

Makale Geliş | Received: 30.07.2018
Makale Kabul | Accepted: 04.08.2018
DOI: 10.18795/gumusmaviatlas.449150

Eminalp MALKOÇ

Doç. Dr. | Assoc. Prof. Dr.

İstanbul Teknik Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Bölümü, İstanbul, TR
Istanbul Technical University, Department of Atatürk's Principles and History of Turkish Revolution, İstanbul, TR
ORCID: 0000-0002-5840-6922
malkocem@itu.edu.tr

Soğuk Savaş'a Geçiş Sürecinde *Akşam*'ın Penceresinden Türk Denizciliği (1945-1950)*

Öz

İkinci Dünya Savaşı'nın ardından siyasal yapı, galiplerin çekişmesine bağlı olarak birkaç yıla kalmadan iki kutuplu dünya düzeninin eksenini üzerinde şekillenmiştir. Soğuk Savaş adını taşıyacak bu süreçte girilirken denizcilik gibi alanlar birçok farklı yönden Türk basınının ilgi odakları içinde yer almıştır. *Akşam* gazetesinin denizcilik alanındaki yayınları, tarihsel, askeri, ekonomik, kurumsal ve benzeri yönleri kapsayacak şekilde geniş bir yelpaze oluşturmaktadır. Böyle yayınlar genellikle Abidin Daver, Haluk Y. Şehsuvaroğlu, Cemalettin Bildik gibi dönemin seçkin gazetecileri ile Naci Ark gibi tanınmış mühendislerin imzalarını taşımıştır. Yazıları ve yazarları kanalıyla denizcilik alanında ulusal bir yapıyı savunan *Akşam*, doğaldır ki bu yönde bir toplumsal bilinç oluşturma çabası da sergilemiştir. Denizcilik açısından üretici bir kimlik altında gelişim sağlama vizyonunu içeren böyle çalışma ya da yaklaşımlar, bir Akdeniz ülkesi olan ve üç tarafı denizlerle çevrili Türkiye'de toplumun denizciliği özümseyip özümseyemediği, bu alandaki ilgi, donanım ve bilgisinin belirlenmesi açısından da kuşkusuz kayda değer bir önem taşımaktadır. Bu çalışma, savaştan sonra dünyanın Soğuk Savaş'a sürüklendiği ve Türkiye'nin çok partili hayata giden bir dönüşümü yaşadığı süreçte, *Akşam* gazetesi üzerinden içerik açısından benzer yazılardan örnekler seçilmek suretiyle Türkiye'de denizcilğe yönelik yaklaşımı ve nasıl bir toplumsal algının varolduğunu özellikle 1947-1950 aralığına odaklanarak tarihsel bir bakış açısıyla incelemeyi amaçlamaktadır.

Anahtar Kelimeler: Abidin Daver, *Akşam*, Deniz Müzesi, Haluk Y. Şehsuvaroğlu, Türk Denizciliği.

Turkish Maritime From the Angle of the *Akşam* Newspaper in the Process of Transition to the Cold War (1945-1950)*

Abstract

Within a few years after WWII, the political structure shaped on the axis of a bipolar world order based on the competition among the victorious countries. In this period which would be named as Cold War, branches such as shipping were among the areas of interest of the Turkish media for several reasons. The publications of *Akşam* newspaper in the field of shipping formed a broad range that covered historical, military, economic, and institutional aspects. Such publications were generally written by the outstanding columnists of the period like Abidin Daver, Haluk Y. Şehsuvaroğlu and Cemalettin Bildik in addition to well-known engineers such as Naci Ark. Supporting a nationalist structure in the field of shipping via its columns and columnists, *Akşam* presented an effort to orient the society in this direction as one might expect. Without doubt, in Turkey, a Mediterranean country surrounded by three seas, these approaches or

* Makalenin yazarı tarafından *1. Uluslararası Akdeniz Dünyası Araştırmaları Sempozyumu*'nda (KKTC/Lefkoşa 20-21 Ekim 2016-Yakın Doğu Üniversitesi) "İkinci Dünya Savaşı'ndan Sonra Soğuk Savaşa Uzanan Yıllarda Türkiye'de Denizcilik Algısı: *Akşam* Gazetesi Örneği" başlıklı bir sunum yapılmıştır.

studies which include a vision to provide improvement with a productive identity in terms of shipping are significant for questioning the adaptation of the society to the issue and identifying its interest, amenities, and knowledge of the subject. With a historical approach, this study aims to analyze the approach to shipping in Turkey and its social perception in a period while the world was drifting to Cold War and Turkey was experiencing the transformation to multi-party system, especially the period between the years 1947-1950, via a content-based selection of similar articles published in *Akşam* newspaper.

Keywords: Abidin Daver, *Akşam*, Haluk Y. Şehsuvaroğlu, Naval Museum, Turkish Maritime.

Giriş

Kazım Şinasi Dersan (Darülfünun’da Tarihte Usul Müderris Muavini), Necmettin Sadık [Sadak], Ali Naci Karacan ve Falih Rıfkı Atay ortaklığı ile kurulan *Akşam* gazetesi, 20 Eylül 1918 tarihinde yayın hayatına başlamıştır. Mütareke yıllarında İstanbul’da çıkan ve ulusal mücadele ile Mustafa Kemal Paşa’yı destekleyen başlıca gazeteler arasında yer almıştır (Kavaklı 2005: 15-31). Gazete, Cumhuriyet’in kuruluşunda ve devrimler sürecinde Ankara’nın çizgisini savunmuş ve zamanla sanat ve kültür alanlarına ağırlık vermeye yönelmiştir. 1930’lu yıllarda büyüyen *Akşam*, kitap basım ve satış işine de girmişti (Kavaklı 2005: 51-71,81-97).

İkinci Dünya Savaşı yıllarında “*Ne kimseye boyun eğmek ne de meydan okumak...*” çizgisinde kalmaya çalışan gazete, savaş karşıtı aynı zamanda demokrasi taraftarı bir tutum takınmıştı (Kavaklı 2005: 108-110). Savaş sonrası dönemde gazetenin kadrosu, Enis Tahsin Til (Yazı İşleri Müdürü), Hilali Sıyman (Gazete Sekreteri), Mustafa Ragıp Esatlı (İstihbarat Şefi), Cemalettin Bildik (Sorumlu Yazı İşleri Müdürü), Vala Nurettin Va-nu, Şevket Rado, Cemal Refik, Hıfzı Topuz, Sadettin Gökçepınar, Şahap Balcıoğlu, Remzi Tozanoğlu, Şazi Tezcan, Refik Halit Karay, Halide Edip Adıvar, Haluk Yusuf Şehsuvaroğlu, Sermet Muhtar Alus, Cevat Nizami ve Nihal Karamağaralı gibi isimlerden oluşmaktaydı (Kavaklı 2005: 119-120).

İkinci Dünya Savaşı’ndan sonra Soğuk Savaş adını taşıyacak ve 20. yüzyılın ikinci yarısının ana hatlarını şekillendirecek sürece girilirken, savaş yıllarında üstlendikleri role bağlı olarak denizcilik gibi alanlar birçok farklı açıdan Türk basınının ilgi odakları içinde yer almıştı. Bu dönemde, *Cumhuriyet* ya da *Akşam* gibi gazetelerin sayfalarını denizcilik açısından değerlendirilebilecek birçok yazı ya da haber işgal etmişti. *Akşam* gazetesinin denizcilik alanındaki yayınları, tarihsel, askeri, siyasal, ekonomik, kurumsal ve hatta deniz kirliliğine uzanacak şekilde geniş bir yelpaze oluşturmaktaydı.

Sayfalarına taşıdığı birçok farklı konu ile denizcilik açısından oldukça renkli ve geniş bir perspektif sunan *Akşam* gazetesinin yazıları, genellikle -ADD imzasını kullanan- Abidin Daver¹, Haluk Y. Şehsuvaroğlu, Cemalettin Bildik gibi dönemin seçkin gazetecileri ile Naci Ark gibi tanınmış mühendislerin imzalarını taşımıştır.

Bu çalışma, savaştan sonra dünya siyasi düzeninin Soğuk Savaş dönemine sürüklendiği ve Türkiye’nin kendi içinde çok partili hayata giden bir dönüşümü yaşadığı süreçte, özellikle 1947-1950 aralığına odaklanarak *Akşam* gazetesi üzerinden -içerik açısından benzer yazılardan örnekler seçilmek suretiyle- Türkiye’de denizcilığe yönelik yaklaşımı/algıyı tarihsel bir bakış açısıyla incelemeyi amaçlamaktadır.

***Akşam*’ın Perspektifinden Denizcilığe Genel Bir Bakış**

Akşam gazetesi, Denizcilik Bayramı ve bu münasebetle gerçekleştirilen tören ve yarışlar hakkında düzenli yayın yapmıştı. Üstelik 1 Temmuz 1926 tarihinde kabotaj hakkının Türk bayrağına verildiği gün, gazete tarafından Türk deniz tarihinin en başarılı günü olarak değerlendirilmekteydi.

Akşam’da Denizcilik Bayramı’na yüklenen önem doğrultusunda 1945 tarihli kutlamalar bir gün öncesinden ele alınmaya başlanmış (*Akşam* 30 Haziran 1945: 4) ve Türk Donanması’nın katılması o yıl ki yoğun ilginin bir nedeni olarak görülmüştü. Gazetenin yayınına göre, o yıl Moda’da yarışların yapıldığı deniz sahası, Yavuz, Mecidiye ve Hamidiye gibi harp gemileri ile Denizyolları İdaresi’nin gemileri tarafından baştanbaşa sarılmıştı (*Akşam* 30 Haziran 1945:4; 1 Temmuz 1945:1; 2 Temmuz 1945:3). Daha önceki yıllarda olduğu gibi *Akşam*, 1947 yılında da Denizcilik

¹ İnönü döneminde gazetenin yazarları arasında yer alan Abidin Daver’in denizcilikle ilgili yazılarının savaş sonrası süreçte ADD imzalı olarak yayımlandığı anlaşılmaktadır. Nitekim Abidin Daver, ADD imzasıyla 15 Aralık 1949 tarihinde kaleme aldığı “*Sipariş Edilecek Yeni Gemilere Dair*” başlıklı yazıda, aynı yılın Eylül ortasından Kasım sonuna kadar süren iki buçuk aylık yurtdışı gezisinin büyük kısmını Londra geçirdiğini ve Ankara Vapuru ile döndüğünü, dönüş yolculuğunda Cenova’da Ansaldo tezgahlarını gezme fırsatı bulduğunu anlatmıştı (*Akşam*, 15 Aralık 1949:4). *Cumhuriyet* gazetesi incelendiğinde Abidin Daver’in seyahati sırasında gazeteye çeşitli mektuplar gönderdiği ya da onun seyahatinden gazetenin çeşitli sayılarında bahsedildiği izlenebilmektedir (*Cumhuriyet*, 7 Kasım 1949:2). Ankara Vapuru’nun 29 Kasım’da Türkiye’ye ulaşması ve Abidin Daver’in gemiyle döndüğü haber olmuştu (*Cumhuriyet*, 30 Kasım 1949:1,3). Abidin Daver’in Londra’yı kapsayan gezisinin Burhan Felek’in *Hadiseler Arasında Felek* adını taşıyan köşesine de konu olduğu görülmektedir (*Cumhuriyet*, 5 Aralık 1949:3). Abidin Daver, Ansaldo’da yapılan Türk gemileri hakkındaki izlenimlerini “*Denizcilik Bahisleri-Ansaldo’da Yapılan Yeni Gemilerimiz*” başlığı altında *Cumhuriyet*’e taşımıştı (*Cumhuriyet*, 26 Aralık 1949:1,2). Abidin Daver (1886-1954) ve denizcilığe yaklaşımı hakkında bkz.: Malkoç, Eminalp (2015). “Sivil Amiral Abidin Daver’in Kaleminden Türk Denizciliği”, *II. Turgut Reis ve Türk Denizcilik Tarihi Uluslararası Sempozyumu (1-4 Kasım 2013 Turgutreis)*, *Bildiriler*, C.2, ss.316-355, Bodrum: Bodrum Belediyesi Yayınları; Malkoç, Eminalp (2015). “Sivil Amiral Lakabiyla Tannan Gazeteci Abidin Daver’in Kaleminden Türk Denizciliği”, *İstanbul Arel Üniversitesi İletişim Çalışmaları Dergisi*, 7: 57-105.

