

KIZILIRMAK'IN AŞAĞI KESİMİNDE KAYIKLA NAKLİYAT

Dr. Erdoğan AKKAN
Fizikî Coğrafya Asistanı

Ağustos 1962 de gazeteler, Karadenizin bir su yolu vasıtasıyla Kuzey Denizine bağlanmak üzere olduğunu, bu iş için Tuna ile Ren'in, Panama Kanalında olduğu gibi, kademeli havuzlar vasıtasıyla birleŐtirileceđini; ağılacak bu su yolundan 1500 tonilátoluk gemilerin rahatça gidip-gelme imkânını bulabileceklerini yazıyorlardı.

Tesadüfen o günlerde Kızılırmak boyundaki etüdlrimi yaparken, bu akarsuyumuz üzerinde iŐliyen kayıklar dikkatimi çekti. SoruŐtırmalarımın ve kayıklarla yaptığım seyahatten elde ettiğim bilgilerin neticelerini; rejimlerinin düzensizliği, sularının bilhassa yaz aylarındaki azlığı, yataklarının meylindeki uygun-suzluk ve bilhassa teknik imkânsızlıklar yüzünden karasularımızda yapılan nakliyatla, yukarda bahsettiğim tahakkuk etmek üzere olan büyük proje arasındaki farkı belirlemek bakımından; küçük bir makale olarak sunmayı faydalı buldum.

Türkiye akarsuları gerek rejimlerinin düzensizliği, gerekse avarızın sarplığı yüzünden genel olarak üzerlerinde geniş ölçüde nakliyat yapılmasına imkân vermemektedirler. Ancak mevzîi olarak bazı kesimlerinde, ufak ölçülü insan ve eşya nakliyatının yapılabilmekte olduğu bilinen bir keyfiyettir. Ötedenberi malûm olan, Diyarbakır çevresinde, Dicle'nin bir bölümünde sal ve tulumlarla yapılan nakliyat, bunun en meŐhur ve yaygın olanlarındanır.

Kızılırmak üzerinde yapıldığını gördüğüm nakliyat ise, belki de Dicledekiinden daha mütekâmil olmakla beraber, daha az tanınmaktadır. Hatta, bu nakliyatın mevcudiyetinden, yakın çevresinin dışında, haberdar olanların sayısının mahdut olduğu söylenebilir. Bunun sebebini, nakliyatın yapıldığı bölgenin kalabalık merkezlerden olduğuça uzak olmasında aramak gerekir. Aynı zamanda, bu nakliyat Kızdırmağın ancak 80-100 kilometrelik bir kesiminde yapılabilmekte (*Harita*), daha içerilere, akarsu meylinin artması yüzünden nüfuz etmek mümkün olmamaktadır. Bütün bunların yanında, bu en büyük akarsuyumuz üzerindeki kayık nakliyatında insan değil, sadece eşya taŐınması; bölgedeki kayıkçılığın gün geçtikçe ehemmiyetini kaybetmekte olması da bilinmemesinin sebeplerini teşkil eder.

Kızılırmak üzerinde kayık nakliyatı, biraz sonra daha yakından göreceğimiz, gibi, kolay Şartlar altında olmamaktadır. Ancak, bu nakliyatı teŐvik eden ve güç-

lüklerini zaman zaman azaltan fizikî (tabîî) şartlar mevcuttur. Bununla beraber, bölge halkını, gerçekten güç bir meslek olan, kayıkcılığı yapmaya sevkeden asıl sebebin iktisadi zorluklar ve geçim şartları olduğu muhakkaktır.

Kızılırmak, uzunluğu 35-40 km. yi bulan geniş ve verimli bir deltaya sahiptir. Deltanın her yeri ziraate elverişli olmamakla, olan yerlerinden de yeter derecede istifade edilememekle beraber, ziraate tahsis edilen kesimleri dahi, Bafra gibi gün geçtikçe gelişen bir kasaba ile oldukça sık ve kalabalık köylerin halkını refah içinde geçindirmeye kâfi gelmektedir.

Ancak, Kızdırmağın deltasından içerilere girildikçe iktisadi durumun hemen değiştiği ve refahın yerini zaruretlere bıraktığı göze çarpmaktadır. Zira, deltadan içerlerde akarsuyun vadisi birdenbire daralmakta, buna mukabil arazi sarplasmaktadır. Takriben Kolay-Düzköy köylerinden daha içerlerde Kızılırmak vadisinin tabanı ancak 100-200 m. lik bir genişlik arz etmektedir. Bu kesimde arazinin de dağlık ve ormanlık oluşu, ziraat yapılabilecek sahanın ne kadar dar olduğunu göstermektedir. Ormanların tahribi, açmacılık suretiyle elde edilen tarlalarda da, yamaç meylinin çok fazla olması dolayısıyla, toprak tutunamakta ve bu tip tarlalar ancak birkaç sene ziraate imkân vermektedir.

Bunlara ilâveten yol durumunun da çok gayri müsait oluşu ve büyük merkezlere olan uzaklık, bu bölgede mevcut , birkaç tane de olsa, köylerin halkını büyük geçim zorluklarıyla karşı karşıya bırakmaktadır.

