

# TERME ARAşTIRMALARI

Editör  
**Prof. Dr. Cevdet YILMAZ**



Trabzon | 2017



# **TERME ARAŞTIRMALARI**

**Editör**

**Prof. Dr. Cevdet YILMAZ**

**Trabzon / 2017**

© Bütün hakları saklıdır

*Yazıların içeriğinden yazarları sorumludur.  
Editörün yazılı izni olmaksızın hiçbir şekilde çoğaltılamaz.*

ISBN NO: 978-605-2104-02-6

Birinci Basım: 20 Aralık 2017

Yayına Hazırlayan / Editör

**Prof. Dr. Cevdet YILMAZ**

İletişim

Ondokuz Mayıs Üniversitesi, Eğitim Fakültesi  
Tel: 0 362 312 19 19 / 59 50  
E-posta: cyilmaz@omu.edu.tr

Dağıtım

Serander Yayınları  
Gazipaşa Mh., Uzun Sk., No:5/3  
Ortahisar / TRABZON  
Sertifika No: 33882

Baskı - Cilt

Ascopy Fotokopi Kırtasiye Baskı Çözümleri  
Mimar sinan Mh. Belediye Caddesi, Koza Ap. No: 15/38  
Atakum / SAMSUN  
0 362 438 86 66  
Sertifika No: 21301



## İÇİNDEKİLER

|                    |          |
|--------------------|----------|
| <b>Önsöz .....</b> | <b>V</b> |
|--------------------|----------|

### 1.BÖLÜM TARİHSEL GEÇMİŞ VE KÜLTÜREL MİRAS

|                                                                             |           |
|-----------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Terme Tarihi .....</b>                                                   | <b>3</b>  |
| <i>Nuri YAZICI</i>                                                          |           |
| <b>Tanzimat Döneminde Terme Kazası .....</b>                                | <b>17</b> |
| <i>İbrahim SERBESTOĞLU</i>                                                  |           |
| <b>Kâmûsü'l-A'lâm'a Göre 19.Yüzyılın Sonunda Terme .....</b>                | <b>31</b> |
| <i>Yavuz BAYRAM</i>                                                         |           |
| <b>Tek Parti Döneminde Terme .....</b>                                      | <b>33</b> |
| <i>Fahri SAKAL</i>                                                          |           |
| <b>Terme Çayı Üzerinde Eski Bir Ulaşım Şekli; Limbolarla Nakliyat .....</b> | <b>63</b> |
| <i>Mutlu KAYA - Cevdet YILMAZ</i>                                           |           |
| <b>Terme'de Tarihî Yapılar .....</b>                                        | <b>85</b> |
| <i>M. Sami BAYRAKTAR</i>                                                    |           |

### 2.BÖLÜM FİZİKİ COĞRAFYA VE DOĞAL AFETLER

|                                                                                                      |            |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| <b>Terme İlçesi'nin Fizikî Coğrafya Özellikleri .....</b>                                            | <b>139</b> |
| <i>Halil İbrahim ZEYBEK - Ali UZUN - Muhammet BAHADIR</i>                                            |            |
| <b>Terme Çayı Havzası'nın Morfometrik Jeomorfolojisi .....</b>                                       | <b>165</b> |
| <i>Muhammet BAHADIR - Ali UZUN - Halil İbrahim ZEYBEK</i>                                            |            |
| <b>Simenlik Gölü Ekosistemi .....</b>                                                                | <b>189</b> |
| <i>Levent UNCU</i>                                                                                   |            |
| <b>Terme Çayı İle Akçay Arasında Kalan Sahanın Jeomorfolojik Özellikleri ve Kıyı Kullanımı .....</b> | <b>211</b> |
| <i>Neslihan ALTUNOĞLU - H. İbrahim ZEYBEK</i>                                                        |            |
| <b>Terme İlçesi Sel ve Taşkınları .....</b>                                                          | <b>235</b> |
| <i>Halil İbrahim ZEYBEK - Ali UZUN - Cevdet YILMAZ - Muhammet BAHADIR</i>                            |            |
| <i>İlter Kutlu HATİPOĞLU - Hasan DİNÇER</i>                                                          |            |
| <b>Yeşilirmak Deltası - Terme Sahillerinde Kıyı Erozyonu .....</b>                                   | <b>267</b> |
| <i>Cevdet YILMAZ</i>                                                                                 |            |



**3.BÖLÜM**  
**NÜFUS, YERLEŞME VE EKONOMİK FAALİYETLER**

|                                                                                                 |            |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| <b>Terme İlçesi'nin Cumhuriyet Dönemi Şehir, Bucak/Belde ve Köy Nüfusları (1927-2015) .....</b> | <b>285</b> |
| <i>Cevdet YILMAZ</i>                                                                            |            |
| <b>Terme İlçesinde Kırsal Mimari .....</b>                                                      | <b>321</b> |
| <i>Mutlu KAYA - Cevdet YILMAZ</i>                                                               |            |
| <b>Terme'de Sanayi Faaliyetleri .....</b>                                                       | <b>341</b> |
| <i>M. Akif ÖZÇELEBİ - Cevdet YILMAZ</i>                                                         |            |
| <b>Terme İlçesinde Çeltik Tarımı .....</b>                                                      | <b>375</b> |
| <i>Mehmet ZAMAN</i>                                                                             |            |
| <b>Terme'nin Turizm Coğrafyası ve Başlıca Turistik Çekicilikler .....</b>                       | <b>411</b> |
| <i>Cevdet YILMAZ</i>                                                                            |            |

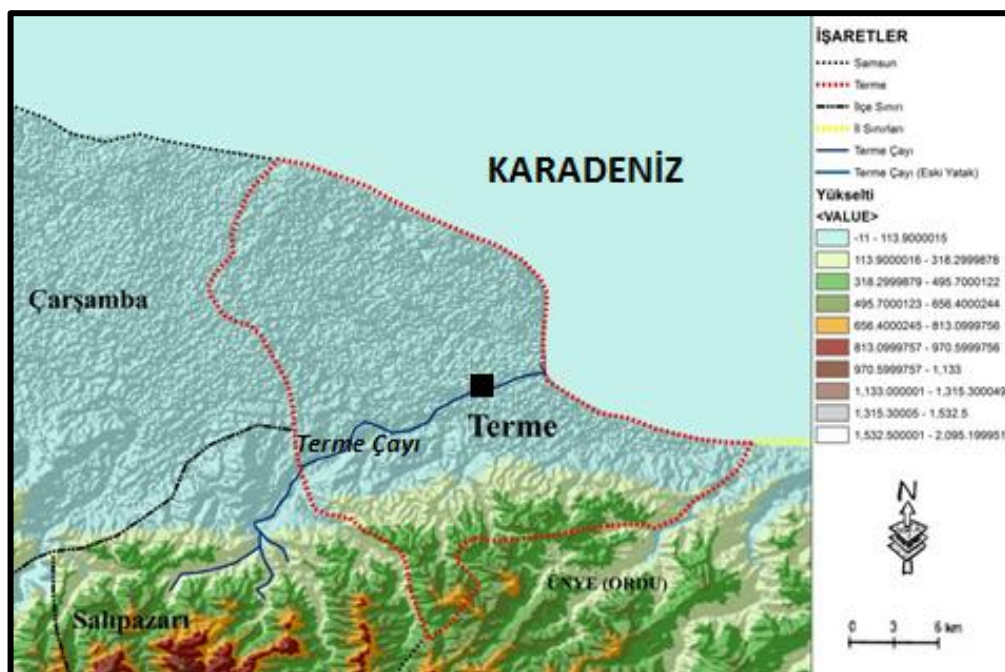
## LİMBOLARLA NAKLİYAT

*Mutlu KAYA* \*

*Cevdet YILMAZ* \*\*

## Giriş

Terme, Karadeniz Bölgesi'nin Orta Karadeniz Bölümü'nde yer alan Samsun ilinin önemli ilçelerinden biridir. Araştırmanın asıl konusunu teşkil eden Terme ilçe merkezi ise Samsun il merkezinin 57 km doğusunda yer alır (*Şekil 1*).



**Şekil 1.** Terme Çayı lokasyon haritası.

Çarşamba Ovası'nın bir kısmını içine alan Terme, Osmanlı döneminden bu yana Samsun'un tarımsal üretimi açısından önemli bir yere sahiptir. 1900'lerin başında Müslüman ve gayrimüslim toplam 22.754'ü Müslüman, 1.013'ü Gayrimüslim olmak üzere toplam 23.767 nüfusu olan olan yerleşme (Gümüş, 2007:14), verimli tarım alanlarına sahip olmasına rağmen ulaşımın yetersizliği, Terme Çayı'nın sık sık taşmasıyla geniş alanların sular altında kalması gibi nedenlerle yeterli gelişimi sağlayamamıştır. Taşkın alanlarında oluşan bataklıkların yarattığı sıtma tehlikesi

\* Dr., MEB Coğrafya Öğretmeni.