Bayramı’nın kutlanması ve Moda’da yapılan yarışların programıyla sonuçlarını haber yapmıştı. Yine halkın yarışlara büyük ilgi gösterdiği belirtilmişti. Bu arada Devlet Denizyolları İdaresi tarafından Kabotaj Bayramı münasebetiyle Deniz Lokantası’nda bir suare verildiği gazete sütunlarına yansımıştı (*Akşam* 2 Temmuz 1947:2).

1946 Ekim’inde gazetenin serbest yazı köşesinde denizcilikle ilgili törenlere eleştirel yaklaşan ve S. Çetintaş tarafından kaleme alınmış bir yazı yayımlanmıştı. Yazar, dönemin törenleri üzerine eleştiri niteliğindeki yazısında, geçmişin büyük isimlerini anmanın ve bu uygulamanın yararları üzerinde konuşmanın anlamsız olduğunu ifade etmiş; o dönemin neslinin bu konuda bir hayli bilinçli ve uyanık olduğunun altını çizmişti. Öte yandan anma şekilleri üzerinde konuşmanın ve bunları daha iyi düzenleme ihtiyacının gerekliliğini vurgulamıştı. Yazar, görüşleri doğrultusunda Mimar Sinan Kutlamaları’nı örnek olarak göstermişti. Bu kutlamaların bir dönem radyo, kültür kurumları ve özellikle halkevlerini yerinden oynattığını hatırlatmış; sonraki yıllarda aynı şeylerin söylenip geldiğini ve Mimar Sinan üzerine yeni incelemelerin yapılmadığını eleştirmişti. Bir süre geçtikten sonra ise bu kutlamaların gereksiz olduğundan bahsedilmeye başlandığını aktarmıştı. Ve nihayet bu kutlamadan yavaş yavaş vazgeçilmesini anlamsız bir sonuç olarak değerlendirmişti.

Yazısında Barbaros hakkında kutlamalar yapılırken daha sonra bu organizasyonlara Preveze Deniz Zaferi’nin Yıl Dönümü adının verilmesi yönünde bir eğilimin ortaya çıktığına dikkat çekmişti. Bu girişimin Batı tarafından İnebahtı’nın yıldönümü olarak karşılanmasının incitici olup olmayacağını sorgulandıktan sonra yazar, Türk deniz kahramanları ve denizcilikte gerçekleştirilen başarılarla ilerlemeleri içerecek şekilde Türk denizciliği üzerine bir törenin düzenlenmesini savunmuştu (Çetintaş 9 Ekim 1946:6).

1947 Mayıs’ında yeni bir Deniz Müzesi oluşturulması yönündeki gelişmeleri izleyen gazete, Dolmabahçe’deki Valide Camii’nin müze haline getirilmesi hakkındaki Bakanlar Kurulu kararının Vilayet’e bildirildiğini haber yapmıştı (*Akşam* 13 Mayıs 1947:3). Ardından Müze Müdürü Haluk Y. Şehsuvaroğlu’nun çalışmaları sayesinde Kasımpaşa’da bir depoda harap olmaktan kurtarılan eserler, camiide ayrılan yere yerleştirilecekti. 6 Ocak 1953 tarihinde ise yine Dolmabahçe’de eski Cumhurbaşkanlığı Garaj Binası’nın alt katında Deniz Müzesi’nin Kayıklar Salonu törenle açılmıştı. Bu gelişmeleri konu alan yazısında Cemalettin Bildik, Haluk Y. Şehsuvaroğlu’na takdirlerini bildirerek tebrik etmiş ve salon ile kayıklar hakkında bilgi verdiği gibi

Deniz Müzesi’nin mekan sorunu hakkında geçmişe dönük bir analiz yaparak olası önerileri sıralamıştı².

Gazete, 18 Nisan 1950’de Barbaros Hayrettin Paşa’nın türbesinin törenle açılması (*Akşam* 19 Nisan 1950:2), 1952 Mayıs’ının ilk günlerinde Türkiye Anıtlar Derneği’nin Katip Çelebi, Hızır Bey, Fatih’in donanma komutanı Yunus Paşa gibi isimlerin mezarlarını yaptırmaya karar vermesi (*Akşam* 4 Mayıs 1952:5); 27 Eylül 1952 tarihinde Preveze Deniz Zaferi’nin 414. gününün Donanma Günü olarak kutlanması, Deniz Topçu ve Harekat Okulları’nın törenle açılmaları gibi daha çok haber niteliğindeki gelişmeleri ön plana alarak halka aktarmayı sürdürmüştü (*Akşam* 28 Eylül 1952:1).

Gazetenin sütunlarında deniz ya da denizcilik açısından toplumsal değerler ya da genel kültür/kültür ile ilgili yazıların yanında bunların bir kaçını/hepsini kaynaştıran ya da dünya denizcilik tarihi/gelişmeleri ile ilgili yazılarla da karşılaşılmaktaydı.

1946 Ekim’inde gazetede denizlerden yararlanma hakkında “*Denizler Dünyanın Muazzam Gıda ve Maden Deposudur*” başlığını taşıyan bir makale yayınlanmıştı. Burada denizlere yönelik ilk ciddi incelemelerin 1872 yılında İngilizlerin “Challenger” gemisi ve daha sonra İngiliz ve Norveçli uzmanlardan oluşan inceleme heyeti aracılığıyla yürütüldüğü üzerinde durulmuştu. Makalede okyanuslardan elde edilebilecek kaynaklar incelenmiş; tuz, magnezyum ve altın üretimi ele alınarak deniz yosunlarından sağlanan yararlarından bahsedilmişti (*Akşam* 31 Ekim 1946:7).

ADD/Abidin Daver imzalı yazıda, 18 Mart 1948’de, 83 yıl önce Türk silahlarının kazandığı Çanakkale Zaferi ele alınmış ve o günlerde dahi siyasi önem ve değerini koruduğu belirtilerek Çanakkale Savaşları anlatılmıştı (ADD 18 Mart 1948:5,6). 1949 yazında “*Denizcilik*” başlığı altında Pakistan ve Hindistan donanmaları hakkında bilgi verilmişti (*Akşam* 31 Ağustos 1949:4). Yine aynı dönemde ADD/Abidin

² Bildik, Deniz Müzesi’nin bu salonla tamamlanmış olmayacağını, başta bina olmak üzere aşılması gereken sorunlar bulunduğunu belirtmişti. Yazarın anlatımına göre, Çırağan Sarayı’nın onarılarak Deniz Müzesi’ne tahsis edilmesi yönündeki yayınları ilgi doğurmuş; ancak İstanbul Belediyesi’nin sarayı otel haline getirmek istemesi nedeniyle bu girişim sonuca ulaşmamıştı. Yazar, Çırağan Sarayı dışında Beşiktaş’ta Barbaros Türbesi karşısındaki binaların istimlak edilerek müze yapılması doğrultusundaki görüşlerin de sonuçsuz kaldığını aktarmıştı. Müzede sergilenen kayıklar için ise şu bilgileri vermektedir: Salonunda iki tane saltanat kayığı, dört piyade, bir tahlisiye kayığı ve Atatürk’ün Ankara’da Marmara Havuzu’nda Afgan Kralı ile beraber binerek gezdiği kayık da sergilenmekteydi. Deniz Müzesi’nin asıl değer taşıyan tekneleri ise Kasımpaşa’da Denizcilik Bankası’na ait harap bir çatı altında tutulmaktaydı. Bunların en önemlisi tarihi bir kadirge idi. Geçmiş 17. yüzyıla dayanan kadirge, Müze Müdürü Şehsuvaroğlu sayesinde restore edilmişti. Ancak bunlar salona sığmadıkları için sergiye dahil edilememişti (*Akşam*, 7 Ocak 1953:1; Bildik 7 Ocak 1953:3).

Daver, Jeanne d’Arc okul gemisinin İstanbul’u ziyareti münasebetiyle Fransız Donanması’nı incelemişti. Bu inceleme, Fransız Donanması’nın İkinci Dünya Savaşı’ndaki talihsiz macerasını, 3 ve 8 Temmuz 1940 tarihlerinde İngilizlerin saldırısına maruz kalmasını ve savaş sonlarına kadar sınıflandırılmış şekilde uçak gemileri dahil olmak üzere donanmanın mevcudunu içeriyordu (ADD 17 Haziran 1949:5,7). 1949 sonunda ise Trafalgar Savaşı³ sırasında İngiliz Amiral Nelson’un Fransız Donanması’ndan ele geçirdiği “Implacable” adlı geminin Aralık ayında törenle batırılması, bu savaşın başlıca gelişmeleri ve önemi gazete tarafından okuyuculara aktarılmıştı (*Akşam* 24 Aralık 1949:4).

22 Şubat 1950 tarihinde ADD/Abidin Daver, İngiliz bandıralı “Britannia” gemisinin İstanbul’a ziyarette bulunması sebebiyle “Cunard White Star Line” adlı şirketi ele almıştı. Yazar, şirketin İngiltere ile Amerika arasında gemi işletmek üzere kurulduğunu hatırlattıktan sonra “Britannia” adlı gemiyi tanıtmış ve İngiltere ile Amerika arasında Atlantik’i geçen buharlı gemiler hakkında bilgi vermişti. Şirketin gemi sanayindeki rolünü anlatmış; 1881’de ilk çelik gemisini yaptırdığını ardından “Campania” ve “Lucania” adlarını taşıyan iki gemi daha inşa ettirdiğini ve bu gemilerin Atlantik okyanusunu altı günde geçtiklerini belirtmişti. Şirket, 1907 yılında “Mauretania” ve “Lusitania” adlı gemileri yaptırmıştı. “Mauretania”, 1909 yılında Atlantik’i 4 gün 15 saat 44 dakikada geçerek bir rekor kırmış ve bu rekor 1929 yılına kadar aşılamamıştı. “Queen Mary” gemisini yaptıran şirket, denizcilik sektöründeki öncü rolünü sürdürecekti. Yazar, son olarak; 1830’da İngiltere ile Amerika arasında taşımacılığa başlayan şirketin iki dünya savaşında yaşadığı kayıplara rağmen dünyanın en büyük gemilerini işlettiğini vurgulamış; 1950 itibariyle şirketin sahip olduğu gemileri sıralamıştı (ADD 22 Şubat 1950:4).

İkinci Dünya Savaşı’ndaki deniz mücadelelerinden bazı kesitler sunan gazete, 1950 Nisan sonlarında “*Torpil Adamların Sergüzeşti*” başlığıyla daha sonraları cep denizaltıları, savaş yüzücüleri ve gücüm torpilleri olarak da adlandırılacak girişimi sütunlarına taşımıştı (*Akşam* 29 Nisan 1950:7).

Haziran ayında Cemalettin Bildik, 1938 yılında Türkiye Cumhurbaşkanlığı için satın alınan “Savarona” yatını konu almış; satılmasına karar verilmesinden sonra bir

³ Trafalgar Deniz Savaşı, 1805’te Amiral Horatio Nelson komutasında İngiliz donanmasının Fransız donanmasını yenerek Napolyon’un İngiltere’ye yönelmesini engelleyen ve Akdeniz’de İngiliz üstünlüğünü ortaya koyan mücadele idi (Kahraman 1993:488; Özcan 1996:180; Soysal 1996:183; Sanz 2014:117-118). Ayrıntı için bkz.: Lavery, Brian (2015). *Nelson’s Victory, 250 Years of War and Peace*, S. Yorkshire: Pen and Sword Books Ltd.

Amerikan ve İngiliz şirketinin yatla ilgilendiğini kamuoyuna açıklamıştı. Yatla ilgili teknik ve tarihi bilgiler vermiş ve bu yatın Atatürk ve İsmet İnönü’nün birçok hatırasına tanık olduğunu hatırlatmayı ihmal etmemişti. Yat hakkında bilgi verirken 1931 yılında inşa edildiğini, 7 kattan oluştuğunu, makinelerinin 3600 ve 7200 beygir kuvvetinde olduğunu; 4646 grostonluk yatın 10 ile 16 mil hıza sahip olduğunu anlatmıştı. Bildik, yazısında yatla ilgili ilginç bir pasaja da yer vermişti. Buna göre Hitler bu yatı almak istemiş ancak daha sonra “*Atatürk için Savarona’nın satın alınmak istendiğini öğrenince bu yat Atatürk’e cidden layıktır*” diyerek yatı satın almaktan vazgeçmişti (Bildik 10 Haziran 1950:5).

