

Kültürel Miras Bağlamında Mavi Yolculuk: Tarihi, Bugünü ve Geleceği¹

Blue Voyage in the Context of Cultural Heritage: History, Present and Future

Şehriban KAYA*

*Doç. Dr., Dokuz Eylül Üniversitesi, İşletme Fakültesi, Turizm İşletmeciliği Bölümü, Tınaztepe Kampüsü, Doğu Cd., 35390 Buca, İzmir.

E-posta: sehriban.kaya@deu.edu.tr

ORCID: 0000-0002-5509-4847

MAKALE BİLGİLERİ

Makale işlem bilgileri:

Gönderilme tarihi: 22 Nisan 2023

Birinci düzeltme: 16 Mayıs 2023

Kabul: 10 Haziran 2023

Anahtar sözcükler: Mavi Yolculuk, Mavi Anadoluculuk, Türkiye turizm tarihi, Kültürel

ARTICLE INFO

Article history:

Submitted: 22 April 2023

Resubmitted: 16 May 2023

Accepted: 10 June 2023

Key words: Blue Voyage, Blue Anatolianism, Türkiye tourism history, Cultural heritage.

ÖZ

Bu derleme makalenin amacı Cevat Şakir Kabaağaçlı (Halikarnas Balıkcısı) öncülüğünde 1940'ların ortalarında başlayan Mavi Yolculuğun, 78 yıllık tarihçesini bütüncül bir anlayışla ele almaktır. İlk Mavi Yolcu Cevat Şakir ve bu yolculuğun öncüleri Azra Erhat, Sabahattin Eyüboğlu ve Bedri Rahmi Eyüboğlu gibi 1940'lardan 1980'lere kadar Türk düşünce ve sanat dünyasına yön verenler, Mavi Yolculuğu Türkiye'nin dünyada bir eşi daha olmayan kültürel değerlerinden biri olarak üretmişlerdir. Mavi Yolculuğun kültürel miras olarak inşa edilmiş süreci aynı zamanda Cevat Şakir'in "Mavi Anadolu uygarlığın beşiğidir" düşüncesinden hareketle Mavi Anadoluculuk düşünce akımını da ortaya çıkarmıştır. Bu makale mavi yolculuğun bir kültürel miras olarak inşa edilmiş tarihini Türkiye turizm tarihi açısından ele almaktadır. Mavi Yolculuk tarihini, Cevat Şakir ve her biri Türk düşünce dünyasına damga vurmuş arkadaşlarının tanıklıkları üzerinden incelemek, ülkedeki düşünce tarihinin temel tartışmalarını da ortaya çıkarmaktadır. Buradan hareketle makale, Türkiye'nin turizm tarihi ile düşünce dünyasının tarihinin birlikte yazılması gerektiğine vurgu yapmaktadır.

ABSTRACT

The aim of this review article is to review the 78-year history of the Blue Voyage, which started in the mid-1940s under the leadership of Cevat Şakir Kabaağaçlı (The Fisherman of Halicarnassus) with a holistic perspective. Those who shaped the world of Turkish thought and art from the 1940s to the 1980s, such as the first Blue Voyager Cevat Şakir and the pioneers of this journey, Azra Erhat, Sabahattin Eyüboğlu and Bedri Rahmi Eyüboğlu, formulated the Blue Voyage as one of our unique cultural values in the world. The process of constructing the Blue Voyage as a cultural heritage also revealed the Blue Anatolian movement of thought based on Cevat Şakir's idea that "Blue Anatolia is the cradle of civilization". This article discusses the history of the blue voyage's construction as a cultural heritage in terms of Türkiye's tourism history. Examining the history of the Blue Voyage through the testimonies of Cevat Şakir and his friends, each of whom left their mark on the world of Turkish thought, also reveals the fundamental debates in the history of thought in the country. In this regard, the paper claims that the history of tourism and the history of intellectual world in Türkiye need writing together.

GİRİŞ

Halikarnas Balıkcısı müstear adıyla bilinen Cevat Şakir Kabaağaçlı'nın öncülüğünde 1940'ların ortalarında başlayan Mavi Yolculuk, Türkiye'nin dünyadaki eşsiz kültür değerlerinden biridir. İlk Mavi Yolculuğun üzerinden 80 seneye yakın bir süre geçmesine rağmen, bu deneyimin tarihçesi henüz bütüncül bir anlayışla yazılmamıştır. Azra Erhat 1962'de 20 kişilik bir grupla

çıktıkları Mavi Yolculukta "Balıkcı'nın çağrısına uyarak Gökova'yı özleyenler bugün yirmi kişiye Türkiye'de, yarın iki yüz, beş yıl sonra iki bin kişi olacaktır" (Erhat 2022b: 10) derken; 2022 yılı itibarıyla, neredeyse 1,3 milyar ABD doları seviyesine ulaşan bir mavi tur pazarına ulaşılabileceğini hayal bile edememiştir. 1946 yılından itibaren, Cevat Şakir öncülüğünde çıkarılan Mavi Yolculuklar sadece turizmin gelişimi ve tarihi açısından değil; aynı zamanda bu yolculuk sırasında ortaya çıkan Mavi Anadoluculuk olarak bilinen düşünce akımı ile de kültürel sahamızın mihenk taşlarından biri haline gelmiştir.

¹ Bu makale, 6 Şubat 2023 depreminde İsis Otel'de yaşamını yitiren turist rehberi ve belgeselci Önder Cırık'e atfedilmiştir.

Bir yazısından dolayı 1925'te İstiklal Mahkemesi'nde yargılanıp Bodrum'a sürgüne gönderilen Cevat Şakir Bodrum'u kendine yurt edinmekle kalmamış; merkezinde Bodrum'un olduğu geniş bir coğrafyayı turizme kazandırmıştır. Cevat Şakir'in Bodrum yıllarını anlattığı Mavi Sürgün kitabının kapağında Sabahattin Eyüboğlu şöyle yazar:

Zindan karanlığını hürriyet mavisine döndürmüş bir yaman insan soluğudur bu kitaptaki. Bu soluk otuz yıldır, gittikçe daha gür, daha dolgun, bir Batı Anadolu destanı savunuyor bize, Ege Tanrılarının ve insanların yenmiş haklarını arayan bir destan" (aktaran, Erhat 2022b).

Ege Tanrılarının ve insanların yenmiş haklarını savunmak Cevat Şakir, Azra Erhat ve Sabahattin Eyüboğlu'nun Mavi Yolculuklardaki temel tartışma konusu olmuş ve bu tartışma, *Mavi Anadoluculuk* düşüncesini ortaya çıkarmıştır. Bu durum, turizm tarihinin düşünce dünyamızın tarihi olduğuna işaret eder.

Cevat Şakir Kabaağaçlı'nın 1940'larda başlattığı Mavi Yolculuklar, Türkiye'nin önde gelen aydınlarını, bilim insanlarını ve sanatçıları mavi yolculara dönüştürmüştür. 1965'te çıkılan bir Mavi Yolculukta Cevat Şakir'in; Can-Güler Yücel, Sabahattin Eyüboğlu, Melih Cevdet Anday, Yaşar Kemal, Azra Erhat, Mina Urgan ve Oktay Rifat gibi aydınları bir arada gördüğünde "bu tekne batarsa, Türkiye'nin tüm entelektüelleri yok olacak" dediği rivayet edilir (Kabaağaçlı Nooan 2010). 1960'lar ve 1970'lerin Mavi Yolculuklarına Türkiye entelektüel hayatının bu dönemine damga vurmuş hemen hemen herkes katılmıştır. Doğan Avcıoğlu, Selçuk-Sabahattin Batur, Haluk-Rena Gerger, Gençay Gürsoy, Türkan Saylan, Örsan Öymen, Turgut Kazan, Şadi Çalık, Güngör Dilmen, Müntekim Ökten, Bülent Tanör, Murat Belge, Melek Ulagay, Ali Sirmen, Oya Baydar, Aydın Engin, Gündüz Vassaf, Günnur Savran, Nail Satlıgan, Yücel Sayman, Taha-Jale Parla, Vedat Günyol ve daha nice; Bodrum'dan Mavi Yolculuğa çıkan *Macera*, *Uçarı* ya da *Hürriyet* teknelerinden biriyle Gökova Körfezi'ni Balıkçı'nın okuduğu Homeros ve Dante dizeleri eşliğinde gezmiştir.

Mavi Yolculuğun 78 yıllık bir tarihi vardır. Yukarıda adı geçen entelektüellere bakınca bu geçmişe tanıklık edenlerin gözlemlerini kayda geçirdikleri ve ülkenin iyi bir tarih yazımına sahip olduğu düşünülebilir ancak bu mavi yolcuların hepsi tanıklıklarını kayda geçirmekte istekli olmamışlardır. Tanıklığını kayda geçirme konusunda, kuşkusuz, en önemli yazar Azra Erhat'tır. Onun 1957'de yazdığı *Mavi Anadolu* ve özellikle 1962'de yazdığı *Mavi Yolculuk* bir başyapıttır. Azra Erhat, *İlyada* ve Odesa destanlarını Yunanca'dan Türkçe'ye çevirdiği sırada tanıştığı Cevat Şakir ile Mavi Yolculuğun kültürel miras olarak inşasının temel harcını karan kişidir. İlk mavi yolculuğa katılan Erol Güney ve daha sonraki Mavi Yolculuklara katılan Orhan Duru ve Mina Urgan'ın tanıklıkları da zengin bir anlatımla kaleme alınmıştır. Bu ilk elden tanıklıklar konusunda bu yolculuğa katılan Cevat Şakir'in aile fertlerinin ve kimi mavi yolcuların anı kitaplarının içinde Mavi Yolculuğa dair bölük pörçük yazılmış sınırlı sayfalar da mevcuttur.

Mavi Yolculuk üzerine son yıllarda kapsamlı çalışmalar yapılmıştır (Gür 2010; Albachten 2012; Yetgin vd. 2018; Yetgin ve Yılmaz 2018; Yılmaz ve Yetgin 2018; Turan ve Özcan 2023). Mavi Yolculuk tarihini yazmayı hedefleyen bu makalede Mavi Yolculuklara katılanların kaleme aldıkları anılarından yararlanılmıştır. Bu yöntemin avantajı, birinci el tanıklıkların aktarıldığı anı kitapları toplumsal değişim ve dönüşümü anlamaya çalışan sosyal bilimciler için zengin detaylar sunmasıdır. Yöntemin kısıtı ise, bu tanıklıkların doğruluk derecesinin tartışmalı olmasıdır. Bu kaynaklarda olayların hepsi anlatılmamış, bir kısmı atlanmış, kasıtlı olarak verilmemiş ya da unutulmuş olabilmektedir. Mavi yolcular, bu yolculuğun geçmişi ve bugünü hakkında daha ayrıntılı gözlem, anı, düşüncelerini paylaşan yazılar kaleme almada bir hayli donanımlı kişiler olmalarına rağmen tanıklıklarını yazmada istekli olmamışlardır. Bunun nedeni, Batılı ülkelerin aksine Türkiye'de biyografi yazma ve günce tutma geleneğinin güçlü olmamasıdır.

