

“SİVİL AMİRAL” LAKABIYLA TANINAN GAZETECİ ABİDİN DAVER’İN KALEMİNDEN TÜRK DENİZCİLİĞİ*

Eminalp MALKOÇ**

Özet:

Gazeteci Abidin Daver (1886-1954), siyasetten denizciliğe kadar birçok farklı alanda yazmıştır. Kitaplarının yanında özellikle tarihi, siyasi, ekonomik ve teknik bilgilerle donanmış denizcilik yazılarını halka zevkle okutmayı başarmıştır. Köşesinde Osmanlı/Türk denizcilik tarihini ele alarak dolaylı, bazense doğrudan Türklerin denizci kimliğini sorgulamıştır. Hem öncesinde hem de II. Dünya Savaşı sonrasında askeri, ticari vb. sorun, hata ve eksikleri göstererek veya önerileriyle Türkiye’de denizciliğin ufkunun açılması için çabalamıştır. Bu çalışma, O’nun denizciliğe bakış açısını inceleyerek Türk denizcilik tarihi alanına katkıda bulunmayı amaçlamaktadır. *Anahtar Kelimeler: Abidin Daver, Basın, Donanma, Tersane, Türk Denizciliği.*

Abstract:

Journalist Abidin Daver (1886-1954) wrote about several topics from politics to seamanship. In addition to his books, he managed to find an ambitious audience for his articles on naval issues equipped with historical, political, economic, and technical information. In his column, he focused on the Ottoman/Turkish maritime history, questioning the naval identity of Turks either implicitly or explicitly. Both before and after the 2nd World War, he endeavored to open up the horizon of seamanship in Turkey by mentioning the military and commercial problems, errors, and deficiencies as well as giving suggestions. This study aims to contribute to Turkish maritime history by examining his perspective of naval issues. *Key words: Abidin Daver, Media, Navy, Dockyard, Turkish Maritime Sector*

* Makalenin yazarı tarafından 2. Turgut Reis ve Türk Denizcilik Tarihi Uluslararası Sempozyumu’nda (Bodrum-Turgutreis 1-4 Kasım 2013) “Sivil Amiral Abidin Daver’in Kaleminden Türk Denizciliği” başlıklı bir bildiri sunulmuştur.

** Dr., İstanbul Teknik Üniversitesi / Istanbul Technical University, malkocem@itu.edu.tr

“SİVİL AMİRAL” LAKABIYLA TANINAN GAZETECİ ABİDİN DAVER’İN KALEMİNDEN TÜRK DENİZCİLİĞİ

Giriş

Türk basın tarihinin önemli isimleri arasına girmeyi başaran Abidin Daver¹, mesleki açıdan yaklaşık yarım asırlık çalışmaları ve ortaya koyduğu tarzıyla popülerlik sağlayabilmiş basın mensuplarından². O, Peyami Safa’nın sözleriyle “*İnkılabın gazeteciliğini yaptıkları için daha dinamik ve atılgan bir nesil*”in temsilcilerindendi (*Milliyet*, 31 Ekim 1955:2). Spor, basın, siyaset, magazin gibi farklı alanların içinde aktif düzeyde bulunmasından ve devlette çeşitli kademelerde görev almasından dolayı renkli bir mizaca sahip olduğu kolaylıkla söylenebilir. Abidin Daver, renkli hayatının paralelinde siyasetten spora, kültüre ve tarihe kadar birçok farklı alanda yazmıştı. Ahmet Cemaleddin Saraçoğlu’nun ifade ettiği gibi özellikle Türk basınında denizcilik konularını, “*gemicilik maceralarını bilgi ile kaleme alan, bunları zevkle, alaka ile heyecanlı okutan*” ilk gazeteci olmuştu (Saraçoğlu, 2009:19)

Abidin Daver, kaleme aldığı denizcilik hakkındaki eserlerini her türlü bilimsel ve teknik konularla donatmaya özen göstermişti. Kitaplarıyla köşe yazılarında denizcilik tarihini hem dünyadaki genel çizgisiyle hem de Türk denizcilik tarihi açısından değerlendirmişti. Bunların yanında sivil ve ticari denizciliği, ulaştırma alanını da kapsayacak şekilde ele almıştı.

Böyle çalışma ya da makalelerinde Osmanlı/Türk denizcilik tarihinin yanında coğrafi konumlarını da gözeterek bazen dolaylı, bazense doğrudan Türklerin denizci kimliğini sorgulamıştı.

¹ Hıfzı Topuz, Daver’i *Cumhuriyet* gazetesi kadrosunun önde gelen ünlülerinden biri olarak değerlendirmişti. (Topuz, 2003, s.163,188).

² Attila İlhan, Abidin Daver ve Burhan Felek gibi gazeteciler hakkında “*sahib-i sütun olabilmeleri, sahib-i üslup olmaları sayesinde gerçekleşmiştir*” görüşüne sahipti (*Milliyet*, 1 Şubat 1987, s.10).

Yaşamı boyunca denizciliğe ilgisini kaybetmeyen ve bundan dolayı “*Sivil Amiral*”, “*Tatlısu Amiralı*”, “*Kara Amiralı*”, “*Karada Kaptan*” gibi lakaplar takılan³ Abidin Daver, gerek yazılarıyla gerek ileri sürdüğü önerileriyle gerekse de aktif olarak çeşitli çalışma ya da organizasyonların içinde bulunarak Türk denizciliğinin gelişimi için çabalamıştı. Hatta O'nun Türk denizciliğinin gelişmesine ömrünü adadığı rahatlıkla ileri sürülebilir. Bu araştırma, Türkiye’de denizciliğin ufkunun açılmasına uğraşan Abidin Daver’in eserleri ve yazıları kanalıyla denizciliğe bakış açısını inceleyerek Türk denizcilik tarihi alanına katkıda bulunmayı amaçlamaktadır.

A. ABİDİN DAVER’İN HAYATI VE ESERLERİ

Ahmet Cemaleddin Saraçoğlu tarafından “*Bahrî makaleler yaratıcısı*” olarak tanımlanan Abidin Daver, 1886 yılında doğmuş ve Galatasaray Lisesi’nden şahadetname (diploma) aldıktan sonra Sanayi-i Nefise Mektebi’ne (Güzel Sanatlar Akademisi) devam etmişti. Öğrenimini sürdürdüğü dönemde Matbuat Umum Müdürlüğü’nde memuriyete başlayacaktı. Bir süre sonra Meclis-i Mebusan Zabıt Katibi olmuş, çok geçmeden henüz 22 yaşında iken bu kalemin müdürlüğüne yükselmişti.

Okul yıllarında, 1905’ten itibaren gazete ve dergilere yazılar gönderen Daver, 1908’de Meşrutiyet’in ilanı ile birlikte *Servet-i Fünun* ile *Saadet* gazetelerine makaleler yazacaktı. Abidin Daver, meclis görüşmelerini yazarak ilk defa *Tasvir-i Efkar*’da profesyonel gazeteciliğe adım atmıştır. Birinci Dünya Savaşı yıllarında Meclis-i Mebusan Zabıt Kalemi Müdürü olduğundan askerliği tecil edilmiş, aynı dönemde *Tasvir-i Efkar*’ın Heyet-i Tahiriye Müdürlüğü’nü (Yazı Kurulu Müdürlüğü) üstlenmişti (Saraçoğlu, 2009:193-197; Feridun, 1935:16; *Milliyet*, 9 Şubat 1954:7).⁴

³ Kendisine “*Türk Matbuatı’nın Bahriye Vekili*” de deniyordu (Saraçoğlu, 2009, s.193; Feridun, 1935, s.14; *Milliyet*, 7 Ağustos 1958, s.3; *Milliyet*, 31 Temmuz 1960, s.1).

⁴ TBMM kayıtlarına göre Ali Vahi Bey ile Fatma Revan Hanım’ın çocuğu olan Zeynelabidin Daver, Sanayi-i Nefise Mektebi’ni terk etmiş ve Matbuat-ı Dahiliye Kalemi memurluğunda bulunmuştu. Meclis-i Mebusan zabıt katipliğinden şeflik ve müdürlüğe yükselmişti. Meclis-i Mebusan ve Meclis-i Ayan evrak muhasebe memurluğu görevinde de çalışmıştı. Bir süre İstanbul İstihbarat ve Matbuat Müdürlüğü görevini yürütmüştü. Bkz. *TBMM Albümü-1920-2010*, C. 1:1920-1950, 2010, s.330.

Galatasaray Kulübü'nün ilk üyelerinden olan Abidin Daver (Atabeyoğlu, 1976:16) ⁵, Galatasaray-Tamsvar (Macar takımı) maçını *Tasvir-i Efkar*'da yayınlatarak bir futbol maçının ilk defa günlük bir gazetede yer almasını gerçekleştiren kişi olacaktı (Çakır, 2008:171; Aydın, 2009:154). Ayrıca gazetecilik açısından yeteneğini Birinci Dünya Savaşı yıllarında Osmanlı Devleti'nin askeri sansürünü, Mütareke Devri'nde ise İngilizlerin başını çektiği işgalci İtilaf Devletleri'nin sansürünü atlatmayı başararak sergileyecekti.

Servet-i Fünun, Saadet, Tasvir-i Efkar, Yenigün, Tercüman-ı Hakikat, İkdam ve Cumhuriyet gibi gazetelerde çalışan Daver, bu gazetelerin belli dönemlerde yazı işleri müdürlüğünü yürütmüştü (Saraçoğlu, 2009:194,197-200; TBMM Albümü 1920-2010:330; *Milliyet*, 9 Şubat 1954:7; *Milliyet*, 11 Ocak 1974:5).⁶ 1930'lu yıllarda ise *Cumhuriyet* gazetesinin yazı işleri müdürlüğünü üstlenmişti (Feridun, 1935:15).⁷ Ayrıca *Spor Alemi, İdman, Deniz, Donanma* ve *Her Hafta* gibi birçok dergide yazıları yayınlanmıştı (Toprak, 1998:15; Aydın, 2009:156; Yaşar, 2009:398; *Milliyet-Magazin*, 20 Mart 1977:14; *Her Hafta*, 13 Aralık 1943:6-15; Atabeyoğlu, 1976:16).

Abidin Daver, 1939-1943 yılları arasında yani TBMM'nin altıncı döneminde İstanbul'dan milletvekili seçilmişti.⁸ Bu arada Basın Birliği Kanunu⁹ çerçevesinde kurulan Türk Basın Birliği'nin 3-5 Ocak 1941 tarihli ilk kongresinde Merkez İdare Heyeti üyeliği için tercih edilen isimlerden olmuştu (Koçak, 2010:413-415). İkinci Dünya Savaşı yıllarında savaşıyan taraflar arasındaki denge gözetilerek Almanya ile Müttefik Devletlere gazeteci grupları gönderilmiş ve müttefik yanlısı bazı

⁵ Ruhdan Uzun, Abidin Daver'i Galatasaray'ın ilk kurucu ve futbolcularından biri kimliğiyle öne çıkarmış ve onu kulüp yazarlığı başlığı altında Galatasaray'ın basındaki savunucusu olarak değerlendirmişti. Bkz. Uzun, 2004, s.7. Bu konu açısından kullanılabilir örnekler Burhan Felek'in yazılarında rastlanmaktadır. Nitekim 1919'da *Tasvir-i Efkar*'da bugünkü anlamda spor muhabiri olarak çalışmaya başladığında Abidin Daver'in Galatasaraylı, Ali Naci Bey'in ise Fenerbahçeli olduğunu yazmıştı. Bkz. *Milliyet*, 7 Mayıs 1975, s.2.

⁶ Burhan Felek, Abdi İpekçi ile yaptığı röportajda, *Tasvir-i Efkar*'da çalışmaya başladığı sıralarda iki yazı işleri müdürü bulunduğunu, bunlardan birinin Galatasaraylı Abidin Daver, diğerinin Fenerbahçeli Ali Naci Bey olduğunu söylemişti. Ayrıca kendisinin gazetede işe başlamasında Abidin Daver'in yardımcı olduğunu anlatmıştı. Bkz. *Milliyet*, 17 Mart 1975, s.9. Burhan Felek, birçok yazısında gazetede işe başlamasını ve bu desteği tekrarlayacaktı.

⁷ Sinan Levent, tezinde Abidin Daver'in İkinci Dünya Savaşı'yla birlikte *Cumhuriyet* gazetesinin yazı işleri müdürlüğünü üstlendiği yazmaktadır. Bkz. Levent, 2009, s.65-66.

⁸ Bu dönemde TBMM'deki milletvekillerinin % 49'u basın-yayın mensuplarından oluşmuştu. Bkz. Demirel, 2013, s.257,396,436.

⁹ Kanun, TBMM'de 27 Haziran 1938 tarihinde kabul edilmişti.

gazetecilerden oluşan bir heyet de İngiltere ile ABD'ye gitmişti (Koçak, 2008:709).¹⁰ Abidin Daver, İkinci Dünya Savaşı yıllarında Müttefik Devletlere gönderilen Türk gazeteci grubu içinde yer almıştı (Yalman-c.1, 1943:8-9,152,181; Yalman-c.2, 1943:5,60,66 vd.).

Faaliyet gösterdiği ve yazı yazdığı gazetelerin (*İkdam* ve *Cumhuriyet*) savaş yıllarında takip ettiği politika ve kişisel görüşlerinin iktidarla uyuşmaması nedeniyle¹¹ Meclis'in yedinci döneminde CHP tarafından aday gösterilmemişti (Koçak, 1996:293). Milletvekilliği sona eren yazar, 1943 yılında İstanbul Belediyesi Neşriyat ve İstatistik Müdürlüğü'ne atanacaktı (*Milliyet*, 9 Şubat 1954:7). 1945 Haziran'ında yapılacak ara seçimlerde aday olacağına dair basında söylentiler çıktığında bizzat kendisi bu söylentileri tekzip etmişti (Koçak, 2010:385,389). Daver, 1951 yılında son görev yeri olan Neşriyat ve İstatistik Müdürlüğü'nden emekli olduktan sonra¹² *Milliyet*'in ifadesiyle “kendisini büsbütün Cumhuriyet'e ver”ecekti (*Milliyet*, 9 Şubat 1954:7).

1953 yılında gazetecilikte elli yılını dolduran isimler arasında idi ve aynı konumdaki meslektaşları ile birlikte 30 Mayıs 1953'te jübilesi yapılacaktı (*Milliyet*, 26 Mayıs 1953:2). Gazetecilik mesleğinin yanında popüler¹³ ve renkli yaşamına¹⁴ öğretmenliği de eklemiş olan Abidin Daver¹⁵ 8 Şubat 1954 günü bir kalp krizine

¹⁰ Abidin Daver, yazılarında Müttefik yanlısı bir tutum sergilemiş ve bu çizgisini savaş sonuna kadar korumuştur (Kılıç, 2010, s.40,47,269-270; Kozok, 2007, s.31,49,96).

¹¹ *Cumhuriyet*, Almanya yanlısı bir politika takip etmişti. Bkz. Pektaş, 2003, s.23,72,79. Altan Öymen, Abidin Daver'in “*Eir tarafta dost olmak, öteki tarafta düşman olmak değildir*” formülünü bulduğunu ve bunu diğer gazetelerin de kullandığını yazmıştı. Bkz. Öymen, *Milliyet*, 17 Eylül 1967, s.5.

¹² 30 Mart 1951 tarihli bir haberde Abidin Daver'in yerine Rakım Ziyaoğlu'nun getirildiği yazıyordu (*Milliyet*, 30 Mart 1951, s.2). Ancak *Milliyet*'teki başka bir yazıya göre 1949 yılında Fahrettin Kerim Gökay, *Cumhuriyet*'e geçen Abidin Daver'in yerine -yine Daver tarafından gelişimine katkı da bulunulan- Rakım Ziyaoğlu'nu getirmişti (*Milliyet*, 9 Ağustos 1991, s.10).

¹³ *7 Gün* gibi dergilerde hakkında yazılar çıkması popülaritesi açısından göstergeydi. *7 Gün* dergisinde yayınlanan bir röportajda denizle denizciliğe olan ilgisini, kaynaklarıyla anlatmıştı. Sahip olduğu tüm lakaplara rağmen 1930'lu yılların başlarına kadar yüzme bilmediğini ve kendisini deniz tuttuğunu da açıklamıştı. Hatta Sultan Hamit döneminde amirallerin çoğunu deniz tuttuğunu sözlerine eklemişti (Feridun, 1935, s.14-17). Oktay Sönmez eserinde onun renkli-popüler yönlerine vurgu yapmıştı (Sönmez, 2008, s.331-333).

¹⁴ Abidin Daver, basın hayatının oldukça renkli simalarından biriydi. Fıkra yazarı olarak da adı geçenlerdendi. Bkz. *Milliyet*, 14 Kasım 1980, s.5. Abidin Daver, Radyo'da Sanatkar Bedia Statzer ya da 30 Ağustos Zafer Bayramı hakkında konuşurken dinlenebildiği (*Milliyet*, 25 Ağustos 1950, s.4; *Milliyet*, 30 Ağustos 1950, s.4) gibi güzellik yarışmalarında görülebilirdi (*Milliyet*, 6 Eylül 1953, s.2). 1932'de dünya güzeli seçilen Keriman Halis, yarışmaya babasının arkadaşı Abidin Daver aracılığı ile katıldığını *Milliyet* gazetesine anlatmıştı (*Milliyet*, 16 Mart 1985, s.8).

¹⁵ Abidin Daver, Musevi Lisesi, Pangaltı Notre Dame De Sion, Merkez Rum Kız Ortaokulu'nda öğretmenlik yapmıştı (*TBMM Albümü-1920-2010*, s.330). Yazar, 1940'lı yıllarda Yüksek Denizcilik Okulu'nda (1934-1946

bağlı olarak hayatını kaybetmişti. Onun vefatı basın organlarınca “*Türk basını Abidin Daver’in ölümüyle yeri doldurulamayacak bir kayba uğramıştır*” şeklinde yorumlanacaktı (Feridun, 1935:15-16; Atabeyoğlu, 1976, s.16; *Milliyet*, 9 Şubat 1954:1,7). Abidin Daver, vefatından yıllar sonra Burhan Felek tarafından “*rahmetli Daver bey, deniz işini denizcilerden daha iyi bilirdi*” ifadeleriyle tanımlanacaktı (*Milliyet*, 10 Aralık 1970:2). Vasiyeti üzerine kütüphanesi Galatasaray Lisesi’ne hediye edilmiştir (*Milliyet*, 12 Mart 1954:2).

Abidin Daver, *Cumhuriyet*’in kamuoyunda popülerlik ve saygınlık açısından en yüksek seviyelere ulaştığı bir dönemde (1938-1950) gazetenin yazarları arasında bulunmuş ve 1945-1950 yılları arasında Nadir Nadi ve Yavuz Abadan ile birlikte gazetenin başmakalelerini kaleme almıştı.¹⁶ Bunların yanında gazetenin “*Hem Nalına Hem Mihına*” adlı köşesini çoğunlukla kendisi doldurmuştu (Atabeyoğlu, 1976:16; Pektaş, 2003:74,103). Türk basın tarihinin geçmişi uzun ve önemli gazetecilerinden biri olan Abidin Daver, bir çok alanda yazmıştı.¹⁷ Basınla ilgili gelişmeler¹⁸, ekonomi, siyaset, diplomasi, dış politika¹⁹, uluslararası ilişkiler²⁰, sağlık,

yıllarında Yüksek Deniz Ticaret Mektebi, 1946-1981 yılları arasında ise Yüksek Denizcilik Okulu olarak adlandırılmıştı) denizcilik tarihi dersi vermişti (*Cumhuriyet*, 26 Aralık 1949, s.2; Sönmez, 2008, s.331; Karakaya, 2011, s.99,221,315-Ek 81). Karakaya’nın Yüksek Denizcilik Okulu adlı bir eseri yayınlanmıştır. Bkz. Mutlu Karakaya, *Yüksek Denizcilik Okulu*, Kastaş Yayınları, İstanbul 2012.

¹⁶ Bu dönemde Abidin Daver, Yavuz Abadan ile gazetenin dış politikaya ilişkin başyazılarını da yazmıştı (Pektaş, 2003, s.4,71,81).

¹⁷ Örneğin Askeri Müze hakkında 1953 sonlarında yazdığı bir yazı bu alanda en azından basın düzeyinde bir hareketlilik yaratacağı (*Milliyet*, 8 Kasım 1953, s.2).

¹⁸ 1931 Temmuz’unda Basın Yasası çıkmak üzereyken düzenlemeyi eleştirmekten geri durmamıştı. Bkz. Koç, 2006, s.29. 1942’de Türkiye’de basın özgürlüğü olduğunu ileri sürmüştü (Çelik, 2011, s.41-42).

¹⁹ Sovyet Rusya’nın Türkiye üzerinde baskı oluşturduğu sıralarda Montreux (ve dolayısıyla Boğazlar Meselesi) ile ilgili yazılar yazmıştı (*Cumhuriyet*, 22 Temmuz 1945, s.2; *Cumhuriyet*, 14 Ekim 1945, s.2; *Cumhuriyet*, 13 Ağustos 1946, s.1,3; *Cumhuriyet*, 23 Ağustos 1946, s.2).

