

T. C.
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
YAKINÇAĞ TARİHİ ANABİLİM DALI

YÜKSEK LİSANS TEZİ

**OSMANLI KAMUSAL ALANINDA VE SOSYAL
HAYATINDA BİSİKLETİN KULLANIMI VE
YAYGINLAŞMASI**

Cenk HÜNER

2501181054

TEZ DANIŞMANI

DR. ÖĞR. ÜYESİ Adem KORKMAZ

İSTANBUL - 2022

ÖZ

OSMANLI KAMUSAL ALANINDA VE SOSYAL HAYATINDA BİSİKLETİN KULLANIMI VE YAYGINLAŞMASI

CENK HÜNER

Bu çalışma, Osmanlı topraklarında bisikletin sosyal hayatta ve kamusal alanda benimsenme ve yaygınlaşma sürecini incelemeyi amaçlamaktadır. 19. yüzyılın ilk çeyreğinde icat edilen bisikletin Osmanlı topraklarında yaygınlaşması ise aynı yüzyılın son çeyreğinde gerçekleşmiştir. Kişisel ulaşım alanında devrim yaratan, modernliğin ve kadın özgürleşmesinin bir nesnesi haline gelen bisiklet, Osmanlı sosyal hayatında yarışların, rekreasyonel faaliyetlerin, yurt içi seyahatlerin aktörü haline gelmiş ve güvenlik teşkilatlarına dahil edilmesiyle beraber resmi kurumlarda yararlanılan bir araç olmuştur. Bisikletin Osmanlı topraklarında bahsi geçen alanlarda benimsenmesi ve yaygınlaşması, dönemin dergi ve gazeteleri, arşiv kaynakları, yerli ve yabancı literatür göz önünde tutularak incelenmiştir.

Anahtar Kelimeler: Bisiklet, Velosipet, Yarış, Sosyal Hayat, Kamusal Alan

ABSTRACT

THE USE AND SPREAD OF BICYCLE IN THE OTTOMAN PUBLIC SPACE AND THE SOCIAL LIFE

CENK HÜNER

This study aims to examine the adoption and spread of the bicycle in the social life and public space in the Ottoman lands. The widespread use of the bicycle invented in the first quarter of the 19th century in the Ottoman lands took place in the last quarter of the same century. The bicycle revolutionizing the field of personal transportation and becoming an object of modernity and women's liberation became an actor of races, recreational activities and domestic travels in the Ottoman social life, and became a tool used in official institutions with its inclusion in security organizations. The adoption and spread of the bicycle in the mentioned areas in the Ottoman lands were examined by considering the period's magazines and newspapers, archival sources, domestic and foreign literature.

Keywords: Bicycle, Velocipede, Race, Social Life, Public Space

ÖNSÖZ

Bu çalışma, 19. yüzyıl sonunda Osmanlı'da benimsenmeye başlayan ve yaygınlaşan bisikletin Osmanlıların yaşamı üzerindeki etkilerini incelemeyi amaçlamaktadır. Konu hakkında literatürde bulunan bilgiler birbirlerini tekrardan ibaret oldukları için, farklı bilgilerin literatüre kazandırılması ve bisiklet konusunun farklı bir perspektiften ele alınması çalışmanın özgünlüğü ve önemine delalet etmektedir.

Çalışmamızda, bisikletin Osmanlı topraklarında görülmeye başladığı 1885 yılı ve sonrasında 1923 yılına kadar olan dönemde Osmanlıların hayatlarını nasıl etkilediği hususu ele alındı. Bu doğrultuda, yarışlar ve rekreasyonel faaliyetlerin beraberinde getirdiği toplumsallaşma, seyahat ve ulaşım algısının bisikletle beraber geçirdiği dönüşüm, bisikletlilerin bir araya gelerek oluşturdukları cemiyetler, modernliğin bir alametifarikası sayılan bisikletlerin kadın özgürleşmesi konusundaki katkısı, teşkilatlarda bisikletten yararlanılması ve bisiklet hakkında yapılan bir takım düzenlemeler ele alınmıştır.

Çalışmamız dört ana bölümden oluşmaktadır. İlk bölümde bisikletin icadından Osmanlı Devleti'ne gelişine kadarki tarihsel gelişimi ve yabancı seyyahların Osmanlı topraklarına yaptıkları seyahatler sayesinde bisikletin tanıtılması ele alındı. İkinci bölümde bisiklet kavramının adlandırılması ve Türkçeleştirilmesi, bisikletin yaygınlaşması önündeki engeller ve bisiklet satıcı ve kullanıcıları konuları incelendi. Üçüncü bölümde bisiklet cemiyetleri ve yarışları, velodromların inşası, kadınların bisiklet kullanması, bisikletin yurt içi seyahatlerde ve rekreasyonel faaliyetlerde kullanımı ve sağlık üzerindeki etkisine değinilmektedir. Dördüncü bölümde Osmanlı ordusunda ve Jandarma, Polis ve Posta teşkilatlarında bisikletin benimsenmesi, bisiklet hakkında yapılan düzenlemeler ve Osmanlı Basını ve edebi eserlerinde bisiklet konusu üzerinde duruldu.

Tez süresi boyunca her konuda yardımcı olan ve tavsiyelerini ve sabrını hiçbir zaman benden esirgemeyen kıymetli danışmanım ve hocam Dr. Öğretim Üyesi Adem

Korkmaz’a sonsuz Őükranlarımı sunuyorum. Çalışmam boyunca gerek maddi gerek manevi desteklerini üzerimden esirgemeyen değerli Türk Tarih Kurumu Başkanlığı’na çok teşekkür ederim. Araştırma safhasında söylemleri ile beni cesaretlendiren, yaptıkları eleştiriler ve katkılarla bu tezin ortaya çıkmasını sağlayan dostlarım Aykut Aytan, Hamit Sarı, Mustafa Ünlüsoy, Evren Çakıl ve İsmail Şahin’e sonsuz teşekkürlerimle. Son olarak hayatım boyunca aldığım kararlarda desteklerini esirgemeyen ve daima yanımda olan aileme minnettarım.

