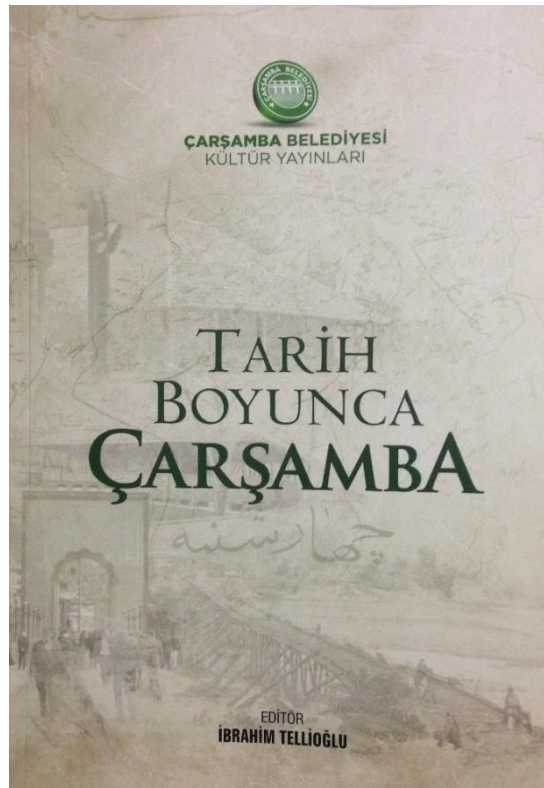


BİR ZAMANLAR ÇARŞAMBA (1940-1960)

Prof. Dr. Cevdet Yılmaz



ATIF İÇİN:

Cevdet Yılmaz (2018) "*Bir Zamanlar Çarşamba (1940-1960)*",
Tarih Boyunca Çarşamba, (Ed.: İ. Tellioğlu), Serander Yayın-
ları, Trabzon, ISBN: 978-605-2104-11-8, (183-239).

BİR ZAMANLAR ÇARŞAMBA (1940-1960)

Prof. Dr. Cevdet Yılmaz

1. Giriş

Günümüzde sözlü tarih çalışmaları giderek önem kazanmaktadır. Geçmiş dönemi o günleri yaşayanların ağzından, onların bizzat şahit oldukları şekliyle doğrudan tespit etmek aynı zamanda oldukça heyecan verici. Çünkü geçmişte neyin niçin yapıldığı sorgulanabiliyor, o döneme ait diğer ilişkili olayları hatırlattığınızda, kaynak kişiler o olaylarla bağlantı kurarak gerçeklerin tam olarak ortaya çıkmasına katkı sağlanabiliyor. Samsun, her alanda olduğu gibi bu alanda da biraz geri kalmış, Çarşamba ilçesi de bundan nasibini almıştır. Sözel tarihle ilgili yapılan çalışmalar az olduğu kadar, bu işin öneminin henüz tam olarak anlaşılmamış olması da ayrıca üzüntü verici bir durumdur. Örneğin yerel yönetimlerin kendi idarî alanları ile ilgili olarak yakın geçmişi merak etmemeleri, bu yönde yapılan çalışmalara destek olmamaları, somut ve somut olmayan kültürel mirasın gelecek nesle aktarılmasını önemsiz, hatta gereksiz görmeleri de bir o kadar endişe vericidir. Çarşamba Belediyesi için hazırlanan bu eser bu anlamda bir istisnadır.

Bu araştırmada başta 1950’li yıllarda Çarşamba’da yaşamış ve o günleri gayet iyi hatırlayan kişilerin hatıralarına yer verilmiştir. Kaynakçada isimleri zikredilen bu kişilerin çocukluk ve gençlik yıllarına ait Çarşamba ile ilgili hatıraları mülakat yöntemi ile kendilerinden derlenmiş ve bu bilgiler saha çalışmaları eşliğinde coğrafya prensipleri çerçevesinde mekânsal karşılaştırmalar yapılarak değerlendirilmiştir. Elde edilen veriler yakın tarihî geçmişe ait başka bilgilerle desteklenerek metnin ana gövdesi oluşturulmuştur. Daha sonra o döneme ait fotoğraflar bulunarak araştırmaya görsel kimlik kazandırılmış, sonuçta Çarşamba’nın günümüzden 70 yıl önceki durumu çok ayrıntılı olmasa da kabaca ortaya konulmaya çalışılmıştır.

2. Çarşamba’da Esnaflar ve Meslekler

2.1. Bakırcılık

Çarşamba ilçe merkezinde Bakırcılar sokağı vardı, şimdiki heykelin hemen arkasında. Bunlar kap kacak yapardı. O zamanlar yemek tencereleri, tabak, çanak bakırdandı.



1950'li yıllarda Çarşamba'da bakırcılık.

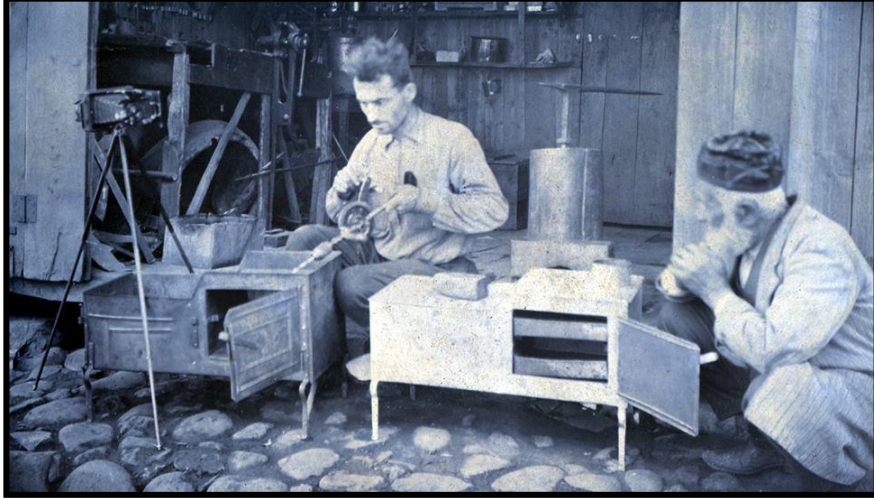
2.2. Demircilik

Bölgenin bütün tütün iğneleri Çarşamba'da yapılırdı. Çarşamba'da yapılan baltalar meşhurdu. Balta, keser ve diğer aletlerde Çarşambalı ustalar çok mahirdi. Demircilerden bir Recep Usta vardı, Recep Akbaş. Onun saban demirleri vardı. Kara sabanın ağzına konan değil de, demir sabanın ağzına, pullukların ağzına konan demir sabanları. Üzerinde Recep Usta'nın resmi vardı. Saban demirinin mucidiydi. Söylenilenlere göre, İstanbul'dan bir yerden gelmiş. Sana isim hakkı için para mı verelim, yoksa üzerine resmini mi basalım demişler. Recep Usta da; "Recep Akbaş" olarak benim resmimi basın demiş. Recep Usta saban demirini Çarşamba'da bu bölgeye has imal ediyor, kafasından imalat yapıyor, marka olarak da üstüne ismini yazdırıyor. Ova balçık, çift sürmek zor, Recep Usta problemi görüyor ve ovaya uygun saban demiri yapıyor. Kendi markasını yaratıyor. O zamanlar bu durum paradan daha görülüyordu.

2.3. Tenekecilik

Tenekeçiler pazarı denilen bir yer vardı, orada tenekeçiler özellikle gaz lambası yaparlardı. Eskilerin idare lambası dedikleri türden. Fitilini yaparlardı. Kap kacak yaparlardı. Maşrapa yaparlardı. Plastik yoktu. Gaz lam-

bası camsızdı. İdare lambası, kaşık, litre, her şey vardı. Su taşımak için tenekelere özel kapak yaparlardı. Soba, kuzine yaparlardı.



Soba, kuzine, kova, maşrapa, idare lâmbası vb imalat yapan tenekeçiler.

2.4. Dökümcülük

Çarşamba'da 1950 yılında Hasbahçe mahallesinde dökümhane vardı. Cereyan yok. Cereyan akşamları 24.00'e (gece 12'ye) kadar veriliyordu. Bu da sanayi cereyanı değildi, sadece evlerde aydınlatma içindi. Dökümhanede

büyük bir körük vardı. Körükle beraber potayı eritiyorlardı onu döküyorlardı. Sarı dökümü, kazan, bakır, kazan kulpları, harem kulpları, nalçaları, tencere, tava sapları, vd. Çarşamba'da dökümcülük geliştirilebilirdi, böyle bir potansiyel vardı, fakat geliştirilemedi.

2.5. Çakmakçılık / Silah tamirciliği

Çakmakçılar diye özel bir muhit vardı. Çakmakçılar silah tamircileriydi. Gizli kaçak silah yaptıkları o da olurdu. Yeni Camiinin orada, orası Çakmakçılar yokuşuydu.

2.6. Dericilik / Debbaglık

Çarşamba'da 3 tane tabakhane (debbag), yani derici vardı. Şimdiki mal pazarının olduğu yerde. Tam orası oraya Körürmak derlerdi. Bütün Çarşamba'da ve bölgede toplanan deriler orada tabaklanırdı. Bir de bunları gerip kuruturlardı. Dışarıdan ayrıca deri gelmezdi, niye gelsin ki, Çarşamba'da manda da çok deri de çok. Deri de sağlam deri. Dericiler deriyi gerdirir çarık yaparlardı. O zamanlar sadece çarık değil, silah kılıfları ve fişeklikler de deriden yapılırdı. Deri yumuşasın da kolay dikilsin diye kovaların içine suya koyarlardı. Dönemin tanıklarının anlattıklarına göre oranın ayrı bir hikayesi var; *“Taaa yukarıdan bir vatandaş geliyor. Usta şuradan bir şerbet ver diyor. Muzip dükkân sahibi derilerin konulduğu kovadan bir tas veriyor. Adam beş kuruşu veriyor içiyor. Usta anlamadım sanma şerbetin(!) tadı yoktu diyor”*.

2.7. Tarakçılık

Hacıbeyli köyü tarak mevzuunda çok ileriye. Nerdeyse komple tarakçıydı. Çorum'dan şuradan buradan camış (manda) boynuzlarını getirip, bunlardan tarak yaparlardı. Bu köyün insanları Türkiye'nin her yerine tarak satıyorlardı. Hem bayan tarağı hem de erkek tarağı. O zamanlar plastikler gelişmemişti. Tarak kendi başına bir sanayi idi Çarşamba'da. Hatta yakın zamana kadar Kocabaşlar vardı, onlar o işleri iyi yapardı.

2.8. Sepetçilik

Sepetçiler pazarı vardı, Caminin tam arkasında, her çeşit sepet yapılırdı. Özel sepetler de yapılırdı. Genelde Ayvacık Salıpazarı taraflarında da yapıldığından oradan da hazır yapılmış sepetler gelirdi. Bunların satıldığı bir sokak vardı. Bugün de orada hala sepet satanlar vardır.

Kağnılar için de çit yapılırdı. Mısır taşımak için çitin içine ayrıca kendirden büyük çuvallar konulurdu. O özel bir kendirdi. Mısır onun içine konurdu. Çitin içine genelde karpuz falan da konurdu. Bir çit 100 tane karpuz alırdı.