**\*\* Prof. Dr., 19 Mayıs Üniversitesi, Eğitim Fakültesi, Coğrafya Eğitimi ABD Öğretim Üyesi.**

nedeniyle halkın büyük bölümü yaz döneminde yakın çevredeki Üçpınar, Çangeriş ve Karacalı gibi yaylalara göç etmek zorunda kalmıştır.

Tanin Gazetesi'nde 19 Ağustos 1911'de yayınlanan 'Samsun'dan Trabzon'a' isimli gezi yazısında Terme'den şöyle bahsedilmektedir:

*...Terme genel görünüşü ile bir harabe, bir kabristan halinde, tabii bir akamete uğramış cılız ve hasta bir halk. Bütün fenalıkları yapan Terme Irmağı, yazın yaylaya nakl-i mekan, bu kaza merkezinin selameti için tek çare sahildeki liman yerine nakletmek... Kaza merkezinin ortasından geçen Terme Çayı, kasabayı ikiye ayırıyor. İşte burada, istemeyerek, bütün fenalıkları yapan, genel sağlığı bozan, hep bu bahtsız ırmaktır. Terme ırmağı, civarda birçok bataklıklar, göller yapıyor. Halk, pirinç ziraatine alışmış olduğundan, çeltikler de onlara katılıyor. Bunun için, pek hoş ve güzel, denize pek yakın bir yerde kurulmuş bulunan Terme'nin sağlığı ve hayatı tehlikeye girmiş oluyor (Şerif, 1999:272-279).*

Terme'de ağırlıklı olarak pirinç ve tahıl tarımı yapılmaktadır. Osmanlı İmparatorluğu'nda askeriye'nin demirbaş gıdası olan pirinç, 19.Yüzyıl'ın ikinci yarısında ağırlıklı olarak Terme'den karşılanıyordu (Tural, 2008: 77).<sup>1</sup> 1887 yılındaki salnameye göre Terme'nin pirinç üretimi yıllık 500 tona ulaşıyordu (Yolalıcı, 1998: 80). Bunların yanında yumurta<sup>2</sup>, ham ipek, keten, kendir<sup>3</sup> ve yaklaşık 150 dönüm arazide pamuk üretimi yapılıyordu.<sup>4</sup>

Kuş (2014:3), Hamilton'un 1838 yılında Ünye ve Alaçam arasında yaptığı 6 günlük seyahatindeki izlenimlerinden Terme'ye ilişkin şunları aktarmaktadır:

*...İsmi Thermedon'a yakınlığından alan Terme, nehrin sol tarafında bulunmaktadır. Bu kasabada birkaç ahşap ev, ahşap bir camii ve küçük bir pazar bulunmaktadır. Büyük tekneler sahil boyunca taşıdıkları tahıl ve pirinç için buraya gelirler... Dönemin Terme'si, idari olarak Trabzon'a bağlıdır; pirinç üretimiyle geçimini sağlamaktadır ve ahşap binalardan oluşmuş küçük bir kasaba görünümündedir...(Kuş, 2014:3).*

---

<sup>1</sup> 4 Ekim 1863'te Terme'den askeriye için yıllık 400.000 kıyye pirinç alınıyordu (Serbestoğlu, 2013).

<sup>2</sup> Samsun'da merkezden sonra şehre en çok yumurta gelen yer Çarşamba, Bafra ve Terme ilçeleridir (Alkan, 2008: 21).

<sup>3</sup> 1520'lerden itibaren Ünye, Arım ve Terme donanma için kendir tedarik eden en önemli yerleşmelerdir (Öz, 1999: 96).

<sup>4</sup> Ağırlıklı olarak Osmanlı klasik döneminde olmak üzere Çarşamba ve Terme yörelerinde pamuk yetiştiriciliği yapılmaktaydı. Samsun'dan Terme'ye kadar olan bir alanda yetiştirilen pamuk, bölge iktisadiyatının gelişiminde önemli bir paya sahip bulunuyordu (Köse, 2011:169).



Çocukluğunun bir bölümünü Terme’de geçiren Rifat ILGAZ 1920’lerin Terme’si ile ilgili şunları anlatıyor:

*Terme sıtmalık bir memleketti, ama ortasından derince bir çay geçen verimli, geniş bir ovaydı. Bu çaydan yararlanarak pirinç yetiştirilir, bu yüzden sivrisinekler ürer, memleket sıtmadan kırılırdı. Biraz içerlikti denizden, ama Terme Çayı gidiş gelişi sağlardı, daha çok kış aylarında... Termenin altın sarısı mısırlarını, altı düz, limbo denilen kayıklarla taşırlardı Terme Çayı’nın ağzına. Bir gün bu çayın ağzına büyük bir tuz vapuru demirlemişti de, yer yerinden oynamıştı. Limbolar tuzlarını vapurdan alıyorlar, çayın kıyısında açık bir düzlüğe bırakıyorlardı. Çarşamba’dan gelen kamyonlar bu çuvalları yükleyip babamın mağazasının önüne çekiyorlardı... Terme bolluk memleketiydi. İnsandan gayri her şey yetiştirdi. Böyle derlerdi Termeli’ler. Sağlam insana rastlamak zordu. Yaşlıların benzi soluktu sıtmadan, çocukların karınları şişti. Biz böylelerine ‘gödenli’ derdik. Kurbağa yutmuş, ‘kurbağalı’ anlamına gelirdi... (Ilgaz, 2014: 103-109).*

Tarımsal önemi büyük olan Terme, yakın çevresiyle özellikle de Samsun ve Ünye gibi iskelelere karayolu bağlantısının oldukça güç olması nedeniyle tarımsal üretimin pazarlanmasında önemli sorunlar yaşamıştır. 1911 yılı itibarıyla Çarşamba-Terme ve Terme-Ünye arası şose yolların durumunu yine ‘Samsun’dan – Trabzon’a’ gezi yazısından öğreniyoruz:

**Çarşamba - Terme:** ... hoş bahçelerin arasından geçtikten sonra, doksan dokuz tarihinde yapılp o tarihten beri tamir görmemiş olan ihtiyar şoseyi takibe başladık.<sup>5</sup> Arabalar, yolda, tam bir zorlukla yürüyordu. Birçok yerlerde, inerek, yürümeye zorunluluk oluyordu. Hele, tesadüf edilen köprüler pek fena ve harap durumda idi. Köprülerden arabalar geçerken, insan korkuyor, yürümeyi tercih ediyordu.<sup>6</sup>

**Terme - Ünye:** Termeden çıkınca, artık şosedan eser kalmadı ve hayvanları pek çok yoran, kumluk arazi başladı ki, bunun her tarafı yol demekti. Birçok yerlerde, her araba, hemen başka başka yollarda yürüyordu... yol düzdü. Birçok derler, göller, bataklıklar geçiyorduk. Derelerin üzerindeki köprüler, pek harap

---

<sup>5</sup> Burada tarih verilirken bahsedilen doksan dokuz yılının Rumi’mi, Miladî mi yoksa Hicrî mi olduğu anlaşılamamaktadır. Hicri ise 1299 yılına tekabül etmektedir o da miladi olarak 1881-1882 yıllarıdır. Miladi ise 1899 yılıdır. Eğer Rumi 1299 yılı ise o da miladi olarak 1883-1883 yıllarına tekabül etmektedir.

<sup>6</sup> Makalede kafilenin 07:30 – 08:00 arası Çarşamba’dan yola çıkıp saat 11:00 civarında Terme’ye geldiklerini görüyoruz. Yani kafilenin Çarşamba – Terme arası yolculuğu toplam 3 saat sürmüştür.

*olduğundan, çoğunlukla, bunları, yürüyerek geçmeye mecbur kalıyorduk. Bazan, pek sıklaşan, ağaçlıklar ve dikenlikler arasında, yol dolaşılıyor, ağaçların dallarıyla, arabalar arasında, çarpışmalar oluyor ve onlar, bu şekilde, arabaları, elbiselerimizi, tırmalayarak, bizden intikam almak istiyorlardı. Kızgın bir temmuz güneşi altında, kumlardan fışkıran şiddetli sıcak üstünde, yürüyorduk. Termeden hareketten bir saat kadar sonra, sol tarafımızda, Karadeniz'in yeşil suları görüldü... (Şerif, 1999: 273-279).*

Karayolu ulaşımının bu denli zahmetli olması Terme'nin tarımsal üretimini limanlara ulaştırabilmesi için yerleşmenin içinden akan çayın kullanılmasını zorunlu hale getiriyordu (Foto 1). 1800'lü yıllara ait Trabzon Vilayet Salnamesi'nde de Terme Çayı üzerinde kayıkların sefer yaptığı ve Terme'nin ithalat ve ihracatının bu seferler sayesinde yapıldığı belirtilmektedir. Kılıç (2013: 24), 15. ve 16. yüzyıllarda Fatsa'da, Samsun'a bağlı üç köyde, Bafra'da, Arım ve Terme kazalarında yerleri belirsiz küçük iskelelere rastlandığını belirtmektedir. Terme'deki iskeleye ürünlerin ırmak vasıtası ile getirildiği düşünülürse ırmak taşımacılığının geçmişinin 15. ve 16. Yüzyıl'a kadar indiği düşünülebilir. Salnamelerin Terme ile ilgili bölümlerinde de bu konu hakkında bilgi verilmiş hatta akıntının süratli olmaması nedeniyle taşımacılığa uygun olan nehrin sık sık meydana gelen taşkınlar nedeniyle yatağın dolmasının bu ulaşımı sekteye uğrattığı ve taşımacılığın geliştirilmesi için ırmak yatağının temizlenmesi gerektiği gibi konulara değinilmiştir (Emiroğlu, 2005: 253-254; Emiroğlu, 2007: 154-155).



