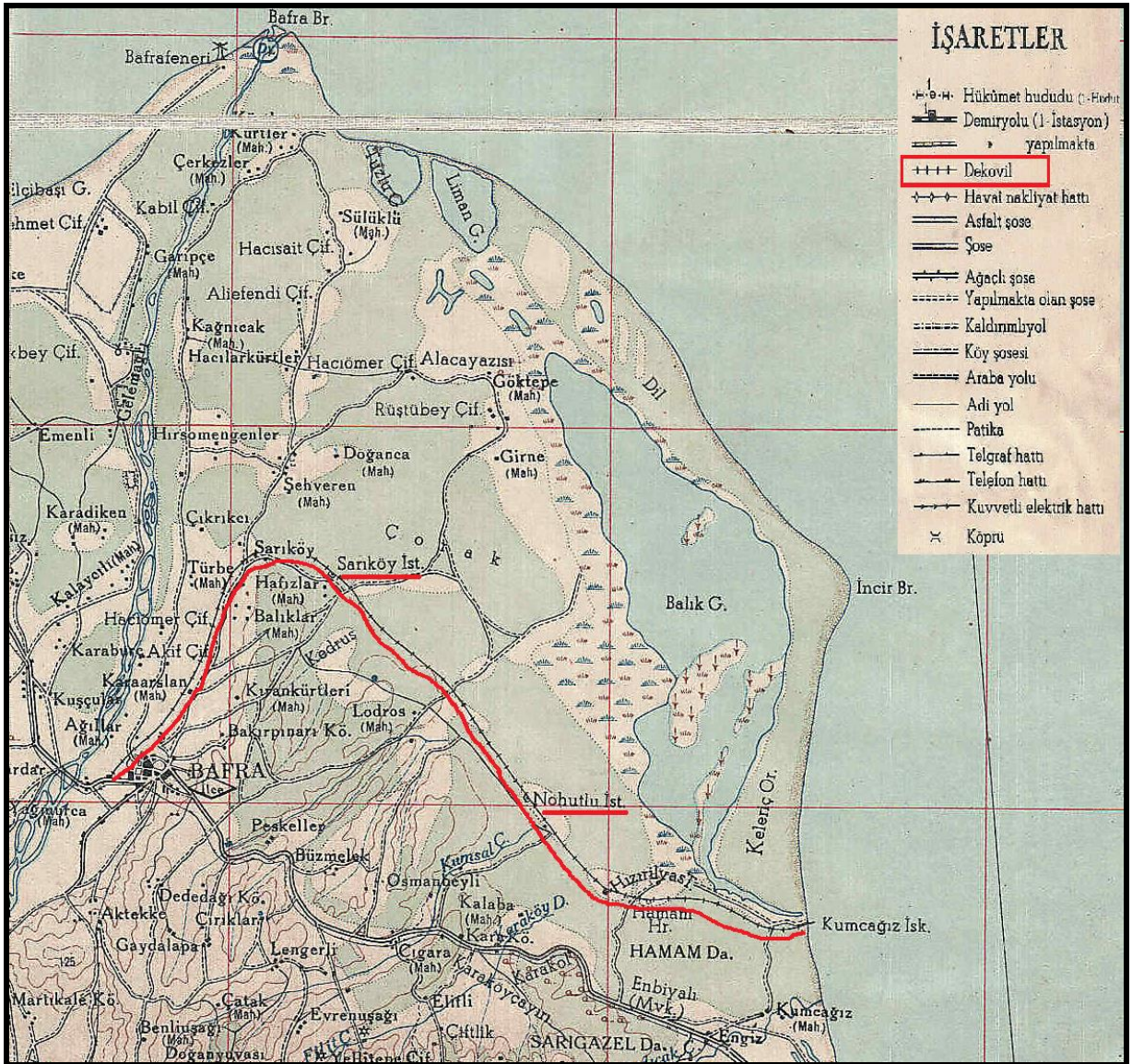


# BAFRA DEMİRYOLU

## (BAFRA – ENGİZ DEKOVİL HATTI)

*Prof. Dr. Cevdet Yılmaz*  
(OMÜ Eğitim Fakültesi, [cyilmaz@omu.edu.tr](mailto:cyilmaz@omu.edu.tr))

Bu sayıda ele aldığımız *Bafra Demiryolu*; Bafra ilçe merkezinden başlayarak bugünkü Ondokuzmayıs ilçesinin kuzeyinde, (eski adıyla Engiz mahallesinin) deniz kıyısında bulunan Kumcağız iskelesine kadar uzanır. Yaklaşık 27 km uzunluğundaki bu güzergâhın diğer adı “*Bafra - Engiz Dekovil Hattı*”dır (Foto 1).