Çarşamba'da sepetçilik



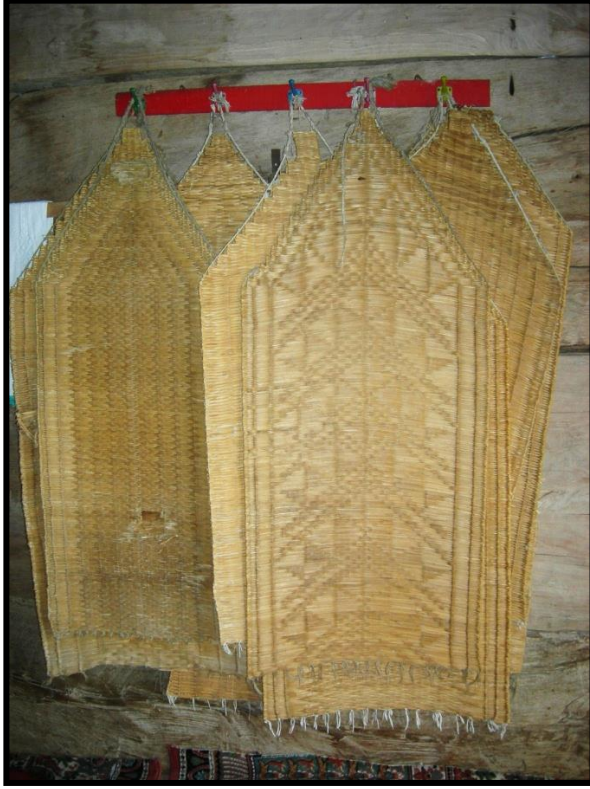
Sepet-küfe satıcıları



Kağnılar için üretilen çit.

2.9. Hasırcılık

Çarşamba'da özellikle ırmak boyunda ve sahile yakın köylerde hasırcılık adeta bir sektör halinde idi. Hasırlar evlerde ve camilerde kullanılıyordu. Hasırın bolca dokunduğu yer (Ömerli köyü) olduğu için *Ömerli halısı* deniyordu ismine. Hasır deyip geçmeyelim büyük bir sanayi idi. Terme'deki Simenlik gölünden de hasır gelirdi. Oralarda hasır biçilirdi, Taşlık köyü bu işten geçinirdi. Irmak kenarlarında, oadaki bataklıklarda falan hasır bitkisi kendiliğinden yetiştiği için buralara yakın köylerde de bu yüzden hasırcılık yaygındı. Mesela seccade yapılrđı. Şimdiki seccadeleri nereden bulup da alacaksın? Halıyı kim alıyordu? Kilim bile nadirdi, herkeste yoktu. Camiler hep hasır döşeliydi. Daha dün diyebileceğimiz tarihlere kadar evlerde hasır kullanılıyordu. Çağdaş ihtiyaçlara göre hasır bitkisinden farklı şekillerde yararlanılabilir, modernleştirilebilir, bu el sanatı geliştirilip yaşatılabilirdi, fakat olmadı.



*Çarşamba
hasırından
yapılmış
seccadeler.*

2.10. Kendircilik

Çarşamba’da, günümüz naylon ipleri çıkmadan önce, kendir ipi çok ilerideydi. Hatta ipçiler derler, şimdi dokurların Çarşamba’daki o zamanki lakapları ipçilerdir. Hasbahçe’de Gürcü Mahallesi vardı. Bunlar sadece ip dokurlardı. Mesela kendir Ünye’den, Kastamonu tarafından, Vezirköprü’den gelirdi. Burada ip olarak dokunurdu. Dokumak (ip yapmak) için büyük düzenekler vardı. Çeke çeke, çeke çeke ipleri eğirirlerdi. Önemli bir zanaat koluydu. Özellikle şehrin içinde Orta Mahalle’de ve Hasbahçe’de yapılırdı.

2.11. Abacılık / Elbisecilik

Çarşamba’da abacılık o kadar ileriye ki bütün bölgenin elbisesini dikiyorlardı. Bunun ayrı bir yeri vardı küçük bedesten dediğimiz yerin çevresinde.

2.12. Kasacılık

Sebze kasacılığı özellikle 1960’lardan sonra yöreden dışarı sebze gönderilmeye başlanmasıyla gelişti. Ovada dikilen kavakların bir kısmı kasacılık faaliyetinde kullanıldı. Günümüzdeki plastik kasalar çıkıncaya kadar Çarşamba’nın önemli atölye tipi faaliyetlerinden biri kasacılıktı.

2.13. Sandıkçılık

Çarşamba’nın sandığı çok meşhurdu. Birisi gelin olacağı zaman hemen bir çeyiz sandığı alınırdu. Çeyiz sandığı ceviz ağacından yapılırdı. Şimdi nasıl mobilya arıyorsa vatandaş o zaman da hemen gidip ceviz ağacından sandığını yaptırıyordu. Bu işlerle uğraşanlar “yayık” da yapıyorlardı. Çarşamba’nın yayıkları da meşhurdu.

2.14. Değirmencilik

Çarşamba’da bugün bir tane un değirmeni yok. Halbuki Çarşamba’nın Değirmenbaşı denilen yerinde bir zamanlar 6 tane taş dönüyordu. Üç taraftan buğday yüklü öküz arabalarının kuyruğu yüz iki yüz metreyi bulurdu. Dile kolay bir değirmende 6 tane taş dönüyordu.

Değirmenin sahibi Haşim Efendi suyu kendi yaptırdığı özel bir kanalla Abdal ırmağından getiriyordu. Haşim Efendi 1950 senesinde Demokrat Parti’nin ilk milletvekilidir. Sonradan çocukları, oğlu, torunları da onun yolundan gittiler; milletvekili, bakan oldular hatta. Haşim Efendi o zamanlar

(1950'li yıllarda) Demokrat Parti'yi finanse eden bir adamlardan biriydi. Çok zengin, varlıklı bir adamdı. Özel kanalla su getirip o büyük değirmeni çalıştırdı.



Haşim Efendi'nin 6 gözlü büyük değirmeni.

Çarşamba'nın bugünkü Cumhuriyet Mahallesi'nden Şeker Fabrikası'na, oradan Porsuk Ormanı'na kadar, (bugün at üzerinde ancak bir günde gezilebilecek büyüklükte arazi) komple onundu.

2.15. İnşaatçılık

Ova tabanında inşa edilen evlerin tabanı çamur olurdu. Balçığın içine ev yapmak akıl kârı değildi. Temel atılacağı zaman temele büyük taşlar konurdu. Hele alçak kesimlerde, binaların temellerini taşlarla yükseltip onu

sağlam ağaçlarla güçlendirip üstüne öyle bina inşa edilirdi. Zemin battığı için, başka türlü sudan kurtarmak mümkün değildi. Bunun için taş temin etmek, bu taşları inşaat alanına getirmek de önemli işlerden biriydi.



İnşaat zemininde kullanılan taşları taşıyan kamyon.

2.16. Dondurmacılık

Çarşamba'nın içinde damak zevki olarak dondurmacılık önemliydi. Bu geçede *Elmacıoğlu* vardı. Hakiki salepten öyle bir dondurma yapardı ki tadına doyum olmazdı. Hakiki salebi kaynatırlar, onu adamakıllı işlerlerdi. Sakız gibi. Ondan aynı zamanda salep de yapardı *Elmacıoğlu*. Öbür geçede *Fikri Tepe* vardı. *Elmacıoğlu*'nun dondurması bugünkü Maraş dondurmasına fark atardı, o kadar güzeldi. Çünkü hakiki salebi kaynatırlardı. Onu çala çala, çala çala sakız gibi olurdu. Çarşamba'da o zamanlar ayrı ayrı hem dondurma hem salep yapılırdı.

2.17. Karcılık / Buzculuk

O zamanlar buz yok. Emirhan suyunun çıktığı Soğucak köyü var, ovanın güneyinde epeyce yüksekte. Soğucak Köyü'nde kışın yağın karları depolarlardı. Yazın oradan buzları kalıp kalıp keser, hayvanlarla Çarşam-

ba'ya getirirlerdi. Yazın sıcığında hayvanın iki tarafına yükleyip sararlar, samanla yalıtırlardı. Sabah ezanla beraber şehre getirirlerdi. Dondurma için, gazoz için soğutucu olarak bu buzlar kullanılırdı. Dondurma kazanının çevresindeki boşluk sıkı bir şekilde buzlarla doldurulurdu. Sonra da çevire çevire dondurma kazanının içindeki salep dondurulurdu. O zamanlar buzdolapları olmadığı için dondurma Soğucak köyünden gelen buzlarla yapılırdı.

2.18. Meşrubatçılık / Gazoz imalatı / Emirhan suyu

Çarşamba'da gazoz imalatı yapan iki yer vardı. Bunlar Çarşamba'nın ihtiyacını görürdü; *Emirhan* ve *Çağlayan Gazozu*. Asit tüplerle gelirdi. Kolu elle döndürülürdü. Sonraki yıllarda Çarşamba'da ilk kez Mustafa Bartın suyu şişeledi ve kasalara koyup satmaya başladı. Sirtında götürür Samsun'da satardı. Emirhan suyunu ufak cam şişelerle ilk defa şişeleyen oydu. Şimdiki Rıdvan Paşa Camiinin yanında Emirhan suyunun depoları vardı. Emirhan suyunu orada doldurur, kasalara koyar, trenle Samsun'a götürür, boş şişeleri de geri getirirdi. Elde ettiği gelirle iki çocuk okuttu. Birisi Muharrem Bartın, vali oldu. Emniyet amiri oldu, senatör oldu. Diğeri de mühendis oldu, o da önemi görevler üstlendi.



Emirhan Çeşmesi



Emirhan Gazozu.



Fuat Menteşoğlu

siparişler
Akabinde yerine
getirilir.

Mektup Adresi :
Çarşamba Emirhan
şifa Gazoz Fabri-
kası.

Telgraf Adresi:
Çarşamba.
Fuat Menteşoğlu



EMİRHAN
MEMBASUYU GAZOZU
ÇARŞAMBA
SAHİBİ: FUAD MENTEŞOĞLU

Terme caddesi
Kuruluş Yılı - 1934 -

Çarşamba ve muhيتينin tanınmış yeğane gazoz Fabrikasıdır.
" EMİRHAN ,, demekle maruf menba suyile, bütün sıhhi kaide ve vasıtalarla
Piyasaya çıkarılan gazozlar nefasetile şöhet bulmuştur.

Emirhan çeşmesi (üstte) ve Emirhan gazozları imalatçısı Fuad Menteşoğlu'na ait tanıtım kartı.

2.19. Fırıncılık

Çarşamba’da o zamanlar, iyi ekmek yapamazlardı. Pişiremezlerdi yani. Ermeni Agop vardı, Yakup geçiyordu ismi. İlk defa çiçek mayasıyla kaliteli ekmeği Çarşamba’da o yaptı. Onun fırını da şimdiki Garanti Bankası’nın arkasındaydı. Adam bir ekmek yaptı, böyle pandispanya gibi ekmek... İlk çiçek mayasını kendi buldu ve ekmeği yaptı adam.

2.20. Pidecilik (Çarşamba Pidesi)

Çarşamba’nın pidesi meşhurdu. Halil Usta yapardı. Halil Usta Bayburtludur. Halil Usta’nın pidesini Samsun’dan özel gelirlerdi pazar günü yemek için, kuyruğa girerlerdi, böyle kuyruk bugün yok... O da özel bir maya kullanırdı. Sulu hamur derdik normal ekmek hamuru değil. O adam müthiş bir hamur yapardı ama ekmeği yapamazdı. Pideyi yapardı. Pidesi değil Karadeniz’de, Türkiye’de çok meşhurdu o zamanlar.

2.21. Helvacılık

Çarşamba’nın Helvacalı köyü vardı. Bu köyde çok güzel ceviz helvası yapılırdı. Bir de Demircili köyü vardı, onlar da ceviz helvasını güzel yaparlardı.

2.22. Çarşamba pastırması

Çarşamba pastırması vardı, Çarşamba’nın damak tadıydı. Hayri Efendi’nin Mustafa vardı. Bir pastırma yapardı. Uzunçarşı’dan geçerken onun kokusu insanları mest ederdi.

2.23. Çapacılık

Çapacılık çok ileriye Çarşamba’da. Heykelin oradaki yokuş Çapacılar yokuşuydu. Mısır tarlaları çok yaygın olduğundan tarımda işçiye ihtiyaç vardı Bu ihtiyacı çapacılar karşılardı. Çarşamba’nın Doğu Karadeniz’den yoğun olarak göç almasının bir nedeni de çapacılık için gelenlerin zamanla Çarşamba’ya yerleşmesinden kaynaklanıyordu.

