışın soğukta, yazın sıcakta arabanın içinde veya çevresinde sabırsızlıkla bekleşilirdi. Bu durumda alternatif bir ulaşım da mümkün değildi. O tarihlerde (bugünkü Canik-Toptepe’nin hizasında kalan) Derbent’e karayoluyla varsanız bile burundan Samsun’a geçmek mümkün değildi. Ancak denizden kayıklarla burun geçilir, bu da fazladan maliyet ve zaman kaybı demekti. İşte bu şartlarda Çarşamba - Samsun arasındaki en güvenilir, en dakik ve hızlı vasıta trendi. Samsun’a ne zaman varacağı belliydi. Tren Çarşamba - Samsun arasındaki 37 km’lik yolu yaklaşık iki saatte alırdı. Bazen bu süre 3 saate kadar da çıkardı”.

“Çarşamba İstasyonunun hinterlandında kalan köyler ve iç kesimdeki Erbaa gibi kasabalardan gelenler için şartlar biraz daha zordu. Şayet köyden vakitsizce çıkılmışsa ve Samsun’a gitmek için son treni kaçırmışlarsa o geceyi Çarşamba’daki hanlarda geçirmek zorunda kalıyorlardı. O tarihlerde Çarşamba’daki hanlar genellikle büyükçe bir odadan oluşmakta olup, bu odalarda yere serili hasırlar üstünde bazen 30-40 kişi bir arada yatıyordu. Gelir durumu daha yüksek olanlar han yerine otelleri tercih ediyorlardı. Samsun’da işi olan ya da Samsun’a pazara gidecek olanlar bu durumda ertesi günü bekleyip sabah treniyle yolculuklarına devam etmeleri gerekiyordu. 1950’lere kadar Samsun’a gitmemiz gerektiğinde önce Çarşamba’ya, oradan trene binip Samsun’a öyle giderdik”.

Evet, zaman hızla geçip gitti. 1950’lerde başlayan karayolu taşımacılığı (kapıdan kapıya sunduğu eşsiz ve üstün) rekabet gücüyle Çarşamba trenini tarihin tozlu sayfalarına itti. Bir ara 140 cm’lik normal geniş hat haline getirilen Samsun-Çarşamba demiryolu bu rekabete yine dayanamadı. Tarihin tozlu raflarında yerini aldı diyemiyoruz. Çünkü istasyon binaları ve rayların büyük kısmı hala yerli yerinde duruyor (Foto 5-6). Bir anlayış, küçük bir dokunuş sanki her an onları harekete geçirecekmiş gibi. Kim bilir turizm bu tarihi hat için bir umut olur ve kısmen de olsa ayağa kalkarak tarihteki yolculukları nostalji olarak ziyaretçilerine sunar.



Foto 5. Samsun-Çarşamba Demiryolu Hattının muhtelif kesimlerinin günümüzdeki durumu.



Foto 6. Samsun-Çarşamba Demiryolu Hattında Dikbiyik İstasyonunun günümüzdeki hali.

Samsun-Çarşamba tarihi demiryolu hattı için umudumuz turizmde diyebiliriz. Çünkü dünyada milyonlarca insan geçmişte demiryollarını nasıl kullandıysa bugün de hızlı trenlerin vazgeçmez müşterileri durumunda, yani demiryolları hepten tarihe gömülmüş, eskide kalmış bir ulaşım çeşidi değil. Yine dünyada on milyonlarca insanın bir şekilde demiryolu merakı var ve bu merakın peşinden dünyayı dolaşıyor. Özellikle turistik amaçlarla eski yolları, eski trenleri, eski istasyonları arayıp soruyor, ziyaret ediyorlar. Hattâ bazen hurdaya çıkmış hatları buluyorlar, onarıyorlar, hobilerini gerçekleştirip tatillerini bu şekilde geçiriyorlar. Bazıları da bu tür hatlar ve üzerindeki istasyonların diaramalarını yaparak meraklarını gideriyor, sonraki nesillere demiryollarını sevdirecek daha nice aktivite ve etkinlikte bulunuyorlar.

Önerimiz şudur ki; dünyada ve ülkemizin muhtelif illerindeki demiryolu meraklıları için Çarşamba hattının tamamı olmasa bile bir bölümü turizme açılabilir, bu hat üzerinde demiryolları ile ilgili rekreasyonel etkinlikler yapılabilir, Samsun için alternatif bir turizm mekânı yaratılabilir. Bu hat endüstri mirası özelliği yanında, Türkiye'nin ilk yerli sermaye ile yapılan demiryolu olması ve en önemlisi de Cumhuriyetimizin kurucusu büyük önder Mustafa Kemal Atatürk'ün bizzat temelini attığı bir işletme olması hasebiyle korunmalı ve gelecek nesillerle buluşturulmalıdır.

