

Tarih ve GÜNce

Atatürk ve Türkiye Cumhuriyeti Tarihi Dergisi
Journal of Atatürk and the History of Turkish Republic
Sayı: 9 (2021/Yaz), ss. 159-188.

Geliş Tarihi: 24 Mart 2021

Kabul Tarihi: 31 Temmuz 2021

Araştırma Makalesi/Research Article*

OSMANLI SPOR TARİHİNE BİR KATKI: MODA VE BEYKOZ DENİZ YARIŞLARI (1913)

Ayşe ZAMACI**

Öz

Bu araştırmanın konusu, 1913 yılının sonbaharında, İstanbul Boğazı'nda 33 gün arayla düzenlenen deniz yarışlarıdır. Yarışların ilki Moda Koyu'nda 7 Eylül 1913 Pazar günü, ikincisi ise Beykoz Sahili'nde 10 Ekim 1913 Cuma günü yapılmıştır. Moda yarışları Donanma Cemiyeti tarafından düzenlenirken, Beykoz yarışları Müdafaa-i Milliye Cemiyeti yararına organize edilmiştir. Araştırmamız kapsamında, Osmanlı Devleti'nde bundan önceki dönemde düzenlenen deniz yarışlarına kısaca değinilmiş, çalışmamızın odak noktasını oluşturan Moda ve Beykoz yarışları tarihsel açıdan ortaya konulmuştur. Konu hakkında literatür taraması yapılmış, arşiv belgeleri ve döneme ait süreli yayınlar incelenerek düzenlenen yarışlara dair ayrıntılar tespit edilmeye çalışılmıştır. Geçmiş XVI. yüzyıla dayanan Boğaziçi'ndeki yarışların XX. yüzyılın başlarına kadar devam ettiği ve Cumhuriyet Türkiye'sine bir gelenek olarak intikal ettiği anlaşılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Moda, Beykoz, Donanma Cemiyet, Müdafaa-i Milliye Cemiyeti, deniz yarışları.

A CONTRIBUTION TO OTTOMAN SPORTS HISTORY: MODA AND BEYKOZ SEA RACES (1913)

Abstract

* Bu makalede Etik Kurul Onayı gerektiren bir çalışma bulunmamaktadır. There is no study that would require the approval of the Ethical Committee in this article.

** Dr. Öğr. Üyesi, Trakya Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü, (aysezamaci@trakya.edu.tr). ORCID ID: 0000-0002-1241-9293.

This research subject is that, organizing sea races of 33 days apart at the Bosphorus in the fall of 1913. The first of the races was held in Moda Bay on Sunday 7th September 1913, and latter on Friday 10th October 1913 in Beykoz Beach. While the Moda races were organized by the Navy Association, the Beykoz races were organized for the benefit of the the Association of National Defense. It was briefly mentioned within the scope of our research to the sea races organized in the Ottoman Empire in the preceding period. Moda and Beykoz racing that constitutive the focal point of our research has been presented from a historical perspective. It was made a literature review on the subject; archive documents and periodicals of the Ottoman period were examined and the details about the racing organized were tried to make firm. It is understood that going back to the 16th century the race of the Bosphorus, continued until the early 20th century, and it has inherited as a tradition to Republic of Turkey.

Keywords: Moda, Beykoz, The Navy Association, The Association of National Defense, sea races.

Giriş

Osmanlı Devleti'nde görülen spor faaliyetlerinin kökeni oldukça gerilere kadar uzansa da beden terbiyesi ve sporun, toplumun genç kesimini de kapsayacak biçimde devletin askerî hazırlık sürecinin bir parçası hâline gelmesi, II. Meşrutiyet'in ilanını takip eden yıllarda vuku bulmuştur. Bu hususta, Osmanlı ordusunun *bozgun* derecesinde bir mağlubiyet yaşadığı Balkan Savaşı, önemli bir kırılma noktası olmuştur. Savaş esnasında sivillerin maruz kaldığı katliamlar ve savaş sonunda Rumeli topraklarının büyük oranda kaybı, Osmanlı toplumunda derin izler bırakmıştı. Savaştan sonra hem Osmanlı aydınlarının hem de savaşa bizzat katılmış yüksek rütbeli subayların, çok kısa zaman içerisinde yaşanan bu bozgunun nedenlerini sorgulamaya yönelik eserler ürettikleri görülmektedir.¹ Bu arayış sürecinde ordunun talim ve terbiyesindeki yetersizlik, seferberliğin gecikmesi, komutanların ve askerlerin liyakatsizliği ve yetersizliği, ön plana çıkan hususlardandı. Savaşa katılan Balkanlı müttefiklerin orduları daha sağlıklı, becerikli ve zorluklara karşı dayanıklı askerlerden oluşurken, Osmanlı

¹ Bkz. Mesut Uyar, "Osmanlı Askerî Rönesansı: Balkan Bozgunu ile Yüzleşmek", *Türkiye Günlüğü*, S. 110 (Bahar 2012), ss. 65-74.

ordusu hastalıklardan ve sağlıksız yaşam koşullarından zayıf düşmüş ve harp hünerlerinden yoksun askerlerden meydana geliyordu. Ayrıca gençlerin ve askerlerin savaşa ruhen ve bedenen hazır olmamaları da vurgulanan hususlar arasındaydı. Daha yeni modernize olmaya başlayan küçük Balkan devletleri karşısında alınan bu ağır mağlubiyet, Osmanlı kuvvetlerinde beden gücü, askerî talim ve gençlerin askerliğe hazırlanması konularını gündeme getirmiştir. Aydınlar ve komutanlarca varılan fikir birliği, bundan sonra yaşanan süreçte beden eğitimi, askerî talim ve izcilik konularına ağırlık verilmesiydi. Böylece Osmanlı gençliğini ruhen ve bedenen olası savaşlara hazırlamak mümkün olacaktı. Bu durum bilhassa eğitim kademesinde yer alan çocuk ve gençlere, beden terbiyesi ve spor yoluyla askerlik eğitimi verilmesi düşüncesini beraberinde getirmiştir.² Ayrıca sporun kitlelere ulaşması, alıştırılması ve sevdirilmesine yönelik, yarışma türünden organizasyonlar tertiplenmesine de karar verildi.

Balkan bozgunu ile iyice gün yüzüne çıkmış olan askerî kusurlar, halkın ve bilhassa gençlerin askerlik yeteneklerinin, spor ve beden terbiyesiyle iyileştirilmesi konularını gündeme getirmiştir. Böylece muhtemel ordu efradına askerî yetenekler kazandırılarak önceki kusurlar kapatılmış olacaktı. Dolayısıyla Balkan Savaşı'ndan sonraki süreçte, bu düşüncelere yönelik olarak pek çok spor müsabakasının tertip edildiğine şahit olunmaktadır. Spor müsabakaları, sadece gençliği spora özendirmek ya da çeşitli sportif faaliyetlerin sergilendiği organizasyonlar olarak değil, aynı zamanda dönemin sosyal yardım cemiyetleri için gelir getiri vasıtalar olarak da görülmüştür. Bu bağlamda yarışlar vesilesiyle bilet satışından elde edilen hasılatın, söz konusu cemiyetlerin çeşitli yardım faaliyetlerine vakfedildiği, farklı spor dallarına ait yarışlar düzenlenmiştir.³

Osmanlı Devleti'nde Balkan Savaşları nedeniyle kesintiye uğrayan spor müsabakaları, 1913 yılının ikinci yarısından sonra tekrar canlanmıştır. Bu kapsamda mevcut spor ligleri yeniden başlarken yeni bazı spor kulüpleri de teşkilatlanıp faaliyete geçmiştir. Türk spor tarihi açısından oldukça faal geçen

² Sanem Yamak Ateş, *Asker Evlatlar Yetiştirmek II. Meşrutiyet Döneminde Beden Terbiyesi, Askerî Talim ve Paramiliter Gençlik Örgütleri*, İletişim Yayınları, İstanbul 2012, ss. 102, 179; Yiğit Akın, *Gürbüz ve Yavuz Evlatlar Erken Cumhuriyet'te Beden Terbiyesi ve Spor*, İletişim Yayınları, İstanbul 2004, ss. 131-132; Mehmet Beşikçi, "Militarizm, Topyekûn Savaş ve Gençliğin Seferber Edilmesi: Birinci Dünya Savaşı'nda Osmanlı İmparatorluğu'nda Paramiliter Dernekler", *Tarih ve Toplum Yeni Yaklaşımlar*, S. 8 (Bahar 2009), s. 55.

³ Ayşe Zamacı, *Müddâfaa-i Milliye Cemiyeti ve Faaliyetleri*, Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Basılmamış Doktora Tezi, Edirne 2015, ss. 205, 207.

bu süreçte, devam ettirildiğini gördüğümüz spor organizasyonlarından biri de kürek yarışları olmuştur.⁴ Osmanlı Devleti'nde donanmanın güçlenmesine paralel bir şekilde kürekçilik de gelişimini sürdürmüştü, bu gelişimin bir sonucu olarak XVI. yüzyıldan itibaren İstanbul Boğazı'nda kürek yarışları yapılmaya başlanmıştır. Sultan III. Murad'ın saltanatı (1574-1595) zamanına tesadüf eden ilk yarışlar, 1591⁵ yılının Haziran ayında gerçekleşmiştir. Bu yarışlara veziriazam, vezir, yeniçeri ağası ve rikab-ı hümayun ağaları gibi devlet ricaline ait 25 kayık katılmış ve Veziriazam Sinan Paşa'nın kayığı yarışlarda birinci olmuştur.⁶ İlerleyen süreçte, özellikle Abdülaziz ve II. Abdülhamid'in saltanatları zamanında, Boğaziçi suları kürek yarışlarının bir parkuru olmaya devam etmiştir. Türklerin yurt dışında modern anlamda ilk kürek yarışına katılmaları ise, Ertuğrul Gemisi personelinin Singapur'da düzenlenmekte olan kürek yarışına katıldıkları ve birincilik kazandıkları 1889 yılında gerçekleşmiştir.⁷

1. 1913 Yılından Önce Moda Koyu'nda Yapılan Yarışlar

1913 yılındaki Moda kürek yarışları, bazı çalışmalarda, *ilk ciddi* veya *ilk resmî* kürek sporu faaliyeti olarak nitelendirilir ve Osmanlı kayık yarışlarının geçmişi bu yarışlarla başlatılır.⁸ Benzer şekilde etkinliğin Osmanlı basınında ilk duyurusu yapılırken de, padişahın himayesinde olmak üzere her sene büyük kayık yarışları düzenleneceği ve *ilk yarışın* 1913 yılının Eylül ayında Moda Koyu'nda gerçekleştirileceği belirtilmiştir.⁹ Ancak yapılan araştırmalar ve eldeki arşiv belgeleri, Moda Koyu'nda bu türden yarışların ilk kez 1913

⁴ Hakan Aydın, "İdman (1913-1914): İlk Kapsamlı Spor Dergisi Üzerine Bir İnceleme", *Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, C. 1, S. 27 (2009), s. 156.

⁵ Halim Baki Kunter eserinde bu tarihi "...1579 milâdî tarihine tesadüf eden hicrî 999 senesinde yapılan kayık yarışları..." şeklinde vermekle birlikte hicri 999 tarihi, miladi 1590/1591'e tekabül etmektedir. Bkz. Halim Baki Kunter, *Eski Türk Sporları Üzerine Araştırmalar*, Cumhuriyet Matbaası, İstanbul 1938, s. 61.

⁶ "Kürek", *Morpa Spor Ansiklopedisi*, C. 4, İstanbul 1997, s. 43; Âtîf Kahraman, *Osmanlı Devleti'nde Spor*, Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara 1995, s. 682; Kemalettin Kuzucu, "İstanbul'un Spor Tarihi ve Mekânları", *Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi*, C. 4, İstanbul 2015, s. 514.

⁷ "Kürek", *Morpa Spor Ansiklopedisi*, s. 43; Cem Atabeyoğlu, "Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Spor", *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi*, C. 6, İletişim Yayınları, İstanbul 1985, s. 1517.

⁸ Bkz. C. Atabeyoğlu, *a.g.m.*, s. 1517; "Kürek", *Morpa Spor Ansiklopedisi*, s. 43.