Haluk Yusuf Şehsuvaroğlu ve Denizcilik Tarihi

İkinci Dünya Savaşı’ndan sonra gazetenin tarih ile ilgili yazıları, büyük oranda Şehsuvaroğlu (1913-1963)⁴ tarafından kaleme alınmıştı. “*Tarihten Sahifeler*” başlıklı köşede Türk deniz tarihi hakkında da yazılar yayınlamıştı. Şehsuvaroğlu’nun bu yazıları, yayın tarihleri gözetilmeksizin tematik bir yaklaşımla donanmanın yapısı, tersane ve gemiler, denizcilik hatıraları ve tarihsel bazı gelişmeler şeklinde sınıflandırılabilir.

1946 Aralık ayında Tanzimat devrinde Türk Donanması konusunu ele almıştı. Yazar, Tanzimat hareketinin başında bulunan Koca Reşit Paşa’nın denizlerle çevrili Osmanlı Devleti’nin ileri seviyede denizciliğe sahip olmasının zorunlu olduğu ve Avrupa’nın örnek alınarak deniz gücü seviyesinin yükseltilmesi yaklaşımı içinde bulunduğunu belirtmektedir. Ayrıca Mustafa Reşit Paşa, buharlı gemilerin önemini kavramış ve her sene bunlardan birkaç tane yapılmasını düşünmüştü. Şehsuvaroğlu’nun aktarımına göre, devrin vakanüvis ve devlet adamlarından Cevdet Paşa da deniz gücü hakkında “*Ukabı saltanatı seniye için evli şevkette pervazı için muhtaç olduğu iki kanattan biri kuvvei bahriyedir*” demektedir.

Tanzimatçılar sosyal alanlarda ve eğitimde Fransız yöntemlerini kullanırken donanma teşkilatında ve Bahriye Mektebi’nde İngilizleri örnek almış; İngiliz uzmanları kullanmışlardı. Şehsuvaroğlu, kaptan-ı deryalık makamının Tanzimat devrinin anlayışına ve çizgisine uygun şahsiyetleri bulamadığı; her şeye rağmen yine de gemiler inşasında, tersanenin gelişmesinde ve Bahriye Mektebi’nin modern bir şekilde kurulmasında ileri adımlar atılabildiği yorumunu yapmıştı.

⁴ Özgeçmiş ve çalışmalarının bir kısmı için bkz.: Malkoç, Eminalp (2015). “Haluk Yusuf Şehsuvaroğlu’nun Kaleminden İki Reformist Osmanlı Kuşağı: Jön Türkler ve İttihatçılar”, *İttihatçılar ve İttihatçılık Sempozyumu (Ankara 25 Kasım 2014) Bildiriler*, C.3, ss.65-113, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.

Donanmanın personel yapısını incelediği yazıda başta Mesudiye, Necmi Şevket, Memduhiye, Nusratiye, Peykizafer gibi kalyonlar olmak üzere sınıflarına göre donanma gemilerini teker teker sıralamış ve bu gemilerin bazı özelliklerini de aktarmıştı. Yazıyı, Sinop Baskını, sonuçları ve Sultan Abdülaziz döneminde ciddi bir ilerleme kaydeden donanmanın Sultan II. Abdülhamit döneminde Haliç’e çekilmesi eleştirisiyle tamamlamıştı (Şehsuvaroğlu 3 Aralık 1946:4)⁵.

Şehsuvaroğlu, 1947 yazında, “*Kaptan paşalar*”la ilgili iki yazı yayınlamış ve merasimlerde giyinme şekillerinden bindikleri kayıklara kadar kaptan paşaları tanıtmış, Osmanlı devleti hiyerarşisindeki konum ve görevlerini anlatmıştı (Şehsuvaroğlu 6 Ağustos 1947:5; 9 Ağustos 1947:5). 1948 Haziran’ında 19. asrın kaptan paşalarını biraz eleştirel yaklaşım içinde ele almıştı. Burada 19. yüzyılda kaptan paşalığın nüfuzlu vezirler ve padişah damatları elinde olduğunu; denizcilikten yetişmiş, idareci, yetenekli vezirlere bu makamda fazla rastlanmadığını yazmıştı. Bu dönemde kaptan-ı deryalığa Damat Mehmet Ali Paşa (altı kez), Damat Mehmet Halil Rıfat Paşa (dört kez), Damat Mehmet Sait Paşa gelmişler; Mehmet Hüsrev, Mehmet İzzet, Firari Ahmet Fevzi, Kıbrıslı Mehmet Emin paşalar gibi dönemlerinin etkili vezirleri çeşitli kereler bu makamı işgal etmişlerdi.

Şehsuvaroğlu, dönemin kaptan paşalarını değerlendirirken Trabzonlu olan ve Kırım Harbi’nde Mahmudiye kalyonunu kumanda eden Ateş Mehmet Paşa’yı tersane işlerine vakıf önemli reformları gerçekleştirebilecek bir şahsiyet olarak yansıtmıştı. Bu çizgide değerlendirdiği isimler arasında Kayserili Ahmet Paşa ile Vesim Paşa da vardı (Şehsuvaroğlu 5 Haziran 1948:5)⁶.

⁵ Yazarın sıralamasına göre donanma “*Mesudiye*”, “*Necmişevket*”, “*Memduhiye*”, “*Nusretiye*” (yazar, Nusratiye şeklinde kaydetmişti), “*Peykizafer*”, “*Nirişevket*” gibi altı kalyon; “*Nesiriferah*”, “*Necmifeşan*”, “*Gülsefit*”, “*Feyzimabul*” ve diğer iki adetle beraber altı korvet; “*Navekibahri*”, “*Şehabibahri*”, “*Nizamiye*”, “*Şerefresan*”, “*Mir’atzafer*”, “*Suriye*”, “*Nesimizazer*”, “*Fazlullah*”, “*Dimyat*”, “*Avnullah*” isimlerinde on fırkateyn; “*Nevidifütuh*”, “*Nirişevket*”, “*Kudsü Zafer*”, “*Cayiferah*”, “*Ahter*”, “*Fecrisefit*”, “*Fethibülent*”, “*Tarzıcedit*”, “*Serağbahri*”, “*Şerefnüma*” ve diğer dört tanesi ile beraber 14 brik, 16 uskuna ve 400 ile 800 beygir kuvvetinde bulunan “*Esericedit*”, “*Mecidiye*”, “*Taif*” ve “*Pervazıbahri*” vapurlarından oluşuyordu. Bu dönemde bir savaş gemisinin mürettebatı, bey ünvanını taşıyan ve yarbay rütbesinde bir süvari, binbaşı rütbesinde ikinci komutan, kara ordusundaki alay eminine muadil bir hoca, 16 subay, bir hekim, iki cerrah, bir imam ve 800 ya da 1000 gemiciden oluşuyordu. Deniz erlerinin Rodos, Gelibolu, Sinop, Batum, Trabzon, Ordu, Erdek, Adalar Denizi’ndeki adalardan alındığını belirtmişti.

⁶ Yazıda Kayserili Ahmet Paşa, bahriye neferliğinden yetişmiş, cesareti ile şöhret kazanmış ve Kırım Savaşı’nın önemli denizci simalarından biri olarak tanıtılmıştı. Sultan Abdülaziz’in tahttan indirilmesinde rol aldığından II. Abdülhamit tarafından istenmeyen ve güvenilmeyen isimler arasında yer almıştı. Yazarın üzerinde durduğu bir diğer isim Bahriye Mektebi’nden yetişme Hacı Vesim Paşa idi. Tersane Emimi Mehmet Reşit Efendi’nin oğlu idi. 1824’te İstanbul’da doğmuştu. Genç bir subayken

Yine 1947 yazında İstanbul Tersanesi’ndeki havuzları konu alan yazısında ise 18. yüzyıl sonunda Kasımpaşa’da Fransa ve İsveç’ten getirtilen yabancı mühendisler aracılığı ile yapılan ilk havuz ve sonrasında Valide Kızağı, Taş Kızak ve Ağaç Kızak adlarındaki kızakların yapımını incelemiştir. Teknik bilgiler yanında Sultan Abdülmecit döneminde başlayan yeni havuz inşaatının ancak Sultan Abdülaziz döneminde bitirilebildiğini aktarmıştır. İmparatorluk devrindeki taş ve yüzer havuzlardan sonra Cumhuriyet devrinde Taşkızak havuz ve fabrikalarında Deniz Yüksek İnşaat Mühendisi Binbaşı Ata Nutku tarafından 2500 ton kaldırma gücünde yüzer bir havuzun yapıldığını belirtmişti (Şehsuvaroğlu 30 Ağustos 1947:5).

1947 Mart’ında 18. ve 19. asırlarda Türk tersanelerinde çalışan Türk ve yabancı gemi inşa mühendislerini konu almıştır. 18. yüzyıl sonunda Türk Bahriyesi’nde başlayan ıslahat hareketlerinin 19. yüzyılda ciddiyetle devam ettiğini, Küçük Hüseyin Paşa ile başlayan bu çizginin 1860’dan sonra tamamen verimli bir noktaya ulaştığına işaret etmiştir. 1795 yılında Mühendishane-i Bahri’nin açıldığını, Avrupa’dan uzmanlar getirildiğini ve tersaneler ile gemilerin asrın ihtiyaçlarını karşılayacak hale sokulduğunu yazmıştır. Bu yaklaşım içinde yabancı uzmanları isimleri (yazarın yazış şekliyle Beyzade Brun, Benoi, Françelu Demirci, Nikola, Mavri, Hristo, Andrey, F. Ross gibi) ve yaptıkları işlerle birlikte değerlendirmiştir (Şehsuvaroğlu 8 Mart 1947:5)⁷.

1946 Kasım’ında -Türk savaş gemileri hakkındaki bilgilerin azlığından yakınmakla birlikte- 19. yüzyılda Türk savaş gemilerinde tezyinat usullerini incelemiş; gemilerin dış taraflarının nakışlandığını, baş, kıç ve borda nakışlarında boyadan başka yıldızların da kullanıldığını aktarmıştır. Süs olarak ise Avrupa gemilerinde de olduğu gibi gemilerin baş ve arka taraflarına tahtadan oyulmuş deniz ejderi ya da aslan

İngiltere’ye gitmiş; filo talim manevralarına katılmıştır. Kırım Savaşı sırasında “*Peyki Ticaret*” vapuru kumandanlığına atanmış; sonra Veliht Abdülaziz Efendi’nin Rükub vapuru olan “*Saiki Şadi*”nin süvariliğine getirilmişti. Çeşitli görevler alan Vesim Paşa, 1877’de Bahriye Nazırı olmuştu. II. Abdülhamit’in -yazar, Abdülmecid olarak aktarmıştır- “*Donanmayı désarmer ediniz*” teklifine karşı donanmayı geliştirmekle sorumlu olduğunu söylediğinden görevinden alınmıştı. Yazarın ifadeleriyle “*donanmamızda zırhlı gemiler yapılmasına amel olmuştu. İyi yetişmiş, bilgili, cesur bir denizciydi*”. Yine onun anlatımıyla “*donanmasının 33 sene çıkarılmamak üzere Haliç’e çekilmesini görmek*” en büyük ıstırapı olmuştu.

⁷ Benoi ve Andrey’nin inşa ettikleri “*Mesudiye*”, 1799’da tamamlanırken Löbral ile Benoi, 1806’da “*Selimiye*” kalyonunu yapmışlardı. 1830’da Gemlik Tersanesi’nde yapılan “*Fethiye*” kalyonunun mühendisi Manol idi. Manol ve Dimitri, “*Teşvikiye*” kalyonunu da inşa etmişlerdi. 1835’te İstanbul Tersanesi’nde Amerikalı mühendis F. Ross (Ron olarak yazılmıştı) “*Nusretiye*” (Nusratiye yazılmıştı) gemisinin inşasına katkıda bulunmuş, iki yıl sonra İstanbul Tersanesi’nde ilk buharlı gemiyi ve ardından “*Peykizafer*” gemisini yapmış; “*Nizamiye*”, “*Tarzıcedit*” ve “*Kudsü Zafer*” gemilerini Türk kalfa ya da mimarlarla inşa etmişti. Buharlı olarak “*Eser-i Hayir*” ve “*Seyr-i Bahri*” vapurlarını inşa etmiştir. Yazar, bunlardan başka Tanaş kalfa ismi üzerinde durmaktadır.

heykellerinin konulduğunu anlatmıştı. İstanbul Tersanesi’nde Nakışhane ile Tavşan Mağazası’nı, gemilerin boya nakış işleriyle mobilyalarını hazırlayan iki sanat şubesi olarak ele almıştı. Walsh adlı İngiliz rahip, İngiliz Cerrah William Wittman ve Yüzbaşı Sis gibi yabancı ziyaretçilerin gemilerdeki süslemeler hakkındaki övücü ifadelerine yazısında geniş ölçüde yer vermişti (Şehsuvaroğlu 19 Kasım 1946:5).