*Foto 1. Harita Genel Müdürlüğü'nün 1945 tarihli ve 1/200.000 ölçekli Türkiye Haritasının Bafra Paftası üzerinde Bafra – Engiz dekovil hattının görünümü.*



Dekovil hattı, Bafra Kereste Fabrikası'nda üretilen mamul maddenin deniz yolu bağlantısı kurularak iç ve dış pazarlara ulaştırılması amacıyla inşa edilmiştir. Çünkü Bafra Kereste Fabrikası tek bir üniteden değil, Kunduz Ormanlarından başlayan ve Engiz'de Kumcağız İskelesi'nde sona eren büyük bir sistemden oluşmaktadır (Foto 3).



*Foto 3. Şirketin, İstanbul'da Selamet Matbaası'nda basılan 1933-1934 Samsun Albümü'ne verdiği reklam spotu.*

### **Bafra Kereste Fabrikası<sup>2</sup>**

Cumhuriyetin ilk özel teşebbüs yatırımları arasında yer alan Bafra Kereste Fabrikası, diğer adıyla "**Kunduz Ormanları Türk Limited Şirketi Bafra Kereste Fabrikası**" 1929'da inşasına başlanmış ve iki yıl sonra 1931'de faaliyete geçmiştir. Fabrika, 10 Ağustos 1933'e kadar iki yıl süreyle kurucusu ve sahibi olan Emin Sazak tarafından işletilmiştir.

Emin Sazak'ın daha sonra işlerinin kötü gitmesi sonucu borçlarını ödeyemez hale gelmesiyle, Fabrika 11.08.1933'te kurucu ortak ve kredi sağlayıcı kurum olan Türkiye İş Bankası'na geçmiştir<sup>3</sup>. Bu bankanın sahipliğinde 08.03.1944 yılına kadar faaliyetine devam eden Bafra

<sup>2</sup> Bafra Kereste Fabrikası müstakil olarak ayrı bir sayıda ele alınacağından, burada sadece demiryolu ile ilişkisi bağlamında kısaca bahsedilmiştir.

<sup>3</sup> Emin Sazak'ın Bafra Kereste Fabrikası ve buna bağlı olarak çalışan dekovil hatları ile ilgili iki anekdot çok önemlidir. Bunlardan biri Vehbi Koç'a ait, diğeri ise kendi anılarında anlattığı olaydır:

- (Kitabın işadamlarıyla ve siyasetçilerle ilişkiler kısmında bir zamanların ünlü müteahhidi Emin Sazak'a ilişkin bir anısı); "Emin Sazak, İnönü'nün başbakanlık döneminde, Ankara - Kayseri demiryolu yapılırken, birkaç mühendisle ortak olup demiryolu müteahhitliğine başlıyor; büyük paralar kazanıyor. Bunun arkasından daha büyük bir iş yapma hevesine kapılıyor, Samsun'daki Bafra ormanlarını işletmek üzere kereste fabrikası kuruyor. Çok borçlanıyor, işini iyi planlayamıyor ve biraz da 'her şeyi en iyi ben bilirim, en akıllı adam benim' iddiasına

Kereste Fabrikası, 1937’de çıkartılan ve Türkiye’de ormanlar ve orman ürünleri sanayiinin devlet tekeline alınmasını içeren 3116 no’lu kanun gereği, Türkiye İş Bankası’ndan alınarak devletleştirilmiş, 8 Mart 1944’te Orman Genel Müdürlüğü bünyesinde oluşturulan Vezirköprü Orman İşletmesi’ne bağlanmıştır. Fabrika aynı yıl büyük bir yangın felaketi yaşamış, iki yıl süren bir tamirattan sonra 18 Mayıs 1946’da tekrar üretime geçmiş, bu arada 1 Aralık 1945’te Bafra Orman İşletmesi’ne bağlanmıştır. 1955’te Orman İşletmesi ile Fabrika birbirinden ayrılarak iki ayrı birim olmuştur. Daha sonra adı ORÜS olacak olan KİT bünyesinde fabrika müstakil olarak çalışmaya devam etmiş, özelleştirildiği 1996’ya kadar da ORÜS bünyesinde varlığını sürdürmüştür.

Elde resmî bir kayıt olmamakla birlikte o dönemin tanıklarından elde edilen bilgilere göre dekovil hattının faaliyeti 1946’da durmuştur. Fabrikadaki yangına bağlı olarak üretime ara verilmesi, ardından da 1950’li yılların başlarından itibaren motorlu karayolu taşıtlarının devreye girmesi sonucu demiryollarına ihtiyaç kalmaması da şüphesiz bunda etkili olmuştur.