⁹ "Kayık Yarışları İçin", *Tanin*, nr. 1694, 4 Ağustos 1329/17 Ağustos 1913, s. 4. Aynı gazetenin bir başka sayısında İstanbul'un "*birinci def'a olarak*" bu yarışları yaşayacağı vurgulanmıştır (Bkz. "Taht-ı Himaye-i Cenab-ı Şehriyar-ı Azamide Veliahd-ı Saltanat Yusuf İzzeddin Efendi Hazretlerinin Riyaset-i Necabetpenahilerinde Moda Büyük Deniz Yarışları", *Tanin*, nr. 1711, 21 Ağustos 1329/3 Eylül 1913, s. 5).

yılında yapılmadığını, aksine, uzun bir geçmişinin olduğunu bizlere göstermektedir. XIX. yüzyıldan itibaren İstanbul'un en seçkin semtlerinden birine dönüşen, XX. yüzyılın başlarında başkentin kısmen Avrupalılaştırmış bölgesi konumundaki Moda'da, nüfusun çoğunluğunu yabancılarla gayrimüslimler oluşturmaktaydı. Burası, İngiliz tabiiyetindeki Levantenlerin yoğun olarak ikamet ettikleri bir bölgeydi. Kentin ilk yelken kulüplerinden Khalkedon Racing Club (KRC)'ü kuranlar da Moda'da meskûn bu İngilizler olmuştur.¹⁰ Semtin sakinleri ile semtte yapılması bir gelenek hâline gelen deniz yarışlarının başlangıcı arasında güçlü bir bağ bulunmaktadır. Zira XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren İstanbul'da yaşayan İngilizlerin girişimleriyle, Londra ve Marsilya gibi önemli Avrupa kentlerinde yapılmakta olan gemicilik şenliklerinin (regatta) benzerleri, İstanbul'da da düzenlenmeye başlamıştır. Dönemin gayrimüslim, Levanten ve Müslüman bürokratlarından oluşan yüksek sosyetesinin rağbet gösterdiği bu etkinlikler, sadece yarışmaların yapıldığı bir denizcilik şenliği olmayıp, çok daha kapsamlı kentsel bir sosyal etkinlik hâline gelmiştir. İlki 1859 yılında Büyüka'da düzenlenen şenlikler, ileriki yıllarda (Moda Koyu gibi) kentin farklı noktalarına da sirayet etmiştir.¹¹ Bu bağlamda dönemin İngiltere elçisi Sir Henry Lytton Bulwer'in yönetiminde olmak üzere, 1861 yılında, Kadıköy Moda Burnu'nda kürek ve yelkenli yarışları yapılmıştır. Bunu aynı yerde yapılan 1872 ve 1875 yıllarındaki deniz yarışları ve açık hava etkinlikleri takip etmiştir¹².

İngiliz Levantenler öncülüğünde gerçekleştirilen Moda kayık yarışları, II. Abdülhamid devrinde (1876-1909) de devam etmiştir. Padişahın himayesinde gerçekleşen kayık yarışları, genelde yılın ağustos ve eylül aylarında yapılmıştır. Bu yarışlara ilişkin arşiv belgelerine yansıyanlar, daha ziyade yarış alanında alınması gereken inzibati tedbirlerine ilişkindir. Padişaha yetkili ağızlardan malumat veren belgelerden, Abdülhamid rejiminin karakterine de uygun bir şekilde, yarışlarda güvenlik tedbirlerine

¹⁰ Bengi Su Ertürkmen Aksoy, *İstanbul Kent Mekânlarında "Yüksek Sosyete" İletişim Ağı ve Modernlik Halleri, 1856-1896*, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Basılmamış Doktora Tezi, Ankara 2019, s. 140; Doğan Kuban, *İstanbul Bir Kent Tarihi Bizantion, Konstantinopolis, İstanbul*, Çev. Zeynep Rona, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2000, s. 365; *İstanbul'da Deniz Sefası: Deniz Hamamından Plaja Nostalji*, Yay. Haz. Zeynep Ögel-Gülru Tanman-Emir Alışık, Pera Müzesi Yayınları, İstanbul 2018, s. 352.

¹¹ B. S. Ertürkmen Aksoy, *a.g.t.*, ss. 219-220, 234-235.

¹² Bengi Su Ertürkmen Aksoy-Neşe Gurallar, "19. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul Gemicilik Şenlikleri: Büyüka'da (Prinkipo) Regattaları ve Adanın Dönüşümü", *Metu Journal of the Faculty of Architecture*, C. 37, S. 1 (Haziran 2020), ss. 128, 135, 137, 139.

sıkı bir şekilde uyulduğunu anlıyoruz. 1890 yılının Eylül ayında gerçekleşen yarışları müteakip Üsküdar Kumandanı ve Bahriye Nazırı'nın gönderdiği yazılardan¹³, kayık yarışında "...bir gûne vukuât olmadığı..." ve yarışın "...kemâl-i intizâmı hitâm bulduğu..." bildirilmiştir. 1893 yılındaki yarışların icrası için yarış heyet-i mahsusası padişah'tan izin talebinde bulunmuş¹⁴ ve yarıştan önce program kendisine takdim edilmiştir.¹⁵ Ağustos ayında yapılan bu yarışlar, Bahriye Nazırı'nın ifadesiyle, "...kemâl-i intizâm ile bilâ vukuât..." son bulmuştur.¹⁶ 1893 yılı yarışlarının sorunsuz bir şekilde yapılması önemliydi, zira kayık ve sandal sahipleriyle hamlecilerin¹⁷ çoğunda rovelver bulunduğu istihbaratı alınmıştı. "*Sandal ve kayık yarışlarında birinciliği kazanmak üzere birbirini geri bırakmak maksadıyla sandal ve kayıklar derûnunda bulunanların yekdigerinin kayık ve sandallarının su kısmı hizâsında delikler açılıp su alması için rovelver atmada oldukları emsâli delâletleriyle müsbet idüğü...*"nden, pek çok sandal ve kayığın iştirak ettiği yarışlarda, böyle bir hileye kesinlikle meydan verilmemesi için önlemler alındığı anlaşılmaktadır. Yapılan uyarılar ve yetkililerin dikkatli uğraşları neticesinde, geçmiş yıllara nazaran oldukça kalabalık geçen bu yarışlarda herhangi bir vukuat meydana gelmemişti. 1906 yılının Eylül ayında gerçekleşen kayık yarışlarına seyirci olarak katılanlar arasında şehzadeler de bulunmaktaydı.¹⁸

Moda'da icra edilmekte olan yarışlara, II. Meşrutiyet'in ilanından sonra da devam edilmiştir. Meşrutiyetin yeniden ilanına yönelik yapılan kutlamalar çerçevesinde 12 Eylül 1908'de Moda'da kayık yarışları düzenlenmiştir.¹⁹ Hatta bu yarışları izlemek için şehzadeler İbrahim Tefvik Efendi ve Burhaneddin Efendi'ye padişah tarafından izin verilmiştir. Ayrıca Ertuğrul Korvet-i Hümayunu'na ait bando takımının, konser vermek üzere yarış mahalline gönderilmesi kararlaştırılmıştır.²⁰ 1910 yılında yapılması planlanan yarışların ise padişahın himayesinde bulunan Donanma-yı Osmanî

¹³ BOA, Y..PRK.ASK., 65/15 (8 Eylül 1306/20 Eylül 1890); BOA, Y..PRK.ASK., 65/6 (5 Safer 1308/20 Eylül 1890).

¹⁴ BOA, Y..MTV., 79/59 (13 Zilhicce 1310/28 Haziran 1893).

¹⁵ BOA, Y..PRK.ASK., 94/21 (15 Safer 1311/28 Ağustos 1893).

¹⁶ BOA, Y..MTV., 81/152 (16 Safer 311/29 Ağustos 1893).

¹⁷ Kayık ve sandallarda kürek çeken kimse.

¹⁸ BOA, ZB., 621/157 (29 Ağustos 322/11 Eylül 1906).

¹⁹ Oya Dağlar, "II. Meşrutiyet'in İlanının İstanbul Basını'ndaki Yansımaları (1908)", *İ.Ü. Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, S. 38 (Mart 2008), s. 154.

²⁰ BOA, ZB., 383/100 (28 Ağustos 324/10 Eylül 1908); BOA, BEO, 3395/254577 (29 Ağustos 324/11 Eylül 1908); BOA, İ..HUS., 169/25 (15 Şaban 326/12 Eylül 1908); BOA, İ..HUS., 169/27 (15 Şaban 326/12 Eylül 1908).

Muavenet-i Milliye Cemiyeti tarafından icra edileceği ilan edilmiştir.²¹ Kısaca Donanma Cemiyeti olarak anılan ve 19 Temmuz 1909 tarihinde kurulan cemiyetin asıl maksadı, halktan topladığı bağışlarla Osmanlı donanmasını güçlendirmektir. Aynı maksada yönelik olarak, II. Meşrutiyet Dönemi boyunca, cemiyete gelir getirici pek çok spor müsabakası düzenlenmiştir. Bu spor müsabakaları arasında özellikle deniz sporlarına ait olanları ön plana çıkarmıştır.²² Türk toplumunu ve gençliğini denizcilğe ve deniz sporlarına alıştırmak gayesini güden cemiyet, Bahriye Nazırlığı ile birlikte Osmanlı Denizcilik Yurdu adlı bir kulübün kurulmasına da öncülük etmiştir.²³

Yukarıdaki ifadelerden Moda'da yapılan yarışların tarihsel sürekliliği haiz olarak, Sultan Abdülaziz döneminden II. Meşrutiyet dönemine değin sürdürüldüğü anlaşılmaktadır. Zaman içerisinde âdeta bir gelenek haline gelen Moda yarışları, XX. yüzyılın başlarında da devam ettirilmiştir. Tabii bu süreçte yarışın mahiyet ve niteliğinde bir takım değişiklik ve yeniliklerin yapılmış olması da muhakkaktır.

2. 1913 Yılı Moda Deniz Yarışlarına Hazırlık

1913 yılındaki Moda deniz yarışlarını tanzim ve idare etmek üzere bir komite teşkil edilmiş ve bu komite muhtelif komisyonlara bölünmüştür.²⁴ "Moda Kayık Yarışları Cemiyeti" ismini alan bu komitenin reisi, eski Hariciye Nazır Vekili Muhtar Bey'di. Cemiyetin üyeleri arasında Mösyö Vitel ve Kumandan Hüseyin Bey de bulunmaktadır. Anılan isimler ilk iş olarak Velihaht Yusuf İzzeddin Efendi'yi ziyaret ederek cemiyetin fahri reisliğini teklif ve kendisini yakında yapılacak yarışlara davet etmişlerdir. Yusuf İzzeddin Efendi²⁵ bu teklifleri kabul ettiği gibi, yarışlar kapsamında İstanbul

²¹ BOA, BEO, 3794/284488 (10 Şaban 328/17 Ağustos 1910); BOA, DH.MUl., 138/26 (10 Şaban 328/17 Ağustos 1910); BOA, İ..MBH., 3/36 (11 Şaban 328/18 Ağustos 1910). Âtf Kahrman çalışmasında, bu yarışlar için "Osmanlı Devleti zamanında yapılan son büyük kayık yarışı..." ifadesini kullanmaktadır. Halbuki 1910 yılından sonra da devletin başkenti İstanbul'da kayık yarışları yapılmıştır (Bkz. Â. Kahrman, a.g.e., s. 687).

²² Selahittin Özçelik, *Donanma-yı Osmanî Muavenet-i Milliye Cemiyeti*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2000, ss. 13, 186.

²³ Bkz. Necdet Aysal, "Osmanlı Donanma Cemiyeti'nin Sosyal ve Kültürel Çalışmalarına Bir Örnek: Osmanlı Denizcilik Yurdu", *Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, S. 67 (Güz 2020), ss. 41-74.

²⁴ "Büyük Deniz Yarışı", *Tanin*, nr. 1697, 7 Ağustos 1329/20 Ağustos 1913, s. 3.

²⁵ Yusuf İzzeddin Efendi veliahtlığı zamanında sosyal hayat ile iç içe olmuş, toplumla temas edebilme adına II. Meşrutiyet Dönemi yardım cemiyetlerinin düzenlediği pek çok organizasyona katılmış veya onları himaye etmiştir. Bu bağlamda Donanma Cemiyeti onun

ve Galatasaray sultanileri arasında gerçekleşecek yarışlarda, kazanan tarafa kıymetli bir hediye takdim edeceği vaadinde bulunmuştur.²⁶ Yusuf İzzeddin Efendi'den sonra Sadrazam Prens Said Halim Paşa da fahri heyete dâhil edilerek bu heyetin ikinci başkanı olmuştur.²⁷ Yaklaşık bir hafta sonra, bu kez Bahriye Nezareti eski Müsteşarı Talat, Fener İdaresi Müşaviri Saadettin, Osmanlı Ajansı Müdürü Salih Gürcü ve Hariciye Nezareti'nden Celal beylerden oluşan bir heyet, Yıldız Sarayı'nı ziyaret etmişlerdir. Dönemin padişahı V. Mehmed Reşad'ın huzuruna çıkan bu heyet, 7 Eylül Pazar günü Moda kayık yarışlarında hazır bulunması hususunda, padişah'tan ricada bulunmuştur. Daveti kabul eden padişah *yat-ı hümmâyûn*la yarışlarda hazır bulunacağını ifade etmiştir.²⁸

Yarış tertip komitesinin gönderdiği heyetlerle, Moda yarışlarının padişahın himayesinde ve veliahdın fahri riyasetinde gerçekleşmesi sağlanmıştır.²⁹ Aslında bu durum II. Meşrutiyet Dönemi'nde gerçekleştirilen spor organizasyonlarının tipik bir özelliği idi ve genellikle bu organizasyonlar dönemin önde gelen siyasi şahsiyetlerinin himayesinde gerçekleştirilirdi. Bu durumun sembolik anlamının yüksek ve halka verilmek istenen mesajın "*hem sporun hem de spor müsabakaları vesilesiyle gerçekleşecek olan sosyal yardım faaliyetinin hatırı sayılır şahsiyetlerce daima desteklenmekte*" olduğu düşünülebilir. Moda deniz yarışlarının düzenlenmesinden sorumlu olan bir diğer taraf, tıpkı 1910 yılında olduğu gibi Donanma Cemiyeti olmuştur ve yarışlar bu cemiyetin nezareti altında yapılmıştır.³⁰

25 Ağustos 1329 (7 Eylül 1913) Pazar günü yapılması kararlaştırılan deniz yarışlarının programı kısa zamanda oluşturularak basın yoluyla halka ilan edilmiştir. Toplam 29 yarışın planlandığı organizasyon kapsamında

hamiliğini yaptığı cemiyetlerden bir tanesidir. Veliht bu cemiyete maddi ve manevi büyük destekler verdiği gibi cemiyete gelir getirecek yarış ve konser gibi etkinliklerin yapılmasına önyak olmuştur. Moda'da tertiplenen kürek yarışları, bunlardan bir tanesidir (Hasan Ünlü, *Veliht Yusuf İzzeddin Efendi (1857-1916)*, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2019, ss. 188-190).