**Foto 1.** II. Abdülhamit tarafından hazırlatılan albümde Terme Çayı üzerinde kasabanın iki yakasını birbirine bağlayan ahşap köprü (İpek ve Yılmaz, 2009).

Terme'nin Osmanlı döneminde sahip olduğu tarımsal önem Cumhuriyet döneminde de sürmüştür. Samsun ve Ordu vilayetlerinin sınır başı olan Terme kazası, bu mıntikanın Çarşamba'dan sonra en verimli yeri olarak tanınmıştır. Samsun Bölgesi'nde teftiş yapan CHP milletvekilleri F.Engin, R.Balkan ve Necmi Selman yazdıkları raporda Çarşamba ve Terme ovalarının tüm Karadeniz'in mısır ihtiyacını karşılayacak üretim potansiyeline sahip olduğunu ve traktör sağlanırsa daha fazla üretimin mümkün olacağını belirtmişlerdir. Ayrıca aynı şekilde Terme'nin pirinç bölgesi olduğu hatırlatılarak köylünün sulama konusunda bilgiye ve teknik desteğe ihtiyacı olduğu üzerinde durulmuştur (Sakal, 2013: 626). Fakat bu öneme rağmen ulaşımın yetersizliği nedeniyle Bafra kazası ya da Çarşamba, Terme gibi kazaların verimli topraklarında yetişen ürünlerin pazarlanmasında yaşanan zorluklar devam etmiştir (Dıġıroġlu, 2011: 117). Mevcut karayolları kar, su ve çamurdan geçilmez bir durumda olduğundan Samsun halkı gerek ürün nakliyatında, gerek insan nakliyatında büyük sıkıntı çekiyor, eşek ve katırlarla gerçekleştirilmeye çalışılan nakliyat işi insanlara pahalıya mal oluyordu (Şahin, 2011: 51).

Birinci Dünya Savaşı ve Millî Mücadele yıllarında bayındırlık işlerinin sürdürülememesi ve yeni yolların açılmamasının bir sonucu mevcut yollar ihtiyacı karşılayamaz bir noktaya gelmişti.<sup>7</sup> Nitekim iktisadî açıdan ticarî tarımın gelişmesi ve ticarî potansiyelin artması için limanın iç bölgelerle ve hinterlandındaki ovalarla olan bağlantısının düzenli yollarla sağlanması gerekmektedir. Aksi takdirde üreticinin ulaşım zorluğu sebebiyle yalnızca ihtiyaç duyduğu ürünleri yetiştireceği, pazara yönelik üretim yapmayacağı ortadaydı. Bu nedenle buradaki tarımsal üretimi limanlara taşıyacak ve ilk defa Türk sermayedar grubunun yapacağı bir demiryolu projesi ortaya konuldu. 6 Aralık 1923 tarihinde Nemlizedeler ile Nafia Vekâleti arasında Çarşamba ve Bafra ovalarını Samsun limanına bağlayacak olan yaklaşık 150 km uzunluğunda ve 75 cm genişliğinde dar demiryolu hattı döşenmesi hususunda 37 maddelik bir sözleşme imzalandı (Şekil 2). İlgili şirket isterse ve imkânları el verirse söz konusu hattı Terme ve Bafra (Alaçam)'ya kadar uzatabilecekti (İpek, 2006).

Şirket hakkında çalışma yapan mühendisler şirketin ticarî bir kurum olarak ayakta kalabilmesi için demiryolunun Alaçam ve Terme'ye kadar uzatılmasını öngörse de şirketin mali vaziyetinin uygunsuzluğu nedeniyle Terme ve Bafra hatlarının inşası gerçekleştirilememiştir (İpek, 2006).

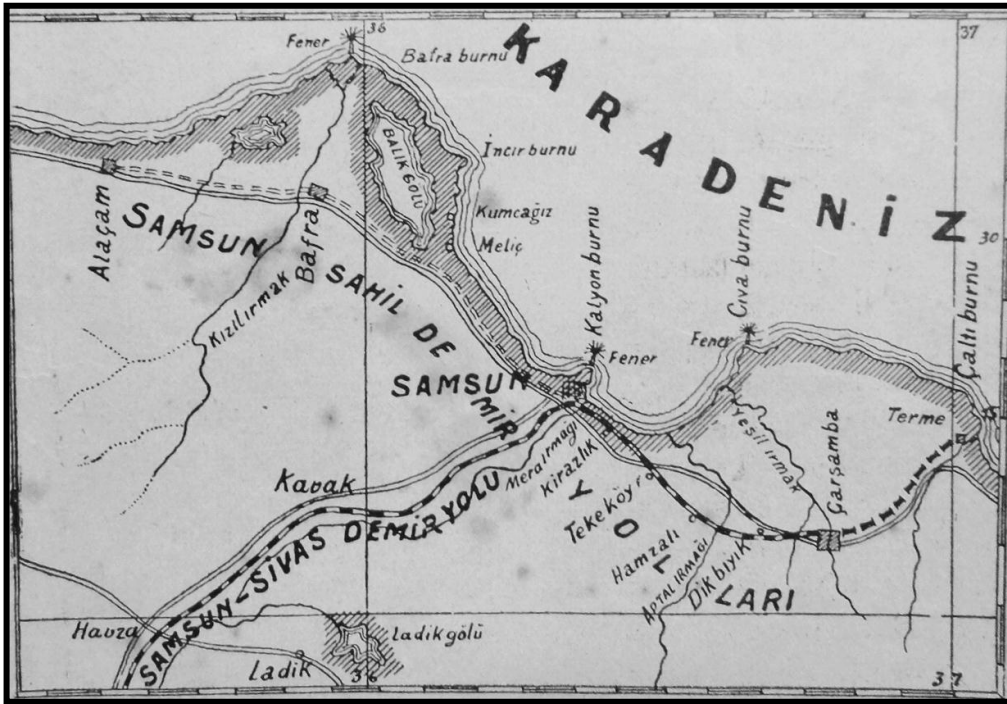
*...Hattın Terme'ye temdidi halinde en büyük mânia olan Yeşilirmak köprüsü yapılmış olacağından bu kesit, Terme nakliyatını teminile*

---

<sup>7</sup> 1914 yılı itibarıyla, Canik sancağı sınırları dahilindeki karayolunun uzunluğu Samsun - Bafra - Alaçam yolu 90 km, Samsun - Çarşamba - Terme - Ünye - Fatsa yolu 115 km ve Ünye - Niksar yolu 85 km olmak üzere toplam 290 km kadardı. Savaş sebebiyle 1915-1923 yılları arasında yol uzunluğunda herhangi bir artış olmadı (İpek, 2015).

beraber Çarşamba kazası nakliyatının da demiryoluna celbi emrinde en feyyaz bir amil olacaktır... Kamyonlar, taşıdıkları yük ve yolcunun can ve malını emniyeti hususunda hiçbir guna kontrole tabi değildirler. Bunların Çarşamba - Terme arasında alacakları hamuleyi getirip Çarşamba'da trenlere teslimlerini beklemek büyük safdilikolur... Hattın Terme'ye temdidi Samsun – Çarşamba kısmı için hayaki bir kısmeti haiz olduğu (şahane ehemmiyet bir işletme masrafı yapılmaksızın) Bugünkü hasılatın yüzde 50 nisbetinde tezayüdü kuvvetle muhtemeldir... Tabiatın bu havalıye bahşettiği pek yüksek feyiz kabiliyetinin inkişafına yegane amil; Sahil Demiryolu olmuşlar. Hattın bir metre uzamasının memleket hesabına büyük bir menfaat kaydedeceği şüphe göstermez bir hakikattir. Ticaret odasından ve alakadarların verdiği maluma nazaran Terme'nin senevi hasılat miktarı şudur: 10 milyon kilo mısır, 1 milyon kilo pirinç, 1,5 Milyon kilo fasulye, 500 bin kilo muhtelif.