Kültürel miras; denizler, ormanlar, tarihi binalar, kırsal manzaralar, nesnelere, şehirler, müzelerdeki eserler, tarihi bahçeler, el sanatları gibi

somut ve müzik, dans, sosyal adetler, törenler, ritüeller, folklor ve inançlar gibi somut olmayan kültür unsurlarını kapsamaktadır (Timothy 2011). Bu tanım kapsamında Mavi Yolculuk bir kültürel miras olarak tanımlanabilir. Dünyada özgün bir deneyim olarak Mavi Yolculuk Türkiye'nin önemli bir kültürel mirasıdır ve bu mirasın geleceğe aktarılması için akademik çalışmalarda yer alması gereklidir. "Mavi Anadolu uygarlığın beşiğidir" düşüncesinden hareketle hem Mavi Yolculuğu inşa etmiş hem de mavi Anadoluculuk akımını geliştirmiş Cevat Şakir ve dostlarının, Türkiye kıyılarının henüz insan ayağı değmemiş buklerine ve arkeologların bile haberdar olmadıkları tarihi kalıntılara yaptıkları gezilerin bilinmesi ve tanınması kültürel mirasın korunması açısından zorunluluktur. Bugün milyonlarca ABD doları değerindeki Mavi Yolculuk endüstrisinin ülkenin mavi kıyılarını kâr amacıyla acımasızca tahrip edişine karşı toplumsal bir direncin oluşması ancak yeni bir kültürel miras anlayışı ile mümkündür. Bu "yeni miras" "günlük hayattır (geçmişin günümüzde kullanımı ve gelecek içinde yenilenmesidir), mirasın "nesi" ya da "nasılı" değil "nedeni" dir. Şimdiki zamanı hatıralarla doldurur ve tarihin özel kıldığı yerler yaratır" (Fairclough 2011: 42). Diğer yandan, bu mirasın ülke turizm ve tanıtımına katkısının değerlendirilmesi de gereklidir. İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri (İMEAK) Deniz Ticaret Odası (DTO), Denizcilik Sektör Raporu'nda, deniz turizminin sürdürülebilirliği için "ülkemize özgü deniz turizmi araçları ile yapılan Mavi Yolculuğun yurtdışı tanıtımı ve pazarlanmasına destek vererek, ülkemiz deniz turizminin uluslararası pazarda hak ettiği değerinin almasının sağlanması" ve "Mavi Yolculuk güzergâhlarında yer alan doğal koyların deniz turizmi aracı taşıma kapasitesinin belirlenmesi, sürdürülebilirliği için kıyı alan yönetim sisteminin oluşturulması" önerilmektedir (İMEAK 2023).

Bu bağlamda, Mavi Yolculuğun Türkiye turizmi açısından taşıdığı değer ve önem açıktır. Geçmişten bugüne Mavi Yolculuğun tarihinin yazımı bugün onu neden bir kültürel miras olarak kabul etmemiz gerektiğini göstermektedir. Bu makalede öncelikle Mavi Yolculuğun tarihi, bu yolculu-

ğa katılanların birinci el tanıklıklarını üzerinden yazılacaktır. Bu tarih yazıldıktan sonra, Mavi Yolculuklar sürecinde Cevat Şakir ve arkadaşlarının ürettiği Mavi Anadoluculuk düşüncesi ele alınacaktır. Buradan hareketle çalışmanın; Türkiye turizm tarihini Türk düşünce tarihi ile ilişkilendirerek turizm çalışmalarına katkı sağlayacağı düşünülmektedir.

MAVİ YOLCULUK TARİHİ

Cevat Şakir Kabaağaçlı, ilk mavi yolcudur. Seramik sanatçısı Füreya Koral, dayısı Cevat Şakir'i "Ege coğrafyasını keşfe çıkmış bir Ulysis" olarak tanımlamakta haklıdır (Kulin 2005). 1925 yılında, Cevat Şakir'in yargılandığı Ankara'dan sürgün cezasını çekeceği Bodrum'a gidişi tam 3,5 ay sürmüştür. Cevat Şakir uzun, zorlu ve ümitsiz bir yolculuğun sonunda ulaştığı Bodrum'u ilk gördüğü anı *Mavi Sürgün*'de şöyle anlatmıştır:

Tepedeki bir dönemeci dönünce... Arşipel'in koyu çividişi ölçülmez açıklıklara kadar yayılıverdi. (...) Ben diyeyim yüz bin deniz mili, siz deyin beş yüz bin deniz mili, en berrak açıklığıyla uzadıkça uzuyordu. Durduğum tepeden sonsuzluğu seyrediyor gibiyim (Halikarnas Balıkçısı 1983: 146).

Cevat Şakir'in mezarı bugün o tepededir. Bodrum'a Cevat Şakir olarak gitmiştir. Ancak kendi anlatımıyla:

Babiali Yokuşu'nun boyunduruğuna vurulmuş olan Cevat, boş bir kalıp olarak yerde yığıla dururken, onun ortasında... Halikarnas Balıkçısı irkilip dikilmeye koyuluyordu" (Halikarnas Balıkçısı 1983: 155).

Cevat Şakir Bodrum'a ulaşıp yerleşmesinin beşinci günü ise gizlice ufak bir sandalla tek başına yanına bir miktar kumanya ve su alarak Knidos (Tekirburnu) gezisine çıkmıştır. Gizlice çıkma gerekçesini ise o dönemde balıkçıların kayıkla Datça Yarımadası'na gitmeyi delilik saymalarına bağlamıştır. Tek başına çıktığı bu ilk keşifte hava koşulları ile uğraşsa da Knidos'a varmayı başarmış, kimsenin olmadığı burunda birkaç gün kalıp geri dönmüştür. Geçimini sağlamak üzere satın aldığı balıkçı teknesi *Yatağan* ile Arşipel denilen Ege kıyı ve adalarını tarihi, söylence-

leri ve doğal olanaklarıyla yaşamış; bu anılarını Arşipel, Hey Koca Yurt, *Altıncı Kıta Akdeniz* ve Anadolu'nun Sesi gibi kitaplarına aktararak bu eşsiz kültürel mirasın ilk adımlarını atmıştır.

Mavi Yolculuğun Doğuşu ve İlk Yolcular: 1946-1969 Yılları

Cevat Şakir, Ege kıyı ve adalarında yıllarca çıktığı keşif gezilerinde gördüğü güzellikleri paylaşmak için sürekli arkadaşlarını Bodrum'a davet etmiştir. 1946'te çıkılan ilk Mavi Yolculuk Cevat Şakir'in Sabahattin Eyüboğlu'na "Birkaç arkadaşımı topla, güneye gelin, güzelliğin ne demek olduğunu iyice anlayın" daveti ile İkinci Dünya Savaşı'nın bitiminde gerçekleştirilmiştir. 1946'da yapılan ilk Mavi Yolculuk katılımcıları Sabahattin ve Bedri Rahmi Eyüboğlu, Sabahattin Ali, Erol Güney, Benya Rapoport, Fuat Ömer Keskinoglu, Necati Cumalı, Cevat Şakir ve arkadaşı ahtapot avcısı Paluko'dur (Mustafa Esin). Sabahattin Eyüboğlu 1946'daki bu ilk yolculuktan, 1973'te ölümüne dek yapılan her Mavi Yolculuğa çıkmıştır. Kardeşi Bedri Rahmi Eyüboğlu ise ilk Mavi Yolculuk sırasında resimlerle beş defter doldurmuş (Güney 2005), katıldığı diğer Mavi Yolculuklarda da resimleri ve şiirleriyle yolculuğun kaydını tutmaya devam etmiştir (Eyüboğlu 2008).

Tekne ile Gökova Körfezi'ni gezmek üzere çıkarılan Mavi Yolculuğun kurucusu, motorsuz kayığı Yatağan ile Gökova Körfezi'nin girintili çıkıntılı koylarını ve onun deyimiyle "66 bükünü" tek başına dolaşan ve artık Balıkçı olarak bilinen, Cevat Şakir'dir. Bu koyları gezerek yapılan yolculuğa "Mavi Yolculuk" ismini ise ilk yolculardan Sabahattin Eyüboğlu vermiştir (Güney 2005). Samim Kocagöz'ün bulduğu *tirhandili* (tekne) ile İzmir'den yola çıkılarak yapılan ilk Mavi Yolculuk, tekne ve Cevat Şakir'in böyle bir gezi için organizasyon kabiliyetinin yeterli olmamasına rağmen gerçekleştirilmiştir. Teknede harita yoktur, zaten İzmir Limanı'nda bir tek harita tomardır. Yola çıkan tekneler bunları kiralamış, denetlemede göstermiş ve sonrasında geri vermiştir. Eyüboğlu ve arkadaşları da aynı şeyi yapmışlar ama liman yöneticileri onlardan kuşkulandı; çünkü bu mavi yolcular yöneticilerin bildikleri

denizcilere benzetememişlerdir. Ayrıca yolcular "gezi yapacağız kıyıları gezip göreceğiz" dediklerinden bu kuşkuları arttırmış ve liman yöneticileri tarafından Ankara'ya rapor edilmişlerdir (Duru 2018).

Tirhandili tekne Karakuş'un ismi, Sabahattin Eyüboğlu'nun önüne Çiçekli eklemesiyle Çiçekli Karakuş olmuştur (Kabağaçlı Noonan 2010). Tekne dokuz kişinin iki haftalık gezi yapması için uygun teçhizata sahip değildir. Teknede örneğin tatlı su yoktur; gün içinde defalarca denize giren yolcular duş alamamışlar ve yiyecekler üç günde bittiğinden sonrasında sürekli balık yemek zorunda kalmışlardır (Güney 2005). 1946'da yapılan ilk Mavi Yolculuğun İzmir'den Bodrum'a kadar olan kısmına Cevat Şakir'in ailesi de katılmıştır (Kabağaçlı Noonan 2010). Teknenin elverişsiz koşulları ve organizasyon bozukluklarına rağmen, akşamları Cevat Şakir'in gür sesinden yolculuk sırasında geçilen yerlerin tarihi ve mitolojik hikâyelerini dinlemek, yolculara gezinin tüm sıkıntılarını unutturmuştur (Güney 2005).

Bodrum'a üç yıllığına kalebentliğe gönderilen Cevat Şakir'e, 1,5 yıl sonra kalan süreyi İstanbul'da tamamlayacağı bilgisi verilmiştir. Cevat Şakir, İstanbul'a dönmüş ve kalan 1,5 yılı tamamladığının ertesi günü Bodrum'a yerleşmek üzere yola çıkmıştır. Cevat Şakir gibi bir rehberin eşliğinde yapılan bu gezi, kültürel turizm deneyiminin ötesinde entelektüelin halkın yaşam koşullarına dair bilgilendiği bir geziye de dönüşmüştür. Ankara'dan Bodrum'a iki asker nezaretinde üç ay süren bir yolculukla varan Cevat Şakir, yol boyunca uğradıkları ve kimi zaman kaldıkları kentler ve ilçelerde Anadolu insanını derinden gözlemiştir. Bu bakımdan Cevat Şakir'in gözlemlerini yazdığı *Mavi Sürgün*'ü ancak Nazım Hikmet'in *Memleketimden İnsan Manzaraları* ile karşılaştırılabilir.

Cevat Şakir aynı zamanda Türkiye'nin ilk turist rehberidir (Erhat 1979; Yetgin vd. 2018; Erhat 2022b). Örneğin Cevat Şakir, Efes'e yapılan gezi sonrası hem tarih boyunca Efes'te hakim olan devletler ve uygarlıklar hakkında bilgi vermiş hem de bölge halkının çektiği ekonomik sıkıntılardan bahsetmiştir. Cevat Şakir, Muğlalı filozoflar hakkında da eleştirilere sahiptir ve bunlara

diğer yolcular zaman zaman itiraz etmiştir. Bu nedenle, Mavi Yolculuk Türkiye'nin bir dönemine damga vuran sanatçı ve entelektüellerinin felsefi tartışmalarına da ev sahipliği yapmıştır (Güney 2005; Erhat 2022a; 2022b).