3.İmalat Sanayi

3.1.Karisör imalatı

1950 yıllarında Çarşamba’da Altınörs’ler vardı. İsmail Altınörs, ağabeyleri, babaları... Adamın yeri uygun değildi aslında, şu kadarcık bir

demirci dükkânı var, adam gitti Adapazarı'nda işi öğrendi geldi ve sokakta römork yaptı. İlk römorku sokağın üstünde İsmail Altınörs monte etti. Zaten dükkânlara sığması mümkün değildi. Römork yaptı. Çarşamba'da o zamanlar böyle bir faaliyet vardı.

Römorktan sonra kamyon kasacılığı başladı. Recep Çatalkaya'dan sonra, 1960 yıllarında Dağdelen kamyon kasasına başladı. O da nereden başladı? Hamsi kasası yapıyordu adam. Hamsi kasası yaparken kamyon kasası yapmaya başladı. O zamanlar bu bölgede o işi fevkalade tutturdu.



1950'li yıllarda Altınörs ve Dağdelen'le başlayan kamyon kasacılığı öylesine yaygınlaştı ki, Sinop gibi çevre illerdeki kamyonların kasaları da Çarşamba'da yapılıyor, Çarşamba ekonomisine önemli bir girdi sağlanıyordu.

Kasacılık deyince, mesela Çarşamba'da Recep Çatalkaya vardı. İlk otobüs kasasını tek başına yaptı. Kamyondan bozma otobüslerin çoğunun kasasını Recep Çatalkaya yapmıştır. Şayet fırsat verilseydi Çarşamba bir karoseri imalat merkezi olabilirdi.

Tabii, bir de traktör kasası yapılıyordu. Traktör 1950 yıllarında Türkiye'de çok yoğun şekilde yayıldı. Ondan evvel gelmişti ama, çok azdı, Demokrat Parti iktidarı ile beraber traktör yayıldı. Buna paralele olarak traktör kasacılığı da yaygınlaştı.

3.2.Yağ ve sabun imalatı

1960'lı yıllarda Çarşamba'ya İstanbul'dan bir iş adamı geldi. Çok faal bir iş adamı, Refaaddin Yüce. Babası Mehmet Yüce. Adam geldi Çarşamba'ya 1963-64'de bugünkü Kavakdibi'nde Ayçiçek yağı fabrikası kurdu.

Refaaddin Yüce yağ fabrikasını yaparken, mısırda da el attı. Glikoz var ya, glikoza el attı. Çarşamba'yı öyle bir harekete geçirdi ki, bir haftada sermayeyi topladı. Çok ortakla kurdu. Sonrasında bir trafik kazasında rahmetli olunca bütün işler altüst oldu. Zaten babası Mehmet Yüce de o arada vefat etmişti. Fakat Refaaddin Yüce'nin ölümü Çarşamba için büyük kayıptı.

Refaaddin Yüce çok müthiş bir iş adamıydı. Sabun yapıyordu orada, yağ yapıyordu. Ondan sonra fındık çürüğünü alıyordu. Fındık çürüğünden de sabun yapıyordu. Fiskobirliğin bütün çürük fındığını alıyordu. Depolarda çürüyordu ya fındık. Çürük fındıktan yağ yapıyordu. O yağdan sabun yapıyordu. Sabunda da, işte damga, o hani Kelpeten marka dediğimiz var ya, o da onu kelpetenin ağzı açık değil de kapalı olarahtan damgasını vuruyordu. Kelpeten markaymış gibi, yani taklit ediyordu. Tabi aynısını yapamıyordu ama, deniyordu ve uğraşıyordu. O zamanlar kamyonlara yükleyip Doğuya gönderiyordu. Çarşamba'da üretip Doğu bölgelerimize kamyon kamyon yağ, sabun satıyordu. Fakat trafik kazasında ölmesiyle 1970'li yılların başlarında kurduğu müessese battı.

Bir de Terme tarafında kurulu bir yağ fabrikası daha vardı, mısırı işleyip mısırdan yağ yapıyordu. O da iflas etti. Düşünün, 1960-70'lerde Çarşamba'da iki tane yağ fabrikası var, bugün hiçbirini yok, ikisi de gitti.

4.Tarımsal Üretim

4.1. Mısır, Fasulye, Kabak Üretimi

1950 yılından evvel çamur yüzünden kimse Çarşamba'ya mısırını, fasulyesini getiremiyordu. Ancak Mayıs ayı gelecek, ova tabanı kuruyacak da öyle köyden getirecek. O getiremediği için de Sancaklı dediğimiz bir yer var, Terme'ye bağlı, deniz kenarında. Mısır ırmak yoluyla oraya daha kolay ulaştırılıyordu. Orada demirlemiş çekirme motorlar vardı, onlara yüklenip Giresun'a Trabzon'a Rize'ye mısır oradan gönderiliyordu. Çünkü şehre getiremiyordu. Çok büyük miktarda mısır üretiliyordu.

Mısır çok önemliydi Çarşamba'da. Ofis alıyordu o zaman mısırı. İki tane alım merkezi vardı. Aynı buğday gibi Çarşamba'da mısırı Ofis alıyordu, başka yerlere de yine Ofis gönderiyordu. Mısır deyince sanayi hammaddesi şimdi. Ama o zamanlar ekmeklikti. Hatta Karadeniz'de şöyle bir tabir de kullanılır; Bir kıtlık olmuş da “az daha buğday yiyecektik” demişler. Şimdi hiç biri kalmadı ama o zamanlar mısır ve fasulye Çarşamba'da çok ileri durumdaydı.

Küçük bir tüccar 1966'da sadece fasulye için 70.000 tane kiloluk büyük çuval satıyordu. Diğer tüccarların sattıklarıyla beraber en az 100.000 adet fasulye çuvalı satılıyordu Çarşamba'da. 100.000 adet 100 kiloluk fasulye çuvalı. Bunu bir rakama vursak o zaman Çarşamba'da ne kadar fasulye üretiliyor diye, müthiş bir rakam çıkar karşımıza. Bu bugün mümkün değil. Ankara'nın İstanbul'un İzmir'in fasulyesi Çarşamba'dan giderdi.

Hatta kabak çekirdeği üretiliyordu. Güney ve Güneydoğu'nun kabak çekirdeği tamamen Çarşamba'dan gidiyordu. Kabak nerde yetiştiriliyordu? Mısır ekiyoruz ya, (bu Çarşamba neler kaybetti ah ahhh), fasulye Çarşamba'da ayrıca ekilmezdi, mısırın altına ekilir, kabak da onun altına ekilirdi. Yani üç mahsulü birden alıyor vatandaş.

Kabak; çekirdeği için yetiştiriliyor, satılıyor, hayvana yediriliyor. Büyük hayvancılık var o zamanlar Çarşamba'da. Şimdi fasulye gitti, mısır gitti, mısırın sapı gitti. Mısır sapları kış boyu hayvanlara yediriliyordu. Burarlarda saman kullanılmaz, Çarşamba mısır sapı kullanır, kış boyu hayvana sap verir.

Yani Çarşamba Ovası'na fındık ve kavak gelince, fındık ve kavakla bir mahsul gitmedi, onlarla beraber; mısır, fasulye, kabak üçü birden gitti. Muazzam kabak çekirdeği üretilirdi. Antep'e Diyarbakır'a kabak çekirdeği Çarşamba'dan giderdi, hepsi bölge dışına ihraç edilirdi.

Kabak Çekirdeği için kabaca bir 10.000 çuval satılırdı. Bir çuval da en az 80 kilo alırdı. Bütün bu para Çarşamba'ya geliyordu. Çarşamba'nın ekonomisi çok güçlü idi. Bafra'yı üçe beşe katlardı. Bafra 1950 yıllarında tütünle, bilmem neyle uğraşırken Çarşamba'da mısır, fasulye, kabak çekirdeği, soya fasulyesi vardı. Ordu ili soyasının belki % 25'ini Çarşamba karşılıyordu. Mısır özü yağının, bütün İstanbul'un, bilmem nerenin mısırı Çarşamba'dan gidiyordu.

Çarşamba'da bir günde; bilhassa Çarşamba, Perşembe ve Cuma günleri, yüklenen mısır kamyonlarının sayısı belli değildi. Buna dökme yük denirdi, çuvala taşınır, kasaya boşaltılırdı. Fasulye, mısır, kabak çekirdeği hepsi gitti.

4.2. Çarşamba soğanı / sarımsağı

Çarşamba'da bir soğan yetiştirirdi. Şeker gibi soğandı. Sadece Çarşamba'ya değil bütün bölgeye bu soğanlar satılırdı. Şimdi hiç yok. Bir tane bulamazsın.

Sarımsağı kız saçı gibi örerlerdi. Soğan her tarafta olurdu da, sarımsak her yerde olmazdı. Dikbıyık'tan aşağı gidiyorsun, oraların sarımsağı biraz kuru olurdu ama güzel olurdu. Soğanı, sarımsağı evlerin duvarlarına asarlardı. Şimdi vatandaşın yediği bu soğanlar var ya, Yozgat, Çorum, Taşova'dan gelen soğanlar. Çarşamba'nın şeker gibi soğanının yanında bunlar zehir gibi kalır. Çarşamba'nın soğanı hakikaten şeker gibi olurdu. Hatta kıymalı pide yapınca üzerine Çarşamba soğanı doğranırdı. Tadına doyum olmazdı.

Bugün birisi çıkar da Çarşamba pidesi yapacağım derse, yöresel lezzet katmak için o soğanı da bulup, yetiştirip kullanması gerekecek. Çarşamba pidesinin de belki farklı yönü bu olacak. Farklı bir tat tutturacaksın ki müşterin çok olsun, Çarşamba'ya ait bir marka olsun.

4.3. Et

Çarşamba'da çarşamba günü oldu mu et hali vardı. Et hali denilen yerde müthiş et kesilirdi.

4.4. Çarşamba yumurtası ve tavukçuluk

Yumurta Çarşamba'da haftada bir gün toplanırdı. Direkt İstanbul'a giderdi. İlk zamanlar gemiyle giderdi. Onun için yumurta kasaları vardı, talaşla içine istif ederlerdi. 1965'lerde mi ne, birisinin yumurta kamyonu vardı. Yumurta yüklü olarak giderken Havza'da kaza yaptı. İstanbul yumurtasız kaldı o hafta dediler. Yumurta gitti. Şimdi Çarşamba kendi yumurtasını yiyemiyor. O da dışarıdan geliyor şimdi.

Yumurta başlı başına bir ticaret malı o zaman. Yani büyük bir pazardı yumurta. Keza tavuk, Ankara'nın tavuğu neredeyse tamamen Çarşam-

ba'dan gidiyordu. Merdivenaltı üretim diyoruz ya, o usul, elde kesip yolluyorlardı. Taze taze de Ankara'ya yolluyorlardı. O da bitti.

4.5. Zaireecilik

Çarşamba'da 50 - 60 tane de zaireci vardı o zamanlar. Tabii bunların hepsi büyük tüccar değildi, aralarında küçük tüccarlar da vardı.

4.6. Çapacılık

Çapacılık çok ileriye Çarşamba'da. Heykelin oradaki yokuş Çapacılar yokuşuydu. Mısır tarlaları çok yaygın olduğundan tarımda işçiye ihtiyaç vardı Bu ihtiyacı çapacılar karşıladı. Çarşamba'nın Doğu Karadeniz'den yoğun olarak göç almasının bir nedeni de çapacılık için gelenlerin zamanla Çarşamba'ya yerleşmesinden kaynaklanıyordu.

4.7. Kavakçılık

Fındıktan önce kavak vardı. Çarşambalılar kavak dikmeye 1960'lardan sonra başladılar,70'lerde çok yaygınlaştı. Maalesef önce kavak, sonra fındık ovayı bitirdi.



1950'li yıllarda Çarşamba Ovası'nda kavakçılık oldukça yaygınlaşmıştı.

