



**VEZİRKÖPRÜ-KUNDUZ ORMANLARINDAN
BAFRA KERESTE FABRİKASI'NA
KIZILIRMAK ÜZERİNDEN
TOMRUK
NAKLİYATI**

Prof. Dr. Cevdet YILMAZ

1.GİRİŞ

Türkiye’de karayollarının gelişmeye başladığı 1950’li yıllara kadar yük ve eşya naklinde muhtelif yol ve yöntemler denenmiştir. Esas olarak insan ve hayvan gücünden yararlanılsa da bazen tabiatın verdiği imkânlar da ihmal edilmemiş, bunlar da değerlendirilmiştir. Ormancılık faaliyetlerinde ormanlardan kesilen tomrukların akarsulardan faydalanarak su gücü ile ihtiyaç duyulan yerlere taşınması hususu da bunlardan biridir. Yaklaşık 60 yıl önce sona eren ve tarihin sayfalarında yerini alan bu faaliyetin en güzel örneklerinden birinin yaşandığı yer Kızılırmak’ın Samsun’da Vezirköprü ve Bafra ilçeleri arasında kalan kısmıdır.

Aşağıda; Samsun’un Vezirköprü, Sinop’un Boyabat ve Çorum’un Osmancık ilçeleri arasında kalan Köseadağ ve Kunduz ormanlarından kesilen tomrukların döküm ya da sallarla Kızılırmak üzerinden Bafra’da faaliyet gösteren Kereste Fabrikası’na ulaştırılması, yani “Kızılırmak üzerinden tomruk nakli” konusu ele alınmıştır.

Araştırmanın temeli Bafra ilçesinin Bengü köyü başta olmak üzere Vezirköprü'nün Kuruçay ve Özyörük köylerinde yaşayan yaşlı kişilerden elde edilen sözel bilgilere dayanmaktadır. Yapılan literatür taramasında; Hasan Unan'ın 1945 yılında Orman ve Av Dergisi'nde yayınlanan makalesi¹ ile, Seyfettin Sarioğlu'nun 1954 yılında Bafra Hakikat Gazetesi'nde yer alan yazıları² dışında başkaca orijinal çalışmaya rastlanmamıştır. Konu ile ilgili en dikkat çekici görsel malzeme ise 1982 yılında Dalaman Çayı'nda çekilen "Tomruk" filmidir. Filmde; "tomrukların ırmağa dökülmesi ve yüzdürülerek taşınması" sahneleri, ele aldığımız konu ile birebir örtüşmesi açısından son derece önemlidir. Bu itibarla, filmin senaryosunun esin kaynağının Bafra olabileceği düşüncesi bizde hakim olmuştur. Çünkü literatürde başka yerde geçen böyle bir hikayeye rastlanmamıştır.

2.AKARSULARIMIZDAN ORMAN NAKLİYATINDA YARARLANMA

Türkiye akarsuları, Bartın ve Manavgat çayları gibi, birkaç küçük istisna hariç tutulursa, üzerinde mavna ve gemilerin gidiş gelişi yaptığı ekonomik değeri yüksek ulaşım şartlarına elverişli değildir. Bunun başlıca sebepleri; Türkiye'nin dağlık ve engebelik olması, akarsuların taban seviyesine ulaşmaması ve akış rejimlerinin düzensiz olması gibi faktörlerdir.

Fakat buna rağmen bazı akarsularımız üzerinde geçmişten beri, yelkenle veya kürekle hareket ettirilen, boyları en fazla 10-15 m'yi bulan kayıklarla yük ve yolcu taşımacılığı yapılmıştır. Yakın çevremizde bulunan Kızılırmak³ ve Yeşilirmak bunlara küçük birer örnektir.

Yine, ormanların içlerine kadar karayolunun ulaşmadığı 1950'li yıllara kadar orman emvalinin bir bölümü akarsular üzerinden taşınıyordu. Bazen akarsulardaki eğim kırıklıkları, dar boğazlar, ya da haşin kayalıklar nedeniyle çarpma ve sert düşüşler nedeniyle % 40'lara varan tomruk zayıyatı yaşansa da çoğu zaman başka alternatif yoktu⁴. Türkiye'de ormanların yoğun olarak yer aldığı Karadeniz ve Akdeniz bölgelerinde bu yöntemle sıkı sıkıya başvurulmuştu. Tarihî kayıtlara ve arşivlere bakıldığında Akdeniz Bölgesinde Göksu ve Dalaman çayları ile Karadeniz Bölgesinde Kızılırmak, Yeşilirmak, Çoruh, Aksu ve Harşit çaylarında orman emvali taşındığı açıkça görülmektedir.

Akarsularda orman emvali taşınmasının bazı şartları vardır. Her şeyden önce, hangi akarsularda nakliyat yapılabileceğini akarsuyun rejimi belirlemektedir. Yatağında her daim su olmayan akarsularda ancak ilkbahar taşkınları zamanında, su seviyesinin yükselmesine bağlı olarak nakliyat yapılabilen, bu da birkaç ay ile sınırlı kalmaktadır. Rejimi düzenli, yani her

¹ Hasan Unan, "Bafra Kereste Fabrikasına Kızılırmak Vasıtasıyla Kereste Nakli", **Orman ve Av Dergisi**, Nisan 1945, Yıl:17, Sayı:4, sh. 125-130, Ankara.

² Seyfettin Sarioğlu, (Bafra Kereste Fab. Md.) **Hakikat Gazetesi**, 30.9.1954, 16.12.1954 ve 23.12.1954 tarihli nüshaları, Bafra.

³ Cevdet Yılmaz, "Bafra-Vezirköprü Arasında Seyrüsefer Eyleyen Kızılırmak'ın Yelkenli Kayıkları", **Bütünşehir**, Yıl:1, Sayı:2, s. 26-31, Samsun, 2015.

⁴ Varolan alternatif ise teknolojiye dayanıyordu. Örneğin Sinop - Ayancık'ta kurulan Kereste Fabrikası için Zindan ve Çangal ormanlarından tomruklar hava hattı, dekovil (dar demiryolu) hattı, havuz ve kanal sistemleri ile fabrikaya naklediliyordu. Bkz. Cevdet Yılmaz, "Sanayide Yer Seçimi ve Küreselleşme: Ayancık - Zingat Örneği (Sinop)", Ankara Üniv., Dil, Tarih ve Coğrafya Fak., Türkiye Coğ. Arş. ve Uyg. Merkezi, VII. Coğrafya Sempozyumu, **Bildiriler Kitabı**, (297-309), Ankara, 2012. www.profdrcvedetyilmaz.com, Makaleler.

mevsim yatağında su bulunan akarsularda ise yıl boyu taşımacılık yapılabilir. İşte, Kızılırmak ülkemizde bu özelliklere sahip nehirlerin başında gelmektedir.

Akarsular üzerinde tomruk nakliyatı iki şekilde yapılıyordu. Bunlardan birincisi ve en yaygın olanı **dökme** usulde yapılandı. Diğeri ise **sallarla** yapılan nakliyatı. Konumuzu oluşturan Kızılırmak üzerinde daha çok dökme usulde taşıma yapılmış, salla taşıma istisnai hallerde başvurulmuş bir yöntem olmuştur.

3. KIZILIRMAK'TA TOMRUKLAR NEREDEN, NİÇİN VE NEREYE TAŞINIYORDU?

Kızılırmak nehrinde döküm suretiyle taşıma işi, (küçük miktarlarda, vatandaşın Orman İşletmesi'nden aldığı zati ihtiyacını köyüne götürmek için olsa da), esas büyük miktarlarda nakliyat Bafra Kereste Fabrikası için yapılmıştır.

Su ve akış rejimi tomruk taşımaya müsait olan Kızılırmak, 1950'li yıllarda karayollarının, orman içlerine girmesine kadar, Samsun ilinde orman emvalinin taşınması için alternatif yollardan biri olmuştur. 1929 yılında faaliyete geçen Bafra Kereste Fabrikası için Merhum Emin Sazak daha Fabrikayı kurarken hammadde temini için Vezirköprü-Osmancık arasındaki Kunduz ve Köseadağ ormanları ile Sinop-Boyabat ormanlarının ırmağa komşu olan kısımlarını göz önüne almış, bunun için 10 yıllık mukavele yapmıştı (Foto 1-2).



Foto 1. Şirketin künyesi.



Foto 2. Bafra Kereste Fabrikası.

Hammadde temini için de en ucuz yolun ırmak nakliyat olduğunu hesaplayarak Fabrikayı Bafra'da ırmak kıyısına inşa ettirmişti⁵. Daha fabrika kurulurken hammadde temini için ırmak yolu öngörülmüştü. Nitekim öyle de oldu. Karayolları ve kamyonculuğun sahneye çıktığı 1950'li yıllara kadar fabrikanın ihtiyacı olan tomruklar ırmak üzerinden getirildi⁶.

4. KIZILIRMAK'TA SALLARLA TOMRUK NAKLİ

Kızılırmak üzerinde esas olan döküm yoluyla tomruk nakline geçmeden önce kısaca sallarla nakliyattan bahsedelim. Bu nakliyat türü Kızılırmak'ta döküme göre çok az görülmüştür. Daha çok kışlık odun, fasulye sırığı (cerrek) gibi vatandaşın kendi ihtiyacını temin için uygulanan bir yöntemdir⁷. Fakat bazen, örneğin fabrikada acele lazım olan, fakat o an

⁵ Mamul maddeyi ihraç için de bu kez en ucuz yol olarak Bafra - Engiz arasına 26 km demiryolu hattı inşa ettirmiş, kerestenin buradaki Kumcağız iskelesinden İstanbul ve İzmir gibi büyük merkezlere gemilerle gönderilmesini sağlamıştır (bkz. Cevdet Yılmaz, "Bafra Treni; Bafra-Engiz Dekovil Hattı", **Bütünşehir**, Yıl:1, Sayı:6, s. 16-21, Samsun, 2015).

⁶ Yine 1950'li yıllar bir başka değişime de sahne olmuştur. Bafra Kereste Fabrikası'nda üretilen kereste 26 km'lik bir dekovil hattı ile Engiz'e naklediliyor, buradaki iskeleden denizyoluyla ihraç ediliyordu. Karayolları ve kamyonculuğun devreye girmesi ile ırmaktan tomruk nakliyatı gibi, demiryolu faaliyeti de 1948'de sona ermiştir. (Bkz. Cevdet Yılmaz, "Bafra Treni; Bafra-Engiz Dekovil Hattı", **Bütünşehir**, Yıl:1, Sayı:6, s. 16-21, Samsun, 2015).

⁷ Bafra'nın Doğankaya köyünden bir vatandaşımızın verdiği bilgilere göre; köylü ırmak boyundaki ormanlardan kaçak kestiği, ya da orman köylüsünün kaçak yollardan kesip te ova köylülerine satmak istediği tütün vagonu ya

için depoda bulunmayan muayyen ebatta tomruğa ihtiyaç duyulduğunda, bazen de her yıl düzenli olarak

özellikle dökümden önce Fabrika civarında ırmak üzerine tomruklar denize kaçmasını diye tahkimat yapılmasına karar verildiğinde, lazım olan ağaç direkler için sal ile nakliyata başvurulurdu.

Sal ile nakliyat döküme göre daha zor ve masraflı olduğu için tercih edilmemiştir. Zorluğu; salcılarının bir sal ile Fabrika'ya gelip sonra salı çözüp, başka bir sal bağlamak üzere 150-200 km geriye Vezirköprü'ye gitmeleri hayli zaman alan bir işti. Masrafı ise şöyleydi; her bir sal için iki kürek, iki eğri kesilmesi gerekiyordu. Fabrika'ya varıp iş bitince bunları tekrar geriye getirme imkanı olmadığı için sal sayısınınca bu değerli ağaçlar Fabrika'da odun olarak kullanılıyordu. Dökümde binlerce m³ 'ten bahsedilirken salda her seferinde ancak 15-25 m³ tomruk nakledilebiliyordu. Büyük salları 2, küçük salları 1 kişi idare ediyordu. Sal ile tomruklar 3-4 günde Fabrika'ya ulaştırılabilirdi. Fakat yüklü miktarda nakliyat için çok sayıda sal gerektiğinden, Fabrika'nın devamlı ve düzenli çalışması sırasında sal ile getirilen tomruk sayısının bunu karşılamasına imkan yoktu. Bu sebeplerle salcılık çok az görülürken hakim yöntem dökümdü.