Notlar:

(1) Samsun Turizm Master Planı 2024-2028; <https://samsun.bel.tr/samsunturizmplanı/>

(2) Çarşamba Demiryolu ile ilgili hatırat ve derlemeler için ayrıca bakınız:

-<https://www.cevdetyilmaz.com.tr/wp-content/uploads/2018-BIR-ZAMANLAR-CARSAMBA-SAMSUN-1.pdf>

- <https://kentvedemiryolu.com/recep-kelesin-anilarinda-samsun-carsamba-treni/>

- <https://yucel-tanyeri.blogspot.com/2008/04/samsun-aramba-treni.html>



KAYNAK GÖSTERMEK İÇİN:

YILMAZ, C. (2026) “Samsun’un Endüstri Mirası; Çarşamba Demiryolu”, My Hospital, Ocak 2026, Sayı 16, Orta Karadeniz Sağlık ve Turizm Derneği Yay., Samsun, (24-26).

kontrol ederdi. En sonunda katar muayene şefi görevi memurları yanına alır, genel kontrole çıkar, bileti olmasına ceza yazarı.”

“Samsun’dan Çarşamba istikametinde hareket eden trenin, Cumhuriyet Meydanı’ndan kalkıştan sonra ilk durak yerli Büyük İstasyon, yani şimdiki Gar’ın orasıydı. Sonra ‘Tenele’ mahallesine varırdı (Mert irmağın geçince Roman vatandaşlarımızın mahallesine zamanları böyle anıyorduk). Sonra; Kızılkız, Kerimbey, Tekkeköy, Güdül, Hamzalı, Ulaş, Taydemir, Dikbıyık, Melik, Halipağa ve Çarşamba. 10 tane istasyon vardı. Tren ana istasyonlarda mullaka durur, ara istasyonlarda ise yolu varsa dururdu. İstasyonların hepsinde bileti satılıyor, insanlar burada indil bindi yapıyor. Samsun’dan Çarşamba’ya tren 2-3 saatte gelirdi”.

“O tarihlerde Çarşamba’dan karayoluyla Samsun’a devam etmek zordu. Yo bozuk ve balımsız, ya da çamur ve bataklık. Araçlar kolay ilerleyemiyordu. Toprak yol kuru bile olsa at arabaları zor gidiyor, kamyonları bozma araçları ise çamura saplandıklarında ya da bir lastiği patladı mı saatlerce yola kalıyordu. Böyle bir durum olduğunda kım yolçukta, yuzun sıcağa arabaları içinde yene çorbasında sabırsızlıkla bekleyirdi. Bu durumda alternatif bir ulaşım da mümkün değildi. O tarihlerde (bugünkü Cami-‘Topkapı’nın hizasında kalan) Derbent’e karayoluyla varışına bile burundan Samsun’a geçmek mümkün değildi. Ancak denizden kayıklarla burun geçilir, bu da facadan maliyet ve zaman kaybı demekti. İşte bu şartlarda Çarşamba - Samsun arasındaki en güvenilir, en dakik ve hızlı vasıta treni. Samsun’a ne zaman varacağı belliydi. Tren Çarşamba - Samsun arasındaki 37 kırık yolu yaklaşık iki saatte alırdı. Bazen bu süre 3 saate kadar da çıkardı”.

“Çarşamba İstasyonu’nun hinterlandında kalan köyler ve ç. kesimdeki İrtiba gibi kasabalardan gelenler için şartlar biraz daha zordu. Sayet köyden vakitlice çıkılıp ya Samsun’a gitmek için son treni kaçırmışlarsa o geceyi Çarşamba’daki hanlarda geçirmek zorunda kalıyorlardı. O tarihlerde Çarşamba’daki hanlar genellikle istidöğre bir odatan oluşmakta olup, bu odalarda yere serili halıların üstünde bazen 30-40 kişi bir arada yatırdı. Geleli durumu daha yüksek olanlar han yerine otelleri tercih ediyorlardı. Samsun’daki iş olan ya da Samsun’a pazara gidecek olanlar

bu durumda ertesi günü bekleyip sabah trenleyle yolculuklarına devam etmeleri gerekliyordu. 1950’lere kadar Samsun’a gitmemiz gerektiğinde önce Çarşamba’ya, oradan ‘treme’ binip Samsun’a öyle gidecektik”.