5. Pazarlar

5.1. Çarşamba Pazarı

Çarşamba'da çok büyük pazar olurdu. Çevre ilçe ve köylerden pazar gününden gelmeye başlardı halk. Pazartesi, salı dedin mi Çarşamba kilitle-nirdi. Çarşamba (günü) olunca iğne atmaya yer olmazdı. Onun için Çarşam-ba'da ticaret adamı çok yetişmiştir. Samsun'daki tüccarların çoğu Çarşam-ba'dan gelmedir. Bir kısmı, belki çoğu da İstanbul'a gitti.

5.2. Çarşamba'nın diğer pazarları

Çarşamba'nın başka bir özelliği daha vardı. Çarşamba'da her şeyin bir pazar yeri vardı. Mesela Yoğurt pazarı, Pirinç pazarı hemen onun arka-sındaydı. Beşik pazarı, Tuz pazarı, Üzüm pazarı, bunların hepsinin ayrı ayrı muhitleri vardı.

Pirinç pazarı, beşikçiler pazarı, hasır pazarı, odun pazarı, meyveciler pazarı, çarıkçılar pazarı... Bu kadar pazarı Samsun'da bile bir arada bula-mazdınız. Bunların hepsi yerle yeksan oldu. Çarıkçıların olduğu yer şimdiki heykelin kuzey tarafındaydı. İpçiler onun biraz daha aşağısında idi.

Mesela tenekeçiler pazarı vardı. Çarşamba'da tenekeçilerin bile ayrı yeri vardı. Bugün Çarşamba'da onu kimse bilmez. Çok yaşlılar bilir belki. Bugünkü Hükümet konağının önünde, caminin karşısında, duvarın orada, boydan boya tenekeçiler vardı.

5.3. Semt pazarları

İki tane pazar yeri vardı. Bir tanesi şimdiki Postanenin olduğu yerde. Bir tanesi de Cemil Şensoy dediğimiz yerde. Onlar 1950 senesinde yapıldı. Biri kadınlar pazarı olarak anıldı, sonra karıştı tabii. PTT'nin olduğu yerde peynir yağ ağırlıklıydı. Bu tarafta sebze ağırlıklı ama içeri girilince un kısmı ve uncular vardı. Sadece un satarlardı.

5.4. Hayvan Pazarı

Çarşamba'da çok büyük bir hayvan pazarı vardı, çok revaçtaydı. Traktör yoktu o zamanlar. Belirli adamlar vardı taaa Alucra'dan falan mal melal (öküz vd.) toplar getirirlerdi.

Öküzler çok para yapardı (pahalıydı, fiyatı iyiydi). Eskiden erkek hayvan kesilmezdi. Büyük hayvanların dişileri, ufak hayvanların erkeği kesi-

lirdi. Niye? Öküz araziyi işlediği için. Ama şimdi dişi hayvan kesilmiyor. Yavrulasın, kâr olsun diye. Şimdi öküz çok para yapmıyor. Eskiden büyük hayvanlar (öküzler / mandalar) traktör yerine kullanılırdı. Öküzün biri öldüğünde vatandaşın ekonomisi çökerdi. Öküz o kadar önemliydi.

Çarşamba'nın potansiyeli o kadar büyüktü ki, düşünün ta Akkuş'tan (o zamanki adı Karakuş) pazar günü Çarşamba'ya pazara gelirlerdi. O kadar geniş hinterlandı vardı. Zaman içinde sadece Akkuş değil, bilahare Ayvacık da Çarşamba'dan ayrılarak müstakil oldu. Bütün bu gelişmeler Çarşamba'nın hinterlandını daralttı.

6. Şehir

6.1. Öte geçe beri geçe, Çarşamba'nın iş ve ikametgâh yerleri

Çarşamba ekonomisi hep öbür (doğu) geçedeydi, bu geçede yoktu. Bu geçede ekonomi yoktu. Fakat ne vardı? Rumlar, Ermeniler havaya çok önem verirler. Samsun'da da böyledir bu durum. Eğer şu mahallenin havası daha iyiye burada dururlar. Ermenilerin ve Rumların bütün dükkanları karşı geçedeydi. Kiliseleri ve evleri ise bu geçedeydi. Yani nerede? Irmağın batı yakasında. Niye orası? Çünkü batı yaka (beri geçe) daha yüksektir, bu yüzden de havası daha iyidir. Mesela büyük bir kiliseleri vardı şimdi Değirmenbaşı dediğimiz Askerlik Şubesinin olduğu yerde. Toplam 2 tane kiliseleri vardı orada. Evleri de bu geçedeydi. Ama ticari merkezleri doğu yakadaydı.



Berigeçede (Batıyaka'da) şehrin genel görünümü.



Sarıcalı Mahallesinden bir görünüm

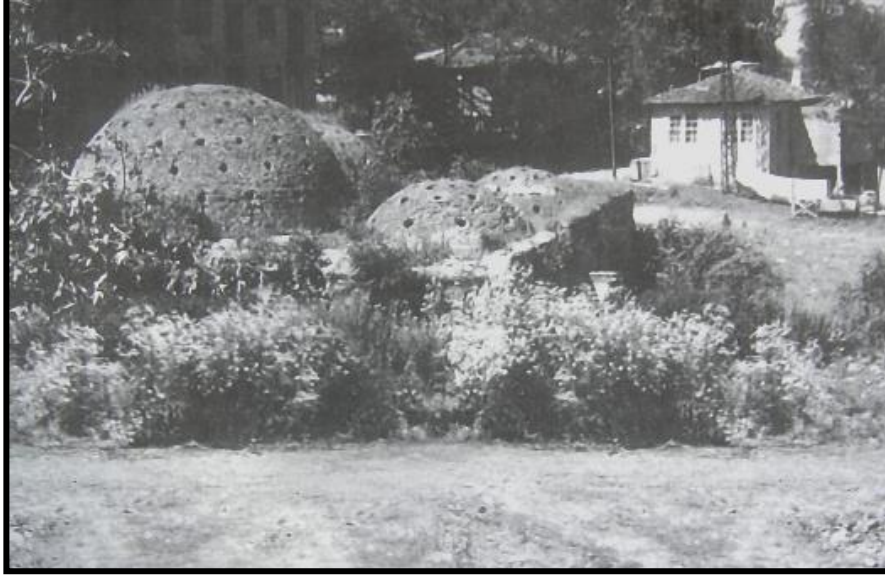
6.2. Hanlar

Çarşamba'da 4 tane han vardı. Hacı Yunus'un, Hacı Ömer'in, Kürt Dursun Hanı. Bir tane daha vardı. Toplam 4 tane. İnsanlar o hanlarda çoğu zaman tahtaların üstünde yorgansız yatarlardı.

Hayvanların hanlarda ayrı yerleri vardı. Misal Kürt Dursun'un hanı genelde hayvancılık üzerineydi. Bir de Osman Dayı vardı. Bu ikisi genelde hayvan barındırırlardı diğerleri insan barındırırdı. Otel gibiydi yani. Hatta şöyle bir hikâye anlatılır; adamlar hana gelmişler, kış günü insanlar üşüyor. Hancı odunu sobaya yığıyor, yakın üşümeyin, gerisini siz halledin diyip gidiyor. Yakın diyor ama, giderken (çaktırmadan) sobanın hava deliğinin ağzını kapatıyor. Bu durumda sobadaki odun yanar mı? Sabaha kadar tütüyor. Sabah gelince de diyor ki üşümediniz mi, neden yakmadınız odunları? Yakamadık diyor handa kalanlar. Soba nasıl yanmaz ya diyor. Oysaki (odunlar yanmasın diye) çıkışı (sobanın ağzını) kapatan kendisi.

6.3. Hamamlar

Çarşamba'da 3 tane Osmanlı hamamı vardı. Şimdi yok. Bir tanesi şimdiki Hükümet Konağının arkasındaydı. Bir tanesi batı yakasında Askerlik Şubesinin önündeydi. Bir tanesi de şimdi çarşı yapılan yerdeydi. 3 tane hamam vardı şimdi çalışır vaziyette bir tane yok.



Tarihî hamam. (Günümüzde restore edilerek tekrar hizmete açıldı).

7. Hastalıklar

7.1. Sıtma

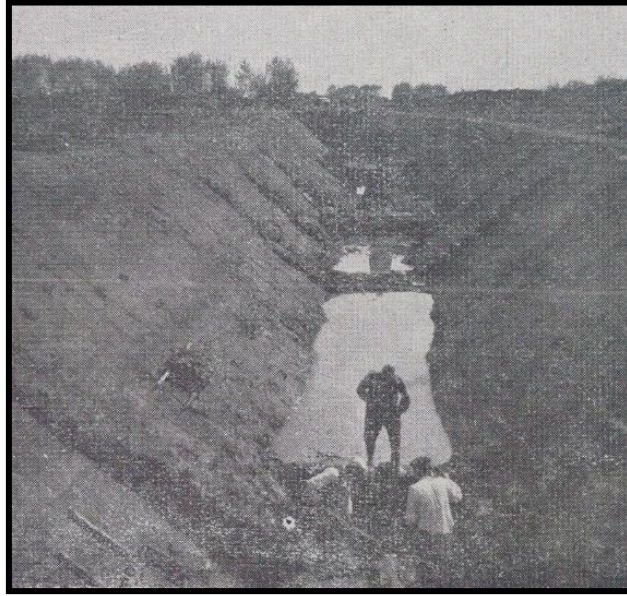
Çarşamba'nın çoğu yeri bataklıktı. 1950 senesinden itibaren drenaj kanalları açıldı, Çarşamba kurtuldu. Ondan evvel insanların karınları lok lok ediyordu. Sıtma hastalığı çok yaygındı. Sıtma Mücadelesi diye bir yer vardı. O da şimdi yaya köprü'nün doğu yakası kapısının az aşağısında. Sıtma mücadelesi için İnsanları tedavi edecek ayrı bir yer yok o zaman. Kinin hapı verirlerdi. Sıtma hapını dürüme doldurup verirlerdi. Şişe nerde? Kâğıttan böyle huni (dürme) yapıyor 5-10 tane hapı içine koyup veriyorlardı. Bataklık çok olduğundan sıtma çok yaygındı.

7.2. Sıtma ile mücadele

Çarşamba çevresinde iskân çok eski olmakla birlikte, ovanın özellikle kuzey tarafları ile ırmak boyu 150 yıl öncesine kadar bataklıktı ve nüfusu tenha idi. 1877-78 Osmanlı Rus Harbi'nden sonra yöreye gelenler bu büyük bataklıklarla karşılaştılar. Bataklıkların kurutulması ve tarıma açılması hiç kolay olmadı. Bir yandan drenaj kanalları açılırken diğer yandan tarımsal faaliyetlerle sıtma kontrol altına alınarak halk rahat bir nefes aldı.



Cumhuriyet'in 15. Yılına ait bir kitapçıkta Çarşamba Ovası'nda sıtma mücadelesi ve sıtmayı önlemek için ovada yapılan drenaj ve bataklık kurutma çalışmaları.



Çarşamba Ovası'nda drenaj kanallarının açılması. 1950'lere gelindiğinde bu faaliyet halâ devam ediyordu. Bir yandan Yeşilırmak seddeler içine alınırken, sürekli bataklık olan yerlere de söğüt ağaçları dikilerek yüzeylenen su miktarı azaltılmaya çalışılıyordu.

8. 1950'lerde arşamba'da nehir ve demiryolu ulaşımı

8.1. Yeşilırmak üzerinde kayıkla nakliyat

Yeşilırmak üzerinde kayıkla yük ve yolcu taşımacılığı (kesin bilgilere dayanmamakla birlikte) yüzlerce yıl geriye gitmektedir. Taceddinoğulları Beyliği'nin merkezi olan Ordu Köyü'nde bulunan kale kalıntıları konum olarak ırmağın ovaya açıldığı yerde bulunması ve ırmağı kontrol eden bir lokasyona sahip olması bu tezi güçlendiren en önemli kanıtlardan biridir.