5. KIZILIRMAK'TA DÖKÜM YOLUYLA TOMRUK NAKLİ

5.1. Akarsuyun izlenmesi, döküm zamanı ve süresi

Akarsuya tomruk dökümü herhangi bir zamanda gelişigüzel yapılmaz. Irmağın akış rejimi dikkatle takip edilir. Kuvvetli yağışlarla birlikte karların da eriyerek akarsu seviyesini yükselttiği ilkbahar ayları tehlike arz ettiği için bu dönemin geçmesi, yani ilkbahar taşkın döneminin bitmesi gerekir. Kızılırmak'ta döküm için ilkbahar taşkınlarının sona erdiği, gündönümü de olan 23 haziranın geçmesi lazımdır. Bundan bir hafta sonra döküm yapılır. Bu durumda Haziran ve Kasım ayları arası (Haziran-Temmuz-Ağustos-Eylül-Kasım) en müsait zamandır.

Kızılırmak'ın taşkın dönemi bitmeden döküm yapılırsa, tecrübeler göstermiştir ki, büyük zarar ortaya çıkar. Şöyle ki, döküm daha önce yapılır ve tomruklar ırmaktayken taşkın olursa bu sırada yüzmekte olan tomruklar taşkın yatağı çevresine dağılır, sular çekilince de tomruklar suyun dışında, yani karada kalır. Bu tomrukların tekrar su yatağına çekilerek yüzdürülmesi hem zaman alır, hem de insan kuvvetiyle olamayacak kadar zahmetli bir iş olup, manda vb. hayvan gücüne ihtiyaç duyulur. Bu ise hem dökümün geç gitmesi, hem de ekstra masraf demektir. Bu arada tomruklar da kaybolabilir.

da fasulye sırgı yapılacak ağaçları orman memurları ya da jandarma görmeden ırmak yolundan nakli için "sal" yönteminden yararlanıyordu. Şöyle ki; sırkılar birbirine bağlanıp sal yapılıyor, sal su yüzünde kayık gibi hareket edeceğinden, bu da jandarmanın dikkatini çekeceğinden, sal farkedilmesin diye, ağaçlar içine hassas bir şekilde ağırlık yapacak taşlar diziliyordu. Böylece sal suya gömülüyor fakat tam olarak batmıyordu. Bu tıpkı aysberg gibi birşeydi. Böylece ırmak boyunca hareket eden sal tam jandarma ya da orman bakım memurlarının önünden geçerken sanki bir dal parçası ya da bir ağaç kökü yüzyormuş zannedilsin isteniyordu. İlginç olan diğer husus ise salın sahibi olan köylü de suyun içine öylesine dalıyordu ki sadece nefes alacak kadar yüzü suyun üzerinde kalıyor, kontrol noktalarını böyle aşıyor, sonra salın üzerine çıkıp yola devam ediyordu.

Şayet taşkın, tomrukların fabrika önüne geldiği sıralarda olursa, tomrukların denize kaçma tehlikesi de ortaya çıkar. Tomruklar denize kaçarsa, bunların ancak % 10'u kurtarılabilir, gerisi zayi olur, bu da işletmenin zarar hanesine eklenir.

Diğer taraftan, 21 Hazirandan 1 hafta 10 gün kadar sonra ırmağa dökülen tomrukların Kasım ayı sonlarında ırmaktan çıkarılmış olmaları gerekir. Normal şartlarda su üzerindeki bir tomruk günde 6 - 7 km yol kat etmektedir. Bunda suyun hızı da önemlidir. Su hızlı ise daha kısa zamanda, su yavaşsa daha geç sürer. Kızılırmak'ta bir tomruk, döküm yerinden Bafra'ya 200 km'lik su yolunu yaklaşık 30-35 günde varmaktadır. 1954 yılında Kızılırmak nehri üzerinde 22.000 m³ döküm yapılmış, bu miktar 57.000 tomruğa denk gelmiş, 200 km'lik mesafe 34 günde kat edilmiştir. Yağışlara bağlı su seviyesi değişikliklerine göre bu süre 5-6 gün uzayabilir ya da kısalabilir.

5.2. Döküm halinde taşıma işi

Ormandan kesilen ağaçlar budanıp tomruk haline getirildikten sonra ırmak kenarında uygun yerlerde istif edilir. Bu istif işi ustalık ister. Tomruklar son derece dengeli bir şekilde üst üste yığılır. Bu istifler ırmak seviyesinden yer yer 10, 50, 100 m gibi muhtelif yükseltilerde olabilir. ırmak seviyesinde olursa taşkın zamanı sele gidebilir. Uygun bir yerde olmaz ise bu kez de ırmağa dökmek zor olabilir. Öyle bir yerde istiflenmeli ki, döküm zamanı geldiğinde, istifin altından istifi harekete geçiren engel (kama, kazık, ip her neyse) çekildiğinde tomruklar eğimi takip ederek insan ve hayvan gücüne gerek kalmadan ırmak yüzeyine düşsünler. İstif yeri aynı zamanda tomruklara zarar vermemelidir. Örneğin kayalık bir yerin üzerine istiflenirse, döküm için hareket ettirildiğinde, ırmak yüzeyine düşene kadar tomruklar kayalarda parçalanabilir.

Zamanı geldiğinde, yani taşkın dönemi bitip sular asgari seviyeye inince partiler halinde istifler bozularak tomruklar ırmağa dökülür ve nakliyata geçilir, yani tomruklar yüzdürülmeye başlanır (Foto 3-4).

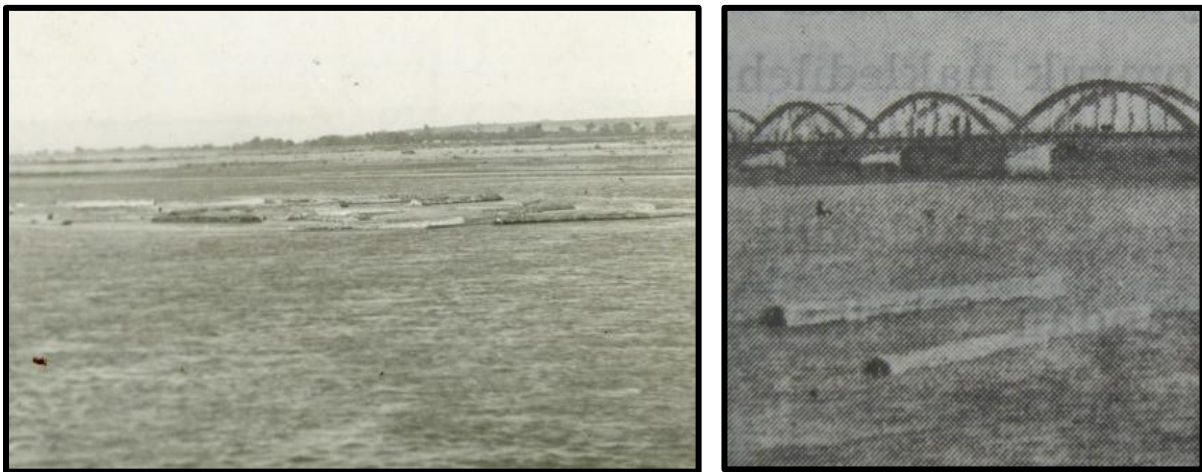


Foto 3-4. Kızılırmak'ta döküm halindeki (yüzerek hareket eden) tomruklar.

Senede 2 ila 4 döküm ancak yapılabilir. Döküm miktarı ne kadar çoksa o nispette hızlı gider ve bir o kadar ucuza gelir. Mesela döküm miktarı 2.500 m³'ten az olursa zarar edilir, çünkü maliyet artar. Bir partide ne kadar çok tomruk olursa maliyet o kadar azalır. Bu yüzden döküm toplamı bir partide 5.000 m³'ten az olmamalıdır. Her parti 8.000 ila 21.000 m³ olabilir.

Tomrukların çok olmasının faydası; ilk giden tomruklar sağa sola yaslandığı için ortada olan tomruklar bu sayede ortadan takılmadan hızla hareket ederler. Tomruk sayısı ne kadar çok olursa takılmadan giden tomruk sayısı artar. Takılan tomruk sayısının azalması demek, karaya oturup yüzdürülmeyi bekleyen tomruk sayısının azalması, bu da daha az ameleye (işçiye) ihtiyaç olacak demektir. Bütün bunlar taşıma süresini kısaltıp maliyeti düşüren etkenler olduğundan tomruk sayısının fazla olması bu yüzden önemlidir.

Bununla ilgili bir diğer husus ise, dökümden sonra tomruklar henüz akarsu üzerinde iken sel ve taşkın olursa tomrukların Bafra'ya ulaşma süresi daha da uzayabilir. Çünkü taşkın sırasında tomruklar akarsu yatağından çıkarak sağa sola dağılır. Bunların taşkın sonrası kara üzerinden tekrar suya salınması, yani kurtarılarak döküme katılması da yine oldukça zahmetli, güç ve zaman alıcı bir iştir.

20.000 m³'lük bir döküm ırmakta yaklaşık 60 km'lik bir alana yayılır. Tomrukların ırmağa yayılma mesafesi asgari 30, azami 60 km olunca döküm durdurulur. Burada iki husus çok önemlidir. Bunlardan *birincisi*; tomruklar bu 60 km boyunca yayılıp yavaş yavaş Bafra'da Fabrika önüne ulaşmalıdır ki oradaki işçiler her gelen tomruğu Fabrika bahçesine çekebilsinler. *İkincisi*, tomruklar Bafra'ya vardığında Fabrika önlerinde yığılırsa orada ırmak üzerinden gelen tomrukların denize kaçmasını önleyen ızgara görevi gören direkleri basınçla yıkabilir. Bu durumda tomruklar denize kaçır ve bu telafisi imkansız zarar demektir. İşte bu nedenle tomrukların ırmak yüzeyine uzun mesafeler boyunca yayılması, Bafra'ya bir anda yığılması gerekir. Bafra'ya bir günde ulaşan tomruk sayısı ile Fabrika civarında ırmaktan bir günde çekilebilecek tomruk sayısı birbirine yakın olmalıdır. Bu sebeplerle ırmağa döküm gelişigüzel yapılmaz, iyi bir hesaplama gerekir.

5.3. Fabrika önünde (Kızılırmak üzerinde) tahkimat

Kızılırmak üzerinden Fabrika önlerine getirilen tomruklar buradan daha ileriye kaçıp denize gitmemesi için Fabrika'ya en yakın ve müsait bir yerde, 1-3 m aralıklarla 5-7 m uzunluğunda kazıklar çakılır⁸. Bu kazıkların arası 25-30 cm kalınlığında yuvarlak ağaçlarla, kalaslarla, dal parçalarıyla, su geçecek fakat tomruk geçmeyecek şekilde set yapılır (Foto 5). Buna tahkimat denir⁹.

⁸ Seyfettin Aygün'ün anlattıklarına göre tahkimat zamanı gelip te bu kazıklar çakılmaya başlayınca Bafra'lılara uyku haram olurmuş. Bir makine varmış ve bu makine "ta ta taaak, ta ta taaak" diye ses çıkarır tıpkı bugünün beton kıran hilteleri gibi insanları sinir edermiş.

⁹ Tomruklar Kunduz'dan Kızılırmak'a dökülmeden önce bir miktar tomruktan sal yapılır, bunlar Bafra'ya kadar yüzdürülerek getirilir, Bafra'da ırmak üzerine söz konusu tahkimatlar bu tomruklarla yapılır, Bafra'da bu tedbir alındıktan sonra Vezirköprü'de döküm işi gerçekleştirilirdi.

Bazen su kabarıp tahkimat suyun altında kaldığından, tomruklar tahkimatı aşır denize kaçabilir. Ya da bir sel olur, bu selle tahkimat yıkılabilir. Bunun için bazı yıllar tedbir amaçlı olarak iki sıra tahkimat yapıldığı olmuştur.



Foto 5. Tomrukların denize kaçmaması için Fabrika önlerinde Kızılırmak üzerine kurulan tahkimat.

Tahkimat sayesinde burada tutulan tomruklar su içinden vinçlerle kıyıya çıkartılır. Bunun için kalın zincirli, ucu sivri çıkıntıları olan kancalara sahip devir daim düzeneğine takılıp Fabrika bahçesine çekilir (Foto 6). Irmakta tomrukların durumuna göre bu düzeneklerin yeri değiştirilebilir.