İlk yolculukta gerçekleşen Güney'in (2005) aktardığı bir olay dikkate değerdir. İlk mavi yolcular gezi sırasında büyük bir motorlu sandala rastlamışlardır. Yunan partizanların bulunduğu bu sandaldakilerle Yunanca bilen Cevat Şakir ve Paluko konuşmuştur. Yunan partizanlar çay ve şeker karşılığında bir şeyler vermek isteseler de mavi yolcular kabul etmemiş ama Sabahattin Ali "Fazla varsa bir tabanca verin" demiştir. İzmir Limanı'ndaki olayın raporu ve bu Yunanlı partizanların verdiği küçük tabanca Ankara'da duyulmuştur. Mavi yolcular arasında millî eğitim bakanı Hasan Ali Yücel'in kurduğu Tercüme Bürosunun şefi Sabahattin Eyüboğlu ve büroda çalışan Erol Güney'in bulunması, Millî Eğitim Bakanlığı ve Tercüme Bürosunun üzerine gidilmesine neden olmuştur. Bu tesadüfi buluşma planlıymış gibi anlatılmış ve hatta tabanca ile rejimin devrileceği söylentileri dolaşmıştır. Bu olaydan bireysel olarak en çok zarar gören ise uzun yıllar Türkiye'de yaşayıp çalıştığı halde Türk vatandaşlığı olmayan Benya Rapoport olmuştur. Rapoport, iş için gittiği Amerika Birleşik Devletleri'nde Türkiye'nin kendisine vize vermesi nedeniyle kalmıştır. Evinin, işinin eşinin ve çocuğunun yaşadığı Türkiye'ye giriş yapması bir daha mümkün olmamıştır. Bu ve benzeri olaylar nedeniyle, Mavi Yolculuk tarihi sadece bir turizm tarihi değil, aynı zamanda siyasal ve kültürel sahamızın da tarihidir.

Bütün bu olumsuzluklara rağmen ilk mavi yolculuğun seyrine baktığımızda İzmir'den çıkılıp güneye doğru kıyıların izlendiği görülmektedir. Kıyılarda yüzme ve tarihi kalıntıları gezme fırsatlarının yanında zaman zaman fırtına gibi olumsuz olaylar da yaşanmıştır. Bodrum'un denizcileri, süngercileri ve balıkçılarıyla bütünleşip Halikarnas Balıkçısı olan Cevat Şakir tekne de bağırarak söylediği "Aganta, Burina, Burinata" (serenlerin üstündeki üst ve alt yelkenleri tut) (Duru 2018) ifadesini daha sonra yazdığı bir romana isim olarak vermiştir. Bu roman Türk

Edebiyatı'nın en seçkin örneklerinden biri olmuştur.

Bu yolculuğun iki temel coğrafi ve tarihi noktası Efes ve Milet'tir ki bu iki antik kentin kalıntıları ekonomi, kültür ve teknolojiadaki gelişmişliğini gözler önüne sermekte ve ziyaretçileri büyülemektedir. Mavi yolcular ise hem büyülenmişler hem de takip eden Mavi Yolculuklarda ve mektuplaşmalarda Yunan ve Anadolu kökenli filozoflara, bu antik kültürler ve uygarlıkların Türklerle bağlantısına dair tartışmalara devam etmişlerdir. Başını Cevat Şakir'in çektiği bu tartışmalar, söz konusu dönemde *Mavi Anadolu* düşünce akımının doğuşuna yol açmıştır. Mavi Anadoluculuk düşüncesi geçmişten bugüne kadar Anadolu'ya yapılan "kültürlerin sentezi" ya da "kültürlerin geçiş köprüsü" gibi tanımlamaları top yekûn reddederek Anadolu'yu kültürün ve uygarlıkların doğduğu ana merkez olarak kabul etmektedir. Mavi Anadoluçulara göre Yunan uygarlığı Anadolu uygarlığının öncülü değil takipçisi olarak değerlendirilmelidir. Özetle Mavi Anadoluculuk, Yunan ve Roma medeniyeti olarak görülen kültürün temelini Anadolu olduğunu öne sürerek Yunan mitolojisinin, Homeros'un, Anadolu'nun antik kentlerinin Yunan kültürüne mal edilmesine karşı çıkmaktadır ve tüm bunların Anadolu'nun kültürü olduğunu söylemektedir. Azra Erhat Mavi Anadoluculuk fikrini ve Halikarnas Balıkçısı'nı şu şekilde anlatmaktadır:

... mitoloji deyince akla Yunan-Roma mitolojisi diye bir kavram gelir. Bu anlayış da hatalıdır. Aslında bir Akdeniz çevresi efsaneler topluluğu vardı. Yunanistan ve Roma'ya mal etmemiz, bu efsanelerin Yunanistan ve Roma uyruklu yazarların kalemle Yunanca ve Latince olarak yazılmış olmasından ileri gelir. Oysa bu efsanelerin çıkış yeri ne Yunanistan'dır ne de İtalya, Anadolu'dur, Girit'tir, Mezopotamya'dır...

Son yıllara dek "Yunan mucizesi" diye bir balon uçup durdu. Batı dünyası insan değerlerinin dile geldiği ve büyük sanat yapıtları ile ölümsüzlük kazandığı tek kaynağın Yunan-Roma uygarlığı ve kültürü olduğuna inanırdı. Bu dar görüşlü açıdan bakılınca Yunan mucizesi yaratan asıl kaynak ve etkenlerin ne olduğu araştırılmaz... Arkeolojinin son buluşları tarihle ilgili bilim kollarını göz kamaştırıcı bir ışıkla aydınlatmaktadır ama Anadolu arkeolojisi yenidir, Hititlere ancak son on, on beş

yıl içinde yazılmış kitaplarda yer verilir... Apollon ya da Artemis'i Ege bölgesinde topraktan çıkarılan anıtların ışığında yorumlamak, değerlendirmek daha hiçbir derli toplu mitoloji kitabında erek ve görev olmamıştır. İlk çağın yazılı kaynaklarıyla günümüzün buluşlarını bir araya getirerek çok yönlü bir görüşle toplamaya pek az bilgin girişmektedir. Bu yolda Halikarnas Balıkçısı çığır açıcı, yol göstericidir, yani Yunan'ı, Türk'ü olmayan, uluslararası tek bilimsel gerçeği aramaya koyulan gerçek bir bilgidir (Erhat 1972: 6).

Cevat Şakir, Milet'in (Aydın, Didim) filozoflarının, Thales'in, Herakleitos'un maddeci teorilerini överek onları ilerici olarak nitelendirip Eflatun'un idealist felsefesini gerici bulmuştur. Buna itiraz eden Sabahattin Eyüboğlu ile tartışmaları mektuplarda da devam etmiştir. Eflatun'un eserlerini çevirmiş olan Erol Güney de Eflatun'un gerici olarak nitelendirilmesine karşı çıkmış, Sabahattin Ali ise Cevat Şakir'i desteklemiştir (Güney 2005). Yunan mı yoksa Anadolu kökenli filozoflar mı daha iyidir tartışması sonraki yıllarda da devam etmiştir. Cevat Şakir'e göre, Anadolu kökenli filozoflar akıl ve pozitif bilimleri temsil ederken Yunan kökenli filozoflar metafizik ve mistisizmi sembolize etmiştir (Halikarnas Balıkçısı 1971; 1972; 1974; Erhat 1979; Halikarnas Balıkçısı 1990; 1995; Erhat 2022a; Erhat 2022b).

Mavi Yolculuk tarihi yazılırken adına rastlanmayan ama mutlaka değinilmesi gereken bir isim de Safiye Ayla'dır. Cevat Şakir'in çok yakın dostu olan Safiye Ayla (Bardakçı 2017; Taner ve Tezcan 2019). 1947'de bir dergiye Bodrum seyahatleri ve orada verdiği konserlerden bahsetmiştir (Bardakçı 2017: 135). Hemen hemen her Mavi Yolculuğa katılmış olan Paluko'nun oğlu Mazlum Esen, Cevat Şakir'in "Paluko gel Safiye'yi ahtapot avlamaya götürelim" diyerek Safiye Ayla'yı ahtapot avına çıkardıklarını aktarmaktadır (Taner ve Tezcan 2019). Ahtapot avının bahane olduğu, asıl nedenin kıyıların güzelliklerini Safiye Ayla'ya göstermek olduğu açıktır. Kıyılara ve büklere uğranılan bu ahtapot avı kısa bir Mavi Yolculuk olarak düşünülürse, Safiye Ayla Mavi Yolculuğa katılan ilk kadın yolcu olarak değerlendirilebilir. Safiye Ayla, bu seyahatinde Cevat Şakir'in evinin bahçesinde bir masanın üstüne çıkarak Bodrumlulara verdiği konserin sa-

nat hayatının unutulmaz konseri olduğunu anlatmıştır (Bardakçı 2017: 132). Buradan hareketle Bodrum'un turizme açılışının tarihi Türkiye'de sanatın tarihi ile de ilişkilidir. 1946 ile 1957 yılları arasında yapılan Mavi Yolculukların sayısı bilinmemektedir. Fikret Adil'in (1959) Beyaz Yollar-Mavi Deniz isimli kitabında sadece 1956'da Cevat Şakir, Sabahattin Eyüboğlu ve iki Fransız sanatçı ile çıktıkları Mavi Yolculuğun anlatımı bulunmaktadır.

1957-1972 yılları arasında Cevat Şakir ile Azra Erhat arasındaki mektuplaşmalar, Azra Erhat'ın ilk Mavi Yolculuğuna, Cevat Şakir'in 25 Mayıs 1957'de kendisine yazdığı mektuba eklediği davetle çıktığını göstermektedir. Sayfalar dolusu tarih, arkeoloji ve mitoloji tartışmaları yaptığı 25 Mayıs 1957 tarihli mektubunun sonuna Cevat Şakir şu notu eklemiştir:

Gidersek gelmen için ısrar edeceğim. Amma ferahfeza eski jinler giy. Zaten ne kadar yer tutarsın maddeten? İcab ederse seni bir torbaya koruz, kayığın dambuço duvarına asarız (Erhat 1979:49).

Azra Erhat Ağustos 1957'de bu davete icap etmiştir. Kadınların katıldığı bu ilk Mavi Yolculukta Halikarnas Balıkçısı, Sabahattin Eyüboğlu, Alev Ebuzziya, Mehmet Eyüboğlu ve Azra Erhat vardır. Bu yolculuğun özelliği, ayrıntılı bir şekilde kayda geçirilen ilk yolculuk oluşudur. Azra Erhat (2022a), *Mavi Anadolu* kitabında bu yolcuğu detaylarıyla anlatmıştır. Gökova Körfezi'ne açılmak için Bodrum'da sadece balıkçı ve süngerçilerin kullandığı tuvaleti dahi olmayan teknelerin olması, o zamana kadar Mavi Yolculuklara kadınların katılmasına el vermemiştir. Azra Erhat ise erkeklerin Gökova Körfezi'ne yaptıkları gezileri ballandıra ballandıra anlatmasına, sırf kadın olduğu için katılamamasına içten içe kızmıştır.

1957 yılında yapılan Mavi Yolculuk yukarıda adı geçen grupla 21 Eylül Cuma günü İzmir'den başlamıştır. Yolcular İzmir'den Bodrum'a deniz yoluyla gitmek isteseler de uygun tekne bulamamış ve Bodrum'a kara yoluyla ulaşmayı seçmişlerdir. O yıllarda İzmir'e Cuma günleri San Marco ve San Giorgio İtalyan vapurları gelmekte ve Cevat Şakir gelen turistleri Efes'e götürmektedir. Çocuklarının eğitimi için Bodrum'dan

İzmir'e mecburen taşınan Cevat Şakir, geçimini sadece kalemiyle değil, yabancı kafilelere rehberlik ederek de sağlamıştır. Böylece Mavi Yolculuğun öncüsü olmakla kalmamış; Türkiye'nin ilk turist rehberi de olmuştur. Azra Erhat'a yazdığı mektuplarında sürekli Türkiye'ye gelen yabancı heyetlere Efes'i ya da Bergama'yı gezdirişinden bahsetmiştir (Erhat 1979) ki 1957 mavi yolcuları Cevat Şakir'in gezdirdiği turist kafilesi ile birlikte Efes'e ulaşmışlardır.