²⁶ "Veliht Hazretleri Nezdinde", *Tanin*, nr. 1699, 9 Ağustos 1329/22 Ağustos 1319, s. 4.

²⁷ "Moda Deniz Yarışları", *Tanin*, nr. 1706, 16 Ağustos 1329/29 Ağustos 1913, s. 5.

²⁸ "Moda Yarışları ve Zat-ı Şahane", *Tanin*, nr. 1712, 24 Ağustos 1329/6 Eylül 1913, s. 4.

²⁹ "Moda Deniz Yarışları", *Tanin*, nr. 1714, 26 Ağustos 1329/8 Eylül 1913, s. 4.

³⁰ Aynı yer.

kayık, sandal, kik³¹, futa³² ve kancabaşlar³³ arasında kürek yarışları, tahlisiyye (cankurtaran) sandallarının manevra gösterileri ve yelken yarışları düzenlenecekti.³⁴ Yarışların “şimdiye kadar görülmemiş bir şekilde” olacağı iddiasında bulunularak, organizasyona halkın ilgisi çekilmek istenmiştir. Bu maksatla, yarışlara katılmak isteyen vatandaşların müracaat etmeleri gereken adres bilgisi de paylaşılmıştır. Ayrıca birinciye ve ikinciye ödül verilecek yarışlara en az 3 sandal veya kayığın katılması gerektiği, 2 sandal veya kayığın katılması durumunda yalnız bir kişiye ödül verileceği duyurulmuştur. Yarışa sadece 1 sandal veya kayığın katılması durumunda ise yarış iptal edilecekti.³⁵ Bir gün, bir gece sürecek ve “mükemmel” geçmesi planlanan yarışlardan sonra gece yarısına kadar şenlikler yapılacaktır.³⁶ Hatta gece şenlikleri esnasında da yarışlara devam edilecek, kandillerle donanmış kayık müsabakası yapılacaktır. Müsabakayı kazanan 3 kayığın sahiplerinden birinciye 8, ikinciye 4 ve üçüncüye de 2 lira mükâfat verilecekti.³⁷

Moda Koyu'nun Boğaziçi'ne nispeten uzaklığı, burada oturanların yarış mahalline ulaşımında bazı zorlukları beraberinde getirebilirdi. Yetkililerin bu ihtimali düşünerek bazı tedbirler aldıkları görülmektedir. Tedbirler kapsamında yarışları izlemek isteyenlerin Moda'ya ulaşımını kolaylaştırmak için yarışın yapılacağı 7 Eylül gününe mahsus, ek vapur seferleri konulmuştur. Buna göre; seyrüsefer etmekte olan vapurlardan başka Şirket-i Hayriye'nin tahsis edeceği 2 vapur, yarış sabahı Kavaklar'dan³⁸ hareketle Boğaziçi'nin bütün iskelelerine uğrayacak, aldığı yolcuları Kadıköy İskelesi'ne çıkardıktan sonra Moda Koyu'nda demirleyecekti. Ayastefanos'tan hareket edecek bir diğer vapur, Samatya'ya kadar bütün iskelelere uğradıktan sonra Kadıköy'de yolcularını bırakacaktı. Büyük

³¹ Harp gemilerinde aşırma küreklerle çekilen, süvarilerin binmesine mahsus uzun ve dar sandal (Şemseddin Sâmî, *Kâmûs-ı Türki*, Enderun Kitabevi, İstanbul 1989, s. 1226).

³² Enine göre boyu uzun, hafif, iki kürekli filika (Fehmi Yılmaz, *Osmanlı Tarih Sözlüğü*, Gökkuşbuca Yayınları, İstanbul 2010, s. 187).

³³ Kancaya benzediği için bu adı alan kancabaş, nehirlere girebilen ve hafif filodan sayılan teknelerdi (İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilâtı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire*, TTK Yayınları, Ankara 1992, s. 90).

³⁴ “Moda Deniz Yarışları Programı”, *Tanin*, nr. 1706, 16 Ağustos 1329/29 Ağustos 1913, s. 5.

³⁵ “Moda Deniz Yarışları”, *Tanin*, nr. 1706, 16 Ağustos 1329/29 Ağustos 1913, s. 5.

³⁶ “Büyük Deniz Yarışı”, *Tanin*, nr. 1697, 7 Ağustos 1329/20 Ağustos 1913, s. 3; “Taht-ı Himaye-i Cenab-ı Şehriyar-ı Azamide Veliahd-ı Saltanat Yusuf İzzeddin Efendi Hazretlerinin Riyaset-i Necabetpenahilerinde Moda Büyük Deniz Yarışları”, *Tanin*, nr. 1711, 21 Ağustos 1329/3 Eylül 1913, s. 5.

³⁷ “Moda'da Kayık Müsabakaları, Moda Deniz Yarışları Komitesi'nden”, *Tanin*, nr. 1711, 21 Ağustos 1329/3 Eylül 1913, s. 5.

³⁸ Anadolu Kavağı ve Rumeli Kavağı kastediliyor olmalıdır.

Ada'dan hareket edecek başka bir vapur da önce bütün ada iskelelerine, sonra Maltepe İskelesi'ne uğrayıp, son olarak Kadıköy İskelesi'ne gelecekti. Elbette sayılan tüm bu vapurlara, sadece önceden yarış bileti alan seyirciler binebilecekti. Vapurlarda yolcuların her türlü rahatı ve ihtiyaçları düşünülmüş olduğundan, uygun fiyatlı ürünlerin satılacağı "mükellef ve mükemmel" büfeler hazırlanacaktı. Yarış sonrası vapurlar, geldikleri güzergâhları takip ederek başlangıç noktalarına geri döneceklerdi. Müsabakaların sonunda gece eğlencelerine katılmak isteyenleri, eğlence bitiminde evlerine götürecek vapurlar da mevcut olacak ve bu vapurlar gece saat bire kadar işleyecekti. Böylece seyircilerin gece geç saatte evlerine dönmede yaşayacağı olası ulaşım sorunu da ortadan kalkmış olacaktı.³⁹ Yapılan tüm bu hazırlıklarla halkın yarışlara olan rağbet ve ilgisinin arttırılmaya çalışıldığı anlaşılmaktadır.

Moda deniz yarışları, sadece Osmanlı Devleti'nin kendi iç kamuoyuna yönelik bir organizasyon değildi. Bazı yabancı devletlere ait savaş gemilerinin yarış günü Moda Koyu'nda yer alacağına dair basında çıkan haberler, yarışların uluslararası bir boyutu olduğunu da göstermektedir. Zaten düvel-i muazzamaya ait harp gemileri, Balkan Savaşı'ndan beri başkent İstanbul'da demirli bulunmaktaydı.⁴⁰ Bunlara ek olarak İtalyan ve Alman donanmalarına ait bazı gemilerin de yarışa katılmak üzere İstanbul'a geleceği haberleri basına yansımıştır.⁴¹ Osmanlı tarafını temsilen de Hamidiye Kruvazörü'nün yarış günü Moda Koyu'nda demir atacağı duyurulmuştur.⁴² Söz konusu harp gemilerinin yarışlara ne şekilde katılacağı, yarışlardan önce yarış komitesi ile taraflar arasında gerçekleştirilen toplantılarda ele alınmıştır.⁴³ Nitekim yarış günü İngiliz, Amerikan, Avusturya, Rus, Alman, İtalyan ve Hollanda savaş gemileri, 5 Osmanlı torpidosuyla beraber Moda açıklarında demirlemiştir.

³⁹ "Moda Deniz Yarışları Hakkında", *Tanin*, nr. 1709, 19 Ağustos 1329/1 Eylül 1913, s. 5; "Moda Deniz Yarışları Hakkında", *Tanin*, nr. 1710, 20 Ağustos 1329/2 Eylül 1913, s. 5; "Moda Deniz Yarışları Hakkında, Hususi Vapurlar", *Tanin*, nr. 1711, 21 Ağustos 1329/3 Eylül 1913, s. 4.

⁴⁰ "Sefain-i Harbiyye-i Ecnebiyye", *Tanin*, nr. 1716, 28 Ağustos 1329/10 Eylül 1913, s. 2.

⁴¹ "Moda Yarışları", *Tanin*, nr. 1704, 14 Ağustos 1329/27 Ağustos 1913, s. 3; "Breslav Zırhlısı", *Tanin*, nr. 1711, 21 Ağustos 1329/3 Eylül 1913, s. 5.

⁴² "Hamidiye'nin Muvasalatı", *Tanin*, nr. 1711, 21 Ağustos 1329/3 Eylül 1913, s. 2; "Rauf Bey", *Tanin*, nr. 1711, 21 Ağustos 1329/3 Eylül 1913, s. 5.

⁴³ "Yarışlar Hakkında Müzakere", *Tanin*, nr. 1711, 21 Ağustos 1329/3 Eylül 1913, s. 5.

Yarışlara ise Fransız *Jeanne Blanche*, Alman *Breslau*, Amerikan *Scorpion* ve İtalyan kruvazörü filikaları⁴⁴ katılmıştır.⁴⁵

Bilindiği üzere yarışlardan bir müddet önce son bulan Balkan Savaşları'nda Türk donanması Yunan donanmasına karşı kayda değer bir başarı sağlayamamış, hapsediği boğazlardan çıkamadığından Ege Denizi'ndeki egemenliği Yunanlılara bırakmıştır.⁴⁶ Çanakkale Boğazı'nı abluka altına alan Yunan donanması adaları işgale başlamış ve sırasıyla Limni, İmroz, Taşoz, Sakız, Bozcaada ve Midilli adaları Yunanlıların eline geçmiştir.⁴⁷ Bu başarısızlıklara karşın, gerçekleştirdiği ön keşif harekâtı, Yunan donanmasının en güçlü gemisi olan Averof Zırhlısı'nı engelleme ve durdurma, Şıra Adası'nı bombalama ve adadaki askerî tesisleri ortadan kaldırma gibi görevler dolayısıyla Hamidiye Kruvazörü, bu savaşta Osmanlı donanmasının âdeta yüz akı olmuştur.⁴⁸ Dolayısıyla yabancı gemilere karşılık Hamidiye'nin yarışlara gelecek olması, kahramanlığının kalabalık halk kitlelerince bir kez daha tescili açısından önemli bir fırsattı. Bu yarışlar, Osmanlı donanmasının Balkan Savaşları'nda kendisinden bekleneni verememesinden dolayı yaşadığı imaj kaybının bir telafisi niteliğinde düşünülebilir. Yarışları düzenleyenler ve idareciler, büyük devletlerin gemilerine karşılık kahraman Hamidiye Kruvazörü'nü yarış mahalline getirmek suretiyle savaşlardaki yegâne gurur kaynağını ön plana çıkartmış olacaktı. Böylece bozgun niteliğinde kaybedilen bir savaşın acı hatıraları bir nebze de olsa geri plana atılmış olacak, başarısızlık unutturulmaya çalışılacaktı.

3. Moda Deniz Yarışlarının İcrası ve Sonuçları

Padişahın himayesinde, veliahdın fahri riyasetinde ve Donanma Cemiyeti'nin nezaretindeki Moda Deniz Yarışları, 7 Eylül 1913 Pazar günü icra edilmiştir. *Tanin* gazetesinin bildirdiğine göre “büyük bir fevkal'âdelik” içinde geçen yarışlara, sabahın erken saatlerinden itibaren, sandallar ve

⁴⁴ Ekseriyetle harp gemilerinde bulunan, kürek veya yelkenle yürütülen güvertesiz kayak türü (İ. Bostan, *a.g.e.*, s. 94).

⁴⁵ “Yarış Mahalline Gelen Ecnebi Gemiler”, *Tasvir-i Efkâr*, nr. 864-75, 26 Ağustos 1329/8 Eylül 1913, s. 5; C. Atabeyoğlu, *a.g.m.*, s. 1517.

⁴⁶ Yusuf Hikmet Bayur, *Türk İnkılâbı Tarihi*, C. II, II. Kısım, TTK Yayınları, Ankara 1991, s. 18.

⁴⁷ Enver Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi*, C. IX, TTK Yayınları, Ankara 1996, s. 321.