1948’in ilk günlerinde Şehsuvaroğlu, kayıkların Boğaziçi ve Haliç sularının güzelliklerinden olduğunu vurgulayarak Osmanlı döneminde ileri gelenlerin yaz aylarında kayık zevkine sahip olduklarını aktarmıştı. Bunun yanında İstanbul’daki saraylarda büyük havuzların inşa edildiğini ve bu havuzlarda III. Selim, II. Mahmut ve II. Abdülhamit gibi padişahların kayıklarla gezintiler yaptığını anlatmıştı (Şehsuvaroğlu 3 Ocak 1948:5).

Şehsuvaroğlu, denizcilik tarihi bağlamında değerlendirilebilecek çeşitli hatıraları da köşesine taşımıştı. 1947 baharında bir deniz tarihçisi olarak Süleyman Nutki’nin hatıralarını, iki farklı yazıyla okuyucularına tanıtmıştı. Deniz subayı kökenli olan ve 19. yüzyılın ikinci yarısıyla 20. yüzyıl başlarında deniz tarihi sahasında değerli araştırmalar yapan Süleyman Nutki Bey, Gemi İnşaat Mühendisi Binbaşı Ata Nutki’nin (Ata Nutku) babası idi. Süleyman Bey’in babası Mehmet Seyfi Bey, güverte binbaşısıydı. Babasının mesleğine özenerek Bahriye Mektebi’ne kaydedilmişti⁸. Şehsuvaroğlu, Süleyman Bey’in hatıralarından yararlanarak Bahriye Mektebi’ni tasvir etmişti. Yine bu hatıralardan yararlanarak onun seyahatlerini ve Hint sularını ziyaretini ele almıştı. Aynı yöntemle Sultan Abdülaziz’in tahttan indirilişinin donanmaya nasıl yansındığını da yazısının konularından biri haline getirmişti (Şehsuvaroğlu 17 Mayıs 1947:5). Bunlara ek olarak Şehsuvaroğlu, yine Süleyman Nutki Bey’in hatıralarından yola çıkarak, onun 93 Harbi hakkındaki siyasi görüşleri ile donanmanın durumu hakkındaki değerlendirmelerini yazısına yansıtmıştı. Bu bağlamda İstanbul Konferansı’nın ardından donanmada hazırlıklar başladığını, Mesudiye Fırkateyni’nin havuza alındığını, ardından Rıza Bey’in (Langalı) süvariliğe atanmasıyla gemide bir düzen sağlandığını belirtmişti. Marmara’da tatbikatların yapıldığını, daha sonra Mesudiye, Aziziye ve Orhaniye zırhlılarının Karadeniz donanmasına katıldığını, birkaç hareket sonrasında Mesudiye’nin İstanbul’a çağrıldığını ve Kaptan-ı Derya Kayserili Ahmet Paşa’nın görevinden azledildiğini yerine, Bahriye Nazırı ünvanıyla Rauf Paşa’nın getirildiğini anlatmıştı. Sahom kalesinin Türk donanması tarafından alınmasından sonra Mesudiye’nin tekrar Karadeniz’e açıldığını yazmıştı.

⁸ Yazar, önce mektebin sınavlarını kazanamadığını, sonra okula kayıt şeklini uzun uzun anlatmıştı.

Süleyman Bey, Akdeniz’de yaşanan gelişmelere ve bunun yanında Ertuğrul gemisinin Japonya seferine dair oldukça önemli bilgilere anılarında yer vermişti. Süleyman Bey, H.1304 (1886-1887) yılında Nüvidi Fütuh Mektep Gemisi’nin süvariliğinde bulunmuştu. Şehsuvaroğlu, Süleyman Bey’in *Vakit* gazetesinde “*Bağdat Seyahatnamesi*”ni neşrettiğini, ardından *Ceride-yi Bahriye* ve *Mecmua-i Fünun-u Bahriye*’nin çıkarılması göreviyle Fen Komisyonu’na birinci üye olarak atandığını belirtmişti. Ayrıca H.1314 (1896-1897) yılında⁹ Deniz Müzesi ve kütüphanesini kuran Süleyman Bey’in bütün hatıralarının Deniz Müzesi’nde toplanması önerisini yazısında dile getirmeyi ihmal etmemişti (Şehsuvaroğlu 21 Mayıs 1947:5).

Şehsuvaroğlu, 1949 sonbaharında ise yine iki bölüm halinde, daha çok çocuklarının ve torunu Tefik Bey’in anlatısına dayanarak Kaptan-ı Derya Vesim Paşa’nın özellikle siyasal konuları kapsayan anılarını köşesine taşımıştı. Birinci bölümde öğrencilik hayatı, ilk subaylık yılları ve Akdeniz’de dolaşması, binbaşı rütbesiyle Veliaht Abdülaziz’e tahsis edilmiş Peyki Şevket vapurunun süvariliğine tayin olması ve Sultan Abdülaziz’le olan hatıralarından bahsetmişti (Şehsuvaroğlu 8 Ekim 1949:5). İkinci bölümde Paşa’nın Sultan Abdülaziz’in tahttan indirileceğinden daha önceden haberdar olduğunu, yeni padişahı kutlamaya gittiğini, Sultan Aziz’in intiharına yönelik fikirlerini ele almıştı. Ayrıca yazıda şehzâdeliğinden itibaren Abdülhamit ile Vesim Paşa’nın ilişkileri ve Abdülhamit’in kaygılı davranışları hakkında örnekler vermişti. Bunun yanında Paşa’nın eşinin Büyükkada’da bir baloya katıldığı hakkındaki asılsız bir habere nasıl tepki verdiğini anlatmıştı (Şehsuvaroğlu 12 Ekim 1949:5).

1952 yılında ise “*Bizde Hatıra Kitapları*” başlıklı yazısında sınırlı düzeyde olmakla birlikte Barbaros Hayrettin Paşa’nın tercüme-i hal niteliğindeki vakayinamesi üzerinde durmuştu (Şehsuvaroğlu 27 Nisan 1952:5).

Yazar, 1947 yazında, “*Deniz ressamlarımız*” başlıklı yazıyı kaleme almıştı. Burada deniz ressamlarının 15. yüzyılda gelişme gösteren deniz haritacılığının bir devamı gibi görüldüğünü ileri sürmüştü. Bu alan açısından önemli eserlerin yanında Hüseyin Bey, Kandiyeli Emin Baba, Yarbay Şükrü Bey, Fahri Kaptan, Albay Haşim Bey, Ali Sami Boyar, İsmail Hakkı, Ruhi, Hasan Rıza ve Hikmet beylerin isimlerini sıralamış; Bahriye Mektebi mezunu olduklarına işaret etmişti. Bunlardan başka Bahriye

⁹ Takvim türü belirtilmemiştir. Deniz Müzesi, 1897’de açıldığından Hicri takvim kullanılmış olmalıdır.

Mektebi mezunu ve eseri olan diğer bazı sanatçılara da yazısında atıfta bulunmuştu (Şehsuvaroğlu 16 Temmuz 1947:5)¹⁰.

1947 yazındaki “*Türkler ve Amiral Nelson*” adlı yazısında ise 1798 yılında Toulon limanında 500 parça Fransız donanmasının yürüttüğü hazırlığın Babıali’yi şüphelendirmesinden başlayarak Napolyon’un Mısır saldırısını ele almıştı. Bu kapsamda Fransızların Babıali’yi kuşkulandırması üzerine Akdeniz’de Fransız donanmasını takibe memur olan İngiliz Amiral Nelson’a yardım etmeye karar verilmesini, çoğunlukla Napolyon kuvvetlerinin Mısır’a saldırısını, Türklerle İngilizlerin işbirliğini, padişahın özellikle Amiral Nelson’a gönderdiği hediyeleri ve Mısır’ın kurtarılmasının sarayda ve İstanbul’da yarattığı sevinci işlemişti (Şehsuvaroğlu 26 Temmuz 1947:5).

1949 sonbaharında 19. asrın ikinci yarısında İstanbul’da ordu, donanma, eğitim ve birçok alanda Batı usulü yeniliklerin hayata geçirildiğini belirttikten sonra buharlı gemilerin faaliyete geçtiğini; bunun İstanbul’da şehir nakliyat araçlarını değiştirdiğini anlatmıştı. Şirket-i Hayriye ile Vapurlar Müdürlüğü hakkında kısa bilgiler vermişti (Şehsuvaroğlu 1 Ekim 1949:3). Şehsuvaroğlu, Şirket-i Hayriye’nin ilk vapurları hakkında da bir yazı kaleme almıştı (Şehsuvaroğlu 3 Aralık 1949:5).

Basın, Denizcilik ve Uluslararası İlişkiler Üçgeni

İkinci Dünya Savaşı’ndan sonra yaşanan gelişmeler; başta Amerika Birleşik Devletleri ve ardından Avrupalı müttefiklerle Türkiye’nin ilişkileri tüm basında olduğu gibi *Akşam*’ın da temel konuları arasındaydı. Savaşın ardından Rus tehditleri karşısında 1947 tarihli Truman Doktrini çerçevesinde Türkiye’ye yapılacak 100 milyon dolarlık Amerikan yardımı ve sonrasında gündeme gelen Marshall Yardım Planı ile şekillenmeye başlayan sürecin haberleri, 1950’lerin başlarına kadar gazeteden

¹⁰ Saray koleksiyonları arasında II. Beyazıt devrinden “*Göke*” adlı meşhur tekne resmiyle II. Osman devrindeki donanmanın özenle çizilmiş bir resminin bulunduğunu aktarmıştı. Ardından bazı donanma ile ilgili resimlerden bahsederek Karahisari’nin çizdiği Türk kalyonu resmi ve 1736-1737 seferinde Ruslarla yapılan savaş konu alan resim üzerinde durmuştu. 19. yüzyılda Batılı anlamda resim anlayışı başlayınca kadar eski tarzda çalışanlar arasında Hüseyin Bey’i ön plana çıkartmıştı. Donanmayı Avrupalı resim tekniğinde gösteren ilk tablonun Sultan Abdülaziz devrinde yapıldığını belirtmiştir. 19. yüzyılın şöhretli isimlerinden biri Kandiyeli Emin Baba idi. Kendisi birçok ressamı etkilemişti. Yazar, yazısının büyük bir kısmını Emin Baba’ya ayırmıştı. Onu daha çok bir halk ressamı olarak nitelendirmişti. Onun dışında Bey Baba ismiyle anılan Yarbey Şükrü Bey, Fahri Kaptan, Nakkashane müdürü iken resim hocalığına tayin edilen Albay Haşim Bey’in isimlerini sıralamıştı. Son devrin değerleri arasında ise Ali Sami Boyar, İsmail Hakkı, Ruhi, Hasan Rıza ve Hikmet beyleri ele almıştı.

izlenebilecek bir çizgi oluşturuyordu¹¹. Gazete askeri ya da ticari denizcilik açısından da bu ilişkileri kamuoyuna yansıtmaya özen göstermişti. Özellikle ABD filo ya da gemilerinin Türk limanlarını ziyaretleri, bunların karşılanmaları, Türk halkının ilgisi ve gerçekleştirilen kutlamalar, böyle yazı ya da haberler arasında öncelik kazanmıştı.

Nitekim ADD/Abidin Daver, 1948 Haziran’ında ABD’nin Türkiye’ye yardım programına dahil olan 11 küçük geminin Türk Donanması’na teslim edilmesinden yola çıkarak bu gemileri incelemişti. Türkiye’ye sekiz arama tarama gemisi, bir ağ gemisi, bir benzin taşıt gemisi ve bir atölye gemisi verilmişti. 1948 başından beri gemileri kullanacak personelin Amerika’da eğitim aldığını dolayısıyla gemilerin yeni verilmiş olduğunun sanılmaması gerektiğini açıklamıştı. Yazısını, Amerika’ya teşekkür ederek ve Türk donanmasının kruvazörler, muhripler ve denizaltılarla takviyesi gerektiğini hatırlatarak bitirmişti (ADD 17 Haziran 1948:5). Bu yazı, basın, uluslararası ilişkiler ve Türk Donanması açısından dönemin en temel çizgilerini içeren bir özet niteliğindedir.