### **Fabrikaya hammadde nereden ve nasıl geliyordu?**

Hammaddeyi oluşturan tomrukların Vezirköprü - Kunduz ormanlarından Bafra’ya getirilmesi 1930’lardan, (karayollarının devreye girip tomrukların kamyonlarla taşınmaya başladığı) 1950’lere kadar Kızılırmak üzerinden (dökme yöntemle) yüzdürülerek yapılmıştır<sup>4</sup>. Yaz aylarında ırmak üzerinden yüzdürülerek Çetinkaya köprüsü civarına kadar getirilen tomruklar burada ırmağı enine kesecek şekilde aralıklı olarak çakma kazık şeklinde inşa edilen tarabalar sayesinde tutuluyor, sonra da kancalarla ırmaktan Fabrika bahçesine çekilip istifleniyordu. Fabrikanın hammadde olarak kullandığı tomruklar bunlardı<sup>5</sup>.

### **Fabrikada üretim**

Başlangıçta uzun yıllar kereste üretimi ün planda iken, daha sonra buna fırınlı parke de ilave edilmiş, böylece ürün çeşitliliği sağlanmıştır. Dekovil hattının etkin olarak kullanıldığı dönemde üretim kereste üzerine idi. Nitekim o günlerden kalan fotoğraflarda dekoviller sadece kereste yüklü olarak görülmektedir (*Foto 4*).

---

kapılıyor. İşler kötü gidince borçlu olduğu İş Bankası sıkıştırıyor; faiz işliyor..." / *Özel Arşivinden Belgeler ve Anılarıyla Vehbi Koç*, Can Dünder, Doğan Kitap.

-...1930 Martında yazdığı günlüklerde kendi sıkıntılarından bahsetmektedir. Enflasyonun artması, inşaat işlerinin durması, *Rusların kereste fiyatlarını düşürmesi* yüzünden Emin Bey zor duruma düşmüştür. "Allah korusun, ticarî itibar ve haysiyetime zarar gelecek diye dayanılmaz ızdıraplar çekiyorum". *Hatıralar; Emin Bey'in Defteri*, Yazar: Emin Sazak, Bilgeoğuz Yayınevi.

<sup>4</sup> Vezirköprü - Bafra arasında, ırmak üzerinde tomrukların yüzdürülmesi şeklinde gerçekleştirilen bu nakliyat Türkiye’de eşine az rastlanır ve oldukça ilginç bir konu olup, başka bir makalede ele alınacağından burada bahsedilmeyecektir.

<sup>5</sup> Cumhuriyet Gazetesinin elektronik ortama aktarılan arşivinde yer alan bir habere göre; ... "Bafra’da bulunan Kunduz Ormanları Türk Limited Şirketi’nin Vezirköprü, Oscancık ve Boyabat kazalarının ortasında Oscancığa tâbi bulunan 14 bin hektar murabbaında geniş ormanları vardır. Bu ormanlarda mebzul miktarda bulunan kayın, çam ve köknar ağaçlarından kereste yapmağa elverişli olanlar, Kızılırmak’a dökme halinde bırakılarak Bafra’da bulunan fabrikaya kadar sevk edilmektedir. Fabrikada kesilen keresteler ve tahtalar Kumcağız’a kadar uzatılmış olan dekovil hattı ile nakledilmekte ve buradan da vapurlara ve yelkenlilere yükletilerek istenilen yerlere sevk edilmektedir".



*Foto 4. Fabrika bahçesinde kereste yükü ile harekete hazır bekleyen dekovil.  
(Kaynak: Samsun Albümü 1933-1934, Selamet Matbaası, İstanbul).*

#### **Fabrikada üretilen mamul madde nasıl ihraç ediliyordu?**

Fabrikada üretilen mamuller dekovil hattı ile Kumcağız iskelesine naklediliyor, oradan da gemilerle iç ve dış pazarlara gönderiliyordu. (Sistemin nasıl çalıştığı aşağıda hatıralar kısmında verilmiştir).

#### **Bafra Demiryolu hatıraları**

##### ***Memduh Aksu (1935 Doğ., Bafralı)*<sup>6</sup>**

- Babam İbrahim oğlu Halil Aksu rüştiye mezunu idi. Babamı Emin Sazak işe alıyor. Bakıyor ki babam çok hareketli, çalışkan ve iyi birisi bunu memur olarak alıyor. Memur olduktan sonra da gar müdürü oluyor. Yani trenin işletmecisi oluyor.