⁴⁸ Hüsnü Özlü, “Arşiv Belgeleri Işığında Balkan Savaşları'nda Ege Adaları'nın İşgali Süreci”, *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*, C. XII, S. 25 (Güz 2012), s. 23.

vapurlarla İstanbul'un her tarafından halk gelmeye başlamıştı. Moda İskelesi'nin en ileri noktasında, yarış hakem komitesinin gözlem yapmasına olanak tanıyan bir kule inşa edilmişti. İskelenin sağında bulunan bir yelken gemisinin ucuna, yatay istikamette bir yağlı direk bağlanmış, direğin ucuna da kırmızı bir bayrak dikilmişti. Yarışların yapılacağı alan, hudut serenleri ve kırmızı şamandıralarla belirlenmişti. Hududun dışında kalan alanda kotralar, sandallar, yatlar ve römorkörler bulunuyordu. Onların da gerisinde şirket ve posta vapurları, Osmanlı torpidoları ve geleceği söylenen yabancı devlet gemileri sıralanmıştı. Büyük bahriye bandosu, seyircilere aralıklarla müzik parçaları çalmaktaydı. Saat dokuzda torpidodan atılan bir topla yarışların başladığı duyuruldu. Yarışmacılar, hareket noktasından çıktıktan sonra belirlenen noktaya kadar gidip gelmek suretiyle yarışları icra etmekteydiler. İlk yarış sadrazamın üç çifte piyade kayığı kazanmıştı. İkinci yarış iki çifte sandallar, üçüncü yarış dört çifte kikler arasında yapılmıştı. Dördüncü yarış yabancı gemilere ait kik yarışları olup bu yarışlardan sonra padişahın bulunduğu Ertuğrul Yatı, Hamidiye Kruvazörü ve veliahdı taşıyan İstanbul Vapuru, yoğun alkışlar ve tezahüratlar arasında, yarış mahalline ulaştı. Bu törensel teşrifin ardından alandaki bütün gemilerce selamlanan padişah ve Ertuğrul Yatı, koydaki yerini almıştır.⁴⁹

Saltanat kafilesinin varışından sonra yarışlar kaldığı yerden devam etmiştir. Yarışlarda özellikle sefain-i harbiye kayıklarının mücadelesi dikkatleri çekmiştir. Bunlardan dördüncü yarış yabancı harp gemilerinin kikleri arasında yapılmış olup, birinciliği Fransız gemisi Jeanne Blanche'ın kiki ve ikinciliği de Amerikan maiyet gemisi Scorpion'un kiki kazanmıştı. On üçüncü yarış sefain-i harbiye kayıkları arasında gerçekleştirilmiş olup bu yarışın hem birinciliğini hem de ikinciliğini İtalyan kruvazörüne ait yedi çifte kayıklar elde etmişti. Donanma-yı Hümayun ile sefain-i harbiye-i ecnebiye büyük filikalaları arasında gerçekleşen on sekizinci yarışın kazananı Fransızlar olurken, ikinciliği Yarhisar Torpidosu'na ait filika kazanmıştı.⁵⁰

Vilayetler arasında yapılan yarışlara Dersaadet, İzmir, Trabzon ve Beyrut vilayetlerine ait kayıklar katılmıştı. Bu yarışın kazananı ev sahibi İstanbul, ikincisi ise İzmir olmuştur. Etkinlik kapsamında dümenleri kadınlar

⁴⁹ "Moda Deniz Yarışları", *Tanin*, nr. 1714, 26 Ağustos 1329/8 Eylül 1913, s. 4; "Yarışlara Mübaşeret", *Tasvir-i Efkâr*, nr. 864-75, 26 Ağustos 1329/8 Eylül 1913, s. 5.

⁵⁰ "Moda Deniz Yarışları", *Tanin*, nr. 1714, 26 Ağustos 1329/8 Eylül 1913, s. 4; "Yarıştta Kazananların Esamisi", *Tanin*, nr. 1714, 26 Ağustos 1329/8 Eylül 1913, s. 4; "Yarışlara Mübaşeret", *Tasvir-i Efkâr*, nr. 864-75, 26 Ağustos 1329/8 Eylül 1913, s. 5.

tarafından idare edilen ve kürekleri erkekler tarafından çekilen bir çiftte sandal yarışları yapılmıştır. Toplam 3 sandalın katıldığı ve heyecanlı dakikalara sahne olan yarışlarda birinciliği Matmazel Lombazu(?)'nun idaresindeki sandal ve ikinciliği de Matmazel Susyadis'in idaresindeki sandal kazanmıştır.⁵¹ Sadece kadınlar arasında icra edilmesi planlanan bir sandal yarışı ise katılımcı yokluğundan dolayı iptal edilmiştir.⁵²

Gazetelerin bildirdiğine göre, tahlisiyye sandallarının iştirak ettiği yarışlar ve sergiledikleri manevralar, genel itibariyle güzel ve aynı zamanda heyecanlı geçmiştir. Önce alabora olan sandalların sonradan eski hallerine dönmeleri, seyirciler arasında son derece merak ve heyecan yaratmıştır. Hatta bu manevraları izleyen padişah dahi heyecanlanmaktan kendini alamamıştır.⁵³

Seyircilerin yarışlarda birinci ve ikinci gelenleri hemen öğrenebilmesi için, sonuçlar yazı makineleriyle Türkçe ve Fransızca olarak derhal basılmış ve halka dağıtılmıştır. Yarış esnasında beş kaza vuku bulmuş, kazazedeler orada hazır bulunan Hilal-i Ahmer Heyet-i Sıhhiyesi'ne nakledilerek tedavileri gerçekleştirilmiştir. Yarışların sonuna doğru padişah etkinlik alanından ayrılırken bir kısım halk da eve dönüş yolculuğuna başlamıştır. Geride kalanlar ise "*fevkal'âde ve muhteşem*" geçtiği ifade edilen gece şenliklerine katılmıştır.⁵⁴ Hamidiye Kruvazörü de gece şenliklerinde hazır bulunmuştur.⁵⁵

Moda deniz yarışları kapsamında, çeşitli kategoriler altında, toplam 23 yarış icra edilmiş ve ilk iki sırayı paylaşanlara değişen miktarlarda para ödülü verilmiştir. Galatasaray Mekteb-i Sultanisi ile İstanbul Sultanisi arasındaki dört kürekli kıklerle yapılan yarış da oldukça çekişmeli geçmiştir.⁵⁶ Bu yarışta

⁵¹ "Yarıştta Kazananların Esamisi", *Tanin*, nr. 1714, 26 Ağustos 1329/8 Eylül 1913, s. 4; "Yarışlara Mübaşeret", *Tasvir-i Efkâr*, nr. 864-75, 26 Ağustos 1329/8 Eylül 1913, s. 5; "Moda Büyük Deniz Yarışları", *İdman*, nr. 6-7, 1 Eylül 1329/14 Eylül 1913, ss. 92-93.

⁵² "Yarışlara Mübaşeret", *Tasvir-i Efkâr*, nr. 864-75, 26 Ağustos 1329/8 Eylül 1913, s. 5; "Moda Büyük Deniz Yarışları", *İdman*, nr. 6-7, 1 Eylül 1329/14 Eylül 1913, s. 92.

⁵³ "Moda Deniz Yarışları", *Tanin*, nr. 1714, 26 Ağustos 1329/8 Eylül 1913, s. 4; "Yarışlara Mübaşeret", *Tasvir-i Efkâr*, nr. 864-75, 26 Ağustos 1329/8 Eylül 1913, s. 5; "Moda Büyük Deniz Yarışları", *İdman*, nr. 6-7, 1 Eylül 1329/14 Eylül 1913, s. 93.

⁵⁴ "Moda Deniz Yarışları", *Tanin*, nr. 1714, 26 Ağustos 1329/8 Eylül 1913, s. 4; "Gece Şenlikleri", *Tanin*, nr. 1714, 26 Ağustos 1329/8 Eylül 1913, s. 4.

⁵⁵ "Kahraman Hamidiye'miz İstanbul'a Gelirken-İstanbul'da-Huzur-ı Şahanede", *Tasvir-i Efkâr*, nr. 864-75, 26 Ağustos 1329/8 Eylül 1913, s. 5.

⁵⁶ İstanbul ve Galatasaray sultanileri öğrencilerinin, İngiliz yat kulüplerinden ödünç aldıkları teknelerle bu yarışa katıldıklarına dair bilgi için bkz. Cem Atabeyoğlu, *a.g.m.*, s. 1517.

birinci olan Galatasaray Sultanisi, aynı zamanda, Veliâht Yusuf İzzeddin Efendi'nin daha önce vermeyi vadettiği kupanın da sahibi olmuştur. Yarışların sonuna doğru başlayan yağlı direk yarışı da oldukça eğlenceli geçmiştir. Katılımcısı çok olmasına karşın, yarışmacıların yağlı direk üzerinde dengelerini koruyamayarak kısa zamanda denize düşmeleri, direğin ucundaki bayrağın alınmasını oldukça zorlaştırıyordu. En sonunda bahriyeden emekli Üsküdarlı Ahmed Efendi⁵⁷ bayrağı almayı başararak yarışın galibi olmuştur. Organizasyon dâhilinde 200 metrelik bir de yüzme yarışı gerçekleştirilmiştir.⁵⁸

Tanin ve *Tasvir-i Efkâr* gazeteleri, genel olarak, yarışların son derece başarılı ve gösterişli bir şekilde icra edildiğini bildirmiş, organizasyona yönelik neredeyse hiçbir eleştiri getirmemiştir. Buna karşılık *İdman* mecmuası, Moda'da düzenlenen kürek yarışlarına dair dozu oldukça yüksek eleştirel yazılara, sayfalarında geniş yer ayırmıştır⁵⁹. 1913 yılında yayın hayatına başlayan *İdman* mecmuası, spor içerikli bir dergi olması dolayısıyla Moda yarışlarının gösteriş kısmından ziyade teknik boyutunu enine boyuna ele almış ve konuya dair eleştirilerini sıralamıştır. Mecmuaya göre; "*intizâm ve bilgi*" açısından önemli eksikliklerin gözlemlendiği yarışların ilk eleştirilecek yönü, yarışları tanzim ve idare etmekle görevli komitede, bizzat sporla meşgul olan şahısların sayıca azlığı olmuştur. Hâlbuki böyle büyük ve önemli günlerde, senelerin birikimi olan tecrübelerden istifade edilmemesi, istenilen sonuçların elde edilememesinin en önemli sebebidir. İkinci olarak, halka dağıtılan yarış sonuçlarında sadece birinci ve ikinci gelenlerin adının yazılı olması, buna karşılık yarışın kaç millik bir parkurda yapıldığı ve ne kadar sürede tamamlandığı bilgilerine yer verilmemesi, bir eksiklik olarak eleştirilmiştir. Dolayısıyla yarış sonuçları hakkında seyirciler tam olarak bilgilendirilmemiştir. Deniz üzerinde, yarış için ayrılan saha da ise tam bir kargaşa hâkim olup yarışa dâhil olmayan pek çok sandal ve motor, yarış mahallini işgal etmiştir. Düzeni sağlamakla görevli zabıta ise bu konuda çaresiz kalmıştı. Bu mevzulardan ayrı olarak ve üzerinde hassasiyetle durulan

⁵⁷ *Tanin* gazetesinde kazanan şahsın adı, Mehmed Refet Efendi olarak geçmektedir ("*Moda Deniz Yarışları*", *Tanin*, nr. 1714, 26 Ağustos 1329/8 Eylül 1913, s. 4).

⁵⁸ "*Moda Deniz Yarışları*", *Tanin*, nr. 1714, 26 Ağustos 1329/8 Eylül 1913, s. 4; "*Yarışlara Mübaşeret*", *Tasvir-i Efkâr*, nr. 864-75, 26 Ağustos 1329/8 Eylül 1913, s. 5; "*Moda Büyük Deniz Yarışları*", *İdman*, nr. 6-7, 1 Eylül 1329/14 Eylül 1913, ss. 94-95.