İşte bütün bu imkânsızlıklar halkı, geçimini temin edebilmek için, başka yollar aramaya zorlamış ve halk bu imkânı önlerinde akmakta olan Kızdırmakta bulmaya çalışmıştır.

Kızdırmak'ın meyli, Kuzey Anadolu Dağlarını sarp ve dar bir yarma vadi ile geçtikten sonra, oldukça azalır. Akarsu geniş bir yatak içerisinde, pek mahdut bazı hızlı akışlı yerler hariç, salınarak akar. Bu durgun akış ve yatağın meyil azlığı kayıkların, az da olsa, bir ters itici kuvvetle akış yukarı çıkmasına engel teşkil edememektedir. Gerekli ters itici kuvvet ise senenin büyük kısmında bölgede esen kuzey sektörlü rüzgârlardır.

Bafra çevresinin en yakın meteoroloji istasyonu olan Samsun'un verileri tetkik edilirse, bilhassa yaz aylarında kuzey ve kuzeydoğu sektörlü rüzgârların hâkim olduğu dikkati çeker. (Şekil :1). Nitekim, rüzgar frekans diyagramlarından da anlaşılacağı üzere, Samsun'da kış aylarında güneybatı rüzgârı hâkim olduğu halde, yaz aylarında kuzey sektörlü rüzgârlar hakim olmaktadır. Kışın kuzey sektörlü rüzgârlar, esen rüzgâr sayısının % 29 u civarındadır. Bu miktar ilkbaharda %55, yazın %62 ye yükselmekte, sonbaharda ise rüzgârların %42 si kuzey ve yakınından esmektedir.

Samsun gibi, gerisindeki dağların birden yükseldiği bir istasyonda, kuzey rüzgârlarının bilhassa yaz ve yaza yakın mevsimlerdeki pek bariz olmasa da hakimiyetinin, geniş ve düz bir alan kaplıyan Bafra Deltası ve çevresinde daha belirgin olacağı intibai uyanmaktadır.

Bölgede bulunduğumuz yaz aylarındaki müşahedelerim de bu hususu teyid etmektedir. Nitekim, Bafra ve daha güneyinde, yaz aylarında, deniz ile kara arasında çok karakteristik, günlük devri rüzgarlar (meltem) esmektedir. Umu-miyetle saat 10.00 dan itibaren denizden kara içlerine doğru esmeye balıyan rüzgâr, Kızılırmak vadisinde kanalize olarak denizden 90-95 km. içeride bulu-nan Şahinkayası adı verilen sarp yarma vadiyi dahi geçmekte takriben 100-110 km. içerdeki Çeltak Köprüsü adı verilen bölüme kadar tesirini göstermektedir. Saat 19.00 civarında sakinleşen hava gece, bunun aksi yönde esen bir rüzgâra sahne olmaktadır. Ancak, yazın karadan denize esen rüzgar bariz bir karakter göstermemektedir.

Buna mukabil, kış aylarında denizden esen rüzgâr karakter ve intizamını kaybetmekte, karadan denize esen rüzgar ise barizleşmektedir.

Rüzgârın denizden kara içlerine doğru estiği zamanlarda kayıkçılık oldukça kolay şartlar altında cereyan etmektedir. Biraz ilerde, kayıkların ölçü ve şekillerinden bahsederken daha yakından göreceğimiz, yelken sayesinde kayık rüzgarın esiş istikametinde, kolaylıkla akarsuyun akış yönünün tersine hareket edebilmektedir.

Ancak, bu akış yukarı çıkış, her zaman ve akarsuyun her kesiminde, bahse-dildiği gibi kolay şartlar altında vukua gelmemektedir. Akarsuyun menderes-ler veya büyük büklümler çizdiği yerlerde, vadi yamaçları da çok yüksekse, rüz-gâr tesirini göstermemekte ve hatta ters istikametlerden geldiği de olmaktadır. İşte bu kesimlerde ve kışın rüzgarın olmadığı, ters yönden estiği zamanlarda kayığı akış yukarıya doğru götürmek çok zor şartlar altında ve ancak insan gü-cünden faydalanmak suretiyle mümkün olabilmektedir.

Rüzgârın kesildiği veya ters estiği yer ve zamanlarda, yelken derhal indi-rilmekte ve kayığın 3-4 tayfası suların içine girerek, kayığı bir halatla, omuzla-rında çekmektedirler (*Resim* :3). Bilhassa kış aylarında çok zor şartlar altında yapılabilen bu iş insanların maişetini temin edebilmek için göğüs gerdikleri güç-lükleri göstermesi bakımından karakteristik ve üzüntü vericidir.

Bilhassa kış aylarında suların yaza nazaran kabarık olması, suyun ve havanın çok soğuk olması da kayıkların güçlkle hareket etmesine sebep olmaktadır.