- Babam burada 18 sene istasyon gar müdürlüğü yaptı. Fabrikanın ilk çalışanlarından biriydi. Ben 1934’de doğdum. Ben doğduğumda babam istasyonda çalışıyormuş. Başındaki müdürlerden birinin adı da Memduh’muş. Ben doğunca babam bana onun adını vermiş. Bir oğlum olursa senin adını koyacağım diye ona söz vermiş ve dediğini de yapmış, benim adım oradan geliyor. Ben 4 sene orada okudum. Fabrikada kaldım. 1939’da Erzincan depremi oldu, Sonra Alman harbi (İkinci Dünya Savaşı) oldu. Alman harbinde ışık yoktu perdeler çekiliydi. Alman harbi sırasında da fabrika çalışmaya devam etti. Alman harbinden sonra oraya bir gâvur müdür geldi. 1945’de fabrika devletleştirildi, bütün memurlar işten çıkarıldı. Babam da çıkarıldı. Ondan sonra fabrika Devlet işletmesi olarak yine devam etti. O zaman sigorta falan yoktu. Babam hiçbir şey hak edemedi.

<sup>6</sup> O günleri bize hatırlatan en önemli ve tek orjinal fotoğrafın sahibi (bkz. Foto 5), kendisine minnettar olduğum, esas bilgi kaynağım.

- Burada iki tane tren (lokomotif / dekovil) vardı. Biri gider biri gelirdi. Bunlara her seferinde 8-10-12 vagon bağlanırdı. Kerestenin ebatına göre her seferinde vagon sayısı değişirdi. Vagondaki keresteleri bağlamak için kalın zincirler vardı. Bir vagonu üstten iki yerden bağlıyorlardı. Bir tane de terezin (motorsuz vagonet) vardı. Çocuklar ona biner oynardı.
- Trenin (Bafra'dan giderken) ilk durduğu yer Sarıköy istasyonu idi. Orada bir su deposu vardı. Oradan su alırdı tren. Köylüler orada trendekilere ayran verirlerdi.
- Tren ilerlediğinde, sonra ikinci istasyon Nohutluk'tu. Orada nohut yetiştirildiği için bu ad verilmişti. Orada (Nohutluk'ta) benim büyük amcam vardı. Yusuf amcam, Yusuf Güngör. O da orada, Nohutluk'ta memurdu. Gelen trenleri sayardı. İki katlı bir kulübe vardı orada. O orada dururdu. Tren kaç vagon kereste getirdi onları sayardı. 5 ise 5, 10 ise 10 vagon diye sayar onları kaydederdi. Amcam her ay fabrikaya gelir tekmil verirdi. Pat patlı telefonu vardı.
- Arada biraz yokuş bir yer vardı. Biz Gazibaba derdik. Bu yokuşta tren biraz zorlanır zorlandığı için de bacadan ateş (ciye) atardı. O çıkan ciyelerden bazen çevredeki otlar ateş alırdı. Köylüler bu ateşleri hemen söndürürdü.
- Kumcağız'a gitmeden Üçpınar'da (Taşköprü köyü yakınında) Celal Ağanın çiftliği vardı. O'nun çiftliğinde tren durur. Kazanla ayran gelir, bütün işçilere dağıtıldı, o sırada orada bulunan vatandaşlar da trendeki çalışanlarla birlikte bu ayrandan içerlerdi. Celal Ağa babamın dostuydu. Celal Ağanın oğulları şimdi o köyde yaşıyor hâlâ.
- Sonra tren Kumcağız iskelesine doğru yoluna devam ederdi.
- Kumcağız'da büyük bir saha vardı. Kereste orada istif edilirdi. Emir gelince oradan (istiften) çaparlara, çaparlardan da açıkta bekleyen gemiye yüklenirdi.
- İskele (Ondokuzmayıs ilçe merkezi sahilinde) Tekel fabrikasının orda, bugünkü iskelenin bulunduğu yerdedi. Tam o köşede. Orada Bekir Çavuş vardı. Vagonları o teslim alırdı. Kereste oradan çapara yüklenir, çapardan da gemiye yüklenirdi. Gemiler kıyıda uzakta açıkta demir atmış beklerdi.
- Tren sadece kereste taşıyıyordu. Pazar günleri de milleti Bafra'dan Kumcağız'a denize getirirdi. Pazar günleri yolcu taşıyacağı zaman vagon sayısı artardı. 8 -10 vagon insan denize giderdi. Tren tamamen dolardı, trene milleti babam doldururdu. Vagonlara çınar dallarından gölgelik yapılırdı. Herkes yiyeceğini yanında götürürdü. Trende oturma yeri yoktu, vagona oturur, yanlardan ayaklarımızı sarkıtırdık. Günübirlik gidip gelinirdi. Kumcağız'da sahilde gölgeliklerde piknik yapılır, buradan denize girilirdi. Bir âlemde o günler.
- Babam 1944'te fabrikadan ayrıldı. 1945'te fabrika Devlet'e geçti. Sonra fabrikaya gelen yeni genel müdür orada emeği olduğu için babamı tekrar işe çağırdı. Tren yolunun travers işlerini ona verdi. Babam ormandan ağaç keserek 10.000 tane travers yaptı. Yoldaki çürümüş traversleri de bunlarla değiştirdi. Babam işe iki sene daha devam etti. Tren yolunu sağlama aldı.
- 1944'te fabrika yandı. Fabrika adeta yerle bir oldu, yangından korkumuza hep bahçelere kaçtık. Yangından önce fabrikada o zaman 12 tane katrak vardı. Bunlar 1-2-3 diye numaralanmıştı. Fabrikada 250-300 işçi çalışıyordu. Fabrika yandıktan sonra bu katrakların bir kısmını buradan aldılar. Dört tanesini Ordu – Akkuş'a, iki tanesini de Vezirköprü'ye gönderdiler. Tahminim 4 veya 6 tanesi Bafra'da kaldı. Fabrika 75 işçiyle çalışmaya devam etti.
- Trenleri (lokomotifleri) nereye verdiler bilmiyorum. 1948 - 1950'de tren seferleri bitti. 1-2 sene sonra da rayları söktüler.