...Terme kasabası sahile yakın olduğu için terme çayı vasıtasıyla denize ulaştırılan ürünler buradan deniz yolu ile Ünye ve Samsun istikametine gönderiliyordu (Ahali, 16 Ağustos 1932: 3).



**Şekil 2.** Mevcut ve planlanan haliyle Samsun Sahil Demiryolu hattını gösterir harita (Ahali, 11 Temmuz 1932).

Cumhuriyet'in ilk yıllarında Terme ve çevresi ile karayolu bağlantısının son derece sınırlı ve perişan olması Terme Çayı'nı ulaşımında yine önemli konuma taşımıştı. Terme'den Ünye ve Çarşamba'ya bağlanan bir şose vardı ama bu yollar pek çok yerde bozuk, zaman zaman çamur batağı ve çakıl yığını altında kalıyor, yol üzerinde bulunan küçük çayların üzerinden geçmek oldukça zor şartlar oluşturunuyordu (Foto 2). Bu yollar kar, su ve çamurdan geçilmez bir durumda olduğundan Samsun halkı gerek ürün nakliyatında, gerek insan nakliyatında büyük sıkıntılar yaşıyordu. Terme Çayı'nda limbo olarak tabir edilen altı düz kayıklar tarımsal ürünleri iskeleye ulaştırmakta kullanılan en önemli ulaşım aracıydı (Foto 3).

*Samsun ve Ordu vilâyetlerinin sınır başı olan Terme kazası, bu mıntikanın Çarşamba'dan sonra en verimli bir yeri olarak tanınmıştır... Memnuniyetle öğrendim ki: Belediye bu yaban adını değiştirmeye ve önündeki geniş ve cidden yeşil bir manzara yaşatan ovaya izafetle (Yeşilova) adım almasına karar vermiş ve Dahiliye Vekâletine bir temenni mazbatasını yollamıştır... İnbat kuvveti pek yüksek olan Terme'nin başlıca istihsalı pirinç, mısır, fasulye, fındık ve kendirdir. Pirinçleri bu havalide pek makbuldür. Senelik rekoltesi şudur:*

*8 milyon kilo mısır; 1,5 milyon kilo pirinç; 1,5 milyon kilo fasulye; 2 milyon yumurta; 300 bin kilo fındık, kendir vesaire.*

*Termenin istihsalâtı, kasabaya iki kilometre mesafesi olan ve (kaza yeri) denilen iskelesinden sahil memleketlere sevk edilir... Ovanın bir çok yerlerindeki küçük suları toplayarak âdetâ bir ırmak halini alan Terme deresi kasabayı iki kısma ayırmıştır. Bu derede altları düz ve (Limbo) denilen bir nevi mavnalar işlemektedir. Esasen ilkbaharı güzel ve tatlı olan Termeye bu dere başka bir hususiyet vermektedir. Pek seyrek olarak derenin iki sahiline dizilen evler, Boğaziçinin bazı semtlerindeki köşklere andırmaktadır (Foto 4-5).*

*Termede belediye faaliyeti başlamıştır. Belediye reisliğine yeni seçilen Mustafa Bey namındaki genç bir Termeli kaymakam beyle elele vermiş, kasabanın ümrânı için çalışmaktadır... Belediye şimdilik bir (motopomp) getiribek teşebbüsün-dedir. Derenin kasaba içinde yapacağı tahribatı önlemek için derenin iki tarafına da ağaç dikilmektedir. Manzarası, şekli kadar iğrenç ve korkunç olan bir köprü vardır ki kasabayı birbirine birleştirir. Her sene Termelilere bir hayli tamir açan bu yüz karası kaldırılarak, yerine betondan bir köprü yapılmak için esaslı bir teşebbüse girişilmiştir (Akşam, 5 Nisan 1934:6)...*

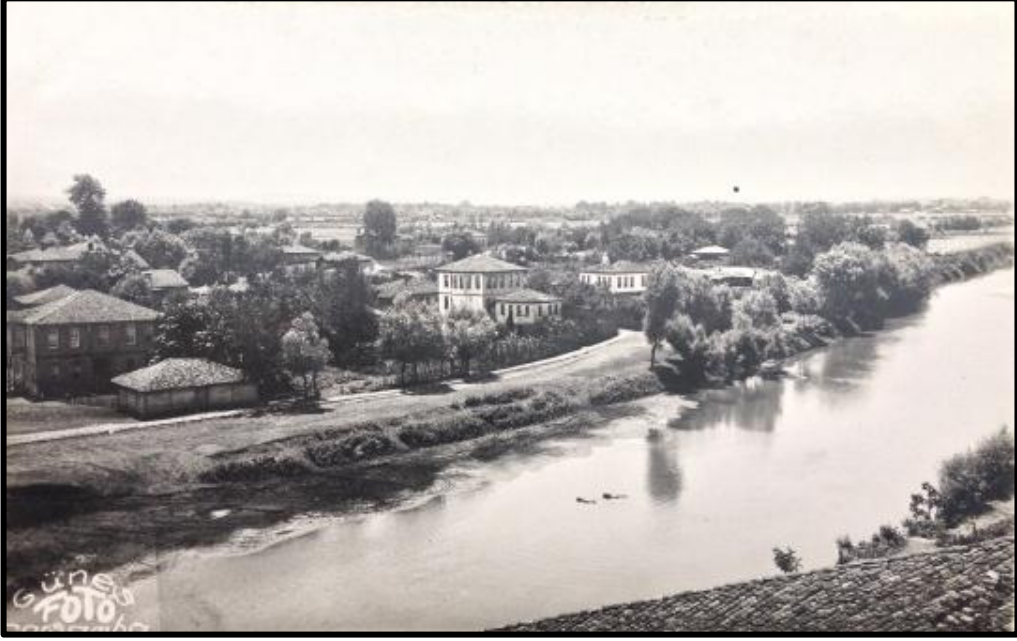


**Foto 2.** Cumhuriyetin ilk yıllarında Terme'yi Çarşamba ve Ünye'ye bağlayan şose (Hasan ERDEM Arşivi).



**Foto 3.** Terme Köprüsü'nün tamiratında çalışan ustalar ve şehrin ileri gelenleri Terme Çayı üzerine kurulan iskelede (Piri AYÇİÇEK Arşivi).





**Foto 4-5.** 1930'lu yıllarda Terme Çayı (Hasan ERDEM Arşivi).



**Foto 5.** 1930'lu yıllarda Terme Çayı kıyıları (Hasan ERDEM Arşivi).

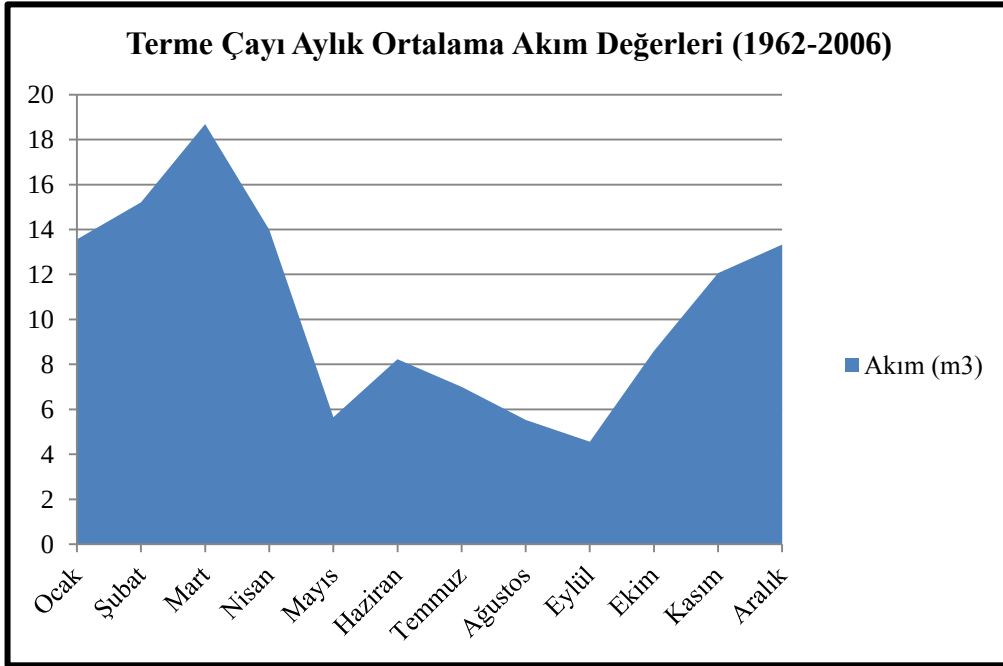
### Terme Çayı'nda Irmak Nakliyatı

Türkiye akarsuları gerek rejimlerinin düzensizliği, gerekse avarızın sarplığı yüzünden genel olarak üzerlerinde geniş ölçüde nakliyat yapılmasına imkân vermemektedirler. Ancak bazı akarsularda, ufak ölçülü insan ve eşya nakliyatının yapıldığı bilinmektedir. Öteden beri bilinen, Diyarbakır çevresinde, Dicle'nin bir bölümünde sal ve tulumlarla yapılan nakliyat, bunun en meşhur ve yaygın olanlarından (Akkan, 1962). Bunların yanında Karadeniz Bölgesi'nde Yeşilirmak (İpek, 2015), Çoruh (Aytekin, 2013) ve Kızılırmak (Akkan, 1962; Yılmaz, 2015) gibi nehirlerde de yoğun olarak ırmak nakliyatı yapıldığını görmekteyiz.