Cenk HÜNER

İstanbul, 2022

İÇİNDEKİLER

ÖZ.....	ii
ABSTRACT.....	iii
ÖNSÖZ.....	iv
RESİMLER LİSTESİ.....	x
KISALTMALAR LİSTESİ.....	xi
GİRİŞ.....	1

BİRİNCİ BÖLÜM

BİSİKLETİN ORTAYA ÇIKIŞI VE OSMANLI TOPRAKLARINA GELİŞİ

1.1 Bisikletin İcadı ve Tarihsel Gelişimi.....	5
1.1.1 Draisienne ya da Velocipede.....	6
1.1.2. Willard Sawyer-Dört Tekerlekli Bisiklet.....	8
1.1.3. MacMillan Bisikleti.....	9
1.1.4. Boneshaker (Kemik Sarsıcı).....	9
1.1.5. Highwheeler (Yüksek Teker).....	10
1.1.6. Tricycle (Üç Tekerlekli Bisikletler).....	11
1.1.7. Safety Bicycle (Güvenli Bisiklet).....	12
1.1.8. Facile – Star – Kangaroo.....	13
1.1.9. The Rover ve Güvenli Bisikletin Yaygınlaşması.....	15
1.1.10. Dunlop – Michelin – Pirelli Lastikleri.....	16
1.1.11. Bicycle Boom (Bisiklet Patlaması).....	17
1.2. Osmanlı Topraklarında Bisikletli Yabancı Seyyahlar.....	19

1.2.1. Thomas Stevens.....	20
1.2.2. Rober Oglesbi ve Horas Key.....	22
1.2.3. Thomas Gaskell Allen Jr. ve William Lewis Sachtleben.....	22
1.2.4. Frank George Lenz.....	23
1.2.5. Mormon Misyonerleri.....	23
1.2.6. Diğer Bisikletli Seyyahlar ve Seyahatler.....	24

İKİNCİ BÖLÜM

OSMANLI'DA BİSİKLETİN YAYGINLAŞMASI

2.1. Osmanlı'da Bisikletin Adlandırılması Meselesi.....	27
2.2. Modernliğin Bir Göstergesi Olarak Bisiklet.....	32
2.3. Velosiped-Bisiklet Kavramının Türkçeleştirilmesi Çabaları.....	35
2.4. Osmanlı'da Bisikletin Geç Yaygınlaşmasının Sebepleri.....	38
2.4.1. Ekonomik Nedenler ve Üretim.....	38
2.4.2. Bisiklet Üzerindeki Ön Yargılar.....	39
2.4.3. Coğrafi Şartlar ve Yolların Durumu.....	42
2.5. Osmanlı'da Bisikletin Yaygınlaşması.....	48
2.5.1. Bisiklet Satıcıları.....	48
2.5.2. Bisiklet Kullanıcıları.....	51

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

OSMANLI SOSYAL HAYATINDA BİSİKLETİN BENİMSENMESİ VE YAYGINLAŞMASI

3.1. Osmanlı'da Bisiklet Cemiyetleri.....	56
3.2. Bisiklet Yarışları.....	60
3.2.1. İzmir'de Bisiklet Yarışları.....	63
3.2.2. İstanbul'da Bisiklet Yarışları.....	67
3.2.3. Balkanlar'da Bisiklet Yarışları.....	70

3.2.4. Diğer Bisiklet Yarışları.....	72
3.3. Velodromlar.....	73
3.4. Osmanlı’da Kadınların Bisiklet Kullanımı	75
3.5. Bisikletin Rekreatif Kullanımı.....	80
3.6. Yurt içi Bisiklet Seyahatleri.....	82
3.6.1. İbnülcemal Ahmed Tevfik.....	83
3.6.2. Tepedelenizade Kamil Bey.....	85
3.6.3. Kamil Bey ve Mösyö Raul Prot.....	85
3.6.4. Velosipedle İzmit Gezisi.....	86
3.6.5. İzmir’de Bisiklet Gezileri.....	87
3.6.6. İstanbul’da Bisiklet Gezisi.....	88
3.6.7. Şakir ve Mustafa Süleymanoviç Beyler.....	88
3.7. Bisiklet ve Sağlık	89

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

OSMANLI KAMUSAL ALANINDA BİSİKLETİN BENİMSENMESİ VE OSMANLI BASININDA VE EDEBİ ESERLERİNDE BİSİKLET

4.1. Orduda Bisiklet Kullanımı.....	94
4.2. Teşkilatlarda Bisiklet Kullanımı.....	97
4.2.1. Jandarma Teşkilatı’nda Bisiklet.....	98
4.2.2. Polis Teşkilatı’nda Bisiklet.....	100
4.2.3. Posta Teşkilatı’nda ve Dahiliye Nezareti’nde Bisiklet.....	102
4.3. Bisiklet Konusunda Düzenlemeler.....	104
4.3.1. Trafik ile ilgili Düzenlemeler.....	104
4.3.2. Bisikletin Kayıt Altına Alınması ve Vergilendirilmesi Konusunda Yapılan Düzenlemeler.....	105
4.4. Osmanlı Basınında ve Edebi Eserlerinde Bisiklet.....	107
4.4.1. İcat ve Yenilik Haberleri.....	107

4.4.2. Avrupa'dan Yarış Haberleri.....	112
4.4.3. Seyahatlerle alakalı Haberler.....	115
4.4.4. Bisikleti Konu Edinen Edebi Eserler.....	115
 SONUÇ.....	 120
 BİBLİYOGRAFYA.....	 123
 EKLER.....	 149