Türkiye’nin maruz kaldığı Rus tehditleri, Truman Doktrini, Amerikan yardımları ve Marshall Planı gibi başlıca gelişmelerin şekillendirdiği savaş sonrası sürecin haberlerinden Amerikan gemi ve filolarının 1946 Kasım’ında İzmir’i (*Akşam* 24 Kasım 1946:1)¹², 1947 Mayıs’ında İstanbul’u ziyaretleri (*Akşam* 29 Nisan 1947:1; 3 Mayıs 1947:1,2; 7 Mayıs 1947:1,2)¹³, Temmuz’da Amerikan yardımı konusunda incelemelerde bulunmak üzere beş kişilik bir Türk askeri heyetinin Amerika’ya gitmesi, Devlet Demiryolları ve Denizyolları ile limanlarda yapılacak tesislere ait projelerin istenmesi ve bu çalışmaları yürütmek üzere Denizyolları Genel Müdürü Yusuf Ziya Erzincan başkanlığında bir komisyon kurulması (*Akşam* 26 Temmuz 1947:1), 1948 Şubat’ında Amerikan Yardım Heyeti’nin Deniz Kısmı Şefi Amiral Seetle’in Türkiye’ye gelmesi (*Akşam* 4 Şubat 1948:2)¹⁴ gibi örnekler sıralanabilir.

1948 Mart’ında Sovyet Rusya’nın İtalyanların Jul Sezar Zırhlısı’nı istemesi (*Akşam* 12 Mart 1948:1), 1949 Nisan’ında Türk Donanması’ndan Levazım Reisi Albay Cezmi Denizmen’in incelemelerde bulunmak ve Amerikan Askeri Yardım Programı ile

¹¹ Türkiye’de basının Truman Doktrini ve Amerikan yardımları karşısındaki tutumu hakkında bkz.: Malkoç, Eminalp (2015). “Türk Basınında Truman Doktrini ve Türkiye’ye Amerikan Yardımları (1947-1950)”, *Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları*, 9 (5):89-127.

¹² Gazete, Amerikalıların karşılanışını, kutlamaları ve şehir halkının filoya gösterdiği ilgiyi ilk sayfasında işlemişti.

¹³ Gazete, Amerikan filosunun Mayıs’ın ilk günlerinde İstanbul’u ziyaret edeceğini, filonun karşılanışını ve takip edilen programı, Amerikan güçlerinin uğurlanışını haber yapmıştı.

¹⁴ Amiral Seetle, basına Türk denizcilerini övmüş ve grubunun Gölcük Tersanesi’nin ıslahı ve takviyesi, deniz okullarının iyileştirilmesi, Türk Bahriyesi’nin donatılması ve savaşta edinilen teknik bilgilerin Türklere aktarılması için çalıştıklarını açıklamıştı.

ilgili olarak Amerika’ya gitmesi (*Akşam* 16 Nisan 1949:1), aynı ay içinde Amerikan yardımları çerçevesinde Gelibolu ve Giresun muhriplerinin Gölcük’e ulaşması (*Akşam* 16 Nisan 1949:1), Ağustos sonunda Deniz Kuvvetleri’nde yapılan terfiler ve terfi listeleri (*Akşam* 31 Ağustos 1949:4), Ağustos sonu ve Eylül başlarında iki İngiliz savaş gemisinin İzmir ile İstanbul’a uğraması ve İngiltere’nin Akdeniz Donanması Başkomutanı Amiral J. Power’ın resmi ziyaretleri (*Akşam* 27 Ağustos 1949:1-2; 31 Ağustos 1949:3; 1 Eylül 1949:1)¹⁵ ve Ekim başlarında iki Amerikan savaş gemisinin İstanbul’a gelmesi (*Akşam* 6 Ekim 1949:2) aynı çizgiyi sürdüren haberler arasındaydı. 1949 yılının son günlerinde ABD Akdeniz Donanması’ndan üç savaş gemisinin ülkeler arası dostluğa katkıda bulunmak amacıyla İzmir’i ziyaretleri (*Akşam* 9 Aralık 1949:2), Amerikan Yardım Programı çerçevesinde Türk Deniz Kuvvetleri’nden 10 subayın Amerika’ya gidişi (*Akşam* 17 Aralık 1949:1)¹⁶ ve ABD tarafından yardım programı dahilinde bir destroyer ile denizaltının Türkiye’ye teslimi için işlemlerin tamamlanmış olması da aynı çizgideki örneklerdendi (*Akşam* 25 Aralık 1949:1). Aynı dönemde Devlet Bakanı Cemil Sait Barlas’ın Marshall Yardımı’ndan sağlanan destekten 33.000.000 Türk lirasının Denizyolları’na tahsis edildiği açıklaması gazetenin dikkat çeken bir diğer haberi idi (*Akşam* 24 Aralık 1949:2).

1950’lerin başlarında da benzer örneklerle karşılaşılmaktaydı. 1950 Mart’ında Türkiye’yi bir Amerikan filosu ziyaret etmişti. Gölcük’e giden filo komutanının temasları (*Akşam* 4 Mart 1950:1) ve Midway Uçak Gemisi’ne gazetecilerin ziyaretleri, gerek haber niteliğiyle gerekse de Şahap Balcıoğlu’nun “*Midway uçak gemisinde neler gördük?*” başlıklı köşe yazısıyla gazeteye yansımıştı (Balcıoğlu 4 Mart 1950:1,2)¹⁷. Gazete, Amerikan yardımları ile ilgili haberlerini düzenli sürdürmüştü. Nitekim 1953 başında Amerikan Askeri Yardım Heyeti Deniz Grubu Başkanlığı’na atanan Tuğamiral F.M. Hughes’ın resmi, gazetenin birinci sayfasını süslemişti (*Akşam* 7 Ocak 1953:1).

¹⁵ Power, “*Newcastle*” kruvazöründeki basın toplantısında 1915’te Boğazlardan geçmeyi başaramadığını, o dönemden beri Türkiye’ye hayranlık duyduğunu ve Türkiye’nin son 30 yılda kattığı yolu hayranlıkla izlediğini söylemiş; Türk-İngiliz geleneksel dostluğu üzerinde durmuştu (*Akşam* 2 Eylül 1949:1,2). Misafir İngiliz denizcilerle Yüzme İhtisal Klübü yüzücüleri arasında yarış düzenlenmiş ve yarışları Türk tarafı kazanmıştı (*Akşam* 3 Eylül 1949:2). Power, Cumhurbaşkanı İnönü tarafından 3 Eylül’de Dolmabahçe Sarayı’nda kabul edilmişti (*Akşam* 4 Eylül 1949:1). Filo, 5 Eylül sabahı İstanbul’dan ayrılacaktı (*Akşam* 5 Eylül 1949:1).

¹⁶ Gazete, yardım programı dahilinde staj için Türk Deniz Kuvvetleri’nden 10 subayın Amerika’ya gönderildiğini haber yapmıştı. Subaylar, resim ve isimleriyle birlikte toplu olarak gazetenin ilk sayfasında verilmişti.

¹⁷ Yazar, gazetecilerin 45.000 tonluk uçak gemisini ziyaretleri hakkında bilgi vermişti. Geminin 13 katlı olduğu, 3000’den fazla personeli bulunduğu, 100’den fazla uçağı taşıdığı, 200 metre karelik asansörlere sahip olduğu, gemide hastane, sinema ve spor salonlarının bulunduğunu belirtmişti.

Altyapı, Sanayii ve Ticaret Açısından Türk Denizciliği

Akşam’da denizcilik sektörü ile ilgili en farklı yazılardan biri, 1947 Haziran’ında Cemalettin Bildik tarafından kaleme alınmıştı. Denizcilikte iş sahasının açılacağı bir dönemde personel yetersizliği, maaşların düşük olduğu iddiaları ve Yüksek Denizcilik Okulu’nun durumu yazının başlıca konularını oluşturmuştu. Nitekim Bildik, altı tanesi Amerikan, ikisi İsveç ve biri de Mexico adını taşıyan 9 vapur alındığını, 18 vapurun daha İstanbul limanına getirileceğini, bunlardan başka 24 geminin daha satın alınacağını dolayısıyla denizcilere iş sahası açıldığını; fakat personelin yetersiz olduğu yorumlarını değerlendirmişti. Buna karşın bir önceki sene okula bir sınıf daha eklendiğinden Ortaköy’deki Yüksek Denizcilik Okulu’nun ancak 1947 yılında 30 kadar mezun vereceğini hatırlatmıştı. Üstelik Bildik’in topladığı bilgi ya da aldığı yorumlara göre okul mezunları hemen tayin edilmelerine ve sekiz senelik zorunlu hizmetlerine rağmen daha fazla para alacakları yerlere geçiyorlardı. Yazar, 11 yıllık bir kaptanın ağzından kaptanların eline geçen paranın 150-185 lira olduğunu aktarmıştı. Maaşların yetersizliği nedeniyle bazı mektep mezunları, Denizyolları’nın vapurlarından çekilmekteydiler.

Bildik, bu yorumlardan yola çıkarak Yüksek Denizcilik Okulu’ndan mezun olan bir öğrenci için ne kadar harcama yapıldığını hesaplamaya çalışmıştı. Yıllık bütçesi 500.000 ile 700.000 lira arasında olan okuldan mezun bir öğrencinin ortalama 16.000 liralık bir harcamaya mal olduğunu kaydetmişti. Yazara göre bu kadar paraya yetiştirilen öğrencilerin gemicilikten uzaklaşmalarına neden olan unsurları önlemenin zamanıydı. Bu arada okulun meslek okulu haline dönüştürülmesi projesinin gündemde olduğunu belirten Bildik, bunun şikayetlere yol açtığını dile getirmişti. Okulun kıdemli hocalarına göre 3 ya da 5 milyon liralık geminin teslim edileceği bir geminin tam bilgili olması gerekirdi ki bu da ancak okulun o günkü şeklinin korunmasıyla sağlanabilirdi (Bildik 3 Haziran 1947:5). Bildik, birkaç gün sonra Devlet Denizyolları Müdürü Yusuf Ziya Erzin’e köşesinde söz vermişti. Erzin, personel sıkıntısı olmadığını belirtirken, Bildik’in yazısına konu olan bütün iddiaları reddetmişti (Bildik 7 Haziran 1947:5). Eylül başında ise Yürük Çelebi, kaptanlardan tayfalara kadar denizcilik alanında çalışan personelin durumunun iyi olmadığını, Türk çocuklarını denizciliğe özendirilecek pek çok şeyin yapılabileceğini ama yapılmadığını gazetede kaleme aldığı bir yazıyla ileri sürmüştü (Çelebi 1 Eylül 1947:3).

Temmuz 1947’de Mühendis Naci Ark, Ulaştırma Bakanlığı’na atfen kaleme aldığı yazısında Türkiye’de denizciliğin alt yapısı ile ilgili bazı değerlendirmeler yapmıştı. Son siparişler çerçevesinde yeni alınan gemilerin büyük katkı sağlayacağını

değerlendirerek Denizyolları İdaresi’nin o süreçteki şekil ve yapısının ihtiyaçları karşılamaktan uzak olduğunu ileri sürmüştü. Denizyolları İdaresi’nin kuruluşunda olduğu gibi yolcu, posta ve yük nakliyatı ile ilgilenmesini, modern gemicilik açısından havuz ve fabrikalar, tersane, yükleme boşaltma, liman ve antrepoculuk gibi ticaret, ekonomi ve diğer alanlarda uzmanlık gerektiren şubelerin kurumdan ayrılmasını önermişti. Bu alanlar diğer bakanlıklarla, ilgili kuruluşlar, iç ve dış memleketlerin ticaret odaları ile sıkı işbirliği yapacak güçlü bir kurum tarafından Türkiye’nin menfaatlerine uygun şekilde ayrı ve kısmen de tam ticari kuruluşlar haline getirilmeliydi. Bunu, Türkiye’nin kalkınma hedefi için denizciliğin önemini gözeterek bir zorunluluk olarak ele almıştı. Üstelik yazara göre, bu uygulamada geç kalınan her gün, ülke açısından büyük zararlara yol açmaktaydı.

Ark, önerileri doğrultusunda üç noktanın altını çizmişti. Birincisi; bütün bu sektörleri yürüten dünyada tek bir kuruluşun olmadığı idi. İkinci olarak, demokrasiye ilerleyişin, önerileri açısından uygun bir ortam yarattığını vurgulamıştı. Üçüncüsü, ülkenin kalkınması için bunun gerekli olduğunu ifade etmişti. *Nitekim “Memleketimizin denizcilik müesseselerini değil; denizciliğimizin memleketi kalkındırmakla ödevli olduğunu ve buna şiddetle muhtaç bulunduğumuzu bir an bile unutmamalıyız”* tezini savunmuştu (Ark 17 Temmuz 1947:3). Ark, aynı ay kaleme aldığı bir başka yazısında, bir an önce denizciliği geliştirecek bir rekabet düzeninin önünün açılmasının zorunluluk olduğunu kanıtlamaya çalışmıştı. Bu arada satın alınan İstanbul Vapuru’nu teknik yönleriyle incelemiş ve Denizyolları İdaresi’ne bazı öneriler sunmuştu (Ark 29 Temmuz 1947:5,6).