Yukarıda bahsedilenler kadar geniş çaplı olmasa da Terme Çayı da tarım ürünlerinin kıyıdaki iskelelere ulaştırılmasında 1950'li yıllara kadar kullanılmıştır. Canik dağlarının kuzeye bakan yamaçlarında 1100-1300 m yüksekliklerinden doğan Ayazma Deresi, Kırkıl Deresi, Yeşildere ve Bolas Deresi Salıpazarı yakınlarında birleşerek Terme Çayı adını alır (Uncu, 1995: 85). Terme Çayı, Şeyhli köyü yakınlarında doğudan gelen Bolas Deresi ile birleşerek kuzeydoğuya doğru yönelir ve Terme ilçe merkezinin 4 km doğusundan denize dökülür.

İlçe merkezini ikiye ayırdıktan sonra denize dökülen ırmak kaynağından mansabına yaklaşık 31 km uzunluğundadır. Güneydeki dağlık alanda yatak eğimlerinin fazla olması nedeni ile dar ve derin vadi içinde hızlı akışa sahip olan Terme Çayı kaynaktan yaklaşık 16 km sonra Dibekli köyü yakınlarından itibaren menderesler çizerek akmaktadır. Terme akım istasyonunda yapılan ölçümlere göre Terme Çayı'nın yıllık ortalama akım miktarı  $10,51 \text{ m}^3/\text{sn}$ 'dir. Akım değerinin en fazla olduğu ay Mart ( $18,69 \text{ m}^3/\text{sn}$ ), en az olduğu ay ise Eylüldür ( $4,56 \text{ m}^3/\text{sn}$ ). Eylül ve mart ayları arasında düzenli bir artış görülmektedir. Eylül ayında en düşük değere varan akım bu aydan itibaren yükselerek mart ayında en yüksek değere ulaşmaktadır (Şekil 3). Terme Çayı bu özellikleri ile karma rejimli bir akarsudur (Altunoğlu, 2008: 24).

Yerleşmenin ticaret yükünü taşıyan Terme Çayı, aynı zamanda yerleşme için önemli bir tehdit oluştuyordu. Taşkın zamanlarında yerleşmeyi ve çevresindeki tarım alanlarını sular altında bırakıyor, bu durum hem tarımı hem de insan sağlığını olumsuz etkiliyordu. 1936 tarihli bir raporda Terme'de 16 bin nüfusun 4 binden fazlasının sıtmalılı olduğu ve kinin yardımı beklediği, ayrıca sulak alanların kurutulmasının acil ihtiyaç olduğu belirtilmiştir. Bunun da etkisiyle Terme'de çeltik ekiminin 15 bin dönümden 5 bin dönüme indiği aktarılmıştır. Bu sağlık sorunlarına rağmen Terme'de bir tabibin bulunmadığı, havasının vahim olmasından dolayı hekimlerin böyle bir yerde ikamete rağbet etmedikleri gibi tespitler yapılmıştır (Sakal, 2013:625). Bu seller insan sağlığını olumsuz etkilediği gibi tarımsal üretime de önemli darbe vuruyordu.



**Şekil 3.** Terme Çayı akım grafiği.

#### **Terme’de bataklıklar kurutuldu**

...Yüksek dağların eteklediği verimli bir ovanın tabî güzelliğini bozan bataklıklar, köylüyü bir aralık çok hırpalamıştı. Fakat cumhuriyetin sağlık siyaseti buraya uzattığı kuvvetli kol ile mücadeleye girişmiş, dalaklı karınlara, salgın benizlere bir hayat neşesi vermiştir (Akşam, 15 Nisan 1934:6).

#### **Termede Sel**

Bugün 12 saat süren yağmur neticesinde Terme ırmağına sel geldi. Kasabanın çay mahallesi kâmilan su içinde kaldı. Fasulye tarımında yarı yarıya zarar vardır (Samsun Gazetesi, 4 İlkteşrin 1935:1)

**Ferruh BERK:** Yaz döneminde Terme’de yaşamak neredeyse imkânsızdı. Biz Haziranın 12’sinde mısırın ikinci çapasını atınca yaylalara (Çangeriş’e) çıkardık. Bu yayla yolu atla 2 saat sürerdi. Sıtma çok yaygın olduğu için ortalama yaşam süresi çok kısıydı. Bir sel geldiğinde 10 gün evden çıkamazdık.

Terme ve çevresinde 1930’lu yıllarda ticari değeri en yüksek ürün mısırdı. Fındık ve pirinç yetiştirilse de mısır, o yılların Türkiye’sinde en önemli gıda ürünüydü. Özellikle yaş mısır unundan yapılan ekmek uzun süreli tok tutma özelliğine sahip olmasıyla en çok tercih edilen tahıl olarak öne çıkıyordu. Terme ve çevresinde mısır üretiminde belli aileler başı çekiyordu. Bunlardan Haşinoğulları yaklaşık 200, Haptuk

Bey yaklaşık 100, Hacı Kuzu yaklaşık 60, Hüseyin Beyler de yaklaşık 50 ton mısır üretimi gerçekleştiriyordu<sup>8</sup>. Bu adı geçen ailelerin ve diğer bazı ailelerin icar yöntemi ile elde ettikleri üretimler bunlara dahil edilmemiştir<sup>9</sup>.

**Ferruh BERK:** *Bizim yerlerimizin çoğunu icarcılar işlerdi. Bu bahsi geçen mısır üretim miktarları toplam üretimin 1/3'lük kısmıdır. Çünkü üretilen mısırın 1/3'ü bize 2/3'ü icarcılara kalırdı. Ben 1940'larda saydım sadece bizim 143 hane icarcımız vardı. Aslında Terme'de önde gelen çiftçilerin toprak genişlikleri birbirine yakın olsa da bizim üretim miktarımız oldukça fazlaydı. Bunun sebebi de bizim topraklarımızın mısır üretimine daha uygun olmasıydı.*

Üretilen bu mısırlar özellikle Doğu Karadeniz'den gelen (Rize-Görele arası) büyük alıcılara toptan satılıyordu. Bu alıcılar motor adı verilen büyük deniz taşıtları ile gelerek mısırları alıyordu. Ürünün içinde kalite farkı olmasını istemeyen Doğu Karadenizli mısır tüccarları genellikle mısırlarını tek tip ürün olması nedeniyle bir aileden toptan almaya çalışırlardı. Mısır ticareti yapan zahirecilerin mısırları değişik çiftçilerden gelen mahsuller olduğu için karma oluyor bu da tercih edilmiyordu. Motorcular tek tip mısır bulamadıklarında bu zahirecilerden ürün alarak ihtiyaçlarını tamamlıyordu.

Dönemin en önemli tarımsal ürünü olan mısır, hasatın ardından hemen pazara ulaştırılamadığı için toplanıp dövüldükten sonra ambarlarda bekletiliyordu. Irmağın taşımacılığa uygun olması için su seviyesinin en az 1,5 metre olması gerekiyordu. Irmağın suyunun yükselmeye başlamasıyla taşımacılık işleri de başlıyordu. Suyun yüksek olduğu bahar ve kış dönemleri limboların en aktif olduğu dönemlerdi<sup>10</sup>.

Akarsu, nakliyatın yapılabildiği mevsimlerin büyük kısmında, ırmak çok sığ ve dolayısıyla ulaşım vasıtalarının kuma oturma ihtimali fazla olduğundan, limboların altları deniz kayıklarının aksine, tamamen düz olarak yapılıyordu (Foto 6). Bu altları düz kayıklar kuma oturduğunda kumdan kurtarılarak yeniden yüzdürülmesi kolay olmaktadır. Fakat bu avantaj denizde dezavantaja dönüşüyordu. Limbolar, altları düz olduğu için denizdeki en ufak dalgada hareket edemezdi ve devrilme ihtimalleri deniz kayıklarına oranla çok yüksekti. Bu sebeple çay üzerinden denize kadar taşınan mısırlar burada mısırları satın alan tüccarların kayıklarına yüklenir ve onlar vasıtasıyla gemiye taşınırdı.