Mehmet Eyüboğlu'nun da anlattığı gibi 1950'lerde İzmir'den Bodrum'a ulaşmak, Cevat Şakir'in *Mavi Sürgün*'de de açıkladığı üzere neredeyse günlerce süren toz toprak içinde yollardan geçilerek yapılan yolculuktan farklı değildir ve yolcular çok zorlanmışlardır. Buna rağmen sırasıyla Efes, Selçuk, Menderes Ovası, Priene, Milet'i gezerek Didyma'ya varmışlardır. Burada Cevat Şakir'in pazarlığı sonucu bir tekne ile anlaşılıp kayıkla Torba'ya, oradan da kiralanmış eşeklerin sırtında Bodrum'a ulaşmışlardır. Bodrum'da tirhandil tekne kiralanmış ve Paluko da yolculuğa katılmıştır. Tirhandile yüklenen kumanya yeterli olmadığından, balık tutularak karınların doyurulması planlanmıştır ancak bu planlar gerçekleşmemiştir. Yolculuk boyunca yiyecek sorunu devam etmiştir. Gökova Körfezi'ne bu şartlarda açılan mavi yolcular ilk önce Tekir Burnu'nda eski Knidos yıkıntılarını gezmişlerdir. Sonra Karaefe Koyu'nda Paluko'nun çalı çırpı toplayıp yaktığı ateşte pişen balıkları yemişlerdir. Balıklar ateş başında yenirken Sabahattin Eyüboğlu Sümerlerle ilgili okuduğu bir kitabı anlatmıştır.

Mavi yolcuların hedefi Gökova Körfezi'nin 66 tane büküne gitmekse yakıt yeterli gelmemiş ve hava koşulları uygun olmamıştır. Erhat'a göre bük şu şekilde tanımlanmaktadır:

"Bük'e koy demek doğru olmaz, koy yuvarlak girintidir, bük öyle mi? Denizin yüzlerce, binlerce küçük koy meydana getirerek, toprağın koynuna yaprak yaprak girip çıktığını düşünün, öyle ki bu koylardan birine girdiniz mi artık bitti, sonu geldi, dersiniz de beş kulaç ötede bir koy, bir koy daha açılır gözlerinize" (Erhat 2022a : 99).

Bedri Rahmi Eyüboğlu'nun "Gökova'da Bükler" resminde (Eyüboğlu 2008: 117, 161) Azra

Erhat'ın bu tanımının izleri mevcuttur. Mavi Yolculuğa çok kez katılanlardan Mina Urgan'ın bük açıklaması da etkileyicidir:

Sözlüklerde bulunmayan, Gökova'ya özgü bu "bük" sözcüğü, "bükülmek" fiiline bağlıdır herhalde. "Bük" iç içe kıvrılan koy anlamına gelir. Bir koya varırsınız; bakarsınız ki, o koyun içinde ikinci bir koy; ikinci koyun içinde üçüncü bir koy, üçüncü koyun içinde dördüncü bir koy vardır vb. Bir tahmine göre altmışaltı bük varmış Gökova'da. Bunlardan bazıları öyle iç içe ve öyle dardır ki, tekneler pek göze alamazlar oralara girmeyi. Ama *Hürriyet*'in kaptanları, çok dolambaçlı Löngöz bükünün kıyısına kadar giderlerdi. Bir sabah, güneş doğarken, orada uyanmışım. Deniz de yeryüzü de gökyüzü de pespembeydi. Çamların ve günlük ağaçlarının gölgesi, kıpırtısız pembe sulara yansımıştı (Urgan 2013: 68).

Mavi yolcular hemen hemen çıkılan her Mavi Yolculukta, Gökova Körfezi'nin büklerini koallarını dolaşırken bir taraftan da daha önce hiç kimsenin bilmediği ulaşmadığı kalıntıları keşfetmişlerdir. Örneğin şimdiki Sedir Adası'nda (Kedrai Antik Kenti) zeytinlikler arasında bir tiyatroyu bulmuşlardır. Yolculuk dönüşü, Azra Erhat Sedir Adası'nda gördükleri tiyatro kalıntılarını hakkında bir yazı dizisi yapınca, bu adada bazı araştırmalar yapılmıştır (Erhat 2022b).

Seramik sanatçısı Füreyya Koral, Mavi Yolculuğa defalarca katılan kadınlardandır. İlk yolculuğunu, zor bir dönemden geçtiğini gören dayısı Cevat Şakir'in, "Seni Akdeniz'in sularında yıka-mak lazım kız! Başka türlü arınıp, dinlenemezsin" önerisine "Akdeniz'in sularında yıka beni o zaman dayı" diyerek katılmıştır. Bu konuşmanın geçtiği Koral'ın İstanbul'daki seramik atölyesinde bulunanlardan yükselen "Beni de yıka" nidaları ile sonradan onlara katılan Mina Urgan ile birlikte toplamda 33 kişi olmuşlardır (Kulin 2005: 386).

Ege coğrafyasını keşfe çıkmış Cevat Şakir öncülüğünde çıkılan 1959 yılındaki Mavi Yolculuğa 16 metre boyundaki salaş *Macera* teknesi ile çıkmıştır. Yolcular tekneye yükledikleri uyku tulumları, sigaralar, buzlar, karpuzlar peynirlerle 15 gün sürecek Mavi Yolculuğa Marmaris'ten hareket etmişlerdir. Hepsi İstanbul'dan gelen bu yolcular 15 gün boyunca geceleri uyku tulumla-

rına sarılı olarak güvertede uyumuşlardır (Kulin 2005: 284-285). Yolculuk süresince her gün, Cevat Şakir'in gümrü sesiyle söylediği Merhaba ile güne başlanmıştır. Yolcular, onun tuttuğu balıklar-la beslenmiş, uğradıkları her koya dair anlattığı efsaneleri dinlemişler; Oxford mezunu yedi dile hakim Cevat Şakir'in tarih, arkeoloji ve mitoloji bilgisiyile kıyı boyunca gezdikleri tarihi kalıntılara hayran olarak bilgilenmişlerdir.

Cevat Şakir'in bu nitelikleri Azra Erhat'a göre, otellerde konforlu tatil geçirmek yerine 15-20 kişilik ufak bir tekneye doluşup, balığını kendi tutup pişirip, güvertede ambarda yerde yatarak tuvaletsiz duşsuz kalıp, dalgalı denizlere açılıp, limanlar varken ıssız koylara büklerle demir atıp, dağ başlarına tırmanarak kayalık taşlık yerlerde dikenler içinde kalıntı görmek için uğraşmanın nedenlerini açıklamaktadır:

Halikarnas Balıkçı'sı gümrü sesiyle Merhaba demiş ve kıyıları uyandırmıştır, Bodrum'u yaratmış bölgeyi bilime ve yaşama kazandırmıştır, bölgeyi, geçmişi ve geleceği ile yerli ve yabancı turistlere açmıştır. Mavi yolcular Balıkçı'nın yolundan gitmektedirler (Erhat 2022a: 190).

Yine Azra Erhat'a göre Mavi Yolculuk, gerçek ve yaygın eğitimin birbirine sevgi ile bağlı topluluklar içinde gelişip yaygınlaştığını kanıtlayan Platon'un Akademia'sı ve Aristo'nun Lykeion'ununa denktir. Mavi Yolculukta yolcular tüm erdem ve kusurlarıyla birlikte dirler. Yemek yenmekte, uyunup, rakı içilip, saz çalınıp, dağ tepe uygarlık kalıntıları gezilmekte, yemek yapılıp akşamları uzun uzun tarih, arkeoloji ve mitoloji efsaneler konuşulmakta, daha önce kimsenin uğramadığı koylar ve bükler gezilmekte, anıtlar dikilmekte, resimler yapılıp her sene bu anıtlar ne durumda diye tekrar geziye çıkılmaktadır (Erhat 2022a: 191).

İlk mavi yolculardan Bedri Rahmi Eyüboğlu Mavi Yolculukları tuttuğu defterlere kaydetmekle yetinmemiş, kiminin Taşkaya dediği Osmanağa'daki Akpınar çeşmesinin yanında bir kayaya, koskocaman bir göze benzeyen, kırmızı ve siyah bir balık resmi yapmıştır (Eyüboğlu 2008). Bu resim zaman içerisinde ün kazandığından, oraya zamanla "Bedri Rahmi Koyu" denmeye başlanmıştır, resmin yapıldığı kayaya daha sonra "seni

düşündükçe, bin çakıl taşı ışıır içimde" dizesi kazılmıştır (Urgan 2013). Mavi Yolculuğun bayrağı da vardır; bu bayrak denize açılır açılmaz törenle direğe çekilmiştir. Bayrak mavi fon üstüne bir amfora ve iki kupadan oluşmaktadır ve özellikle Sabahattin Eyüboğlu'nun katıldığı tüm Mavi Yolculuklarda törenle direğe çekilmiştir (Urgan 2013).

Azra Erhat Homeros'un *İlyada* çevirisini 1962'de bitirdiğinde, arkadaşları Homeros'un *İlyada*'da anlattığı yerleri görmek istemişlerdir. O yıl çıkılan Mavi Yolculuk bu nedenle farklı bir rota izlemiştir. Çanakkale Boğazı, Troya, Edremit Körfezi'ne kadar uzanan Ege kıyıları, adaları ve Kazdağı gezilmiştir. Yolculuğa İstanbul'dan tekne kiralayıp çıkmak isterlerse de aylarca kendilerini bu yolculuğa çıkartacak gemi bulamamışlardır. Sonunda *Uçarı* isimli tekneyle Ayvalık'tan Troya'ya sekiz günlük bir yolculuk yapmak için kara yoluyla Çanakkale-Edremit üzerinden bu noktaya ulaşmışlardır. Yola çıkarken güvertede Sabahattin Eyüboğlu sormuştur: "Troya'dan yana mısınız, Yunanlılardan yana mı?" ve bu yolculuğa katılan 15 kişi bir ağızdan "Troya'dan" yanıtını vermiştir. "Akhilleus'tan yana mı Hektor'dan yana mı?" sorusunun yanıtı ise "Hektor, Hektor, Hektor" olmuştur (Erhat 2022b: 97). Homeros'un *İlyada*'sının izinde çıkılan Mavi Yolculuk Ayvalık'tan başlamıştır. Yolculuğa şair Melih Cevdet de katılmıştır ve bu yolculuğun katılımcıları *İlyada*'yı güvertede onun sesinden dinlemişlerdir. Kazdağı'na çıkmak üzere Ayvalık'tan Akçay'a varılmış; bugün çok popüler uğrak yerlerinden olan Hasan Boğuldu'ya gidilmiştir. Sonra Behramkale, Asos, Sivrice'ye devam edilerek Bozcaada'ya varılmıştır.

Azra Erhat, Bozcaada'dan İmroz'a gitmenin *Uçarı* teknesiyle çok zor olduğunu anlatırken Akhalar ile Troyalılar arasında geçen savaşa da gönderme yapmıştır. İmroz'da, Ağustos ayı panayır ayıdır ve her birinde şenlik olan Spilya, Bademliköy, Zeytinli ve Dereköy'ü dolaşmışlardır. Bu yolculuğun bitiminde İstanbul'a dönerken Eyüboğlu "Elbette Hektor'dan ve Troya'dan yana olurum" demiştir çünkü ona göre bir sebep yokken Akhalar Yunanistan'dan gelip Troya'ya saldırmıştır. Hektor'dan yana olmak lazımdır çün-

kü o yurdunu malını savunmuştur. Şair Melih Cevdet ise geçmişin olaylarına milliyetçilik, bölgecilik yapmadan bakmak gerektiğini, Hektor'u ve Akhilleus'u insani duyguları temsil eden karakterler olarak aktaran Homeros için ikisini de sevmek gerektiğini savunmuştur. Eyüboğlu'nun buna yanıtı Mavi Yolculuğun amacını da en açık haliyle ortaya koymuştur: "Sevmiyor muyuz a Melih? Sevmezsek bu mavi yolculuğa çıkar mıydık?" (Erhat 2022b: 149).