Akış yukarı boş olarak götürülen kayıklar, Bafra köprüsünden bugün gide-bildikleri Kuruçay köyüne kadar 3-4 günde çıkabilmektedirler. Rüzgarların müsait estiği yaz aylarında ise bu yol iki günde alınabilmektedir. Şöyle ki: İlk gün rüzgarın başlaması ile Bafra köprüsünden hareket eden kayıklar, kolaylıkla hareket etme imkânını bulabildiklerinden o gün akşam, 45-50 km. lik bir yol katetmiş olarak köyleri olan İğdir veya Bengü'ye gelmekte, geceyi orada geçir-dikten sonra ertesi gün gine rüzgarın çıktığı saatte hareket edilerek akşam Kuruçay'a varılmaktadır. Kayıkları karanlıkta hareket ettirmek imkânsız ol-duğundan köylere ulaşamazsa, gece kayıkta veya yakın bir köyde ge-çirilmektedir.

Yüklü olarak dönüşte ise sadece akarsuyun akışından faydalanılmaktadır. Bu zamanda, çıkışın tersine olarak, akarsuyun derin ve dolaysıyla akışın hızlı

olduğu kesimlerden hareket edilmekte, akarsuyun çok durgun ve yavaş aktığı yerlerde ise kürek çekilmektedir. Dönüş biraz daha sür'atli ve kolay şartlar altında cereyan etmekte, suyun kabarıklılığına göre yol bir veya iki günde alınabilmektedir.

Bugün, Kızılırmak üzerinde 30-35 civarında kayık çalışmaktadır. Kayıkçıların hemen hepsi İğdir «İğdir» ile Bengü köylerindedir. 3-4 kayıkta Çaltıcak köyü sakinlerindedir. Ancak, Çaltıcak köyü halkı, diğer köylere nazaran biraz daha geniş olan arazilerinde, son senelerde çeltik ekimine başladıklarından, güç bir meslek olan kayıkçılığı terk etmektedirler.

Samsun demiryolu yapılmadan önce, Bafra ve Samsun'un zahire vesair ihtiyaçlarının büyük bir kısmının kayıklar vasıtasıyla temin edildiği, o zamanlarda Bafra'ya günde 30-40 kayık zahire indirildiği söylenmektedir. Yakın zamana kadar kayıkçılığın bölgede hakikaten yaygın bir faaliyet olduğunu gösteren delillerden birisi, 1/200.000 lik haritada Kızılırmak kenarında "İskele" adlı bir çok iskân yerinin mevcudiyetidir (*Harita*). Bugün yıkıntı halinde olan bu binaların, zamanında birer yük iskelesi ve kayıklara malzeme getiren kervanlara konaklık vazifesi gördüğü anlaşılmaktadır.

Demiryolu ve karayollarının açılması ile pek tabii olarak, kayıkçılık ehemmiyetini kaybetmiştir ve gün geçtikçe de, işin güçlüğü, taşınan malzemenin azlığı yüzünden kaybetmektedir. Nitekim, bahsedilen sebepler yüzünden kayıklar daimi sefer halinde bulunmamaktadırlar. Kayıkçılar bir gidiş-dönüşten sonra köylerinde kalmakta; tarım zamanı ise tarlalarında çalışmakta; değilse kayıklarını tamir veya istirahatla vakit geçirdikten sonra yeni bir sefere çıkmaktadırlar. Bu yüzden, biraz evvel mevcudiyetinden bahsettiğimiz 30-35 kayıktan, günde ancak 3-5 tanesi hareket halinde bulunmaktadır.

Kayıkların yakın zamana kadar, Vezirköprü hizalarında, Çeltek Köprüsü adı verilen yere kadar işliyebildiğinden bahsetmiştik. Ancak, son senelerde, Şahinkaya yarma vadisi önünde yapılan ufak bir sulama bendi, kayıkların buradan geçmesine ve dolayısıyla daha içlerlere girmesine engel teşkil etmiştir. Bu yüzden kayıklar ancak Kuruçay köyüne kadar gelebilmektedirler. Buradan yukarıya da bilhassa pirinç mahsulü alındıktan sonra, Çeltekli kayıkçılar çalışmaktadırlar. Zira, Kızılırmak vadisi boyunda elde edilen pirinç, Vezirköprü, Alaçam, Bafra v.s. gibi bölgenin büyük pazarlarına göndermek için en kısa ve ucuz yol kayık yoludur. Alaçam-Vezirköprü arasındaki karayolu Kuruçay köyünden geçtiği gibi, Çekekten Kuruçay'a kadar gelen kayıkların yapılan aktarma vasıtasıyla Çeltek köprüsü Bafra irtibatı sağlanmaktadır.

Pirinç nakliyatı -ki Bafra Kuruçay arasında işleyen kayıkların ancak muayyen zamanlardaki yükünü teşkil etmektedir- dışında, kayıkların taşıdıkları asıl malzemeyi, Kuruçay köyünde yapılan kiremit, tuğla ile yol boyunca bulunan kireç ocaklarından yüklenen kireç teşkil etmektedir.