²⁰ Abidin Daver, 1930’lu yıllarda Rusya, Japonya ve ABD gibi devletlerin askeri ve politik çizgilerini izleyen makaleler kaleme almış; bu ülkeler arasında karşılaştırmalara gitmişti. Aynı dönemde Türkiye’nin dış politikasıyla ilgili konularla birlikte özellikle İkinci Dünya Savaşı’ndan önce Almanya’nın politikasını değerlendiren yazılar yazmıştı. Müttefiklere yakın görünmeye çalışan Abidin Daver’in savaş ve savaşın farklı tarafları hakkında da yazıları çıkmıştı. Savaş sırasında ve savaşın ardından Türkiye’nin dış politikasını ele alan yazılar kaleme almıştı. Dış politika açısından yazıları, savaş sonrasında Sovyet Rusya ile Ermeni Sovyet Sosyalist Birliği’nin Doğu Anadolu illerine yönelik talepleriyle Türk-Amerikan ilişkilerine ve dolayısıyla Truman Doktrini’ne kadar geniş bir yelpaze oluşturuyordu. Bu yelpaze kaçınılmaz bir şekilde Marshall Planı’yla birlikte Türkiye’nin Atlantik Paketi’ne katılması konularını da içerecekti. Abidin Daver yazılarında savaş sonrası dönemin uluslararası aktörlerini de değerlendirmişti. Onun yazıları doğrudan ya da dolaylı düzeyde birçok araştırmaya kaynak teşkil etmişti. Yukarıdaki konu dizisine uygun şekilde onun yazılarını yorumlayan ya da referans olarak kullanan çalışmalardan bir kısmı şöyle sıralanabilir: Levent, 2009, s.77-79,107-109,117,121-124,128-130,132,134-136,147-149,172-173,177,187-188,194,220-228,251,257; Şimşek, 2009, s.139; Pektaş, 2003, s.91,102,117,148-149,156,162,163-165,167-170,173-177,179,181-185,187, 189-190; Çelik, 2011, s.56,73; Kılıç, 2010, s.17,22-24,36,40,47-48,51,60,90,98,118-119,181-183,

spor, denizcilik ve daha bir çok farklı konudaki yazılarıyla kamuoyunda belli bir popülerite sağlamış kalem sahiplerindendi (Koçak, 1996:450 ;Pektaş, 2003: 6,18,161,168,174-175,192-193,211,213,248,276,292; Kılıç, 2010:188,203; Koçak, 2010:61; Saraçoğlu, 2009:193). Hatta yazılarında turizmle ilişkilendirilebilecek konulara bile yer vermişti (Avşar-Yüksel, 2012:42).

Abidin Daver, kitap haline getirilecek bir çok çalışmaya yazılarıyla katkıda bulunduğu gibi kendi adını taşıyan eserler de üretmişti. Bunlar *Kanatların Zaferi*²¹, *Deniz, Gemi, Mülazımın Romanı*, *Dünkü Bugünkü Yarınki İstanbul* ve *Radyo Konferansları* olarak sıralanabilir (*Milliyet*, 9 Şubat 1954:7).²² Ayrıca *Türk Kahramanları Serisi*'nin üçüncü yayını olan *Barbaros Hayrettin Paşa* kitapçığını yazmıştı.²³ Vefatından sonra kendisinin “*Deniz Kahramanlarının Hakiki Hikayeleri*” adlı basılmamış bir çalışmasına daha ulaşılmıştır. Abidin Daver tarafından yapılan bu önemli araştırma, Mesudiye Zırhlısı içinde kapalı kalan ve daha sonra kurtarılan denizcilerle kendisinin yaptığı ve 2005 yılına kadar yayınlanmamış görüşme tutanaklarından oluşuyordu (Otay, 2005:8).

B. ASKERİ AÇIDAN TÜRK DENİZCİLİĞİ

1. Türk Tarih Tezi ve Türk Denizciliği

Abidin Daver çalışmalarında, insanoğlunun yaşamında deniz ve deniz araçlarının oldukça gerilere gittiğini, denizciliğin beşeri hayat ile vücut bulmuş olması gerektiğini ileri sürmektedir. Yazar - bu görüşlerini pekiştirecek şekilde - denizin toplumların hayatındaki geçmişini ve önemini, mitolojiyle ve din kurumuna

220-221,223,233,235,245,251-252,257-258,267; Koçak, 2010, s.108,596; Malkoç, 2006, s.92,119-120; Akalın, 2003, s.6; Bozkurt, 2007, s.264,267-268; Öke, 1990, s.65-66; Haytoğlu, 2002, s.83.

²¹ Abidin Daver tarafından çevrilmişti: Louis Bleriot-Edouard Romond, *Kanatların Zaferi*, (çev. Abidin Daver), Ankara 1930, 352 s.

²² Abidin Daver, *Dünkü Bugünkü Yarın ki İstanbul*, *İstanbul Radyosunda Konuşmalar*, İstanbul Belediyesi Neşriyat ve İstatistik Müdürlüğü Yayını, İstanbul 1944. Abidin Daver, *Mülazımın Romanı*, Kanaat Kitabevi, İstanbul 1936, 306 s. Atatürk döneminde (1936) yazılmış ve Milli Mücadele'ye değinen bir romandı (Sevinç, 2009, s.2020-2021). Milli Kütüphane kayıtlarında Abidin Daver'in isminin geçtiği şu kayda rastlanmaktadır: *Güzelleşen İstanbul: XX.nci Yıl*, (haz. Abidin Daver-Safa Günay), İstanbul 1944, 152 s.

²³ Abidin Daver, *Barbaros Hayrettin Paşa*, Üstünel Yayınevi-İzmir Matbaası, İstanbul 1953, 31 s.

dayandırmaktadır. Nitekim bu çizgiye uygun olarak mitolojideki 'Neptün (denizlerin hakimi)' ve 'Nuh'un gemisi' örneklerini vermektedir.²⁴

Yazar, tarih biliminin rivayetlere ya da din kitaplarına değil vesikalara önem verdiğini belirttiikten sonra Atatürk döneminde yazılan kitaplarda Asur medeniyetinin Sümer Türk medeniyetinin bir zinciri olarak değerlendirildiğini hatırlatmıştı. Buna dayanarak Asurlulara kayığı Sümerli Türklerin öğrettiklerinin kabul edilebileceği çıkarımına ulaşmıştı. Yine aynı yaklaşımın paralelinde Mısır yazılı kaynaklarında kayık resimlerinin bulunduğunu, Türk Tarih Tezi'ne göre Mısır medeniyeti, Orta Asya'dan göç eden Türklerden sıçrayan bir kıvılcımdan doğduğu için Mısır denizciliğinde en eski Türk medeniyetinin bir payını aramanın hata olmayacağını ileri sürmüştü. Bu kapsam içine "... *Milattan dört, beş bin yıl önce vücuda getirdikleri kayıkçıların üstadı da, hiç şüphe yok ki, şimalden inerek kendilerine bir takım yenilikler getiren eski Türklerdir*" sözleriyle Çinlileri de alacaktı. Bu çizgi, Ege adaları ile özellikle Girit'e geçen ve beş altı bin yıl önce oldukça ilerledikleri düşünülen Türklerin Ege medeniyetine katkıları ve Finikelileri etkilemelerine kadar uzanıyordu.²⁵

Daver, ticari açıdan denizleri etkin kullanan Finikelilerin ihtiraslarının deniz savaşlarını tetiklediğini dolayısıyla denizciliğe askeri bir kimlik kattıklarını düşünüyordu. Öte yandan Türklerin hemen hemen Osmanlı dönemine kadar denizcilik açısından adlarının anılmamasını, yedi bin yıl içinde denize ilk açılan ve hatta şerefli, gayretli uluslara gemicilik öğretmiş bir millet olmalarına rağmen göç dönemi bittikten sonra Türklerin faaliyetlerini karalarla sınırlamalarına bağlayacaktı.²⁶

²⁴ Yazar, Yunan mitolojisindeki [Roma mitolojisi olmalı] Neptün olarak yansıtmıştı. Ayrıca yukarıdaki örneklere gemiciliğin mucidi olarak Persus'u [Paraios olmalı] da eklemiştir (Daver, 1947, s.3).

²⁵ Türklerin keşfedilmesinden önce Amerika'ya gittiklerinin iddia edilebileceğini düşünüyordu (Daver, 1947, s.3-6). *Cumhuriyet*'te yayınladığı "Tarihte Büyük Deniz Muharebeleri (TBDM)" adlı uzun tefrikasında denizcilik tarihini oldukça detaylı anlatmıştı. Burada "Denizde Türkler" adlı bölümü, "Yeni tetkiklere göre, Türk denizciliği Türkler kadar eskidir" ifadesiyle başlatmış ve Sümerlere vurgu yapmıştı. Bkz. aynı yazar, "TBDM - Denizde Türkler", Tefrika No: 56, *Cumhuriyet*, 6 Ocak 1939, s.2.

²⁶ Yazar sırasıyla Hiyung-Nular, Hunlar, Hazarlar, Avarlar, İskitler, Samanoğulları, Gazneliler, Karahatalar, Selçuklular, Harzemşahlar ve Timurluları bu kapsam içinde saymıştı (Daver, 1947, s.5-7).

2. Selçuklular ve Beylikler Döneminde Denizcilik

Abidin Daver, Anadolu Türklerinin denizciliğini Selçuklular devrinde Müslüman Türklerin Anadolu sahillerine ilk ayak basmalarına kadar götürmektedir ki bu, 1076'da Süleyman Şah'ın İznik'i alarak Marmara kıyılarına yerleşmesine denk düşmektedir. Ebulkasım'ın donanma oluşturma girişimi ardından Kılıç Arslan'ın kayınpederi Çaka Bey [Tekeş Bey şeklinde yazmıştı] ile denizlerdeki etkinlikler başlamıştı. Fakat Kılıç Arslan'ın kayınpederini boğdurması bu etkinlik sürecini askıya alacaktı (Daver, 1947:8-10).²⁷

Gemi inşaatı açısından da Türklerin yine bu dönemlerden itibaren varlık gösterdiklerinin altını çizmişti. Bu kalın çizgileri, Selahattin Eyyubi'nin gemileri arasında büyük bir savaş gemisiyle Emir Yakup'un bulunmasını, İzzettin Keykavus'un Anadolu'daki denizcilik faaliyetlerini ve 'Sultanülberreyn velbahreyn' ünvanıyla kendisini karalarla denizlerin sultanı saymasını sıralayarak desteklemişti.

Anadolu Beylikleri döneminde Aydınoğulları'nı ve özellikle Umur Bey'i ön plana çıkarmıştı. 300 gemiyi kara yoluyla Korent geçidinden aşırın Umur Bey'in Fatih Sultan Mehmet'e örnek olduğunu, üstelik Umur Bey'in karadan daha uzun mesafe kattettiğini vurgulamıştı. Aydınoğullarının denizciliğinin Umur Bey'den sonra zayıfladığını belirtmişti (Daver, 1947:10-15).²⁸ Bu arada aynı konuları daha detaylı işlediği tefrikalarında Umur Bey'in İzmir'i geri alırken ölümünün sonrasında yeni Aydın hükümdarı Hızır Bey ile Haçlılar arasında bir anlaşma yapıldığını, bu anlaşma ile Haçlıların siyasi, mali, dini, adli ve ticari kapitülasyon sahibi olduklarını, dolayısıyla bu uygulamayla kapitülasyonların temelinin atıldığını vurgulamıştı (*Cumhuriyet*, 12 Ocak 1939:2). Bununla birlikte yazarın saptaması, Selçuk

²⁷ Ali İhsan Gencer, Türk denizcilik geleneğinin, Anadolu'nun 1071'de Malazgirt Zaferi'nden sonra Türk Yurdu olmasıyla başladığını yazmaktadır. Zamanla gelişen bu gelenek, Türklerin tarihin en güçlü ve uzun ömürlü bir deniz imparatorluğunu kurmalarını sağlamıştır (Gencer, 1986, s.11).

²⁸ Anadolu'da Bizans ve Haçlılara karşı Türklerin deniz mücadelelerini detaylı olarak *Cumhuriyet*'te yayınlamıştı. Bkz. Abidin Daver, "Tarihte Büyük Deniz Muharebeleri (TBDM)", Tefrika No:41, *Cumhuriyet*, 22 Aralık 1938, s.2 - "TBDM", Tefrika No:49, *Cumhuriyet*, 30 Aralık 1938, s.2; "TBDM - Denizde Türkler", Tefrika No:61, *Cumhuriyet*, 11 Ocak 1939, s.2; "TBDM - Denizde Türkler", Tefrika No:62, *Cumhuriyet*, 12 Ocak 1939, s.2. Selçuklularla Anadolu Beylikleri'nin denizcilik faaliyetlerini detaylı bir şekilde yine bu tefrikada aktarmıştı. Özellikle Umur Bey'in faaliyetlerine ağırlık vermişti. Bkz. aynı yazar, "TBDM - Denizde Türkler", Tefrika No:57, *Cumhuriyet*, 7 Ocak 1939, s.2; "TBDM - Denizde Türkler", Tefrika No:58, *Cumhuriyet*, 8 Ocak 1939, s.2; "TBDM - Denizde Türkler", Tefrika No:59, *Cumhuriyet*, 9 Ocak 1939, s.2; "TBDM - Denizde Türkler", Tefrika No:60, *Cumhuriyet*, 10 Ocak 1939, s.2; "TBDM - Denizde Türkler", Tefrika No:61, *Cumhuriyet*, 11 Ocak 1939, s.2; "TBDM - Denizde Türkler", Tefrika No:62, *Cumhuriyet*, 12 Ocak 1939, s.2.

Türklerinin deniz kenarına varır varmaz hemen denizciliğe yöneldikleri doğrultusunda (Daver, 1947:12).

3. Osmanlı Dönemi

Ünlü gazeteci - doğaldır ki - Türklerde denizcilik tarihi açısından Osmanlı dönemini ön planda tutmaktadır. Osmanlı İmparatorluğu'nun ilk amiralinin Karasili bir Türk beyi olduğunu, Sultan Murat döneminde Osmanlı Türklerinin gemi inşasına başladıklarını (h. 763) ve Yıldırım Bayezit döneminde bir yandan savaş gemileri yapılırken bir yandan da gemilere savaşçı olarak bindirilecek Azep [azap] adlı bahriye askeri sınıfının/teşkilatının oluşturulduğunu aktarmıştı. Daver, azap sınıfını İngiltere ve Amerika gibi devletlerdeki 20. yüzyılın deniz piyadelerine (Marine) benzetmiş; bunların azapların modern şekli olduğunu ileri sürmüştü. Osmanlı Türklerini Akdeniz'e hakim hale getirecek deniz siyaseti ve deniz gücünün, düşünce açısından 1390'da doğduğunu vurgulamıştı. Venediklerle ilk temasları da anlatan Daver, Fatih Sultan Mehmet devrinde İstanbul'un alınmasına kadar geçen 150 yıllık dönemde "*Türk denizciliği[nin] büyük ölçüde bir kıymet alamamış*" olduğunu yazıyordu (Daver, 1947:16-20).²⁹

Fatih döneminde Osmanlı'nın büyümesini değerlendiren yazar³⁰, İkinci Bayezit döneminde donanmanın Bağdat Seferi ile Mısır'a karşı yürütülen mücadeleye katılması nedeniyle Endülüs müslümanlarının yardım taleplerine Osmanlı İmparatorluğu yerine Kemal Reis'in karşılık verdiğini, o dönemde Türk denizciliğinin devlet nüfuzu ve devlet himayesi haricinde geliştiğini, Antalya'dan İzmir'e kadar uzayan sahillerde oturan Türklerin korsanlık aracılığıyla Akdeniz'de bir Türk denizciliği yarattıklarını, hatta şöhret kazandıklarını vurgulamıştı. Ona göre "*Kemal Reis ile arkadaşları Türk denizciliğine Kemali getirecekti*". Bu dönemde Türk

²⁹ Karasi Beyliği'nin Osmanlı denizciliğinin kuruluşuna katkısı ve erken dönem Osmanlı denizcilik tarihi hakkındaki yazarın değerlendirmeleri için bkz. Abidin Daver, "TBDM - Denizde Türkler", Tefrika No:59, *Cumhuriyet*, 9 Ocak 1939, s.2; aynı yazar, "TBDM - Denizde Osmanlı Türkleri", Tefrika No:63, *Cumhuriyet*, 13 Ocak 1939, s.2 - "TBDM - Denizde Türkler", Tefrika No:68, *Cumhuriyet*, 18 Ocak 1939, s.2.

³⁰ Yazarın Fatih dönemi Osmanlı denizciliği hakkında detaylı anlatımı için bkz. Daver, "TBDM - İstanbulun Zaptı", Tefrika No:69, *Cumhuriyet*, 19 Ocak 1939, s.2 - "TBDM - İstanbulun Zaptı", Tefrika No:74, *Cumhuriyet*, 24 Ocak 1939, s.2; "TBDM - Osmanlılarla Venedikliler", Tefrika No:75, *Cumhuriyet*, 25 Ocak 1939, s.2 - "TBDM - Osmanlılarla Venedikliler", Tefrika No:77, *Cumhuriyet*, 27 Ocak 1939, s.2; "TBDM - Osmanlılarla Venedikliler", Tefrika No:84, *Cumhuriyet*, 6 Şubat 1939, s.2.

denizciliği, korsan gemileri aracılığıyla Avrupa ve Britanya'ya kadar tanınmıştı (Daver, 1947:22-23).³¹

Yavuz'un denizin önemini anlamayacak bir padişah olmadığı altını çizen Daver, Fatih'in donanmayı kurarken Yavuz'un "*kemale getir*"diğini yazacaktı (Daver, 1947:26; *Cumhuriyet*, 8 Şubat 1939:2). Bununla birlikte şehzadelerle (Ahmet ve Korkut) İran ve Mısır seferleri nedeniyle denizde faaliyet gösteremediğini, kardeşlerinin kaçmasını önlemek amacıyla Türk korsanlarının sefere çıkmalarını yasakladığını ancak bu yasaklamanın Türk korsanlarının Kuzey Afrika'ya yönelmelerini tetiklediğini değerlendirmektedir. Onun yaklaşımıyla Yavuz'un bu politikasına bağlı olarak Osmanlı Devleti'nin denizcilik bakımından en parlak ve güçlü döneminin Kanuni Sultan Süleyman devrine rastladığını belirtecekti (Daver, 1947:26-27).³² Öte yandan 16. yüzyıl başlarında Kuzey Afrika'daki Arapların siyasi açıdan parçalanmışlıklarını anlatmış ve Endülüs'e son veren İspanya'nın Arapları birbirine düşürdüğünü aktardıktan sonra ilginç bir yoruma yönelmişti. Avrupa'da müstemlekecilik şeklinde ifade ettiği sömürgeciliğin başladığını, denizcilerin uzak yerleri ele geçirirken devletlerinden yardım gördüklerini, Osmanlı İmparatorluğu'nun ise aksine Afrika kıyılarını ele geçiren bir avuç Türk'ün arkasından oralara donanma gönderdiğini ve Akdeniz'deki bu denizcileri kendi hizmetine çağırdığını belirterek aslında Yavuz dönemine eleştirel yaklaşan bir yorum yapmıştı.³³

Abidin Daver, Türk deniz tarihi açısından Barbaros'u bir örnek olarak görmektedir. Bu açıdan onun için "*Barbaros, deniz kadar büyük ve deniz kadar*

³¹ Yazar, Kemal Reis'e eserlerinde ve köşesinde genellikle özel bir yer ayırmıştı. Bkz. *aynı yazar*, "TBDM - Akdenizde Türk Korsanları", Tefrika No:89, *Cumhuriyet*, 11 Şubat 1939, s.2 - "TBDM - Akdenizde Türk Korsanları", Tefrika No:90, *Cumhuriyet*, 12 Şubat 1939, s.2.

³² Fatih sonrasında Kanuni dönemine kadar Türk denizciliğinin temel tarihsel gelişmeleri, Kemal Reis'in faaliyetleri ve Osmanlıların Venediklilere karşı yürüttükleri mücadelenin Daver tarafından detaylı anlatımı için bkz. "TBDM - Osmanlılarla Venedikliler", Tefrika No:77, s.2 - "TBDM - Osmanlılarla Venedikliler", Tefrika No:83, *Cumhuriyet*, 5 Şubat 1939, s.2; "TBDM - Akdenizde Türk Hakimiyeti", Tefrika No:85, *Cumhuriyet*, 7 Şubat 1939, s.2 - "TBDM", Tefrika No:86, s.2; "TBDM - Akdenizde Türk Hakimiyeti", Tefrika No:88, *Cumhuriyet*, 10 Şubat 1939, s.2; "TBDM - Akdenizde Türk Korsanları", Tefrika No:91, *Cumhuriyet*, 13 Şubat 1939, s.2.