RESİMLER LİSTESİ

Resim 1.1 : Karl von Drais’in icadı “ <i>Laufmaschine</i> ”	6
Resim 1.2 : Sawyer’ın çarklı bisikleti.....	8
Resim 1.3 : MacMillan Bisikleti.....	9
Resim 1.4 : Michaux’nun “ <i>Boneshaker</i> ”ı.....	9
Resim 1.5 : “ <i>Highwheeler</i> ”	10
Resim 1.6 : Starley Üç Tekerlekli.....	11
Resim 1.7 : Starley’in “ <i>Salvo Sociable</i> ” modeli.....	11
Resim 1.8 : Lawson’ın “ <i>Safety Bicycle</i> ”ı.....	12
Resim 1.9 : Lawson’ın “ <i>Bicyclette</i> ”ı.....	13
Resim 1.10 : “ <i>Facile</i> ” modeli.....	14
Resim 1.11 : “ <i>Star</i> ” modeli.....	14
Resim 1.12 : “ <i>Kangaroo</i> ” modeli.....	14
Resim 1.13 : “ <i>Rover</i> ” modeli.....	15

KISALTMALAR LİSTESİ

A.e.	: Aynı eser
A.g.e.	: Adı geçen eser
A.g.m.	: Adı geçen makale
A.g.md.	: Adı geçen madde
A.g.t.	: Adı geçen tez
A.MKT.MHM.	: Sadaret Mektubi Mühimme Kalemi Evrakı
A.MTZ.4.	: Sadaret Eyalet-i Mümtaze Bulgaristan Evrakı
BEO.	: Babıali Evrak Odası Evrakı
Bkz.	: Bakınız
BOA.	: Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi
C.	: Cilt
Çev.	: Çeviren
DH.EUM.AYŞ.	: Dahiliye Emniyet-i Umumiye Asayiş Kalemi Evrakı
DH.EUM.LVZ.	: Dahiliye Emniyet-i Umumiye Levazım Kalemi
DH.EUM.MEM.	: Dahiliye Emniyet-i Umumiye Memurin Kalemi Evrakı
DH.EUM.MH.	: Dahiliye Emniyet-i Umumiye Muhasebe Kalemi Evrakı
DH.EUM.THR.	: Dahiliye Emniyet-i Umumiye Tahrirat Kalemi Evrakı
DH.EUM.VRK.	: Dahiliye Emniyet-i Umumiye Evrak Odası Kalemi Evrakı

DH.KMS.	: Dahiliye Nezareti Dahiliye Kalem-i Mahsus Evrakı
DH.MKT.	: Dahiliye Nezareti Mektubi Kalemi
DH.ŞFR.	: Dahiliye Nezareti Şifre Evrakı
DH.UMVM.	: Dahiliye Nezareti Umur-ı Mahalliye ve Vilayat Müdürlüğü Evrakı
Ed.	: Editör
HR.İM.	: Hariciye Nezareti İstanbul Murahhaslığı
HR.SFR.3.	: Hariciye Nezareti Londra Sefareti Belgeleri
HR.SFR.4.	: Hariciye Nezareti Paris Sefareti Belgeleri
HR.SYS.	: Hariciye Nezareti Siyasi Kısım
HSD.TFR1.	: Hibe Satın Alma Rumeli Müfettişliği Defterleri
HR.TH.	: Hariciye Nezareti Tahsilat İdaresi
HR.TO.	: Hariciye Nezareti Tercüme Odası Evrakı
İ.DH.	: İrade Dahiliye
İ.RSM.	: İrade Rüsumat
MF.MKT.	: Maarif Nezareti Mektubi Kalemi
No	: Numara
s.	: Sayfa
ŞD.	: Şura-yı Devlet Evrakı
TFR.I.AS.	: Rumeli Müfettişliği Jandarma Müşiriyet ve Kumandanlık Evrakı
TFR.I.SL.	: Rumeli Müfettişliği Selanik Evrakı

ty. : Tarih yok

Y.A.HUS. : Yıldız Sadaret Hususi Maruzat Evrakı

Y.A.RES. : Yıldız Sadaret Resmi Maruzat Evrakı

YB.021. : Yabancı Arşiv Makedonya

Y.EE.KP. : Yıldız Sadrazam Kamil Paşa Evrakı

Y.MTV. : Yıldız Mütenevvi Maruzat Evrakı

Y.PRK.ASK. : Yıldız Perakende Evrakı Askeri Maruzat

Y.PRK.EŞA. : Yıldız Perakende Evrakı Elçilik Şehbenderlik ve Ateşemiliterlik

Y.PRK.TKM. : Yıldız Perakende Evrakı Tahrirat-ı Ecnebiye ve Mabeyn Mütercimliği

Y.PRK.TŞF. : Yıldız Perakende Evrakı Evrak-ı Teşrifat-ı Umumiye Dairesi

Y.PRK.ZB. : Yıldız Perakende Evrakı Zabtiye Nezareti Maruzatı

ZB. : Zabtiye Nezareti Evrakı

GİRİŞ

Bir takım konjonktürel şartların etkisi ve insanın kas gücü ile ulaşım sorununu çözmesi arzusu sonucunda icat edilen bisiklet, kişisel ulaşım konusunda binlerce yıldır kullanılan binek hayvanlarına bir alternatif olarak ortaya çıkmış ve 19. yüzyılda insanların seyahat biçimini kökünden değiştirecek öncü bir makine haline gelmiştir. İcat edildiği dönem ve sonrasında birçok isimle anılan bisiklet, geçirdiği dönüşümlerle her kesimden insanın kullanabileceği bir hale gelmiş ve 19. yüzyılın son çeyreğinde Osmanlı topraklarında da benimsenmeye ve yaygınlaşmaya başlamıştır. Bu nedenle Osmanlı sınırları içinde kullanılan modeller 1880 sonrasında icat edilen zincirli ve güvenli sınıftakiler olmuştur.