Kuruçay köyü, sularını etraftaki şistli, killi tepelerden toplıyan, aynı adlı derenin, Kızılırmak'a ulaşmadan önce meydana getirdiği büyük bir birikinti konisinin üzerinde ve yamaçlarında kurulmuştur. Çevre killi ve şistli olduğu için, koniyi teşkil eden malzemedeki kumla karışık fazla miktardaki kil, kiremit ve tuğla imal etmeye çok müsaittir. Bundan istifade etmeyi bilen köylüler, tarım faaliyetlerinin yanında kiremitçilikte yapmaktadır. Köyde 18-20 hanenin birikinti konisi üzerinde kiremit ve birkaç da tuğla ocağı bulunmaktadır. Haziran ayından itibaren bölgede yağışların azalması ve hatta o ayların tamamen kurak geçmesi, bu zamanla birlikte kiremit yapılmasına müsait bir zemin teşkil etmektedir. Kiremit dökme ve pişirme faaliyeti kuraklığın süresince bazan Ağustos ayının sonlarına kadar devam etmektedir.

Her ocakta, yılda takriben 100.000 kiremit imal edilmektedir. İşte bütün bu kiremitler, kayıklar vasıtasıyla Bafra veya Kızılırmak vadisi boyunca bulunan delta köylerine taşınmaktadır.

Bundan başka, Bengü-Çaltıcak köyleri arasında yer almış bulunan kalker yapıllı dağların yamaçlarında açılmış bulunan birçok kireç ocağından elde edilen kireçler de yine kayıklar vasıtasıyla Bafra veya delta köylerine nakledilmektedir. Yalnız, kireç ocaklarında kirecin yakılması bol miktarda oduna ihtiyaç göstermektedir. Odun ihtiyacı, bölge ormanlarının tamamen tahrip edilmesine yol açmıştır. Bu yüzden, son senelerde kireç ocaklarında sadece ruhsatlı odun yakılması mecburiyeti konulmuştur. Ruhsatlı odunun temini ve yollardan uzak bulunan bölgeye getirilmesi güç ve masraflı olduğundan hemen bütün kireç ocakları kapanmış ve dolayısıyla ile kayıkların taşımakta olduğu madde de azalmıştır.

Kayıkların akış yukarı tamamen boş olarak götürüldüğünü söylemiştik. Dönüşte ise, pirinç mahsülü elde edilinceye kadar ve ondan sonra hep kiremit taşınmaktadır. Yüklenecek maddenin miktarı Kızılırmakta o anda geçen suyun çekik veya kabarık oluşu ilgili olarak azalıp çoğalmaktadır.

Son senelerde Hirfanlı Barajının yapılması, Kızılırmak rejimi üzerinde düzenleyici bir tesir yapmıştır. Bu tesir az da olsa bölgede kendisini hissettirmektedir. Fakat, yaz aylarında hüküm süren kuraklık, barajdan bırakılan suyun büyük kısmının bütün Kızılırmak boyunca bilhassa son 2-3 senede sahasını çok genişleten pirinç ekimi dolayısıyla nehirden bentler veya motopomplar vasıtasıyla çekilmesi, ırmağın suyunu bu aylarda çok azaltmaktadır. Öyle ki, bu zamanlarda akarsu yatağının en derin yerlerinde bile suyun derinliği 1 metreyi geçememektedir. İşte suların bu en çekik zamanlarında kayıklara ancak 3-4000 civarında kiremit, diğer bir ifadeyle 4-4,5 tonluk bir yük yüklenebilmektedir. Hatta bazan bu kadar yük bile fazla gelmekte ve kayıklar akarsu yatağının sığ yerlerinde kuma oturmaktadır. Kayıkların altları düz olduğundan, kumdan kurtarılarak yeniden yüzdürülmesi kolay olmaktadır. Hemen çok kere kayığın, ya getirilen başka bir boş kayığa ya da kıyıya boşaltılması gerekmektedir.

Sonbahar ayları hem taşınacak eşyanın fazlalığı, hem de suların yaza nisbetle kabarık oluşu yüzünden nakliyat için en müsait aylardır. Havaların da

henüz fazla soğumadığı bu aylarda bilhassa Kuruçay'a kadar gelen kayıklardan alınan pirinç nakledilmekte, bunun yanında yine kiremit nakliyatına devam edilmektedir. Sonbahar ve kış aylarında suların seviyesindeki az da olsa artış, kayıkların daha fazla yük taşıyabilmesine yardım etmektedir. Nitekim bu aylarda kayıklara 8-9.000 kiremit veya takriben 10-11 ton eşya yüklenebilmektedir. Zaten, kış aylarında kayık sevkiyatının, çok güç şartlar altında cereyan etmesine rağmen, devam etmesi yaz aylarına nisbette 2-3 misli fazla yükün taşınabilmesi, yine bu aylarda meselâ kiremit'in daha ucuz fiyata alınıp, biraz daha fazla fiyata satılması ile daha çok kâr getirmesindedir. Nitekim, yaz aylarında Kuruçaydan kiremitin 1000 adedi 70-80 liraya alınmakta, bunlar Bafra veya delta köylerinde 110-120 liraya satılmaktadır. Buna mukabil, kışın kiremitin alış fiyatı 60-65 liraya düşmekte, satış fiyatında ise düşüş olmamakta, hatta 125 liraya kadar satılmaktadır. Böylece kayıkların bir seferinden yazın 150-200 lira arasında gelir sağlanırken, kışın bu kazanç 500 lirayı aşmaktadır.