Homeros'un *İlyada*'sının izinde yolculuk yapma fikri hemen hemen aynı yıllarda Batılı gezginlerce de deneyimlenmiştir. Örneğin Freely (2018) Azra Erhat ve arkadaşları gibi *İlyada*'nın izinde Troya gezisi yapmıştır. 1961'de Çanakkale'de bir balıkçı teknesi kiralayarak Troya'yı gezen Freely (2018), Çanakkale Boğazı'nın Avrupa sahilleri boyunca ilerleyip Ege Denizi'ne, Assos'a, oradan da Bababurnu ve Lekton Burnu'na kadar gitmiştir. Yunan uygarlığına hayran olan İngiliz ressam John Craxton ise 1950'li yıllarda *İlyada*'nın izinde Troya'dan Efes'e kadar Türkiye'nin Ege kıyılarını boyunca seyahat etmiştir (Collins 2011). *İlyada* Batılıların üstüne titrediği bir başyapıttır ama yazarı Homeros İzmirlidir; anlattıkları ise tamamıyla Anadolu toprağına aittir.

Mavi Yolculuk tarihini birincil tanıklıklar üzerinden yazdığımızda, bu yolculuğun sıradan bir deniz turizmi olmadığı anlaşılmaktadır. Cevat Şakir 1946'da arkadaşlarını Gökova Körfezi'ne davet ettiğinde amacı arkadaşlarına Ege kıyılarının doğal güzelliklerini göstermekten öte tarihi mirasını tarih, felsefe ve mitoloji bağlamında değerlendiren onlara uygarlıkların beşiğinin bu topraklar olduğunu göstermektir. O ve arkadaşları her türlü konfordan uzak tirhandili teknelerle bu gezileri gerçekleştirirler de onlara göre gerçek Mavi Yolculuk budur. Gerçek mavi yolcular 15-20 kişilik tirhandili ile Gökova Körfezi'ne açılmaktadır; gündüz koyları bükleri gezmekte akşam güvertede sohbet etmekte, Homeros'tan dizeler okumakta ve Ege kıyılarında yaşamış filozofları tartışmaktadır. Oysa 1960ların sonlarına doğru artık Mavi Yolculuk onların elinden çıkmakta ve kitle turizminin daha doğrusu turizm endüstrisinin parçası olmaya evrilmektedir.

Mavi Yolculuğun Gelişimi ve Kitle Turizmine Açılması

Son derece ilkel koşullara sahip balıkçı tekneleyle çıkılan ilk Mavi Yolculuklar 1969 yılında son bulmuştur. Bunun nedeni ise, bizzat mavi yolcuların meşhur ettiği Bodrum'un gözde bir turizm merkezi olmasıdır. Artan popülerlikle oluşan talebin düzenlenmesi gerekmiş, limana girip geziye çıkacak kotralar için birtakım zorunluluklar getirilmiştir. Örneğin geziye çıkacak kotranın aldığı turist sayısı kadar yatacak yerinin olması zorunluluğu getirilmiştir. Azra Erhat ve arkadaşlarının 1969'da Mavi Yolculuğa çıkacakları *Hürriyet* teknesi bu koşulları karşılayamamıştır; güvertede yerde şiltelerde yattıklarını, burada halka olup konuşmayı saz çalmayı göğe bakarak uyumayı sevdiklerini söyleyen yolcular yetkilileri ikna edememişlerdir. Bu nedenle liman reisi *Hürriyet*'e çıkış izni vermez:

"... ve biz öğretmenler, sanatçılar, yazarlar, şairlerden meydana gelen Mavi Yolcular, biz ki Mavi Yolculuğu yoktan var ettik ve Ege kıyılarında turizmin açılmasına öncü olduk, biz koca kumanyamızı limana dökmek ve lüks bir yat tutup Bodrum'dan ayrılmak zorunda bırakıldık (Erhat 2022a: 193-194).

Bu durum Azra Erhat'ı birçok açıdan üzmüştür. İlk Mavi Yolculuklarda kimsenin ayak basmadığı rahat rahat gezdikleri Knidos, 1969'da Amerikalı bir kadın arkeoloğun denetimine girmiştir. Mavi yolcular buraları ancak başlarında bekçi ile gezebilmişlerdir. Denize girmek de yasaklanmıştır. Azra Erhat ve diğer mavi yolcular denize girememişler ama Amerikalı kadın arkeolog ve asistanları gözlerinin önünde su kayağı yapmaya devam etmişlerdir. Bütün bu olumsuzluklara rağmen yine de çok kez gezdikleri Kerme Körfezi'nde yeni yerler ve yeni tarihi kalıntılar keşfetmişlerdir (Erhat 2022a).

1971 askeri darbesinin ardından, mavi yolculardan Sabahattin Eyüboğlu, eşi Magdi Rufer, Yaşar Kemal'in eşi Tilda Kemal, Vedat Günyol ve Azra Erhat aralarında yaptıkları telefon konuşmalarından gizli örgüt olduklarına hükmedilerek bir gece yarısı evleri basılıp gözaltına alınmış ve Maltepe Askeri Cezaevi'ne koyulmuşlardır. Cevat Şakir cezaevindeki Azra Erhat'a 1971'de yazdığı mektupta:

Bu işin sonunda bir mavi yolculuk gerek. Bir Gökova seyahati! İhtiyar Balıkçı enikonu morukladı... Altmışaltı bükün mavi rüzgârları içte toplanan isleri üfürüp götürür

demıştır (Erhat 1979: 238). Ancak hasta olduğu için 1973'te Mavi Yolculuğa çıkan dostlarına katılamamıştır. Azra Erhat'a yazdığı mektupta, denize ve Mavi Yolculuğa duyduğu aşkın büyüklüğü açıklar:

Ne derlerse desinler doğa masumdur. Siz de onunla gönül birliğinde oluyorsunuz. (...) Mavi rüzgâr serin serin eser, yanakızı açar, ne tadına varılmaz mutluluktur o. Cıgaranızın dumanı mavi gökte mavileşir, güneş çıplak ayağınızın üzerine yayılıp sıcak sıcak okşar. Gördüğünüz sanki hoş bir rüyadır. Hey Hayyam neredesin? Zavallı Hayyam denizden de Mavi Yolculuktan da yoksundu. Kim bilir bir Mavi Yolculuk için kaç rubai yazardı (Erhat 1979: 245-246).

Mavi Yolculuk tarihi Cevat Şakir'e Bodrumluların düzenlediği cenaze törenini de kapsamalıdır. İzmir'de vefat eden Cevat Şakir, isteği üzerine Bodrum'u ilk kez görüp vurulduğu tepeye gömülmüştür. Bodrumluların Cevat Şakir'e düzenledikleri cenaze "tiyatro dışı, ama çok teatral bir törendir" (Sururi 1978). Cevat Şakir'in tabutunun üzerinde yeşil çuha değil, denizi simgeleyen mavi atlastan bir örtü örtülmüştür ve son kez çok sevdiği Bodrum sokaklarında dolaştırıldıktan sonra kıyıda en iyi arkadaşları olan balıkçılara ve denize teslim edilmiştir. Cenaze törenine katılan ilkokul çocukları da maviler giyinmiştir (Çetinkaya 1986). Bodrumlu kaptanlar, süngerciler, balıkçılar Balıkçı'nın na'sını eller üstünde *Halikarnaslım* motoruna taşır. Mavi Yolculuklarda kullanılan teknelere de defalarca kaptanlık yapmış Necdet Kaptan, Şerif Kaptan, Elçin Kaptan, Ali Kaptan, Barka Kaptan, Memet Kaptan ve diğerleri sırayla limandan çıkmışlardır. Bodrum'daki tüm tekneler törende görev almak için gelmiştir ve hepsine insanlar dolmuştur:

Biz de bindik. Sonra açıldık, bir de baktım sağma soluma, üstleri insan dolu motorlar, beş, on, on beş, bir filo... Rüzgâr vardı, fiş fiş gidiyordu denizci Balıkçı, koca Reis, dalgalar cümbüş yapıyordu altında (Erhat 1979).

Törene tanıklık eden süngerci Mehmet Yavaş ise o günü şu şekilde aktarmaktadır:

Bodrum'da ne kadar tekne varsa törende görev almak için gelmişlerdi. Sayısını bilemem, ama diyelim ki yüz tekne vardı, hepsine insanlar dolmuştu. Teknelere binebilen insan kadar da binemeyen insan vardı... Halikarnaslım hareket eder etmez yüzlerce kişi unutulması olanak dışı bir gösteride bulundu. Hani, denizlerden çıkarılan "böcek" diye isimlendirdiğimiz (Triton kabuklusu) uzun borusu olan bir şey vardır; onun bir tarafını kırıp diğer tarafından üflediğinde insanın içine işleyen bir ses çıkarır. Yani, tam da cenaze uğurlamaya uygun içe dokunan bir ses. İşte insanlar bundan edinmiş. Tekne hareket edince, hep birlikte o borular öttürüldü. Ağlamayan kimse kalmadı desem abartmış olmam... Halikarnaslım Balıkçı'nın tabutu ile önde, diğer bütün tekneler tek sıra halinde arkasında, teknelere binemeyenler de kıyıda kortej oluşturdular. Kıyıyı takip ederek şimdiki marina, Bardakçı koyu, Gümbet sahili dolaştırıldı ve aynı yol takip edilerek geri dönüldü ve Denizciler Derneği önünde tabut teknedan indirildi (Açacak 2016).

Cevat Şakir'in defnedildiği yer "Bodrum şehrinin en güzel üç koyunu aynı anda gören tek tepesidir... Ve mezarlık değildir" (Sururi 1978). Başlangıçta küçük arkadaş gruplarıyla ve zor koşullarda gerçekleştirilen Mavi Yolculuklar temelinde yeni yorumlar ve görüşlerin tartışıldığı, tarih ve doğa tünelinden geçen bir geziye dönüşmüştür (Duru 2018). Azra Erhat *Mavi Anadolu* kitabını 1957'de, *Mavi Yolculuk* kitabını ise 1962'de yazmış ve turizmin geliştirilmesi konusunda dileklerini paylaşmıştır. Aradan 20 yılı aşkın bir süre geçtikten sonra bu dileklerinin gerçekleşip gerçekleşmediği konusunu tekrar ele almıştır. Ege ve Akdeniz kıyıları artık kitle turizmine açılmış; bu da denizlerin kirlenmesine, tarihi eser kaçakçılığının ve kıyı yağmacılığının artmasına balıkçılığın ve süngerciliğin azalmasına neden olmuştur (Erhat 2022b). Sabahattin Eyüboğlu bir entelektüel öngörüsüyle 1968'de bu endişesini dile getirmiştir:

Gün gelecek bizler artık Bodrum'a uğramak istemeyeceğiz, *mavi yolculuk* teknesine binmek için bile olsa, yozlaşmış bu kente ayak basmak istemeyeceğiz (Erhat 2022b:155).

Azra Erhat (2022b) koyları kirletiyorlar diye insanları *Mavi Yolculuk* yapmaktan alıkoymaya gerek olmadığını, bilimsel bir tutumla turizmin ekonomik, sosyal, siyasal ve diğer boyutlarıyla iyiye yönelmesine katkıda bulunmak gerektiğini vurgulamıştır. Örneğin, İtalya’da Venedik kentinin maruz kaldığı aşırı turizme karşı, bu kentin bütün aktörleri bir araya gelerek her yıl Venedik’e gelecek turist sayısı ve gelen turistlerin kenti kullanım süresi ve şeklini planlamıştır (Costa ve Marrionetti 2003). Bu şekilde bir planlama Bodrum için de uygulanabilir.