Tarihsel geçmişı bir kenara bırakıp 1950'li yıllara geldiğimizde Yeşilırmak üzerinde nehir ulaşımı iki kesimde görölmektedir. Birincisi ve en çok bilineni Ayvacık-arşamba arasında olanı, diğeri ise Yeşilırmak'ın denize döküldüğü ağız (mansab) kısmı ile biraz daha içeri girdiğı kesim arasında denizle bağlantılı yük taşımacılığıdır.

Şimdi tanıklara kulak verelim;

Yukarıdan, bugünkü Ayvacık'tan, hatta daha gerideki Erbaa'dan Kazova üzümünü hayvana yüklerler, hayvan sırtında Ayvacık'a kadar getirirlerdi. Sonra bu yükler Ayvacık'tan kayıkla arşamba'ya getirilirdi. Yani o bölgenin bütün mahsulünü kayıklar taşırdı. Ayvacık toplanma merkeziydi. Ayvacık'tan Bala, Ordu, Kumköy... buralara uğrayarak pazara gelirdi.

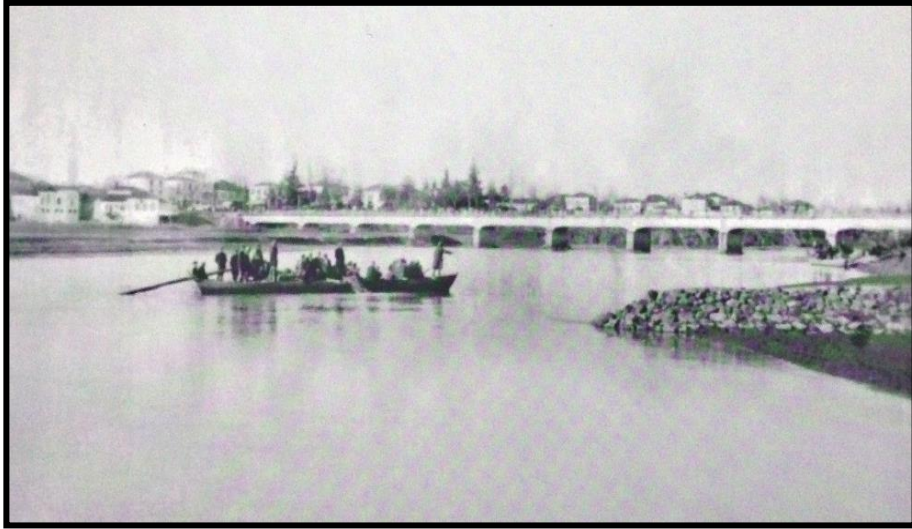
Kayıklar arşamba'ya akıntı ile gelirdi. Pazartesi, Salı, arşamba oldu mu, kayık iskelesine boydan boya kayıklar dizilirdi. Ayvacık yönünde geri giderken ise rüzgâr varsa yelken açılırdı. Yoksa büyük urganlarla / iplerle kenardan çeke çeke getirirlerdi. Düşünün ki kaç metre uzunluğunda. Kayık ırmağın içinde, adamlar 5 - 10 kişi kenardan çeke çeke gidiyorlardı. Kayıkların altı sığıdı. Boyları 30 metre civarındaydı. Bir kayık ortalama 10 ton yük getirirdi. Hatta kayık faciası da olurdu arşamba'da. Onlara da şahit olundu. Adamın biri kontrol edemedi kayığı kaçırdı, kayık gitti köprü'nün ortasına vurdu. Boğulanlar, ölenler oldu. İrmağın azgın olduğı zamanlarda kayıkları zapt etmek zordu.

Kayıkların iskelesi bugünkü yaya köprüsüne göre, ondan biraz daha güneyde, Rahtvan camisinin az yukarısındaydı. Oranın adı Kayıkbaşı idi.

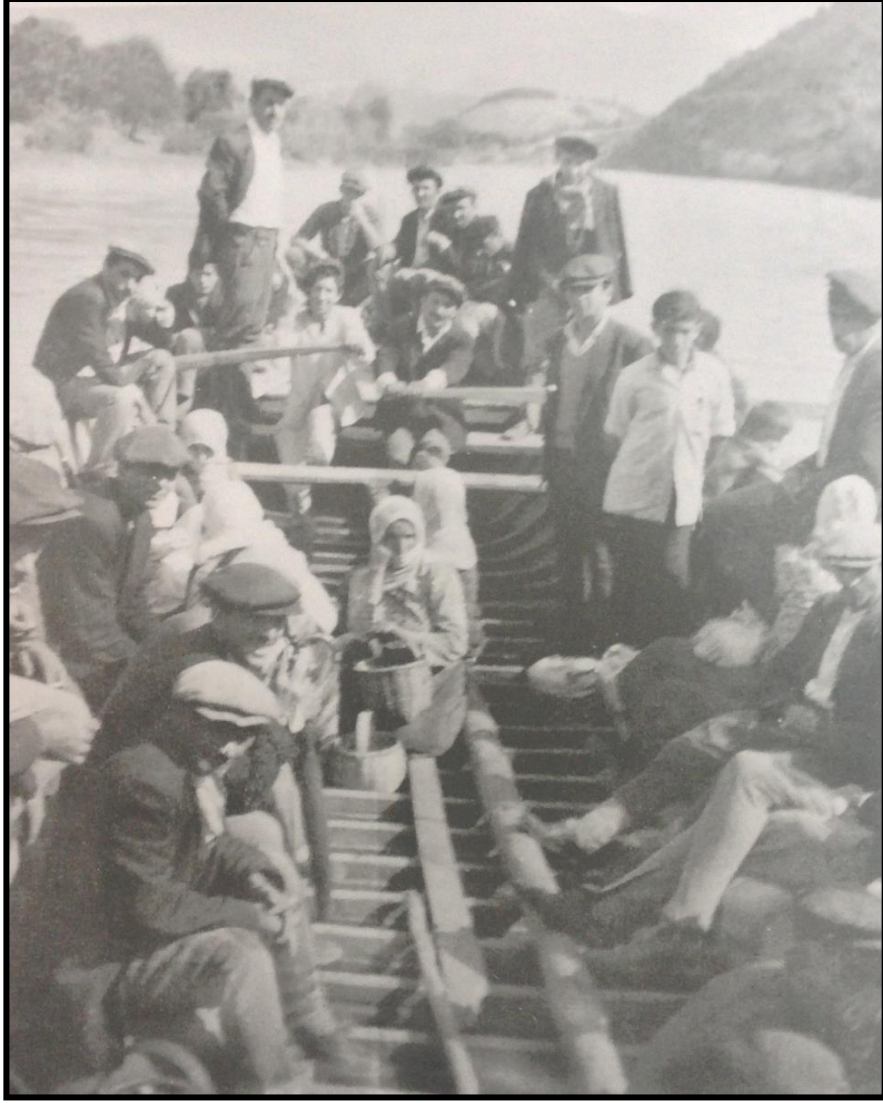
Aslında benzer faaliyetin hemen hemen aynısı 100 km kadar batıda Kızılırmak üzerinde Vezirköprü-Bafra arasında da görölüyordu. Her iki ırmak üzerinde gerçekleşen ulaşımın Samsun tarihinde ayrı bir yeri vardı.



II. Abdülhamit Yıldız Sarayı Fotoğraf Arşivi'nden Çarşamba Ahşap köprüsü ve yakınındaki kayık iskelesi (1890).



Ayvacak yönünden gelerek Çarşamba kayık iskelesine yanaşmakta olan bir kayık. Bu kayıklar cerek adı verilen uzun sırıklarla manevra yapıyor, bunun için güçlü kuvvetli n az 4 kişiye ihtiyaç duyuluyordu.



Limbo adı verilen kayıklar yük ve yolcu taşımada kullanılıyor, Erbaa bağlantılı olarak Ayvacık-Çarşamba arasında seyr-ü sefer eyliyordu. Kayıklar akıntıyla hareket ediyor, kaza ve çarpma ihtimaline karşı cereklerle kendi yolunda gitmesi sağlanıyordu.



Ayvacak tarafından Çarşamba'ya yük ve yolcu taşıyan kayıklar ve onların yanaştığı köprü'nün hemen kuzeyinde yer alan Kayıkbaşı iskelesi.



Muhtelif zamanlarda çekilen fotolarda iskele ve kayıklar

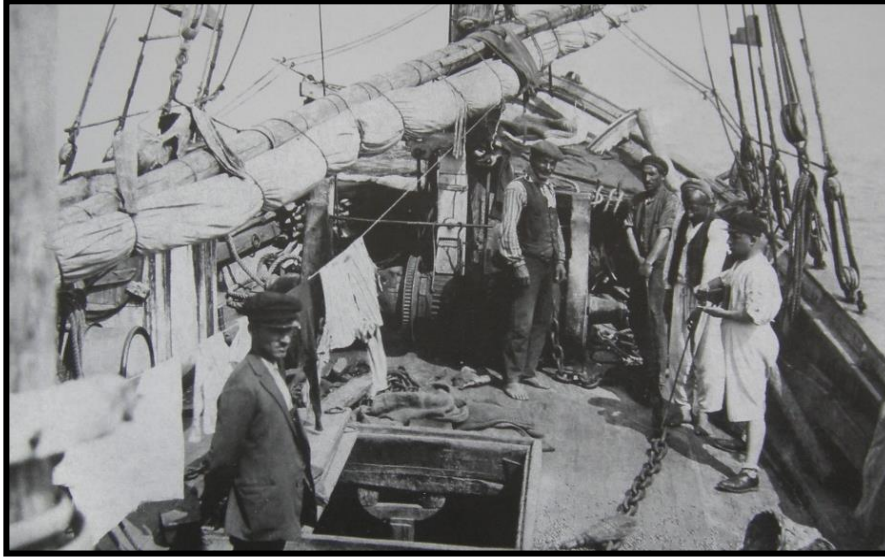


Karayollarının gelişmesi ile tıpkı demiryolunda olduğu gibi, Yeşilırmak üzerinde de ırmak yolu kullanılmaz olmuştur. Yaygın olmamakla birlikte küçük kayıklarla nehir üzerinde yük ve yolcu taşıma işi (fotoğrafta bir örneği görüldüğü üzere) bir müddet devam etmiştir.

Yeşilırmak üzerinde kayıkla nakliyatın ikinci bölümü ırmağın mansab (yani denize döküldüğü) kesimde yer alan ulaşım faaliyetidir. Bu faaliyet diğerinden oldukça farklıdır. Özellikle Doğu Karadeniz şehir ve limanlarından mısır ve fasulye almak için gelen çektirmeler yapay liman olmadığı için ırmaktan içeri girer ve kenarlara bağlanırlardı. Irmak ağzından içeri girmek onlar için doğal bir limandan yararlanmak gibiydi. Çektirme denen küçük gemiler yüklerini aldıktan sonra buradan ayrılıyor ve Karadeniz'e çıkarak gidecekleri yerlere doğru yelken açıyorlardı.

Karayolunun zaman içinde gelişmesi yanında Çarşamba Ovası'ndaki tarımsal üretimin gerilemesi sonucu bu gemiler de gelmez olmuş, böylece Yeşilırmak üzerinde nehir ulaşımı sona ermiştir.

Çarşamba Belediyesi eskiyi yad etmek için günümüzde ırmakta bir gezi teknesi çalıştırmaya başlamıştır. Ayrıca Hasan Uğurlu Baraj gölünde Erbaa-Ayvacık arasında yük ve yolcu taşıyan kayıklara rastlanmaktadır. Bu iki örnek Yeşilırmak üzerinde bize tarihi hatırlatan güzel uygulamalar olarak dikkati çekmektedir.



1950'li yıllarda Yeşilırmak'ın denize kavuştuğu yerden biraz içerde çektirmeler yük bekliyor. Mısır ve fasulye başta olmak üzere yükünü alan gemiler Karadeniz'e açılmakta, yelkenlerini şişirerek rüzgâr gücüyle varacağı yere doğru yol almaktadırlar.