³³ Yazarın yukarıda özetlenen değerlendirmeleri için bkz. Daver, 1953, s.13-14; *aynı yazar*, "TBDM - Akdenizde Türk Korsanları", Tefrika No:90, *Cumhuriyet*, 12 Şubat 1939, s.2 - "TBDM - Akdenizde Türk Korsanları", Tefrika No:98, *Cumhuriyet*, 20 Şubat 1939, s.2; "TBDM - Bir İmparatorluğu Yeneyen Beylik", Tefrika No:120, *Cumhuriyet*, 14 Mart 1939, s.2 - "TBDM - Bir İmparatorluğu Yeneyen Beylik", Tefrika No:121, *Cumhuriyet*, 15 Mart 1939, s.2.

ölmez bir şahsiyettir” cümlesini kullanması şaşırtıcı değildir (Daver, 1947:36; *Cumhuriyet*, 27 Eylül 1945:2).³⁴ *Barbaros Hayrettin Paşa* isimli kitapçığında da bu ünlü denizcinin hayatının “*ruhlarımızı heyecanlandıran bir hamaset ve şehamet destanı*” olduğunu yazmıştı.³⁵ Barbaros kardeşlerin hem Endülüs Müslümanlarını Afrika’ya taşıyarak kurtarmalarını³⁶ hem de Kanuni devrinde Osmanlı hizmetine girmelerini din ve devlet bağlılığı kadar milliyetçilik yaklaşımını öne çıkartarak değerlendirecekti.³⁷

Yazar, Barbaros kardeşlerin tarihsel etkinliklerini anlatırken “*İkinci dünya harbinden evvel Akdenize Mare Nostrom-bizim deniz diyenler, Türk kahramanlardan o kadar yılmışlardı ki tasavvur edemezsiniz*” cümlesiyle İtalyanlara atıfta bulunmuştu (Daver, 1953:10). Üstelik Mare Nostrum, eserlerinde bazen yer açtığı ifadelerdendi. Türk Denizciliği adlı kitabında da Kanuni dönemi için “*Hakikaten o dönemde Akdeniz (Bizim Deniz) olmuştu*” cümlesine yer vermişti. Kuşkusuz bu ifadeyi özellikle kullanmaktaydı. Çünkü; onun gözünde Barbaros “*Türk denizciliğinde bir merhale değil bir şafaktır. O şafaktan doğan süreli bir gündüz vardır ve bu gündüzün ışığı Kızıldenizde Umman denizinde, Hint Okyanusunda da uzun yıllar göz kamaştırmıştır. Selman Reisler, Murat Reisler, Sinan Reisler, Aydın Reisler, Piri Reisler, Kurdoğlu Muslihiddin Reisler, Turgut Reisler, Seydi Aliler hep Türk denizciliği satvet devrinin parlak semasında ışıldayan yıldızlardır*”.

Abidin Daver, Menteşeli bir çiftçinin oğlu olan Turgut Reis’i de eserlerinde tanıtmıştı. Onu, Barbaros’un yolunda gidenler arasında ele almış; ayrıca Preveze ve Cerbe gibi katıldığı savaşların yanında Rüstem Paşa nedeniyle uğradığı haksızlıkları da anlatmıştı. Turgut Reis’in Malta adasına düzenlenen sefer sırasında 1565’te 80

³⁴ Kanuni döneminin deniz gelişmelerini, genellikle Barbaros üzerinden ancak yine detaylı bir şekilde *Cumhuriyet*’teki tefrikasında anlatmıştı. Bkz. “TBDM - Akdenizde Türk Hakimiyeti”, Tefrika No:87, *Cumhuriyet*, 9 Şubat 1939, s.2; “TBDM - Akdenizde Türk Korsanları”, Tefrika No: 98, *Cumhuriyet*, 20 Şubat 1939, s.2 - “TBDM - Akdenizde Türk Korsanları”, Tefrika No:104, *Cumhuriyet*, 26 Şubat 1939, s.2; “TBDM - Barbarosun Muharebeleri”, Tefrika No:105, *Cumhuriyet*, 27 Şubat 1939, s.2 - “TBDM - Barbarosun Muharebeleri”, Tefrika No:110, *Cumhuriyet*, 4 Mart 1939, s.2; “TBDM - Preveze Zaferi”, Tefrika No:111, *Cumhuriyet*, 5 Mart 1939, s.2 - “TBDM - Preveze Zaferi”, Tefrika No:119, *Cumhuriyet*, 13 Mart 1939, s. 2; “TBDM - Barbarosun Fransa Seferi”, Tefrika No:122, *Cumhuriyet*, 16 Mart 1939, s.2 - “TBDM - Barbarosun Fransa Seferi”, Tefrika No:125, *Cumhuriyet*, 19 Mart 1939, s.2.

³⁵ Adeta yabancı dilin önemini vurgular nitelikte, Barbaros’la ilgili kitapçığın en sonunda onun Rumca, Fransızca, İtalyanca ve Arapça bildiğini kaydetmişti (Daver, 1953, s.3,31).

³⁶ Daver, 70.000 kişinin taşındığını yazmaktadır.

³⁷ Zaten “*Milliyetçiliğin pek revaçta olmadığı bir devirde tecelli eden bu feragat, sade Barbaros değil, onun mensup olduğu millete de şeref verir*” diyecekti (Daver, 1953, s.4,12,18-20).

yaşında şehit düşmesini, Umur Bey'in İzmir Kalesi'ni Haçlılardan geri almaya çalışırken 1348'de şehit düşmesine benzetmiştir (Daver, 1947:15,34,36-41; *Cumhuriyet*, 27 Eylül 1948:2).

Yazarın denizcilik tarihi açısından önem verdiği konular arasında Hindistan seferleri dikkat çekmektedir. Hadım Süleyman Paşa, Piri Reis, Murat Reis ve Seydi Ali Reis'in bölgedeki faaliyetlerini anlatırken ³⁸ Osmanlıların denizcilikte kazandıkları eşsiz üstünlüğün 16. yüzyıl Türklerini geniş bir ülke olarak Hindistan'a bağladığını ancak tabiatın tayfunlarının Türk denizciliğinin önüne çıktığını dolayısıyla bu doğal olayların tarihin yönünü değiştirmesine engel olduğu yorumuna başvurmuştu. Bu arada Portekizlilerin Hindistan Türklerinin bölünmüşlüğünden yararlandıklarını ancak Türklerin onları sarsmasının sonucu olarak İspanyolların bölgedeki etkinliğinin arttığının altını çizmişti. Yazar II. Selim'in Kanuni gibi Hindistan'a hakim olma girişiminde bulunmadığını da değerlendirmelerine eklemiştir.

Anlamli ve önemli analizlerden biri, Osmanlı devrinde zirveye ulaşan Türk denizciliğinin bilimsel ve fenni çalışmalarla desteklendiği doğrultusundaydı. Kemal Reis'in yeğeni olan Piri Reis'in *Bahriye* adlı eseriyle - Türk Tarih Kurumu tarafından bastırılan - haritası, Katib-i Rumi lakabıyla anılan Seydi Ali Reis'in *Mir'âtü'l-Memâlik* ve diğer eserleri bu analizin verileri olarak sunulmuştu (Daver, 1947:41-46). ³⁹ Yazar, bu analizlerinin devamında İkinci Selim dönemiyle denizcilikte durgunluğun başladığını anlatırken yine bu dönemde en büyük deniz kuvvetine ulaşıldığını, Kılıç Ali Paşa zamanında denizciliğin en yüksek seviyesine çıktığını sonra ise gerileme sürecine geçildiğini yazmıştı. Bu dönemin gelişmeleri içinde Kılıç Ali Paşa'nın faaliyetlerini, Kıbrıs'ın fethini ve Lepanto Savaşı'nı öne çıkartacaktı. Kılıç Ali Paşa'ya gereken değerin verilmiş olması halinde Lepanto'nun bir Türk zaferi olarak tarihe geçeceği ihtimalini de belirtme gereği duymuştu. Öte

³⁸ Daver, "Hadım Süleymanın teşebbüsünü Piri Reisi, Murat Reisi, Seydi Ali Reisi devam ettirdiler. Fakat Portekizlilerden ziyade, tabiatın mukavemeti önünde meramlarına eremediler ve sadece Türk ordularının Viyana önüne kadar götürdükleri bayrağı Acem körfezinde, Hint Okyanusunda dolaştırmak şerefini kazandılar. Fakat Hint Okyanusu gibi müthiş bir denizde, Akdeniz gibi nispeten sakin dar ve kapalı bir deniz için yapılmış narin kadırgalarla sefere çıkan Türk denizcileri bütün yüksek kabiliyetlerine rağmen, azgın tabiatı yenmek imkanını bulamamışlardır" diyecekti.

³⁹ Ali İhsan Gencer, Osmanlı denizciliğinin sadece silah gücüyle değil bilim, ekonomi, siyasetle gelişme göstererek üstün bir evreye ulaştığını değerlendirmektedir. Piri Reis, Kılıç Ali Reis gibi isimlerin "Bugün dahi ilim alemini hayrete düşüren eserler meydana getirmiş" olduklarına dikkat çekmiştir (Gencer, 1986, s.11).

yandan Lepanto Deniz Savaşı'nda çarpışan altı galeasin varlığına bağlı olarak bu süreci, yelken devri savaş gemilerinin başlangıcı olarak kabul ediyordu.

Kılıç Ali Paşa'dan sonra Türk denizciliğinin gerileyişinin başladığına işaret eden yazar, bu süreci "*Osmanlı sarayı cehalete, sefahat ve dalâlete karârgah olduktan ve imparatorluğun idaresi çığırından çıktıktan sonra, donanma işleri de tabiatıyla ihmale uğramıştı. Artık Barbarosların, Turgutların, Piyalelerin, Kılıç Alilerin yerinde Hammarzadeler, Çerkes Osmanlar gibi bir takım nadanlar[cahiller] ehliyesizler görülüyordu*" diye özetlemişti. Osmanlı bahriyesi değer kaybederken "*Türk ruhundaki denizcilik aşkı*"nın Cezayir'de korsanlık kanalıyla yaşadığını hatırlatmıştı. Küçük bir memleketteki bir avuç Türk denizcisinin bütün Avrupa'ya meydan okumasını inanılmaz bir başarı olarak kaydetmişti. Cezayir'deki bu yapılanmanın büyük savaş gemilerinin ortaya çıkışıyla Avrupalılar ve hatta Amerikalılarca oradan kaldırıldığını aktarmıştı.

Abidin Daver'e göre Cezayir'de Türk denizcilik varlığı son bulmamıştı. Kaybedilen denizcilik kabiliyeti ve ruhu değil sadece filolarla denizcilerdi. Nitekim Abdülaziz döneminde çağdaş ve modern bir donanma hazırlanmasıyla Avrupa ikincisi durumuna yükselen Türk denizciliğinin kıpırdanışa geçtiğini belirtmişti. Sonrasında ise "*İkinci Abdülhamit o meşum vehmine mağlubolarak donanmayı Haliç'te çürütme ve denizcilikteki inkılapları takibederek donanmayı tekamül yolunda yürütseydi, Trablusgarp, Balkan harblerinin önu alınırdı*" ifadeleriyle keskin bir yorum ortaya koymuştu (Daver, 1947:46-56). Donanmanın Haliç'te tutulmasıyla ilgili değerlendirmeleri bunlarla sınırlı değildi. Aksine "*...ötede beride karakol hizmetini gören çürük, küçük tekneler müstesna olmak (üzere) bütün Osmanlı Filosu Haliç'in çamurlu suları üstünde çürümeye mahkum edildi. Abdülhamit, Bozcaadalı Hasan Paşa ile beraber, Osmanlı donanmasını, Kasımpaşa ile Hasköy arasında boğdular, öldürdüler ve mezara gömdüler...*" diyordu⁴⁰. Abidin Daver, basılmamış bir eserinde Türk-Yunan Savaşı sonrasında Haliç'ten Çanakkale-Nara'ya (sürgüne) gönderilen donanma ile mürettebatın kötü şartlarını aktarmıştı. Yazar, kötü şartlardan dolayı donanmanın yenilenmesi gereği çerçevesinde Mesudiye Zırhlısı'nın

⁴⁰ Abidin Daver, 1897-1898 Türk-Yunan Savaşı nedeniyle donanmanın Haliç'ten çıkışı hakkında filo komutanı Müşir miral Hasan Rahmi Paşa'nın görüşlerine yer vermişti. Paşa, donanmanın bu çıkışını tüm eksiklik ve sorunlara rağmen ilerisi için önemli/ümit verici bir adım kabul ediyordu (Otay, 2005, s.77,91,92). *Cumhuriyet*'teki bir yazısında Abdülhamit'i Türk denizciliğinin katili olarak tanımlamıştı (*Cumhuriyet*, 27 Eylül 1946, s.2). Bu tanımlamaya birçok yazısında başvuracaktı.

onarıldığını ve ardından yenilenme sürecindeki donanma ile zırhlının yeniden “*Haliç Mezarlığı*”na çürümeye terk edildiğini belirtmişti. Aynı eserde Mesudiye Zırhlısı ile Osmanlı deniz gücünün 31 Mart Hadisesi sırasındaki durumunu ve Hareket Ordusu’na desteğini değerlendirmişti. Abdülhamit’in hal edilmesinden sonra donanmanın talim ve terbiyesi için İngiliz Amiral Douglas Gamble’ın (Gamble Paşa) İstanbul’a gelişi ile Sultan Mehmet Reşat’ın Mesudiye’yi ziyareti gibi gelişmeleri de anlatmıştı. Bunları “*Donanma ba’s-ü ba’d-el mevt sırrına mahzar oluyor (ölümden sonra dirilme)*” cümlesiyle yorumlamıştı. Balkan Savaşları sırasında Mondros Muharebesi’ne katılan Mesudiye’deki eksiklikleri “*atış kontrol tertibatı bulunsa ve kullanılsaydı... bu gemi talimde imiş gibi rahat rahat nişan alarak Averof’a bir sürü isabet sağlayabilirdi ve 24’lük mermileri de Yunan zırhlı kruvazörünü haklamaya kafi idi*” sözleriyle eleştirel nitelikte ortaya koymuştu.

Osmanlı İmparatorluğu’nun güçlü bir donanmaya ihtiyacı olup olmadığı sorusunu Abidin Daver şöyle cevaplandıracaktı: “...*Osmanlı Saltanatı’nın o zaman kuvvetli bir donanmaya ihtiyacı vardı. Trablusgarp, Girit, Cezayir, Akdeniz, Yemen, Asur gibi denizaşırı topraklar vardı. Hicaz, Arnavutluk, Suriye, Filistin, Irak gibi uzak ve yolsuz memleketlere giden en kolay yol, denizden geçiyordu. Günden güne büyüyen Karadeniz Rus Donanmasına karşı sahilleri müdafaa edecek, yegane kuvvet donanma idi*” (Otay, 2005:77,98-99, 127,135-136,138,162-164).

Eserlerinde Osmanlı denizcilik teşkilatını da ana hatlarıyla ele almıştı. Öncelikle deniz kuvvetlerini tersane halkı⁴¹ ve azaplar⁴² olmak üzere kategorilendirerek tanıtmıştı. Kanuni devrinde merkezi Gelibolu sancağı olmak üzere Kaptanpaşa Eyaleti’nin kurulduğunu, savaşlarda eyaletlerden gelen askerlerle donanmada “*10,000 cenkçi asker bulun*”duğunu, leventleri, kalyoncu sınıfını (h. 1093’te kuruldu) ve deniz teşkilatı ile gemilerdeki komuta zincirini/hiyerarşisini anlatmıştı. Bu hiyerarşideki kademelerin kelime olarak kökenleri üzerinde de durmuştu.⁴³ Ayrıca teşkilat yapısı ile birlikte donanmadaki gemileri, personel, tonaj ve vurucu güçlerini gözeterek aktarmıştı. Kırlangıç, firkata, pergende, kalite, kadırğa, başarda, paşa başardası, mavnai güke (ya da güve) ve kalyon sıralamasını yaptıktan

⁴¹ “... tersanenin esası erkani idiler. Muvazzaflar sınıfı diyebileceğimiz bu sınıf, kaptanlar, reisler, kalafatçılar, kumbaracılar, marangozlar vesairenden mürekkep”.

⁴² “gemilerdeki cenkçi askerler idi”.

⁴³ İtalyanca’dan alınan *kaptan*, *patrona* ve *levanti*, İspanyolca’dan gelen *reale* gibi. Bkz. Daver, 1947, s.27-31.

sonra⁴⁴ filoların hangi gemilerden ne kadar sayıda oluşturulduğu⁴⁵ konusunda da bilgi vermişti (Daver, 1947:31-33).

4. Cumhuriyet Yılları

Abidin Daver, Cumhuriyet devrine geçişle Bahriye Vekaleti'nin kurulduğunu ve Haliç Tersanesi ile deniz üssünün Boğazlar'ın silahsızlandırılmış olması nedeniyle İzmit Körfezi'ne nakledildiğini ve donanmanın geliştirilmesinde çok programlı bir çizgi takip edilmediğini, bazı gemilerin satın alınmasıyla birlikte bu programsız çizginin korunduğunu vurgulamıştı.⁴⁶

1932 yılında yayınladığı *Gemi* adlı kitapta Türkiye'nin savaş filosunu Yavuz savaş kruvazörü, Kocatepe, Adatepe, Tınaztepe, Zafer muhripleri, Birinci İnönü, İkinci İnönü, Sakarya, Dumlupınar denizaltı gemileri ve Denizkuşu, Doğan, Martı hücum botları şeklinde isimleriyle sıralamıştı. Yavuz'u silah, sürat ve muhafazaya (dayanıklılık) sahip oldukça güçlü bir savaş gemisi hatta bu açılardan en üst seviyeye ulaşmış, dayanıklılık açısından rekor sahibi bir gemi olarak tanımlamıştı. Bütün gemilerin tek tek yapım tarihlerini, tonajlarını, genel ve tüm teknik özelliklerini sıraladıktan sonra Türkiye'nin Hamidiye, Mecidiye, Berkısatvet, Peykişevket gemileriyle Samsun, Basra, Taşoz torpitobotlarını kapsayan ihtiyat filosunu yine kısa geçmişleri, genel ve teknik özellikleriyle aktarmıştı (Daver-D, 1932:97-101).

1940'lı yıllarda hem gazetelerdeki hem de *Her Hafta* gibi dergilerdeki makalelerinde Türkiye'nin deniz gücünü, donanmanın eski ve unsurlarıyla birlikte halka tanıtmaya çalışmıştı. Bunlarda da modern Türk donanması ve donanmanın sahip olduğu gemiler hakkında bilgiler vermiş; yapım tarihleri, işlevleri ve üzerlerindeki ekipmanlardan bahsetmişti. Yazılarında donanma hakkındaki görüşlerini ortaya koymayı ve deniz kuvvetlerinin ihtiyaçlarına değinmeyi ihmal

⁴⁴ Bazı gemi adlarının kökenleri hakkında bilgi vermişti. Güve (Latince *guka*), kalyon (Latince *gallion*), kalita (*galita*), kadirga (*galera*), firkata (*frigata*), mavna (*mahon*) ve başarda (*batardes*) gibi.

⁴⁵ 40 kadirga, 6 mavna ve 1 başarda ile 10500 kürekçi ve 5300 cenkçi ile bir filo oluşturduğunu; bunlara 20 bey gemisinin eklendiğini anlatmıştı.