<sup>8</sup> Bu veriler ailelerin yakınlarından ve o dönem tarımla uğraşanlardan elde edilmiştir.

<sup>9</sup> İcar Yöntemi: Bir araziye işleyenin üretimin 2/3'ünü alıp 1/3'ünü yer sahibine vermesine dayalı kiralama biçimi.

<sup>10</sup> Limbocular, ırmağın taşımacılığa elverişli olmadığı dönemlerde ırmağın bir tarafından diğer tarafına taşımacılık yapıyordu. Karşıdan karşıya bağladıkları bir ip vasıtası ile insanları ırmağın diğer tarafına taşıyordu.

**Ahmet AKBULUT:** Deniz kenarında Gazağyeri denilen bir yer vardı. Burası indir bindi, yükleme boşaltma yeri idi. Bugünkü anlamda bir liman ve iskele görevi yapardı. Terme şehir merkezinden limbolara yüklenen mısır, fasulye, fındık, ceviz ve kendir gibi değişik türde ürünler; orada hazır bekleyen büyük motor ve çaparlara yüklenirdi (Foto 7). Bu yükleme işlemini genellikle limboda çalışan tayfalar yapardı... Limbolar, Terme'den dışarıya giden ürünlerin dışında; motorla uzak limanlardan gelen ihtiyaç maddelerini de şehir merkezine taşırlardı. Bu maddeler, genellikle çuvallarla tuz, tenekelerle gaz yağı ve orta boy şeker çuvallarından oluşurdu. Tenekelerin üzerinde 'Batum gazı' yazardı. Şekerler çok büyüktü. Adına kelle şeker denilirdi. Yarım kiloya yakın ağırlıkta olanlar vardı (Sezgin, 2012: 43).

Yakın çevrede imal edilenler olsa da limbolar genel olarak Görele (Giresun)'de imal ediliyordu. Giresun çevresinden gelerek Terme'den mısır alan tüccarlar sayesinde bu limbolar satın alınıyor kimi zaman onlar tarafından Terme'deki taşıyıcılara veriliyordu.

Takriben 4 m eninde, 8 m boyunda olan limbolar, suya dayanıklı olduğu için genellikle kestane ve kızılğaçtan imal ediliyordu. Suyun ağaçların arasından sızmasını engellemek için katran sürülüp ağaçların arasına keten sıkıştırılıyordu.



**Foto 6.** Çayda su seviyesinin önemli oranda azaldığı bir dönemde Pazar Camii mevkiinde serinleyen mandalar (Hasan ERDEM Arşivi).





**Foto 7.** Limboların yükleme-boşaltma işlemlerinin büyük kısmını gerçekleştirdikleri mevki olan ilçe merkezinde iki yakayı birbirine bağlayan köprünün 1930'lu yıllardaki ahşap hali (Hasan ERDEM Arşivi).

Limbolar genel olarak 3-4 kişilik mürettebatla hareket ediyordu. Akımın tersine gidilirken yani denizden Terme ilçe merkezine doğru hareket edilirken 30 m'lik bir halatla kenardan iki kişi limboyu çekiyor biri de dümende durarak limboyu yönlendiriyordu. Zaman zaman açıktaki gemilerden hamallık yapmak isteyenler limbolarla ilçe merkezine geliyor ve yükleme işlerinde de çalışıyordu. Böyle zamanlarda limbonun mürettebat sayısı artabiliyordu. Limboların ulaşabildikleri en uzak nokta Köybucağı köyündeki gemigölü adı verilen yerd. Orada su derinliği 2-3 metre civarındaydı.

Bu taşıma şeklinde yükleme-boşaltma işlemleri de ayrı bir zorluk taşıyordu. O dönemlerde çuvalın zor bulunan bir tarım aracı olması nedeniyle mısır çuvaları kıyıya indirilip mısırlar kayıkların içine dökülüyordu, deniz kıyısına gelindiğinde tenekelerle gemilere yükleniyordu. Tek seferde yaklaşık 7-8 ton yük taşıyabilen limbo, 4 saatte kıyıdan ilçe merkezine ulaşır 2 saatte geri dönüyordu. Bu zamana yükleme boşaltma süreleri eklendiğinde ve işin yükü düşünüldüğünde genelde bir günde tek sefer yapılabilirdi. Bazı günler nadiren 2 sefer yapılıyordu. 1930'lu yıllarda Terme'de aktif olarak çalışan 3 limbo vardı (Foto 8).





**Foto 8.** Terme Çayı üzerinde taşımacılıkta kullanılan yelken direkli kayıklardan biri (Hasan ERDEM Arşivi ).

Terme’de denizde bekleyen gemilere mısırı ulaştırmanın tek yolu limbolarla taşınması değildi. Bu taşıma işinde karayolu ve yük hayvanları da kullanılıyordu. At arabaları vasıtasıyla deniz kıyısına mısır taşınıyordu. Bir at arabası tek seferde ortalama 700 kilo yük taşıyordu. Terme’de ortalama 20 at arabası vardı ama bu sayının 10’a düştüğü ya da 30’a çıktığı dönemler de olmuştu.

**İbrahim ŞİRİN:** *En fazla Mayıs’ta yük taşıdım. Ben de at arabasıyla günde 2-3 sefer yapabiliyordum. Çok nadiren 4 sefer yaptım. Bu taşımacılık işi hasat miktarına göre değişmekle birlikte ortalama iki ay sürerdi. Bu ürünler stoklardan satın alınan mallar olduğundan nisan ve mayıs aylarında taşınırdı. Limbolar taşımacılık yaptıklarında biz at arabasını koşmazdık. Özellikle II. Dünya savaşı yıllarında büyük kıtlık vardı. Babama bir adam 2 çuval mısır için bir beşi bir yerde bir de tabanca verdi.*

1930’lu yılların sonuna doğru imar işleri hızlanmış en büyük ihtiyaç olan karayolu ulaşımı konusunda çalışmalara hız verilmişti.

*Terme kazası ile Ünye arasında idarei hususiyece ve (50) bin lira sarfile yaptırılmakta olan iki –büyük betonarme köprünün inşaatı da bitirilmiştir. Bu köprülerden biri Terme kazası içinde ve Terme suyu üzerinde, diğeri de Miliç ırmağı üzerindedir. Terme ile Ünye arasındaki bozuk yolların tamirine de başlanmıştır (Akşam, 6 Şubat 1938: 6)...*

1940'lı yılların sonuna gelindiğinde karayollarının önemli bir oranda tamamlandığını ve Terme'nin artık civar yerleşmelerle rahatça ulaşımını sağlayabileceği karayollarına sahip olduğunu söyleyebiliriz.

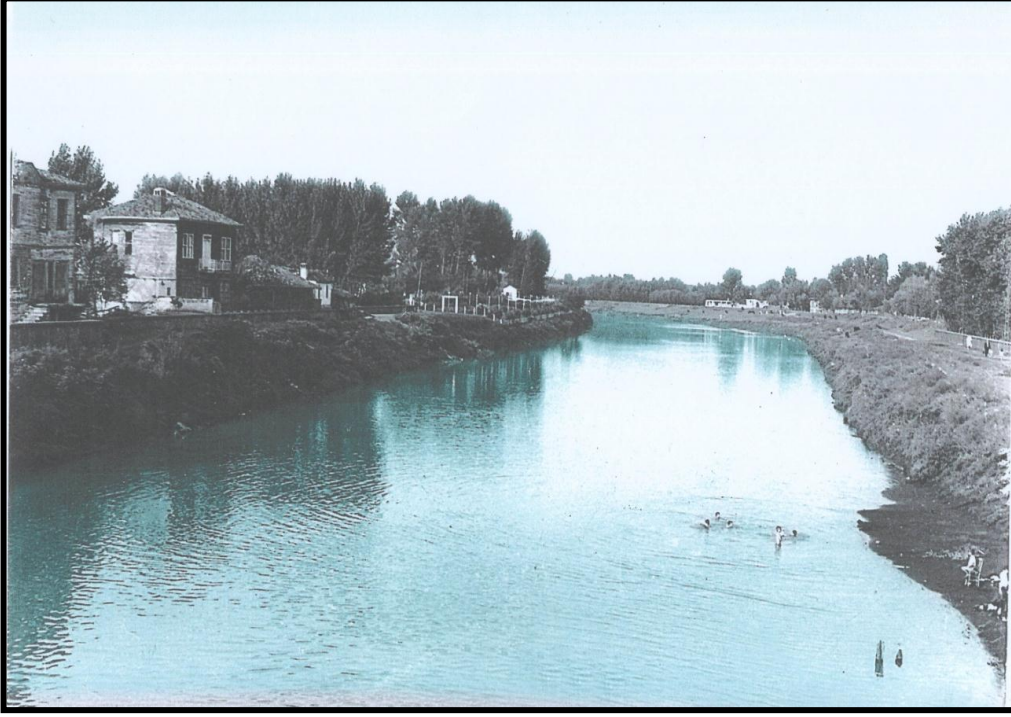
*1949 yılında yol yapım çalışmaları önemli oranda hızlanmıştır. Bu yolların yapımında basına göre özellikle ilçe kaymakamı Kemal GÜRSEL'in önemli gayretleri olmuştur. Yaklaşık 200 km uzunluğunda olan Erbaa, Ünye ve Çarşamba yolları yapılmıştır. Kış mevsiminde atla dahi ulaşımın güç olduğu bazı köylere otobüs ve kamyonla ulaşım imkanı doğmuştur (Samsun Gazetesi, 20 Eylül 1949).*

Bu dönemde Terme'nin bir diğer sorunu olan Terme Çayı'nın ıslahı projesi konusunda da önemli adımlar atılıyordu (Foto 9). Terme'nin önde gelenlerinden ve aynı zamanda CHP Samsun Milletvekili olan Hüseyin BERK'in yoğun çabaları sonucunda Terme Çayı'nın yatağı değiştirilerek çay yeni açılan bir kanalla denize ulaştırılıyor, böylece sık sık yaşanan sel felaketleri ve sıtma belası önemli oranda bertaraf ediliyordu (Şekil 4).