⁵⁹ Bu yazılardan bir tanesi, mecmuanın yazar kadrosunda bulunan Aka Gündüz tarafından mecmuanın sahibi Cem'i Bey'e hitaben yazılan ve yarışlar hakkında müşahedelerine dayanarak kaleme aldığını söylediği tenkit yazısıdır. Bkz. Aka Gündüz, "*Moda Kayık Yarışı ve 'Monşer'ler*", *İdman*, nr. 6-7, 1 Eylül 1329/14 Eylül 1913, ss. 104-107.

bir diğer husus, sefain-i harbiye kayıkları arasında yapılan ve tarafların eşit kuvvetlere sahip olmaksızın girdiği yarış olmuştur. Yarışı kazanan taraf olan İtalyan kayıkları 7 çifte kürekle hareket ederken Osmanlı kayıkları 6 çifte kürekle yarışa katılmıştı⁶⁰. Yarış komitesinde bulunan ve Osmanlı bahriyesini temsil eden şahısların bu eşitsizliğe kayıtsız kalması eleştirilmiş ve mağlubiyetten duyulan hüznün, mecmua satırlarında şöyle yer almıştır: “...Yarışa mahsûs ecnebî sandallarının arkasında sürüklenen bir Osmânî sandalı için müteessir olmamak kabil değildi. Bir Osmânî limanında bir Osmânî sandalı da derece kazanabilirdi...”. Müsabakadaki başarısızlığı Osmanlı denizcilerinin idmansızlığına değil, komitedekilerin beceriksizliğine bağlayan mecmua, bu kez yarışın millî ve gayr-i millî unsurlarına dikkatleri çekmeye çalışmıştır. Yarış hakem komitesinin kullandığı iskele üzerindeki kule, tamamıyla Türk mimari tarzında inşa edilmiştir. Vekiller ve sefirlere mahsus hazırlanan Türk çadırları da yine Türk ve Acem sanatının birer numunesi sayılabilecek güzellikte halılarla süslenmiştir. Ancak İngiliz bayrağı renklerinden oluşan yarış sancağı, millî bir anlam taşımaktan uzaktır. Yarışların tüm unsurlarıyla millî olması gerektiğini vurgulayan mecmua yazarı, geleceğe dair dileklerini şu satırlarla aktarmıştır: “Bir Türk kalbiyle temennî ederiz ki gelecek senenin yarışları sırf bize âid olsun. Bize iltihâk eden başka kuvvetler bulunsun, fakat biz yarışlarımızı başka kuvvetlere istinâd ederek tertîb etmeyelim. Bir Türk memleketinde yaşayan bir Türkün Türklere âid yapılan şeylerin Türkçe olmasını istemesi kadar ma’kul bir şey olamaz.”⁶¹

İdman mecmuasının yukarıdaki temennilerinden, Moda deniz yarışlarının ilerleyen süreçte Osmanlı Devleti’ndeki Türklerin millî bir etkinliği hâline getirilmek istendiğini anlamaktayız. *Tasvir-i Efkar* gazetesi de benzer düşüncelere sahipti ve yarışların yapıldığı 25 Ağustos (7 Eylül) gününün Osmanlı tarihinin millî bir günü olarak kabul edilmesini önermekteydi. Gazeteye göre; Almanların ve İngilizlerin geleneksel olarak her sene düzenledikleri deniz yarışlarına mukabil bundan sonra bizim de Moda yarışlarımız olmalıdır ve bu yarışlar payitaht İstanbul’da her yıl düzenlenmelidir. Hatta uluslararası yarışlara katılmak azim ve cesaretini göstererek, Osmanlı milletini layık olduğu makama yükseltmek gerekmektedir. Padişah, veliaht ve şehzadeler, yarışları himaye etmek ve

⁶⁰ Tanin gazetesinin bildirdiğine göre; bir çift kürek fazlalığı, rakiplerine nazaran kayığa saatte 2 mil daha fazla sürat kazandırmaktaydı (“Moda Deniz Yarışları”, *Tanin*, nr. 1714, 26 Ağustos 1329/8 Eylül 1913, s. 4).

⁶¹ “Moda Büyük Deniz Yarışları”, *İdman*, nr. 6-7, 1 Eylül 1329/14 Eylül 1913, ss. 89-95.

yarışlara teşrif etmek suretiyle, herkese vazifesini hatırlatmış oldular. *Emr-i millî* olan bu vazife ise yarış gününün resmi bir gün kabul edilerek tatil ilan edilmesi ve tatilden istifade eden devlet memurlarının da yarışlara katılımının sağlanmasıdır. Böylece yarışları takip eden seyirciler arasında rekabet hissi artacak, buna paralel yarışmacıların da şevk ve gayreti çoğalacaktı.⁶² *Tasvir-i Efkâr*'ın önerisini destekleyen *İdman* mecmuası, yarış gününün resmî bir gün olarak kabulüyle, yarışlardan beklenen maddi ve manevi faydaların temin edilebileceği görüşündeydi. En başta, tatil sebebiyle yarışlara halkın katılımı artacaktı. “*Müsâbakalar, yarışlar nasıl beynelhalk bir fikr-i rekabet husûle getirdiğini, diğer milletler derecesinde yükselmek için nasıl bir kuvvetle çalışmak lâzım geldiğini gösteriyor.*” du. Dolayısıyla spordan kaynaklanan rekabet duygusu, milletlerarası rekabete dönüştürülerek şimdiye kadar gerisinde kalınan yükselmiş milletleri yakalamak fırsatı mümkün olabilecekti.⁶³ Anlaşılan her iki süreli yayın organı da Moda deniz yarışlarına yalnızca sportif bir gösteri nazarıyla bakmamakta, bu etkinliği Osmanlı kamuoyunda rekabet ve mücadele fikrini uyandıracak bir araç olarak görmekteydi. Bilindiği üzere spor etkinlikleri sadece, hep birlikte ve hoşça vakit geçirmeyi ifade etmez. Sporun aynı zamanda kitleleri belli bir ideal etrafında toplayabilme özelliği mevcuttur. Bir başkasıyla yarışma fikri ve spordan kaynaklanan rekabet duygusu, milletlerin birlik ve beraberliğini arttırabilme yönünde önemli bir katkı sağlar.⁶⁴ Balkan Savaşları'ndan yeni ve yenik çıkmış bir toplum, hem spor yapmaya hem de spor müsabakalarına katılmaya alıştırilırsa, ancak o zaman spordan beklenen fayda temin edilebilecekti. Bu fayda da millete “*rekabet*” ve “*mücadele*” fikirlerinin aşılmasıyla kendi gücünü keşfetmesi ve üzerindeki atalet duygusundan kurtulmasıydı. Osmanlı Devleti, ancak bu şekilde olası savaş durumlarında zafer kazanabilecek bir millete sahip olabilirdi.

İdman mecmuasına göre, tüm eksiklik ve eleştirilecek yönlerine rağmen, bu türden faaliyetler önemlidir ve devamı gelmelidir. Özellikle sultaniler arasındaki yarış, gençlerin spora olan ilgi ve alakasının son dönemde arttığını ve diğer spor kulüpleriyle rekabet edecek düzeye gelmelerini göstermesi açısından önemlidir. *Tasvir-i Efkâr* gazetesi de aynı düşünceleri paylaşmaktadır. Zira birkaç yıl öncesine kadar mekteplerde böyle spor

⁶² “Moda Büyük Deniz yarışları”, *Tasvir-i Efkâr*, nr. 864-75, 26 Ağustos 1329/8 Eylül 1913, s. 5.

⁶³ “Moda Büyük Deniz Yarışları”, *İdman*, nr. 6-7, 1 Eylül 329/14 Eylül 1913, s. 91.

⁶⁴ Sporun sosyolojik ve psikolojik boyutlarına ilişkin bir değerlendirme için bkz. Nebi Bozkurt, “Spor”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi (DİA)*, C. 37, İstanbul 2009, ss. 418-419.

kulüplerinin kurulduğunu hayal etmek dahi mümkün değilken, şimdi mektepli gençler çeşitli milletlere ait spor kulüpleriyle rekabet edebilecek bir düzeye geldiler. Spor konusunda yetenekli bu gençlerin varlığı, Osmanlı milletinin geleceği hususunda oldukça ümit vadetmektedir.⁶⁵

Dönemin süreli yayınlarından, yarışlardan elde edilen gelirin nereye harcandığına dair bir bilgiye ulaşamadık. Her ne kadar yarışlarda derece kazananlara bir miktar para ödülü dağıtılmışsa da bilet satışından belli bir meblağın kalmış olduğu düşünülebilir. Üstelik yarışlarda hazır bulunan padişah, yarış komitesine 300 liralık bir bağışta bulunmuştur.⁶⁶ Yarışmayı düzenleyenler arasında Donanma Cemiyeti'nin adının zikredilmesi ve bu cemiyetin bir hayır kurumu vasfını taşıması, söz konusu cemiyetin yarışma hasılatından bir pay almış olabileceği fikrini uyandırmaktadır. Nitekim sinema işi ile meşgul olduğunu tahmin ettiğimiz bir şahsın, yarışlar ve cemiyete ilişkin bir bağış haberiyle basında yer alması, bu fikrimizi güçlendirmektedir. Söz konusu habere göre; Mösyö Vaynberg, kayda alınan Moda yarışlarına dair görüntülerin sinema ile halka gösterileceğini ve bu gösterimden elde edilen gelirin yarısının Donanma Cemiyeti'ne bırakılacağını açıklamıştır.⁶⁷

4. 1913 Yılı Beykoz Deniz Yarışları

1913 yılında Moda Koyu'nda yapılan deniz yarışlarından sonra, Boğaziçi'nde düzenlenen diğer bir deniz yarışına Beykoz ev sahipliği yapmıştır. Beykoz'daki İbrahim Paşa Korusu sahili, yarış alanı olarak seçilmiştir.⁶⁸ Aynı yerde bir önceki yıl da, geliri 1912 yılında yaşanan deprem felaketinden zarar görenlere mahsus olmak üzere, bir kayık yarışı planlanmış ancak bu yarış gerçekleştirilememiştir.⁶⁹ Beykoz yarışları, Müdafaa-i Milliye Cemiyeti adına düzenlenmiştir. Söz konusu oluşum I. Balkan Savaşı'nın devam ettiği bir sırada, 1 Şubat 1913 tarihinde, başkent İstanbul'da kurulmuş bir yardım cemiyetidir. Yönetimdeki İttihat ve Terakki Partisi'nin desteklediği cemiyet,

⁶⁵ "Moda Büyük Deniz Yarışları", *İdman*, nr. 6-7, 1 Eylül 1329/14 Eylül 1913, s. 94; "Yarışlara Mübâşeret", *Tasvir-i Efkâr*, nr. 864-75, 26 Ağustos 1329/8 Eylül 1913, s. 5.

⁶⁶ "Moda Büyük Deniz Yarışları", *Tasvir-i Efkâr*, nr. 864-75, 26 Ağustos 1329/8 Eylül 1913, s. 5.

⁶⁷ "Moda Yarışları", *Tanin*, nr. 1716, 28 Ağustos 1329/10 Eylül 1913, s. 2.

⁶⁸ "Büyük Müsamere ve Kayık Yarışları", *Tasvir-i Efkâr*, nr. 872-73, 3 Eylül 1329/16 Eylül 1913, s. 5; "Beykoz'da Fevkalade Büyük Müsamere ve Kayık Yarışları", *Tasvir-i Efkâr*, nr. 884-85, 15 Eylül 1329/28 Eylül 1913, s. 5.

⁶⁹ BOA, *DH.MTV*, 16/100 (25 Mayıs 1329/7 Haziran 1913).

halktan çeşitli yöntemlerle topladığı bağışlarla, savaş hâlindeki Osmanlı ordusuna yardımcı olmak üzere kurulmuştur. Savaştan sonra da varlığını sürdüren Müdafaa-i Milliye Cemiyeti, savaşın mağdur ettiği kesimleri desteklemek noktasında faaliyetlerini arttırarak devam ettirmiştir.⁷⁰ Bununla beraber toplum sağlığını geliştirmek, bedenen güçlü, zinde ve çevik bireyler yetiştirilmesine aracılık etmek de cemiyetin amaçları arasındaydı. Nitekim bu amaca yönelik olarak cemiyet bünyesinde Mümâresat-ı Bedeniyye ve Askeriyye Heyetleri kurulmuştur. Bu heyetlerin görevleri, cemiyet nizamnamesinin aşağıdaki maddelerinde şöyle belirtilmiştir:

“26. mâdde— Evlâd-ı vatani her zaman için çevik ve zinde bulunduracak ve sinn-i sabâvetinden i'tibâren berrî ve bahrî kabiliyyet-i askeriyyesini inkişâf etdirecek esbâb ve vesâitin istihzâr ve istikmâli terbiye-i bedeniyye ve mümârese-i askeriyye hey'etlerinin vezâif-i aslîyyesini teşkîl eder.

27. mâdde— Terbiye-i bedeniyye ve mümârese-i askeriyye hey'etlerinin bi'l-hâssa i'tinâ' edecekleri husûsât: evlâd-ı vatani cimmastik, koşu, yüzücülük, kürek çekmek, top oynamak, sıçramak, fennî güreşmek, endâht poligonları te'sîs ile nişancılık, binicilik, at yarışları, uzun piyâde yürüyüşleri, kılıç, kasatura, mızrak isti'mâli, tüfek ve avcı ta'lîmleri, köprücülük, şimendüfencilik, tayyârecilik, toprak kazmak, münferid ve umûmî siperler yapmak gibi muhtelif sporlar ile bi'l-cümle fâideli mümâresât-ı bedeniyye ve askeriyyeye alışdırmak ve müfid seyâhatler tertîb eylemektir.”⁷¹

Bu kapsamda ilgili heyetin beden terbiyesine yönelik yarışmalar düzenleyeceği, yarışmalar sonunda kazananlara mükâfatlar ve takdirnameler dağıtmak suretiyle vatan gençlerini spora teşvik etmeye gayret edeceği belirtilmiştir.⁷² Sporu askerî hazırlığın önemli bir parçası olarak gören cemiyetin, spor ve beden terbiyesi ile sadece bireylerin şahsi sağlığını korumayı değil, aynı zamanda vatan müdafaası için daima hazır ve bedenen zinde ve kuvvetli bir millet yaratmayı hedeflediği anlaşılmaktadır.

Spor müsabakaları gençleri spora özendirmenin yanı sıra, onu düzenleyenler için de önemli bir gelir kaynağıydı. Bilet satışından elde edilen hasılat, yarışların düzenleyicisi olan hayır cemiyetlerine bırakılmaktaydı. Beykoz yarışlarından kazanılacak hasılatın da Müdafaa-i Milliye Cemiyeti'ne

⁷⁰ A. Zamacı, *a.g.t.*, ss. 27-82.

⁷¹ BOA, ŞD.MLK.MRF., 38/15 (19 Mart 1329/1 Nisan 1913).