Foto 6. Tomrukların Fabrika bahçesine çekilmesi.

Her sene dökümden sonra tahkimat sökölür, sökölmezse ırmak yatağı tıkanarak su yolunu değıştirebilir, böyle bir durumda ırmak Fabrika bahçesine bile yönelebilir. Bu riskler nedeniyle her döküm döneminin sonunda tahkimatlar yıkılarak ırmağın önü açılır¹⁰.

5.4. Döküm İçin Amele (İşçi) Tedariki

Döküm yoluyla taşıma işinde çok sayıda işçiye (ameleye) ihtiyaç vardır. Kızılırmak üzerinde 200 km boyunca, döküm hattında ameleler daha çok Çerkezler, Susuz, Zeytin gibi ırmak kenarında yer alan köylerden temin edilir. Bu köylerdeki ameleler ırmak kıyısında büyüdükleri için büyük kısmı yüzme bilmektedir. Ayrıca bu köylerde bulunan gençler, döküm işini kendilerine muayyen aylarda iş edindikleri için, bu onlarda adeta meslek haline gelmiş ve tecrübe kazanmışlardır.

Mesela Bafra'ya yaklaştıkça amele bulmak güçleşir. Çünkü Bafra'ya yakın köyler bütün tarımıyla uğraştıklarından buralardaki köylüler amele olmazlar. Diğer ameleler Vezirköprü ve Boyabat'ın köylerindendir. Eğer döküm dönemi harman, orak, çift sürme zamanı değilse amele daha kolay bulunur. Tersı durumunda daha zor bulunur.

Ha demeyle amele bulunmaz, bunun da şartları ve usulü ardır. Çalışacak ameleye üç gün önceden haber verilir. Amelenin yiyecek, içecek ve hazırlık için zamana ihtiyacı olduğundan, hangi köy civarında, hangi iskelede ne zaman bulunacağı kendilerine daha önceden duyurulur. Ameleler yiyecekleri erzakı, giyecekleri eşyalarını hazır etmelidir. Ameleler ayrıca dökümde lazım olacak kanca, zincir, urgan, soğuk ve yağmurlu havalar için muşamba, lastik çizme gibi malzemeleri yanına almalı, her şart için tedbirli olmalıdır.

Genellikle köylüler, döküm kendi köyleri hizasına gelince amele işine girerler. Böylece daha uzak mesafelere, bilmedikleri yerlere gitmemiş olurlar. Böylece gerektiğinde köylerine de kolayca dönerler. Bu yüzden, yapılacak işin miktarı ve süresine göre ameleyle; Bafra'ya kadar gidip gitmeyeceğı, tomrukların ırmaktan çekilip, Fabrika bahçesindeki depoda istif işinde de çalışıp çalışmayacağı gibi hususlar önceden konuşulur, ona göre işbirliğı yapılır.

Döküm işçilerinin istirahatini ve yemek zamanlarını ayarlamak için paydos mahalli ve geceleme yerlerinin iyi tayin edilmesi gerekir. Bunun için dökümün ortalarında çalışan amelelerin yiyecek, içecek ve malzemelerinin de taşındığı sallar vardır.

Gündüzleri çalışan amele, gece yanlarında getirdikleri yatak yorgan altında bol ateş karşısında dinlenir ve uyur. Amelenin çoğı yeme içme işleri için yanlarında getirdikleri un ve pileki taşından faydalanırlar. Ekmeğı pileki taşında 3-4 kişi ortak pişirir. Şehirden ekmek getirip ameleye vermek pahalıya geldiğinden işveren bu işi üstlenmez.

¹⁰ Muğla'da Dalaman Çayı'nda, Bafra'ya benzer şekilde, vaktiyle yapılan döküm işlerinde tomrukların denize kaçmaması için sahilde, **Sarıçay** civarında yapılan tahkimat (**germe**) işinden dolayı, turistik önemi hayli fazla olan yörenin bugünkü adının **Sarıgerme** olması bu tarihî geçmişin bir hatırasıdır.

5.5. Çavuşlar

İşçi sayısı yapılan işin hacmine, yani dökümün büyüklüğüne göre değişir. Döküm başlamadan önce işçiler gruplandırılır ve her 15, 30 ya da 50 işçiye bir çavuş görevlendirilir. Çavuşlar bizzat çalışmaz, onlar ameleleri çalıştırır (Foto 7).

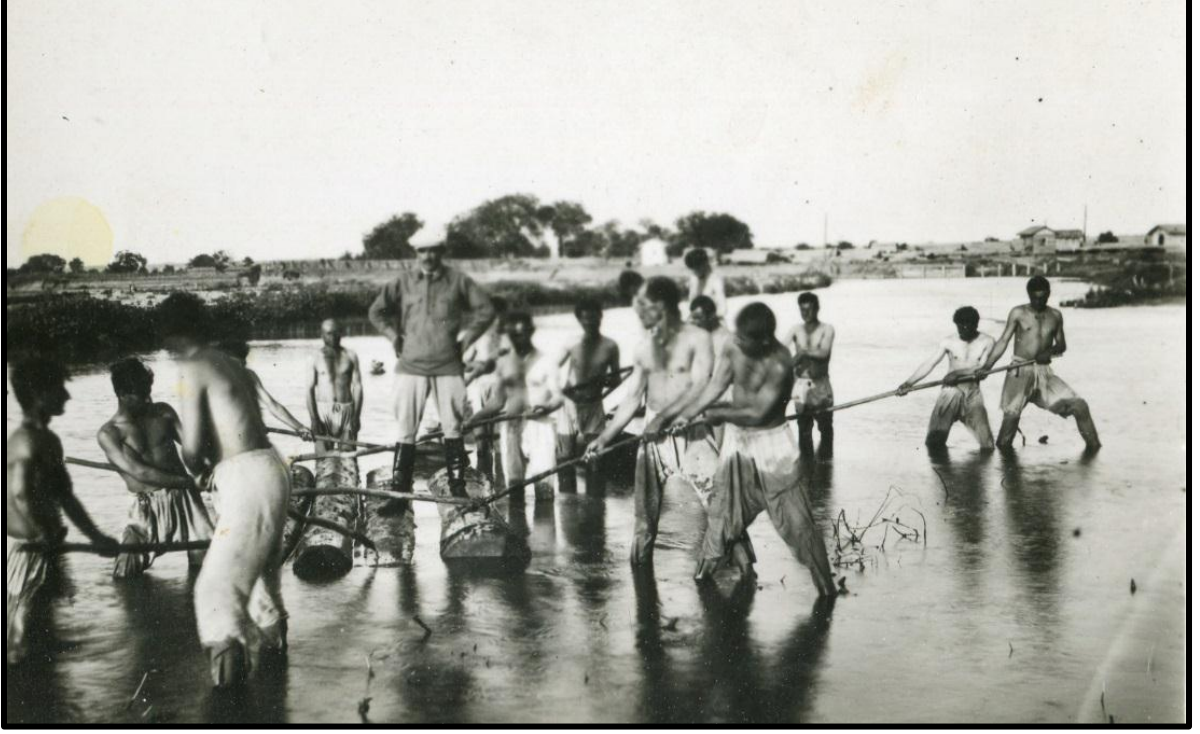


Foto 7. Amelelerin çalışması ve başlarında onlara iş yaptıran bir çavuş.

Döküm işinde çalışan amelenin muntazam çalışması çavuşların dirayetine kalmıştır. Döküm halindeki nakliyatı yaklaşık 200 kişi çalışır. Bunlar para hırsıyla çalışır. Para yoksa amele işi yarı yolda bırakabilir. Bu durumda sistem zarar eder. O yüzden çavuşların üstlendiği görev çok önemlidir. Çavuşlar hem disiplinli olmalı, hem de kırıncı olmamalı, kötü söz söylememelidir. İşçiye sürekli moral vermeli, ameleyi gevşetmemelidir. Mesela, bazı geceler davul zurna çaldırarak eğlenceler tertip etmeli, işçilerin morallerini ve çalışma şevkini yüksek tutmalıdır. Mesela gündüzleri bir salın üzerinde davul zurna çalınarak işçinin gayrete getirilmesiyle yapılan iş davul zurnasız (sessiz sedasız) yapılan işten daha çok ve daha verimlidir.

5.6. Amelelik (İşçilik), Ameleler Arasında İş Bölümü

Kunduz Ormanları civarında Kızılırmak kenarına istif edilmiş tomruklar, yuvarlanmak suretiyle kolayca ırmağa dökülür ve yüzerek akıntı yönünde harekete geçerler. Bu işte esas olan ve gerçekten uzmanlık isteyen kısım; dökümü en az kayıpla Bafra'ya ulaştırmaktır. Bunun için amelenin tecrübesi yani ustalığı ve uzmanlığı çok önemlidir. Tecrübeli ameleler daima tercih sebebidir. İşe yeni başlayan acemi ameleler bu yüzden tecrübeli amelelerin yanına verilir. Usta - çırak ilişkisi burada da görülür.

Kızılırmak boyunca yapılan döküm işinde çalışacak ameleler a) *Dalcılar*, b) *Sürücüler*, c) *Artçılar*, d) *Bekçiler* ve *haberciler* olmak üzere 4 grup halinde görevlendirilirler.

5.6.1.Dalcılar

Döküm işinde çalışan işçilerin % 20 ilâ 30'u dalcıdır. Dalcılar ilk tomruk suya atıldıktan itibaren yiyecek ve içecekleriyle ırmak boyunca salları üzerinde hareket ederler ve dalcıya ihtiyaç olan her yerde bulunmak zorundadırlar.

Bunlar görevleri icabı Bafra'ya kadar dökümün önünde giderler. Suların sığ olduğu yerlerde tomruklar saplanıp kalmasın diye, tomrukları olası çıkmaz su yollarına sapmasın diye buralara dökümdeki tomruklardan engel yapıp, kör noktaları kapatarak dökümün hızlıca sağa sola sapmadan gitmesini sağlarlar. Yine, diğer tomrukların da takılmadan suların bol olduğu yerden gitmeleri için tedbir alırlar. Irmağın çatallandığı yerlerde yolunu şaşıran tomrukları akıntı yönünde ırmağa katarlar. Tomrukların sağa sola gitmesini önleyen bu engellere “dal” dendiği için, bu işi yapanlara da “dalcı” denir. Döküm bitip en son tomruk geçtiğinde yanları tahkimat için kullanılan bu tomruklar artçılar tarafından sökülüp döküme katılır.

5.6.2. Sürücüler

Adından da anlaşılacağı üzere sevkiyatın normal şekilde devamından sorumludurlar. Sağa sola takılan, ya da çamura saplanıp kalan tomrukları kurtararak sevkiyatın devamını sağlarlar. Bunlar suyun içinde ya da nehir kenarından bu işi takip ettiklerinden ellerinde “gönder” adı verilen ucu kancalı uzun sırıklar vardır. Onlarla tomruklara müdahale ederler (Foto 8).



Foto 8. Tomrukları hareket ettiren sürücüler.

5.6.3. Artçılar

Bunlar dökümün ardını takip ederler. Takılan, batan, sağa sola sapmış bulunan tomrukları küskü ve kancalarla çıkarıp döküme katarak tomrukların yoluna devam etmesini sağlarlar. Amelenin ekserisi arkadan gelen bu artçılardır. Aynı zamanda döküm sağa sola sapmasın diye dalcıların mevcut tomruklardan yaptıkları engelleri söküp onları döküme dahil ederler. Dökümün arkasında tomruk kalmaması için artçılar dalcı, bekçi ve sürücülerle irtibatlı olmak zorundadırlar.