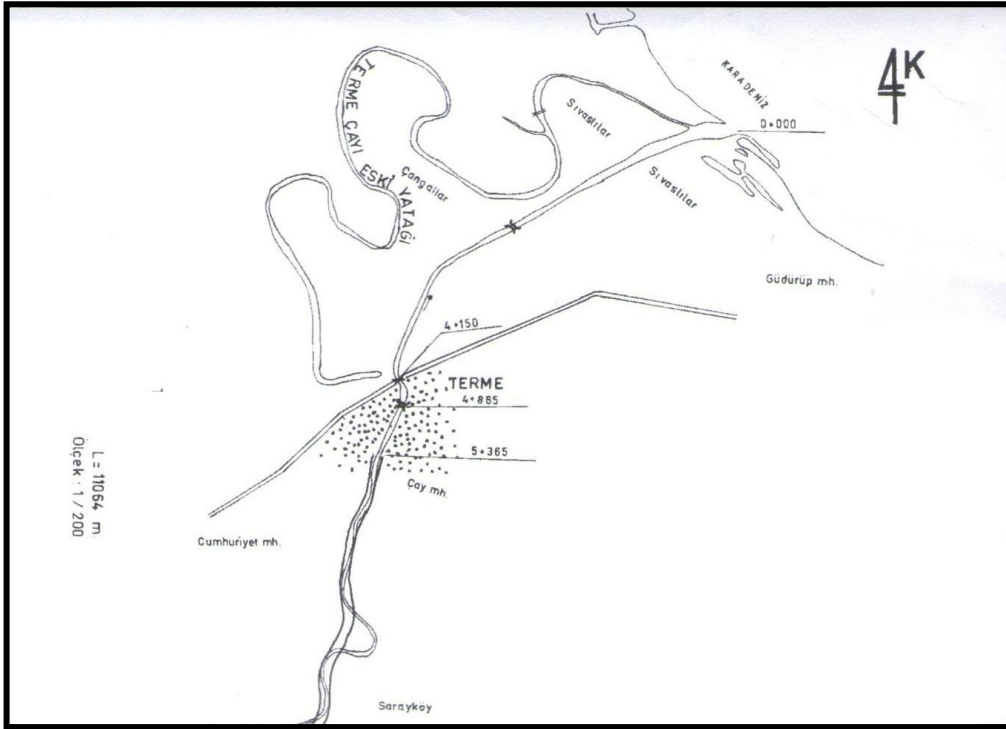
*...Terme ırmağının ıslahı projesi 1949 yılında Atman inşaata proje edilmiştir. Proje bedeli 995.000 TL olarak ortaya çıkmıştır. Daha önce bir sivrisinek yuvası olan dere şehir merkezinden itibaren kıvrımlar çizerek denize dökülürken açılan kanala meyil verilerek ve 5 km kısaltılarak doğrudan denize ulaştırılmıştır (Samsun Gazetesi, 27 Eylül 1949).*

Mühendis Tevfik Bey koordinasyonunda yürütülen çay yatağını değiştirme ve derinleştirme çalışmaları 1952 yılı sonunda denize ulaşılmasıyla sonuçlandırıldı. Bundan sonra ırmağın kenarlarına örülen koruma duvarları ile taşkınlardan korunmaya çalışılmıştır (Yazıcı, 1982:9).

Yeni Cumhuriyet bu imar çalışmalarının yanında ziraat alanın da birçok çalışma gerçekleştiriyordu. 1927 yılında çıkarılan 6207 sayılı hükümet kararnamesi ile fındık fidanlarının ihracatı yasaklanmış, 1930 yılında kurulan İş Limited şirketi 1931 yılında fındık ihracatına başlamıştı. 10 Ekim 1935'te Ankara'da toplanan I. Ulusal Fındık Kongresi'nin ardından fındığın yetiştirilmesinden satışına kadar tüm çalışmaları şekillendiren fındık nizamnamesi yürürlüğe konulmuştu. 1938 yılında Fiskobirlik'in kurulmasıyla fındık İş Limited Şirketi 1939 yılında tasfiye edilmiş böylece fındık ekonomik değer taşıyan ürünler arasına katılmıştı (www.unyetb.org.tr). 1940 yılında çıkarılan 3788 sayılı çay kanunu ile çay tarımı ve üretimi desteklenmiş ve bu kanunun ardından çay ekim alanları hızla genişlemeye başlamıştı. 1947 yılında ilk yaş çay yaprağı işleyen merkez çay fabrikasının Rize'de kurulmasıyla çay üretimi önemli oranda artmıştı (Özden, 2009).



**Foto 9.** Terme Çayının ıslah edilmeden önceki görünümü (Piri AYÇİÇEK Arşivi).



**Şekil 4.** Terme Çayının Sarayköy ile denize döküldüğü yer arası kesiti (Kaynak: Terme Belediyesi).

**Aydın YEŞİLBAŞ:** *Bizim işleyemediğimiz topraklarımızı Giresun'dan gelen yarıcılar (icarıcılar) işlerdi. Bunlar tarlalara yaptıkları paska olarak adlandırılan yapılarda yaşar mısır ve fasulye ekerlerdi. Ürünleri hasat ettikten sonra 1/3 ünü bize verir geri kalanını alarak memleketlerine dönerlerdi. Fındık o zamanlar değerli değildi. 1950'li yıllarda fındığın değer kazanmasıyla oradan gelen çiftçiler fındık üreterek ekonomik kazanç sağladılar ve buraya gelmediler.*

Fındık ve çay tarımının ekonomik değer kazanmasıyla Doğu Karadeniz köylüleri ekonomik seviyelerini önemli oranda arttırmış, böylece Terme ve çevresine mısır üretimi ve ticareti için gelenlerin sayısı hızla azalmaya başlamıştı. Terme'de bataklıkların kurutulmasıyla ekim sahasını oldukça genişleten pirinç tarımı için motopomplarla ırmaktan su çekilmesi de ırmağın seviyesini düşürmüştü. Bunlara bir de karayollarının gelişmesi eklenince Terme Çayı üzerinde yapılan limbo taşımacılığı 1950'li yıllardan itibaren önemini yitirmiştir.

Tarım alanlarının genişlemesiyle ırmaktan çekilen su miktarının gittikçe artması limboların çalışmasını tamamen imkansızlaştırmaya başlamıştır. Belirli dönemlerde Doğu Karadenizli balıkçıların balık satmak için kayıklarla şehir içine gelmesi dışında ırmak üzerinde kayık taşımacılığı neredeyse tamamen durmuştur.

Taşkın zamanları hariç tutulursa normal zamanlarda ırmağın su seviyesinin iyice azalması nedeniyle bugün ırmağın derin bölümlerinde balıkçılıkla uğraşanların küçük kayıkları dışında bir ulaşım aracı görmek mümkün değildir (Foto 10).



**Foto 10.** *Günümüzde Terme Çayı ve üzerinde küçük balıkçı kayıkları.*



Fakat bu durum 2016 yılı itibarıyla Terme Çayı'nın Karadeniz'e ulaştığı ağız kısmı (mansab) ile Terme kent merkezi arasında değişmeye başlamıştır. Samsun Büyükşehir Belediyesi ile Terme Belediyesi'nin ortak yürüttüğü bir proje çerçevesinde söz konusu 4 km'lik kesimde ıslah çalışmaları başlatılmıştır (Foto 11). Proje tamamlandığında Karadeniz ile Terme arasında turizm amaçlı turlar düzenlenecek, eskiden limbo kayıkların seyrüsefer eylediği sularda Samsunum 4 gemisi turist taşıyacak, böylece Terme Çayı kısmen de olsa eski günlerine kavuşmuş olacaktır.