⁴⁶ Ticari denizcilik açısından da benzer bir duruma işaret etmişti. Ticari filonun 1929'da 102.310 safi ton iken 1936'da 116.745 safi tona çıktığını ve 1939'da ise yaş itibarıyla yaşlı olmakla birlikte filonun 196.773 gayri safi tonluk 171 gemiden ibaret kaldığını yazmıştı (*Cumhuriyet*, 1 Haziran 1948, s.2; *Cumhuriyet*, 10 Haziran 1948, s.2).

etmemiştir (*Cumhuriyet*, 2 Eylül 1946:2).⁴⁷ Abidin Daver, donanmaya yeni katılan gemiler hakkında da benzer tanıtıcı yazılar kaleme alacaktı (*Cumhuriyet*, 31 Ağustos 1946:2).⁴⁸

Abidin Daver, Cumhuriyet rejimi ile birlikte alınan muhripler, arama-tarama gemileri ve denizaltılar aracılığı ile donanmanın geliştirilmesine önem verildiğini ancak İkinci Dünya Savaşı'nın gelişimi engellediğini belirtmişti. 1947 sonbaharı itibarıyla donanmanın Yavuz hariç 8 muhrip, 10 denizaltı, 13 filo arama-tarama gemisi, 8 avcı botu ve hücum botlardan ibaret olduğunu yazmıştı.⁴⁹ 1948'in bilançosunu ise ABD'den alınan 15 gemi ile birlikte hesaplayacaktı. Daver, bu dönemde iki kruvazöre daha ihtiyaç duyulduğunu belirtmişti.⁵⁰

Genelde Abidin Daver, ABD yardımlarını yadsımamakla beraber Türkiye'nin her türlü ihtimale karşı güçlü bir donanmaya ihtiyacı olduğunu⁵¹ ve donanmanın bir program çerçevesinde takviyesini savunmuştu (*Cumhuriyet*, 12 Ocak 1948:1,3; *Cumhuriyet*, 12 Ocak 1948:1,3). Bu yaklaşımının doğruluğunu göstermek için 1949 yazında Türk donanması ile Karadeniz'deki Rus filosunun

⁴⁷ Bu yazıların içeriği hakkında fikir vermesi açısından bir yazısının özetlenmesi yerinde olacaktır. Nitekim *Her Hafta*'nın 13 Aralık 1943 sayısında A sınıfı arama-tarama gemilerini (Alanya, Antalya, Amasra, Ayancık ve Ayvalık gemileri), B sınıfı arama-tarama gemilerini (Bakır, Bandırma, Bartın), Ç-E sınıfı arama-tarama gemilerini (Çandarlı, Çeşme, Çardak, Çarşamba, Ereğli, Edincik, Erdemi, Erdemli), K sınıfı arama-tarama gemilerini (Kirte, Çekmeli, Kemer, Kerempe, Küllük, Kuşadası, Kozlu, Kaş) ve M.T.B. arama-tarama gemileriyle eski arama tarama gemilerini işlevlerinin yanında teknik özellikleriyle yazmıştı. Ayrıca hücum botlarla (İtalyan tipi:Doğan, Martı, Denizkuşu-Türk hücum botları:Yıldırım, Şimşek, Kasırga, Tufan) avcı botlarını anlatmış, yazısını mayın, ağ ve yardımcı gemilerle tamamlamıştı (Daver, 1943, s.6,15).

⁴⁸ Bunların yanında batan Atılay denizaltısının çıkarılmasına yönelik projeleri de halka tanıtmıştı. Bkz. Abidin Daver, "DB - Atılayı Çıkarma Projesi", *Cumhuriyet*, 11 Kasım 1946, s.2.

⁴⁹ Amerikalıların donanmanın ihtiyacını görerek Türkiye'ye gemi vermeyi kararlaştırdıklarını yazmıştı. Bu konuda "kendi deniz siyaset ve stratejimize, kendi ihtiyacımıza uygun gemileri elde etmeye çalışmalıyız" diyecekti (*Cumhuriyet*, 23 Eylül 1947, s.1,3). 1948 başlarında ABD devletinin vereceği gemiler (4 denizaltı, 8 arama-tarama gemisi, 3 yardımcı gemi) konusunu yeniden gündeme alırken donanmanın takviyeye ihtiyacı olduğunu tekrarlamıştı. Bkz. Abidin Daver, "Amerikanın Bize Verdiği Harb Gemileri", *Cumhuriyet*, 12 Ocak 1948, s.1,3.

⁵⁰ Yazıda 1948 yılı itibarıyla sayısal verileri, yedeklerle 15 denizaltı, küçük büyük toplam 24 arama-tarama gemisi, 10 tane liman arama-tarama motoru olarak aktarmıştı. ABD'den alınan/alınmak üzere olunan gemileri de gözetenek donanmanın yağ, atölye, ağ gemileriyle birlikte detaylı bir bilançosunu çıkarmıştı. Bu detaylara kızaklarda yapım ya da tamir aşamasında bulunan gemileri de eklemişti (*Cumhuriyet*, 2 Ocak 1949, s.2). 1949 yazında ABD'den askeri yardım çerçevesinde alınan gemileri 4 muhrip, 4 denizaltı, 8 arama-tarama gemisi, 1 atölye gemisi, 1 benzin ve 1 ağ gemisi olarak sıralayacaktı. Amerikan yardımları çerçevesinde deniz kuvvetlerine 20.900.000 dolar ayrıldığını, bunun 11.955.334 dolarının kullanıldığını belirtmişti. Bkz. Abidin Daver, "DB - Oramiral Ülgenin Yanıldığı Nokta", *Cumhuriyet*, 15 Haziran 1949, s.2.

⁵¹ Hatta Oramiral Ülgen'i gerektiği kadar yardımı istememesi nedeniyle eleştirecekti (Daver, *Cumhuriyet*, 3 Mart 1949, s.2; *Cumhuriyet*, 15 Haziran 1949, s.2).

karşılaştırmasını yapacaktı ki bu karşılaştırma Rusya tarafının kesin bir üstünlüğe sahip olduğunu gösteriyordu (*Cumhuriyet*, 6 Temmuz 1949:2). İkinci Dünya Savaşı'nın tecrübelerine dayanarak müstakil bir deniz-hava gücünün oluşturulması gereği üzerinde de sık sık durmuştu (*Cumhuriyet*, 14 Kasım 1948:5; *Cumhuriyet*, 19 Kasım 1948:2; *Cumhuriyet*, 20 Ağustos 1949:2). Demokrat Parti (DP) devrinin ilk yıllarında da donanmanın güçlendirilmesini savunmuş ve bu açıdan ABD yardımlarının yetersizliğini vurgulamıştı (*Cumhuriyet*, 30 Temmuz 1951:2; *Cumhuriyet*, 5 Ekim 1951:2).

C. TÜRK DENİZ TİCARETİ VE ULAŞTIRMA

Abidin Daver'in eserlerinde deniz, insanların müşterek yurdu olan toprakları saran şoselerdi (Daver, 1947:3). Öte yandan eski zamanlarda "yürüyen yol" şeklinde tasvir edilen nehirler, insanların ilk "yaklaşma ve mübadele vasıtası" olmuş ve onları denizlere taşımıştı. Dolayısıyla gemicilik hemen hemen beşeriyet kadar eskiydi (Daver-G, 1932:7-9).

Yazarın düşüncesine göre denizciliğin medeniyetin hemen hemen bütün yeniliklerini içerdiği gözönüne alınırsa denizcilikte uygulanmayan teorik ya da pratik hiçbir bilimsel gelişme yoktur. Yine onun değerlendirmeleri çerçevesinde her devirde su üzerinde gezmek ihtiyacı birçok bilimsel, teknolojik ve sanayi ile ilgili sorunların çözümünü gerektirdiğinden medeniyetin ilerlemesinde denizin ve denizde ulaşımın önemli bir yeri vardı.⁵² Üstelik zamanın ilerlemesine ve teknolojinin gelişmesine hatta uçakla hava nakliyatının modernleşerek yaygınlaşmasına rağmen deniz nakliyatı ve savaş açısından geminin önemi değişmemişti.

Denizcilik, ticaret hırsıyla bir meslek ve sanata dönüşmüştü (Daver, 1947:3,5) ki bunun kaynağında insanların bir taraftan kendi sefer ve ticaretlerini geliştirme diğer taraftan rakiplerini ortadan kaldırma düşüncesi yatmaktaydı. Yazar, bu bağlamı ön planda tutarak saldırı amaçlı savaş gemilerinin aksine ticaret

⁵² Zaten bu düşüncelerinin paralelinde olsa gerek "Gemi" adlı 103 sayfalık çalışmasında *pirogtan* (içi oyulmuş ağaç kütüğü) itibaren hem savaş (denizaltılarla gemilere bağlı hava saldırı araçları dahil olmak üzere) hem ticaret gemilerini ve bunların evrimini hemen bütün teknik yönleriyle irdeleyecekti. Bu gelişim sürecinin köşe noktalarını, teknik yeniliklerle, bunları üreten mühendislerin isimleriyle ve ortaya çıktığı coğrafya ile hatta gemilerin adıyla -adeta günümüzdeki belgesel filmleri gibi- işaretlemişti. (Daver-G, 1932, s.11,13-75).

gemilerinde yük kapasitesinin ve ucuz nakliyatın önemli olduğunu altını çizmişti. Öte yandan 18. yüzyılda bile savaş ve ticaret gemileri arasında ciddi bir tasarım farkı bulunmazken yakın dönemlerde savaş gemileri, daha yoğun bilimsel buluş ve yeni teknolojilerle donatıldıklarından bu benzerlik çizgisinden ayrılmışlardı (Daver-G, 1932:12-14,76-77).

Abidin Daver, ticari gemileri (ve dolayısıyla ticari denizciliğini) yolcu taşımacılığı, yük taşımacılığı⁵³ ve balıkçılıkla⁵⁴ turizmi gözeterek sınıflandırmış ve ticaret gemilerinde verimliliğin esas olduğunu hatırlatmıştı. Nitekim modern çağlarda en önemli unsur ticaret gemilerinin rekabet ortamından karlı çıkabilmesidir. Abidin Daver için bu rekabet şartları doğrultusunda armatörlük çok zor bir işti ve bu sektörde, rakiplerin sadece milli değil aynı zamanda uluslararası çapta olmasından dolayı ülke içinde koruma amaçlı yapılacak “*fazla himayekar kanunlara lüzumundan fazla belbağlamaya gelmez*”di. Ancak bilgi, ihtisas sahibi, öngörülü ve planlı bir idareyle deniz ticaretinde kar elde edilebilirdi. Zaten “[son dönem Osmanlısı ve Cumhuriyet’in ilk yılları için olsa gerek] *Bizim vapurculuğumuzun geçirdiği buhranlar düşünülünce bu mütaleanın doğruluğu tezahür eder*” diyerek düşüncelerinin/önerilerinin sağlamlasını yapmıştı (Daver-G, 1932:77-96).

1930’lu yıllarda İstanbul tersanesinin geliştirilmesini, ticaret ve savaş gemilerinin burada yapılmasını ısrarla savunan -isimlerden olan- Abidin Daver’in çalışma, eser ya da yazılarında zaman zaman kullandığı Türk Armatörler Birliği’nin verileri aracılığı ile Cumhuriyet’in ilk yıllarındaki deniz ticaretinin tablosu çizilmektedir (*Cumhuriyet*, 11 Mart 1939:8; *Cumhuriyet*, 6 Nisan 1939:2).⁵⁵ 1 Temmuz 1946’da Denizcilik Bayramı münasebetiyle kaleme aldığı *Cumhuriyet*’in başmakalesinde Türk deniz ticaretinin geri kalışının temel faktörü olan kapitülasyonlar nedeniyle “*Cumhuriyet rejimine Türk denizciliğini yoktan varetmek vazifesi*”nin düştüğünü ifade etmişti (*Cumhuriyet*, 1 Temmuz 1946:1,3). Lozan

⁵³ Yük taşıyan gemilerin taşıdıkları mallara göre inşa edildiğinin altını çizmişti.

⁵⁴ İzlanda açıkları ve Kuzey Denizi’nde balıkçılık şartlarının ağır olduğunu anlatmıştı ki günümüzde bu konu televizyon kanallarında belgesel dizilerinin doğmasını sağlamıştır.

⁵⁵ Türk Armatörler Birliği’nin devletin üst makamlarına gönderdiği deniz ticaretinin geliştirilmesi doğrultusunda öneri ve dileklerinden oluşan küçük broşürden hareket eden Daver, deniz ticaret filosunu ve gelişim çizgisini Yunanistan ile karşılaştırarak durum belirlemesine gitmişti. Ayrıca armatörlerin korunması ve faaliyetlerinin sınırlandırılması gerektiğini sürekli yazdığını hatırlatmıştı. Bkz. Abidin Daver, “Deniz Ticaretimizi Geliştirmenin Tek Yolu”, *Cumhuriyet*, 20 Şubat 1948, s.1,3.

Antlaşması ve kabotaj hakkının kazanılmasıyla Türk deniz ticaret filosu 1933'e kadar uzanan süreçte 35.000 tondan 111.000 tona ulaşmıştı. Ancak "eski adı ile Seyrisefain, yeni ismile Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme İdaresini korumak için inhisarcılık yoluna girildikten sonra duraklama devri"ne girilmişti. Bu uygulamanın paralelinde 1940'ların sonlarına kadar uzanan süreç armatörleri ve deniz ticaretini olumsuz etkilemişti (Cumhuriyet, 20 Şubat 1948:1,3).⁵⁶ Nitekim Türk ticaret filosu 1923'te 34.902, 1928'de 88.069, 1933'te 110.774 ve 1936'da 116.745 tona ulaşmıştı. 1933'ten 1936'ya 6000 tonluk artış yaklaşık bir gemi anlamına gelmekteydi. Armatörlerin elinde 1939'da 102.000 tonluk şilep var iken bu oran savaşında etkisiyle 1947'de 53.433 tona düşmüş ancak 1948'de 60.000 tona yükselmişti. Bu tablo içinde 1933'te çıkan 2239 sayılı Denizyolları İşletme Kanunu'nu gelişmeyi durduran faktör olarak değerlendirmişti. Kabotaj inhisarı kanununun armatörlerin faaliyetlerini taşıyacakları mallara kadar sınırladığını, yolcu taşımacılığı gibi işlerle uğraşma olanaklarını kaldırdığını ve bunların denizcilik sahasında çalışan özel sektörü gerilediğini ileri sürmüştü.⁵⁷ Ayrıca çeşitli başarılarla rağmen denizciliğin yeterince ön planda tutulmaması, denizciliğin önemini denizci olmayanların tam değerlendirememesi ve kararsızlıklar nedeniyle denizcilikte kalkınma hedefine ulaşamadığını düşünüyordu (Cumhuriyet, 1 Temmuz 1946:3). Nitekim 7 Mart 1939 tarihinde İsmet İnönü'nün Taşkızak Tersanesi'ni gezdiği sırada söylediklerini hatırlatan Abidin Daver, bu konuşmada bahsedilen atılım hazırlıklarının ve kararlılığının İkinci Dünya Savaşı nedeniyle ortadan kalktığını belirtmişti (Cumhuriyet, 25 Kasım 1945:2).

1940'lı yıllarda da Türkiye'deki denizcilik faaliyetlerinin her açıdan yetersiz olduğunu düşünüyordu. Bu noktada, deniz ticaretinin sadece kabotaj hakkından ibaret olmadığı, deniz ticaretine sınırlı bir çerçeveden yaklaşılması gerektiği ve Haliç'te karşıdan karşıya yolculuk ya da yük taşımakla denizciliğin geliştirilemeyeceği içeriğine sahip oldukça eleştirel bir analiz yapmıştı (Cumhuriyet,

⁵⁶ Fevâid-i Osmaniye, İdare-i Aziziye, İdare-i Mahsusa, Osmanlı Seyr-i Sefâin İdaresi, Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi, Devlet Denizyolları İşletmesi Müdürlüğü, AKAY, Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Müdürlüğü, Denizbank Umum Müdürlüğü ve Denizcilik Bankası TAŞ gibi kuruluşların kısa geçmişleri için bkz. Aryan Yüksel, *Geçmişten Günümüze Tirebolulu Denizciler*, Bengi Yayınları, İstanbul 2010, s.13-20.

⁵⁷ Daver, karşılaştırma amacıyla Danimarka ve Norveç'in deniz ticareti ile ilgili verilerini aktarmaktadır. Danimarka ve Norveç ticaret filolarının 1938-1939'daki yıllık artış oranının 45.388 ve 270.638 ton olduğunu, Yunanistan'ın ise 1925 ile 1938 arasındaki hacmini 994.000 ton artırdığını belirtmişti. Bkz. "DB - Kabotaj İnhisarının Denizciliğimize Zararları", *Cumhuriyet*, 2 Eylül 1948, s.2.

11 Aralık 1947:2).⁵⁸ Türkiye’de denizciliğin geriliğinden yakındığı bu dönemde önerisi, “büyük düşünmek” ve dünya denizlerine açılmak, şilepçiliğe önem vererek özel sektörü desteklemek ve armatörlere uzun vadeli krediler vermektir (*Cumhuriyet*, 11 Aralık 1947:2).⁵⁹

1946 yazında denizciliğe yönelik savaş döneminden gelen (yurtdışı sefer yasağı gibi) sınırlamaların kaldırılmasını ve dahili seferlere yönelik armatörlerin kendi aralarında işbirliği yapmalarını gündeme getirmişti (*Cumhuriyet*, 26 Haziran 1946:1,3). Yazar, 1 Temmuz 1946 tarihinde Denizcilik Bayramı münasebetiyle yayınladığı yazısında denizcilik hakkındaki beş yıllık planın uygulanmasını, armatörlere destek olunmasını ve özel sermayenin teşvikini, her türlü geminin yapılabileceği bir tersaneyle birlikte liman ve iskelelerin inşa edilmesini gerekli görüyordu (*Cumhuriyet*, 1 Temmuz 1946:3).⁶⁰ Zaten Haliç’te gemi yapılabileceğini düşündüğünden bunun kanıtı olarak 1945 sonlarında köşesinde Devlet Denizyolları’nın İstanbul’daki tesislerinde tamiri yapılan gemilerin dökümünü köşesinde vermişti. Ayrıca Camialtı, Hasköy ve İstinye’deki tesislerde romorkör gibi araçların inşa edildiğini hatırlatmış ve buralardaki diğer faaliyetleri de anlatmıştı.⁶¹

Yazar, 1945’te devletin denizcilik için 150.000.000 lira ayırmasını ve 1946 bütçesine bu miktarın yarısını koyma kararını sevinçle karşılamıştı. Çünkü Türkiye sınırlı sayıdaki gemileriyle Fransız limanlarına yapılan seferlerden 5.000.000 sterlin kazanç elde ettiğine göre yatırım yapıldığında çok daha fazlasını kazanabilirdi. Zaten bunları sadece birer karşılaştırma verisi olarak ortaya koymuştu. Daver’e göre Türkiye 1945’te 500.000 tonluk ticari gemiye ihtiyaç duyuyordu ve buna karşılık ülke

⁵⁸ 1945 yazında Devlet Denizyolları vapurlarından sağlanan gelirin yarısının İstanbul halkını taşımaları münasebetiyle İstanbul Belediyesi’ne tahsisini önermişti. Bkz. aynı yazar, “Günün Mevzuları - İstanbulun İmarı İçin Lüzumlu Milyonları Nasıl Bulabiliriz?”, *Cumhuriyet*, 6 Haziran 1945, s.2.

⁵⁹ Kendi görüşlerini destekleyecek farklı yazılar yazmıştı. Bkz. aynı yazar, “Günün Mevzuu - Japon Denizciliği Nasıl Doğdu”, *Cumhuriyet*, 20 Kasım 1941, s.2. Abidin Daver, 1946 baharı itibarıyla görüşlerindeki çizgileri korumuş ve armatörlere ağırlık verilerek onların desteklenmesini savunmuştu. Bkz. aynı yazar, “DB - Türk Şilepçiliğini Geliştirme Şartları”, *Cumhuriyet*, 9 Mayıs 1946, s.2.

⁶⁰ Temmuz sonunda beş yıllık hükümetin planının eksiklerini sıralamıştı. Tersanelerden ve gemi sanayinden bahsedilmediğini belirtmiş; gemi inşası için gereken alt yapı, dinamik ve hammaddelerin farklı bakanlıkların elinde kalmasını eleştirmişti. Bkz. aynı yazar, “Memleket Sanayi İçin Değil, Sanayi Memleket İçin”, *Cumhuriyet*, 27 Temmuz 1946, s.1,3.

⁶¹ 19 posta gemisi (açık deniz gemileri), şehir hatları vapurları (18 vapurdan büyük kısmı tamir görmüş ya da görmekte idi), Boğaziçi vapurlarından 8 tanesi, Haliç vapurlarından 8 tanesi (tamir edilmiş bir tane kızağa çekilmişti), Denizyolları’nın 4 şilebi (tamir edilmiş ya da edilmekte idi) tamir edilmişti. Bunların arasında İstinye yüzer havuzu da vardı. Bkz. Daver, “DB - Haliçte Yeni Gemiler Yapabileceğimizin Delilleri”, *Cumhuriyet*, 19 Aralık 1945, s.2.

Taşkızak Tersanesi'nde gemi yapma kapasitesine sahipti. Özetle Türkiye'nin gemi yapabileceğini savunuyordu. Devlet Denizyolları'nın Haliç'teki tesislerinin de aynı yeterliliğe sahip olduğunu belirtmişti. Üstelik Türk çalışanına bu olanağın verilmesi gerektiğini savunuyordu (*Cumhuriyet*, 27 Kasım 1945:1,3). Ayrıca savaş sonrasında Taşkızak'ta 5000 tonluk gemi yapılabileceği iddiasını çeşitli verilerle (bu tersanede Teknik Üniversite'nin de desteği ile yararlı çalışmalar yapıldığını ve Binbaşı Ata Nutku'nun bir tanker inşa ettiğini belirterek) desteklemişti (*Cumhuriyet*, 25 Kasım 1945:2).⁶²

Hemen savaş sonrası dönemde görüşlerindeki ısrarı sürdürecekti. Nitekim 1945 Aralık ayında dönemin Ulaştırma Bakanı Ali Fuat Cebesoy, CHP Meclis Grubu'nda yaptığı konuşmada ticaret filosunun yetersizliğini açıklamıştı. Mevcut şartlar altında önce gemi alımına yönelinerek ticaret filosunun açıklarının kapatılması ve ikinci aşamada tersane yapılması öngörülmüştü. 1946 Sonbaharı'na gelindiğinde Daver, birinci aşamanın kısmen gerçekleştiği düşüncesi ile tersane yapımına geçilmesini savunacaktı.⁶³

Yine savaş sonrası dönemde, 300.000.000 liralık tahsisatla beş yıllık bir sanayi hamlesi gündeme geldiğinde bütün sanayi çalışmaları ile tüm kurumların merkezi bir çatı içinde tek elden yönetilmesini teklif etmiş, o günlerde TBMM'de de bu yönde adımların atılması üzerine bütün gemi sanayisinin (askeri ve ticari) endüstriyi idare eden bakanlığa (Ekonomi ve Endüstri Bakanlığı ismi düşünülüyordu) bağlanmasını teklif etmişti. Demir-çelik sanayi ile gemi yapımının paralellğine dikkat çeken yazar, gemi işletmeciliğini uzmanlık açısından farklı bir sektör olarak ayırıyordu. Onun önerisinin temelinde, bu farklı alanların birbirlerini tamamlayacak şekilde aksamadan yürümleri için tek elde toplanmış, planlı ve verimli bir karar mekanizması yatıyordu (*Cumhuriyet*, 21 Ocak 1946:1,3; *Cumhuriyet*, 25 Ocak 1946:1,3).