⁷² Aynı belge (Madde: 30).

birakılacağı açıklanmıştır.⁷³ Berri ve Bahri Tenezzüh İdaresi tarafından tertip edilen yarışlar, Adliye Nazırı İbrahim Bey'in himayesinde ve Levazımat-ı Umumiye Dairesi Reisi İsmail Paşa'nın riyasetinde yapılacaktır.⁷⁴ *Tanin* gazetesinde, 10 Ekim 1913 Cuma günü yapılması planlanan Beykoz kayık yarışlarına dair ayrıntılı bir program yayımlanmıştır. Programa göre; yarışlar sabah saat 10'da başlayıp akşamüstü 5'e kadar devam edecek ve 24 farklı kategoride gerçekleştirilecektir. Her türlü kik, kayık, kancabaşlı, filika, sandal, futa, kotra⁷⁵ ve motorun dâhil olabileceği yarışta, ayrıca yağlı direk, yüzme, halat ve ördek avı müsabakaları da icra edilecektir. Yarışların başlangıç saatlerinin ve ödül miktarlarının ayrıntılı bir şekilde verildiği program haricinde, aynı gazetede, "Yarışlar Hakkında Talimat" başlığı altında yarışma kurallarının sıralandığını görmekteyiz.⁷⁶ Moda yarışlarından önce böyle bir kurallar bütününe rastlamadığımız hâlde bu kez işin daha sıkı tutulduğunu, disiplinli ve adil bir yarışma düzeninin artık önemsenmeye başladığını anlıyoruz. Talimatın tamamına baktığımızda, *İdman* mecmuasının bir önceki yarışlarda kıyasıya eleştirdiği noktaların âdeta karşılık bulduğunu ve eski hataları tekrarlamamak adına hakem heyetinin azami gayret gösterdiğini düşünebiliriz. Bu arada Beykoz yarışlarının hakem heyeti Bahriye Liman Riyaseti'nden emekli Miralay Mustafa Bey, Barbaros Zırhlısı Seyr-ü Sefer Zabiti Şevket Bey ve Turgut Reis Zırhlısı İkinci Kaptanı Celal Bey gibi Osmanlı bahriyesine mensup kimselerden oluşmaktaydı.⁷⁷

Önceki tecrübelerden ders alınmış olacak ki, Moda yarışlarında dikkat edilmeyen birçok hususa, bu yarışlarda özellikle dikkat edilmiş ve yarışlar oldukça muntazam bir şekilde icra edilmiştir. Öncelikle, Moda yarışlarında müstensih makineleriyle hazırlanıp, birinci sınıf müşterilere dağıtılan ve sadece birinci ve ikinci gelenlerin isimlerini içeren sonuçlar, şimdi, yarışların tamamlandığı süre bilgisiyle birlikte, en uzaktaki seyircilerin dahi okuyabileceği şekilde, büyük levhalar üzerine yazılmıştır. Dolayısıyla seyirciler yarış sonuçlarına dair tam olarak bilgilendirilmiştir. Bir önceki

⁷³ "Büyük Müsamere ve Kayık Yarışları", *Tasvir-i Efkâr*, nr. 872-73, 3 Eylül 1329/16 Eylül 1913, s. 5; "Beykoz'da Fevkalade Büyük Müsamere ve Kayık Yarışları", *Tasvir-i Efkâr*, nr. 884-85, 15 Eylül 1329/28 Eylül 1913, s. 5.

⁷⁴ "Büyük Müsamere ve Kayık Yarışları", *Tasvir-i Efkâr*, nr. 872-73, 3 Eylül 1329/16 Eylül 1913, s. 5; "Müdafaa-i Milliye Cemiyeti Beykoz Kayık Yarışları", *İdman*, nr. 8-9, 15 Teşrin-i evvel 329/28 Ekim 1913, ss. 124-125.

⁷⁵ Tek direkli, ince ve hafif, kısa, yelkenli bir tekne (F. Yılmaz, *a.g.s.*, s. 356).

⁷⁶ "Beykoz Kayık Yarışları Programı", *Tanin*, nr. 1723, 26 Eylül 1329/9 Ekim 1913, s. 5; "Yarışlar Hakkında Talimat", *Tanin*, nr. 1723, 26 Eylül 1329/9 Ekim 1913, s. 5.

⁷⁷ "Beykoz'da Dünkü Kayık Yarışları", *Tanin*, nr. 1725, 28 Eylül 1329/11 Ekim 1913, s. 4.

yarışlarda başlangıç noktasından hareket eden yarışmacıların, gözlerden uzak noktalarda, birbirlerine karşı uyguladıkları haksız muamele ve hileleri takip edecek, motorlu bir hakem heyeti bulunmuyordu. Beykoz'da bu eksiklik de giderilmiş ve yarışa katılan filika ve kayıkları bahriye motorbotlarından birisi yakından takip ederek yarış esnasında, yarışma kurallarına aykırı davranışların ve hilenin önlenmesine nezaret etmiştir. Basında yazılanlara bakılırsa, bu iş için görevlendirilen Rifat Bey, vazifesini gayet adilane bir şekilde ifa etmiş, en küçük bir dikkatsizliği dahi affetmemiştir.⁷⁸

Çalışmamızda kaynak olarak kullandığımız *Tanin* gazetesi ve *İdman* mecmuasının yayımladığı yarış sonuçlarının birebir uyuşmadığını ifade etmekte yarar vardır. *İdman* toplamda 18 yarışın sonuçlarını okuyucularıyla paylaşırken *Tanin* en son 14. yarışın sonuçlarını yazarak bundan başka da yarışların olduğunu ancak bunların yazılmasından “sarf-ı nazar” edildiğini belirtmektedir. Her hâlükârda, programda daha önce belirtilen 24 yarışa ulaşamadığını anlamaktayız. Zaten yeterli sayıya ulaşamadığı veya güçlerin eşit olmadığı durumlarda ilgili yarışın yapılmayacağı, talimat kapsamında duyurulmuştu. *İdman*'da motor müsabakasına hiç katılan olmadığından yarışın yapılmadığı yazılırken, *Tanin*'de müsabakanın yapıldığı, hatta kazananın gümüş kupanın sahibi olduğu belirtilmiştir. *İdman* mecmuasında yarışlara katılan bir Türk hanımından bahis olunduğu hâlde *Tanin*'de bu konudan hiç söz edilmemiştir.⁷⁹ Tüm bunlarla beraber, yarışma sonuçlarının mesafe ve süre bilgisiyle birlikte verildiği *İdman* mecmuasının sonuçları, daha geçerli olmalıdır kanaatindeyiz.

Moda deniz yarışlarına gayrimüslimlerin ve ecnebilerin yoğun ilgisini, yarışları kazananların isimlerini gösteren listelerden anlamak mümkündür.⁸⁰ Kişi ve kulüp isimlerinden anladığımız kadarıyla bu yarışlarda Müslümanlar ve gayrimüslimler arasında başa baş bir mücadele sergilenmiş, birincilik sayıları hemen hemen iki taraf arasında paylaşılmış gibidir. Ancak Beykoz yarışlarına gayrimüslim veya ecnebi yarışmacıların katılıp katılmadığından haberdar değiliz. Zira Beykoz yarışlarını kazananların isim listesi, tamamen

⁷⁸ “Müdafaa-i Milliye Cemiyeti Beykoz Kayık Yarışları”, *İdman*, nr. 8-9, 15 Teşrin-i evvel 329/28 Ekim 1913, ss. 123-124.

⁷⁹ Krş. “Beykoz'da Dünkü Kayık Yarışları”, *Tanin*, nr. 1725, 28 Eylül 1329/11 Ekim 1913, s. 4 ve “Müdafaa-i Milliye Cemiyeti Beykoz Kayık Yarışları”, *İdman*, nr. 8-9, 15 Teşrin-i evvel 329/28 Ekim 1913, ss. 126-128.

⁸⁰ Bkz. “Yarıştta Kazananların Esamisi”, *Tanin*, nr. 1714, 26 Ağustos 1329/8 Eylül 1913, s. 4 ve “Moda Büyük Deniz Yarışları”, *İdman*, nr. 6-7, 1 Eylül 329/14 Eylül 1913, ss. 91-95.

Müslüman isimlerinden müteşekkildir.⁸¹ Yaklaşık bir ay önce yapılan Moda yarışlarına katılan gayrimüslimlerin Beykoz yarışlarına pek ilgi göstermediği düşünülebilir. Zira katılmış olsalardı, Moda'da sergiledikleri başarıları burada da tekrarlamaları, hiç değilse birkaç galibiyet kazanmaları muhtemeldi. Öte yandan, Moda yarışlarından sonra yapılan gece şenliklerine, Beykoz yarışlarında rastlamıyoruz.⁸²

İstanbul'un Anadolu yakasında bulunan bu iki önemli kıyı bölgesi, ilerleyen yıllarda düzenlenen deniz yarışlarının gözde mekânları olmaya devam etmiştir. Bu yarışlardan bazıları kutlama amaçlı, bazıları ise yardım toplama amaçlı gerçekleştirilmiştir. Örneğin 7 Ekim 1921 tarihinde malul askerler yararına, Malûlîn-i Askeriyye'ye Muâvenet Heyeti tarafından Beykoz'da kayık yarışları tertip edilmiştir.⁸³ Hasılatı aynı heyete ait olmak üzere, bir yıl sonra bu kez Moda Koyu'nda kayık yarışları düzenlenmiştir. 25 Ağustos 1922 Cuma günü gerçekleşen yarışlar kapsamında kayık, sandal, futa, kik, yüzme ve yağlı direk müsabakaları yapılmıştır.⁸⁴ İstanbul'un işgal günlerinde yapılan bu kayık yarışlarını izlemek için halk, Moda'dan Kurbağalidere eteklerine kadar sahili doldurmuş, Kalamış önlerinde yüzlerce seyirci, malul gaziler yararına düzenlenen bu yarışları ilgiyle izlemiştir.⁸⁵ Cumhuriyetin ilan edilmesinden az evvel 5 Ekim 1923 tarihinde, yine Moda'da, Yavuz Gemisi'nin de katıldığı deniz yarışları düzenlenmiştir. Kabotaj Kanunu'nun 1 Temmuz 1926'da yürürlüğe girmesinden sonra ise

⁸¹ Bkz. "Beykoz'da Dünkü Kayık Yarışları", *Tanin*, nr. 1725, 28 Eylül 1329/11 Ekim 1913, s. 4 ve "Müdafaa-i Milliye Cemiyeti Beykoz Kayık Yarışları", *İdman*, nr. 8-9, 15 Teşrin-i evvel 329/28 Ekim 1913, ss. 126-128.

⁸² Moda yarışlarından sonra yapılan gece şenliklerini eleştiren Aka Gündüz'ün yazdıklarına bakacak olursak, bu şenliklerin neden yapılmadığını anlayabiliriz. Söz konusu yazısında yazar, "Gece şenliği mi? Azîz, o evlere şenlikdi, gece şenliği değil!.. Onda iki şey vardı: Viski ve ... hip hip hurra!.. Hâlâ o hip hip hurra!.. Görülecek işidilecek ve bayılacak şeydi. Kazâ bu ya, gaftlet bu ya: -Monşer, biraz da yaşa filan bağırırız, Türk memleketindeyiz.. deseniz; cinâyet yaparken yakalanmışsınız gibi yüzünüze sıçrarlar ve:

-Monşer hâlâ bu kafada mısınız? Diye bir kucak beyâz sakal dolusu haykırırlar." Demek suretiyle, şenliklerde sergilenen Avrupa özentisi ve gayr-i Türk davranış ve söylemleri eleştirmiştir (Aka Gündüz, *a.g.m.*, ss. 105-106).

⁸³ Safiye Kırbaç, "Malûlîn-i Askeriyye'ye Muâvenet Heyeti (Malûl Askerlere Yardım Kurulu) ve İstanbul'daki Etkinlikleri (1917-1922)", *Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları*, S. 1, (2002), s. 218; Refik Arıkan, "Beykoz'da Yeni Sporlar: Kayık Yarışları ve Kriket", *Beykoz 2019 Sempozyumu Tebliğler Kitabı*, Beykoz Belediyesi Kültür Yayınları, İstanbul 2020, ss. 751-752.

⁸⁴ Yunus Tayga, *Türk Spor Tarihine Genel Bakış*, Başbakanlık Gençlik ve Spor Müdürlüğü Yay., Ankara 1990, s. 138; "Moda Deniz Yarışları", *Spor Alemi*, nr. 23, 31 Ağustos 338/31 Ağustos 1922, s. 17.