5.6.4. Bekçiler ve haberciler

İşçi mevcudunun yaklaşık % 10-15'ini bunlar oluşturur. Dalcılar ile sürücüler arasındaki irtibatı haberciler sağlar. Yanların emniyeti ve tomrukların muhafazasından (çalınması veya kaybolmasından) da bekçiler sorumludurlar. Bekçiler dalcıların önlerinden giderler. Çavuşlar tarafından sağ ve sol sahile ikişer kişi dikilir. Sebep dalcıların da önünde giden öncü tomrukların çalınmasını önlemektir. Çünkü öndeki dalcılar ile arkadan gelen artçılar arasında yaklaşık 25-30 km mesafe vardır. Bu kadar uzun mesafede bekçi gerekir. Her 4-5 km'ye ikişer kişi olmalıdır. Bekçiler bir yıldan diğerine çok sık değiştirilmemelidir. Böylece tecrübe sahibi olarak en çok nerelerde dikkat edilmesi gerektiğini bilsinler. Hırsızlık daha çok geceleri yapıldığından, güvenlik açısından bekçilerin de çift gezmesi gerekir. Bekçilerin gece uyuyup uyumadıklarının da ayrıca atlı bekçilerle kontrol edilmesi gerekir. Tomruk çalınma ihtimali olan köylerden geçerken bekçi sayısı 25-30'a kadar çıkar.

Bekçilerin işi gerçekten zordur. Özellikle ormansız köyler mevkiine gelindiğinde bekçiler gözlerini dört açmalıdır. Çünkü, ırmak kenarlarında yer alan bu köylerdeki köylüler önlerinden kuzu gibi geçen tomrukları kışlık odun veya başka ihtiyaçları için çalabilir. Çalmanın iki usulü vardır; ya öküzlere boyunduruk yapıp ırmaktan uzaklaştırır, ya da ırmak kıyısına saplanıp kalmış bir tomruğun üstünü kumla kapatır, döküm bittikten sonra da gidip çıkarıp evine götürür.

5.7. İşin Sonu

Son tomruk Bafra'ya varıp vinçle ırmaktan çekildiğinde sürücü ve dalcıların işleri biter. Döküm işi bittikten sonra mevcut amelenin bir kısmı (yaklaşık 15-20 amele) bekçi ve emniyet tertibatı için geride bırakılır. Bunlar da geridekileri toparlayarak gelirler. Bu sırada peyderpey gelen amelenin işi bittikçe en uzak köyden başlayarak yevmiyesi verilerek gönderilir. İş biten amele parasını almadan iki gün fazla beklese problem çıkartır. Bu nedenle amele küstürülmeden iş bitirilir.



Foto 9. Tomrukların Fabrika bahçesine çekilmesi.

Bir kısım amele, tomrukların ırmaktan Fabrikaya çekilmesi ve Fabrika bahçesinde istif için gereklidir. Irmaktan vinçle bir günde 1000-1500 tomruk çekilebilir (Foto 9). Irmaktan kanca-vinç sistemi ile çekilen tomruklar Fabrika bahçesinde boylarına ve cinslerine göre istif edilir (Foto 10).

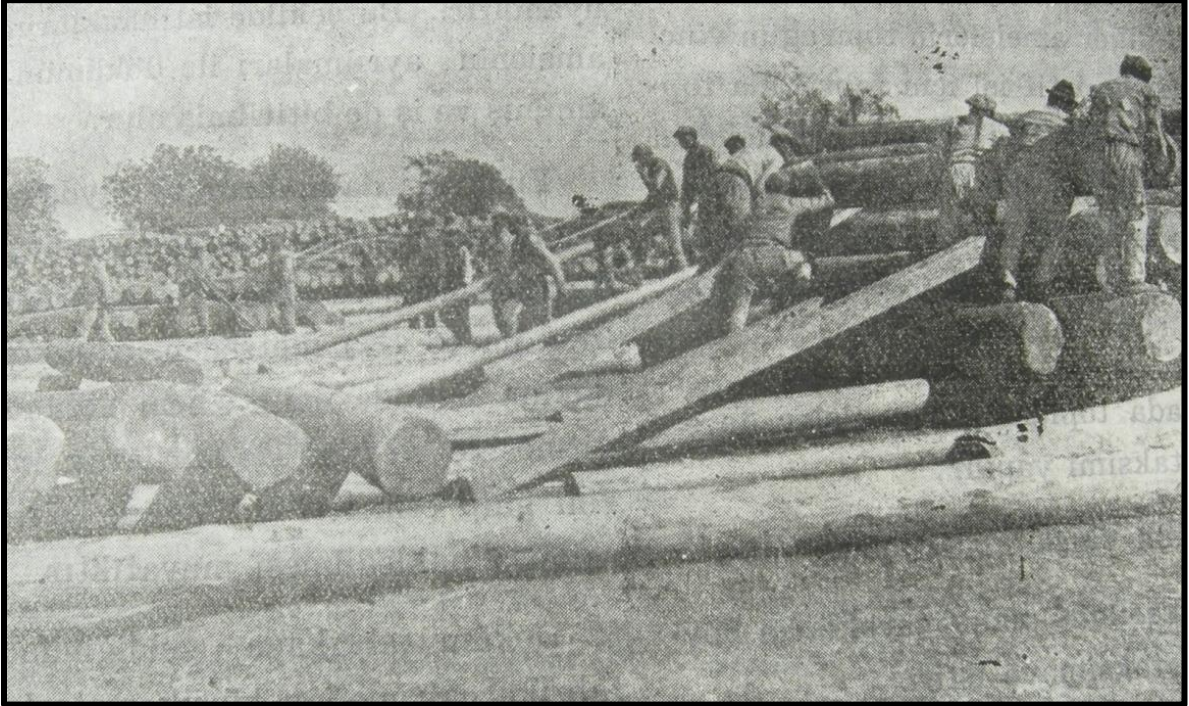


Foto 10. Tomrukların Fabrika bahçesinde cins ve boyutlarına göre istif edilmesi.

5.8. Filmlere konu olan bu hikayenin bir örneği; TOMRUK

Yönetmenliğini Şerif Gören'in yaptığı, Senaryosunu Ahmet Soner ve Osman Şahin yazdığı, Kadir İnanır, Serpil Çakmaklı, Selçuk Özer, Hayati Hamzaoğlu ve Yaman Okay'ın oynadığı 1982 yılı yapımı "Tomruk" filmini bir hatırlayın. Ya da biz size hatırlatalım. Filmin özeti kısaca şöyle;

"Kürşat Çavuş (Kadir İnanır) ve Deliormanlı Ali (Selçuk Özer), hayatlarını ormanda odun keserek kazanan iki candan arkadaşlardır. Ali, kamyon sürücülerinin başı Mehmet Ali'nin (Hayati Hamzaoğlu) kızı Gülçiçek'e (Serpil Çakmaklı) sevdalıdır. Ama Gülçiçek başkasına sözlüdür. Yakında da düğünleri yapılacaktır. Kürşat, arkadaşının teklifi üzerine Gülçiçek'i kaçırmayı kabul eder. Kına gecesi Ali ile birlikte kızı, salla kaçırlar. Gülçiçek'in babası kamyoncuları toplayıp, kaçakların peşine düşer".

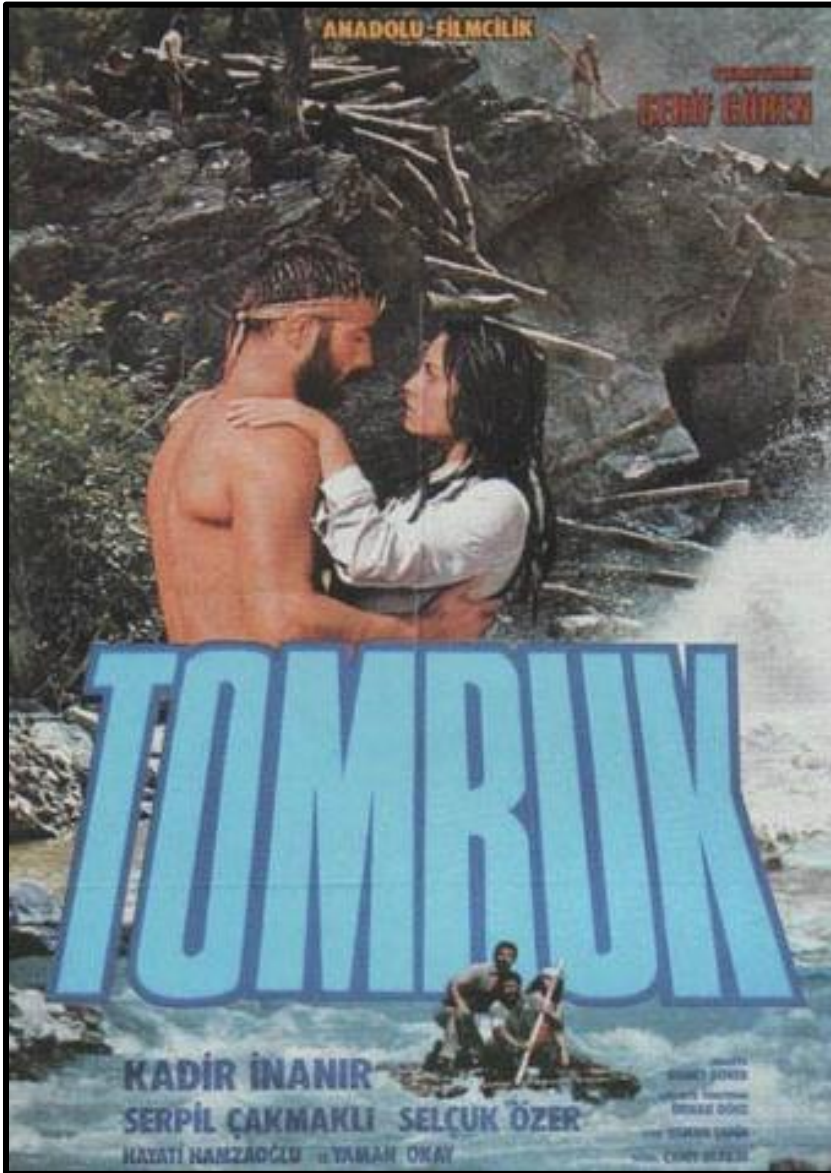


Foto 11. Tomruk filminin afişi. Arka planda tomrukların ırmağa dökülmesi.

Filmin senaryosunda bizim ilgimizi çeken husus Çiçekbaba (Sandras) dağlarındaki ormanlardan kesilen tomruklar, (bugün Türkiye'nin en gözde rafting kulvarlarından biri olan) Dalaman Çayı'na atılmakta, buradan da salcılar vasıtası ile yüzdürülerek Dalaman'a getirilmektedir. Sonraki yıllarda karayolları ve buna bağlı olarak kamyonculuğun gelişmesi ile ırmak yoluyla (sallar eşliğinde tomrukların yüzdürülerek) nakli son bulmuş, tomrukların taşınması kamyonlarla yapılmaya başlanmıştır. Özetle, şoför esnafı ve kamyonculuk (motorlu taşıtlarla nakliyat) başlamış (Foto 12), geleneksel usullerle yapılan salcılık ve salcılıkla geçinenler mağlup olmuştur. Filmin arka planında salcılarla kamyoncuların yüzleşmesi ve kamyoncuların galibiyeti vardır.



Foto 12. 1950'li yılların başları; kamyonculuk başlamış, ırmak nakli bitmiştir. Bir diğer ifade ile gelenek teknolojiye yenik düşmüştür.

Bu tıpkı hattatlarla matbaacıların, el dokumacıları ile makine dokumacılarının, kervancılarla motorlu araçların karşılaşması gibi 19. ve 20. Yüzyıla damga vuran en dramatik sahnelerden biridir. Makine daima galip gelmiş, beden gücüne dayalı geleneksel sektörler mağlup olmuştur.

Tomruk filmi her ne kadar Dalaman Çayı'nda çekilse de, filmin hikayesi çok tanındıktır. Çünkü 1950'lere, yani karayollarının yapılıp kamyonların seyri seferlerine kadar Türkiye'deki ırmakların bir kısmında tomruklar akarsular üzerinden yüzdürülerek taşınıyordu. Bu akarsulardan biri de Vezirköprü-Bafra arasında Kızılırmak'tı. Kuvvetle muhtemeldir ki senaryoya ilham veren hikaye Samsun'a aittir.

6.Sonuç

Geçmişe ait değerler günü geldiğinde kullanılmak üzere mutlaka kayda geçirilmeli, geçmişin kültürel mirası mutlaka geleceğe aktarılmalıdır. Daha 50-60 yıl öncesine kadar ilimiz Vezirköprü-Bafra ilçeleri arasında yaşanan bu faaliyetin canlı tanıkları bir bir aramızdan ayrılırken bu tür kültürel öğelerin de insanlarla beraber yok olmaması bize bağlıdır. Gerek bu konu, gerekse benzer başka konularla ilgili olarak elinde belge ve bilgisi olanların bunları yayınlayarak, ya da ilgili kurum ve kuruluşlar olan kütüphane, müze, arşiv gibi müesseselere teslim etmeleri vijdani sorumlulukları gereğidir.