**Foto 11.** Samsun Büyükşehir Belediyesi ile Terme Belediyesi'nin ortaklaşa yürüttüğü Terme Çayı turizm amaçlı ıslah çalışmalarından bir görünüm.

### Sonuç

Karayolu ulaşımının gelişmediği dönemlerde Terme ve çevresinde yetiştirilen tarımsal ürünler yerleşme içerisinden geçen Terme Çayı vasıtasıyla iskelelere ulaştırılmıştır. Osmanlı devrinde ve Cumhuriyetin ilk dönemlerinde önemli bir ulaşım aracı ve içinden yakalanan onlarca kilo ağırlığında balıklarla ciddi bir besin kaynağı olan Terme Çayı, günümüzde kanalizasyonları alıp götüren ya da çöplerin atıldığı büyük bir çöp konteynerine dönüşmüştür. Günümüzde turizmi ekonomik çıkış yolu olarak gören kentler, turistik rekabet içinde bir adım öne geçebilmek için özellikle akarsuları kullanmaya çalışırken, ülkemizde ve dünyada birçok şehir akarsular üzerinde yaptığı projelerle önemli bir çekicilik yaratırken şehri ikiye bölerek akan bir akarsuya sahip olan Terme'nin bu denli önemli bir kaynaktan yeterli verimi alması gerekmektedir. Halkın geçmiş dönemlerde ırmağı ulaşım aracı olarak kullanması, yatak eğiminin az ve akış hızının düşük olması, ırmağın yaklaşık 4 km sonra denize

kavuşması gibi olumlu özellikler bu konudaki çalışmalarda kolaylaştırıcı rol oynayacaktır. Turizmin en hareketli dönemi olan yaz döneminde akarsuyun debisinin düşüklüğü ve ilçenin eskiden beri en önemli sorunlarından olan sel afeti bir engel olarak görülse de bu konuda alınacak önlemlerle bu olumsuzluklar bertaraf edilebilir. Gerçekleştirilecek projelerle Terme Çayı'nın tekrar üzerinde seyr-ü sefer yapılabilen bir ırmak haline getirilmesi Terme'nin şehir estetiği ve ekonomik gelişimi açısından önemli rol oynayacaktır. Son zamanlarda Büyükşehir Belediyesi tarafından yürütülen "Terme Çayı'nın Turizme Kazandırılması"na yönelik proje bu bakımdan büyük önem taşımaktadır.

### Kaynakça

- AKKAN, E. (1962) "Kızılırmak'ın Aşağı Kesiminde Kayıkla Nakliyat". *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Dergisi*. Cilt: 20 Sayı: 3-4, (263-270).
- ALKAN, B. (2008) *Gümrük Kayıtlarına Göre Samsun'da Ticaret (1935-1940)*, OMÜ Sos. Bil. Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Samsun.
- ALTUNOĞLU, N. (2008) *Terme Çayı ile Akçay Arasında Kalan Sahanın Kıyı Morfolojisi ve Kıyı Kullanımı*. Ondokuz Mayıs Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Coğrafya Anabilim Dalı (Yayınlanmamış Yüksek Yisans Tezi), Samsun.
- AYTEKİN, O. (2013) "Çoruh Irmağı Üzerinde Yapılan Tarihi Kayık Taşımacılığı Üzerine Bir Değerlendirme", *Uluslararası Sosyal Araşt. Dergisi*, Cilt: 6 Sayı: 25, (58-69).
- DIĞIROĞLU, F. (2011) *XIX. Yüzyıl Karadeniz'inde Yeni Bir Ticari Merkez: Samsun*, Marmara Üniv. Sos. Bil. Enst., Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul.
- EMİROĞLU, K. (2005) *Trabzon Vilayeti Salnamesi 1892*, Cilt: 14, Trabzon Vakfı Yayınları, Ankara.
- EMİROĞLU, K. (2007) *Trabzon Vilayeti Salnamesi 1898*. Cilt: 17, Trabzon Vakfı Yayınları, Ankara.
- GENÇ, G. (2015) *Samsunlu Balıkçıların Gizli Tarihi*, Samsun Büyükşehir Belediyesi Kültür Yay. No: 28, Samsun
- GÜMÜŞ, H. (2007) *Millî Mücadele'de Samsun*. 19 Mayıs Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Samsun.
- ILGAZ, R. (2014) *Sarı Yazma*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları (3. Baskı), İstanbul.
- İPEK, N. (2006) *Samsun Sahil Demiryolu, Geçmişten Geleceğe Samsun*, 2.Kitap, Samsun.
- İPEK, N. ve YILMAZ, C. (2009) *Geçmişten Geleceğe Samsun Albümü – I (Osmanlı Dönemi)*, Samsun Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayınları, Samsun.
- İPEK, İ. (2015) "Canik Sancağında Nehir Taşımacılığı", *Osmanlı Devletinde Nehirler ve Göller I*, (Ed.Şakir Batmaz - Özen Tok), Uluslararası Osmanlı Devleti'nde Nehirler ve Göller Sempozyumu Bildirileri Kitabı, Kayseri, (567- 574).



- KILIÇ, E. (2013) "Bir Ortaçağ Yerleşiminin İktisadî Yapısı Üzerine Bazı Değerlendirmeler: XIII-XV. Yüzyıllar Arasında Samsun", *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Samsun, Kitap – 1*, (Ed.: Osman KÖSE), Canik Belediyesi Kültür Yay., Samsun, (19-47).
- KÖSE, O. (2011) "XXVIII. Yüzyılda Çarşamba (Canik)", *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi, Cilt: 4 Sayı: 19*, (167-175).
- KUŞ, A. (2014) "XIX. Yüzyılın İlk Yarısında W. J. Hamilton'a Göre Samsun ve Çevresi", *Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi. Sayı 18*, (1-10).
- ÖZ, M. (1999) *XV –XVI. Yüzyıllarda Canik Sancağı*, Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara.
- ÖZDEN, D.V. (2009) *Türkiye Siyah Çay Sektör Raporu*, Avrupa İşletmeler Ağı.
- SAKAL, F. (2013) "CHP Teftiş Raporlarına Göre Tek Parti Döneminde Samsun Halkının Sosyo-Ekonomik Durumu (1930-1945)", *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Samsun, Kitap – 1*, (Ed.: O. Köse), Canik Bel. Kültür Yay., Samsun, (619-631).
- SERBESTOĞLU, İ. (2014) "Abdülaziz ve Teftiş: Ali Rıza Efendi'nin Canik Sancağını Teftişi", *Sultan Abdülaziz ve Dönemi Sempozyumu, Bildiriler Kitabı, Cilt:3*, Ankara, (205-224).
- SEZGİN, A. (2012). *Termeli Yazarlar ve Şairler Ansiklopedisi*, Terme Bilgi Gazetesi Yayınları, Samsun.
- ŞAHİN, D. (2011) *Mustafa Kemal Paşa'nın Samsun Ziyaretleri*, OMÜ Sosyal Bilimler Enst. Tarih Anabilim Dalı, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Samsun.
- ŞERİF, A. (1999) *Anadolu'da Tanin*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Cilt:1, Ankara.
- TERME BELEDİYESİ (2015) *Terme Çayı Islahı Yatak Tip Kesiti*, Terme.
- TURAL, E. (2008) "Bir Bürokrat ve Bir Seyyah Gözüyle Canik (Samsun) Sancağı", *Çağdaş Yerel Yönetimler, Cilt: 17, Sayı:1*, (75-91).
- UNCU, L. (1995) *Terme Çayı ile Kocamandere Çayı Havzalarında Fiziki Coğrafya Araştırmaları ve Doğal Çevre Sorunları*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Coğrafya Anabilimdalı, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara.
- YAZICI, N. (1982) *Terme Tarihi*, Ayanoğlu Matbaası, Samsun.
- YILMAZ, C. (2015) "Bafra-Vezirköprü Arasında Seyrüsefer Eyleyen Kızılırmak'ın Yelkenli Kayıkları", *Bütünşehir Dergisi, Yıl:1,Sayı:2*, (26-31).
- YOLALICI, M. E. (1998) *XIX. Yüzyılda Canik (Samsun) Sancağı'nın Sosyal ve Ekonomik Yapısı*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara.

#### **İnternet Kaynakları**

<http://www.samsun.bel.tr/haber-detay.asp?haber=2707-termeye-buyuk-turizm-yatirimi#>

<http://www.unyetb.org.tr/upload/images/images/files/f%C4%B1nd%C4%B1k%20raporu.pdf>

***Röportajlar***

Ali KARAÇUHA

Aydın YEŞİLBAŞ

Ferruh BERK

İbrahim ŞİRİN

Musa AKAN

***Fotoğraflar***

Piri AYÇİÇEK Arşivi.

Hasan ERDEM Arşivi.