Evvel, zaman hızla geçip gitti. 1950’lerde başlayan karayolu taşımacılığı (kapadın taşıyan sunukluğuyuz ve ötürün) rahatlet gıcıkla Çarşamba trenini tarihin tozlu sayfalrına itt. Bir ara 140 cm’lik normal geniş hat haline getirilen Samsun-Çarşamba demiryolu bu rekabete yine dayanamadı. Tarihin tozlu raflarında yerini adı diymeyiz. Çünkü İstasyon binaları ve rayların büyük kısmı hala yerli yerinde duruyor (Foto 5).

Bir anlaşı, küçük bir dokunuş sanki her an onları harekete geçireceğini gibi. Kim bilir turizm bu tarihi hat için bir umut olur ve kimen de olsa aydık kalırsak tarihteki yolculukları nostalji olarak ziyaretlerine sunar.

vazgeçmez müşterileri durumunda, yani demiryolları hepten tarihi değeri gömülü, eskide kalmış bir ulaşım çipi değil. Yine dünyada on milyonlarca insanın bir peşide demiryolu merakı var ve bu merakın peşinden dünyayı doluyor. Özellikle turisti amaçlarla eski yolları, eski trenleri, eski İstasyonları arıyor sonuıyor, ziyaret ediyorlar. Hatta bazen hardıyapı çıkması hatları buluyorlar, onarıyorlar, hobilerini gerçekleştirip tablilerini bu peşide geçiriyorlar. Bazılar da bu tür hatları ve üzerindeki İstasyonların ‘diagramlarını’ yaparak meraklarını gideriyor, sonraki nesillere demiryollarını sevdirecek daha nice aktivite ve etkinlikler buluyorlar. Önemli şudur ki; dünyada ve ülkemizin muhtelif illerinde demiryolu meraklıları için Çarşamba hattının tamamı olmasa bile bir bölümü turizme açılabilir, bu hat üzerinde demiryolları ile ilgili rekreasyonel etkinlikler yapılabilir, Samsun için alternatif bir turizm mekânı



Foto 5. Samsun-Çarşamba Demiryolu Hattının günümüzdeki durumu.

Samsun-Çarşamba tarihi demiryolu hattı için umudumuz türümde diyebiliriz. Çünkü dünyada milyonlarca insan geçmişte demiryollarını nasıl kullandıysa bugün de hızlı trenlerin

varatılabilir. Bu hat endüstri mirası değiliğ yennide, Türkiye’nin ilk yerli sermaye ile yapılan demiryolu olması ve en önemlisi de Cumhuriyetimizin kurucusu büyük önder Mustafa Kemal Atatürk’ün bizzat teminini attığı bir işletme olması hasebiyle korunması ve gelecek nesillere bulgutulmalıdır.

SAMSUN’UN ENDÜSTRİ MİRASI: ÇARŞAMBA DEMİRYOLU

Gerek endüstri mirası gerek bu miras türünün türündeki önemli günümüzde oldukça öne çıkmış, bu tür mirasa sahip olan ve bu mirası konusarak gelecek nesillere bulgutulması hedeflenen ülke ve şehirler dünyasında büyük takdir görmeye başlamışlardır. Samsun böyle bir mirasa sahiptir ve bu miras adı “Samsun - Çarşamba Demiryolu Hattı’dır.”

2024-2028 yılları arası dönem için uygulamaya konulan Samsun Turizm Master Planında demiryollarının Samsun şehir tarihinde önemli bir yeri olduğu vurgulanmış, Türkiye Cumhuriyeti’nin ilk yerli özel teşebbüslerinden biri olarak faaliyette geçiren Samsun - Çarşamba hattından duyulmuş bahsedilmiştir.

Turizm Master Planının hazırlık aşamasında tarafdamların katkıları mülümüş, fakat büyük kısmında rayların ve İstasyon binalarının halen yerli yerinde durduğu bu hatın turizme kazandırılması öneümlü, bu teklif kabul görmüş ve Master Planın Politikalar Bölümünde 22. Politika önerisi olarak “Çarşamba Demiryolu Rotasını Canlandırarak” başlıyla yer almıştır.

Samsun bu mirasa sahip çıkıp yeniden canlandırarak geleceğe taşıyabilecek midir, bunu zaman gösterecektir. Şimdi gelin maziinden itibaren bu hatla biraz yakından bakalım:

Cumhuriyetin ilk yılları, Türkiye’de kervan yollarından motorlu araç trenlerine geçişin oldukça yavaş, fakat demiryolu ağlarına yavaş bir uyan diğerlerine donatma konusunda oldukça istekli ve coşuklu olunan bir dönemdir.