Teşekkür

Metin içindeki fotoların bir kısmını temin ederek kopyalarını bize ulaştıran Vezirköprülüler Derneği'nden Sayın Emin Kartal'a, hikayenin sözel kısmını derlediğim dönemin tanıklarından Bafra'dan Sayın Memduh Aksu ve Sayın Seyfettin Aygün'e, Bengü köyünden Sayın Hasan Bıykoğlu'na, artık aramızda olmayan Yörüklerden Merhum Yusuf Güner'e sonsuz minnet, saygı ve dualarımla.

Konu ile ilgili elinde bilgi ve belge olanların bir kopyasını cyilmaz@omu.edu.tr adresimize göndermeleri halinde onlara da candan teşekkürlerimizle.

REFERANS İÇİN KAYNAK GÖSTERİM BİLGİLERİ:

YILMAZ, C. (2016) *“Vezirköprü Kunduz Ormanlarından Bafra Kereste Fabrikası'na Kızılırmak Üzerinden Tomruk Nakliyatı”*, **Bütünşehir**, Yıl:2, Sayı:11, Samsun, s.18-26,

Şehir ve her şey...

BÜTÜNŞEHİR

Yıl: 2 / Sayı: 11 Fiyatı: 15₺ Kent Kültürü Dergisi

Müslüman Türklerin Samsun'daki İlk İmzası
SAMSUN KALESİ

Bir Kadın Kahraman
FATMA ÇAVUŞ

MÜHR-İ SÜLEYMAN
Kadim

Samsun'da
KUVAYİ MİLLİYE
MEZARI

İÇİNDEKİLER	
ŞEHİRDEN MERHABA 11	<Tevfik DEMİR> 05
Canik Sancağı Kuvayı Milliye önderlerinden Ekrem Canbulatoğlu	<Yrd. Doç. Dr. Selim ÖZCAN> 08
KALEYİ SON TERK EDENLER FARELER VE KERTENKELELER	<Mehmet KÖSEÖĞÜLÜ> 14
...Bafra Kereste Fabrikası'na Kızılırmak Üzerinden Tomruk Nakliyatı	<Prof. Dr. Cevdet YILMAZ> 18
BÜTÜNŞEHİR DERGİSİ OKULLARA TAVSİYE EDİLDİ	<Akayam Haber> 27
Millî Mücadele Yıllarında Dağköy ve Bir Kadın Kahraman Fatma Çavuş	<Ahmet SEVEN> 28
MÜHR-İ SÜLEYMAN MOTİFLERİ	<Emine YILMAZ> 34
Metropollerde Kent Kimliği Yoktur	<Akayam Haber> 42
OSMANLI ARŞİV BELGELERİNDE 1915'TE SEVK EDİLEN CANIKLI ERMENİLER	<Erhan YILMAZ> 46
Samsun'un Yeni Vitrini Tekkeköy	> 51
OTUZLARDA SAMSUN'DA AFETLER	<Prof. Dr. Fahri SAKAL> 52
Nurettin Türkoğlu Dünya Kalite Elçisi Seçildi	> 60
KARADENİZDEN DÜNYA YA AÇILAN BİR KÖPRÜ ETL ENGLISH ACADEMY	> 62
SAMSUN'DA KUVAYİ MİLLİYE MEZARI!	<Recep YAZGAN> 64
BÜTÜNŞEHİR ÖĞRENCİ BULUŞMALARI DEVAM EDİYOR!	<Akayam Haber> 68
Kentin Gözleri	<Kenanettin AK> 70
ÇARŞAMBA'DAN DÜNYA'YA AÇILAN GÖNÜL PENCEREMİZ	<İrfan ERTAY> 72
Samsun'un Dünyaya Açılan Zilleri	<Yasin KURT> 76
SAMSUN'UN 75 YILLIK MARKASI GÜR ŞEKERLEME	<İzzet ACARER> 78
Bir Ağzı Derlemesi	<Uğur DEDE> 82
SAMSUN KALESİ-2 / BÖYÜKLÜK VE İÇİNDEKİLER	<Emine YILMAZ> 86
Kalitemiz İmzamızdır Ayanlar Orman Ürünleri	> 92
SAATHANE MEYDANI ARKEOLOJİK KAZI ÇALIŞMALARI	<Akayam Haber> 94
Terme Çam Kokusu İçinde Deniz Keyfi	> 96

Yıl: 2 / Sayı: 11
Ocak - Şubat 2016
www.butunsehirdergisi.com

BÜTÜNŞEHİR

İmtiyaz Sahibi ve Sorumlusu
Akasya Basın Yayın Tanıtım
Recep YAZGAN
0544 730 49 32
recep.yazgan1@gmail.com

Yayın Kurulu
Prof. Dr. Cevdet YILMAZ
Prof. Dr. Bünyamin KOCADOĞLU
Doç. Dr. Önder DUMAN
Yrd. Doç. Dr. Cem GENÇOĞLU
Tevfik DEMİR
İbrahim TOKEL
Recep YAZGAN
Uğur DEDE
Mustafa KARAOĞMANOĞLU

Reklam Koordinatörü
Yasin KURT
0544 303 55 55

İletişim
Gaziler Meydanı Gelışen Han
No: 11 Kat: 3
İlkadım / Samsun
Tel: (0362) 432 12 01
butunsehirdergisi@gmail.com

Grafik Tasarım
Akasya Basın Yayın Tanıtım
0362 432 12 01

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

Baskı Tarihi
25.02.2016

Bütünşehir Dergisi Etabıl
Kitabevi, Endülüs Kültür Merkezi,
Deniz Kültür Merkezi
Selamet Kitap Kütüphanesi'nden
temin edebilirsiniz.

Bütünşehir'den MEMLEKET İSTERİM

Her bir yeni sayı yeni bir umut demek bizim için.
Çok şükür bugün 11 sayımız var elinizde. Temal dergi çıkarmak yayıncılık açısından en zor işlerden birisi, yazısından fotoğrafa, belgesinden, yazına kadar çok gayret isteyen bir alanda dergi çıkarmaya çalışıyoruz.
Birçok dergi çıktı Samsun'da, daha da çıkacak ama birçoğu yok oldu gitti, ayakta kalanlar ise tamamen magazın ağırlıklı popüler kültür-reklam dergileri.
Yola çıkarken işimizin zorluğunu biliyorduk ama Samsunlular sağ olsunlar bu dergiyi sahipti.
Çıkardığımız her sayı başlı başına bir şehir arşivi oldu. Ve her şeyden önemlisi okurlarımız dergimizi aylık bir dergi olarak değil bir kitap gibi değerlendirip saklıyor, sahip çıkıyor ve eksik sayıları bulma peşine düşüyorlar.
...
Biz Bütünşehir Dergisi üzerinden şehir kültürüne katkı sağlamak amacıyla yayın yaparken özel, resmi kurumların özellikle de belediyelerin bu alandaki çalışmalarını yakından görmek bizleri çok mutlu ediyor. Mesela Büyükşehir Belediyesi Kent ve Estetik diye bir sempozyum düzenliyor önümüzdeki aylarda. İlkadım Belediyesi'nin de kasım ayı içerisinde Şehir Sempozyumu düzenleyeceği bilgisini aldık. Canik Belediyesi'nin de Şehir ve Kadın Sempozyumu Mayıs ayında yapılacak. Atakum Belediyesi de bir şehir sempozyumunun ilk toplantılarını yaptı. Bunlar yaşadığımız şehrin adına çok güzel oluşumlar ve biz Bütünşehir Dergisi olarak bu faaliyetlerin hepsini destekliyor, düşüncelerini gayret edenleri tebrik ediyoruz. Bizim dergi olarak amacımız da bu zaten. Hepimiz bu şehirde yaşıyoruz ve her birimiz bu şehirde yaşamaktan dolayı şehrimize karşı sorumluyuz.
Son olarak Bütünşehir Dergisi 2. İstisna Toplantısına ev sahipliği yaparak Bütünşehir Dergisi yazarları ve destekçilerine küçük bir toplantı ortamı sağladık. Atakum Belediye Başkanı İshak Taçç'ya ayrıca teşekkür ederiz.
...
11. Sayımızda yine elimizden geldiği kadarıyla dolu dolu bir muhteva ve bir birinden güzel yazılar, fotoğraflar, belgeler, bilgilerle sizlerin huzuruna çıkıyoruz.
Yüksek Mimar ve Şehir Plancısı Embiye Sancağı'nın Samsun Kalesi'nin devamıyla birlikte, Yrd. Doç. Dr. Selim ÖZCAN'ın Ekremköy Çanbulat araştırması, Eğitimci Mehmet Koseoğlu'nun Samsun Gerginliği incelemesi, Prof. Dr. Cevdet Yılmaz'ın Vezirköprü Kunduz Ormanları Tomruk Nakliyatı, Ahmet Seven, Fatma Çavuş'un hayatını, Arkeolog ve sanat Tarihçisi Emine Yılmaz'ın Mühr-i Süleyman araştırması, Tarih Uzmanı Erhan Yalçın'dan 1915'te sevk edilen Canikliler Ermeniler, Recep Yargın'ın kaleminde Samsun'da Kuşyay: Milliye Mezarı haberi, Samsun'un 75 yıllık Markası ve daha niceileri bu sayıda sizleri bekliyor.

MEMLEKET İSTERİM

Yaşamak, sevmek gibi gönülden olsun;
Olursa bir şüküyle ölümden olsun. (Cahit Sıtkı Tarancı)

Tevfik DEMİR

Vezirköprü-Kunduz Ormanlarından Bafra Kereste Fabrikası'na Kızılırmak Üzerinden TOMRUK NAKLİYATI

Prof. Dr. Cevdet YILMAZ

1.GİRİŞ
Türkiye'de karayollarının gelişmeye başladığı 1950'li yıllara kadar yük ve eşya naklinde muhtelif yol ve yöntemler denenmiştir. Esas olarak insan ve hayvan gücünden yararlanılan da bazen tabiatın verdiği imkânlar da ihmal edilmemiş, bunlar da değerlendirilmiştir. Ormancılık faaliyetlerinde ormancılardan kesilen tomrukların akarsulardan faydalanarak su gücü ile ihtiyaç duyulan yerlere taşınması hususunda bunlardan biridir. Yaklaşık 60 yıl önce sona eren ve tarihin sayfalarında yerini alan bu faaliyetin en güzel örneklerinden birinin yaşanmış olduğu yer Kızılırmak'ın Samsun'da

Vezirköprü ve Bafra ilçeleri arasında kalan kısımdır.
Aşağıda; Samsun'un Vezirköprü, Sinop'un Boyabat ve Çorum'un Ormanlık ilçeleri arasında kalan Kösedağ ve Kunduz ormanlarından kesilen tomrukların döküm ya da sallarla Kızılırmak üzerinden Bafra'da faaliyet gösteren Kereste Fabrikası'na ulaştırılması, yani "Kızılırmak üzerinden tomruk nakli" konusu ele alınmıştır.
Araştırmanın temeli Bafra İlçesi'nin Bengöl köyü başta olmak üzere Vezirköprü'nün Kurucay ve Özyürek köylerinde yaşayan yağlı kışkılardan elde edilen sözel bilgilere dayanmaktadır. Yapılan literatür

tarafından, Hasan Üstün'ün 1945 yılında *Örmen ve Ay Dargısı*nde yayınlanan makalesi ile, Seyfettin Sarıoğlu'nun 1954 yılında *Bafra Hakikat Gazetesi*nde yer alan yazıları dışında başka orijinal çalışmaya rastlanmamıştır. Konu ile ilgili en detaylı çabası görsel malzeme ise 1982 yılında *Dalaman Çayında* çekilen "Tomruk" filmidir. Filmede, "tomrukların ırmağa dökülmesi ve yüzdürülerek taşınması" sahneli, ele aldığımız konu ile birebir örtüşmesi açısından son derece önemlidir. Bu film, filmin senaryosunun esin kaynağını Bafra olabileceği düşüncesi bizde hakim olmuştur. Çinkili literatürde başka yerde geçen böyle bir hikâyeye rastlanmamıştır.