## Fotoğrafın hikâyesi

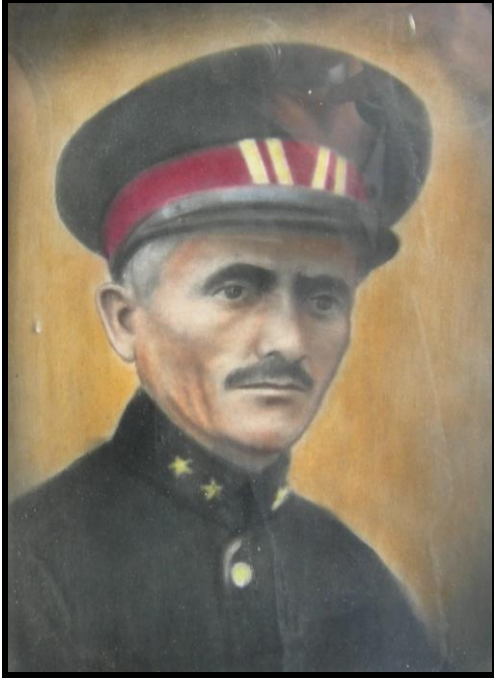


*Foto 5. Bafra dekovili; o günlerden kalan en önemli kanıt işte bu fotoğraf.*

- Bu fotoğrafı babam çekti (bkz. Foto 5). Burası fabrikaya girişte makasın olduğu yer. O zaman okula gidiyordum. “Baba bir fotoğraf çektirelim” dedim. 1944-45 yıllarından biri olması lazım. Babam 1945’te fabrika devletleştirilince işten çıkıyor. Bu itibarla fotoğraf 1944 yılına ait olabilir, ya da 1945’de fabrika devletleştirilmeden 1-2 ay öncesine.

- İki makinist vardı. Biri Resul Çavuş diğeri Dönme Ali’ydi. Fotoğrafta görülenler; Makinist Resul Çavuş, yerde öndeki (o zaman fabrikanın gar müdürü olan) babam Halil Aksu, arkasında duran da fabrikanın müdürü. Müdür kimdi? Ağâh bey vardı, Ahmet bey vardı, Nedim bey vardı, Kadir bey vardı. Ben bu müdürleri hatırlıyorum, ama fotoğrafta trenin önünde duran bunlardan hangisiydi bilmiyorum.

- Trenin gitme - durma gibi hareket emrini veren babamdı. Babama Bafra Kereste Fabrikası İstasyon Müdürü diyorlardı. (Babasının şapkalı fotoğrafını göstererek) şapkanın üstündeki 4 yıldız babamın müdür olduğunun işaretiydi (Foto 6).



*Foto 6. Bafra istasyonunda kereste yüklü dekovillere hareket emrini veren Halil Aksu.*

***Cemil Hacıoğlu (1941 doğ., Taşköprü Köyünden)***

- Ben çocukken, (o zaman biraz daha yukarıda Doğanlı köyünde duruyorduk), o zaman tren çalışıyordu. 13-14 yaşına geldiğimde (1953-54) tren yolu sökülüştü. Tahminim 1952-53'te söküldü. Tren Bafra-Sarıkaya-Sarıköy-Üçpınar-Taşköprü'ye gelir, buradan da Yörükler'e devam ederdi.