Ağustos başlarında yeni alınan ve alınacak gemilerin faydaları yanında sürekli savunduğu görüşünü tekrar etmiş; devlet mevzuatı ve kararları ile deniz işletmeciliğinin yapılamayacağını hatırlatmış; modern gemicilik için Denizyolları İdaresi’nden ayrı bir anonim şirketin kurulması gerektiğini belirtmişti. Ayrıca denizcilik alanında yetenekli ve liyakatli personelin çalıştırılması, maaşların artırılması, yakıt politikasının düzenlenmesi, alınan gemilerin yedek parça ihtiyacının karşılanması, gemi ya da makinelerin revizyon ve tamiri için atölye sorunlarının çözümlenmesi gereği üzerinde durmuştu (Ark 5 Ağustos 1947:5-6).

ADD/Abidin Daver ise 1948 Mart’ında iki yazıda tersanenin tarihini ve bilançosunu incelemişti. Türk denizciliğinin önemli bir eksikliğini, 60 yıldan beri bir tersaneye sahip olunmaması şeklinde değerlendirmekteydi. Oysa Türk tersanelerinde - yazının kaleme alındığı yıla göre- 110 yıl önce buharlı gemi inşaatına başlanmıştı.

Yazar, İstanbul Tersanesi’nde 1837’de “Eser-i Hayır”, bir yıl sonra “Mesir-i Bahri” ya da “Seyr-i Bahri” adlı gemilerin inşa edildiğini hatırlatmıştı. 1840 yılında İzmir Tersanesi’nde “Peyk-i Ticaret” adlı vapurun yapıldığını belirtmiş ve bundan sonra tersane ve yıllarına göre yapılan gemileri sıralamıştı. Bu bağlamda 1873 yılında ilk zırhlı gemi olarak “Mukaddeme-i Hayır” adlı korvetin inşa edildiğinin altını çizmişti. 19. yüzyılın son çeyreği içinde yapılan “Hamidiye”, “Heybet Nüma” ve “Şahin-i Derya” gibi gemileri son inşa edilenler kapsamında sıraladıktan sonra en son gemi olarak 1899 yılında inşa edilen “İstavroz” adlı istimbota işaret etmişti. Cumhuriyet devrinde Boğazların durumu nedeniyle tersanelerin İzmit ile Gölcük’e kaydırılmasını ve bu dönemde denizcilik sanayiini canlandırma çalışmalarını ele almıştı. 1933 yılına kadar daha çok tamir çalışmalarının yapıldığını, küçük ölçekte teknelerin inşa edilebildiğini ve bu arada Şirket-i Hayriye’nin küçük araba vapurları yaptığını anlatmıştı (ADD 4 Mart 1948:5,6).

Daver, -bir önceki yazısından yola çıkarak- ahşap gemi, kürek ve yelken devirlerinde büyük bir varlık gösteren Türk tersanelerinin çelik, makine gemi devrinde aynı başarıyı gösteremediği saptamasına gittikten sonra Haliç Tersanesi’nin cumhuriyet rejiminde kalkındırılması çabalarını yeniden ele almak gereği duymuştu.

Boğazların durumu nedeniyle İzmit Deniz Üssü’nün kurulduğunu, tersanelerdeki atölyelerin Gölcük’e taşındığını, bu arada Haliç Tersanesi’nin perişan hale gelmeye başladığını anlatmıştı. 1930’ların ilk yarısında üç taş havuzdan iki tanesinin çalışabilir durumda bulunduğunu ve gemilerin üstün körü tamir edilebildiğini aktarmıştı. Yazısında 1933 yılından itibaren Fabrika ve Havuzlar Müdürlüğü’nün emrine verilen tesisleri canlandırmaya çalıştığını belirtmiş ve bu kurumun yaptığı işleri maddeler halinde sıralamıştı. Bu doğrultuda eski hurda tezgahların işe yarar duruma getirilmesi, iki numaralı havuzun kapağının yapılarak çalışır düzeye çıkarılması, havuzlara modern elektrikli tulumba tesisleri yerleştirilmesi, makine tamir atölyesine modern tezgahlar alınarak etkinlik kazandırılması, büyük gemileri tamir ve inşa edebilecek bir tesis kurulması ve bir marangoz atölyesinin temellerinin atılması gibi çalışmaları ele almıştı. Ancak yazara göre her şeye rağmen yine de geride oldukça çok eksiklik kalmıştı.

1939 yılından itibaren Pendik’te yeni bir tersane kurma girişiminin Haliç Tersanesi’nin gelişimini engellediğini ifade ettikten sonra Haliç Tersanesi’nde yapılan işleri değerlendirmişti. Bu arada yapılamayan işler arasında, dördüncü bir havuzun tamamlanamadığını anımsatma ihtiyacı duymuştu. Son olarak Türk ticaret filosu için satın alınan yeni gemilerin ihtiyaçlarını karşılayacak alt yapının

bulunmadığının/oluşturulmadığının altını çizmiş; bunun ciddi gidere yol açacağı öngörüsünde bulunmuştu. Önerisi, Devlet Denizyolları’nın atölye ve havuzlarından ayrı, yeni gemi yapabilecek bir tersaneyi küçükten başlayarak yavaş yavaş kurmanın gerçekçi bir çözüm olduğu şeklindeydi (ADD 12 Mart 1948:5,6).

1949-1950 yıllarında ADD/Abidin Daver, yazılarında Ulaştırma Bakanı Kemal Satır’ın açıklamalarına yer ya da karşılık vermişti. Nitekim 12 Haziran 1949 tarihli yazısında Kemal Satır’ın 10 parça deniz aracının alınması dolayısıyla TBMM’deki açıklamalarını halka aktarmıştı. Bu doğrultuda 12.353.000 liraya satın alınan 4 geminin bir yılda 10 milyon liralık döviz sağladığını fakat 14 milyon dolara mal olan 6 yolcu gemisinin ise henüz gelmediğini belirtmişti (ADD 12 Haziran 1949:5).

1950 başlarında ise Bakan Kemal Satır’ın gemilerin Türkiye’de yapılmasının zaman ve fazla masrafa yol açacağı yaklaşımının aksine hatta onun görüşlerini çürütecek şekilde, Haliç’te gemi yapılabileceğini, bunun için gerekli tüm teknik olanaklara Türkiye’nin sahip olduğunu, uzmanların bulunduğunu; sadece tesisleri takviye için modern motor ve makine atölyesi kurulması gerektiğini ileri sürmüştü. Yazar, Teknik Üniversite hocalarından Muhittin Etingü’nün “*Memleketimizde gemilerimizi her memlekette daha ucuza mal edebiliriz. Çünkü işçilik nispeti düşüktür*” sözüne atıfta bulunmayı da ihmal etmemişti. Sonuç olarak, gemilerin bir kısmının mutlaka Türkiye’de yapılması gerektiğini savunmuştu (ADD 4 Şubat 1950:4,7)¹⁸.

Aynı dönemde, 18 Şubat tarihinde yayınlanan yazısında Denizyolları İdaresi’nin Marshall Planı’ndan faydalanarak birçok yeni gemi yaptırmak istediğini, bunlardan bir kısmının mutlaka Türkiye’deki tersanelerde yapılması gerektiğini ısrarlı bir şekilde dile getirmişti. Üstelik yazısına Ata Nutku’nun kendisine yazdığı bir mektubu eklemişti. Prof. Nutku, mektubunda milyonlar dışarı akarken kendilerinin her türlü mahrumiyet içinde takımsız ve tezgahsız gemi yapılabileceğini kanıtlamaya çalıştıklarını anlatmaktaydı. Türkiye’de Cumhuriyet devrinde yerli gemi sanayii oluşturulmasına yönelik önemli adımlar atıldığını ancak daha sonra bu çizgiden sapıldığını aktaran

¹⁸ Yazar, Türkiye’de yapılabilecek her şeyin hayata geçirilmesini, yapılamayanların yabancı şirketlere sipariş edilerek ülkede montajlarının sağlanabileceği üzerinde de durmuştu. Ayrıca Hollanda ve Ansaldo şirketlerinin sipariş edilen gemileri taahhüt edilen takvime uygun yapmadıklarını, geciktirdiklerini belirtmişti. Gemilerin Türkiye’de daha pahalıya ve masraflı yapılacağını reddeden yazar, İtalya’da fiyatların yükseldiği gerekçesiyle Türkiye’nin siparişi olan gemilerin inşasında aylarca ayak diretildiğini, Hollandalıların da 6 Boğaz vapurunu 8.387.633 liraya yapmak yerine çelik fiyatlarının artışını bahane ederek yaklaşık ilk fiyatlara 1.400.000 lira fark koyduklarını anlatmıştı. Daver, gemilerin Türkiye’de yapılması halinde paranın da Türkiye’de kalacağını ifade etmişti. “*Boğaz vapurlarını burada yapmakta güçlük yoktur*” başlığı altında Bakan Kemal Satır’ı, bir takım açıklamalara davet etmişti.

Nutku, Türkiye’nin kendi gemilerinin hepsini yapabileceğini keskin bir üslupla ifade etmişti. Bu arada organizasyon zinciri ve koordinasyon eksikliğinin bulunduğunu açıklamıştı. “*Ekilecek tohumların, dikilecek ağaçların bu toprakta kalması için, yegane çaremiz her türlü imkanı arayarak gemileri memlekette yapmak ve yaptırmaktır*” diyen Nutku, İspanya, İtalya, Yeni Zelanda, Kanada, Hindistan, Brezilya ve Arjantin gibi devletlerin gemi sanayiini aynı bu şekilde kurduklarını yazmıştı. Bu arada Türk tersanesi için bir rapor vermiş olan bir İngiliz amiralinin şu sözlerine mektubunda yer vermişti: “*Artık kendi ayağınızın üstünde durmalısınız. Düşerseniz de tekrar kalkarsınız. Başkasının sırtında yürümek öğrenilmez*”. Nutku’ya göre her geçen gün, hedefe ulaşmak için daha geriye kalmaktan daha geç kalmaktan başka bir işe yaramıyordu. Abidin Daver, bu mektuptan sonra, 1946 yılında Hollanda’ya ısmarlanan 6 Boğaziçi vapuru ile acil ihtiyacı karşılama gerekçesiyle Ansaldo adlı şirkete sipariş edilen gemilerden hiç birisinin teslim alınmadığı üzerinde durmuştu. Son olarak yazar, bunların Türkiye’de yapılabileceğinin altını çizmiş; malzeme ile tezgah ihtiyaçlarının karşılanmasının çaresinin bulunmasını ve gemilerin Türkiye’de yapılmasını önermişti (ADD 18 Şubat 1950:4,6).

Daver, 1950 baharında kaleme aldığı yazısında Devlet Denizyolları ve Limanları İdaresi’nin Marshall Yardım Planı’nın Türkiye’ye tanıdığı tiraj haklarından faydalanarak Avrupa tezgahlarında bazı gemiler inşa ettirileceğini; bunlardan 5 vapur, 8 römork ve 2 maçuna yapımının Hollanda’ya sipariş edileceğini yazmıştı. Bu noktadan yola çıkarak yazının ana konusu olarak Hollanda denizcilik ve gemi sanayiinin gelişimini incelemişti. Yazısında 17. yüzyılda Avrupa’daki 20.000 ticaret gemisinden 16.000 tanesinin Hollandalılara ait olduğunu; ayrıca deniz savaşlarında bir dönem üstünlük kurduklarını hatırlatmıştı. Deli Petro’nun Hollanda’da gemi inşasını öğrendiğini, Hollanda gemi sanayiinin 17. yüzyılda en yüksek seviyesine ulaştığını fakat 19. yüzyılın başlarında Fransız hakimiyetinden kurtulduğu zaman Hollanda’nın gemi sanayiinde herhangi bir rolü kalmadığını belirtmişti. Yazarın asıl vurgusu Hollanda’nın 19. yüzyılda tekrar yükselişi üzerineydi. Nitekim Hollanda, 1850 yılında 12 tanesi buharlı olmak üzere 1793 ticaret gemisine sahipti ve bu tonajla dünya dördüncülüğüne ulaşmıştı. Hollanda, bu sonucu milli gemi inşa sanayisiyle elde etmişti (ADD 17 Mayıs 1950)¹⁹. Dolayısıyla Daver, ulusal gemi sanayiisinin kurulması gerektiği yönündeki tezini, Hollanda örneği ile desteklemişti.