Devletin bu heyecanına özel sektör de ortak olmuş, o dönem için ülkemizin içinde gelen yerli sermaye dairelerinden hemistateler de Samsun - Çarşamba arasında dar hat bir demiryolu için girişimde bulunmuşlardır. Bu hat aynı zamanda Türkiye’nin ilk yerli sermaye ile yapılmış hattı olduğu için ayrıca

21 | NİSPOK



Prof. Dr. Cevdet YILMAZ
OMU Eğitim Fakültesi Türkiye ve Sosyal Bilimler Eğt. Bölüm Bşk.

önemlidir. Bu hat sayesinde Çarşamba Ovasından fırlayan bereket Samsun’da imarına taşınacak, buradan yurt içi ve yurtdışı piyasalara arz edilecektir.

Nihayet tarihi gün gelmiş, 21 Eylül 1924’te coşuklu bir katabilgeni huzurunda Mustafa Kemal Atatürk’ün “bu demiryolu, milletimizin kendi kudretleriyle neler başarabileceğinin bir nişanesidir” sözleri eşliğinde ilk katmayı vurnusayla temel atılmış, iki yıl süren inşaat faaliyetleri ardından 29 Ağustos 1926’da tamamlanarak hizmete açılmıştır (Foto 1).



Foto 1. Temel atma töreni (21 Eylül 2025).



Foto 2. Demiryolunun Samsun’dan çıkışı, Mert irmağı köprüsü ve Derbent’ten geçişi.

Hat üzerinde, sayıları ve önemleri zamanla değişimlere tabii olduğu gibi küçük İstasyon vardır. Bunlar Samsun il merkezinde Çarşamba’ya kadar sırasıyla Samsun, Kızılkız, Kerimbey, Tekkeköy, Güdül, Hamzalı, Ulaş, Taydemir, Dikbıyık, Melik, Halipağa ve Çarşamba İstasyonlarıdır (Foto 3). Durak, hizmet binaları, Alman usulü salgın karğıı bina olarak yapılmıştır. Bekleme salonu, ofisler, odaları yapılmış. Her İstasyonun başı duvarına durak adı yazılmıştır. Hat üzerindeki ara İstasyonları her bir, trenin düzenli bir peşide çalıştığı dönem için, merkezinde yer alırları köylerin can damarı gibi hizmet görmüşlerdir. Yolu ve yakınlığı artıran İstasyonların çevrelerinde de bakkal, kahvehane, depo ve benzeri hizmetleri gören küçük çarşar oluşmuş, bütün bu faaliyetler ulaşımda karayollarının egemen olmasına başlağı. 1950’li yıllara kadar yoğun peşide devam etmiştir.



Foto 3. Samsun, Tekkeköy, Dikbıyık ve Çarşamba İstasyonları.

Tren yolcuları arasında kimler yoktu ki? Samsun sınıt pazarlarına sebzeye getiren üreticiler, Çarşamba tıccarlar, Samsunlu pazarlamacılar, hastaneye gelen hastalar, askere gidenler, bütün taşıyıcılar, demir yoluyla İrtiba’da gitmek için taa Ertaba’dan yola çıkıp Yeşilimac üzerinden yelkenli kayıklarla Çarşamba’ya gelp oradan Samsun’a gelen Amasyalılar, Tokatlılar... Sahil boyu binet havayan ya da kamyonları bozma iller otobüsleri Çarşamba’da yaya kalka kadar gelip burada köprüden geçip trenle Samsun’a devam edecek olan Unvellerer, Temelliler, daha niceleer...

Samsun - Çarşamba dar hat buharlı trenleri kullanan yolcular arasında en önemlisi hiç şüphesi değildirler. Hattın geçişi İstasyonlara okuyan köylülerdi. İlkokullarda okuyan öğrenciler ortaokul ve lise okumak için o tarihlerde Samsun’a geliyordu. İşte bu öğrenciler çoğunlukla sevdiler Çarşamba

Treni idi. Bu öğrencilerden kimi köydeki işten kaçmak, kimi geçerken okumak için bu treni kullanyordu. Dünyüde ovası, bazen açılacak arazıdan çıkılarak sabah alıgım gelp gidi yasan buharlı lokomotifler ritmik çarp’ı sesleri arasında tahli girmek için saynait eden öğrenciler keyifli ve unutulmaz bir tasevlek hayatı yapıyorlardı. Şimdi o önemli yayanı büyüklemeden başımıza kula verelim:

“Tren ve demiryolu Çarşamba’nın potansiyel, adeta Çarşamba’nın can damarıydı. O yıllarda yayan büyüklemez pek araba bilmezler. Arabalar (karayolu ulaşım araçları) 1952-53’ünde geldi. O da trenin olmadığı yerlerde rahat gürüldü. Samsun-Çarşamba arasında 12 tane İstasyon vardı. Yolu ve yük durumuna göre bu İstasyonların çoğunda tren dururdu, bu yüzden de Samsun - Çarşamba arasında yolculuk 3 saat kadar sürüyordu. Sabah öğle ve alıgım treni vardı. Çarşamba öğrenciler lise eğitimi için Samsun’a trenle giderlerdi. O dönem İktisadi Bilimler Üniversitesi’ni ayarındaydılar. Eğer Çarşamba’dan yola çıkışları sabah 3 saat gido, alıgım 3 saatte de geri geliyorlardı. Bugün kim 6 saat yolda kalmayı göre alıp da okula gider ki? O zaman gidiyordu, eğitimin bir kıymeti vardı yani. Emek oluyunca şimdi eğitimin de kıymeti kalmadı. Şimdi düşünüyordum da işin istisna olmasa merakı köylüleri işten kaçmak için mi, yoksa bu trenle binmek için miydi biliyordum. Fakat trenle binme hevesi benim yapılmam arasında çok vardı ve belki de biz bu heves uğruna okuduk ve buralarla geldik (Foto 4)”.

“Trenin kömlürle çalışıyor, Çarşamba - Samsun arasında günde üç hane gider gelirdi. Yükten ziyade yolu taşırdı. Trenle Samsun’a gidenler Samsun pazarlarında satmak için Çarşamba ve civar köylerde yetiştirilen sebzeleeri götürürdü. Zamanla göre bu sebzelerin içinde kavun karğıı gibi meyveler de olurdu. Kamyonlar çıkana kadar insanlar her şeyi trenle getirip götürüyorlardı. Tren binağı İstasyon’da arabaları, at arabaları beklerdi. Trenle gelen yükleri, Çarşambalıların meydanı demiyeli, bu geçenden öte geçeye bu at arabaları ve at arabaları taşırdı. Çarşamba ve köylülerden Samsun’a paarda satmaları için sebzeye meyve getirenler, kazandıktan paraya işimdi. Tren Garı’nın oradaki İstasyonu Pazar’ındaydı. Ne İrtibaçları varsa onları da alır köylülerine öyle dönerlerdi”.



Foto 4. Çarşamba treninin müdamı olan keyifli ve mutlu öğrenciler.

“Cumartesi günü Samsun’u Çarşamba günü de Çarşamba’nın pazarı olur. Köylüler, sebzeye, meyveye, yufkaya, tavuk gibi mahsulatları trenlerle pazarlara getirirler. İhtemusa yük treni hane edilir, adına da marşandis denir. Biletler İstasyonlarda alınır; birinci, ikinci ve üçüncü mevki olarak ayrılır. Biletleri kondukları vagonlar sebzeye (sebzeli vagonlar) gelirler.”

“Trenin önünde İstasyon’da olur, içinde makinist ve argeci bulunurdu. Daha sonra fargon dedikleri özel bir vagon vardı. Bu vagon, posta ve kıymetli evrak taşırdı. Kompartman dedikleri yolu vagonları, arkasında açık ve kapalı yük vagonları olurdu. Trende; katar şefi, katar muayene şefi, kondüktör, bagaj kondüktörü ve gardiren (tren görevlisi) gibi isim ve unvanları olan görevliler bulunurdu”.

“Cumartesi günü Samsun’u Çarşamba günü de Çarşamba’nın pazarı olur. Köylüler, sebzeye, meyveye, yufkaya, tavuk gibi mahsulatları trenlerle pazarlara getirirler. İhtemusa yük treni hane edilir, adına da marşandis denir. Biletler İstasyonlarda alınır; birinci, ikinci ve üçüncü mevki olarak ayrılır. Biletleri kondukları vagonlar sebzeye (sebzeli vagonlar) gelirler.”

“Cumartesi günü Samsun’u Çarşamba günü de Çarşamba’nın pazarı olur. Köylüler, sebzeye, meyveye, yufkaya, tavuk gibi mahsulatları trenlerle pazarlara getirirler. İhtemusa yük treni hane edilir, adına da marşandis denir. Biletler İstasyonlarda alınır; birinci, ikinci ve üçüncü mevki olarak ayrılır. Biletleri kondukları vagonlar sebzeye (sebzeli vagonlar) gelirler.”