Suların çok kabarık, adeta taşkın halinde olduğu ilkbahar aylarında, kayıkların idare ve sevkiyatı imkânsız hale geldiğinden, aynı zamanda Kuruçay köyünde imal edilen kiremitlerin artık tamamen taşınmış olması ile navlun bulunmamasından kayıkçılık faaliyeti tatil edilmektedir. Zaten, kayıkçılar aynı zamanda tarımla da uğraştıklarından, tarım faaliyetinin en kesif zamanı olan bu mevsimde kayıkçılığı terkederek tarlalarında çalışmakta ve kayıkçılığa dönmek için yağışların kesilip, suların çekildiği ayları beklemektedirler.

Kayıkların yapısı, özellikleri ve idaresi :

Kızılırmak üzerinde yapılan kayık nakliyatı ile uğraşan bölge halkı, kayıklarını bizzat kendileri yapmaktadırlar. Başka bir yerde yaptırılacak kayıkların pahalıya mal olması; nehir kayıklarının yapılış tekniği ve şekli bakımından deniz kayıklarından farklı oluşu, kayıkçıları bu yola sevk etmektedir.

Bölgenin ormanlarla kaplı bulunduğundan bahsetmiştik. İşte bu çam ormanlarından kesilen ağaçlarla ve basit aletlerle yapılan kayıklar, işçiliğe ve malzemenin büyük kısmına para verilmediğinden, çok ucuza imal edilmektedir.

Kayıklar (*Resim* : 1 ve 2) , genel olarak, 14-15 metre boyunda ve 2,5-3 metre enindedir (*Şekil* : 2). Kayığın gövdesini teşkil eden kerestelerden, bilhassa su altında kalanlarının eksiz olmasına dikkat edilmekte, bu yüzden düzgün ve uzun çam ağaçları kesilmektedir. Kayıklar takriben 80-90 cm. lik bir derinliğe sahiptirler. Akarsu, nakliyatın yapılabildiği mevsimlerin büyük kısmında, çok sığ ve dolayısıyla kuma oturma ihtimali fazla olduğundan, kayıkların altları, deniz kayıklarının aksine, tamamen düz olarak yapılmaktadır. Bu yüzden devrilme ihtimalleri, deniz kayıklarına nisbette, çok fazladır.

Akış yukarı çıkarken rüzgardan faydalanmak üzere kullanılan yelken, kayığın önüne yakın bir yere dikilmiş olan 8-9 metre yüksekliğindeki direğe çekilmektedir. Üstü yatay bir kalasa geçirilmiş olan yelken, tek makara ile çekilip

indirilmektedir. Takriben direğin uzunluğuunda ve 4,5-5 metre eninde dikdörtgen şeklindeki yelken (Şekil : 2) kalınca bir amerikan bezinden dikilmiştir.

Yelken direği kayığa dört organla bağlıdır. Yelken, bu organlardan öndeki ikisine yaslanmak suretiyle şişmekte ve rüzgarın kayığı hareket ettirmesini sağ-lamaktadır. Yelkenin alt iki ucunun bağlı olduğu ipler, dümeni de idare eden "kaptan" ın elinde bulunmaktadır. Bunlar vasıtasıyla kaptan, akarsuyun bük-lümlerine uygun olarak kayığı oturtmadan ve dik kayalık yamaçlara çarptırma-dan seyketmeye çalışmaktadır.

Kayıpta kaptandan başka çok defa 3, bazan da 4 tayfa bulunmaktadır. Bun-lar, yine kayığı sığ yerlere oturmak veya yamaçlara çarpmaktan korumak için "cerrek" adını verdikleri ucu demirli sııklarla kayığın idaresine yardım etmekte, rüzgarın ters estiği yerlerde yelkeni derhal indirerek veya "taşarkası" dedikleri yüksek yamaçlı, dolayısıyla rüzgar tutmayan kesimlerde yelkeni indirmeden, suya veya yamaçlara inerek, kayığa bağlı uzun bir organ vasıtasıyla kayığı omuz-larında çekmeye başlamaktadırlar. (Resim: 3).

Kayıkla taşınacak eşyayı yüklemek, ayrıca, akış istikametinde giderken dur-gun yerlerde kürek çekmek ve yine akıntı tesiriyle kayığın yamaçlara çarpmasına mani olmak için cerekleri kullanmak ta tayfaların vazifelerindedir.