8.2. Çarşamba treni

Çarşamba Demiryolu genç Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk özel teşebbüs yatırımlarından biri olup Nemlizadeler tarafından inşa edilmiş, temelini de Mustafa Kemal Atatürk atmıştı.

Şimdi 1950'lere gidelim ve dönemin tanıklarının dinleyelim;

Sayın Cemal Güdül'ün anlattıklarından;

Tren ve demiryolu Çarşamba'nın potansiyeli, adeta Çarşamba'nın can damarıydı. Büyükler pek araba bilmezler. Arabalar (karayolu ulaşım araçları) 1952-53'lerde geldi. O da trenin olmadığı yerlerde rağbet görürdü.

Samsun-Çarşamba arasında 12 tane istasyonu vardı. Samsun – Çarşamba arasında yolculuk 3 saat sürüyordu. Sabah, öğle ve akşam treni vardı. Çarşambalı öğrenciler lise eğitimi için Samsun'a trenle gider gelirlerdi. O dönemin liselileri bugünün üniversitelileri ayarındaydılar. 3 saat gidip, 3 saat geliyorlardı. Kim 6 saat yolda kalmayı göze alıp da okula gider. Eğitimin bir kıymeti vardı yani. Şimdi eğitimin de kıymeti kalmadı.

Kamyonlar çıkana kadar, insanlar herşeyi trenle getirip götürüyorlardı. Tren başında (istasyonda) el arabaları, at arabaları beklerdi. Trenle gelen yükleri bu geçeden öte geçeye bu el arabaları ve at arabaları taşırdı. Samsun'dan Çarşamba'ya gelenler (şimdiki Tren Garı'nın oradaki İstasyon Pazarı'ndan) ne ihtiyaçları varsa onları da alır getirirlerdi.

Amasya yönüne giden tren şimdiki Gar'dan, Çarşamba'nın treni ise Cumhuriyet Meydanı'ndan kalkardı. Çarşamba istasyonu orasıydı. Anlatıldığına göre; Kavaklı bir vatandaş geliyor, ilerdeki Büyük Gar'a gidene kadar şu trene (Çarşamba trenine) binivereyim diyor. Tren Mert ırmağını geçip de Çarşamba istikametinde Derbent'e doğru giderken (bizim Kavaklı başını uzatıp da Sivas istikametinde Mert ırmağını göremeyince), camdan kafasını çıkarıp makiniste şapkasını sallayarak "tren yanlış yöne gidiyor" diye bağırtıyor.

Çarşamba Treni Cumhuriyet Meydanı'ndan kalktıktan sonra ilk durarak Büyük İstasyon, yani Gar'ın orasıydı. Sonra Teneke mahallesine varırdı (Mert ırmağını geçince Roman vatandaşlarımızın mahallesi o zamanlar böyle anılıyordu). Sonra; Kirazlık, Kerimbey, Tekkeköy, Hamzalı, Ulaş,

Güdede, Dikbiyık, Halisbaşı ve Çarşamba. 10 tane istasyon vardı. Tren hemen her istasyonda dururdu. Hepsinde bilet satılıyordu, insanlar buralarda indi bindi yapıyordu. Samsun'dan Çarşamba'ya 3 saatte gelirdi.

Bilet fiyatları çok cüz'ü idi. Eşyaya kilosuna göre etiket yapıştırırlardı. 50 kiloya kadar ayrı para. Yüz kiloya kadar ayrı para.

Tren boyu sabitti ve bayağı uzundu. Yolcu vagonlarına ilaveten 3-4 tane de yük vagonu oluyordu. Birinci mevki ikinci mevki yoktu. Bütün vagonlar aynıydı. Trende otobüsteki gibi oturulurdu, koltuklar arka arkaydı. Bazen vagonların üstüne çıkıp orada seyahat edenler de olurdu. Trenin her yerine binilirdi.

-Trenin durağı Batı geçedeydi. Doğu yönde yola devam etmek isteyenler (köprüden geçtikten sonra ne yapıyordu?

O zamanlar arabalar transit gitmezdi. Hiç olmazdı transit giden araba. Vatandaş karşı geçede arabaları, otobüsleri beklerdi. Otobüslere simit turşu satanlar olurdu. 1950'li yıllarda arabalar tabut gibiydi, hiçbir konfor yoktu. Böyle kamyonlardan bozma işte. Sonra Trabzon'da bir Reisoğlu çıktı bu Ulusoy'la bir yarış etti. Reisoğlu da Amerikalılara radar için bir yer satmış, oradan para bulmuş, ama tutunamadı adam. Ulusoy'dan başkası tutunamadı.

Yol olmadığı zamanlarda şöyle, mesela 1945'te Giresun'un Alucra ilçesinden Çarşamba'ya gelen birisi Giresun'a kadar kamyonla, Giresun'dan Samsun'a kadar da motorla (küçük gemiyle) gelmişti. Çarşamba'dan Samsun'a da trenle devam edilirdi.

Orduköyü'nden Sayın Muzaffer Özcan ve Sayın Vahit Günaydın'ın anlattıklarından;

Orduköylüler 1950'li yıllara kadar gurbetçilik, askerlik, idarî işler, ticaret vb. herhangi bir ihtiyaç durumunda Samsun il merkezine gitmek istediklerinde karayolundan yayan veya at üzerinde, ya da ırmak üzerinden kayıklarla önce Çarşamba'ya gidiyorlardı.

O tarihlerde Çarşamba'dan karayoluyla Samsun'a devam etmek zordu. Yol bozuk ve bakımsız, ya da çamur ve bataklığı. Araçlar kolay ilerleyemiyordu. Toprak yol kuru bile olsa at arabaları zor gidiyor, kamyonlardan bozma araçlar ise bir lastiği patladı mı saatlerce yolda kalınırdı. Bu sırada

kışın soğukta, yazın sıcakta arabanın içinde veya çevresinde sabırsızlıkla bekleşilirdi. Bu durumda alternatif bir ulaşım da mümkün değildi. Derbent'e varınca da oradan karşıya geçmek mümkün olmayıp denizden kayıklarla burun geçilir, bu da fazladan maliyet ve zaman kaybı demektir.

İşte bu şartlarda Çarşamba – Samsun arasındaki en güvenilir, en dakik ve hızlı vasıta trendi. Samsun'a ne zaman varacağı belliydi. Tren Çarşamba – Samsun arasındaki 40 km'lik yolu yaklaşık iki saatte alırdı. Fakat bunun da şartları vardı. Şayet köyden vakitsizce çıkmışsa ve Samsun'a gitmek için treni kaçırmışlarsa o geceyi Çarşamba'daki hanlarda geçiriyorlardı. O tarihlerde Çarşamba'daki hanlar genellikle büyükçe bir odadan oluşmakta olup, bu odalarda yere serili hasırlar üstünde 30, 40 kişi bir arada yatıyorlardı. Gelir durumu daha yüksek olanlar han yerine şehirdeki otelleri tercih ediyorlardı. Samsun'da işi olan ya da Samsun'a pazara gidecek olanlar bu durumda ertesi günü bekleyip sabah treniyle yolculuklarına devam etmeleri gerekiyordu.

1950'lerde Samsun'a gitmemiz gerektiğinde önce Çarşamba'ya, oradan trene binip Samsun'a öyle giderdik. Tren kömürle çalışırdı, Çarşamba - Samsun arasında günde üç kere gider gelirdi. Yükten ziyade yolcu taşırdı. Trenle Samsun'a gidenler Samsun pazarlarında satmak için Çarşamba ve civar köylerde yetiştirilen sebzeleri götürürdü. Zamana göre bu sebzelerin içinde kavun karpuz gibi meyveler de olurdu.

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

Gecelemek gerektiğinde Samsun'da han vardı. Bu handa hayvanlar da kalırdı. Biz orda kalırdık. Han eski doğumevinin (şimdiki Vidinli otelin

güney cephesi önünü kastederek) ilerisinde ahşap han vardı. Hayvanlar alt katta, insanlar da üst katta kalırdı. Samsun'dan Ankara'ya gidecek olanlar da yine trenle Sivas'a oradan Ankara'ya giderdi. Ben askerliğimi Ankara'da yaptım, ben öyle gittim mesela. İstanbul'a gidecek olanlar da gemiyle giderdi. Heykelin az ilerisinde yolcu iskelesi vardı. Orada önce kayığa binip, kayıkla gemiye gidilir, açıkta bekleyen gemiye öyle binilirdi”.

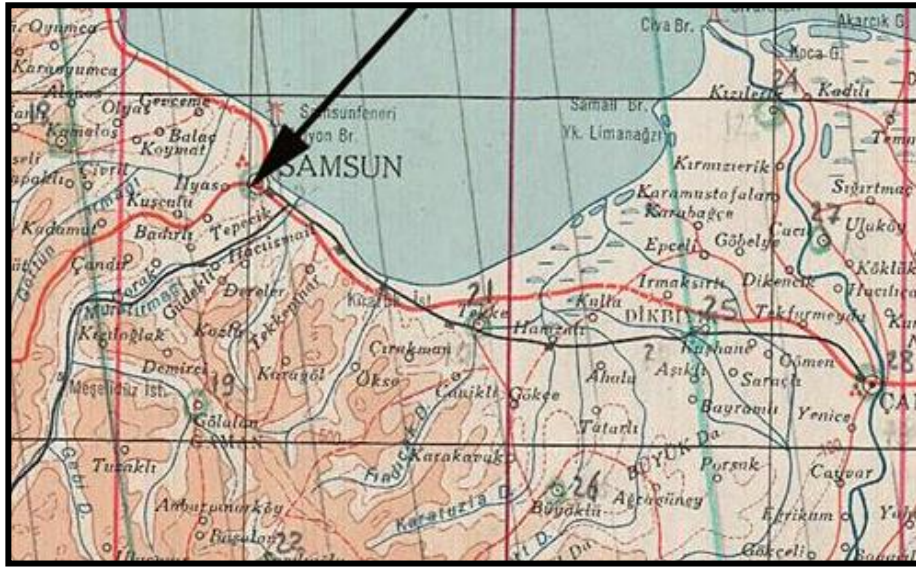
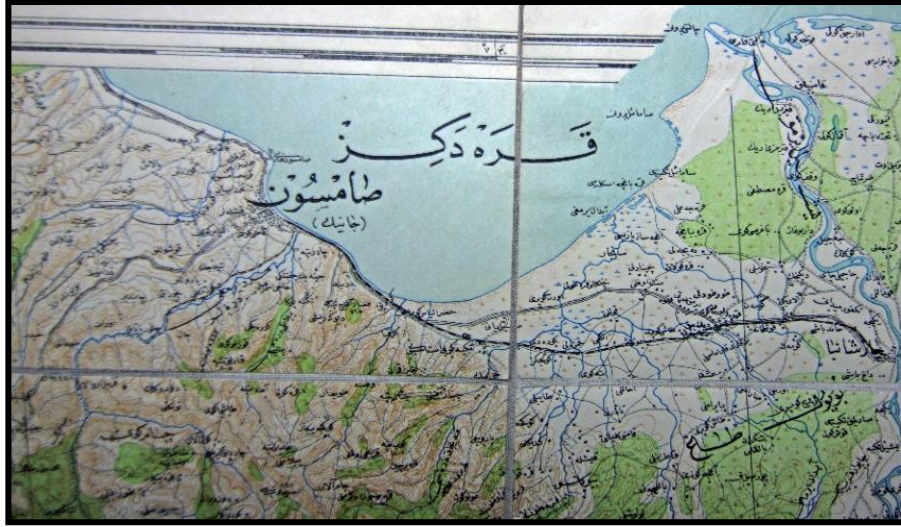
Çeşitli kaynaklarda verilen bilgiler farklı olmakla birlikte Çarşamba-Samsun arasındaki bu istasyonların tamamı şu şekilde sıralanmaktadır: Çarşamba, Halispaşa, Melik, Dikbıyık, Taşdemir, Ulaş, Hamzalı, Gudeli, Tekkeköy, Kerimbey, Kirazlık, Derbent, Büyük Gar, Vilayetin önü, yani Samsun.