- Biz çocukken tren yolu boyunca oynardık. Okul tatil olduğu zaman, yani yazın trenin peşine takılırdık. "Çıra ver, çıra ver" diye makiniste bağırdık. O da bize çıra atardı. Bazen bizim evin yanında durur trendekiler gözleme yer, ayran içerlerdi. İstasyon yoktu. Burada sadece ayran için dururdu. Tren kereste fabrikasına aitti. Bizim buralardan o işte çalışan yoktu. Engiz'de (Kumcuğaz'da) bir iskele vardı. Bu iskele ağaçtandı. Çapar denilen motorlar vardı. Onlar kıyıda keresteyi alır, açıkta bekleyen gemiye taşırlardı. Büyüklerimize sorduğumuzda bize bu gemilerin Samsun'dan geldiğini Samsun'a gittiklerini söylerlerdi.

- Çok peşinde koştuk ama trene hiç binemedik. Fakat bizde bir vagonet vardı. Demiryolu üzerinde gelir giderdi. Biz onunla ırmaktan su taşırdık. O vagonetle uzun yıllar oynadık.

- Gazipaşa'da muhacirler vardı. Demiryolunda daha çok onlar çalışırdı. Hakkı Çavuş (Hakkı Buyruk) vardı. Amele işçilerin başında dururdu. Demiryolu hattını kontrol eder, bozulan yerleri tamir ederdi. Rayları düzeltir, çürüyen ağaçları (traversleri) değiştirirdi.

- Demiryolu 1952-53'te söküldü. Niye söküldü diye sorarsan, o zaman artık büyük kamyonlar çıkmıştı. Bafra - Samsun şosesinde kamyonlar gidip gelmeye başlamıştı. Sanırım Samsun Limanı'nın da yapılmasıyla kereste kamyonlarla taşınmaya başlandı, daha da ucuza taşındı, böylece demiryoluna da gerek kalmadı. Hâlbuki tren çalışırken kamyonlar henüz yoktu. 1950-55'lerde kamyon sayısı epeyce artmıştı.

- Üçpınar'da Bengülüler mahallesinde bir istasyon vardı. Tren orda durur su alırdı. Öyle yolcuların inip bindiği bir istasyon değildi. Yolcu falan yoktu yani. Sadece su almak için dururdu. Orada bir su kuyusu vardı. Oradan su çekilir depolanırdı. Tren o suyu alırdı. Aynı



kuyudan bir de Sarıköy’de vardı. Diğer istasyon da oradaydı. Sarıköy - Üçpınar (Bengülülerin olduğu mahalle) ve Yörükler bu üç yerde tren su almak için dururdu.

- Tahta ve odun yaktığı için hareket halindeyken trenden kapkara bir duman çıkardı. O gider biz peşinde koşardık”

### ***Mehmet Erol (1939 doğ. Ondokuzmayıs’tan)***

- Ben 8-9 yaşlarında bir çocuktum (1947-48’ler). Tren Bafra’dan iskeleye kereste getirirdi. Tren geçerken biz şoföre (makinite) bağırdık; “Bize çıra ver, bize çıra ver” diye. O, bizim bu isteğimize hazırlıklı olsa gerek, bize çıra atar, biz de önemli bir iş yapmış gibi bu çıraları evimize götürür, sobayı kolay yakmak için kullanırdık.

### ***Yusuf Ergün (1917 Doğ., Yörükler’den)***

- O zaman Kumcağız’da iki iskele vardı. Bunlardan biri bu Kereste Fabrikası’nındı. Tren hergün biçilmiş keresteyi buraya getirirdi. Burada iskelenin yanında kereste deposu vardı. Keresteler bu depoda biriktirilirdi. Gemiler kereste almak için ayda bir, iki ayda bir, üç ayda bir gelirdi. Bu depoda ne zaman bir gemi dolusu kereste birikirse gemi öyle gelirdi. Bu keresteyi alır gider, sonra dekovil kereste getirip depolamaya devam ederdi.

- Kereste burada depolarda istif edilirdi. Depodan iskeleye kadar ray vardı. Hattâ bu raylar iskelenin üzerinde devam ederdi. İskelenin üzerinde 3-4 tane ayrı ayrı ray hattı vardı. Keresteler depodan küçük vagonetlere yüklenir, bu raylar üzerinden vagonetlerle iskele üzerine, iskeleye yanaşmış çaparlara en yakın olacak şekilde getirilirdi. Çaparlara yüklenen kereste gemiye doğru gider, geminin vinciyle de çaparlardaki kereste alınarak geminin ambarlarına istif edilirdi.