Bütün güçlükler yanında elde edilen kazancın azlığı, taşınacak maddenin basitliği ve gün geçtikçe yol şebekesinin gelişmesi; kayıkçıları yavaş yavaş bu iş-ten ayrılmaya zorlamakta; fakat çaresizlik yine de faaliyetin devamına sebep olmaktadır. Ancak, Kızılırmak'ın aşağı kesimindeki kayık nakliyatının yakın bir gelecekte tarihe karışacağı anlaşılmaktadır. Zira, Asar köyü civarında yapıl-ması mutasevver büyük bir barajın ilk etüdüleri bitmek üzeredir. Baraj yapıldığı takdirde, tabiatıyla kayıkla nakliyat imkânsız hale gelecektir. Aynı zamanda, İğdir ve Bengü köyleri, arazileriyle birlikte, gölet'in altında kalacaklarından hal-kının başka yerlere nakledilmesi bir zaruret olacaktır. Zaten kayıkçıları, barajın yapılması ile toprağı daha bol ve verimli, geçimi daha kolay yerlere nakledile-cекlerini ummakta ve kendilerini kayıkçılıktan kurtaracak bu günü beklemekte-dirler.

SUMMARY

Generally there is no transportation on the rivers in Turkey. It is because the river stages are not regular, the beds of the rivers are narrow and shallow and they have great inclinations. But on certain parts of some rivers there is trans- portation although it is made primitively.

One of these rivers is Kızılırmak. There is transportation with sailing boats on the lower part of this river. It is made between **Bafra and Çeltek** bridge (See: Map). The winds help sailing boats to go to the opposite direction of the river flow. These winds are local winds and they blow especially in summer from sea to land in daytime (Figure : 1).

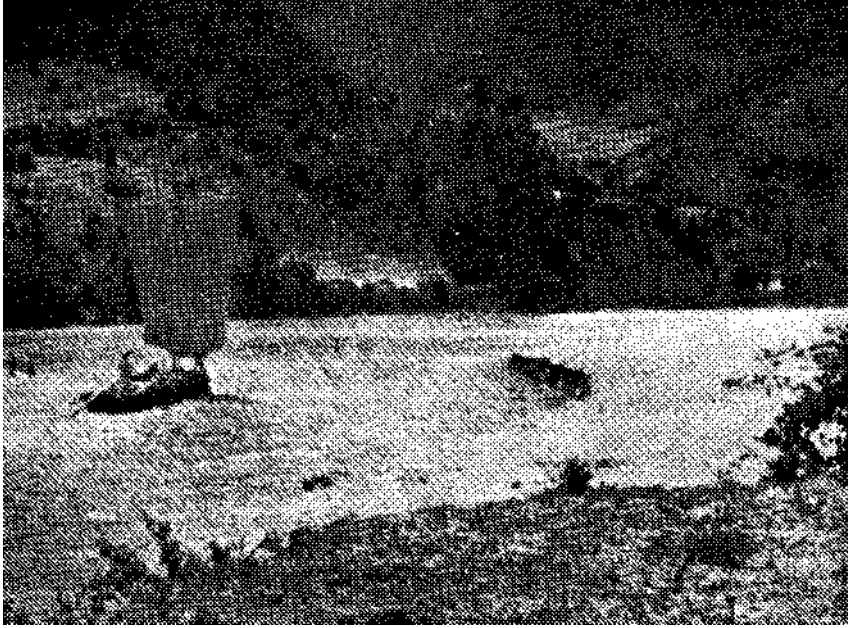
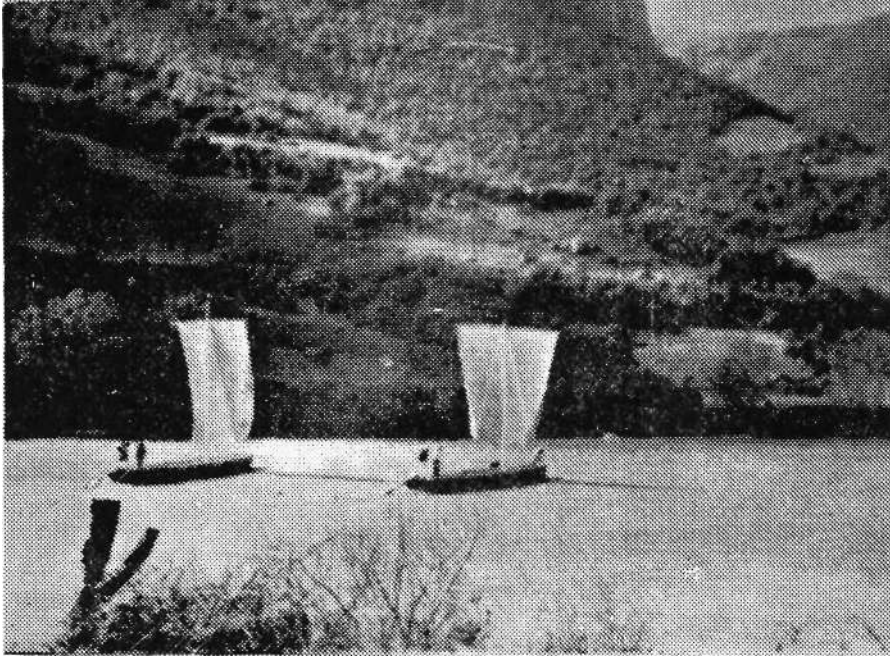
In some parts of the river where is no wind and the times when the wind doesn't blow the boats are drawn by people (Picture: 3), and they return by the help of the current.