1947 Haziran'ında ise savaş sonrasında deniz ticaretinin artırılması için iki program hazırlandığını, acil planın 5 yıllık olduğunu kısa süre içinde bunun tahsisatının 150.000.000 liraya çıkarılması kararının alındığını belirtmişti. Bir

⁶² Ata Nutku ve Abidin Daver'in onun hakkında yazdıkları için bkz. Aydın Eken, *Ord. Prof. Ata Nutku*, İTÜ Vakfı Yayınları, İstanbul 2013, 591 s.

⁶³ Cebesoy, mevcut 500 tondan büyük yolcu vapurlarının 64.000 ton, şileplerin ise 82.000 ton olduğunu söylemişti. Bkz. Daver, "Artık, Sıra Tersaneye Geldi", *Cumhuriyet*, 22 Kasım 1946, s.1,3.

yandan da gemi alımına hız verildiğini hatırlatmıştı. Ayrıca 38 gemininin daha satın alınacağını ya da yaptırılacağını anlattığı yazısında yine tersane yapılması; bunun yan sanayinin gelişmesi, döviz girdisiyle istihdam sağlaması gibi yararları üzerinde durmuştu (*Cumhuriyet*, 16 Haziran 1947:1,3). CHP'nin 1947 tarihli kurultayında Turgud Alpkartal'ın denizcilikle ilgili önergesinin olumlu karşılanarak 72. maddenin kabul edilmesini, yıllardır savunduğu kendi görüşlerinin parti programına girmesi olarak yorumlamıştı. 72. madde dış seferlere de öncelik verilerek ticaret filosunun geliştirilmesi, havuz ve tersanelerin iyileştirilerek sayılarının artırılması, armatörlere yolcu ve mal taşıma hakkı tanınarak sınırlamaların kaldırılması, küçük taşıt araçlarının desteklenmesi hakkındaydı (*Cumhuriyet*, 2 Eylül 1948:2).

Abidin Daver, Teknik Üniversite'de ders veren Ata Nutku ile beraber Türkiye'deki motorlu-yelkenli deniz taşıtlarıyla mavnaların ıslahına yönelik bir proje üzerinde çalışmışlardı. Sonuçta Daver, küçük motorlu tekneler için motor güçlerini de gözetken modellerin oluşturularak yapımlarına başlanmasını, mavnaların yerine büyük teknelerin geçirilmesini önermişti. Ayrıca böyle deniz araçlarında çalışanlar için kabul edilen hayat, çalışma ve sosyal yardım esaslarının uygulamaya konulmasını hatta bu çizgide bir meslek teşkilatı oluşturulmasını tavsiye etmişti (*Cumhuriyet*, 22 Ağustos 1947:2). 1949 baharında yine denizcilikte özel sektörün önünün açılması ve armatörlere yönelik sınırlamaların kaldırılması hakkında yazmış; armatörlerin bu yöndeki girişimlerini kamuoyuna aktarmış ve Denizcilik Bankası'nın kurulması üzerinde durmuştu (*Cumhuriyet*, 12 Nisan 1949:1,3).

1949 başlarında *Ulus* gazetesinin verilerine dayanarak mevcut ve hizmette olan devlet gemilerinin 151.899 ton, armatör gemilerinin 89.945 ton ve toplam tonajın 241.394 tona ulaştığını, 1948'de ticaret filosuna armatör gemileri ile 2 şehir hatları vapuru dahil olmak üzere 72.107 tonluk 16 geminin katıldığını belirtmişti (*Cumhuriyet*, 2 Ocak 1949:2). Aynı yıl Kasım Gülek (eski Ulaştırma Bakanı), ihtiyacı karşılamayan Haliç'teki tezgah ve fabrikaların iyileştirilerek genişletilmelerini gündeme taşımıştı. Abidin Daver, - yıllardır her türlü ticaret ve savaş gemisi yapılabilecek bir tersane kuruluşunu savunduğundan - bu yaklaşımı çok olumlu karşılamıştı. Bu noktada Daver, bir kerede büyük bir tersane inşa etmek amacıyla mevcudun ihmali ya da parçalanması yerine varolan yapıların

mükemmelleştirilmesini önermişti.⁶⁴ Hemen ardından Ocak sonlarında, daha önce üzerinde durduğu görüşlerini dile getirmiş; Türkiye'nin kendi kaynakları ile kendi gemilerini yapması ve geniş sahalarda, uluslararası sularda ticarete yönelmesi üzerinde durmuştu. Ayrıca tesisat, malzeme ve uzman açısından gereken alt yapının bulunduğunu, eksiklerin ise zamanla tamamlanabileceğini savunmuştu (*Cumhuriyet*, 25 Ocak 1949:2,4).

1950 baharında Ulaştırma Bakanı Kemal Satır'ın Türkiye'de gemi yapılabileceği fakat bunun zaman alacağı ve pahalıya mal olacağı yönündeki demeci üzerine Daver, kendisine açık bir mektup yayınlamıştı. Burada Teknik Üniversite profesörlerinden Muhittin Etingü ve Ata Nutku'nun ortaya koydukları verilerle, bakanın söylemlerini çürütmeye çalışmıştı. Hatta, gemi inşa edilmeyecekse, Teknik Üniversite'de neden bir gemi inşa etmek amacını taşıyan bir şubenin açıldığını ve niçin bu iş için mühendisler yetiştirildiğini sorgulayacaktı. Bu yaklaşım içinde sürekli başkalarına muhtaç kalınacağına özellikle altını çizmişti.⁶⁵

1950'de DP iktidara geldiği zaman Cumhurbaşkanı Celal Bayar'a yönelik yayınladığı açık mektubunda da aynı görüşlerini savunmuş; gemi yapımına bir an önce başlanmasını ve tersanenin zamanla gelişeceği fikrini ileri sürmüştü. Bunların yanında denizcilik işleri için bir komisyon oluşturulmasına cumhurbaşkanının ön ayak olmasını istemişti (*Cumhuriyet*, 24 Temmuz 1950:1,3).⁶⁶ Türkiye'de iktidarın yeni değiştiği bu dönemde, sürekli yaptığı eleştirileri yinelerken Ulaştırma Bakanı Tevfik İleri'nin denizcilikle ilgilenmesini ve bir deniz şurası toplanması önerisini çok olumlu karşılamıştı (*Cumhuriyet*, 5 Ağustos 1950:1,3). Kısa bir süre sonra Tevfik İleri'nin yerine Seyfi Kurtbek'in bakanlığa atanmasını da yine olumlu bir gelişme

⁶⁴ Yazar, Haliç, Paşabahçe, Pendik gibi yerlerde yeni sivil tersane kurma rüyasının kovalandığını söyleyerek, Haliç'teki tersanenin Devlet Denizyolları, Devlet Limanları İdaresi ve Bahriye arasında bölünmesini eleştirmişti. Ayrıca Haliç fabrika ve havuzlarının gelişmemesini ABD'den modern makine ve motor atölyesi ile 12.000 tonluk gemi kaldırabilecek yüzerhavuzun alınmasını gerçekleştirilmeyen Genel Müdür Yusuf Ziya Erzi'ye bağlamıştı. Bkz. Daver, "DB - Yeni Gemiler Yapacak Tersane Meselesi", *Cumhuriyet*, 11 Ocak 1949, s.2.

⁶⁵ Daver, son noktayı "Sayın Kemal Satır, bu defa ismarlanacak gemileri Marshall planının tiraj hakkından istifade etmek mecburiyetinden dolayı ecnebi fabrikalarına sipariş etmeğe mecburuz; demiş olsaydı beni, bilmem kaçınıcı defa, bu mevzu üzerinde kalem sallamaktan kurtarmış olurdu" sözleriyle koymuştu (*Cumhuriyet*, 26 Nisan 1950, s.2).

⁶⁶ Taşkızak tankerinin denize indirilme töreni sırasında Abidin Daver, Ata Nutku, Muhittin Etingü, Cumhurbaşkanı Celal Bayar ve Başbakan Adnan Menderes ile sohbet etmişlerdi. Sohbet sırasında Bayar'ın tavsiyesiyle Menderes bu komisyonun kurulmasına olumlu yaklaşmıştı. Daver, bunları anlattığı yazısında Türkiye'nin gemi inşa tarihinden kısaca bahsetmiş ve hükümetten icraata geçmesini istemişti. Bkz. aynı yazar, "Gemi İnşa Sanayii Kurmak Bir Zarurettir", *Cumhuriyet*, 1 Eylül 1950, s. 1,3.

olarak değerlendirecekti (*Cumhuriyet*, 12 Ağustos 1950:2). O sıralarda Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme İdaresi'nin yeniden yapılandırılarak yeni bir ticari hüviyete kavuşturulmasının gerektiğini yazmıştı. Ona göre, bu genel müdürlüğün çatısı altında toplanan ve farklı işleri yürüten kurumların birbirleriyle bağlantıları denizde ya da deniz kenarında olmalarından ibaretti (*Cumhuriyet*, 14 Ekim 1950:1,3).

Abidin Daver, DP'nin ilk iktidar yıllarında armatörlerin desteklenmesi, geniş alanlarda ticaret yapmak gibi daha önce de ileri sürdüğü görüşlerini ana hatlarını koruyacak şekilde tekrarlamıştı. Bu arada Bayar'ın başbakanlığı sırasında, 1937'de açılan Denizbank'ın 1939'da kapatılmasını, yerine Devlet Denizyolları ve Limanları İdaresi'nin kuruluşunu hatırlatarak bunları eleştirirken “*Bugün Denizcilik Bankası, serbest bir ticaret şirketi ve müessesesi halinde çalışmağa, hususi teşebbüs de, tahdidlerden kurtularak inkişafa müsaid bir vaziyete girmiş bulunuyorlar*” diyerek olumlu gelişmelere işaret etmişti. Ayrıca armatörlere yolcu taşıma sektörüne girmeleri ve birleşik şirketler oluşturmaları doğrultusundaki tavsiyelerini yineleyecekti (*Cumhuriyet*, 13 Ağustos 1951:1,3; *Cumhuriyet*, 20 Ağustos 1951:1,3).⁶⁷

D. TÜRKLER DENİZCİ MİDİR?

Cumhuriyet'in - büyük ihtimalle Abidin Daver tarafından yazılan - “*Hem Nalına Hem Mihnına*” adlı köşesindeki tanımlamaya göre “*denizci millet, ezelden ebede kadar hürdür*”, esirliğe tahammül edemez ve kayaları aşındıran dalgalar gibi güçlüdür. Zaten denizi, denizciliği seven, denizcilikte önde giden milletler “*mes'ud, müreffeh, zengin ve ileri milletlerdir*” (*Cumhuriyet*, 15 Haziran 1942:2).⁶⁸ Daver,

⁶⁷ 1950'lerin ilk yıllarında Türk ticaret filusunda özel şahsiyetlere ait büyük ve küçük olmak üzere 81 yük gemisi bulunuyordu. Yolcu nakliyatı eski Seyrüsefain, sonra Denizyolları ve o günlerde Denizcilik Bankası'nın yetkisinde olduğundan özel girişimciler bu tip gemileri almamışlardı (*Milliyet*, 13 Nisan 1953, s.6).

⁶⁸ Aynı köşede 1937 sonbaharında Atatürk'ün TBMM'yi açış nutkunda söylediği “*En güzel coğrafi vaziyette ve üç tarafı denizle çevrili olan Türkiye; endüstrisi, ticareti ve sporu ile, en ileri denizci millet kabiliyetindedir. Bu kabiliyetten istifadeyi bilmeliyiz; denizciliği, Türkün büyük milli ülküsü olarak düşünmeli, ve onu az zamanda başarmalıyız... Ekonomik bünyemizdeki inkişaf, deniz nakliye vasıtaları ihtiyaçlarını hergün artırmaktadır... Yeni gemiler inşa ettirmek ve bilhassa eski tersaneyi, ticaret filomuz için, hem tamir, hem yeni inşaat merkezi olarak faaliyete getirmek esbabını temin etmek lazımdır.*” gibi sözleri Abidin Daver'in 1940'larda savundukları ile paralellik gösteriyordu. O konuşmada Atatürk kısa süre içinde Su Mahsulleri ve Deniz Bank hakkında Meclis'in ilgisini çekecek bir tasarının gündeme geleceğini söylemişti (*Cumhuriyet*, 3 Kasım 1937, s.3). Celal Bayar, 8 Kasım 1937 tarihinde hükümet programını okuduğunda İstanbul Tersanesi'nin yeni savaşı ve ticaret gemileri yapılacak hale getirileceğini, Deniz Bank'ın kurulacağını, deniz ve kara yollarının birleştirileceğini ve limanların inşa edileceğini açıklayacaktı. Bkz. “Programın Ana hatları”, *Cumhuriyet*, 9 Kasım 1937, s.1.

birkaç yıl sonra bu tanımlamayı “Denizci millet tabirinin en kısa tarifi...: Denizden faydalanmağı bilen millet” demektir şeklinde formüle edecekti (*Cumhuriyet*, 11 Aralık 1947:2). Bu tanım -biraz da kaçınılmaz şekilde- “Türk milleti denizci midir?” sorusunu akla getirmektedir. Zaman zaman bizzat Abidin Daver bu soruyu ortaya atmış ve doğrudan cevaplandırmaya çalışmıştır. Hatta bütün yazı ve kitaplarında bu soruya cevap teşkil eden izlerin bulunduğu ileri sürülebilir.

Abidin Daver bu soruyu birkaç noktadan hareketle cevaplandırmaya çalışmıştır. Öncelikle “Türk milleti denizci midir?” sorusunun tarihsel bir bakış açısı ve analize cevaplanabileceğini düşündüğü anlaşılmaktadır. Yazar, Türklerin Osmanlı İmparatorluğu’ndan daha önce denizin değerini anlayarak denizci olduklarının altını çizmektedir (*Cumhuriyet*, 3 Eylül 1948:1). Ayrıca muhtemelen kendisinin yazdığı “*Hem Nalına Hem Mıhına*” adlı köşede -Reşid Saffet Atabinen’in Yeniçağ dergisinde çıkan “*Emil Ludwig ve Akdeniz*” başlıklı yazısına dayanarak- Emil Ludwig’in “*Türkler denizci kavim değillerdir*” yaklaşımına tepki göstermişti. Bu iddianın gülünç ve içinin boş/kof olduğunu değerlendirmişti. Ludwig’in görüşüne karşı “*etrafi denizlerle çevrilmiş bir memlekette yaşayan bir millet, mutlaka denizci olmak zorundadır. Ludwig ‘denizci’ derken galiba yalnız bugünkü büyük gemileri inşa, sevk ve idare edenleri düşünüyor. Halbuki denizde çalışan ve hayatını denizde kazanan adam demektir. Bu bakımdan, kıyı uşaklarının çoğu, denizde yaşayan Türk milleti, denizci bir millettir*” savunmasını ortaya koymuştu. Ayrıca tarihsel açıdan böyle bir yaklaşımın gerçeklik sorunu taşıdığını hatırlatmış ve Osmanlı döneminden tarihsel örnekler vermişti (*Cumhuriyet*, 4 Mayıs 1946:2).⁶⁹

Türklerin denizci kimliklerinin Barbaros ve kardeşi Oruç’un faaliyetlerinin gözönüne alınmasıyla önemli derecede belirginleştiğini düşünmekteydi. Nitekim “*Bu iki Türk denizcisinin Tunus ve Cezayir’de kurdukları devlet, onların yalnız cesur ve kahraman birer levend değil, aynı zamanda idarecilik ve teşkilatçılık; bakımından çok yüksek bir medeni kudret ve kabiliyete sahip bulduklarını gösterir*” ifadeleri

⁶⁹ Osmanlı dönemi denizciliği hakkında son yıllarda yapılan bazı çalışmalar için bkz.: Ali Fuat Örenç, “Deniz Kuvvetleri ve Deniz Harp Sanayii”, *Dünya Savaş Tarihi, Osmanlı Askeri Tarihi, Kara, Deniz ve Hava Kuvvetleri, 1792-1918*, (ed. Gültekin Yıldız), Timaş Yayınları, İstanbul 2013, s.121-168; Levent Düzcü, “Osmanlı Denizciliğinde Teknolojik Transformasyon: Yelkenliden Buharlı Gemiyeye Geçiş Dönemi (1828-1862)”, *Yeni Bir Askeri Tarih Özlemi, Savaş, Teknoloji ve Deneysel Çalışmalar*, (haz. Kahraman Şakul), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2013, s.182-199; Tuncay Zorlu, “Osmanlı Deniz Teknolojisi Üzerine”, *Türkiye Araştırmaları Literatürü Dergisi*, C.2, S.4, Güz 2004, s.297-353.

nasıl düşündüğü hakkında kesin bir fikir vermektedir (Daver, 1953:3.). Bunlardan çıkan sonuç; Türk milletinin geçmişte denizci olduğu idi. Üstelik Türk milleti bu açıdan gereken bütün özellikleri sergilemişti. Ancak 1946 baharında yazdığı gibi “Osmanlı saltanatının inhitat devrinde modern denizcilikten geri kalmışlar”dı ki bu “onların fitri kabiliyetsizliklerinden değil o devrin idaresizliğinden ve aczinden” kaynaklanmıştı (*Cumhuriyet*, 27 Kasım 1945, s.1; *Cumhuriyet*, 4 Mayıs 1946:2).

Yazarın anlatımıyla iki yarımadadan oluşan Türkiye, denizlerin serbestliği ilkesi çerçevesinde bütün okyanusların Türk gemilerine açık olmasına rağmen 20. yüzyılın ortalarında “denizin nimetlerinden” faydalanamıyordu. Bu sonuçtan yakınan Daver’e göre Barbaros’un torunları, denizin ve denizciliğin kıymetini kavrayamamışlardı. Üstelik Türklerin denizcilik faaliyetleri 7000 km’den fazla olan kıyıların bile ihtiyacını karşılayamamaktaydı (*Cumhuriyet*, 3 Eylül 1948:1). Bir servet kaynağı olan denizden (*Cumhuriyet*, 27 Kasım 1945:1) Türkiye’nin yararlanması son derece düşük seviyedeydi. Büyük ticaret filolarıyla ticari ve askeri ihtiyacı karşılayacak gemi sanayi bulunmamaktaydı. Hatta yazarın ifadeleriyle “Amerikadan satın aldığımız 10 yeni gemiyi süratle tamir ve tadil edebilecek bir tersanemiz bile yoktur”.⁷⁰ Üstelik Daver, 1947 yılında kaleme aldığı bir yazısında Danimarka, Yunanistan, Norveç gibi ülkelerin denizciliğini nüfus ve yüzölçümleriyle ilişkili olarak ticari deniz filolarının tonajları üzerinden karşılaştırmıştı.⁷¹ Bu karşılaştırmaya Letonya ve Estonya gibi küçük Baltık devletlerini de eklemiş ve Türkiye’nin ne kadar geri kaldığını ısrarlı bir şekilde vurgulamıştı.⁷² Türkiye’de balıkçılığın yanında ülke limanları arasında yolcu ve eşya nakliyatı yani deniz ulaştırması da yetersizdi (*Cumhuriyet*, 11 Aralık 1947:2). Son olarak -muhtemelen kendisinin yazdığı- “Hem Nalına Hem Mıhına” köşesinde, Türkiye’de deniz sporlarının bile Meşrutiyet ilan edildikten sonra oldukça geç bir dönemde başladığını hatırlatmıştı (*Cumhuriyet*, 15 Haziran 1942:2). Daver’in teşhisi, şanlı denizcilik tarihine sahip modern Türkiye’nin denizciliği ve deniz ticareti ruhunu kavrayamadığı yönünde idi (*Cumhuriyet*, 11 Aralık 1947:2).

⁷⁰ Bu büyük gemilerin alınmasına çok eleştiri geldiğini ancak aslında çok olumlu bir adım atıldığını yazmıştı.