- Kereste iskelesindeki bu faaliyet 20-25 sene sürdü.

- Tren yolu 20 seneden fazla çalıştı. 1942’de askere gittim, 1946’da geldim. Askere giderken tren yolu çalışıyordu, geldiğinde ise çalışmıyordu. 1942-46 arasında hattın faaliyetine son verildi.

- Askerden geldiğimde demirler de sökülüyordu. Demirleri devlet söktü, yol kenarlarına yığıdı, sonra da fabrikaya geri götürdü. Halamın ve dayımın çocukları bu işte çalıştı.

- Eniştemiz Hakkı Çavuş vardı. Eniştem (Hakkı Erduran) iskelenin oradaki depoda bekçiydi. Hasan Kuş, Hüseyin Kuş, Hamit Kuş ve Ahmet Baykal bunlar da iskelenin orda istif işinde çalışırlardı.

- Trende 7-8 vagon vardı. Tren zaten ufaktı, marşandiz derlerdi. Biraz yavaş gelirdi. Bafra’dan Engiz’e 1 saatte gelirdi. Yokuşa (eski delta yamaçlarına) vurmazdı. Düzden giderdi.

### ***Hüseyin kara (1933 doğ.)***

- Hattı 10 sene gördüm. 1942’den 1950’ye kadar biz buralarda, tren yolu civarında mal güder, çobanlık yapardık. Herkes kendi malını güderdi. Tren gelirken çocuklar birbirine bağırdı “aaa tren geliyor” diye. Biz de bunun üzerine tren yolunun çevresine üşüşürdük. Trendeki makinist de yoldan kaçalım diye bize su püskürtürdü.

### ***Ramazan Aydın***

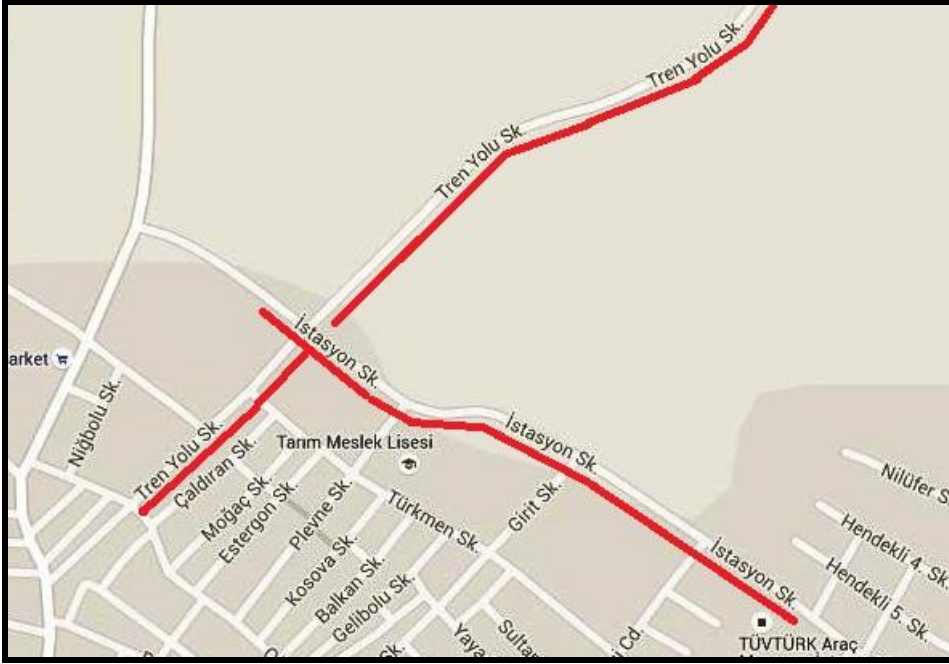
- 1982-83’te Yörükler’den Kalaba’ya giden yolun altında ben demiryolu raylarını gördüm, onlar sökülerek üstünden yol geçirildi. Üçpınar’daki eski caminin adı *Demiryolu Camii* idi.

### ***İbrahim Sözen (Yörükler Belediyesi Encümeni)***

- Yörüklerden Üçpınar’a giden yol (beldenin ortasından geçen bölünmüş yol) eski demiryolu hattı idi. Şu anki karayolu demiryolu hattının tam üzerinden geçmektedir”.