Mavi Yolculuk Türkiye’nin dünya turizmine hediye ettiği marka değeri yüksek özgün bir turizm dalı olmuştur. Bu durum Cevat Şakir ve dostlarının entelektüel birikimleri ve bu birikimi yaşam pratiklerine geçirerek düşünce akımı üretebilmeleriyle mümkün olmuştur. 1946’dan bugüne kadar geçen sürede *Mavi Yolculuk* marka değerini her geçen gün arttırmış ve artırmaya devam etmektedir. M. Ö. 500 yıllarında yaşayan Efesli Herakleitos’un “aynı nehirden iki defa geçemezsiniz” cümlesini, kendisi gibi Efesli olan öğrencisi Kratylos, “aynı nehirden bir defa bile geçemezsiniz” sözüyle güncellerken bir bakıma *Mavi Yolculuğu* da tanımlamıştır. Çıktığı 150’ye yakın *Mavi Yolculuğun* izlenim ve deneyimlerini 2019’da yayınladığı *Mavi Yolculuk Rehberi: Gökova’dan Kekova’ya Güneybatı Kıyılarımız ve 12 Adalar gezi* rehberinde toplayan gazeteci Ali Boratav, kitabın üçüncü baskısına 90 yeni koy ve mola noktası eklemiştir; böylece anlatılan koy sayısı 540’a yükselmiştir (Boratav 2019; Boratav 2022). *Mavi yolcular* 78 sene sonra yeni koylar keşfetmeye devam etmektedirler.

Mavi Yolculuklar turizm endüstrisinin parçası olurken, onunla özdeşleşen guletler (ahşap yatlar) de tüm dünyada tanınmış ve Bodrum’un sembollerinden biri olmuştur (Turan 2021). Günümüzde *Mavi Yolculuklar* havalandırılmalı kameralı lüks guletlerde yapılmaktadır. Geleneksel Akdeniz tekne yapım yöntemleriyle inşa edilen guletlerin *Mavi Yolculuk* filosu dünyada ilk ve tektir. 1980’de dört *Mavi Yolculuk* teknesine sahip olan Bodrum’da 2015’te 2.700’ü yat olmak üzere 5.800 kayıtlı tekne bulunmaktadır (Yılmaz ve Yetgin 2018: 856). İMEAK *Denizcilik Sektör Raporu*

2023 verilerine göre Bodrum ve civarına hizmet veren Kültür ve Turizm Bakanlığı Turizm İşletmesi Belgeli Yat Limanlarının 4.000 civarında yat barındıracak kapasitesi bulunmaktadır.

Bundan yaklaşık 50 yıl önce ise, Cevat Şakirli ve Azra Erhatlı *Mavi Yolculuklar*da tuvaleti duşu olan bir tekne bile lüktür. Buzdolabı yoktur; bir tahta kutuya konulan büyük parça buzlarla yiyecekler korunmaya çalışılmıştır. Erkekler güvertede yerde yatarken, kadınlar tek kabinde yatmışlardır. Yemekler *mavi yolcular* tarafından hazırlanmıştır. Yiyecekler uğranılan yerlerden alınmış, çoğu zaman yetmemiş, balık tutulmuş, o da olmazsa uzun süre aç kalınmıştır (Güney 2005; Kabağağaçlı Noonan 2010; Urgan 2013; Erhat 2022a; Erhat 2022b). İsmet Kabağağaçlı Noonan, 1988’de aralarında Fıraya Koral’ında olduğu kuzenleriyle *Mavi Yolculuğa* çıktıklarında lüks bir yatla geçmişlerdir. Uğradıkları koylar ilk *yolculuklar*da olduğu gibi ıssız değildir; küçükçük Palamut bükünde yan yana birçok teknenin dizildiğine tanıklık edip şaşırılmışlardır. Bedri Rahmi ve Eren Eyüboğlu’nun tek çocuğu Mehmet’in eşi Hughette Eyüboğlu (Eyüboğlu 2003), 1970 ile 1983 yılları arasında her yıl çıktıkları *Mavi Yolculuğun* değişimini aktarmıştır:

Mavi yolculuk artık *mavi tura* dönüşmüş durumdadır çünkü *Mavi yolculuk* bir keyif olmaktan çıkıp inceden inceye hesaplanan bir “iş” olmuş, kalenderliğini yitirmiştir. Bugün vaktinize ve mali imkânlarınıza göre irili ufaklı ve çok değişik olanaklara sahip birçok tekne hizmete hazır (Eyüboğlu 2003: 285-286).

2020 yılında dünyayı kasıp kavuran COVID-19 pandemisi, *Mavi Yolculuğun* marka değerini ve pazar payını artırmasına neden olmuştur. Pandeminin etkisiyle ortaya çıkan “izole tatil” anlayışı *mavi tur* tatilleriyle birlikte tekne/yat pazarını da giderek büyütülmektedir. Bu pazarın büyüklüğü gece konaklamasız hizmet veren teknelerle birlikte yıllık 1 milyar ABD dolarının üzerine çıkmaktadır ve her geçen yıl daha da büyümektedir (Erdoğan 2022). Bodrum guletlerine talepte de patlama yaşandığı hatta guletleri bağlamada limanların yetip yetmeyeceği sorununun da gündeme geleceği tartışılır olmuştur. *Mavi Yolculuk* ve buna bağlı olarak deniz turizminin Bodrum’da

bu kadar gelişmiş olmasının bir nedeni de üretilmektedir. Yat imalatı konusunda önemli bir yere sahip olan Bodrum'da üretilen yöreye has guletler dünya çapında talep çekmektedir. Bodrum guletleri ile *Mavi Yolculuk* arasındaki kuvvetli bağ birçok araştırmaya konu olmuştur (Paker ve Özgeçmez 2014; Yetgin ve Yılmaz 2018; Turan 2021; Turan ve Özcan 2023). Mavi Yolculuğun etkisiyle 1960'lardan itibaren gelişerek bugünkü konforlu haline gelen Bodrum guletleri, dünya çapında talep bulmaktadır (Turan ve Özcan 2023).

T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Muğla Kültür ve Turizm Müdürlüğü'nün web sayfasında *Mavi Yolculuk* tanımlanmakta ve bu yolculuğa ahşap guletlerle çıkılması önerilmektedir; ancak web sitesinde tanıtımı yapılan *Mavi Yolculuk* artık Cevat Şakir ve arkadaşlarının elverişsiz tekne koşullarında çıktıkları *Mavi Yolculuk* değildir. Mavi Yolculuğun turizm endüstrisinin parçası olarak tanıtımı yapılmaktadır. Mavi Yolculuklarda kullanabilecek rotalar, kiralanacak yatlar, guletler, kabinler, gezi süresinde yapılabilecek çamur banyosu ya da caretta caretta ziyaretleri turist çekmek amacıyla tanıtılmaktadır. Mavi Yolculuğun kitlelere açılması, kuşkusuz, kıymetlidir ancak bu yolculuğun düşünsel boyutu unutulmaktadır. Mavi Yolculuğu kültürel miras olarak inşa eden temel etken ilk Mavi Yolculuklar sırasında üretilen Mavi Anadoluculuktur.

MAVİ YOLCULUĞUN ÜRETTİĞİ DÜŞÜNCE AKIMI: MAVİ ANADOLUCULUK

Mavi Yolculuğu başlatan ve dostlarını sürece dahil ederek Bodrum'u turizm merkezine dönüştüren Cevat Şakir, Mavi Anadoluculuk düşünce akımını da yine dostları özellikle Sabahattin Eyüboğlu ve Azra Erhat ile başlatmıştır. Cevat Şakir bir yazısında "Deniz mavi mavi yanıyordu" diye yazmıştır (Duru 2018). Kendisinden binlerce sene evvel aynı denize bakan Homeros ise "şarap rengi deniz" demiştir. Mavi Yolculuğu geçmişten bugüne bağlayan ana damar budur. *Mavi Yolculuk* süresince teknede yapılan Cevat Şakir'in başını çektiği hararetli tartışmalar ve sohbetler sonucunda bir düşünce akımı olarak Mavi Anadoluculuk doğmuştur.

Mavi Yolculuk sırasında mavi yolcular, bir tür kendi kendini keşif gezisinde yer almışlar ve ziyaret ettikleri coğrafi ve tarihsel mekânlar aracılığıyla Anadolu toprağının coğrafi ve tarihsel süreklilikleri etrafında yeni bir düşünsel akım geliştirmişlerdir. Sabahattin Eyüboğlu ve Cevat Şakir çok yakın iki dost olmanın yanı sıra düşünceleri açısından da uyumlulardır. Her ikisi de tarihimizin sadece yatay değil, bu topraklar üzerindeki geçmişimizin derinliklerine inen tüm uygarlıkları kapsayan dikey bir yanı olduğuna inanmışlardır (Duru 2018). Bu felsefeden yola çıkılınca Türkiye'nin Hititlerden başlayarak bu topraklarda kurulan tüm uygarlıkların mirasçısı olduğunu hatırlatmışlardır. Sabahattin Eyüboğlu'nun ifadesiyle:

Bu memleket niçin bizim? Dört yüz atıyla Orta Asya'dan gelip fethettiğimiz için mi? Böyle diyenler gerçekten benimsemiyor, anayurt saymıyorlar bu memleketi. Gurbette biliyorlar kendilerini yaşadıkları yerde. Hititler, Frikyalılar, Yunanlılar, Farslar, Romalılar, Bizanslılar, Moğollar da fethetmişler Anadolu'yu. Ne olmuş sonunda? Anadolu onların değil, onlar Anadolu'nun malı olmuş. Bu memleket bizim olduğu için bizim, fethettiğimiz için değil. [...] Onun için en eskiden en yeniye ne varsa yurdumuzda öz malımızdır bizim. Halkımızın tarihi Anadolu'nun tarihidir (Eyüboğlu 1961: 9)

Bunun içine Likyalılar, Karyalılar, İyonyalılar, Romalılar, Bizanslılar, Selçuklular ve Osmanlılar girmektedir. Cevat Şakir ayrıca Antik Çağ uygarlığının kaynağının da Anadolu'da olduğunu kanıtlarıyla ifade etmiştir (Halikarnas Balıkcısı 1971; 1972; 1974; 1990; 1995). Homeros da bu toprakların insanıdır. *İlyada* ve *Odesa* çevirmeni Azra Erhat başlangıçta bu görüşleri eleştirmiş ancak Cevat Şakir'le mektuplaşmalarında görüldüğü gibi (Erhat 1979) daha sonra bu görüşlere katılmıştır. Cevat Şakir gerek Mavi Yolculuklarda gerekse *Arşipel*, *Hey Koca Yurt*, *Anadolu'nun Sesi*, *Altıncı Kıta Akdeniz* kitaplarında "Avrupa'nın doğum yeri ve Batı uygarlığının beşiği" denilen Anadolu toprağının mirasını sahiplenmeyi öğütlemektedir (Halikarnas Balıkcısı 1971; 1972; 1974; 1990; 1995). Azra Erhat Mavi Yolculuklarda gezdikleri Didyma'ya dair notlarında Cevat Şakir'in bu görüşlerini şu şekilde temellendirir:

Türkiye'yi Doğu, Yunanistan'ı Batı sayan, uygarlığın kaynağını Yunan mucizesi dediği gökten inme bir kavrama inanan görüşte ve bu yanlış, bizim için çok zararlı görüşün yüzyıllardır silinememesinde aramalı. Ama doğrusunu ister misiniz, biz de suçluyuz. Batı uygarlığının kaynağı Anadolu'dadır, en değerli kalıntıları bizdedir. Bu gerçeği dünyaya yaymak, kafalara yerleştirmek için gösterdiğimiz çabalar yetersizdir. Kendimiz yeterince bilmiyor, ilgilenmiyor, uğraşmıyoruz ki başkalarına anlatalım. Didyma'dan faydalanmadıkça, turizmden dem vurmaya dilimiz varmamalı (Erhat 2022b: 31).