1890'lı yıllar bisikletin dünya çapında tanındığı ve satış hacmi olarak zirveye ulaştığı bir dönemdir. İşte bu yıllarda bisiklet Osmanlı topraklarında boy göstermeye başlamış ve büyük bir ilgi ile takip edilmiştir. *“Hicaz demiryolu kadar faydalı görülme de, İstanbul sosyetesinde büyük bir sükse yarattığı söylenebilir.”*¹ Osmanlılar tarafından kullanılan bisikletler daima güvenli sınıftaki modellerdi. Bunun temel nedeni, diğer modellerin sürüşündeki zorluk ve engebeli arazilerde düşme riski barındırmasıdır. Bu nedenle bisiklet Osmanlı Devleti'ne birçok Avrupa ülkesinden çok daha sonra gelmiştir. Buna rağmen, Osmanlı topraklarında hızlı bir şekilde yayılmış ve kişisel kullanımdan devlet kurumlarına kadar birçok alanda benimsenmiştir.

Tezin Önemi ve Amacı

Bisikletin Osmanlı topraklarına ne zaman geldiği ve yaygınlaşmaya başladığı, kimler tarafından kullanıldığı, hangi alanlarda ve kurumlarda benimsendiği, sosyal hayatta ve kamusal alanda ne gibi etkilerinin görüldüğü soruları çalışmanın temelini oluşturmaktadır. Bu soruların cevaplanmasının yanı sıra aynı zamanda bisikletin Osmanlı'da kadınlarca kullanılması, modernliğin bir aracı olarak görülüp, sağladığı hız

¹ Ebru Boyar, Kate Fleet, **Osmanlı İstanbul'unun Toplumsal Tarihi**, çev. Serpil Çağlayan, İstanbul, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2010, s. 315.

avantajı ile bireylerin aktif yaşam ve seyahat alanını genişletmesi ve kolektif disiplin kültürünün bir parçası haline getirilerek askeri kurumlarda kullanımının dergi ve gazete sütunlarında tartışılması konuya farklı açılardan yaklaşmanın mümkün olduğunu da göstermektedir.

Literatür ve akademik yayınlarda konunun gereği kadar ele alınamaması ve kaynakların birbirini fazlasıyla tekrarlayıcı olması çalışmanın ortaya çıkışını sağlamıştır. Çalışmanın nihai amacı, konuyu birincil kaynaklar (arşiv kaynakları, dergi ve gazeteler, risale ve gezi yazıları) ışığında, farklı bir perspektiften ele alarak literatüre katkı sağlamaktır. Ayrıca literatürdeki yerli ve yabancı kaynaklardan da yararlanılmıştır. Bu hususta bisiklet ve bisikletin temas ettiği alanlar, kamusal alandan sosyal hayata, edebi ürünlerden spor, rekreasyon ve sağlık konularına kadar geniş bir yelpazede tetkik edilmiştir.

Kaynak Değerlendirmesi

Bu çalışmada arşiv kaynaklarından, dönemin gazete ve dergilerinden ve yerli ve yabancı literatürden yoğun bir şekilde faydalanılmıştır. Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi, Milli Kütüphane Süreli Yayınlar Katoloğu, İBB Atatürk Kitaplığı Veri Tabanı, Hakkı Tarık Us Veri Tabanı, Ahmet Piriştina Kent Arşivi Veri Tabanı, İSAM Makaleler Veri Tabanı, Atatürk Üniversitesi Seyfettin Özege Koleksiyonu Veri Tabanı ve The Library of Congress'in gazeteler veri tabanı çalışmamızda yararlandığımız birincil kaynakları bünyesinde barındırmaktadır.

Bisikletin Osmanlı topraklarına gelişinden günümüze kadar yaygınlaşmasını bir başlık altında ya da kitap halinde ele alan Türkçe kaynaklar oldukça sınırlıdır. Buna karşın Gökhan Akçura'nın "Bisiklet Kitabı", Cem Atabeyoğlu'nun "Türk Bisiklet Tarihi", Nail Bülbül'ün "Osmanlı'dan Bugüne Türk Bisiklet Tarihi", Ergun Hiçyılmaz'ın "1912-2012 Türkiye'de Bisikletin 100 Yıllık Tarihi" ve Atıf Kahraman'ın "Osmanlı Devleti'nde Spor" adlı çalışmaları genel hatlarıyla bisikletin Osmanlı

topraklarında, sosyal hayatta ve devlet kurumlarında benimsemesi ve bisikletin bir spor dalı olarak ortaya çıkışı ile ilgili bilgiler vermektedir. Bunun yanında, İzmir’de bisiklet yarışları ile alakalı ayrıntılı bilgiler veren Rauf Beyru’nun “19. Yüzyılda İzmir’de Yaşam” ve Günver Güneş’in “Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Modern Sporların İzmir’e Girişı (1850-1922)” adlı çalışmalarından da yararlanıldı. Ayrıca Nurbike Ceylan tarafından 2020 yılında hazırlanan “Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Bisikletin Serüveni” başlıklı bir yüksek lisans tezi de bulunmaktadır. Bu alanda yapılan ilk tez olması hasebiyle kıymeti takdir edilmekle birlikte ilgili tezin, Osmanlı’da bisiklet kullanımını ana hatlarıyla yüzeysel olarak ele aldığı ve kaynakça açısından da yetersiz kaldığı görülmektedir.