2. AKARSULARIMIZDAN ORMAN NAKLİYATINDA YARARLANMA

Türkiye akarsuları, Bartın ve Manavgat çayları gibi, birçok küçük istisna hariç tutulursa, üzerinde mavinin ve genilerin güdüsünde geliştiği ekonomik değeri yüksek ulaşım hatlarına elverişli değildir. Bunun başlıca sebepleri; Türkiye'nin dağlık ve engebeli olması, akarsuların tabanı seviyesine ulaşmaması ve akış rejimlerinin düzensiz olması gibi faktörlerdir.

Fakat buna rağmen bazı akarsularımız üzerinde geçmişten beri, yerli ve yabancı hareket ettirilen, boyları en fazla 10-15 m'yi bulan kayıklarla yük ve yolcu taşımacılığı yapılmıştır. Fakat çevremizde bulunan Kızılırmak ve Yeşilirmak bunlar büyük birer örnekler.

Yine, ormanların içlerine kadar karayollarının ulaşmadığı 1950'li yıllara kadar orman emvalinin bir bölümü akarsular üzerinden taşınıyordu. Bazen akarsulardaki eğim kırkikilolar, dar boğazlar, ya da taşkın kayıkların nedeniyle çarpma ve sert düşüşler nedeniyle %40'lara varan tomruk kaybı yaşansa da çoğu zaman başka alternatif yoktu⁴. Türkiye'de ormanların yoğun olarak yer aldığı Karadeniz ve Akdeniz bölgelerinde bu yöntem sıklıkla başıvurulmuştur. Tarihli kayıtlara ve arşivlere bakıldığında Akdeniz Bölgesinde Göksu ve Dalaman çayları ile Karadeniz Bölgesinde Kızılırmak, Yeşilirmak, Çoruh, Aksu ve Harşit çaylarında orman emvali taşındığı açıkça görülmektedir.

Akarsularda orman emvali taşınmasının bazı şartları vardır. Her şeyden önce, hangi akarsularda nakliyat yapılabileceğini akarsuyun rejimi belirlemektedir. Yatağında her daim su olmayan akarsularda ancak ilkbahar taşkınları zamanında, su seviyesinin yükselmesine bağlı olarak nakliyat yapılabilir. Su seviyesinin yükselmesine bağlı olarak nakliyat yapılabilir, bu da birkaç ay ile sınırlı kalmaktadır. Rejimi düzensiz, yani her mevsim yatağında su bulunan akarsularda ise yıl boyu taşımacılık yapılabilir. İşte Kızılırmak ülkemizde bu özelliklere sahip nehirlerin başında gelmektedir.

Akarsular üzerinde tomruk nakliyatı iki şekilde yapılmıştır. Bunlardan birincisi ve en yaygın olanı dökme usulü yapılmıştır. Diğer ise sallarla yapılan nakliyat. Konumuzda oluşturan Kızılırmak üzerinde daha

Akarsularda orman emvali taşınmasının bazı şartları vardır. Her şeyden önce, hangi akarsularda nakliyat yapılabileceğini akarsuyun rejimi belirlemektedir. Yatağında her daim su olmayan akarsularda ancak ilkbahar taşkınları zamanında, su seviyesinin yükselmesine bağlı olarak nakliyat yapılabilir, bu da birkaç ay ile sınırlı kalmaktadır.



Foto 3-4. Kızılırmak'ta döküm halindeki (yüzere hareket eden) tomruklar.

5. KIZILIRMAK'TA DÖKÜM YOLUYLA TOMRUK NAKLİ

5.1. Akarsuyun izlenmesi, döküm zamanı ve süresi

Akarsuya tomruk dökümü herhangi bir zamanda gelişigüzel yapılmaz. İrmagın akış rejimi dikkate takip edilir. Kuvvetli yağışlarla birlikte karların da eriyerek akarsu seviyesini yükselttiği ilkbahar ayları tehlike arz ettiği için bu dönemin geçmesi, yani ilkbahar taşkın döneminin bitmesi gerekir. Kızılırmak'ta döküm için ilkbahar taşkınlarının sona erdiği, gündönümü de olan 23 Haziranın geçmesi lazımdır. Bundan bir hafta sonra döküm yapılır. Bu durumda Haziran ve Kasım ayları arası (Haziran-Temmuz-Ağustos-Eylül-Kasım) en müsait zamandır. Kızılırmakın taşkın dönemi bitmeden döküm yapılsa, tecrübeler göstermiştir ki, büyük zarar ortaya çıkar. Böyle ki, döküm daha önce yapılır ve tomruklar ırmağın taştan olursa

van gücüne ihtiyaç duyulur. Bu ise hem dökümün geç geçmesi, hem de ekstra masraf demektir. Bu arada tomruklar da kaybolabilir. Sayet taşkın, tomrukların fabrika önüne geldiği sıralarda olursa, tomrukların denize kaçma tehlikesi de ortaya çıkar. Tomruklar denize kaçarsa, bunların ancak %10'u kurtarılabılır, geriisi azalır olur, bu da işletmenin zarar hanesine eklenir. Diğer taraftan, 21 Hazirandan 1 haftaya 10 gün kadar sonra ırmağa dökülen tomrukların Kasım ayı sonlarında ırmağın taşkınları olmaları gerekir. Normal şartlarda su üzerindeki bir tomruk günde 6-7 km yol kat etmektedir. Bunda suyun hızı da önemlidir. Su hızı ise daha kısa zamanda, su yavaşsa daha geç sürer. Kızılırmak'ta bir tomruk, döküm yerinden Bafra'ya 200 km'lik su yoluyla yaklaşık 30-35 günde varmaktadır. 1954 yılında Kızılırmak nehri üzerinde 22.000 m³ döküm yapılmış, bu miktar 57.000 tomruğa denk gelmiş, 200 km'lik mesafe 34 günde kat edilmiştir. Yağışlara bağlı su seviyesi değişikliklerine göre bu süre 5-6 gün uzayabilir ya da kısalabilir.

5.2. Döküm halinde taşıma işi

Ormandan kesilen ağaçlar budanıp tomruk haline getirildikten sonra

ırmak kenarında uygun yerlerde istif edilir. Bu istif işi ustalık ister. Tomruklar son derece dengeli bir şekilde üst üste yığılır. Bu istifler ırmak seviyesinden yer yer 10, 50, 100 m gibi muhtelif yükseltilerde olabilir. İrmak seviyesinden olursa taşkın zamanı sele değebilir. Uygun bir yerde olmaz ise bu kez de ırmağa dökme zor olabilir. Öyle bir yerde istiflenmeli ki, döküm zamanı geldiğinde, istifin altından istifli hareket geçiren engel (kama, kazık, ip her neyse) çekildiğinde tomruklar eğimi takip ederek insan ve hayvan gücüne gerek kalmadan ırmağın yüzüne düşsünler. İstif yerleri aynı zamanda tomruklara zarar vermemelidir. Örneğin kayalık bir yerin üzerine istiflenirse, döküm için hareket ettirildiğinde, ırmak yüzüne düşene kadar tomruklar kayalarda parçalanabilir.

Zamanı geldiğinde, yani taşkın dönemi bitip sular aşağı seviyeye inince partiler halinde istifler bozulur, tomruklar ırmağa dökülür ve nakliyata geçilir, yani tomruklar yüzdürülmeye başlanır (Foto 3-4).

Senede 2 ila 4 döküm ancak yapılabilir. Döküm miktarı ne kadar çoksa o nispette hızlı gider ve bir o kadar ucuza gelir. Mesela döküm miktarı 2.500 m³'ten az olursa zarar edilir, çünkü maliyet artar. Bir partide ne



Foto 1-2. Şirketin küngesi ve Bafra Kereste Fabrikası.

çok dökme usulde taşıma yapılmış, sallla taşıma istisnai hallerde başvurulan bir yöntem olmuştur.

3. KIZILIRMAKTA TOMRUKLAR NEREDEN, NİÇİN VE NEREYE TAŞINIYORDU?

Kızılırmak nehrinde döküm suretiyle taşıma işi (küçük miktarlarda, vatandaşın Orman İşletmesinden aldığı zati ihtiyacını köyüne götürmek için olsa da), esas büyük miktarlarda nakliyat Bafra Kereste Fabrikası için yapılmıştır.

Su ve akış rejimi tomruk taşıma-ya müsait olan Kızılırmak, 1950'li yıllarda karayollarının, orman içlerine girmesine kadar, Samsun ilinde orman emvalinin taşınması için alternatif yollardan biri olmuştur. 1929 yılında faaliyete geçen Bafra Kereste Fabrikası için Merhum Emin Sazak daha Fabrikayı kurarken hammadde temini için Vezirköprü-Ösmançık arasındaki Kındap ve Köseşad ormanları ile Sinop-Bayburt ormanlarının ırmağın komşu oval köşelerini göz önüne alarak, bunun için 10 yıllık mukavele yapmıştı (Foto 1-2). Hammadde temini için de en uygun yolun ırmak nakliyatı olduğunu hesaplayarak Fabrikayı Bafra'da ırmak kıyısına inşa ettirmişti⁵. Daha fabrika kuru-

lurken hammadde temini için ırmak yolu öngörülmüştü. Nitekim öyle de oldu. Karayolları ve kamyonculuğun sahneye çıktığı 1950'li yıllara kadar fabrikanın ihtiyacı olan tomruklar ırmak üzerinden getirildi⁶. (Foto 1-2)

4. KIZILIRMAKTA SALLARLA TOMRUK NAKLİ

Kızılırmak üzerinde esas olan döküm yoluyla tomruk nakline geçmeden önce kısaca sallarla nakliyattan bahsedelim. Bunakliyat türü Kızılırmak'ta dökme göre çok az görülmüştür. Daha çok küçük odun, fasulye sığı (cere) gibi vatandaşın kendi ihtiyacını temin için kullanılan bir yöntemdir⁷. Fakat bazen, örneğin fabrikada acele lazım olan fakat o an için depoda bulunmayan muayyen ebatta tomruğa ihti-

yaç duyulduğunda, bazen de her yıl düzenli olarak özellikle dökümden önce Fabrika civarında ırmak üzeri- ne tomruklar denize kaçması diye tahkimat yapılmasına karar verildiğinde, lazım olan ağaç direkleri için sal ile nakliyata başvurulur.

Sal ile nakliyat dökme göre daha zor ve masraflı olduğu için tercih edilmemiştir. Zorluğu, sallardan bir sal ile Fabrikaya giren sonra salı çözüp, başka bir sal bağlamak üzere 150-200 km gerye Vezirköprü'ye gitmeleri ve bu şekilde taşınmasıdır. Zorluğu, sallardan bir sal ile Fabrikaya giren sonra salı çözüp, başka bir sal bağlamak üzere 150-200 km gerye Vezirköprü'ye gitmeleri ve bu şekilde taşınmasıdır. Zorluğu, sallardan bir sal ile Fabrikaya giren sonra salı çözüp, başka bir sal bağlamak üzere 150-200 km gerye Vezirköprü'ye gitmeleri ve bu şekilde taşınmasıdır.

Sal ile nakliyat dökme göre daha zor ve masraflı olduğu için tercih edilmemiştir. Zorluğu, sallardan bir sal ile Fabrikaya giren sonra salı çözüp, başka bir sal bağlamak üzere 150-200 km gerye Vezirköprü'ye gitmeleri ve bu şekilde taşınmasıdır. Zorluğu, sallardan bir sal ile Fabrikaya giren sonra salı çözüp, başka bir sal bağlamak üzere 150-200 km gerye Vezirköprü'ye gitmeleri ve bu şekilde taşınmasıdır. Zorluğu, sallardan bir sal ile Fabrikaya giren sonra salı çözüp, başka bir sal bağlamak üzere 150-200 km gerye Vezirköprü'ye gitmeleri ve bu şekilde taşınmasıdır.

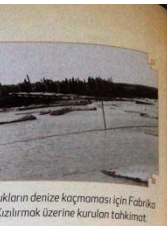
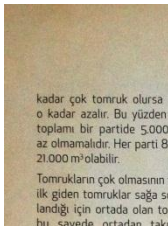


Foto 5. Tomrukların denize kaçmaması için Fabrika önlerinde Kızılırmak üzerine kurulan tahkimat.

kadar çok tomruk olursa maliyet o kadar azalır. Bu yüzden döküm toplamı bir partide 5.000 m³'ten az olmamalıdır. Her parti 8.000 ila 21.000 m³ olabilir.