1962'de çıkılan mavi yolculukta Sabahattin Eyüboğlu'nun sorduğu "Hektor'dan yana mısınız yoksa Akhilleus'tan yana mı?" sorusu sıradan bir soru değildir. Fatih Sultan Mehmet'in ve Mustafa Kemal Atatürk'ün Hektor'a sahip çıktıkları gibi mavi yolcular da Hektor'dan yana taraftırlar. Bu topraklarda hayat bulmuş uygarlıklara sahip çıkmak Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluş felsefesinde yer almaktadır.

Mavi yolcuların, Anadolu toprağının tarihsel ve kültürel sürekliliklerinin etrafında birleşen yeni bir Türk ulusal kimliği inşasına giriştikleri ve bunun Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşundaki uluslaşma sürecinde ortaya çıkarılan Türk Tarih Tezine (TTT) benzerliği birçok araştırmacı tarafından ele alınmıştır (Bilsel 2007; Şenol 2009; Gür 2010; Albachten 2012). Mavi Yolculuğun öncüleri Cevat Şakir, Sabahattin Eyüboğlu ve Azra Erhat, Cumhuriyetin kuruluş yıllarındaki uluslaşma sürecinde geliştirilen TTT'nin bu toprakların tarihini sahiplenme fikir ve eyleminden uzak değillerdir. 1930'larda uluslaşmaya entelektüel bir katkı olarak geliştirilen TTT, Anadolu tarihini bir Türk tarihi olarak sahiplenmektedir (Kaya 2022: 332). Bu sahiplenme, Türkiye Cumhuriyeti'nin ekonomi sahasında oluşturduğu markalara açıkça yansımıştır. Cumhuriyet'in ilk bankalarının arasında Sümerbank ve Etibank'ın olması, Anadolu tarihini bir Türk tarihi olarak sahiplenme hedefini göstermektedir (Kaya 2006; Kaya 2022).

Yaratılan bu markalar öylesine güçlüdür ki 2002'de Londra'da düzenlenen güzellik yarışmasında Kâinat güzeli seçilen Azra Akın'ın üzerinde, Cemil İpekçi'nin Sümerbank'tan 12,5 TL'ye aldığı pazenden diktiği elbise vardır. Bu pazenin üretildiği Nazilli Sümerbank Basma Fabri-

kası, 1937'de Mustafa Kemal Atatürk tarafından açılmış ve özelleştirme kapsamında 2002'de kapatılana kadar aralıksız 66 yıl rengârenk desenli basma ve pazen üretmiştir. Basma ve pazenler Anadolu'ya has renk ve desenlerle üretilmiştir ve özgündür. Bu bağlamda Sümerbank basma fabrikalarının kuruluşu ve işleyişi, Cevat Şakir ve arkadaşlarının Anadolu toprağına ve üstündeki tüm uygarlıklara sahip çıkma fikrinin pratiğe dökülmesi olarak değerlendirilmelidir.

Mavi Anadoluculuk ve bu akımın merkezinde olan Cevat Şakir, Sabahattin Eyüboğlu ve Azra Erhat, özellikle 1980'lerin sonlarından günümüze kadar gelen süreçte ağır bir eleştiriye maruz kalmış, kimi zamansa eleştiriler alay ve itham boyutuna varmıştır. Mavi Anadolucular ırkçılıkla (Bilsel 2007; Belge 2009), "bilimde milliyetçilik" yapmakla ve "toprağın altından milliyetçilik devşirmekle" (Aydın 2010) suçlanmıştır. Kendisi de Mavi Yolculuğa katılan Murat Belge'nin Cevat Şakir, Sabahattin Eyüboğlu ve Azra Erhat'ın ölümlerinin üzerinden 15 yıl geçtikten sonra onları şovenistlikle, ırkçılıkla itham eden yazılar yazması Türk düşünce dünyasının tarihi açısından değerlendirilmesi gereken bir durumdur. Yine Şair Ece Ayhan'ın (1987) "Prens Sabahattin Eyüboğlu" başlıklı bir yazısında Mavi Anadolucuları "Mavi renkli bir Jön Türk olayı" diye nitelendirmesi, onları tarikat üyesi gibi olmakla itham etmesi düşündürücüdür. Koşar (2018) başta Sabahattin Eyüboğlu olmak üzere "Mavi Anadolucular"a yönelik bu ağır eleştirilerin, Mavi Anadolucuların kültürde sürekliliği sağlama çabalarını göz ardı ettiğini dile getirmiştir. Mavi Anadolucuların "lideri Cevat Şakir olmak üzere kendi aralarında sırları olan dışa kapalı dinsiz dindarlık şeklinde bir tür Batınlık oluşturdukları" da iddia edilmiştir (Şenol 2009: 123). Bu tarikat ve cemaat benzetmelerinde üstü örtük şekilde, Cevat Şakir'in trajik olaylarla dolu yaşamında bir dönem annesinin de bağlı olduğu Rıfai tekkesine devam etmesinin etkili olduğu düşünülmektedir.

Bu eleştiri yazılarının yanında sayıları az olmakla birlikte Mavi Anadolucuların hakkını bilimsel temellere dayandırarak savunan çalışmalar mevcuttur (Işık 2009; Özveren 2017). Işık

(2009) Cevat Şakir, Sabahattin Eyüboğlu ve Azra Erhat'a atfettiği "Anadolu-İon Uygarlığı 'Kolonizasyon' ve 'Doğu Hellen' Kavramlarına Eleştirel Bir Bakış" başlıklı makalesinde Batı uygarlığını yaratan İon kültür, sanat ve düşüncesinin arkeolojik tüm bulgu ve veriler ışığında, Anadolu kökenli olduğunu göstermiştir. Işık'a (2009) göre İyonlar; tanrılar, bilim ve yazı dâhil, tüm düşünsel ve kültürel başarılarını da Anadolu'ya borçludur. İyonların göçle gelen Atinalılar olmadığı, yerli oldukları da Mısır'da okunan göçten en az 200 yıl önceki bir zamanın "Büyük İonia" tanımıyla belgelenmiştir. Bu nedenle Anadolu uygarlıklarının "Hellenliği" tanımının da bilimsel bulgu ve veriler ışığında sorgulanması gereği değerlendirilmelidir (Işık 2009). Bu noktada Cevat Şakir ve dostlarının düşünce akımı süreklilik kazanmıştır.

Özveren (2017) ise Mavi Anadoluçuluk düşünce akımını ortaya çıkararak Cevat Şakir'in Akdenizcilik akımının öncülüğünü yaptığını belirterek onu Fernand Braudel ile karşılaştırmaktadır. Cevat Şakir ve Braudel tamamen birbirlerinden bağımsız şekilde Akdenizcilik konusunda benzer görüşler ortaya koymuşlardır. Braudel bugün dünyaca tanınan bir Akdeniz uzmanı iken Cevat Şakir'in görüşleri gölgede kalmıştır. Cevat Şakir yazdığı *Altıncı Kıta Akdeniz* kitabında ve diğer eserlerinde bu alana katkılar getirmiştir ancak bu anlatımlar akademik çevrelerce ırkçılıkla suçlanmaktadır.

Bugün Cevat Şakir'in Arşipel, Altıncı Kıta Akdeniz, Hey Koca Yurt, Anadolu'nun Sesi eserleri incelendiğinde Akdeniz dünyası ile ilgili özgün düşünceler ortaya koyduğu görülmektedir (Halikarnas Balıkçısı 1971; 1972; 1974; 1990; 1995). Mavi Anadoluçular, Cevat Şakir'in altıncı kıta olarak tanımladığı Akdeniz üzerinden Anadolu'yu birçok uygarlığın beşiği olarak görürken Batı uygarlığının ve Rönesansının tüm birikimlerinin eski Yunan'a atfedilmesine karşı çıkmaktadırlar (Eyüboğlu 1961; Halikarnas Balıkçısı 1971; 1972; 1974; 1990; 1995; Erhat 1979; 2022a; 2022b). Bu karşı çıkış, düzenledikleri Mavi Yolculukların rotalarına ve uğraklarına da yansımaktadır. İlk mavi yolcuların Efes'e ve Milet'e gidişi tesadüf değildir. Mavi Yolculuklarda yapılan tartışmalara bakıldı-

ğında açıkça görülmektedir ki Mavi Anadoluçulara göre her ne kadar felsefenin kurucusu olarak Sokrates, Platon ve Aristo bilinse de felsefenin asıl kurucuları, akıl yoluyla doğayı ve insanı kavrayabilmek ve sorgulayabilmek üzerine kafa yoran Thales, Anaksimenes ve Anaksimandros'dur. Thales, Anaksimenes ve Anaksimandros doğadaki gerçeklik kavramının ve varlıkların ortaya çıkış sürecinin mitolojik efsanelerle değil akıl yoluyla anlaşılması gerektiğini öne sürdükleri için felsefenin asıl kurucularıdır. Efesli Herakleitos gerçek bilginin akıl yoluyla düşünmek ile elde edilebileceğini savunmuş, artık klasik hale gelmiş "aynı nehirde iki defa yıkanılmaz" ile sürekli devinime vurgu yapmıştır.

Tarih biliminin kurucusu Herodotos Halikarnaslıdır, edebiyat alanında bir başyapıt olup Batıda okutulan *İlyada* ve *Odesa*'nın yazarı Homeros İyonyalıdır ve İzmir'de doğmuştur. Lirik şiirin kurucularından biri kabul edilen Anakreon, bir Anadolu şehri olan Teosludur. Mavi yolcuların uğrak yerlerinden olan Milet, Priene, Smyrna ve Knidos ise Miletli mimar Hippodamos'un bulunduğu modern şehir planlamacılığının temelini atan ızgara planına göre inşa edilmiştir. Antik Dünyanın yedi harikası olarak kabul edilen eserlerden hiç birisi Yunanistan'da değildir ama üçü (Efes Artemis Tapınağı, Halikarnas Mausolos Mozolesi ve Rodos Heykeli) Anadolu'dadır. Mavi yolcuların sorgulaması, bütün bu veriler ortadayken, Avrupa'nın neden Yunanistan'ı uygarlığın temelini yerleştirdiği ama Anadolu ile bağımlı yok saydığı üzerinedir. Mavi Anadoluçular tarihsel ve kültürel çarpıtmalara karşı koyarak Anadolu topraklarında doğup büyüyen uygarlıklara sahip çıkma konusunda gösterilen isteksizliğe tepki göstermektedirler. Yunanistan, Avrupa aydınlarının da desteği ile bu coğrafyaya ait kültürel mirası kendi kültürünün bir parçası olarak gösterirken, Mavi Anadoluçular Türkiye'de buna seyirci kalınmasına gezilerle ve gezilerde paylaşılan mitoloji tarih ve arkeoloji tartışmalarıyla karşı koymaya çalışmışlardır.

SONUÇ

Mavi yolculardan Azra Erhat (2022a) 1957'de çıktığı ilk Mavi Yolculukların birinde;

Buralarda insan bir hafta, on gün değil ömrünü geçirebilir. Mavinin, yeşilin binlerce tonu. Öyle bir mavi, öyle bir yeşil ki, ressamı ressam, sanatçıyı sanatçı, insanı insan etmeye yeter

demiş ve bu bölgenin turizme kazandırılması gerektiği konusunda yazılar yazmıştır. Ege kıyılarının muhteşem doğasının turizme kazandırılmasını bölge insanın yapamayacağını düşünmektedir; çünkü ona göre “bir bölgeyi kendi yerlileri dışarıya doğru değerlendiremez, dışardan gelip o bölgenin güzelliğini, elverişliliğini yeni gören ve görünce de dile getirmek, anlatmak, yaymak hevesine kapılan şairler, yazarlar, aydınlar değerlendirir” (Erhat 2022b: 5). Cevat Şakir ve Bodrum ilişkisi bunun en güzel örneğini vermiştir. Onun çağrısına koşup gelenler o günlerde önce sekiz sonra 15, 20, 30 kişi olmuşlardır. Bugün binlerce kişi o bölgelere giderek *Mavi Yolculuk* yapmaktadır. Ancak önemli olan Mavi Yolculuğu, *Mavi Yolculuk* gibi özgün şekliyle yapmaktır.