Tezin konusu olan 1885-1923 yılları arası dönemde biri çeviri, diğeri gezi yazısı olmak üzere kaleme alınan iki eser, türlerinin tek örnekleri olması hasebiyle ayrı bir öneme sahiptir. Ali İhsan Bey tarafından Osmanlıca’ya çevrilen “Bisiklet Meraklılarına Yadigar” ve Ahmed Tevfik tarafından kaleme alınan, Nezaket Özdemir tarafından günümüz Türkçesine “Yüz Yıl Önce Bisikletle Bursa” olarak çevrilen “Hüdavendigar Vilayeti Dahilinde Velosipedle Bir Cevelan” adlı çalışmalar doğrudan kullanılmıştır. Ayrıca bisikletleri ile dünya turu yapan ve Osmanlı topraklarından geçen seyyahların kitap haline getirdikleri anılardan da faydalanılmıştır. Bahsi geçen eserler Thomas Stevens’in “Around the World on a Bicycle: From San Francisco to Teheran” ve Thomas Gaskell Allen Jr. ve William Lewis Sachtleben’in “Across Asia on a Bicycle: The Journey of Two American Students from Constantinople to Peking” adlı çalışmalarıdır. Thomas Gaskell Jr. ve William Lewis Sachtleben’in seyahatleri boyunca çektikleri 2500’den fazla fotoğraf içerisinde Osmanlı şehirlerinden kareler de bulunmaktadır. Ekler bölümünde de faydalanılan bu fotoğraflar dönemin kent yaşamını ve bisikleti bir arada göstermesi açısından eşsizdir.

19. yüzyılda bisikletin icadı, sonrasında geçirdiği dönüşümleri ve bisikletin sosyal, kültürel, edebi ve askeri alandaki etkilerini de ele alan David V. Herlihy’nin “Bicycle: The History” ve David Gordon Wilson’ın “Bicycling Science” adlı

eserlerinden birinci bölümde fazlasıyla yararlanıldı. Bisikletin tüketim kültürünün başat bir sembolü haline gelmesi, modernliğin bir göstergesi olması ve modern anlamda turist kavramının ortaya çıkışında bisikletin oynadığı rolü ele alan Glen Norcliffe'in "The Ride to Modernity: The Bicycle in Canada 1869-1900" adlı eseri özellikle Osmanlı'da bisiklet konusuna farklı açılardan yaklaşılmasında bir rehber olarak kullanıldı.

Bisikletin Osmanlı'da spor alanındaki tarihini ve sosyal hayattaki etkilerini ele alan Mehmet Süme ve Selami Özsoy'un "Osmanlı'dan Günümüze Türkiye'de Bisiklet Sporuna" ve bisikletin daha çok askeri alanda, güvenlik ve posta teşkilatlarında kullanımını konu edinen Ülkü Yancı'nın "Osmanlı'nın Bisikletle Tanışması ve Osmanlı'da Bisikletin Kullanım Alanları" makalelerinden de faydalanıldı.

BİRİNCİ BÖLÜM

BİSİKLETİN ORTAYA ÇIKIŞI VE OSMANLI TOPRAKLARINA GELİŞİ

1.1. Bisikletin İcadı ve Tarihsel Gelişimi

İnsanlar tarih boyunca kara ulaşımı konusunda çeşitli aletler icat etmişlerdir. Tekerleğin icadı ile başlayan bu süreç hayvan arabaları, tren, bisiklet, otomobil ve uçak silsilesi şeklinde devam etmiştir. Bu zincir içinde bisiklet, sonraki gelişmelere de etkileri bakımından oldukça önemli bir halkadır. İnsanın kas gücü ile hareket etmesine imkan veren ve bireyin istediği zaman istediği yere gidebilme özgürlüğünü sağlayan bisiklet, kişisel ulaşım alanında bir devrim yaratmıştır.

Bisikletin ortaya çıkışı, ne zaman ve kim tarafından icat edildiği ile ilgili kaynaklarda bir takım iddialar öne sürülmüştür. Bu iddialardan birisi, bisiklete benzer makinelerin ilk kez Roma ve Mısır uygarlıkları tarafından kullanıldığıdır. Bunun fazlasıyla abartılı olduğu açıktır çünkü bahsi geçen uygarlıklarda kullanılan iki tekerlekli makineler, atların arkasına bağlanan, savaş ve yarışlarda kullanılan “chariot” adı verilen arabalarından başka bir şey değildir.² Diğer bir iddia, 12. yüzyılda Çin’de bisiklete benzer bir makinenin yapıldığıdır. Başka bir iddia ise bisiklete dair ilk çizimlerin, Leonardo Da Vinci’nin “*Codex Atlanticus*” adlı ünlü kitabında yer aldığıdır.³ Ancak yapılan kimyasal analizler sonucunda çizimin 1960 sonrasında kitaba eklendiği anlaşılmıştır.⁴ Bir başka iddia ise tamamıyla uydurulmuş bir mittir. Buna göre, 1791 yılında Paris’te, Mede de Sivrac adı verilen şahıs “*célérifère*” adı verilen iki tekerlekli ilk bisikleti icat etmiştir.⁵ Ancak bu icat miti, 1871 yılında Fransızların Prusya

² “Chariot”, **The Free Dictionary**, (Çevrimiçi) <https://www.thefreedictionary.com/chariot>, 19 Kasım 2020.

³ Nail Bülbül, **Osmanlı’dan Bugüne Türk Bisiklet Tarihi**, İstanbul, Bisiklet Federasyonu Yayınları, 2013, s. 9.

⁴ Monica Buck, “Did Leonardo Da Vinci Invent the Bicycle?”, (Çevrimiçi) <https://www.welovecycling.com/wide/2017/03/17/leonardo-da-vinci-invent-bicycle/>, 30 Mart 2022.