1956'da bu tüneller Karayolları tarafından kaldırılmıştır.

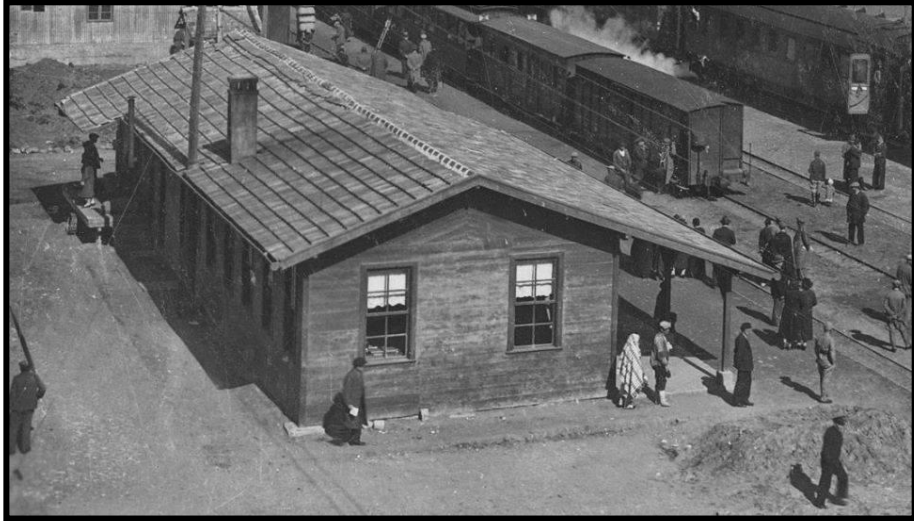
1950'liler aynı zamanda karayoluyla rekabetin başladığı yıllardır. Taksi dolmuşlar, kamyondan bozma otobüsler Samsun Çarşamba arasında sefer yapmaya başladılar. Bu gelişme sürpriz değildir. Çünkü trenle Samsun'dan Çarşamba'ya gelenler daha doğuya devam etmek istiyorlarsa burada bekleyen yine kamyondan bozma otobüslere binerek Çarşamba'dan ayrılıyorlardı. İşte Çarşamba – Samsun arasında trenin yerini karayolu araçlarının alması bu yüzden kolay gerçekleşmiştir. Fakat bu geçiş biraz sancılı olmuş demiryolu ile karayolunun rekabeti o dönemin gazetelerine de yansımıştır. Nihayet zaman içinde karayolu galip gelmiştir.



Çarşamba demiryolunun temeli 21.09.1924'te Atatürk tarafından atılmıştır.



1926'da faaliyete geçen Çarşamba Demiryolu henüz Latin harflerine geçilmediği için Osmanlıca haritalarda yer almış, sonrasında yeni yazıyla hazırlanan haritalarda da varlığını sürdürmüştür. Harita küçük ölçekli olduğu için Dikbiyık, Hamzalı ve Kerimbey dışındaki istasyonlar görülmemektedir.



Çarşamba treni ilk zamanlar bugünkü Cumhuriyet Meydanı'nda Vidinli otelinin önünden kalkıyor, tütün depolarının önünden geçerek yoluna devam ediyordu.



*Sonraki yıllarda durak Vilayetin arkasına Park İskelesi civarına taşındı,
Çarşamba yolcuları ilk buradan trene binmeye başladılar.*



Çarşamba Treni bugünkü Irmak Caddesi paralelinde devam ederek Mert ırmağına ulaşıyor orada Sivas demiryolu ayrımından geçerek yoluna devam ediyor.



*Çarşamba Treni Sivas demiryolu ayırımından (hemzemin geçitten) geçerek
Mert ırmağı köprüsüne ilerliyor.*



Çarşamba treninin Mert ırmağı köprüsünden geçişi. Üstte Çarşamba'dan Samsun istikametine gidişi, altta; Samsun'dan Çarşamba istikametine gidişi.



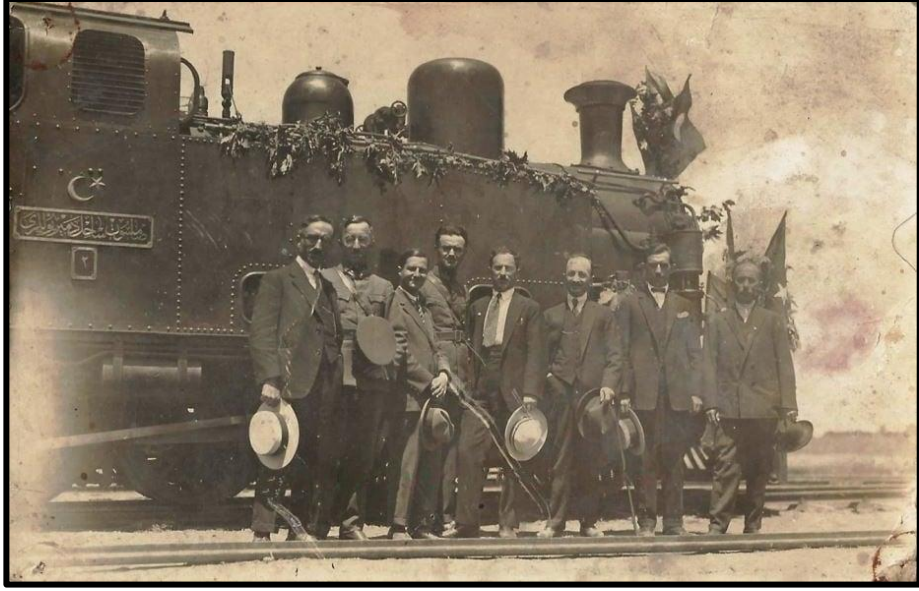
İlk zamanlar Çarşamba treninin Derbent mevkiinden geçişi. Burası hattın en problemli olduğu kesimdi. Başlangıçta tren demiryolu inşaatı esnasında yapılmış olan tünellerden geçerken daha sonra bu tünellerin havaya uçuruldu. Sonrasında (daha yukarıdan geçen) karayolu aşağı indirildi ve demiryolu ile karayolu birbirine paralel şekilde buradan geçmeye başlayarak bugünküne yakın bir görünüm aldı.



*Tüneller kaldırıldıktan sonra Çarşamba demiryolunun Derbentten geçişi.
Henüz karayolu yok. Karayolu daha yukarıdan geçiyor ve araç trafiğine çok
uygun değil.*



Derbent mevkii; tüneller kaldırılmış, karayolu demiryoluna paralel gider hale gelmiş (üstte). Aynı mevkide buharlı lokomotif su takviyesi yapıyor.



Samsun Sahil Demiryolu; Lokomotif önünde poz verenler.



Kirazlık İstasyonu.



Karlı bir kış gününde Samsun - Çarşamba hattı.



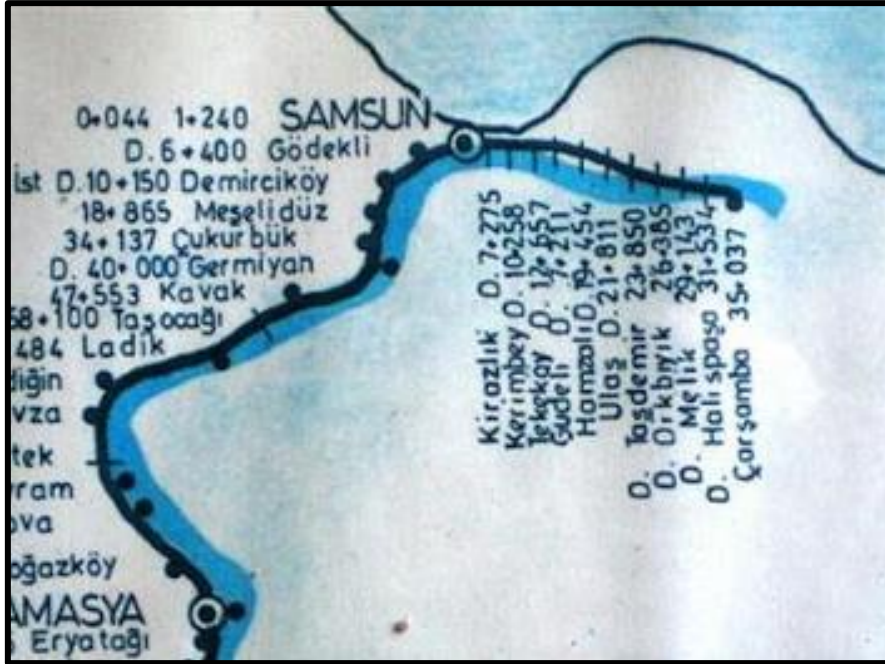
Kış şartlarında Tekkeköy İstasyonu.



Samsun-Çarşamba demiryolunun en önemli istasyonlarından biri; Tekkeköy.



Hamzalı istasyonları.



Samsun – Çarşamba hattındaki başlıca istasyonlar.



Başta Çarşambalı öğrenciler olmak üzere hat boyunda olup özellikle lise eğitimlerini Samsun'da almakta olan öğrencilerin yoğun şekilde kullandıkları Çarşamba Treni yolcuları.



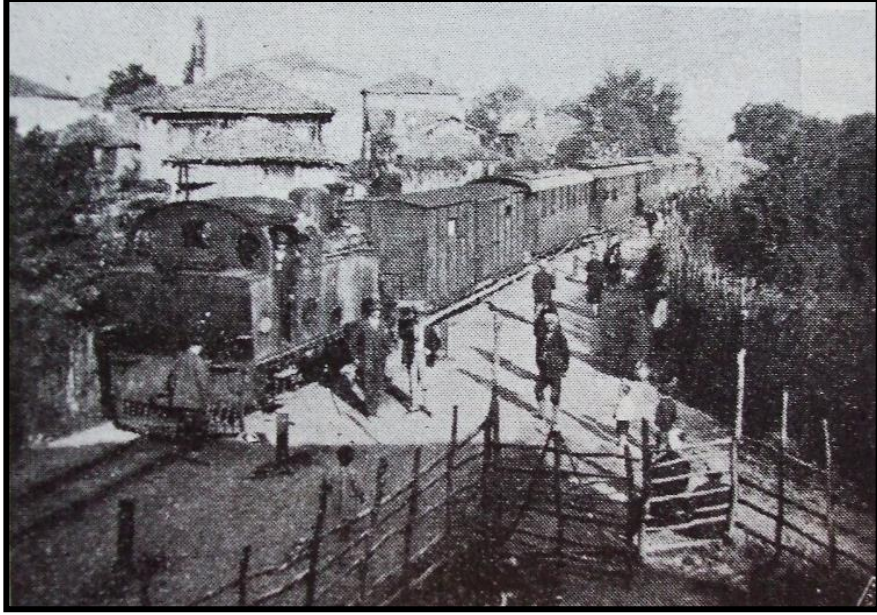
Çarşamba treni yolcuları. Trende öğrenciler (üstte) ve ara istasyonlardan birinde indi-bindi yapan yolcular.



*Trenin aramba İstasyonuna varışı ve aramba İstasyonundan ayrılarak
Samsun istikametine doğru gidişı.*



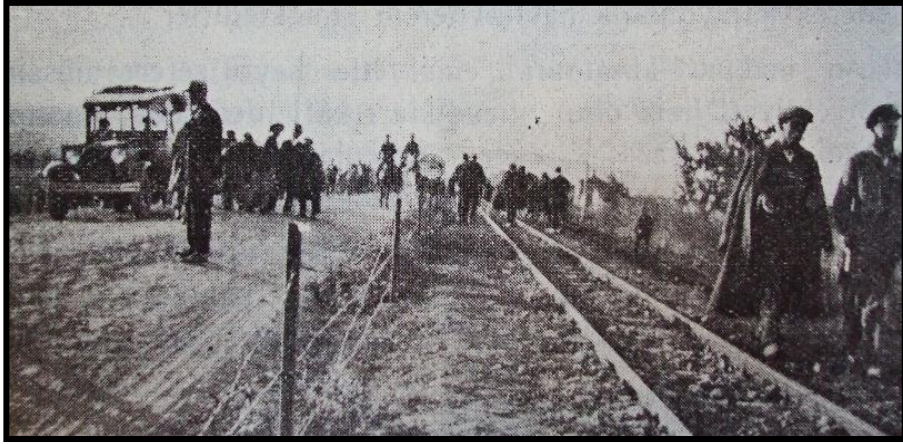
Çarşamba Tren İstasyonu (sinema filminden).