⁷¹ Yunanistan’ın toplam tonajı 1925’te 895.000 ton, 1939 yılında ise 1.780.000 ton, aynı yıllarda Türkiye’nin toplam tonajları 130.000 ton ve 224.000 ton idi.

⁷² 1939’da Letonya’da 192.000, Estonya’da 200.410 tonluk ticaret filoları vardı. Finlandiya’nın ticari filosu ise 625.000 ton idi.

E. TÜRK DENİZCİLİĞİ'NE KATKILARI

Abidin Daver, denizcilik çizgisinde kalem sahibi olmak suretiyle Türk Denizciliği'ne kültürel ve teorik ya da düşünsel denilebilecek katkılarda bulunmuştu. Denizcilikle ilgili birçok farklı konuda makaleler ya da köşe yazıları yazmıştı. Zaten askeri açıdan denizcilik tarihi hakkındaki yazılarıyla ve bu alana katkılarıyla tanınmış bir gazeteciydi. 7 Kasım 1938 tarihinden itibaren *Cumhuriyet*'te "*Tarihte Büyük Deniz Muharebeleri*" başlığı altında uzun süren bir tefrika yayınlamıştı (*Cumhuriyet*, 7 Kasım 1938:2).⁷³ Bu dizi 19 Mart 1939 tarihinde 125. sayısında tamamlanmıştı (*Cumhuriyet*, 19 Mart 1939:2).⁷⁴ Bu diziyi Mehmet Şükrü Bey (Esfar-ı Bahriye-i Osmaniye), Ali Haydar Alpago (Denizde Türkiye), Sait Talat Halman (Umman ve Hind Denizlerinde Türkler), Deniz Albay Ertuğrul (Akdeniz Hakimiyeti ve Türkler), Jurien de la Graviere (Dorya ile Barbaros), Fevzi Kurdoğlu (Barbaros Hayreddin Paşa), Ali Rıza Seyfi (Barbaros Hayreddin) gibi isimlerin eserlerinden yararlanarak hazırlamıştı.⁷⁵ Tefrikanın Türklerle ilgili kısmı, 22 Aralık'ta 41. sayısında başlamıştı. Bu sayısında "*Hilâle karşı Salib*" başlığını taşıyan⁷⁶ tefrika 6 Ocak 1939'da "*Denizde Türkler*" (tefrika no:56) başlığı ile devam edecekti.⁷⁷ Bunlardan sonra tefrika dizisi önce "*Denizde Osmanlı Türkleri*"⁷⁸ sonra "*İstanbulun zaptı*"⁷⁹, "*Osmanlılarla Venedikliler*"⁸⁰, "*Akdenizde Türkler*"⁸¹, "*Akdenizde Türk korsanları*"⁸², "*Barbarosun muharebeleri*"⁸³, "*Preveze zaferi*"⁸⁴, "*Bir İmparatorluğu yenen Beylik*"⁸⁵ ve "*Barbaros'un Fransa Seferi*"⁸⁶ başlıklarını taşıyacaktı. Muavenet-i Milliye Muhribi'nin Çanakkale Savaşı sırasında gösterdiği başarılar hakkında da aynı gazetede yazıları çıkmıştı (Semiz, 2009:395).

⁷³ Daver, "TBDM", Tefrika No:1, *Cumhuriyet*, 7 Kasım 1938, s.2. Salamin, Aksiom, Atina-Isparta, Roma-Kartaca, Bizanslılar-Araplar, Eklüz Deniz Muharebesi gibi konuları işlemişti. 11 Kasım 1938, 22 Kasım 1938 gibi bazı günlerde tefrika yayınlanmamıştı.

⁷⁴ Yazar, dizinin çok uzadığını yabancı devletlerin büyük deniz savaşlarını anlatmak üzere bu kısmı bitirdiğini yazmıştı. Daver, "TBDM", Tefrika No:125, s.2.

⁷⁵ Kâtib Çelebi'nin *Tuhfetü'l-Kibâr fi Esfâri'l-Bihâr* adlı eserini de kullanmıştı.

⁷⁶ Daver, "TBDM", Tefrika 41, s.2 - "TBDM", Tefrika 49, s.2.

⁷⁷ Daver, "TBDM", Tefrika 56, s.2 - "TBDM", Tefrika 62, s.2.

⁷⁸ Daver, "TBDM", Tefrika 63, s.2 - "TBDM", Tefrika 68, s.2.

⁷⁹ Daver, "TBDM", Tefrika 69, *Cumhuriyet*, 19 Ocak 1939, s.2 - "TBDM", Tefrika 74, s.2.

⁸⁰ Daver, "TBDM", Tefrika 75, s.2 - "TBDM", Tefrika 84, s.2.

⁸¹ Daver, "TBDM", Tefrika 85, s.2 - "TBDM", Tefrika 88, s.2.

⁸² Daver, "TBDM", Tefrika 89, s.2 - "TBDM", Tefrika 104, s.2.

⁸³ Daver, "TBDM", Tefrika 105, s.2 - "TBDM", Tefrika 110, s.2.

⁸⁴ Daver, "TBDM", Tefrika 111, s.2 - "TBDM", Tefrika 119, s.2.

⁸⁵ Daver, "TBDM", Tefrika 120, s.2 - "TBDM", Tefrika 121, s.2.

⁸⁶ Daver, "TBDM", Tefrika 122, s.2 - "TBDM", Tefrika 125, s.2.

“Deniz” adlı kitabı “Denizler ve Coğrafya”, “Denizlerin derinliği ve bu derinliğin ölçüsü”, “Deniz suyu”, “Denizlerin harareti ve buzları” ve “Dalgalar, soluğan, meddücezir” başlıklarıyla kolay anlaşılır ama kültür yüklü, ciddi ve teknik bir çalışma idi.⁸⁷ Benzer bir değerlendirme “Eski zaman gemileri”, “Zırhlı gemiler”, “Ticaret filoları” ve “Yeni Türk donanması” başlıklarından oluşan “Gemi” adlı eseri için de geçerliydi.⁸⁸ Türk Denizciliği kitabı ise gayet açık seçik ve anlaşılır bir tarzda halka Türkiye denizcilik tarihini ulaştırıyordu.⁸⁹ Böyle birçok farklı içeriğe sahip eserleri ya da tarihsel nitelikli gazete yazılarıyla denizcilik tarihine bilimsel düzeyde katkıları olmuştu. Nitekim “Türk Denizciliği” adlı eserinde “Gerek Fatih ve gerekse Fatih’in oğlu Bayezid devrinde Türk donanmasından bahseden bazı tarih kitaplarımız, üç sıra kürekli gemiler bulunduğu yazarlar. Bu, bir hatadır ki ecnebi tarihlerinde de sık sık görülür. Bunlarda 10, hatta 40 sıra kürekli gemilerden bile bahis vardır” şeklindeki ifadelerinden sonra üst üste üç sıra kürekli kadırganın Üçüncü Napoleon zamanında yapıldığını ve yüzdürülemediğini hatırlatmıştı.⁹⁰

Çalışmaları kapsamında önemli katkılarından birisi Mesudiye Zırhlısı’ndan kurtarılan denizcilerle yaptığı görüşmelerdi. Bunların yazılı halde hazırlanması geminin batışı, kurtarma çalışmaları, mürettebatın yaşadıkları ve kurtarılanların sonraki yaşamlarına ışık tutulmasını sağlayacaktı. Bu çalışmasında hayatta kalanların sonraki yaşamlarını aktarırken alanında uzmanlaşmış bu mürettebattan Cumhuriyet’in ilk yıllarında yararlanılmamasını elim bir durum olarak yorumlamıştı (Otay, 2005:8,12,301-303).

⁸⁷ Daver, *Deniz*, Kanaat Kütüphanesi, 1932, 87 s.

⁸⁸ Daver, *Gemi*, Kanaat Kütüphanesi, 1932, 103 s.

⁸⁹ Daver, *Türk Denizciliği*, Varoğlu Yayınevi, İstanbul 1947, 56 s.

⁹⁰ Daver şunları yazmıştı: “Bizim ve ecnebi tarihlerin kullandıkları sıra tabiri bir küreği çeken adamların sayısını gösterir. Yani üç, beş ve dokuz kişi tarafından çekilen kürekler bahis mevzuudur. Deniz Harb Okulumuzun denizcilik tarihi öğretmeni rahmetli Fevzi Kurdoğlu da (Türklerin Deniz Muharebeleri) eserinde bu hataya düşmüştür. Venedik tersanelerinde çalışmış Yani isminde bir gemi mimarı tarafından tersanelerimizde yapılan yelkenli ve kürekli, 1000 kişi mürettepli, üç güverteli iki büyük gemiden -ki birini Kemal Reis, ötekini de Burak Reis idare etmişlerdir- bahsederken bunların beheri 9 kişi tarafından çekilen 25 çift kürekleri olduğunu kitabının 162inci sahifesinde söylüyor- böylece belki de farkına varmadan hatasını tashih ediyor. Farkına varmadan diyoruz: Çünkü aynı eserin 125inci sahifesinde Fatih’in amirali Hamza Beyin filosunda 25 adet üç sıra, 52 adet iki sıra ve 100den fazla tek sıra gemiler bulunduğunu yazıyor. Halbuki eserindeki kadırga ve galer resimlerinin hiçbirinde tek sıradan fazla kürek yoktur. Fatih’in amirali Hamza Beyin filosundaki gemiler 1455 tarihinde, İkinci Bayezid’in deniz kumandanlarından Kemal ve Burak Reislerin gemileri ise 1495 sıralarında yapıldığına göre 40 yıl içinde üç sıra kürekli gemilerin tek sıraya inmesini mantık kabul etmez. Dediğimiz gibi (sıra) tabiri (kürekçi) den başka bir şey değildir”. Bkz. Daver, 1947, s.24-25.

Abidin Daver, (genelde denizcilikle ve) Türk denizciliği ile ilgili tarihsel mekan, eser ve değerleri de izlemişti. Nitekim 1930'ların ikinci yarısında gündeme getirdiği konular arasında Turgut Reis'in Trablusgarp'taki mezarı vardı. Mezarın Trablusgarp'ta iyi durumda olmadığı için İstanbul'a nakledilmesini önermişti. Bu konu, İstanbul'daki yabancı gazeteler (*Fransızca Beyoğlu* ve *Il Messaggero degli Italiani*) tarafından araştırılarak Trablusgarp valisinden sorulmuştu. Daha sonra türbenin durumunun iyi olduğu haberi *Cumhuriyet*'e de yansıtılacaktı (*Cumhuriyet*, 2 Ocak 1937:6). Deniz Müzesi ve geçmişiyle de ilgilenmişti. Deniz Müzesini tanıtan yazılar yazan Daver, Deniz Müzesi'nin Barbaros Meydanı'nın bir tarafında yapılmasını istemiş ve bu bina tamamlanıncaya kadar Dolmabahçe Camii'nin müze olarak kullanılmasını teklif etmişti.⁹¹

1938'de ise Preveze Zaferi'nin 400. yılında 27 Eylül gününün bayram şeklinde kutlanması önerisini hükümet kabul etmişti. Hatta ilk tören sırasında halk adına konuşma yapmıştı. O bu günü "*Barbaros Bayramı*" olarak adlandıracaktı. Ayrıca Recep Peker'e yazdığı açık mektupta halkın büyük sevgi duyduğu donanma için bir donanma günü ya da haftasına ihtiyaç duyulduğundan bahsetmişti.⁹² Buna bağlı olarak 27 Eylül 1948 tarihinde yani Preveze Zaferi'nin 410. yıldönümü '*Donanma Günü*' olarak kutlanacaktı (*Cumhuriyet*, 27 Eylül 1948:1,3). Böyle törenler kanalıyla ya da yaptığı konuşma ve söyleşilerle bir yandan kamuoyunu denizcilik hakkında aydınlatırken bir yandan da denizciliğin gelişimine katkıda bulunmuştu. Nitekim 1 Temmuz 1950 tarihli Denizcilik Bayramı'nda Taksim'deki törenden sonra Beşiktaş'ta Barbaros anıtı önünde gerçekleştirilen organizasyonda konuşma yapmıştı (*Milliyet*, 2 Temmuz 1950:1,3). 1940'larda Halkevleri'nde denizcilikle ilgili (ve kültürel açıdan değerlendirilebilecek) çeşitli konferanslar vermişti. 5 Nisan 1945'teki "*Okyanuslarda Türk Denizcileri*", 15 Nisan 1946 tarihindeki "*Missouri'de Neler Gördüm*" ve 15 Kasım 1948 tarihli "*Türk Donanması*" konulu konferansları, onun

⁹¹ Konu hakkında Yüksek Mimar Fikret Ergören ile çeşitli temaslarda bulunduğundan bahsetmişti. Bkz. Abidin Daver, "DB - Deniz Müzemiz", *Cumhuriyet*, 1 Ekim 1946, s.2.

⁹² Önerisinin kabul edilmesinden itibaren her 27 Eylül günü Barbaros Meydanı'nda tören yapılacaktı. Bkz. Daver, "Günün Mevzuları - Bir Donanma Günü veya Haftası İstiyoruz", *Cumhuriyet*, 2 Eylül 1946, s.2; aynı yazar, "Tarihimizin Şanlı Sahifeleri - Barbarosun En Büyük Zaferi: Preveze", *Cumhuriyet*, 27 Eylül 1946, s.2.

denizcilikle ilgili çeşitli bilgileri doğrudan topluma yansıtması bakımından önemli örneklerdi.⁹³

1930'lu yıllarla 1940'larda Türkiye'nin kendi gemi inşa sanayisini kurmasını, özellikle gemicilik sanayi açısından merkezi bir yapıyı, tersane ve liman inşasını, denizcilikte armatörlerin desteklenmesini savunan Daver, 1950'lerde Türkiye'de denizciliğin geliştirilmesi çizgisinde aktif roller üstlenmişti. Türk denizciliğinin her yönüyle (donanma, ticaret filosu, gemi sanayii ve su sporları) geliştirilmesi amacıyla faaliyete geçirilmeye çalışılan Türk Denizcilik Cemiyeti'nin kurucu ve öncü üyelerinden olmuştu (*Milliyet*, 30 Aralık 1950:2).⁹⁴ 1952 baharında dönemin Cumhurbaşkanı Celal Bayar'ın fahri başkanlığını kabul ettiği Türk Denizcilik Cemiyeti senelik kongresini toplayarak yeni bir idare heyeti seçmişti. Bu idare heyetinin reisliğini Abidin Daver yürütecekti.⁹⁵ Abidin Daver, 1952 Şubat sonlarında, faaliyete geçirilmesi düşünülen Denizcilik Bankası'nın İdare Meclisi üyeleri arasına da girmişti (*Milliyet*, 26 Şubat 1952:1,7). 1 Mart 1952 tarihinde Denizcilik Bankası İdare Meclisi toplanmış ve İdare Meclisi adına Abidin Daver basın açıklaması yapmıştı. Burada reis (Amiral Necati Özdeniz) ve reis vekilinin (Profesör Ata Nutku) seçildiğini, idare komitesinin asıl ve yedek üyeleriyle belirlendiğini (kendisi yedek üye idi), bankanın işlemesi bakımından üç ay için eski çalışma şeklinin benimsendiğini açıklamıştı (*Milliyet*, 2 Mart 1952:1,7). Bu faaliyetleriyle son yıllarında bile denizcilikle ilgili düzenlemelerin içinde bulunduğunu göstermişti.

Hayatının her aşamasında denizciliğin gelişimine destek olmaya çalışan Abidin Daver'in askeri açıdan Türk Denizciliği'ne katkısını Amiral Afif Büyüktuğrul şu sözlerle ifade etmişti: "*Donanma sorunlarını sayın kamuoyuna tanıtmak görevini, uzun yıllar, sadece rahmetli Abidin Dâver ve kısmen sayın Cemal Saracoğlu yapmıştı. Biz askerlere konu hakkında yazı yazmak yasaktı. Abidin Daver'e asistanlık yapardık;*

⁹³ Bunlardan başka Kadıköy Halkevi'nde 23 Aralık 1943 tarihinde "*Hemşerilik Adabı*", 17 Şubat 1944'te ise "*Sinemacılık ve Amerikan Filim Teknikleri*" konulu konferansları sunmuştu (Malkoç, vd, 2006, s.138-141; Malkoç, 2009, s.144-149). Kendi anlatımına göre 18 Mart Çanakkale Zaferi'nden birkaç gün önce Türk Ocağı'nda konferans vermiş ve burada Çanakkale Boğazı'nın geçilemeyeceğini söylemiştir (Feridun, 1935, s.17).

⁹⁴ Sönmez, Abidin Daver'in 1950'de Donanma Vakfı'nın kurulmasında büyük emeği geçtiğini yazmaktadır (Sönmez, 2008, s.331).

⁹⁵ Reis Vekili Yusuf Ziya Öniş, Umumi Katip Yüksek Mühendis Ata Nutku, Emekli Deniz Albayı Celal Orhan, Emekli Deniz Albayı Saip Caner olarak idare heyeti belirlenmişti (*Milliyet*, 15 Nisan 1952, s.2).

fikirlerimiz onun değerli tarafsızlık terazisinden geçtikten sonra kamuoyuna hizmet edecek hala gelirdi.” (Milliyet, 16 Mart 1970:2).

F. ABİDİN DAVER’İN ANISINA...

Cumhuriyet gazetesindeki günlük sütununda sık sık deniz ticareti ve deniz güçlerindeki aşamaları ele alarak kamuoyuna denizciliği taşıması nedeniyle ve denizcilik alanındaki çabalarına duyulan saygıdan dolayı Denizcilik Bankası’nın Camialtı Tersanesi’nde güvertesinden sintinesine kadar Türk yapımı olan ilk şilebe Abidin Daver adı verilmişti. Şilebin 1 Temmuz 1955 Denizcilik Bayramı münasebetiyle törenle denize indirilmesi planlamıştı (*Milliyet*, 16 Mayıs 1982:7; Sönmez, 2008:334; *Milliyet*, 1 Aralık 1954:3; *Milliyet*, 9 Mayıs 1955:2; *Milliyet*, 23 Haziran 1955:2; *Çelebice*, 2009:38-40).⁹⁶ Ancak 6500 tonluk şilep, 1 Temmuz tarihli tören sırasında denize indirilmemişti. *Milliyet* gazetesinin anlatımıyla “uzun bir nutkun kurbanı olan” şilep denizle buluşturulamamıştı. Bu gelişme törendeki milletvekillerinin uzun konuşmalarından dolayı kızaklardaki yağın sıcak havada erimesinden kaynaklanmıştı. Şilep bir hafta sonra törensiz dolayısıyla sessiz sedasız denize indirilmiş fakat bu kez de maddi olanaksızlıklar nedeniyle yerinden kıpırdatılamamıştı (*Milliyet*, 3 Temmuz 1955:7; *Milliyet*, 7 Temmuz 1955:2).⁹⁷ Doğal olarak yaşananlar basında eleştirilere yol açacaktı (*Milliyet*, 3 Temmuz 1955:3; *Milliyet*, 10 Mart 1960:2).⁹⁸ Bu gelişmeden sonra Denizcilik Bankası’nın büyük tonajda gemi yapmayacağı haberleri gazetelere yansımıştı (*Milliyet*, 15 Temmuz 1955:2).

Gazetelere karikatür malzemesi haline gelen (*Milliyet*, 5 Temmuz 1955:1) bu olayı⁹⁹, 1956 başlarında Cemaleddin Saraçoğlu, Abidin Daver’in “aziz hatırasını taziz

⁹⁶ *Milliyet*’in 23 Haziran 1955 tarihli haberinde şilep 5500 ton gösterilmişti. Oktay Sönmez, 15 Ağustos 1953 tarihinde geminin yapımına başlandığını yazmaktadır. Ayrıca gemileri ve denizi yazan Abidin Daver gibi bu geminin bir ilk olduğunu belirtmişti. Bkz. Sönmez, 2008, s.333-334. 1955 yazında makinelerinin getirilmesinde sorun yaşandığı ve Ekim ayında şilebin makinelerinin henüz gelmediği gazetelerden izleniyordu. Bkz. *Milliyet*, 21 Temmuz 1955, s.2; *Milliyet*, 24 Ekim 1955, s.2.

⁹⁷ Özel bir holdingin yayınında yazım hatasıyla olsa gerek törenin 7 Temmuz 1955’te yapıldığı belirtilmiştir. Aynı yazıya göre şilep beş yıl Haliç’te kalmıştı. 1960 Ağustos’unda Denizcilik Bankası Deniz Nakliyat T.A.Ş.’ye teslim edilmiş ve ancak bundan sonra 30 yıl Türkiye’ye hizmet verecek şilebin motoru takılabilmişti. Bkz. “Bir Denizcilik Tutkusu Öyküsü: Abidin Daver”, *Çelebice*, Çelebi Holding A.Ş. Yayını, İstanbul, Ağustos 2009, s.38-40.

⁹⁸ Çetin Altan birkaç kez daha bu olayı yazılarına taşıyarak eleştirecekti.