Tomrukların çok olmasının faydası; ilk gelen tomruklar sağa sola yalandığı için ortada olan tomruklar bu sayede ortadan takılmadan hızla hareket ederler. Tomruk sayısı ne kadar çok olursa takılmadan giden tomruk sayısı artar. Takılan tomruk sayısının azalması demek, karaya oturup yüzdürülmeyi bekleyen tomruk sayısının azalması, bu da daha az ameleye (işçiyi) ihtiyaç olacağı demektir. Bütün bunlar taşıma süresini kısaltıp maliyeti düşüren etkenler olduğundan tomruk sayısının fazla olması bu yüzden önemlidir.

Bununla ilgili bir diğer husus ise, dökümden sonra tomruklar henüz akarsu üzerinde iken sel ve taşkın olursa tomrukların Bafra'ya ulaşma süresi daha da uzayabilir. Çünkü taşkın sırasında tomruklar akarsu yatağından çıkarak sağa sola dağılır. Bunların taşkın sonrası kara üzerinden tekrar suya salınması, yani kurtarılarak dökme katılması da yine oldukça zahmetli, güç ve zaman alıcı bir iştir.

20.000 m³'lük bir döküm ırmakta yaklaşık 60 km'lik bir alana yayılır. Tomrukların ırmağa yayılma mesafesi aşağı 30, azami 60 km oluncu döküm durdurulur. Burada iki husus çok önemlidir. Bunlardan birincisi; tomruklar bu 60 km boyunca yayılır yaymaz yavaş yavaş Bafra'da Fabrika önüne ulaşmaktadır ki oradaki işçiler her gelen tomruğu Fabrika bahçesine çekebilirler. İkincisi, tomruklar Bafra'ya vardığında Fabrika önlerinde yığılrsa orada ırmak üzerin-

den gelen tomrukların denize kaçmaması önleyen uzgara göre- yi gören direkleri basınçla yakabilir. Bu durumda tomruklar denize kaçmaz ve bu telafisi mümkün zararı demektir. İşte bu nedenle tomrukların ırmak yüzüne uzun mesafeler boyunca yayılması Bafra'ya bir anda yığılması gerekir. Bafra'ya bir günde ulaşan tomruk sayısı ile Fabrika civarında ırmak bir günde çekilebilen tomruk sayısı birbirine yakın olmalıdır.

Bu sebeplerle ırmağa döküm gelişigüzel yapılmaz, iyi bir hesaplama gerekir.

5.3. Fabrika önünde (Kızılırmak üzerinde) tahkimat

Kızılırmak üzerinden Fabrika önlerine getirilen tomruklar buradan da ırmak kıyısına çekilip denize dökülür. Bu işi yapan işçiler Fabrikaya en yakın ve müsait bir yerde, 1-3 m aralıklarla 5-7 m uzunluğunda kazıklar çakılır⁸. Bu kazıkların arası 25-30 cm kalınlığında yuvaklar açılarak, kalaslarla, dar parçalarla, la su geçecek fakat tomruk geçmeyecek şekilde set yapılır (Foto 5). Buna tahkimat denir⁹.

Bazen su kabarıp tahkimat suyun altında kaldığında, tomruklar tah-

kimatı aşip denize kaçabilir. Ya da bir sel olur, bu selle tahkimat yıkılır. Bunun için bazı yerli testir amaçlı olarak iki sıra tahkimat yapıldığı olmuştur.

Tahkimat sayesinde burada tutulan tomruklar su içinden vinçlerle kolayca çıkartılır. Bunun için kalın zincir, ucu sivri çubuklar olan kancalara sahip devir dam zincirine göre tahkimat bahçesine çekilir. Bu işlemler ırmak denize dökülen tomrukların denize dökülmesini sağlar.

Her senede dökümden sonra tahkimat sökülür, sökülmezse orman yatığı tikanarak su yoluyla değıştirebilir. Böyle bir durumda ırmak Fabrika bahçesine çekilir. Bu riskler nedeniyle her döküm döemnin sonunda tahkimatlar yıkılarak ırmağın önü açılır¹⁰.

Bu işlemler ırmak denize dökülen tomrukların denize dökülmesini sağlar.

Her senede dökümden sonra tahkimat sökülür, sökülmezse orman yatığı tikanarak su yoluyla değıştirebilir. Böyle bir durumda ırmak Fabrika bahçesine çekilir. Bu işlemler ırmak denize dökülen tomrukların denize dökülmesini sağlar.

Bu işlemler ırmak denize dökülen tomrukların denize dökülmesini sağlar.

Her senede dökümden sonra tahkimat sökülür, sökülmezse orman yatığı tikanarak su yoluyla değıştirebilir. Böyle bir durumda ırmak Fabrika bahçesine çekilir. Bu işlemler ırmak denize dökülen tomrukların denize dökülmesini sağlar.

Bu işlemler ırmak denize dökülen tomrukların denize dökülmesini sağlar.

Her senede dökümden sonra tahkimat sökülür, sökülmezse orman yatığı tikanarak su yoluyla değıştirebilir. Böyle bir durumda ırmak Fabrika bahçesine çekilir. Bu işlemler ırmak denize dökülen tomrukların denize dökülmesini sağlar.

Bu işlemler ırmak denize dökülen tomrukların denize dökülmesini sağlar.

Her senede dökümden sonra tahkimat sökülür, sökülmezse orman yatığı tikanarak su yoluyla değıştirebilir. Böyle bir durumda ırmak Fabrika bahçesine çekilir. Bu işlemler ırmak denize dökülen tomrukların denize dökülmesini sağlar.

Bu işlemler ırmak denize dökülen tomrukların denize dökülmesini sağlar.

Her senede dökümden sonra tahkimat sökülür, sökülmezse orman yatığı tikanarak su yoluyla değıştirebilir. Böyle bir durumda ırmak Fabrika bahçesine çekilir. Bu işlemler ırmak denize dökülen tomrukların denize dökülmesini sağlar.

Bu işlemler ırmak denize dökülen tomrukların denize dökülmesini sağlar.

Her senede dökümden sonra tahkimat sökülür, sökülmezse orman yatığı tikanarak su yoluyla değıştirebilir. Böyle bir durumda ırmak Fabrika bahçesine çekilir. Bu işlemler ırmak denize dökülen tomrukların denize dökülmesini sağlar.

Bu işlemler ırmak denize dökülen tomrukların denize dökülmesini sağlar.

Her senede dökümden sonra tahkimat sökülür, sökülmezse orman yatığı tikanarak su yoluyla değıştirebilir. Böyle bir durumda ırmak Fabrika bahçesine çekilir. Bu işlemler ırmak denize dökülen tomrukların denize dökülmesini sağlar.

Bu işlemler ırmak denize dökülen tomrukların denize dökülmesini sağlar.

Her senede dökümden sonra tahkimat sökülür, sökülmezse orman yatığı tikanarak su yoluyla değıştirebilir. Böyle bir durumda ırmak Fabrika bahçesine çekilir. Bu işlemler ırmak denize dökülen tomrukların denize dökülmesini sağlar.

Bu işlemler ırmak denize dökülen tomrukların denize dökülmesini sağlar.

Her senede dökümden sonra tahkimat sökülür, sökülmezse orman yatığı tikanarak su yoluyla değıştirebilir. Böyle bir durumda ırmak Fabrika bahçesine çekilir. Bu işlemler ırmak denize dökülen tomrukların denize dökülmesini sağlar.

Bu işlemler ırmak denize dökülen tomrukların denize dökülmesini sağlar.

Her senede dökümden sonra tahkimat sökülür, sökülmezse orman yatığı tikanarak su yoluyla değıştirebilir. Böyle bir durumda ırmak Fabrika bahçesine çekilir. Bu işlemler ırmak denize dökülen tomrukların denize dökülmesini sağlar.

Bu işlemler ırmak denize dökülen tomrukların denize dökülmesini sağlar.

Her senede dökümden sonra tahkimat sökülür, sökülmezse orman yatığı tikanarak su yoluyla değıştirebilir. Böyle bir durumda ırmak Fabrika bahçesine çekilir. Bu işlemler ırmak denize dökülen tomrukların denize dökülmesini sağlar.

Bu işlemler ırmak denize dökülen tomrukların denize dökülmesini sağlar.

Her senede dökümden sonra tahkimat sökülür, sökülmezse orman yatığı tikanarak su yoluyla değıştirebilir. Böyle bir durumda ırmak Fabrika bahçesine çekilir. Bu işlemler ırmak denize dökülen tomrukların denize dökülmesini sağlar.

Bu işlemler ırmak denize dökülen tomrukların denize dökülmesini sağlar.

5.4. Döküm için Amele (İşçi) Tadariki

Döküm yoluyla taşıma işinde çok sayıda işçiye (ameleye) ihtiyaç vardır. Kızılırmak üzerinde 200 km boyunca, döküm hattında ameleler daha çok Çerkezler, Susuz, Zeytin gibi ırak kenarında yer alan köylerden temin edilir. Bu köylerdeki ameleler ırak kıyısında büyüdüğü için büyük kısmı yüzme bilmemektedir. Ayrıca bu köylerde bulunan gençler, döküm işini kendilerine muayyen aylarda iş edindikleri için, bu onlarda adeta meslek haline gelmiş ve tecrübe kazanmışlardır.

Mesela Bafra'ya yaklaştıkça amele bulmak güçleşir. Çünkü Bafra'ya yakın köyler tütün tarımıyla uğraştıklarından buralardaki köylüler amele olmazlar. Diğer ameleler Vezirköprü ve Boyabat'ın köylerindedir. Eğer döküm dönemi harman, orak, çift sürme zamanı değilse amele daha kolay bulunur. Ters durumda daha zor bulunur.

Ha demeyle amele bulunmaz, bunun da şartları ve usulü ardır. Çalışacak ameleyle üç gün önceden haber verilir. Amelenin yiyecek, içecek ve hazırlık için zamana ihtiyacı olduğundan, hangi köy civarında, hangi işlede ne zaman buluncacağı kendilerine daha önceden duyurulur. Ameleler yiyecekleri erzak, giyecekleri eşyalarını hazır etmelidir. Ameleler ayrıca dökümde lazım olacak kanca, zincir, urgan, soğuk ve yağmurlu havalara için muşambalı, lastik çizme gibi malzemelerini yanına almalı, her şart için tedbirli olmalıdır.

Genellikle köylüler, döküm kendi köyleri hizasına gelince amele işine girerler. Böylece daha uzak mesafelere, bilmedikleri yerlere

gitmemiş olurlar. Böylece gerektiğinde köylerine de kolayca dönerler. Bu yüzden, yapılacak işin miktarı ve süresine göre ameleyle, Bafra'ya kadar gidip gitmeyeceği, tomrukların ıraktan çekilip, Fabrika bahçesindeki depoda istif işinde de çalışıp çalışmayacağı gibi hususlar önceden konuşulur, ona göre işbirliği yapılır.

Döküm işçilerinin istirahatini ve yemek zamanlarını ayarlamak için paydos mahalli ve geceleme yerlerinin iyi tayin edilmesi gerekir. Bunun için dökümün ortalarında çalışan amelelerin yiyecek, içecek ve malzemelerinin de taşındığı salar vardır.

Gündüzleri çalışan amele, gece yanlarında getirdikleri yatak yorgan altında bol ateş karşısında dinlenir ve uyur. Amelenin çoğu yeme içme işleri için yanlarında getirdikleri un ve pileki taşından faydalanırlar. Ekmeği pileki taşında 3-4 kişi ortak işler. Şehirden ekmeği getirip amelelere vermek pahalıya geldiğinden işveren bu işi üstlenmez.

5.5. Çavuşlar

İşçi sayısı yapılan işin hacmine, yani dökümün büyüklüğüne göre değişir. Döküm başlamadan önce işçiler gruplandırılır ve her 15-30 ya da 50 işçiye bir çavuş görevlendirilir. Çavuşlar bizzat çalışmaz, onlar ameleleri çalıştırır (Foto 7).

Döküm işinde çalışan amelelerin muntazam çalışması çavuşların idariyetine kalmıştır. Döküm halindeki nakilyatta yaklaşık 200 kişi



Foto 7. Amelelerin çalışması ve başlarında onlara iş yaptırın bir çavuş.