Tren arşamba'da yolcularını beklerken. Bu arada yolculara yiyecek içecek satmak için bekleyen satıcılar.



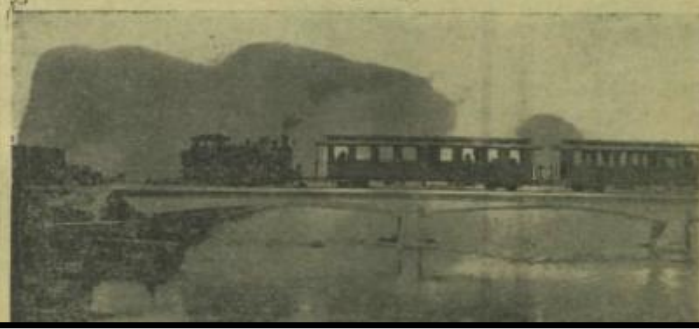
Trenden inenlerin doğu yönde yola devam etmek istediklerinde onları bekleyen kamyon dan bozma otobüsler.



Samsun – Çarşamba demiryoluna paralel olarak faaliyet gösteren karayolu üzerinde ilk araçların belirmesi ve karayolu-demiryolu rekabetinin başlaması. Demiryolu, karayolu, karayolunda motorlu araçlar, atlı ve yaya yolcular bir arada.

Samsun sahil demir yolları tarifeleri indiriyor

Hattın daha ziyade inkişafını temin için çareler azalıyor



Minimini şömendöfer

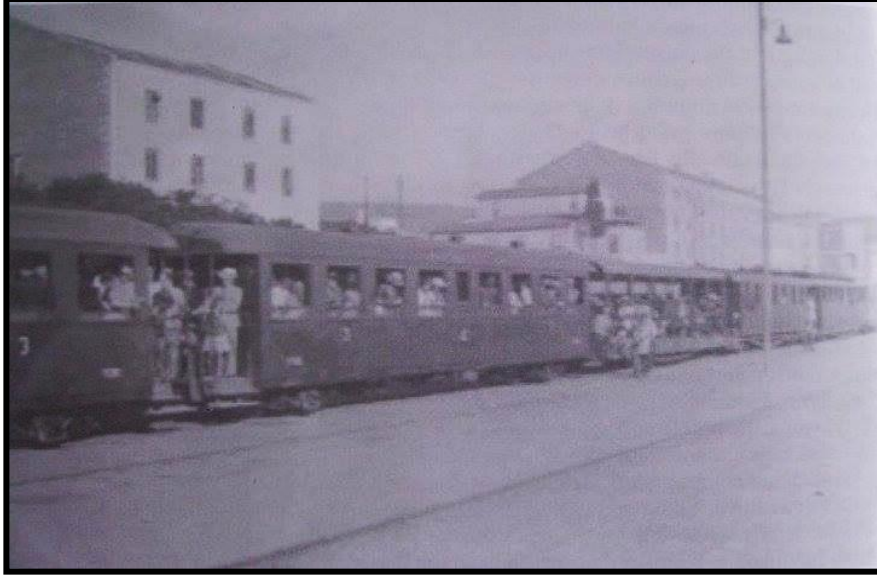
Çarşamba hattı tıpış tıpış işliyor-
Yersiz rekabetler-Millî sermaye
heder olmasın



Basına yansıyan haberlerde demiryolu-karayolu rekabeti.



Samsun-Çarşamba arası demiryolu ayakta kalmak için çok mücadele etse de karayoluyla rekabete yenik düştü. Çünkü karayolu kapıdan kapıya, demiryolu istasyondan istasyona gidiyordu. Çarşamba demiryolu uzun yıllar âtil vaziyette bir gün özlediği trenin geleceği umuduyla beklese de bu olmadı, kara tren gelmedi. Nihayet boş rayların trafiği engellediği gerekçesiyle sökülmesi sonucu yarım asırlık bu rüya bitti ve “Kara tren gerçekten gelmez oldu”.



“Maziye bir bakıver, neler neler göreceksin” şarkı sözünde olduğu gibi bize bu yakın geçmişin kısa bir özetini yapmak düştü. Umarız bu hat tekrar modern bir şekilde tekrar canlandırılır ve Samsun – Çarşamba arasındaki yoğun karayolu trafiği yerini konforlu ve hızlı demiryolu yolculuklarına bırakır. Neden olmasın?

Sonuç

Bu araştırmada sözel kaynaklardan faydalanılarak 1950'li yıllarda Çarşamba ilçe merkezi hakkında genel bilgiler verilmiştir. Metin içindeki her başlık ayrı bir araştırma konusudur. Çarşamba Kent Müzesi'nin kuruluş çalışmaları ve bu müze içinde Çarşamba'ya ait değerlerin ve yaşanmışlıkların sergilenebilmesi için bu başlıklar altında daha ayrıntılı çalışmalar yapılmalı ve yayınlanmalıdır. Sonrasında ise bunları destekleyen yeterli görsel malzemenin de vakit geçirilmeden, dönemin tanıkları henüz yaşarken derlenmesi gerekmektedir.

Metin içinde geçen başlıklar dışında 1950'lerin Çarşambası ile ilgili olarak çok sayıda başka meslekler ve konular da vardır. Bunların da zaman içinde ayrı ayrı çalışılması gerekmektedir. Bunlardan sadece biri olan süpürgecilik tarafımızdan araştırılmış ve yayınlanmıştır (Yılmaz 2014b).

Bu araştırmada ele alınan diğer önemli bir başlık da motorlu araçların çalıştığı karayolu ulaşımından önceki döneme ait nehir ve demiryolu ulaşımıdır. Söz konusu ulaşım yolları yine o günleri yaşayan tanıkların dilinden aktarılmış, sistemin nasıl işlediği bizzat bu vasıtaları kullananların açıklamalarından yararlanılarak açıklanmaya çalışılmıştır. Şüphesiz her iki ulaşım yolu da ayrı ayrı araştırma konusu olacak kadar zengin bir tarihsel geçmişe sahiptir. Sonraki çalışmalarda bunlar ayrıntılı olarak ele alınabilir ve böyle bir çalışma her zaman yapılabilir. Fakat halen hayatta olan tanıkların dilinden bu ulaşım çeşitlerinin tanıtımı aciliyet gerektirdiğinden araştırmada tanıkların dilinden sözel tarih çalışması tercih edilmiştir. Buradaki temel amaç konu hakkında bilgisi olan başka kişilerin de dikkatini çekmek, halen hayatta olanlarla bağ kurarak onlardaki bilginin derlenmesi hususunda bir uyarı oluşturmaktır. Bunun için bugüne kadar konu ile ilgili olarak ne kadar fotoğraf varsa metin içinde paylaşılmıştır. Bundan amaç; bilinen fotoları yayınlayarak, bilinmeyen, bugüne kadar hiçbir yerde ve ortamda paylaşılmamış fotolar varsa onları elinde bulunduran vatandaşları konuya dahil ederek foto arşivinin zenginleşmesini sağlamaktır.

Samsun il genelinde özellikle son yıllarda giderek önem kazanan geri kalmışlıktan kurtulma tartışmalarının temelinde hiç şüphesiz eksik olan bir yön vardır, o da geçmişi, bilhassa yakın geçmişi bilmemek. Özellikle ekonomik ve siyasî anlamda bugüne kadar Samsun ve ilçelerinde neler başarıldı,

neler başarılamadı, hangi oluşumlar gerçekleşti, hangileri âtıl kaldı? Bunlar bütün ayrıntıları ile bilinmelidir. Halbuki çok eskileri bilmek zorunda olduğumuz gerçeğini bir kenara bırakın, yakın geçmiş ayrıntılı olarak bilinse, bugün bazı alanlarda karşı karşıya olduğumuz başarısızlığımızın temelinde nelerin yattığı gerçeği daha iyi anlaşılacaktır. Böylece bugün yapmakta olduğumuz hataların telafisi de belki daha kolay olacak, kalkınma çabalarımız daha sağlam temeller üzerine inşa edilecektir.

Bunun için yerel araştırmalara daha fazla önem verilmelidir. Yerel yönetimler üniversiteler ve buralardaki saha araştırmacıları ile daha sıkı diyaloglar kurmalı, yapılan ve yapılacak yöresel araştırmalar desteklenmeli, bunlar peyderpey yayınlanmalıdır.

Kaynaklar

- İpek, N. (2006) “Samsun Sahil Demiryolu” *Geçmişten Geleceğe Samsun*, 1. Kitap, (333-348), Samsun
- İpek, N.-Tellioğlu, İ. – Yılmaz, C. – Zeybek, H.İ.-Bayraktar, M.S. (2016), *Samsun-Çarşamba’da Beylik Merkezi Ordu Köyü, Çarşamba Belediyesi Kültür Yay. No: 3*, Samsun, ISBN 978-605-83721-1-5.
- İpek, N. - Yılmaz, C. – Seylan, A. (2016) *Fotoğraflarla Samsun – II (1919-1960)*, Samsun BŞ Belediyesi Kültür Yay., Samsun, ISBN 978-605-83721-1-5.
- Yılmaz, C. (2011) (Editör) *İlkçağdan Cumhuriyete Canik*, Canik Belediyesi Kültür Yay. No:3, Samsun, ISBN: 978-605-87473-0-2.
- Yılmaz, C. (2014) (Editör) *Çarşamba Araştırmaları*, Çarşamba Belediyesi Kültür Yayını, Samsun, ISBN: 978-605-87484-1-5.
- Yılmaz, C. (2014b) “Çarşamba’da Süpürgecilik”, *Çarşamba Araştırmaları*, (Ed.: C. Yılmaz), Çarşamba Belediyesi Kültür Yay., (227-268), Samsun.
- Yılmaz, C. (2015) “Bafra-Vezirköprü Arasında Seyrüsefer Eyleyen Kızılırmak’ın Yelkenli Kayıkları”, *Bütünşehir*, Sayı:2, (26-31), Samsun.

Kaynak kişiler

Sn. Cemal Gdl

Sn. Nafız zdikici

Sn. Muzaffer zcan,

Sn. Vahit Günaydın

Fotoğraf Kaynakları

Milli Eđitim Bakanlığı, EBA - EĞİTEK Fotoğraf Arşivi

Samsun Büyükşehir Belediyesi Fotoğraf Arşivi

Çarşamba Ticaret ve Sanayi Odası Arşivi

Cevdet Yılmaz Fotoğraf Arşivi

www.facebook.com/groups/turkiyedekicarsambalilarburada/

www.carsamba.bel.tr

www.carsamba.gov.tr/

www.samsun.bel.tr/

www.samsun.gov.tr/

Not:

Her ne kadar çalışmanın adında 1940-1960 arası denilse de özellikle ırnak yolu ve demiryolu ulaşımında geçmişle bağ kurabilmek için daha eskilere gidilmiştir. Bu konuda okuyucunun anlayışına sığınmak isteriz.

Hatırlatma:

Samsun – Çarşamba Demiryolu Hattı ve Yeşilırmak Su Yolu (Nehir Taşımacılığı) ile ilgili olarak yayın hazırlık çalışmalarımız devam etmektedir. Umulur ki onlar da bir şekilde tamamlanır ve yayınlanırsa yakın geçmişle ait unutulmaya yüz tutun bu kültürel birikim de kayda geçmiş olur.