⁹⁹ Dört saatlik konuşmadan sonra geminin yüzdürülememesi hakkında böyle yaklaşımlar basına sık sık yansımıştı. Nitekim Refii Cevat “Merhum arkadaşım kara amiralı olduğu için şilep bir türlü karayı terk edip denize

inşaa edilen Abidin Daver gemisinin hala makinesinin bile konamamış olmasını” büyük bir beceriksizlik olarak değerlendirirken merhum gazetecinin ruhundan af dilediğini yazacaktı (Saraçoğlu, 2009:200). Aynı sıralarda şilebin yedek parça yokluğu nedeniyle tamir edilemediği basına yansımıştı (*Milliyet*, 2 Nisan 1956:2). 1956 Nisan’ında Denizcilik Bankası İdare Meclisi Reisi ve Umum Müdür Vekili Enver Tekand şilep için İtalya’dan makine getirtileceğini açıklamıştı (*Milliyet*, 13 Nisan 1956:2). O dönemde, 1956 yılında Denizcilik Bankası’nın yeni gemi inşa ettirmek istemediği ve Abidin Daver şilebinin İtalya’ya sipariş edilen makinelerinin bir yıl sonra monte edilebileceği haberleri de gazetelerde yer almıştı (*Milliyet*, 17 Eylül 1956:2). 1950’lerin sonlarında şilebin tamamlanması için çalışmalar yürütülmüş (*Milliyet*, 19 Ekim 1957:2; *Milliyet*, 12 Temmuz 1958:2; *Milliyet*, 12 Kasım 1958:2) ve 1959 yılı Mart ayında, makine-motor noksanları giderilerek sefere çıkarılması öngörülmüştü (*Milliyet*, 11 Ocak 1959:2). Fakat *Milliyet*’in 1960 baharında, o yaz sefere girecek şilebin motor montajının sona erdiğini haber yapması öngörülerin tutmadığını gösteriyordu (*Milliyet*, 20 Temmuz 1959:2; *Milliyet*, 6 Nisan 1960:2; *Milliyet*, 3 Mayıs 1960:2).

Abidin Daver Şilebi’nin başına gelenler bunlarla sınırlı kalmamıştı. Henüz suya indirilmesinden birkaç gün sonra Taşkızak’ta demirli olan şilep fırtına nedeniyle demir tarayarak Unkapanı Köprüsü’ne kadar sürüklenmişti (*Milliyet*, 28 Temmuz 1955:7). Bu olaylar adeta ilerleyen yıllar için bir işaretti. Nitekim sekiz senede inşa edilen şilebin 1960 Temmuz sonlarındaki deneme seferleri sırasında motor yatakları yanmıştı (*Milliyet*, 29 Temmuz 1960:2).¹⁰⁰ Seferlerine başlayan şilep 1962 yılının son aylarında Thames nehri ağzında İspanyol bandıralı Isabel Flores adlı gemi ile çarpışmıştı.¹⁰¹ 1960’ların ortalarında şilebin adı kaçakçılık davaları münasebetiyle basında geçmişti (*Milliyet*, 6 Şubat 1964:7). 1960’ların sonlarında Abidin Daver Şilebi, Denizcilik Bankası Deniz Nakliyatı T.A.Ş. Genel Müdürlüğü

açılmamıştı” diyecekti. Bkz. Ulunay, “Denizcilik Bankasını Tebrik”, *Milliyet*, 7 Ağustos 1958, s.3. *Milliyet*’e yansıyan “Rahmetli yazar Daver’e de bilirsiniz, Kara Amirali derlerdi. Onun için admın konuştuğu şilep de bir türlü yüzmez oldu” ifadeleri bu açıdan başka bir örnekti (*Milliyet*, 31 Temmuz 1960, s.1).

¹⁰⁰ 22 Temmuz tarihli bir haberde şilebin yedi yıl sonra tamamlandığı haber yapılmıştı (*Milliyet*, 22 Temmuz 1960, s.2). Ağustos ayında Denizcilik Bankası Umum Müdürü şilebin zabitan salonunda basın toplantısı yapacaktı (*Milliyet*, 5 Ağustos 1960, s.1). Ağustos ortalarında gazetelerde şilebin Haliç’te bekletildiği haberleri çıkmıştı (*Milliyet*, 15 Ağustos 1960, s.2).

¹⁰¹ 18 Ekim tarihli bu haberde geminin tonajı 4.339 ton olarak verilmişti. Bkz. *Milliyet*, 18 Ekim 1962, s.3. Dava hakkında basında ilanlar çıkmıştı (*Milliyet*, 1 Aralık 1962, s.5).

tarafından birinci sınıf süratli şilepler kategorisinde ele alınacaktı.¹⁰² 1980 baharında onarım için bekleyen şilebin bir bölümü yanmıştı (*Milliyet*, 24 Mart 1980:10). 1981 yılında ise Florya-Ciroz mevkiinde karaya oturmuştu (*Milliyet*, 21 Ağustos 1981:1). Abidin Daver Şilebi, 23 Mart 1982 günü Küba bandıralı Las Mercedes adlı gemi ile İstanbul Boğazı'nda çarpışmış ve bu kaza bir dava konusu olmuş; hatta bu dava uluslararası nitelik kazanmıştı (*Milliyet*, 2 Şubat 1984:5). 1988 yılı sonlarında yaşı nedeniyle navlun bulamayan ve Yenikapı açıklarında bekleyen Türkiye Deniz Nakliyat Şirketi'ne ait şilepte yangın çıkmıştı (*Milliyet*, 30 Kasım 1988:3,10).¹⁰³ Sonuçta Abidin Daver Şilebi de bir hayli maceralı bir geçmişe sahip olmuştur.

SONUÇ

Abidin Daver, denizcilikle ilgili konuları gazete sütunlarına taşıyan Türkiye'deki ilk gazeteci idi. Denizcilik ve her anlamda denizden yararlanma anlayışının gelişmesi için kitaplarıyla, yazılarıyla ve konferanslarla Türkiye'deki kitleleri bilinçlendirmeye çalışmıştı. Zaten onun ciddi derecede teknik bilgi ve kültür yüklü yazı ya da kitapları güçlü birer araştırma niteliğine sahipti. Bu yönleriyle onun yazı ya da çalışmaları denizcilik ve deniz tarihi ile ilgili akademik düzeydeki çalışmaların izlenmesine de yardımcı olmuştur.

Abidin Daver'in denizcilik alanına katkısı sadece gazetelerdeki yazıları ya da kitaplarıyla teorik düzeyde kalmamıştı. 1950 ve sonrasında yaşadığı DP'nin iktidar yıllarına denk düşen birkaç yıllık dönem bir kenara bırakılırsa CHP'nin iktidar yıllarında yani Tek Parti Dönemi'nde denizci kesimin sözcüsü durumundaydı. Bununda ötesine geçmiş ve vefat tarihine kadar Türkiye'de denizciliğin kalkınmasına yönelik girişim ya da organizasyonların içinde doğrudan bulunmuştu. Bu etkinliği, onun bu alana yönelik düşüncelerle ortaya koyduğu hedeflere inancının ve samimiyetinin bir göstergesi olarak kabul edilebilir. Üstelik denizcilik alanındaki çalışmalar önem ve hız kazanıncaya kadar ciddi bir boşluğu doldurmuş olduğu hatta denizciliğe yönelik girişimleri tetiklediği de rahatlıkla söylenebilir.

¹⁰² İlan için Bkz.: *Milliyet*, 4 Temmuz 1969, s.11.

¹⁰³ Şilep 1991 yılında sökülme üzere Aliğa'ya gönderilmişti (Eken, 2013, s.239). Oktay Sönmez ise -yanlışlıkla olsa gerek- geminin 1960'da Aliğa'da bekleyen gemi bozmacılarından birine satıldığını yazmaktadır (Sönmez, 2008, s.337-338).

Anadolu coğrafyasının bir deniz ülkesi olduğu mantığından hareket ederek hem savunma hem de ekonomi-üretim açısından denizlerden yararlanılmasını savunmuştu. Daver'in denizcilikteki kalkınmayı, uygarlık seviyesinin ileriliği ile ilişkili olarak değerlendirdiği anlaşılmaktadır. Zaten bu yönde “*Her denizci Türk milletine sıhhat ve servet temin eder*” sözünü Avrupa'daki atasözlerinden hareketle formüle etmişti (Daver-G, 1932:93). Osmanlı denizciliğinin zirveye ulaşmasını Anadolu tabanından gelen bir alt yapı desteğinin yanında bilimsel, teknolojik ve kültürel gelişmeyle birlikte ele almıştı. 20. yüzyılda da denizciliğin gelişmesi ve bu sürecin sürekliliğinin sağlanabilmesi için ulusal kaynaklara dayanan bir üretkenliği/üretimi savunmuş; Türkiye'de hem askeri hem de sivil-ticari alanlarda gemi inşasının gerçekleştirilmesini önermişti. Öte yandan bu hedeflere ulaşılabilmesi için gerekli motivasyonu Türk tarihinde bulduğu ve bunu halka yansıtmaya çalıştığı rahatlıkla ileri sürülebilir.

KAYNAKÇA

1. Süreli Yayınlar

Cumhuriyet:

“Hem Nalına Hem Mıhına-Türk gençliği denize!”, *Cumhuriyet*, 15 Haziran 1942, s.2.

“Hem Nalına Hem Mıhına-Türk Gençliği Denize!”, *Cumhuriyet*, 15 Haziran 1942, s.2.

“Hem Nalına Hem Mıhına”, *Cumhuriyet*, 12 Ağustos 1950, s.2.

“Hem Nalına Hem Mıhına”, *Cumhuriyet*, 30 Temmuz 1951, s.2.

“Hem Nalına Hem Mıhına-Denizcilik Türk Milletinin Ülküsü”, *Cumhuriyet*, 3 Kasım 1937, s.3.

“Hem Nalına Hem Mıhına-Türkler Denizci Değillermiş!”, *Cumhuriyet*, 4 Mayıs 1946, s.2.

“Programın Ana hatları”, *Cumhuriyet*, 9 Kasım 1937, s.1.

- “Turgud Reis'in Mezarı”, *Cumhuriyet*, 2 Ocak 1937, s.6.
- Daver, Abidin, “DB-Türk Denizcileri Ortaçağ Hayatından Kurtarılmalıdır”, *Cumhuriyet*, 22 Ağustos 1947, s.2.
- Daver, Abidin, “DB-Türk Şilepçiliğini Geliştirme Şartları”, *Cumhuriyet*, 9 Mayıs 1946, s.2.
- Daver, Abidin, “Amerikanın Bize Verdiği Harb Gemileri”, *Cumhuriyet*, 12 Ocak 1948, s.1,3.
- Daver, Abidin, “Artık, Sıra Tersaneye Geldi”, *Cumhuriyet*, 22 Kasım 1946, s.1,3.
- Daver, Abidin, “Beş Yıllık Sanayi Hamlesi”, *Cumhuriyet*, 21 Ocak 1946, s.1,3.
- Daver, Abidin, “Biz, Denizci Millet miyiz?”, *Cumhuriyet*, 11 Aralık 1947, s.2.
- Daver, Abidin, “DB-Atılayı Çıkarma Projesi”, *Cumhuriyet*, 11 Kasım 1946, s.2.
- Daver, Abidin, “DB-Bir Deniz Siyasetimiz ve Programımız Var mı?”, *Cumhuriyet*, 1 Haziran 1948, s.2.
- Daver, Abidin, “DB-Deniz Müzemiz”, *Cumhuriyet*, 1 Ekim 1946, s.2.
- Daver, Abidin, “DB-Donanmamızın Kuvvetlenmesini Biz Niçin İstiyoruz?”, *Cumhuriyet*, 3 Mart 1949, s.2.
- Daver, Abidin, “DB-Gemilerimizi Mutlaka Kendimiz Yapmalıyız-Ulaştırma Bakanı Sayın Kemal Satıra”, *Cumhuriyet*, 26 Nisan 1950, s.2.
- Daver, Abidin, “DB-Gemilerimizin Bir Kısımını Kendimiz Yapmalıyız”, *Cumhuriyet*, 25 Ocak 1949, s.2,4.
- Daver, Abidin, “DB-Halicde Yeni Gemiler Yapabileceğimizin Delilleri”, *Cumhuriyet*, 19 Aralık 1945, s.2.
- Daver, Abidin, “DB-Kabotaj İnhisarının Denizciliğimize Zararları”, *Cumhuriyet*, 2 Eylül 1948, s.2.
- Daver, Abidin, “DB-Müstakil Bir Deniz-Hava Kuvveti Lâzımdır”, *Cumhuriyet*, 19 Kasım 1948, s.2.

Daver, Abidin, "DB-Müstakil Bir Deniz-Hava Kuvvetine Kesin İhtiyacımız Var", *Cumhuriyet*, 14 Kasım 1948, s.5.

Daver, Abidin, "DB-Oramiral Ülgenin Yanıldığı Nokta", *Cumhuriyet*, 15 Haziran 1949, s.2.

Daver, Abidin, "DB-Programsız Gayretlerle Takviye Edilen Donanma", *Cumhuriyet*, 10 Haziran 1948, s.2.

Daver, Abidin, "DB-Türkiyeye Mutlaka Bir Deniz-Hava Kuvveti Lâzımdır", *Cumhuriyet*, 20 Ağustos 1949, s.2.

Daver, Abidin, "DB-Türk-Rus Filoları Arasında Bir Mukayese", *Cumhuriyet*, 6 Temmuz 1949, s.2.

Daver, Abidin, "DB-Yeni Arama-Tarama Gemilerimize Dair", *Cumhuriyet*, 31 Ağustos 1946, s.2.

Daver, Abidin, "DB-Yeni Gemiler Yapacak Tersane Meselesi", *Cumhuriyet*, 11 Ocak 1949, s.2.

Daver, Abidin, "Deniz Şurası", *Cumhuriyet*, 5 Ağustos 1950, s.1,3.

Daver, Abidin, "Deniz Ticaretimizi Geliştirmenin Tek Yolu", *Cumhuriyet*, 20 Şubat 1948, s.1,3.

Daver, Abidin, "Denizciliğimizde Armatörlere Düşen Vazife", *Cumhuriyet*, 20 Ağustos 1951, s.1,3.

Daver, Abidin, "Denizciliğimize Aid Dilekler", *Cumhuriyet*, 1 Temmuz 1946, s.1,3.

Daver, Abidin, "Denizciliğimizin Beklediği Himmet", *Cumhuriyet*, 12 Nisan 1949, s.1,3.

Daver, Abidin, "Denizcilik Bahisleri (DB)-Ansoldada Yapılan Yeni Gemilerimiz", *Cumhuriyet*, 26 Aralık 1949, s.2.

Daver, Abidin, "Denizcilik Tarihimizden Altın Sahifeler-Barbarosun Preveze Zaferi", *Cumhuriyet*, 27 Eylül 1948, s.2.

Daver, Abidin, "Devlet Denizciliğinde Doğru Yol", *Cumhuriyet*, 14 Ekim 1950, s.1,3.

Daver, Abidin, “Donanma Günü ve Donanmamızın Takviyesi”, *Cumhuriyet*, 27 Eylül 1948, s.1,3.

Daver, Abidin, “Gemilerimizi Kendimiz Yapabiliriz ve Yapmalıyız”, *Cumhuriyet*, 27 Kasım 1945, s.1,3.

Daver, Abidin, “Günün Mevzuları-Bir Donanma Günü veya Haftası İstiyoruz”, *Cumhuriyet*, 2 Eylül 1946, s.2.

Daver, Abidin, “Günün Mevzuları-Bir Donanma Günü veya Haftası İstiyoruz”, *Cumhuriyet*, 2 Eylül 1946, s.2.

Daver, Abidin, “Günün Mevzuları-Boğazlarda Üs İsteyen Rusya, Akdenizi İstiyor Demektir”, *Cumhuriyet*, 14 Ekim 1945, s.2.

Daver, Abidin, “Günün Mevzuları-Boğazların Müstereken Müdafaası mı? Asla!”, *Cumhuriyet*, 23 Ağustos 1946, s.2.

Daver, Abidin, “Günün Mevzuları-İstanbulun İmarı İçin Lüzumlu Milyonları Nasıl Bulabiliriz?”, *Cumhuriyet*, 6 Haziran 1945, s.2.

Daver, Abidin, “Günün Mevzuları-Montreux Andlaşması ve Boğazlar Meselesi”, *Cumhuriyet*, 22 Temmuz 1945, s.2.

Daver, Abidin, “Günün Mevzuları-Preveze Zaferi”, *Cumhuriyet*, 27 Eylül 1945, s.2.

Daver, Abidin, “Günün Mevzuu - Japon Denizciliği Nasıl Doğdu”, *Cumhuriyet*, 20 Kasım 1941, s.2.

Daver, Abidin, “Kendi Gemilerimizi Kendimiz Yapalım”, *Cumhuriyet*, 11 Mart 1939, s.8.

Daver, Abidin, “Memleket Sanayi İçin Değil, Sanayi Memleket İçin”, *Cumhuriyet*, 27 Temmuz 1946, s.1,3.

Daver, Abidin, “Milli Müdafaa Meseleleri-Donanmamızın Takviyesi Halâ Niçin Lâzımdır”, *Cumhuriyet*, 5 Ekim 1951, s.2.

Daver, Abidin, “Sanayimizin Bir Elden İdaresi Lazımdır”, *Cumhuriyet*, 25 Ocak 1946, s.1,3.

Daver, Abidin, "Tarihimizin Şanlı Sahifeleri-Barbarosun En Büyük Zaferi: Preveze", *Cumhuriyet*, 27 Eylül 1946, s.2.

Daver, Abidin, "Tarihimizin Şanlı Sahifeleri-Barbarosun En Büyük Zaferi: Preveze", *Cumhuriyet*, 27 Eylül 1946, s.2.

Daver, Abidin, "Taşkızakta 5000 Tonluk 4 Gemi Yapabiliriz", *Cumhuriyet*, 25 Kasım 1945, s.2.

Daver, Abidin, "Tersane Davamız", *Cumhuriyet*, 24 Temmuz 1950, s.1,3.

Daver, Abidin, "Türk Boğazlarını Yalnız Türkler Müdafaa Eder", *Cumhuriyet*, 13 Ağustos 1946, s.1,3.

Daver, Abidin, "Türk Denizciliği İçin Hayırlı Bir Kanun", *Cumhuriyet*, 13 Ağustos 1951, s.1,3.

Daver, Abidin, "Türk Denizciliğine Aid Bir Senelik Bilânço", *Cumhuriyet*, 2 Ocak 1949, s.2.

Daver, Abidin, "Türk Denizciliğini Geliştirmenin Tek Çıkar Yolu", *Cumhuriyet*, 3 Eylül 1948, s.1.

Daver, Abidin, "Türk Donanması Bir Programla Takviye Edilmelidir", *Cumhuriyet*, 23 Eylül 1947, s.1,3.

Daver, Abidin, "Türk Gemi İnşa Sanayiini Kurmak Şerefi", *Cumhuriyet*, 16 Haziran 1947, s.1,3.

Daver, Abidin, "Türk Şilepçiliğini İnkışaf Ettirmek İçin", *Cumhuriyet*, 26 Haziran 1946, s.1,3.

Daver, Abidin, "Türkiye'de Vapur İnşaiyeciliği", *Cumhuriyet*, 6 Nisan 1939, s.2.

Tefrikalar (*Cumhuriyet*):

Daver, Abidin, "Tarihte Büyük Deniz Muharebeleri (TBDM)", Tefrika No:1, *Cumhuriyet*, 7 Kasım 1938, s.2 - "TBDM", Tefrika No:125, *Cumhuriyet*, 19 Mart 1939, s.2:

Daver, Abidin, "Tarihte Büyük Deniz Muharebeleri", Tefrika No:41, *Cumhuriyet*, 22 Aralık 1938, s2 - "TBDM", Tefrika No:49, *Cumhuriyet*, 30 Aralık 1938, s.2.

Daver, Abidin, “TBDM-Denizde Türkler”, Tefrika No:57, *Cumhuriyet*, 7 Ocak 1939, s.2.

Daver, Abidin, “TBDM-Denizde Türkler”, Tefrika No:58, *Cumhuriyet*, 8 Ocak 1939, s.2.

Daver, Abidin, “TBDM-Denizde Türkler”, Tefrika No:59, *Cumhuriyet*, 9 Ocak 1939, s.2.

Daver, Abidin, “TBDM-Denizde Türkler”, Tefrika No:60, *Cumhuriyet*, 10 Ocak 1939, s.2.

Daver, Abidin, “TBDM-Denizde Türkler”, Tefrika No:61, *Cumhuriyet*, 11 Ocak 1939, s.2.

Daver, Abidin, “TBDM-Denizde Türkler”, Tefrika No:62, *Cumhuriyet*, 12 Ocak 1939, s.2.