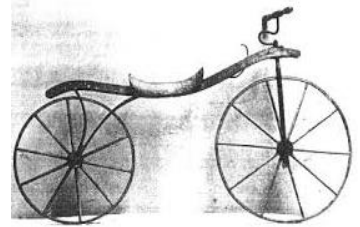
⁵ Kudret Emiroğlu, **Gündelik Hayatımızın Tarihi**, Ed. Cumhur Öztürk, İstanbul, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2011, s. 580.

yenilgisinden sonra icadı sahiplenme noktasında, Fransız bir gazeteci olan Louis Baudry tarafından uydurulmuş bir kurmacadan başka bir şey değildir.⁶

Bisikletin ortaya çıkışı bir takım çevresel ve konjonktürel şartların zorlamasıyla olmuştur. Napolyon Savaşları döneminde, 1812'den sonraki beş sene boyunca Avrupa'da kötü hasat ve kötü hasadın getirdiği yulaf kıtlığı insanın kas kuvvetine dayanan makineler fikrini ortaya çıkarmıştır. Buradan hareketle ve savaşlarda yaralıları taşımak amacıyla bir avukatın oğlu, sayısız icadın mucidi ve aynı zamanda orman işletme memuru olarak çalışan Baron Karl von Drais de Sauerbrun, sürüş makinesi anlamına gelen "*fahrmachine*" adını verdiği dört tekerlekli ve insan gücü ile hareket esasına dayanan bir makine yapmıştır.⁷ Makine, değirmen mili ile tekerlerin döndürülmesi esasına dayanmakta ve beş kişiyi taşıma kapasitesine sahipti.⁸ Çar I. Alexander bu makineyi Karlsruhe ziyareti sırasında görmüş ve bunu 1814'te Viyana Kongresi'nde tanıtması için Karl Drais'i cesaretlendirmiştir. Ancak kongrede beklediği teşvik ve ilgiyi göremeyen Drais bütün ilgisini iki tekerlekli yeni icadına yöneltmiştir.⁹

1.1.1. Draisienne ya da Velocipede

1815 yılında Endonezya'daki Tambora Volkanik Dağı'nın patlaması sonucu havaya karışan küller, rüzgarların etkisiyle 1816'da kuzey yarım küreye kadar ulaşmıştır.¹⁰ "*Year without a summer*" (yazsız bir yıl) olarak nitelendirilen 1816 yılında, küllerin neden olduğu kar fırtınaları ve rüzgarlar Avrupa kıtasındaki hasadı olumsuz etkilemiştir. Ortaya çıkan kıtlığı aşmak için binek hayvanları dahi kullanılmıştır. Binek hayvanlarının eksikliği



Resim 1.1 Karl von Drais'in icadı "*Laufmaschine*". Kaynak: (Çevrimiçi) <http://thefirstbicycle.weebly.com/the-first-bicycle--draisienne.html>, 10 Mayıs 2022.

⁶ Tony Hadland, Hans-Erhard Lessing, **Bicycle Design: An Illustrated History**, Cambridge Massachusetts London, The MIT Press, 2014, s. 50.

⁷ **The Velocipede: Its History, Varieties and Practice**, New York, Cambridge Riverside Press, 1869, s.9.

⁸ Hadland-Lessing, **A.g.e.**, s.8.

⁹ David V. Herlihy, **Bicycle: The History**, Massachusetts, Yale University Press, 2004, s. 20-22.

¹⁰ Patricia Bauer, "Mount Tambora", (Çevrimiçi) <https://www.britannica.com/place/Mount-Tambora>, 30 Aralık 2020.

sonucu, bineksiz bir ulaşım aracı yapma fikrinden yola çıkan Baron Karl Ludwig von Drais¹¹ Haziran 1817’de, “*Laufmaschine*” (koşu makinesi) adını verdiği makineyi icat etmiştir. Böylece insanın kas gücüyle hareket eden ve kişisel ulaşım konusunda devrim yaratan bisikletin ilk prototipi ortaya çıkmıştır.¹²

“*Laufmaschine*” ismi icattan hemen sonra “*draisine*” ve “*vélocipède*” adını almıştır. Makinenin çalışma esası oldukça basitti; demirden imal edilmiş tekerlekler tahta bir kadrana raptedilmiş ve ortasında bir kişinin oturacağı bir oturak sayesinde kişi ayaklarını yere vurarak makineyi hareket ettirmekteydi. Sağa ve sola dönebilen basit bir gidon sayesinde istenilen yöne hareket sağlanmaktaydı.¹³

Drais’e göre bu makine, doğal bir eylem olan yürüme ve koşma hareketlerini kolaylaştıracak ve hızlandıracaktı; normal bir yayanın hızını saatte 5-6 mile, yani iki katına çıkaracaktı. Ayrıca biraz fazla efor harcayarak bu mesafeyi saatte 12 mile çıkaracağını ve bunun, o dönem için karada en hızlı ulaşım aracı olarak görülen bir atın hızına eşit olacağını da iddia etmişti.

Drais’in icadı, bir ulaşım aracından ziyade eğlence ve boş zaman aktivitesi olarak kullanılan bir oyuncak olarak görülmüştür. Avrupa’da bu makinenin kullanıldığı yerler, parklar, gösteri amacıyla sahnelenen sirkler ve tuluatlardı; kullanıcıları da her türlü yeniliği ilk elden deneyimleme imkanına sahip olan Avrupalı elitlerdi. Hem seri üretim yapılamaması hem de alt tabakadan insanlar için pahalı olması göz önünde tutulduğunda bunu ilk elden deneyimleyenlerin elit tabakadan olması çok da şaşırtıcı değildir.

Bu icat büyük bir atılım olsa da atın yerini alabilecek işlevsel bir araç olmaması, ilk ortaya çıktığı dönemde maliyet olarak bir attan daha pahalı olması, yaya ve at arabaları için tehlike arz etmesi gibi birtakım nedenlerden dolayı benimsenmemiştir.

¹¹ David Gordon Wilson, **Bicycling Science**, Cambridge Massachusetts Londra, The MIT Press, 2004, s. 10.