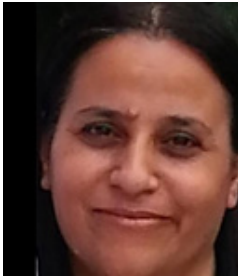
Mavi Yolculukta ortaya çıkan Mavi Anadoluculuk düşünce akımı bu yolculukların nasıl yapılması gerektiğine dair kılavuz niteliğindedir. Bugün Batının bütün okullarında okutulan *İlyada*'nın Anadolu'dan çıktığını bilmek ve bunu sahiplenmek, Mavi Yolculuğun turizm endüstrisi kapsamında sıradan bir meta olmanın çok ötesinde olduğunu kanıtlamaktadır. Günümüzde Türkiye'de, Stonehenge'i insanlığın yakın geçmişine dönüştüren ve “Tarihin Sıfır Noktası” olarak tanımlanan 12 bin yıllık Göbeklitepe de Türkiye'dedir. Eksik olansa Cevat Şakir ve dostları yetkinliğinde bu topraklardaki geçmiş bütün uygulamalara sahip çıkan bir entelijensiyadır. Günümüzde artık “arkeolojik sitlerin değer ve geleceği hakkında tartışmalarda çeşitli sosyal grupların katılımı” olarak tanımlaman “sosyal arkeoloji” kavramı tartışılmaktadır (Shoup 2011: 57). *Mavi Yolculuk* gezilerine katılanlar bu kavramın ortaya çıkmasından yıllar önce sosyal arkeolojiyi pratiğe dökmüşlerdir. *Mavi Yolculuk* kültürü yerini uzun süredir deniz turizminin en çok gelir getiren kalemelerinden birine bıraksa da hala Mavi Yolculuğu ve tarihini kültürel miras olarak saklamaya ve yeni kuşaklara aktarmaya çalışanlar vardır.

Mavi Yolculuğa katılanların tanıklıklarına dayalı olarak gerçekleştirilmiş bu çalışma gelecekte farklı kaynaklar (sözlü tarih, belgesel, fotoğraf, resim vb.) ve yöntemlerle (tarihsel karşılaştırmalı yöntem, etnografi, içerik analizi vb.) yapılacak çalışmalara yön gösterebilecektir.

KAYNAKÇA

- Açacak, H. (2016). *Bir Bodrum Hikayesi-Mehmet Yavaş – Süngercim*. İzmir: Tükelmat A. Ş.
- Adil, F. (1959). *Beyaz Yollar Mavi Deniz*. İstanbul: Yeditepe Yayınları.
- Albachten, Ö. B. (2012). Mavi Yolculuk (Blue Voyage): A Journey of Self-Discovery during the Early Decades of the Turkish Republic (1945–1969), *Studies in Travel Writing*, 16 (4): 427-439.
- Aydın, S. (2010). Arkeoloji ve Milliyetçilik. Toprak Altından Kimlik Devşirmek, *Arkeo Atlas*, 7: 132-139.
- Ayhan, E. (1987). Prens Sabahattin Eyüboğlu, *Gergedan*, 7 Eylül: 86-102.
- Bardakçı, M. (2017). *Safiye*. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Belge, M. (2009). *Genesis: Büyük Ulusal Anlatı ve Türklerin Kökeni*. İstanbul: İletişim.
- Bilsel, C. (2007). “Our Anatolia”: Organicism and the Making of Humanist Culture in Turkey, *Muqarnas*, 24: 223-241.
- Boratav, A. (2019). Mavi Yolculuk Rehberi: Gökova'dan Kekova'ya Güneybatı Kıyılarımız ve 12 Adalar. İstanbul: Denizler Kitabevi.
- Boratav, A. (2022). *Mavi Yolculuk Rehberi (Güncellenmiş 3. Baskı) Gökova'dan Kekova'ya Türkiye'nin Kıyıları ve 12 Adalar. 540 Küçük Koy ve Mola Noktası*. İstanbul: Ege Yayınları.
- Collins, I. (2011). *John Craxton: A Life of Gifts*. Londra: Yale University Press.
- Costa, N. ve Martinotti, G. (2003). Sociological Theories of Tourism and Regulation Theory. İçinde; L. M. Hoffman, S. S. Fainstein, and D. R. Judd (Editörler) *Cities and Visitors: Regulating People, Markets, and City Space* (ss. 53-71). Oxford: Blackwell Publishing Ltd.
- Çetinkaya, H. (1986). *Bodrum Sürgünleri (Röportajlar)*. İstanbul: Boyut Yayınevi.
- Duru, O. (2018). *Mavi Gezi Piri Reis'in İzinde*. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.
- Erdoğan, D. (2022). Pandemi Sonrası Mavi Tura Hücum, *Milliyet*, 7 Temmuz.
- Erhat, A. (1972). *Mitoloji Sözlüğü*. İstanbul: Remzi Kitabevi.
- Erhat, A. (1979). *Mektuplarıyla Halikarnas Balıkcısı*. İstanbul: Adam Yayınları.
- Erhat, A. (2022a). *Mavi Anadolu*. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Erhat, A. (2022b). *Mavi Yolculuk*. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Eyüboğlu, B. R. (2008). *Mavi Yolculuk Defterleri*. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.

- Eyüboğlu, H. (2003). *Kanadalı Bir Gelinin Türkiye Anıları*. İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları.
- Eyüboğlu, S. (1961). *Mavi ve Kara*. İstanbul: Ataç Kitapevi.
- Fairclough, G. (2011). *Mirasın Gelecek için Değeri*. İçinde; D. Ünsal (Editör) *Kültür Politikaları Yönetimi Yıllık 2011 Dosya Toplum İçin Miras* (ss. 35-43). İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları.
- Freely, J. (2018). *Homeros için Bir Gezi Rehberi*. İstanbul: Alfa Yayıncılık.
- Güney, E. (2005). *Erol Güneş'in Ke(n)disi / Göçmen-Çevirmen-Gazeteci-Sevgili*. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.
- Gür, A. (2010). *Anatolia, Cradle of Civilizations: The Blue Anatolia Movement and the Humanist Twist in Cultural Essentialism*. İçinde; R. B. Boytner, L. S. Dodd ve B. J. Parker (Editörler), *Controlling the Past, Owning the Future: The Political Uses of Archaeology in the Middle East* (ss. 81-89). Tucson: University of Arizona Press.
- Halikarnas Balıkcısı. (1971). *Anadolu'nun Sesi*. İstanbul: Yeditepe Yayınları.
- Halikarnas Balıkcısı. (1972). *Hey Koca Yurt*. İstanbul: Hürriyet Yayınları.
- Halikarnas Balıkcısı. (1974). *Altıncı Kıta: Akdeniz*. Ankara: Bilgi Yayınevi.
- Halikarnas Balıkcısı. (1983). *Mavi Sürgün*. Ankara: Bilgi Yayınevi.
- Halikarnas Balıkcısı. (1990). *Anadolu Tanrıları*. Ankara: Bilgi Yayınevi.
- Halikarnas Balıkcısı. (1995). *Arşipel*. Ankara: Bilgi Yayınevi.
- Işık, F. (2009). *Anadolu ve İon Uygarlığı: "Kolonizasyon" ve "Doğu Helen" Kavramlarına Eleştirel Bir Bakış*, *Anadolu/Anatolia*, 35: 53-86.
- İMEAK. (2023). *Denizcilik Sektör Raporu İstanbul 2023*, https://www.denizticaretodasi.org.tr/media/SharedDocuments/sektorraporu/2023/Denizcilik_Sektor_Raporu_12.06.2023_v2.pdf, Erişim tarihi: 19 Eylül 2023.
- Kabağağaçlı Noonan, İ. (2010). *Halikarnas Balıkcısının Kızından Anılar Akın Akın*. Ankara: Bilgi Yayınevi.
- Kaya, İ. (2006). *Sosyal Teori ve Geç Modernlikler Türk Deneyimi*. Ankara: İmge Kitabevi.
- Kaya, İ. (2022). *Tamamlanmamış Modernlik Projesi Olarak Kemalizm ve İki Ana Sorun*. İçinde; İ. Kaya (Editör), *Türkiye'nin Siyasal Sosyolojisi* (ss. 307-344). İstanbul: Say Yayınları.
- Koşar, E. (2018). *Mavi Anadoluculuk ve Sabahattin Eyüboğlu'na Eleştirel Bakışlar*, *Dil ve Edebiyat Araştırmaları*, 17 (17): 79-86.
- Kulin, A. (2005). *Füreyâ*. İstanbul: Everest Yayınları
- Özveren, E. (2017). *The Fisherman of Halicarnassus and Fernand Braudel: Less than a Full Mediterranean Crossing*, *Meltem Journal of the Izmir Mediterranean Academy*, 1: 9-22.
- Paker, S. ve Özgeçmez, Ö. (2014). *Gulet Tatili ve Kadınların Gulet Tatili Satın Alma Tercihleri Üzerine Bir Araştırma*, *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi*, 6 (2): 101-113.
- Shoup, D. (2011). *Arkeoloji, Paydaşlar ve Sit Yönetimi*. İçinde; D. Ünsal (Editör), *Kültür Politikaları Yönetimi Yıllık 2011 Dosya Toplum İçin Miras* (ss. 57-68). İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları.
- Sururi, G. (1978). *Kıldan İnce Kılıçtan Kesince*. İstanbul: Doğan Kitap.
- Şenol, M. (2009). *Medeniyet Tartışmalarında Mavi Anadoluculuk Akımının Yeri*, *Muhafazakâr Düşünce*, 6 (21-22): 105-124.
- Timothy, D. J. (2011). *Cultural Heritage and Tourism An Introduction*. Bristol: Channel View Publications.
- Taner, S. ve Tezcan, R. (2019). *Halikarnas Balıkcısı'nın Mirası*. İstanbul: Arkeoloji ve Sanat Yayınları.
- Turan, B. İ. (2021). *Konfor ve Lüks Unsurlarının Bodrum Guletleri Üzerindeki Etkilerinin Araştırılması*, *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi*, 13 (1): 37-56.
- Turan, B. İ. ve Özcan, A. (2023). *Mavi Yolculuk Sırasında Bodrum Guletleri'nde Kullanım Dağılımının Araştırılması*, *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi*, 15 (1): 52-73.
- Urgan, M. (2013). *Bir Dinazorun Gezileri*. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.
- Yetgin, D. ve Yılmaz, A. (2018). *İlk Mavi Yolculuklar*. İçinde; N. Kozak, (Editör), *Dünden Bugüne Türkiye'de Turizm* (ss. 829-845). İstanbul: Yıkılmazlar Basın Yayın.
- Yetgin, D., Yılmaz, A. ve Kozak, N. (2018). *Türkiye'de Turist Rehberliğinin Öncüsü: Cevat Şakir Kabağağaçlı (Halikarnas Balıkcısı)*, *Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi*, 29 (1): 128-138.
- Yılmaz, A. ve Yetgin, D. (2018). *Mavi Yolculuktan Yat Turizmine Geçiş*. İçinde; N. Kozak (Editör), *Dünden Bugüne Türkiye'de Turizm* (ss. 847-858). İstanbul: Yıkılmazlar Basın Yayın.



Şehriban KAYA

Orta Doğu Teknik Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Sosyoloji Bölümü'nden mezun oldu (1992). Yüksek lisans derecesini New School for Social Research Üniversitesi'nden Sosyoloji dalından (1998), doktora derecesini de New School for Social Research Üniversitesi'nden Sosyoloji dalından aldı (2001). Dumlupınar Üniversitesi'nde çalışmaya başladı (2002). Doçentlik unvanını sosyoloji alanında aldı (2012). Halen Dokuz Eylül Üniversitesi İşletme Fakültesi'nde görev yapmaktadır. Temel çalışma alanları kadın istihdamı, iletişim sosyolojisi ve edebiyat sosyolojisidir.