⁸⁵ Feyza Kurnaz Şahin, *Osmanlıdan Cumhuriyet'e Harp Malullerinin Sosyoekonomik ve Sağlık Durumları (1877-1939)*, Genelkurmay ATASE Yay., Ankara 2014, s. 276.

düzenlenen ilk deniz eğlencelerine Beykoz ev sahipliği yapmış ve burada 10 Eylül 1926 günü büyük deniz eğlenceleri icra edilmiştir.⁸⁶ Bu türden eğlenceler, söz konusu kanunun ilanından sonra Kabotaj Bayramı'na dönüşmüş, her sene, başta İstanbul'daki Moda Koyu olmak üzere, yurdun çeşitli kıyı kentlerinde halkın yoğun katılımıyla şenlikler ve yarışmalar düzenlenmiştir.⁸⁷

Sonuç

Osmanlı tarihindeki geçmişi XVI. yüzyıla kadar uzanan İstanbul'daki deniz yarışlarının Sultan Abdülaziz ve Sultan II. Abdülhamid dönemlerinde de gerçekleştirildiğini görmekteyiz. Âdeta bir gelenek hâline gelen bu etkinlikler, XX. yüzyıl başlarında, II. Meşrutiyet'in ilanından sonraki süreçte de devam etmiştir. Çalışma konumuzu oluşturan yarışlar, 1913 yılının Ağustos ve Eylül aylarında, İstanbul'un Moda ve Beykoz kıyılarında yapılmıştır. Bilindiği üzere bu tarihler, Balkan Savaşları'ndan sonraki bir sürece tekabül etmektedir. Balkanlı müttefikler karşısında “bozgun” niteliğinde bir mağlubiyet yaşayan Osmanlı Devleti, başta Selanik ve Edirne olmak üzere Rumeli topraklarının önemli bir kısmını kaybetmiş, Müslüman halk katliama ve zorla göçe maruz bırakılmıştır. II. Balkan Savaşı'nda Edirne'nin istirdadı önemli bir teselli ve moral kaynağı olmakla birlikte, Osmanlı toplumu savaşın getirdiği felaketlerden yoğun bir biçimde etkilenmiştir.

Yaşanan acıların hatıralarda henüz taze olduğu bir dönemde yapılan Moda ve Beykoz yarışları, iktidardaki İttihatçı yönetimin, halkın moralini yükseltmek, acılarını bir nebze de olsa unutturmak ve yakın geçmişin hatalarından ders çıkararak toplumu içinde bulunduğu atalet duygusundan kurtarmak adına düzenlediği organizasyonlar olarak değerlendirilebilir. Zira yarışların organizatörleri olarak, İttihat ve Terakki iktidarının güdümündeki, dönemin önde gelen sosyal yardım derneklerinden Donanma ve Müdafaa-i Milliye cemiyetlerini görmekteyiz. Donanma Cemiyeti, Osmanlı donanmasını ihya ve kuvvetlendirme gayesine yönelik olduğu kadar,

⁸⁶ Kemal Arı, “Cumhuriyetin İlk Yıllarında Türkiye’de Denizcilik Ülküsü ve Bu Alanda Yeni Bir Kültür Oluşturma Çabaları”, *Türk Denizcilik Tarihi Sempozyumu 2010 ve Türk Denizcilik Ticareti Tarihi II Bildiriler Kitabı*, İstanbul 2010, ss. 167-168.

⁸⁷ Dilara Uslu, “Kabotaj Kanunu Etkinliklerinden Bir Seyir: İzmit Deniz Yarışları (10 Temmuz 1938)”, *Uluslararası Çoban Mustafa Paşa ve Kocaeli Tarihi-Kültürü Sempozyumu IV Bildirileri*, C. 2, Kocaeli 2018, s. 1260.

topluma denizciliği sevdirmek amacıyla da teşekkül etmiş bir dernekti. Müdafaa-i Milliye Cemiyeti ise beden eğitimi ve spor talimlerini askerî hazırlığın bir parçası olarak gördüğünden, Balkan Savaşları'ndan sonraki süreçte pek çok değişik türden spor organizasyonunu desteklemiştir. Aynı süreçte iktidardaki İttihat ve Terakki Hükümeti'nin politikalarının Türk milliyetçiliği çizgisine hızla kaydığı bilinmektedir. Hükümete bu politikalarında, Donanma, Müdafaa-i Milliye ve dönemin diğer bazı cemiyetleri büyük oranda yardımcı olmuştur. Metin içerisinde ayrıntılarıyla vurguladığımız *İdman* ve *Tasvir-i Efkâr*'da geçen satırlardan, aynı politikanın spora da sirayet ettiğini anlayabiliyoruz. Adı geçen basın organlarının, özellikle Moda Koyu'nda yarışların yapıldığı günün Osmanlı Devleti'nde millî ve resmî bir gün olarak kabulüne yönelik teklifleri, gayrimüslimler ve Levantenler aracılığıyla başlatılan Moda yarışlarının millîleştirilmesine yönelik gayretler olarak değerlendirilebilir. Millî birlik ve beraberlik duygularının yoğun olarak yaşandığı spor müsabakaları, halkın rekabet hislerini de harekete geçirmektedir. Bu anlamda spor müsabakalarından umulan fayda, halkın mücadele ruhunu kazanarak kendi gücünü ve yeteneklerini yeniden keşfetmesi, olası savaş durumunda bu güç ve yeteneği en üst seviyede kullanarak zafere ulaşmasıdır. Dolayısıyla spor, iktidardaki İttihat ve Terakki Hükümeti için askerî hazırlığın, halka mücadele ve rekabet ruhu aşılamanın önemli bir aracı konumundadır.

Donanma Cemiyeti tarafından düzenlenen Moda deniz yarışlarına bazı yabancı devlet donanmaları ile bunlara ait çeşitli deniz araçları katılmıştır. Bu hâliyle uluslararası bir yarışma görüntüsü arz eden etkinlik, yarışların ardından yapılan gece şenlikleriyle birlikte, halkın yoğun ilgisine mazhar olmuş bir organizasyondur. Yarışları izlemeye gelen kalabalığın coşkusu, yarış mahalline teşrif eden padişah, veliaht ve Hamidiye Kruvazörü ile bir kat daha artmıştır. Hem Müslüman hem de gayrimüslim (ve yabancı) kesimden yarışmacıların katıldığı yarışlarda, taraflar başa baş bir mücadele sergilemiştir. Moda yarışlarından yaklaşık bir ay sonra, bu kez Beykoz sahilinde bir deniz yarışı düzenlenmiştir. Kazananlar listesinde hiç gayrimüslim ismine rastlamadığımız bu yarışlar, süreli yayınlara yansıdığına göre, bir önceki yarışlardan daha disiplinli ve daha adil bir ortamda gerçekleşmiş ve Müdafaa-i Milliye Cemiyeti yararına düzenlenmiştir. Her iki sahil kesimi de cumhuriyetin ilanından sonraki süreçte, özellikle Kabotaj Bayramı kutlamalarına sahne olmuş, kutlamalar çerçevesinde çeşitli deniz yarışları düzenlenmiştir.

KAYNAKÇA

1. Arşiv Belgeleri

BOA, BEO, 3395/254577

BOA, BEO, 3794/284488

BOA, DH.MTV, 16/100

BOA, DH.MUİ., 138/26

BOA, İ..HUS., 169/25

BOA, İ..HUS., 169/27

BOA, İ..MBH., 3/36

BOA, ŞD.MLK.MRF., 38/15

BOA, Y..MTV., 79/59

BOA, Y..MTV., 81/152

BOA, Y..PRK.ASK., 65/6

BOA, Y..PRK.ASK., 65/15

BOA, Y..PRK.ASK., 94/21

BOA, ZB., 383/100

BOA, ZB., 621/157

2. Süreli Yayınlar⁸⁸

İdman

Spor Alemi

Tanin

Tasvir-i Efkâr

3. Araştırma Eserleri, Ansiklopediler, Makaleler, Tezler ve Sözlükler

AKIN, Yiğit, *Gürbüz ve Yaouz Evlatlar Erken Cumhuriyet'te Beden Terbiyesi ve Spor, İletişim Yayınları*, İstanbul 2004.

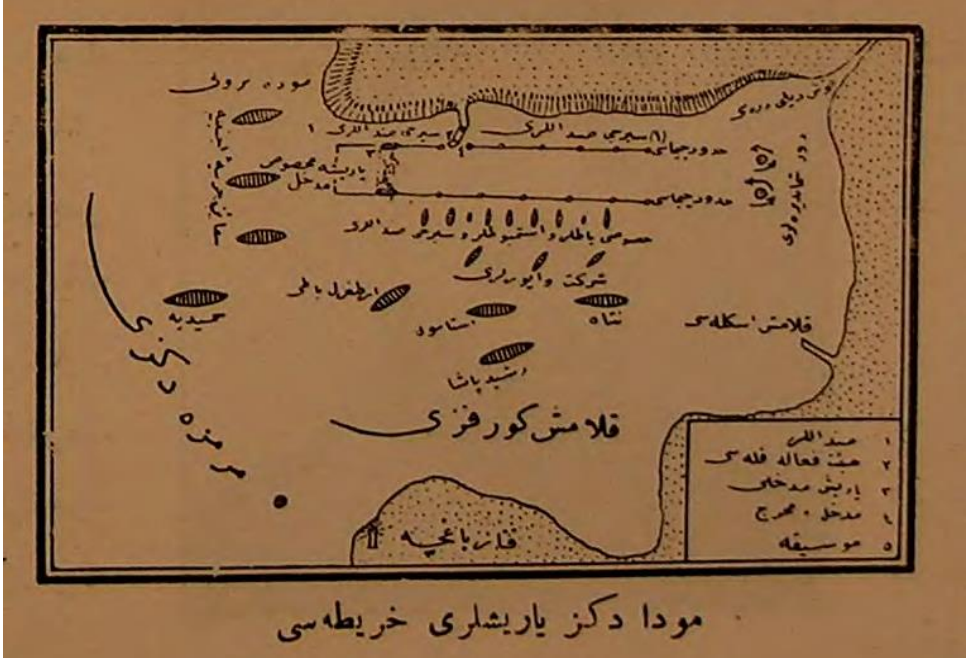
ARI, Kemal, "Cumhuriyetin İlk Yıllarında Türkiye'de Denizcilik Ülküsü ve Bu Alanda Yeni Bir Kültür Oluşturma Çabaları", *Türk Denizcilik Tarihi Sempozyumu 2010 ve Türk Denizcilik Ticareti Tarihi II Bildiriler Kitabı*, İstanbul 2010, ss. 162-169.

⁸⁸ Süreli yayınlara dair tarih ve sayı bilgisi çalışmamızın dipnot kısmında verildiğinden, burada ayrıca gösterilmemiştir.

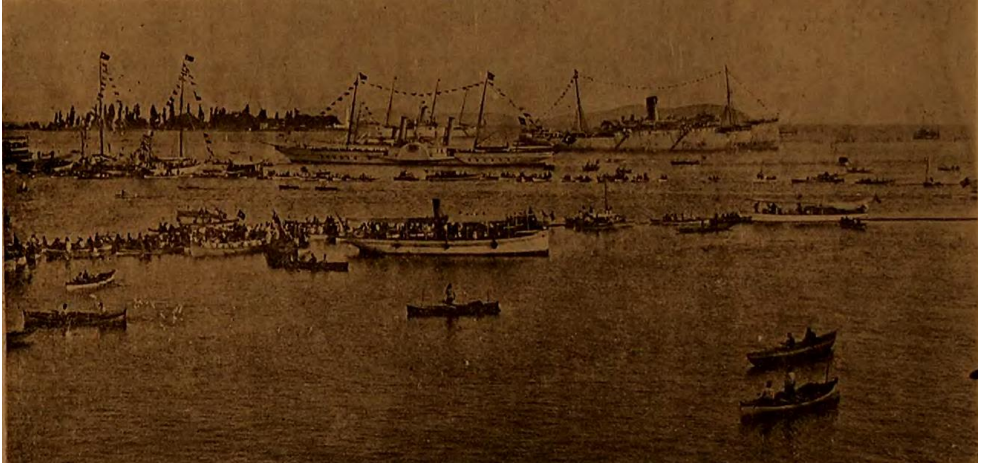
- ARIKAN, Refik, "Beykoz'da Yeni Sporlar: Kayık Yarışları ve Kriket", *Beykoz 2019 Sempozyumu Tebliğler Kitabı*, Beykoz Belediyesi Kültür Yayınları, İstanbul 2020, ss. 745-762.
- ATABEYOĞLU, Cem, "Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Spor", *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi*, C. 6, İletişim Yayınları, İstanbul 1985, ss. 1474-1518.
- AYDIN, Hakan, "İdman (1913-1914): İlk Kapsamlı Spor Dergisi Üzerine Bir İnceleme", *Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, C. 1, S. 27 (2009), ss. 153-169.
- AYSAL, Necdet, "Osmanlı Donanma Cemiyeti'nin Sosyal ve Kültürel Çalışmalarına Bir Örnek: Osmanlı Denizcilik Yurdu", *Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, S. 67 (Güz 2020), ss. 41-74.
- BAYUR, Yusuf Hikmet, *Türk İnkılâbı Tarihi*, C. II, II. Kısım, TTK Yayınları, Ankara 1991.
- BEŞİKÇİ, Mehmet, "Militarizm, Topyekûn Savaş ve Gençliğin Seferber Edilmesi: Birinci Dünya Savaşı'nda Osmanlı İmparatorluğu'nda Paramiliter Dernekler", *Tarih ve Toplum Yeni Yaklaşımlar*, S. 8 (Bahar 2009), ss. 49-92.
- BOSTAN, İdris, *Osmanlı Bahriye Teşkilâtı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire*, TTK Yayınları, Ankara 1992.
- BOZKURT, Nebi, "Spor", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi (DİA)*, C. 37, İstanbul 2009, ss. 418-421.
- DAĞLAR, Oya, "II. Meşrutiyet'in İlanının İstanbul Basını'ndaki Yansımaları (1908)", *İ.Ü. Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, S. 38 (Mart 2008), ss. 141-159.
- ERTÜRKMEN AKSOY, Bengi Su, *İstanbul Kent Mekânlarında "Yüksek Sosyete" İletişim Ağı ve Modernlik Halleri, 1856-1896*, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Basılmamış Doktora Tezi, Ankara 2019.
- ERTÜRKMEN AKSOY, Bengi Su -Neşe Gurallar, "19. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul Gemicilik Şenlikleri: Büyükada (Prinkipo) Regattaları ve Adanın Dönüşümü", *Metu Journal of the Faculty of Architecture*, C. 37, S. 1 (Haziran 2020), ss. 117-148.
- İstanbul'da Deniz Sefası: Deniz Hamamından Plaja Nostalji*, Yay. Haz. Zeynep Ögel-Gülru Tanman-Emir Alışık, Pera Müzesi Yayınları, İstanbul 2018.
- KAHRAMAN, Âtîf, *Osmanlı Devlet'inde Spor*, Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara 1995.
- KARAL, Enver Ziya, *Osmanlı Tarihi*, C. IX, TTK Yayınları, Ankara 1996.
- KIRBAÇ, Safiye, "Malûlîn-i Askeriyye'ye Muâvenet Heyeti (Malûl Askerlere Yardım Kurulu) ve İstanbul'daki Etkinlikleri (1917-1922)", *Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları*, S. 1, 2002, ss. 209-226.
- KUBAN, Doğan, *İstanbul Bir Kent Tarihi Bizantion, Konstantinopolis, İstanbul*, Çev. Zeynep Rona, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2000.
- KUNTER, Halim Baki, *Eski Türk Sporları Üzerine Araştırmalar*, Cumhuriyet Matbaası, İstanbul 1938.
- KURNAZ ŞAHİN, Feyza, *Osmanlıdan Cumhuriyet'e Harp Malullerinin Sosyoekonomik ve Sağlık Durumları (1877-1939)*, Genelkurmay ATASE Yay., Ankara 2014.