Daver, Abidin, “TBDM-Denizde Osmanlı Türkleri”, Tefrika No:63, *Cumhuriyet*, 13 Ocak 1939, s.2 - “TBDM-Denizde Türkler”, Tefrika No:68, *Cumhuriyet*, 18 Ocak 1939, s.2.

Daver, Abidin, “TBDM-İstanbulun Zaptı”, Tefrika No:69, *Cumhuriyet*, 19 Ocak 1939, s.2 - “TBDM-İstanbulun Zaptı”, Tefrika No:74, *Cumhuriyet*, 24 Ocak 1939, s.2.

Daver, Abidin, “TBDM-Osmanlılarla Venedikliler”, Tefrika No:75, *Cumhuriyet*, 25 Ocak 1939, s.2 - “TBDM-Osmanlılarla Venedikliler”, Tefrika No:77, *Cumhuriyet*, 27 Ocak 1939, s.2

Daver, Abidin, “TBDM-Osmanlılarla Venedikliler”, Tefrika No:77, s.2 - “TBDM-Osmanlılarla Venedikliler”, Tefrika No:83, *Cumhuriyet*, 5 Şubat 1939, s. 2.

Daver, Abidin, “TBDM-Osmanlılarla Venedikliler”, Tefrika No:84, *Cumhuriyet*, 6 Şubat 1939, s.2.

Daver, Abidin, “TBDM-Akdenizde Türk Hakimiyeti”, Tefrika No:85, *Cumhuriyet*, 7 Şubat 1939, s.2 - “TBDM”, Tefrika No: 86, s.2.

Daver, Abidin, “TBDM-Akdenizde Türk Hakimiyeti”, Tefrika No:86, *Cumhuriyet*, 8 Şubat 1939, s.2.

Daver, Abidin, "TBDM-Akdenizde Türk Hakimiyeti", Tefrika No:87, *Cumhuriyet*, 9 Şubat 1939, s.2.

Daver, Abidin, "TBDM-Akdenizde Türk Hakimiyeti", Tefrika No:88, *Cumhuriyet*, 10 Şubat 1939, s.2.

Daver, Abidin, "TBDM-Akdenizde Türk Korsanları", Tefrika No:89, *Cumhuriyet*, 11 Şubat 1939, s.2.

Daver, Abidin, "TBDM-Akdenizde Türk Korsanları", Tefrika No:90, *Cumhuriyet*, 12 Şubat 1939, s.2 - "TBDM-Akdenizde Türk Korsanları", Tefrika No:98, *Cumhuriyet*, 20 Şubat 1939, s.2.

Daver, Abidin, "TBDM-Akdenizde Türk Korsanları", Tefrika No:91, *Cumhuriyet*, 13 Şubat 1939, s.2.

Daver, Abidin, "TBDM-Akdenizde Türk Korsanları", Tefrika No:98, *Cumhuriyet*, 20 Şubat 1939, s.2 - "TBDM-Akdenizde Türk Korsanları", Tefrika No:104, *Cumhuriyet*, 26 Şubat 1939, s.2.

Daver, Abidin, "TBDM-Barbarosun Muharebeleri", Tefrika No:105, *Cumhuriyet*, 27 Şubat 1939, s.2 - "TBDM-Barbarosun Muharebeleri", Tefrika No:110, *Cumhuriyet*, 4 Mart 1939, s.2.

Daver, Abidin, "TBDM-Preveze Zaferi", Tefrika No:111, *Cumhuriyet*, 5 Mart 1939, s.2 - "TBDM-Preveze Zaferi", Tefrika No:119, *Cumhuriyet*, 13 Mart 1939, s.2.

Daver, Abidin, "TBDM-Bir İmparatorluğu Yenen Beylik", Tefrika No:120, *Cumhuriyet*, 14 Mart 1939, s.2 - "TBDM-Bir İmparatorluğu Yenen Beylik", Tefrika No:121, *Cumhuriyet*, 15 Mart 1939, s.2.

Daver, Abidin, "TBDM-Barbarosun Fransa Seferi", Tefrika No:122, *Cumhuriyet*, 16 Mart 1939, s.2 - "TBDM-Barbarosun Fransa Seferi", Tefrika No:125, *Cumhuriyet*, 19 Mart 1939, s.2.

Milliyet:

"A. Daver Şilebi 1 Temmuz Yetişecek", *Milliyet*, 3 Mayıs 1960, s.2.

"Abidin Daver Şilebi 1960'da Hizmete Giriyor", *Milliyet*, 20 Temmuz 1959, s.2.

- “Abidin Daver Şilebi Bugün Denize İndiriliyor”, *Milliyet*, 7 Temmuz 1955, s.2.
- “Abidin Daver Şilebi Denize İndiriliyor”, *Milliyet*, 9 Mayıs 1955, s.2.
- “Abidin Daver Şilebi Dün de Denize İndirilemedi”, *Milliyet*, 3 Temmuz 1955, s.7.
- “Abidin Daver Şilebi Yazın Sefere Giriyor”, *Milliyet*, 6 Nisan 1960, s.2.
- “Abidin Daveri Dün Kaybettik”, *Milliyet*, 9 Şubat 1954, s.1,7.
- “Denizcilik Bankası 13 Şilep Satın Aldı”, *Milliyet*, 1 Aralık 1954, s.3.
- “Denizcilik Bankası İdare Meclisi İçtima”, *Milliyet*, 2 Mart 1952, s.1,7.
- “Denizcilik Bankası, Büyük Tonajda Gemi Yapmayacak”, *Milliyet*, 15 Temmuz 1955, s.2.
- “Denizcilik Bankası”, *Milliyet*, 26 Şubat 1952, s.1,7.
- “Denizcilik Bayramı”, *Milliyet*, 2 Temmuz 1950, s.1,3.
- “Fırtına Şehirde Ağır Tahribat Yaptı”, *Milliyet*, 28 Temmuz 1955, s.7.
- “Gazeteciler Jübilesi”, *Milliyet*, 26 Mayıs 1953, s.2.
- “İlk Güzelden Son Güzele: Yaşayan Kraliçeler”, *Milliyet*, 16 Mart 1985, s.8.
- “İngiliz Lordlar Kamarası Boğaz’daki Kaza Konusunda Türkiye Lehine Karar Verdi”, *Milliyet*, 2 Şubat 1984, s.5.
- “İstanbul’un Canlı Tarihi”, *Milliyet*, 9 Ağustos 1991, s.10.
- “Kısa Haberler”, *Milliyet*, 15 Nisan 1952, s.2.
- “Pazar Sohbetleri”, *Milliyet*, 6 Eylül 1953, s.2.
- “Şehir Hatları 2 Milyon Zarar Etti”, *Milliyet*, 11 Ocak 1959, s.2.
- “Şey... Müsemma”, *Milliyet*, 31 Temmuz 1960, s. 1.
- “Ticaret Filomuza Katılan Armatör Gemileri”, *Milliyet*, 13 Nisan 1953, s.6.
- “Türk Denizcilik Cemiyeti Kuruldu”, *Milliyet*, 30 Aralık 1950, s.2.

Altan, Çetin, “Şeytanın Gör Dediği-Nankör Mesleklerden Bazıları”, *Milliyet*, 14 Kasım 1980, s.5.

Altan, Çetin, “Şeytanın Gör Dediği-Süper Teknoloji, Sayın Thatcher ve BBC”, *Milliyet*, 16 Mayıs 1982, s.7.

Altan, Çetin, “Taş-Şaka Maka ama...”, *Milliyet*, 10 Mart 1960, s.2.

Büyüktuğrul, Afif, “Düşünenlerin Düşünceleri-Türkiye’ye Deniz Gücü Gereklidir”, *Milliyet*, 16 Mart 1970, s.2.

Erkilet, H. Emir, “Günün Meseleleri-Askeri Müze, Askeri Tarih”, *Milliyet*, 8 Kasım 1953, s.2.

Felek, Burhan, “Denizciliği Sevdirmek”, *Milliyet*, 10 Aralık 1970, s.2.

Felek, Burhan, “Milliyet 25 Yaşında”, *Milliyet*, 7 Mayıs 1975, s.2.

İlhan, Attila, “Muhbir, Muhabir, Muharrir Derken...”, *Milliyet*, 1 Şubat 1987, s.10.

İpekçi, Abdi, “Her Hafta Bir Sohbet: Bu Haftaki Konumuz: Şeyh-ül Muharririn, Konuğumuz: Burhan Felek”, *Milliyet*, 17 Mart 1975, s.9.

Milliyet, 1 Aralık 1962, s.5.

Milliyet, 12 Kasım 1958, s.2.

Milliyet, 12 Temmuz 1958, s.2.

Milliyet, 13 Nisan 1956, s.2.

Milliyet, 15 Ağustos 1960, s.2.

Milliyet, 17 Eylül 1956, s.2.

Milliyet, 18 Ekim 1962, s.3.

Milliyet, 19 Ekim 1957, s.2.

Milliyet, 2 Nisan 1956, s.2.

Milliyet, 21 Ağustos 1981, s.1.

Milliyet, 21 Temmuz 1955, s.2.

Milliyet, 22 Temmuz 1960, s.2.

Milliyet, 23 Haziran 1955, s.2.

Milliyet, 24 Ekim 1955, s.2.

Milliyet, 24 Mart 1980, s.10.

Milliyet, 25 Ağustos 1950, s.4.

Milliyet, 29 Temmuz 1960, s.2.

Milliyet, 30 Ağustos 1950, s.4.

Milliyet, 30 Kasım 1988, s.3,10.

Milliyet, 30 Mart 1951, s.2

Milliyet, 31 Temmuz 1960, s.1.

Milliyet, 4 Temmuz 1969, s.11.

Milliyet, 5 Ağustos 1960, s.1.

Milliyet, 5 Temmuz 1955, s.1.

Milliyet, 6 Şubat 1964, s.7.

Milliyet, 9 Şubat 1954, s.7.

Öymen, Altan, “İkinci Dünya Savaşında Türkiye-17”, *Milliyet*, 17 Eylül 1967, s.5.

Safa, Peyami, “Objektif-Üç Gazeteci Nesli”, *Milliyet*, 31 Ekim 1955, s.2.

Ulunay, Refii Cevat, “Takvimden Bir Yaprak-Bir Umumi Kütübhâne”, *Milliyet*, 12 Mart 1954, s.2.

Ulunay, Refii Cevat, “Takvimden Bir Yaprak-Denizcilik Bankasını Tebrik”, *Milliyet*, 7 Ağustos 1958, s.3.

Ulunay, Refii Cevat, "Takvimden Bir Yaprak-Rahmete Vesile...", *Milliyet*, 3 Temmuz 1955, s.3.

Weisband, Edward, "2. Dünya Savaşında İnönü'nün Dış Politikası" (çev. M. Ali Kayabal), *Milliyet*, 11 Ocak 1974, s.5.

Milliyet - Gazete Pazar:

Toprak, Zafer, "Spor Alemi Dergisi Türkiye Spor Tarihi İçin Önemli Kaynaklardan Biri", *Milliyet-Gazete Pazar*, 9 Ağustos 1998, s.15.

Milliyet - Magazin:

Felek, Burhan, "Geçmiş Zaman Olur ki - Zekeriya Sertel ve Ben", *Milliyet-Magazin*, 20 Mart 1977, s.14.

2. Kitap ve Tezler

BLERIOT, Louis - ROMOND, Edouard, *Kanatların Zaferi*, (çev. Abidin Daver), Ankara 1930.

ÇELİK, Ahmet, *İkinci Dünya Savaşı Sürecinde (1939-1945) Muhalif Basın* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Süleyman Demirel Üniversitesi Tarih Anabilimdalı, Isparta 2011.

DAVER, Abidin, *Barbaros Hayrettin Paşa*, Üstünel Yayınevi-İzmir Matbaası, İstanbul 1953.

_____, *Deniz*, Kanaat Kütüphanesi, 1932.

_____, *Dünkü Bugünkü Yarın ki İstanbul, İstanbul Radyosunda Konuşmalar*, İstanbul Belediyesi Neşriyat ve İstatistik Müdürlüğü Neşriyatı, İstanbul 1944.

_____, *Gemi*, Kanaat Kütüphanesi, 1932.

_____, *Mülazımın Romanı*, Kanaat Kitabevi, İstanbul 1936.

_____, *Türk Denizciliği*, Varoğlu Yayınevi, İstanbul 1947.

DEMİREL, Ahmet, *Tek Partinin İktidarı, Türkiye'de Seçimler ve Siyaset (1923-1946)*, İletişim Yayınları, İstanbul 2013.

EKEN, Aydın, *Ord. Prof. Ata Nutku*, İTÜ Vakfı Yayınları, İstanbul 2013.

GENCER, Ali İhsan, *Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları*, Türkiye Denizciler Sendikası Eğitim Dizisi, İstanbul 1986.

Güzelleşen İstanbul: XX.nci Yılı, (haz. Abidin Daver-Safa Günay), İstanbul 1944.

KARAKAYA, M. Mutlu, *Cumhuriyet Döneminde Ticari Denizcilik Eğitiminin Tarihsel Gelişimi (1928-1981)* (Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Anabilimdalı, İstanbul 2011.

_____, *Yüksek Denizcilik Okulu*, Kastaş Yayınları, İstanbul 2012.

KILIÇ, Murat, *Cumhuriyet Gazetesine Göre Türkiye'nin II. Dünya Savaşına Girişi ve Savaşın Sonuçları* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Anabilimdalı, İzmir 2010.

KOÇ, İ. Ceyhan, *Tek Parti Döneminde Basın İktidar İlişkileri (1929-1938)*, Siyasal Kitabevi, Ankara 2006.

KOÇAK, Cemil, *Türkiye'de İki Partili Siyasi Sistemin Kuruluş Yılları (1945-1950), İkinci Parti*, C.1, İletişim Yayınları, İstanbul 2010.

_____, *Türkiye'de Milli Şef Dönemi (1938-1945)*, C.1, İletişim Yayınları, İstanbul 2008 (4.basım).

_____, *Türkiye'de Milli Şef Dönemi (1938-1945)*, C.2, İletişim Yayınları, İstanbul 1996.

KOZOK, Fırat, *1938-1946 Yılları Arası Cumhuriyet Gazetesi'nin Genel Yayın Politikası* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Gazi Üniversitesi Gazetecilik Anabilimdalı, Ankara 2007.

LEVENT, Sinan, *Cumhuriyet Gazetesine Göre II. Dünya Savaşı Öncesi Türk Basınında Japonya (1933-1939)* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Ankara Üniversitesi Japon Dili ve Edebiyatı Anabilimdalı, Ankara 2009.

MALKOÇ, Eminalp, *Devrimin Kültür Fidanlığı, Halkevleri ve Kadıköy Halkevi*, Derlem Yayınevi, İstanbul 2009.

OTAY, Oğuz, *Mesudiye Zirhlisi, Osmanlı'nın Son 40 Yılı'nın Tanığı (1874-1914), Efendi Kaptan Kurtar Bizi!*, Denizler Kitabevi, İstanbul 2005.

ÖKE, Mim Kemal, *Unutulan Savaşın Kronolojisi Kore-1950-1953*, Boğaziçi Yayınları, İstanbul 1990.

PEKTAŞ, Şerafettin, *Milli Şef Döneminde (1938-1950) Cumhuriyet Gazetesi*, Fırat Yayınları, İstanbul 2003.

SARAÇOĞLU, Ahmet Cemaleddin, *Gazeteler, Gazeteciler ve Olaylar Etrafında Mütareke Yıllarında İstanbul*, (haz. İsmail Dervişoğlu), Kitabevi Yayınları, İstanbul 2009.

SÖNMEZ, Oktay, *Anılarda Gemiler Ufkun Ötesinde Kayboldular*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2008 (2.basım).

TBMM Albümü-1920-2010, C.1: 1920-1950, TBMM Basın ve Halkla İlişkiler Müdürlüğü Yayınları, Ankara 2010.

TOPUZ, Hıfzı, *II. Mahmut'tan Holdinglere Türk Basın Tarihi*, Remzi Kitabevi, İstanbul 2003 (2.basım).

YALMAN, Ahmet Emin, *Havalarda 50000 Kilometre Seyahat Notları, Forma 1*, Vatan Matbaası, İstanbul 1943.

YALMAN, Ahmet Emin, *Havalarda 50000 Kilometre Seyahat Notları, 2 nci cilt*, Vatan Matbaası, İstanbul 1943.

YÜKSEL, Ayhan, *Geçmişten Günümüze Tirebolulu Denizciler*, Bengi Yayınları, İstanbul 2010.

3. Makaleler

"Bir Denizcilik Tutkusu Öyküsü: Abidin Daver", *Çelebice*, Çelebi Holding A.Ş. Yayını, İstanbul, Ağustos 2009, s. 38-40.

AKALIN, Cüneyt, "Missouri'nin Ziyaretinin Tarihsel Anlamı", *Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları*, İstanbul Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü Dergisi, Yıl: 2/2003, Sayı: 3, s. 1-13.

ATABEYOĞLU, Cem, “Yokuştan Gelip Geçenler: 17, Abidin Daver”, *Pirelli*, Sene: 13, Sayı: 146, Kasım 1976, s. 16.

AVŞAR, Zakir - YÜKSEL, Mehmet, “Türkiye’nin İlk Turizm Rehberi ‘Türkiye Kılavuzu’ ve Hazırlayıcısı Hüseyin Orak”, *Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi*, Cilt: 23, Sayı: 1, Bahar 2012, s. 33-44.

AYDIN, Hakan, “İdman (1913-1914): İlk Kapsamlı Spor Dergisi Üzerine Bir İnceleme”, *Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 27 (Yıl: 2009/2), s.153-169.

BOZKURT, İbrahim, “II. Dünya Savaşı Sonrası Amerikan Missouri Zırhlısı’nın İstanbul Limanı’na Ziyareti Üzerine Değerlendirmeler”, *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi (ÇTTAD)*, VI/15, 2007/Güz, s. 251-274.

ÇAKIR, Hamza, “Türk Basınında İlk Spor Gazetesi ‘Futbol.’”, *İletişim Kuram ve Araştırma Dergisi*, 26 (Kış-Bahar 2008), s.169-196.

DAVER, Abidin, “Donanmamız”, *Her Hafta*, C: 6, No: 76, 13 Aralık 1943, s. 6-15.

DÜZCÜ, Levent, “Osmanlı Denizciliğinde Teknolojik Transformasyon: Yelkenliden Buharlı Gemiye Geçiş Dönemi (1828-1862)”, *Yeni Bir Askeri Tarih Özlemi, Savaş, Teknoloji ve Deneysel Çalışmalar*, (haz. Kahraman Şakul), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2013, s. 182-199.

FERİDUN, Hikmet, “Sivil Amiral A. Daver Bize Denizcilik ve Gazetecilik Hayatını Anlatıyor”, *7 Gün*, 5/110 (1 Nisan 1935), s.14-17.

HAYTOĞLU, Ercan, “Kore Savaşı ve Denizli Kore Şehitleri ile Gazileri”, *Pamukkale Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi*, Yıl: 2002/1, Sayı: 11, s. 76-115.

MALKOÇ, Eminalp - ŞAHİN, Ali - MALHASYAN, Silvart - SOLGUN, Sertaç, “Kadıköy Halkevi ve Faaliyetleri 1935-1951”, *Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları*, İstanbul Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü Dergisi, Yıl: 5/2006, Sayı: 10, s. 105-165.

MALKOÇ, Eminalp, “Türk Basınında Truman Doktrini ve Türkiye’ye Amerikan Yardımları (1947-1950)”, *Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları*, İstanbul Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü Dergisi, Sayı: 9, Yıl: 5/2006, s. 89-127.

ÖRENÇ, Ali Fuat, "Deniz Kuvvetleri ve Deniz Harp Sanayii", *Dünya Savaş Tarihi, Osmanlı Askeri Tarihi, Kara, Deniz ve Hava Kuvvetleri, 1792-1918*, (ed. Gültekin Yıldız), Timaş Yayınları, İstanbul 2013, s. 121-168.

SEMİZ, Yaşar, "Çanakkale Denizaltı Savaşı (Nisan-Mayıs 1915), Sultanhisar ve Muâvenet-i Milliye'nin Başarıları", *Selçuk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, Yıl:2009, Sayı: 9, s.393-398.

SEVİNÇ, Canan, "Atatürk Dönemi (1923-1938) Türk Romanında Milli Mücadele", *Turkish Studies*, Volume: 4/1-2 (Winter 2009), s. 2011-2040.

ŞİMŞEK, Halil, "Çanakkale Bağlamında 1934 Trakya Yahudi Olayları", *Cumhuriyet Tarihi Araştırmaları Dergisi*, Yıl: 5, Sayı: 9 (Bahar 2009), s. 137-150.

UZUN, Ruhdan, "Türkiye'de Spor Basınının Etik Anlayışı", *Gazi Üniversitesi İletişim Fakültesi Dergisi*, Sayı: 19, Yıl: 2004, s. 1-23.

ZORLU, Tuncay "Osmanlı Deniz Teknolojisi Üzerine", *Türkiye Araştırmaları Literatürü Dergisi*, C. 2, S. 4, Güz 2004, s. 297-353.