The sailing boats go from Bafra to Kuruçay Village empty. They return with roof tiles, which are produced in Kuruçay Village, or with rice if it is autumn and bring them to Bafra.

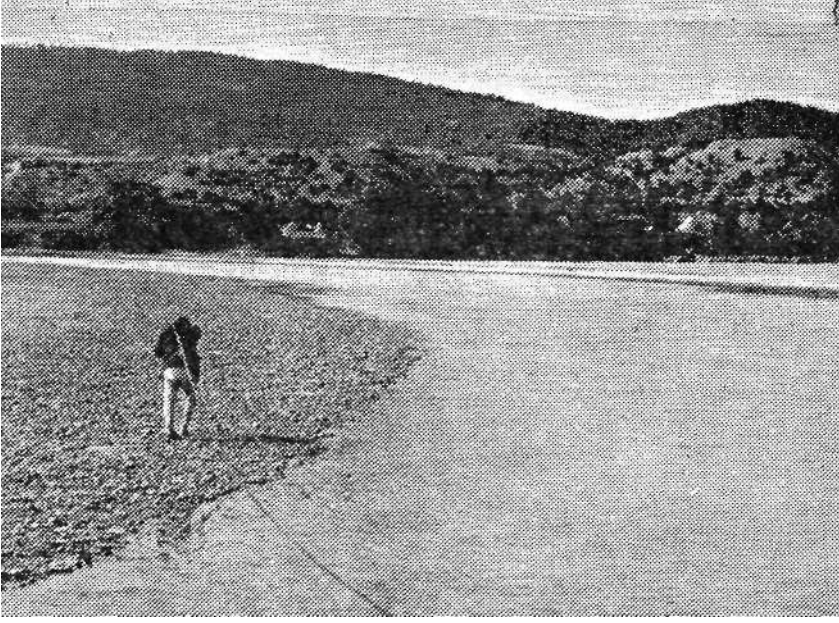
These sailing boats are 14-15 m. long, 2,5-3 m. wide (See: Picture 1-2, Figure 2). The height of them is 80-90 cm. and their bottoms are smooth.

They carry the loads according to the amount of the water of Kızılırmak. The sailing boats that carry at least 4-4,5 tons in summer, can carry 10-11 tons in winter when the water level of the river is high.

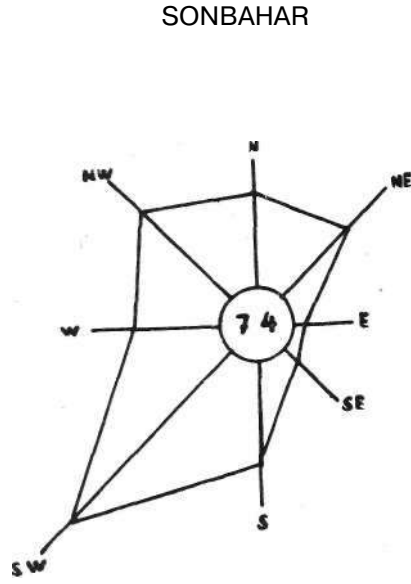
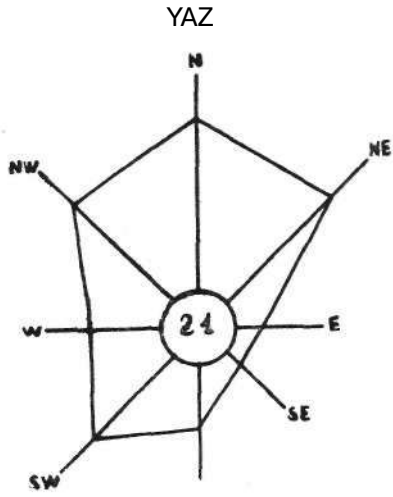
It is very hard to sail with these sailing boats so this transportation loses its importance day by day. If the dam near Asar Village will be built the sailing must probably be ended.



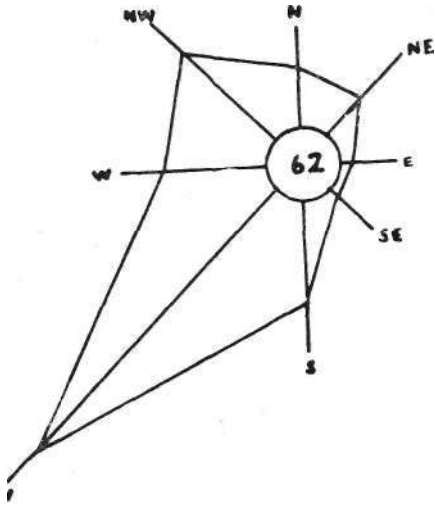
RESİM: 1 ve 2: Kızılırmak aşağı kesiminde nakliyat yapan kayıklar.
Picture: 1 and 2 : The sailing boats on Kızılırmak.