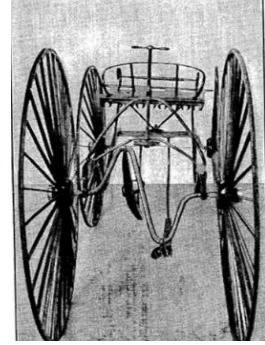
¹² Hadland-Lessing, **A.g.e.**, s.11.

¹³ **The Bicycle 200 Years on two wheels**, Gloucestershire, Mirrorpix The History Press, 2017, s. 3.

Fren ve pedal mekanizması olmayan bu makine, Avrupa ve Amerika'nın birçok şehrinde yasaklanmıştır.¹⁴

1.1.2. Willard Sawyer-Dört Tekerlekli Bisiklet

Drais'in yaptığı makineyi kullananlar, nüfus içinde çok küçük bir kısmı temsil etmiştir. Bunun nedeni basitti; iki tekerlek üzerinde dengede durmak çok zordu ve Avrupa'daki insanların büyük çoğunluğu da bu makinede ustalaşacak derecede atletik kimseler değillerdi. Bu nedenle ilerleyen dönemlerde üç ve dört tekerlekli modeller birçok mucit tarafından geliştirilecekti. Bu mucitlerden dikkate değer olanlardan en önemlisi Willard Sawyer'dır. Sawyer, 1830'larda çift kulplu ve el çarklı olan, aynı zamanda hem ayak hem de el ile hareket ettirilen dört tekerlekli bir makine yaptı¹⁵ ve bu makineyi Galler ve Fransa saraylarına satma başarısı gösterdi.¹⁶ Bu makinenin iki tekerlekli makineye göre en büyük avantajı ise denge ve atletik olma gibi bir zorunluluğu barındırmamasıydı. Bisikletin teknik anlamda seyrini değiştirecek gelişmelerin duraksadığı bir dönemde üretime devam eden Sawyer, 1858'de yayımladığı bir broşürde, bu makineyi kullanan bir sürücünün hiç zorlanmadan normal bir yolda günde 60 mil gidebileceğini de ifade etmiştir. Fakat bu makine, üzerinde uzmanlaşmak için çok fazla pratik yapma gereği, rüzgarlı havalarda ve eğimli arazilerde kullanımın güçlüğü, yokuş aşağı inerken çok fazla takırdaması ve titremesi gibi nedenlerden dolayı fazla tutulmamış ve başarısız olmuştur.¹⁷



Resim 1.2. Sawyer'ın çarklı bisikleti. Kaynak: (Çevrimiçi) <https://doverhistorian.com/2013/08/16/willard-sawyer-founder-of-the-worlds-first-factory-for-mass-producing-cycles/>, 17 Haziran 2022.

¹⁴ Herlihy, **A.g.e.**, s.23, 27-28, 31.

¹⁵ Hadland-Lessing, **A.g.e.**, s.30.

¹⁶ Lorraine, "Willard Sawyer-Founder of the World's First Factory for Mass-producing Cycles", (Çevrimiçi) <https://doverhistorian.com/2013/08/16/willard-sawyer-founder-of-the-worlds-first-factory-for-mass-producing-cycles/>, 3 Ocak 2022.

¹⁷ Herlihy, **A.g.e.**, s.63-65.

1.1.3. MacMillan Bisikleti

1839’da İskoçya’da demircilik yapan Kirkpatrick MacMillan, tıpkı lokomotif tekerlerinin birbirine bağlanması gibi bir mekanizmayla pedalı arka tekerleğe bağlayarak, arka tekerden çekişli ilk bisikleti ortaya çıkarmıştır. MacMillan, icadının verimliliğini göstermek amacıyla 1842’de Glasgow’da 68 mil mesafe kat etmiştir.¹⁸ Ancak



Resim 1.3. MacMillan Bisikleti. Kaynak: David Gordon Wilson, *Bicycling Science*, s. 13.

MacMillan’ın bisikleti, ayakların yerden tamamıyla kaldırılmasının yol açtığı denge problemi ve ön kısımda bulunan pedala benzer parçanın verimsizliği gibi olumsuz yanlarından dolayı kullanıcılara hitap edememiş ve yaygınlaşamamıştır.

1.1.4. Boneshaker (Kemik Sarsıcı)

1867 yılında Fransız Pierre Michaux adındaki bir demir ustası doğrudan ön göbeğe bağlı pedallar ve kranklar tarafından hareket ettirilen iki tekerlekli bir makine yapmayı başardı. Bisikletin ilk formu olarak kabul edilen iki tekerlekli koşma makinesinin icadından



Resim 1.4. Michaux’nun “Boneshaker”ı. Kaynak: David Gordon Wilson, *Bicycling Science*, s. 15.

yaklaşık elli yıl sonra, makinenin çehresini tamamen değiştirecek en önemli parça sayılan pedal böylece eklenmiş oldu. Tahta bir gidon ve demir tekerleklerle sahip bu model sürücüsünü fazlasıyla sarsmasından ötürü “*Boneshaker*” (kemik sarsıcı) adı ile anılmıştır.¹⁹ Hareketin pedallarla sağlanması nedeniyle iki ayak pedalın üzerinde kalmak zorundaydı, ki bu durum makinenin kullanımını Drais’in makinesinden daha zor hale getiriyordu. Ancak bunun için Michaux şirketi bedava sürüş dersleri vermeye başladı ve beş-altı derste bisiklette dengenin sağlanabileceğini iddia etti.

¹⁸ “Kirkpatrick MacMillan (1812-1878)”, (Çevrimiçi) https://www.bbc.co.uk/history/historic_figures/macmillan_kirkpatrick.shtml, 3 Ocak 2022.

¹⁹ Sidney H. Aronson, “The Sociology of the Bicycle”, *Social Forces*, C.XXX, No: 3, Mart 1952, s. 305.