## Ve kalan izler

O günlerden hatıra olarak günümüze sokak ve mahalle adları ile bugün karayolu olarak kullanılan bazı güzergâhlar kalmıştır (Foto 7,8,9,10,11,12,13,14)<sup>7</sup>.



*Foto 7-8. Google Map’de Bafra ilçe merkezini gösteren harita üzerinde Trenyolu ve İstasyon sokakları.*

<sup>7</sup> Bu fotoğraflarda gösterilen son izler bizim tespit ettiklerimizdir. Şüphesiz konu ile ilgili olarak elinde belge, bilgi, hatıra, fotoğraf olan çok kişi vardır. Temennimiz bu bilgilerin de yayınlanarak genç nesillerin bu kültürel mirastan haberdar olmalarının sağlanmasıdır. Bizimle işbirliği yapıldığında biz buna varız. Bilgilerini bizimle paylaşmak isteyenler için adresimiz; [cyilmaz@omu.edu.tr](mailto:cyilmaz@omu.edu.tr)



*Foto 9-10. Bafra ilçe merkezinden kuzeydoğuya doğru düz bir hat halinde uzanan bu sokak eski demiryolu hattı olup, "Tren yolu Sokak" adı da buradan gelmektedir.*



*Foto 11-12. Yörükler beldesinin içinden geçerek Kumcağız'a doğru giden bu cadde eski dekövil hattının üzerine inşa edilmiştir. Ana caddeden ayrılan eski güzergâh (Bafra ilçe merkezindeki gibi) yine burada da "Tren yolu Sokak" olarak adlandırılmıştır.*



*Foto 13. Üçpınar köyünde zemini çakıl döşeli bu virajsız yol eski dekovil hattının güzergâhı olup, o günleri hatırlatan köy içindeki tek izdir.*



*Foto 14. Bugün Ondokuzmayıs sahili Kumcağız mevkiinde bulunan bu iskelenin yerinde bir zamanlar Bafra Kereste Fabrikası'nın iskelesi vardı. 1930'lardan 1940'ların sonlarına kadar yaklaşık 20 yıl boyunca Bafra'dan dekoville gelen keresteler bu iskeleden gemilere yüklenerek yurt içi ve yurtdışı pazarlara ulaştırıldı.*

## Sonuç

Bafra – Engiz Dekovil Hattı, tanıkların ifadelerine göre 1946-1950 arasında sona ermiştir. Bu tarihlerden itibaren nakliye karayoluyla yapılmaya başlanmış, raylar da peyderpey sökülerek ortadan kaldırılmıştır. Demiryolu hattının bir kısmının üzerinden karayolu geçirilmiş, bir kısmı ise tekrar tarla olmuştur.

Fabrikaya gelince; Bafra Kereste Fabrikası'nın da dahil olduğu bir Kamu İktisadi Teşebbüsü (KİT) olan Orman Ürünleri Sanayii (ORÜS), Bakanlar Kurulu'nun 20.05.1992 tarih ve 92/3088 sayılı kararı ile özelleştirme kapsamına alınmış, Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun (ÖYK) 19.01.1996 tarih ve 96/4 sayılı kararı gereği bu kapsamda bulunan Bafra Kereste Fabrikası'nın da satılmasına (özelleştirilmesine) karar verilmiş, 28.02.1996 tarihinde de (yine Bafralı olan Kurumahmutoğlu ailesine satılarak) fabrika arazisi ile birlikte özelleştirilmiştir. Bir süre daha çalıştırılan fabrika, 1999'dan itibaren faaliyetine son vermiştir. O günlerde fabrika işletilmesi gereken bir müessese olarak değil, Bafra şehrinin en gözde yerlerinden birinde 246.293 m<sup>2</sup> arsası ile oldukça (!) dikkat çekmiştir.

Nihayet, 10.08.2010 tarihinde fabrika sahasında bulunan son rayların da sökülmesi ve kamyonlara yüklenerek hurdacıya doğru yola çıkmasıyla bir dönem sona ermiş (Foto 15,16), bir bakıma Bafra - Engiz Demiryolu'nun (yer ve sokak adları dışında kalan) maddî anlamdaki son izleri de yok olup gitmiştir.



*Foto 15-16. Bafra – Engiz demiryolu hattının raylarından kalan son izleri tespit etmek için 10 Ağustos 2010'da Bafra Kereste Fabrikası bahçesine girdiğimde karşılaştığım manzara; Fabrika bahçesinde, bir kısmı eski raylar olan hurda demirleri yüklenmiş bu kamyon, sadece hurdaları değil, bir dönemin son izlerini yüklenmiş, gidiyor....*