¹⁹ Devlet Bakanı Cemil Sait Barlas, 8 Aralık 1949 tarihinde basına verdiği demeçte tiraj hakkını “*Yani Marshall idaresi bazı memleketlere yaptığı ödeme mukabili, bu memleketler Türkiye’ye mal veriyorlar. Türkiye’ye verilen bu malların bedellerini Türkiye dışarıya ödemiyecektir. Bu da bir nevi hibedir.*”

Gazetede denizcilik konusunda yazarların dolaylı ya da kısmen bile olsa Denizyolları İdaresi’nin yurtdışından satın alma politikasını eleştiri konusu yaptıkları rahatlıkla söylenebilir. Nitekim 1949 Eylül’ünde Şahap Balcıoğlu, “*Çürük vapur satın almanın iç yüzü*” başlıklı yazısında doğrudan Denizyolları İdaresi’nin yurtdışından satın alma politikasını eleştirmişti. Yazısında Denizyolları İdaresi’nin gemi alımında nasıl bir oldu-bitti karşısında kaldığını anlatmış ve satış sözleşmesinin bazı maddelerini yayınlamıştı²⁰. Aynı yılın Aralık ayında ise Abidin Daver, “*Şehir hatları vapurlarını burada yapabiliriz*” başlığı altında Hollanda’ya sipariş edilen 6 vapurun kusurlarını on bir madde halinde analiz ederken daha pahalıya mal olduklarını, geç teslim edildiklerini, kalite açısından da istenen düzeyde olmadıklarını ileri sürmüştü (ADD 27 Aralık 1949:6).

Akşam, çeşitli haber ya da köşe yazıları aracılığı ile deniz ticareti üzerinde de durmuştu. Zaman ilerledikçe deniz ticaretinin gelişmesinde bazı sonuçlara ulaşıldığı gazetenin sütunlarından izlenebilmekteydi. Nitekim Liman İşletmesi’nin hazırladığı istatistiğe göre İstanbul Limanı’ndaki faaliyet 1952’de 1951 yılına göre artmıştı. 1951 Nisan’ında limana 98 Türk, 64 yabancı gemi gelmiş; 50.141 ton yük getirmişti. 1952 senesi Nisan ayında ise 102 Türk, 68 yabancı gemi gelmiş; 59.272 ton yük getirmişti.

Türkiye bu malların karşılığını Amerika’dan aldığı hibe gibi merkez bankasına yatırılacak, bunun yüzde beşi Türkiye’deki hizmetlerin karşılığı olarak kullanılmak üzere misyonun emrine verilecek, yüzde doksan beşi de yine Türkiye için ve Türk hükümeti tarafından harcanacaktır... Yani muhtelif memleketlerin karşılıklı ticari münasebeti gelişirken, ödeme açığını kapamak için tanınmış bir haktr” şeklinde tanımlamıştı (*Akşam*, 9 Aralık 1949:2).

²⁰1945 yılında Ulaştırma Bakanlığı’nın talimatıyla Devlet Demiryolları Genel Müdürü Fuat Zincirkıran’ın başkanlığında bir heyet, Demiryolları ve Denizyolları İdarelerine gereken makine, lokomotif ve gemileri ısmarlamak üzere Amerika’ya gönderilmişti. Ancak heyetteki Denizyolları İdaresi’nin temsilcisine acil ihtiyaçlar dolayısıyla kullanıma hazır gemilerin alınması talimatı verilmişti. Temaslara bağlı olarak “*İstanbul*” vapuru ile “*Kastamonu*”, “*Rize*”, “*Ardahan*” ve “*Samsun*” şilepleri; sonra Victory tipindeki “*Çoruh*” ve “*Yozgat*” şilepleriyle “*Kocaeli*” ve “*Sinop*” tankerleri bakanlık emriyle alınmışlardı. Daha sonra bakanlığa 6 yolcu gemisinin alındığı haberi ulaşacaktı. Ulaştırma Bakanı Şükrü Koçak, heyete memnuniyet göstergesi olan tebrik telgrafı çekmişti. Böylece “*Ordu*”, “*Giresun*”, “*Trabzon*”, (İstanbul’un eşi olan) “*Adana*”, “*Ankara*” ve “*Tarsus*” gemileri çok olumlu değerlendirmeler yapılmamakla birlikte satın alınmışlar ve tamire sokulmuşlardı. Altı gemi 2.720.000 dolara satın alınmış, 12.000.000 dolar tamir bedeli ödenmişti. Sonuçta her gemi, en az 10.000.000 Türk lirasına mal olmuştu. Satış sözleşmesinde gemilerin Amerikan hükümetinin mülkiyetinden çıkmadığı, gemilerin bordasına “*Bu gemiler Amerikan hükümetinin malıdır*” yazılması, Amerikan hükümetinin uygun görmediği işlerde kullanılmamaları, gemilerin tamir ve donanım eksiklerinin Amerika’dan sağlanması ve gemilerin Amerikan şirketlerine sigorta ettirilmesi zorunluluğunu konu alan maddeler vardı (Balcıoğlu 6 Eylül 1949:1,2). Öte yandan yukarıda da belirtildiği gibi Kemal Satır’ın TBMM’deki açıklamaları, 12 Haziran 1949’da Abidin Daver’in köşesine konu olmuştu. 1947 senesi Temmuz’unda Amerika’dan satın alınan 6 yolcu vapuru, 2 Victory şilep ve 2 tanker satın alınmalarında Fuat Zincirkıran Heyeti’ne büyük yardımda bulunan Amerikan vatandaşı Mr. Mac Keen ile bir arkadaşına 17.000 dolarlık ödül verilmesi hakkındaki kanunun görüşmeleri sırasında Ulaştırma Bakanı Kemal Satır, gemiler hakkında açıklamalarda bulunmuştu (ADD 12 Haziran 1949:5).

Aynı şekilde 1952 senesi Mayıs ayında 110 Türk, 69 yabancı gemi gelmiş, 58.895 ton yük getirmiştir. Haziran’ın ilk 15 gününde gelen gemi sayısı ise 50 Türk, 34 yabancı gemi idi ve 25.282 ton yük getirilmişti. Gazete böyle limanların işleyiş/faaliyet istatistikleri hakkındaki verilerin dışında yolcu taşımacılığı, limanlardaki yapılanma (rıhtım, antrepo vs) ve benzeri gelişmeleri okuyucularına ulaştırmıştı (*Akşam* 22 Haziran 1952:4). 1940’lı yılların sonları ve 1950’li yılların başlarında gazetenin ağırlık verdiği konu, Denizyolları İdaresi’nden Denizcilik Bankası’na dönüşüm olacaktı.

Türkiye’de Balıkçılık

Akşam’ın sayfalarında denizcilikle ilgili yazıların bir kısmı, Türkiye’de balıkçılar ve balıkçılığın durumu üzerineydi²¹. Nitekim Cemalettin Bildik, 1946 sonbaharında balıkçıların hayatını işlemiş; nasıl çalıştıklarını ve ne/ne kadar kazandıklarını onlarla röportaj yaparak gazetenin sütunlarına taşımıştı (Bildik 24 Kasım 1946:5)

Akşam’da Türkiye’de balıkçılığın durumu özellikle 1940’ların hemen sonlarında Marshall Yardımları’na bağlı olarak gündeme gelmişti. Zaten 1949’un son günlerinde Ankara’da Balıkçılık Kongresi toplanmıştı. Marshall Yardımları’ndan sağlanacak tahsisatın nasıl kullanılacağı hakkında toplantıda yapılan görüşmeler ve yaşanan anlaşmazlıklar gazeteye yansımıştı. Balıkçılığın gelişmesi için ayrılan 7 milyon liralık kredinin 4 milyon lirasıyla balıkçı gemilerinin satın alınması bir görüşü oluştururken balıkçılar ise gemiler için 2 milyon lira ayrılmasını kalan para ile avlanma araçlarıyla soğuk hava depolarının sağlanmasını ve Bilimsel Araştırma Enstitüsü’nün kurulmasını savunmuştu (*Akşam* 10 Aralık 1949:3; 31 Aralık 1949:3).

Aynı dönemde gazetede Marshall Yardımları’nın 1949-1950 yılı kısmından balıkçılığa 2.500.000 doların tahsis edildiği, modern avlanma ve nakliye araçları, soğuk hava tesisleri, konserve fabrikaları ve biyolojik araştırma merkezleri kurulmasının planlandığı; bunların imkan nispetinde sağlanacağı, küçük balıkçıların kooperatifleşmelerinin bu yardımlardan geniş ölçüde yararlanmak açısından faydalı olacağı yönünde yazı çıkmıştı (*Akşam* 24 Aralık 1949:2). O günlerde bir yazı kaleme alan Zeki Can ise Marshall Yardımları’nın balıkçılığa büyük yarar sağlayacağını fakat

²¹ Gazetenin balıkçılık ile ilgili yayımlarından en farklısı, kuşkusuz; T. Revillon’un yazdığı A. Hilali tarafından çevrilen “*Balıkçı*” adını taşıyan hikaye idi. Hikayeye göre zengin bir dul kadının oğlu fakir bir balıkçının kızını sever ve onunla evlenmek ister. Fakat çocuğun annesi buna izin vermek istemez. Çocuk sevdiği kızla evlenir. Bunun üzerine annesinin evinden ayrılmak zorunda kalır. Fakat ilerleyen zamanda büyük bir fırtına çıkar balıkçıların evlerine dönememeleri dul ve zengin kadını oğlu hakkında endişelendirir. Sonuçta bu fırtına kadını oğlunun barışmasını sağlar (*Akşam* 21 Eylül 1952:7).

bu yardımın etkili ve verimli kullanılması gerektiğini ileri sürmüştü. Öncelikle bütün yerli balık üretimi yapılan bölgelerde soğuk hava depoları inşasının gerekliliğini belirtmişti. Aynı şekilde balık nakliyatının gerçekleştirildiği tekne ve diğer araçlara da soğuk hava tesisatı yapılmasını önermişti (Can 31 Aralık 1949:7).

Bütün bu tartışmaların ardından 1950 sonbaharında “*Balıkçılar Cemiyeti yardım istiyor*” haberi gazeteye yansyacaktı. Cemiyet Başkanı Yusuf Yarar, balıkçılığın sıkıntı geçirdiğini ihracat yapılamadığını belirtmiş, yakıt ve av malzemelerinin pahalı olduğundan alınmadığı yönündeki şikayetleri gündeme taşımıştı. Marshall Yardım Planı’nda öngörüldüğü üzere balıkçılığa gemi ve malzeme sağlandığını; bunların üretimi arttıracaklarını ancak balık fiyatlarının mevcut şartlar altında çok düşük seviyede olduğunu, üç tarafı denizlerle çevrili olmasına rağmen Türkiye’de balık yiyen insan sayısının dünya istatistiklerine göre en az seviyede bulunduğunu ifade etmişti (*Akşam* 2 Eylül 1950:2). 1952 yılına gelindiğinde ise Cumhurbaşkanı’nın çeşitli kereler dile getirdiği üzere balıkçılığın geliştirilmesi için adımlar atıldığı ve Sınai Kalkınma Bankası’nın Amerikalı uzmanlar aracılığı ile bir balık fabrikası kuracağı gazeteye haber olacaktı (*Akşam* 3 Ağustos 1952:5).

Değerlendirme ve Sonuç

Akşam, gazetecilik çizgisinde çeşitli denizcilik olay ya da gelişmelerini takip etmesinin yanında denizcilik kültürü ve tarihi açısından önemli olan anma günleri, törenleri ve Denizcilik Müzesi ile ilgili gelişmeleri yakından izlemişti. Özellikle denizcilik tarihi açısından Haluk Y. Şehsuvaroğlu, doyurucu bilgiler aktarmasının yanında Türk denizcilik tarihi hakkında okuyucuların zihninde farklı yön ve alanları içeren somut izlenimler oluşturacak ve bütünlük sağlayacak yayınlar yapmıştı.