- KUZUCU, Kemalettin, "İstanbul'un Spor Tarihi ve Mekânları", *Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi*, C. 4, İstanbul 2015, ss. 490-531.
- "Kürek", *Morpa Spor Ansiklopedisi*, C. 4, İstanbul 1997, ss. 42-59.
- ÖZÇELİK, Selahittin, *Donanma-ya Osmanî Muavenet-i Milliye Cemiyeti*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2000.
- ÖZLÜ, Hüsnü, "Arşiv Belgeleri Işığında Balkan Savaşları'nda Ege Adaları'nın İşgali Süreci", *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*, C. XII, S. 25 (Güz 2012), ss. 9-32.
- Şemseddin Sâmî, *Kâmûs-ı Türkî*, Enderun Kitabevi, İstanbul 1989.
- TAYGA, Yunus, *Türk Spor Tarihine Genel Bakış*, Başbakanlık Gençlik ve Spor Müdürlüğü Yay., Ankara 1990.
- USLU, Dilara, "Kabotaj Kanunu Etkinliklerinden Bir Seyir: İzmit Deniz Yarışları (10 Temmuz 1938)", *Uluslararası Çoban Mustafa Paşa ve Kocaeli Tarihi-Kültürü Sempozyumu IV Bildirileri*, C. 2, Kocaeli 2018, ss. 1257-1267.
- UYAR, Mesut, "Osmanlı Askerî Rönesansı: Balkan Bozgunu ile Yüzleşmek", *Türkiye Günlüğü*, S. 110 (Bahar 2012), ss. 65-74.
- ÜNLÜ, Hasan, *Veliahd Yusuf İzzeddin Efendi (1857-1916)*, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2019.
- YAMAK ATEŞ, Sanem, *Asker Evlatlar Yetiştirmek II. Meşrutiyet Döneminde Beden Terbiyesi, Askerî Talim ve Paramiliter Gençlik Örgütleri*, İletişim Yayınları, İstanbul 2012.
- YILMAZ, Fehmi, *Osmanlı Tarih Sözlüğü*, Gökkuşbu Yayınları, İstanbul 2010.
- ZAMACI, Ayşe, *Müdâfaa-i Milliye Cemiyeti ve Faaliyetleri*, Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Basılmamış Doktora Tezi, Edirne 2015.

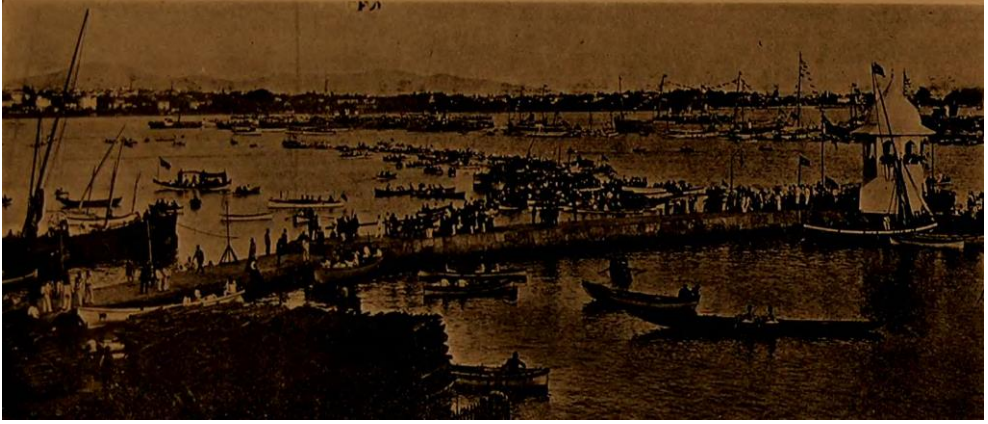
EKLER



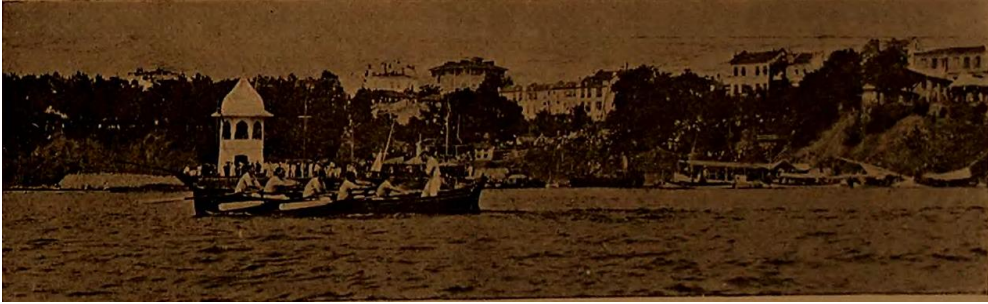
Ek-1: Moda deniz yarışları haritası ("Moda Büyük Deniz Yarışları", *İdman*, nr. 6-7, 1 Eylül 329/14 Eylül 1913, s. 90).



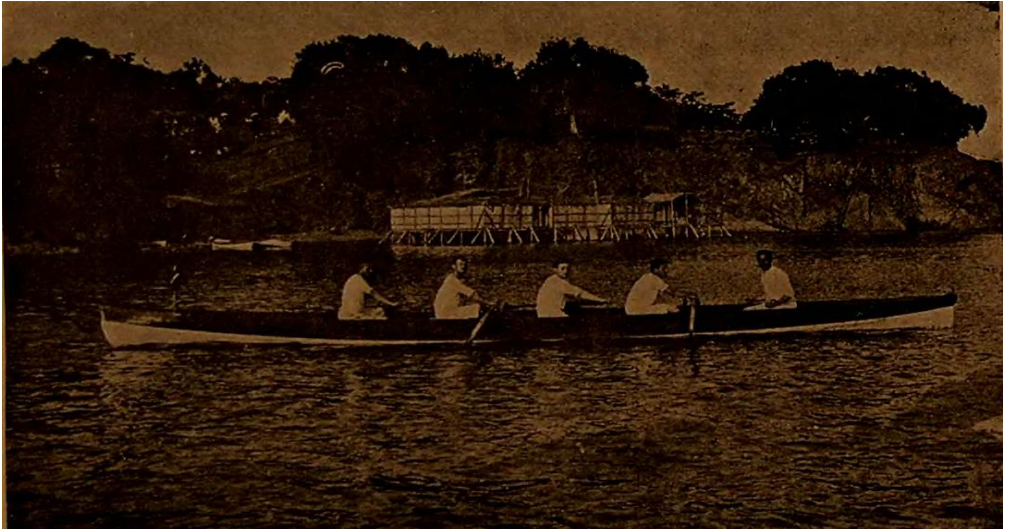
Ek-2: Moda deniz yarışlarından bir görüntü ("Moda Büyük Deniz Yarışları", *İdman*, nr. 6-7, 1 Eylül 329/14 Eylül 1913, s. 92).



Ek-3: Moda deniz yarışlarından bir görüntü ("Moda Büyük Deniz Yarışları", *İdman*, nr. 6-7, 1 Eylül 329/14 Eylül 1913, s. 93).



Ek-4: Ecnebi sefain sandalları ("Moda Büyük Deniz Yarışları", *İdman*, nr. 6-7, 1 Eylül 329/14 Eylül 1913, s. 98).



Ek-5: İstanbul Sultanisi'ne ihraz-ı galibiyet eden Galatasaray Sultanisi sandalı ("Moda Büyük Deniz Yarışları", *İdman*, nr. 6-7, 1 Eylül 329/14 Eylül 1913, s. 99).



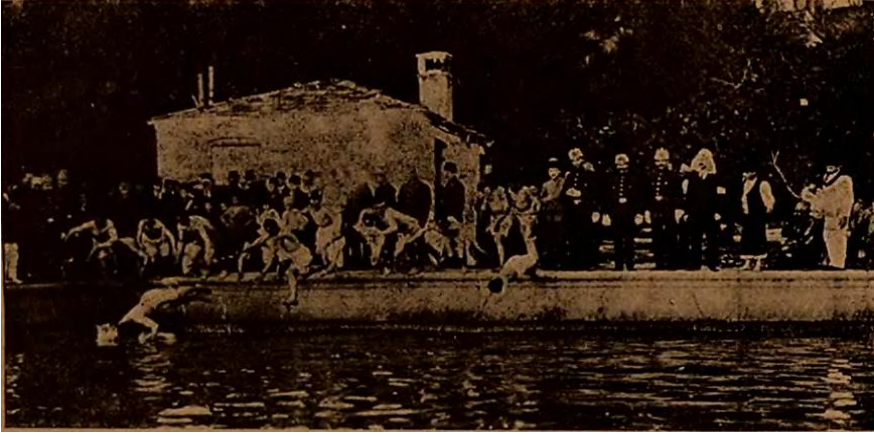
Ek-6: Beykoz yarışlarında deniz hakemine mahsus motor bot (“Müdafaa-i Milliye Cemiyeti Beykoz Kayık Yarışları”, *İdman*, nr. 8-9, 15 Teşrin-i evvel 329/28 Ekim 1913, s. 127).



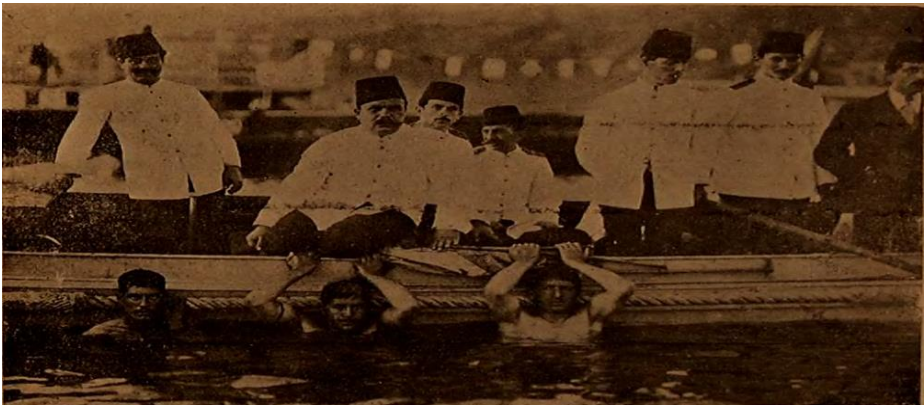
Ek-7: Beykoz’da yağlı direk müsabakaları (“Müdafaa-i Milliye Cemiyeti Beykoz Kayık Yarışları”, *İdman*, nr. 8-9, 15 Teşrin-i evvel 329/28 Ekim 1913, s. 128).



Ek-8: Beykoz'da iki çifte narın sandallar yarışı ("Müdafaa-i Milliye Cemiyeti Beykoz Kayık Yarışları", *İdman*, nr. 8-9, 15 Teşrin-i evvel 329/28 Ekim 1913, s. 130).



Ek-9: Beykoz yarışlarında yüzme müsabakaları ("Müdafaa-i Milliye Cemiyeti Beykoz Kayık Yarışları", *İdman*, nr. 8-9, 15 Teşrin-i evvel 329/28 Ekim 1913, s. 133).



Ek-10: Yüzme müsabakalarında birinciliği kazanan ortada bulunan bahriye efradından Giresunlu Yakub ("Müdafaa-i Milliye Cemiyeti Beykoz Kayık Yarışları", *İdman*, nr. 8-9, 15 Teşrin-i evvel 329/28 Ekim 1913, s. 134).