çalışır. Bunlar para hırsıyla çalışır. Para yoksa amele işi yarı yolda bırakabilir. Bu durumda sistem önceden konuşulur, ona göre işbirliği yapılır. Çavuşlar hem disiplinli olmalı, hem de kırıcı olmamalı, kötü söz söylememelidir. İşçiye sürekli moral vermek, ameleli gevşetmemelidir. Mesela, bazı geceler davul zurna çalınarak işçinin gayrette getirilmesiyle yapılan iş davul zurnası (sözsüz sedasız) yapılan işten daha çok ve daha verimlidir.

5.6. Amelelik (İşçilik), Ameleler Arasında İş Bölümü

Kunduz Ormanları civarında Kızılırmak kenarına istif edilmiş tomruklar, yuvarlanarak suretiyle kolayca ırmağa dökülür ve yüzerek akıntı yönünde harekete geçerler. Bu işte esas olan ve gerçekten uzmanlık isteyen kısım, dökümü en az kayıpla Bafra'ya ulaştırma işidir. Bunun için amelelerin tecrübesi yani ustalığı ve uzmanlığı çok önemlidir. Tecrübeli ameleler daima tercih sebebidir. İşe yeni başlayan acemi ameleler bu yüzden tecrübeli amelelerin yanına verilir. Usta - çırak ilişkisi burada da görülür.



Foto 8. Tomrukların hareket ettiren sürücüler.

Kızılırmak boyunca yapılan döküm işinde çalışacak ameleler a) Dalcılar, b) Sürücüler, c) Artçılar, d) Bekçiler ve haberciler olmak üzere 4 grup halinde görevlendirilirler.

5.6.1. Dalcılar

Döküm işinde çalışan işçilerin % 20 ilâ 30'u dalcıdır. Dalcılar ilk tomruk suya atıldıktan itibaren yiyecek ve içecekleriyle ırmak boyunca salları üzerinde hareket ederler ve dalcıya ihtiyaç olan her yerde bulunmak zorundadırlar.

Bunlar görevleri icabı Bafra'ya kadar dökümün önünde giderler. Suların sağ olduğu yerlerde tomruklar saplanıp kalmasın diye, tomrukların olası çıkması su yollarına sapsın diye buralara dökümdeki tomruklardan engel yapıp, kör noktaları kapatarak dökümün hızlıca sağa sola sapsın diye, tomrukların dökümünden kurtulmasını sağlarlar. Yine, diğer tomrukların da takılmadan suların bol olduğu yerden gitmeleri için tedbir alırlar. İrmağın çatalandığı yerlerde yolunu şaşırarak tomrukların akıntı yönünde ırmağa katarlar. Tomrukların

sağa sola gitmesini önleyen bu engellere "dal" dendiği için, bu işi yapanlara da "dalcı" denir. Döküm bitip en son tomruk geçtiğinde yanları tahkimat için kullanılan bu tomruklar artçılar tarafından sökülüp döküme katılır.

5.6.2. Sürücüler

Adından da anlaşılacağı üzere sevkıyatın normal şekilde devamından sorumludurlar. Sağa sola takılan, ya da çamura saplanıp kalan tomrukların kurtararak sevkıyatın devamını sağlarlar. Bunlar suyun içinde ya da nehir kenarından bu işi takip ettiklerinden ellerinde "gönder" adı verilen ucu kancalı uzun sırkalar vardır. Onlarla tomruklara müdahale ederler (Foto 8).

5.6.3. Artçılar

Bunlar dökümün ardını takip ederler. Takılan, batan, sağa sola sapsın bulunan tomrukları kükü ve kancalarla çıkarp döküme katarak tomrukların yoluna devam etmesini sağlarlar. Amelenin ekserisi arkadaşan gelen bu artçılardır. Aynı zaman-

da döküm sağa sola sapsın diye dalcıların mevcut tomruklardan yaptıkları engelleri söküp onları döküme dahil ederler. Dökümün arkasında tomruk kalmaması için artçı dalcı, bekçi ve sürücülerle irtibatlı olmak zorundadırlar.

5.6.4. Bekçiler ve haberciler

İşçi mevcudunun yaklaşık % 10-15'ini bunlar oluşturur. Dalcılar ile sürücüler arasındaki irtibatı haberciler sağlar. Yanların emniyeti ve tomrukların muhafazasından (çalışması veya kaybolmasından) da bekçiler sorumludurlar. Bekçiler dalcıların önlerinden giderler. Çavuşlar tarafından sağ ve sol sahile ikiser kişi dikilir. Sebep dalcıların da önünde giden öncü tomrukların çalışmasını önlemektir. Çünkü öndeki dalcılar ile arkadaşan gelen artçılar arasında yaklaşık 25-30 km mesafe vardır. Bu kadar uzun mesafede bekçi gerekir. Her 4-5 km'ye ikiser kişi olmalıdır. Bekçiler bir yandan diğerine çok sık danıştıklarıdır. Böylece tecrübe sahibi olarak en çok neledir dikkat edilmesi gerektiğini bilirler. Hırsızlık daha çok geceleri yapıldığından, güvenlik açısından bekçilerin de gıftı gezmesi gerekir. Bekçilerin gece uyu-yup uyumadıklarının da ayrıca atli bekçilerle kontrol edilmesi gerekir. Tomruk çalınma ihtimali olan köylerden geçerken bekçi sayısı 25-30'a kadar çıkar.

Bekçilerin işi gerçekten zordur. Özellikle ormansız köylerde mevkinde gelindiğinde bekçilerin gözlerini dört açmalıdır. Çünkü ırak kenarlarında yer alan bu



Foto 9. Tomrukların Fabrika bahçesine çekilmesi.



Foto 10. Tomrukların Fabrika bahçesinde cins ve boyutlarına göre istif edilmesi.

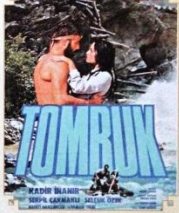


Foto 11. Tomruk filminin ofisi. Arka planda tomrukların ırmağa dökülmesi.

köylerdeki köylüler önlerinden kuzu gibi geçen tomrukları kışık odun veya başka ihtiyaçları için çalabilir. Çalmanın iki usulü vardır; ya öküzlerle boyunduruk yapıp ıraktan uzaklaştırır, ya da ırak kıyısına saplanıp kalmış bir tomruğun üstünü kumla kapatır, döküm bittikten sonra da gidip çıkarıp evine götürür.

5.7. İşin Sonu

Son tomruk Bafra'ya varıp vinçle ıraktan çekildiğinde sürücü ve dalcıların işleri biter. Döküm işi bittikten sonra mevcut amelelerin bir kısmı (yaklaşık 15-20 amele) bekçi ve emniyet tertibatı için geride bırakılır. Bunlar da geridekileri toparlayarak gelirler. Bu sırada peyderpey gelen amelelerin işi bittikçe en uzak köyden başlayarak yemineyi si verilerek gönderilir. İş biter amele parasını almadık iki gün fazla beklese problem çıkarır. Bu nedenle amele köstürülmede işi bitirilir.

Bir kısım amele, tomrukların ıraktan Fabrikaya çekilmesi ve Fabrika bahçesinde istif işi gerektirir. ıraktan vinçe bir günde 1000-1500 tomruk çekile-

bilir (Foto 9). ıraktan kanca-ving sistemi ile çekilen tomruklar Fabrika bahçesinde boylarına ve cinslerine göre istif edilir (Foto 10).

5.8. Filmlere konu olan bu hikayenin bir örneği: TOMRUK

Yönetmenliğini Şerif Gören'in yaptığı, Senaryosunu Ahmet Soner ve Osman Şahin yazdığı, Kadir İnanır, Serpil Çakmaklı, Selçuk Özer, Hayati Hamzaoğlu ve Yaman Okay'ın oynadığı 1982 yılı yapımı "Tomruk" filmini bir hatırlayalım. Ya da biz size hatırlatalım. Filmin özeti kısaca şöyle:

"Kürsat Çavuş (Kadir İnanır) ve Deliormanlı Ali (Selçuk Özer), hayatlarını ormanda odun keserek kazanan iki candan arkadaşlardır. Ali, kamyon sürücülerinin başı Mehmet Ali'nin (Hayati Hamzaoğlu) kızı Gülçeyhan'ı (Serpil Çakmaklı) sevdalidir. Ama Gülçeyhan başkasına sözünü ver. Yakında da düğünleri yapılacaktır. Kürsat, arkadaşının teklifi üzerine Gülçeyhan'ı kaçırma-ya kabul eder. Kına gecesi Ali ile birlikte kız, sala kaçırılır. Gülçeyhan'ın babası, kamyoncu-



Foto 11. Tomruk filminin ofisi. Arka planda tomrukların ırmağa dökülmesi.

ları toplayıp, kaçakların peşine düşer".

Filmin senaryosunda bizim ilimizi çeken husus, Çiçekbaba (Sandro) dağındaki ormanlardan kesilen tomruklar, (bugün Türkiye'nin en gözde rafting kulvarlarından biri olan) Dalaman Çayı'na atılmakta, buradan da dalcılar vasıtasıyla yüzdürülerek Dalaman'a getirilmektedir. Sonraki yıllarda da karayolları ve buna bağlı olarak kamyonculuğun gelişmesi ile ırmak yoluyla (sallar eşliğinde tomrukların yüzdürülerek) nakli son bulmuş, tomrukların taşınması kamyonlarla yapılmaya başlanmıştır.



Foto 12. 1950'li yılların başları, ırmak nakli bitmiş, kamyonculuk başlamıştır.

Özetle, şoför esnafı ve kamyonculuk (motorlu taşıtlarla nakliyat) başlamış (Foto 12), geleneksel usullerle yapılan salıcılık ve salıcılığa geçişler mağlup olmuştur. Filmin arka planında salıcılarla kamyoncuların yüzleşmesi ve kamyoncuların galibiyeti vardır.

Bu tıpkı hattatlarla matbaacıların, el dokumacıları ile makine dokumacılarının, kervancılarla motorlu araçların karşılaşması gibi 19. ve 20. Yüzyıla damga vuran en dramatik sahnelerden biridir. Makine daima galip gelmiş, beden gücüne dayalı geleneksel sektörler mağlup olmuştur.

Tomruk filmi her ne kadar Dalaman Çayı'nda çekilse de, filmin hikayesi çok tanındır. Çünkü 1950'lere, yani karayollarının yapıp kamyonların seyi

seferlerine kadar Türkiye'deki ırmağın bir kısmında tomruklar akarsular üzerinden yüzdürülerek taşınıyordu. Bu akarsulardan biri de Vezirköprü-Bafra arasında Kızılırmaktı. Kuvvette muhtemeldir ki senaryoya ilham veren hikaye Samsun'a aittir.

6. Sonuç

Gemise ait değerler günü geldiğinde kullanılmak üzere mutlak kayda geçirilmeli, geçmişin kültürel mirası mutlak geleceğe aktarılmalıdır. Daha 50-60 yıl öncesine kadar ilimiz Vezirköprü-Bafra ilçeleri arasında yaşanan bu faaliyetin canlı tanıkları bir bir aramızdan ayrılarak bu tür kültürel öğelerin de insanlarla beraber yok olmasına bizi bağlar. Gerek bu konu, gerekse benzer başka konularla ilgili olarak elinde belge ve bilgisi olanların bunları yayınlarak,

ya da ilgili kurum ve kuruluşlar olan kütüphane, müze, arşiv gibi müesseselere teslim etmeleri vjdan sorumlulukları gerektirir.

Teşekkür

Metin içindeki fotoğrafların bir kısmını temin ederek kopyalarını bize ulaştıran Vezirköprülüler Derneği'nden Sayın Emin Kartal'a, hikayenin söz kısmını derlediğim dönem tankılarından Bafra'dan Sayın Memduh Aksu ve Sayın Seyyettin Aygün'e, Bengi köyünden Sayın Hasan Bıyıklıoğlu'na, Artık aramızda olmayan Yürüklerden Mehmet Yusuf Güner'e sonsuz minnet, saygı ve dualarımla.

Konu ile ilgili elinde bilgi ve belge olanların bir kopyasını cıylmazla omu.edu.tr adresimize göndermeleri halinde onlara da candan teşekkürlerimizle.