II. Dünya Savaşı yıllarında denizciliğin oynadığı önemli rol, öte yandan savaş sonrası dönemde karşılaşılan Sovyet Rusya tehdidi Türk basınında yansımaları göstermiş ve basında, askeri alanı da kapsayacak şekilde Türkiye’nin kalkınma düşüncesi ve hedefi doğrultusunda denizciliğin geliştirilmesi gereği öne çıkarılmıştı. Böyle görüşler çoğunlukla, denizciliğin gelişmesinin Türkiye’nin kalkınmasına büyük katkıda bulunacağı konusunda toplanmaktaydı. *Akşam* da böyle düşüncelerin savunulduğu platformlardan birini oluşturmuştu. Bu denklemin sonucu olarak başta Abidin Daver olmak üzere gazetede ulusal bir deniz sanayiinin kurulması ve öz kaynakların harekete geçirilmesi suretiyle Türkiye’nin kendi deniz araçlarını yapabileceği hatta yapması gerektiği savunulmuştu. Süreç içinde gazetenin yayın politikası içinde belirginleşen bir diğer nokta, üç tarafı denizlerle çevrili Türkiye’nin bu avantajı kullanmadığı

konusunda farkındalık yaratmaktı. Kuşkusuz gazetenin balıkçılık sektörüne yönelik değerlendirme ve haberleri de aynı yaklaşım içinde ele alınmıştı.

Toplu bir bakış açısıyla; gazetenin Şehsuvaroğlu, Daver, Ark, Bildik gibi tanınmış isimler ve aslında bunların birbirini tamamlayan yazıları aracılığı ile denizcilik alanında geçmiş, o dönem ve gelecek çizgisinde bir bütünlük ve ülke için bir vizyon oluşturmaya çalıştığı hatta oluşturduğu rahatlıkla ileri sürülebilir. Denizcilik açısından üretici bir kimlik altında gelişim sağlama vizyonunu içeren böyle çalışma ya da yaklaşımlar, bir Akdeniz ülkesi olan ve üç tarafı denizlerle çevrili Türkiye’de toplumun denizciliği özümseyip özümseyemediği, bu alandaki ilgi, donanım ve bilgisinin belirlenmesi açısından da kuşkusuz kayda değer bir önem taşımaktadır. Dolayısıyla gazetenin denizcilik konusunda ortaya koyduğu performans, kuşkusuz halkın denizcilik konusunda kültürünün ve farkındalığının artmasına katkıda bulunduğu gibi toplumun denizciliğe yönelik algısı açısından da belirleyici olmaktadır.

Kaynakça

Bildiri, Kitap, Madde ve Makaleler:

KAHRAMAN, Kemal (1993). “Cezayir-Tarih, Osmanlı Dönemi”, *İslam Ansiklopedisi (DİA)*, Cilt 7, ss.486-489, İstanbul: Diyanet Vakfı Yayınları.

KAVAKLI, Nurhan (2005). *Bir Gazetenin Tarihi Akşam*, İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.

LIVERY, Brian (2015). *Nelson’s Victory, 250 Years of War and Peace*, South Yorkshire: Pen and Sword Books Ltd.

MALKOÇ, Eminalp (2015). “Haluk Yusuf Şehsuvaroğlu’nun Kaleminden İki Reformist Osmanlı Kuşağı: Jön Türkler ve İttihatçılar”, *İttihatçılar ve İttihatçılık Sempozyumu (Ankara 25 Kasım 2014) Bildiriler*, C.3, ss.65-113, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.

MALKOÇ, Eminalp (2015). “Sivil Amiral Abidin Daver’in Kaleminden Türk Denizciliği”, *II. Turgut Reis ve Türk Denizcilik Tarihi Uluslararası Sempozyumu (1-4 Kasım 2013 Turgutreis), Bildiriler*, C.2, ss.316-355, Bodrum: Bodrum Belediyesi Yayınları.

MALKOÇ, Eminalp (2015). “Sivil Amiral Lakabıyla Tanınan Gazeteci Abidin Daver’in Kaleminden Türk Denizciliği”, *İstanbul Arel Üniversitesi İletişim Çalışmaları Dergisi*, 7: 57-105.

MALKOÇ, Eminalp (2015). “Türk Basınında Truman Doktrini ve Türkiye’ye Amerikan Yardımları (1947-1950)”, *Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları*, 9 (5): 89-127.

ÖZCAN, Azmi (1996). “Fransa-Tarih”, *İslam Ansiklopedisi (DİA)*, Cilt 13, ss.178-181, İstanbul: Diyanet Vakfı Yayınları.

SANZ, María Jesús Horta (2014). “Napolyon Döneminde Fransa’ya Karşı Yürütülen İspanyol Bağımsızlık Savaşı’nda Gayrı Nizami Kuvvetler (1808-1814)”, *Tarih Dergisi*, 59: 113-135.

SOYSAL, İsmail (1996). “Fransa-Türk Fransız İlişkileri”, *İslam Ansiklopedisi (DİA)*, Cilt 13, ss.181-184, İstanbul: Diyanet Vakfı Yayınları.

Sürelî Yayınlar:

***Akşam* (1945-1953):**

ADD (1948). “Denizcilik-18 Mart Zaferi”, *Akşam*, 18 Mart 1948: 5,6.

ADD (1948). “Denizcilik-6700 Tonluk Zırhlıdan 186 Tonluk Römorköre”, *Akşam*, 4 Mart 1948: 5,6.

ADD (1948). “Denizcilik-Amerika’nın Bize Verdiği 11 Gemi”, *Akşam*, 17 Haziran 1948: 5.

ADD (1948). “Denizcilik-Tersanelerimizin 25 Yıllık Bilançosu”, *Akşam*, 12 Mart 1948: 5, 6.

ADD (1949). “Denizcilik-Amerika’dan Alınan Vapurlar Meselesi”, *Akşam*, 12 Haziran 1949: 5.

ADD (1949). “Denizcilik-Amerika’dan Alınan Vapurlar Meselesi”, *Akşam*, 12 Haziran 1949: 5.

ADD (1949). “Denizcilik-Fransız Donanması”, *Akşam*, 17 Haziran 1949: 5,7.

ADD (1949). “Denizcilik-Şehir Hatları Vapurlarını Burada Yapabiliriz”, *Akşam*, 27 Aralık 1949: 6.

ADD (1949). “Sipariş Edilecek Yeni Gemilere Dair”, *Akşam*, 15 Aralık 1949: 4.

ADD (1950). “Denizcilik-Dünyanın En Büyük Vapurculuk Şirketi”, *Akşam*, 22 Şubat 1950: 4.

ADD (1950). “Denizcilik-Gemilerimizi Kendimiz Yapabiliriz ve Yapmalıyız”, *Akşam*, 18 Şubat 1950: 4,6.

ADD (1950). “Denizcilik-Gemilerimizin Bir Kısmını Mutlaka Burada Yapmalıyız”, *Akşam*, 4 Şubat 1950: 4,7.

ADD (1950). “Denizcilik-Hollanda Denizciliği ve Gemi Sanayii”, *Akşam*, 17 Mayıs 1950: 5.

ARK, Naci (1947). “Deniz yolları İdaresi’nde Yapılması Gereken Islahat”, *Akşam*, 17 Temmuz 1947: 3.

ARK, Naci (1947). “Denizcilik Bahisleri-İstanbul Vapuru ve Bazı Tavsiyeler”, *Akşam*, 29 Temmuz 1947: 5,6.

ARK, Naci (1947). “Denizcilik Bahisleri-Yeni Şilelerimiz”, *Akşam*, 5 Ağustos 1947: 5-6.

BALCIOĞLU, Şahap (1949). “Çürük Vapur Satın Almanın İç Yüzü”, *Akşam*, 6 Eylül 1949: 1,2.

BALCIOĞLU, Şahap (1950). “Midway Uçak Gemisinde Neler Gördük?”, *Akşam*, 4 Mart 1950: 1,2.

BİLDİK, Cemalettin (1946). “Balıkçılar”, *Akşam*, 24 Kasım 1946: 5.

BİLDİK, Cemalettin (1947). “Denizciliğimiz”, *Akşam*, 3 Haziran 1947: 5.

BİLDİK, Cemalettin (1947). “Denizcilik Bahsinde”, *Akşam*, 7 Haziran 1947: 5.

BİLDİK, Cemalettin (1950). “Savarona’yı Geziyoruz”, *Akşam*, 10 Haziran 1950: 5.

BİLDİK, Cemalettin (1953). “Deniz Müzesi’nin Kayıklar Salonu Açıldı”, *Akşam*, 7 Ocak 1953: 3.

CAN, Zeki (1949). “Balıkçılığımız”, *Akşam*, 31 Aralık 1949: 7.

ÇELEBİ, Yürük (1947). “Denizciliği Cazip Bir Meslek Haline Getirmemiz Lazımdır”, *Akşam*, 1 Eylül 1947: 3.

ÇETİNTAŞ, S. Çetintaş (1946). “Serbes[t] Sütun-Barboros Töreninin Tatsız Tarafları”, *Akşam*, 9 Ekim 1946: 6.

ŞEHSUVAROĞLU, Haluk Y. (1946). “Tarihten Sahifeler-Tanzimat Devrinde Bahriyemiz”, *Akşam*, 3 Aralık 1946: 4.

ŞEHSUVAROĞLU, Haluk Y. (1946). “Tarihten Sahifeler-XIX uncu Asırda Harb Gemilerimizde Tezyinat Usulleri”, *Akşam*, 19 Kasım 1946: 5.

ŞEHSUVAROĞLU, Haluk Y. (1947). “Tarihten Sahifeler-18 ve 19 uncu Asırlarda Tersanelerimizde Çalışan Türk ve Yabancı Gemi İnşa Mühendisleri”, *Akşam*, 8 Mart 1947: 5.

ŞEHSUVAROĞLU, Haluk Y. (1947). “Tarihten Sahifeler-Bir Deniz Tarihçimizin Hatıraları”, *Akşam*, 17 Mayıs 1947: 5.

ŞEHSUVAROĞLU, Haluk Y. (1947). “Tarihten Sahifeler-Bir Deniz Tarihçimizin Hatıraları”, *Akşam*, 21 Mayıs 1947: 5.

ŞEHSUVAROĞLU, Haluk Y. (1947). “Tarihten Sahifeler-Deniz Ressamlarımız”, *Akşam*, 16 Temmuz 1947: 5.

ŞEHSUVAROĞLU, Haluk Y. (1947). “Tarihten Sahifeler-İstanbul Tersanesinde Havuzlar”, *Akşam*, 30 Ağustos 1947: 5.

ŞEHSUVAROĞLU, Haluk Y. (1947). “Tarihten Sahifeler-Kaptan Paşalar”, *Akşam*, 6 Ağustos 1947: 5.

ŞEHSUVAROĞLU, Haluk Y. (1947). “Tarihten Sahifeler-Kaptan Paşalar”, *Akşam*, 9 Ağustos 1947: 5.

ŞEHSUVAROĞLU, Haluk Y. (1947). “Tarihten Sahifeler-Türkler ve Amiral Nelson”, *Akşam*, 26 Temmuz 1947: 5.

ŞEHSUVAROĞLU, Haluk Y. (1948). “Tarihten Sahifeler-19. Asırda Kaptan Paşalarımız”, *Akşam*, 5 Haziran 1948: 5.

ŞEHSUVAROĞLU, Haluk Y. (1948). “Tarihten Sahifeler-Havuz Sandalları”, *Akşam*, 3 Ocak 1948: 5.

ŞEHSUVAROĞLU, Haluk Y. (1949). “Tarihten Sahifeler-Kaptanı Derya Ahmet Vesim Paşa’nın Hatıraları”, *Akşam*, 8 Ekim 1949: 5.

ŞEHSUVAROĞLU, Haluk Y. (1949). “Tarihten Sahifeler-19. Asırda İstanbul’da Görülen Yenilikler”, *Akşam*, 1 Ekim 1949: 3.

ŞEHSUVAROĞLU, Haluk Y. (1949). “Tarihten Sahifeler-Kaptanı Derya Ahmet Vesim Paşa’nın Hatıraları 2”, *Akşam*, 12 Ekim 1949: 5.

ŞEHSUVAROĞLU, Haluk Y. (1949). “Tarihten Sayfalar-Şirketi Hayriyenin İlk Vapurları”, *Akşam*, 3 Aralık 1949: 5.

ŞEHSUVAROĞLU, Haluk Y. (1952), “Tarihten Sahifeler-Bizde Hatıra Kitapları”, *Akşam*, 27 Nisan 1952: 5.

***Cumhuriyet* (1949):**

DAVER, Abidin (1949). “Denizcilik Bahisleri-Ansolda’da Yapılan Yeni Gemilerimiz”, *Cumhuriyet*, 26 Aralık 1949: 1,2.

FELEK, Burhan (1949). “Hadiseler Arasında Felek-Öpüşme Merakı”, *Cumhuriyet*, 5 Aralık 1949: 3.