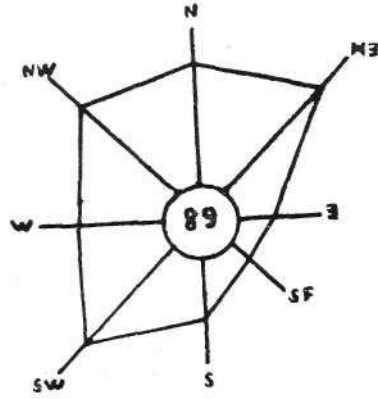
RESİM : 3 - Kayığı yedekte çeken bir tayfa.
Picture : 3 - Drawing of the sailing boats by people.



KIŞ



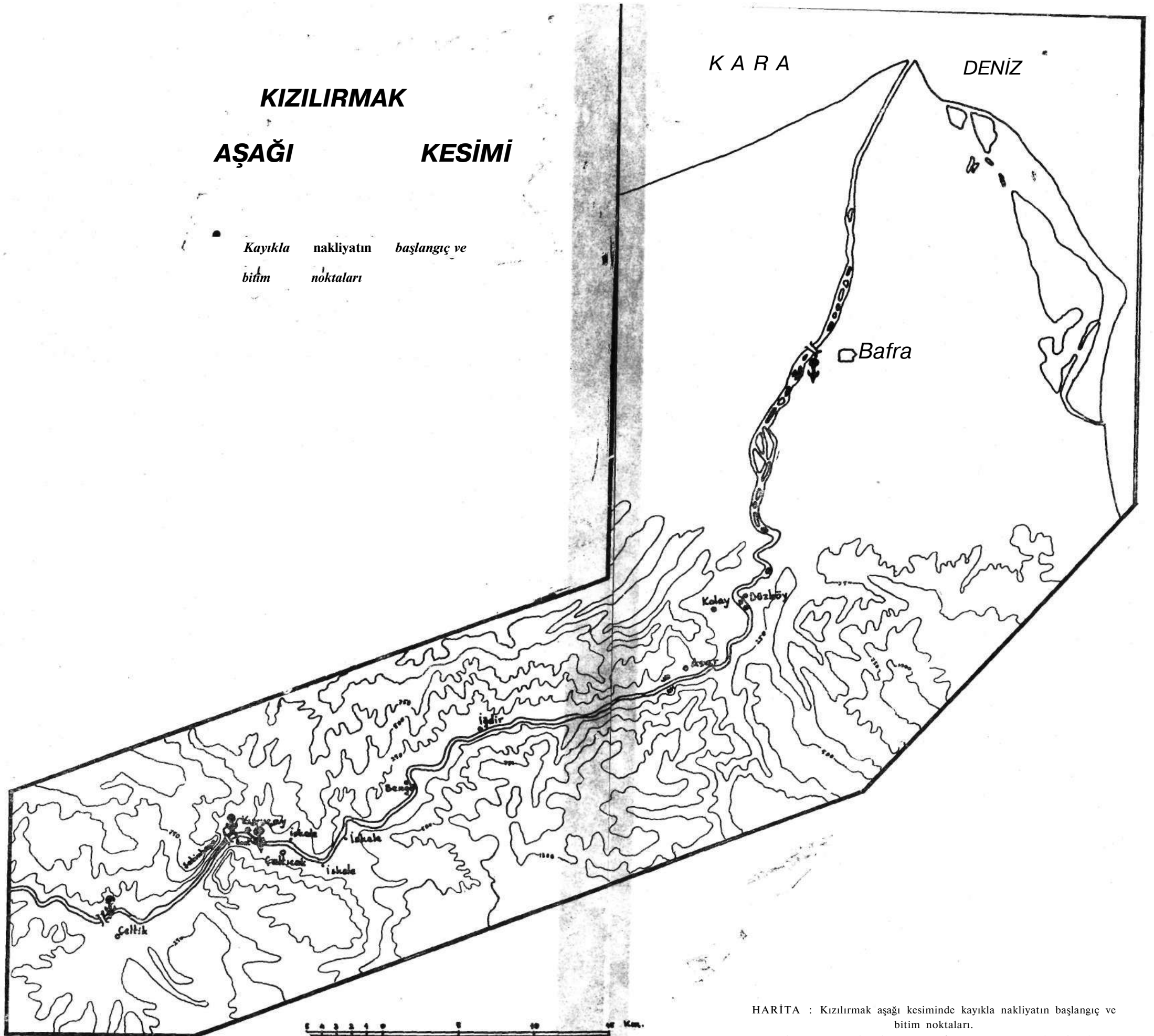
İLKBAHAR



ŞEKİL: 1- "Samsun" mevsimlik rüzgar diyagramları.
Figure : 1— Wind rose of Samsun.

KIZILIRMAK
AŞAĞI KESİMİ

Kayıkla nakliyatın başlangıç ve bitim noktaları



HARITA : Kızılırmak aşağı kesiminde kayıkla nakliyatın başlangıç ve bitim noktaları.

Map : The starting and ending points of transportation with sailing boats on the lower part of Kızılırmak.