Bu makinenin ağırlığı yaklaşık 32 kg ve fiyatı da 250 frank civarındaydı.²⁰ Makinenin yüksek fiyatı, insanların bu aleti sahiplenmeleri konusundaki en büyük engeldi. Buna rağmen 1868 yılında makinenin kullanımı o kadar çok yaygınlaştı ki icadından altı ay sonra sokaklarda bir bisikletli görmek sıradan bir hale geldi. “*Boneshaker*”, ayakların yere vuruşu esaslı ile çalışmakta olan Drais’in icadına oranla, daha verimli ve konforlu bir sürüş sunmasının yanı sıra pedal gibi bir yeniliği kazandırdığı için bisikletin gelişimine katkı sağlayan en önemli basamaklardan birisi olarak görülmektedir.

1.1.5. Highwheeler (Yüksek Teker)

Michaux’nun devrimsel yeniliği “*Boneshaker*”ı daha verimli ve süratli hale getirmek için bir takım girişimler olmuştur. Jantlı teker ve kauçuk lastiğin mucidi Eugene Meyer yeni velosipedlerin daha hızlı ve verimli olmasını sağlamanın yolunu bulmuştu; ön tekerleği büyütmek. Ön tekerleğin çapındaki bir artış her pedal çevrildiğinde normal bir “*boneshaker*”a göre daha fazla mesafenin kat edilmesi anlamına geliyordu. Meyer, icadının hızını hemen denedi ve şampiyon James Moore’un “*boneshaker*” ile gittiği mesafeyi, yeni makine ile yüzde yirmi daha kısa sürede kat etmeyi başardı. Bu yeni icadı tüm dünya “*Highwheeler*” (yüksek teker) olarak tanıyacaktı.²¹



Resim 1.5. “Highwheeler”, Kaynak: David Gordon Wilson, *Bicycling Science*, s. 19.

Bu model, o dönem için bir mekanik harikası olarak görülmesine ve önceki modellerden daha fazla satış hacmine ulaşmasına rağmen bir takım eksiklikleri de bünyesinde barındırmaktaydı. Öncelikle ön teker çapının büyümesi makineye binmeyi ve inmeyi zorlaştırıyordu.²² Makineyi frenle durdurmak bir başka problemi de

²⁰ Erhan Ergün, “Devr-i Pedal”, (Çevrimiçi) <https://2wheel1saddle.wordpress.com/tag/pierre-lallement/>, 3 Ocak 2022.

²¹ Herlihy, **A.g.e.**, s.82, 139, 141.

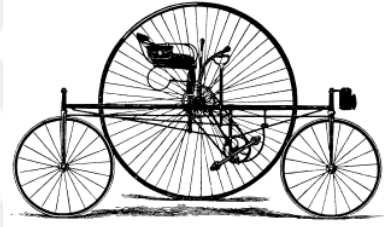
²² David Rubinstein, “Cycling in the 1890s”, **Victorian Studies**, C.XXI, No: 1, 1977, s. 48.

beraberinde getiriyordu ki o da düşme tehlikesiydi. Çekingen bazı sürücüler, bu makineye binmeyi zürafaya binmeğe benzetiyorlardı.²³

1.1.6. Tricycle (Üç Tekerlekli Bisikletler)

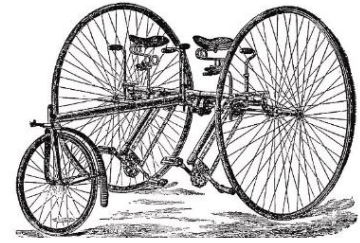
“*Highwheeler*” modelinin sürücüler açısından fazlasıyla atletik özellikler gerektirmesi, kullanıcı profilinin daralmasına sebep olmuştur. Bu nedenle yeni arayışlara girilmiş, her kesimden insana hitap eden ve daha güvenli sürüş sunan üç tekerlekli bisikletler üretilmeye başlanmıştır.

1877’de James Starley adlı mucit, üç tekerlekli yeni bir bisiklet piyasaya sürdü. Bu aletin bir tarafında zincir sistemi ile hareket ettirilen 50 inçlik bir tekerlek ve diğer tarafında, ikisi de döndürülebilen ve birbiri ile hizalandırılmış iki küçük tekerlek vardı.²⁴ Bisiklet mekaniğinde daha önce de zincir kullanımı düşünülmüş ancak o dönemin zincirlerinin dayanıksız olması sebebi ile bundan çok çabuk vazgeçilmişti. Ancak Starley üç tekerlekli bisikletini piyasaya sürmeden önce İngiltere’de, İsviçreli mekanikçi Hans Renold tarafından, sürtünme önleyici ve makaralı zincir bulundu. Starley bu sistemi üç tekerlekli yeni modelinde kullandı ve çok başarılı bir makine ortaya çıkmış oldu.²⁵



Resim 1.6. Starley Üç Tekerlekli. Kaynak: David Gordon Wilson, *Bicycling Science*, s. 20.

Starley’nin bir sonraki icadı ise iki kişinin sürebileceği tandem-üç tekerlekli bisiklet oldu. Bu yeni makine “*Salvo Sociable*” olarak adlandırılmıştır. Makinede yan yana iki koltuk ve bu koltukların yanında iki büyük sürüş tekerleği bulunmaktaydı. Makinenin en büyük sorunu ise iki tekerleği bağımsız hızlarda iten iki sürücünün



Resim 1.7. Starley’in “*Salvo Sociable*” modeli. Kaynak: (Çevrimiçi) <https://fineartamerica.com/featured/t-frame-sociable-tandem-tricycle-b1-historic-illustrations.html>, 20 Haziran 2022.

²³ Herlihy, **A.g.e.**, s.162.

²⁴ W.F. Grew, **The Cycle Industry: its origin, histroy and latest developments**, London, Sir Isaac Pitman & Sons, 1921, s. 17.

²⁵ Herlihy, **A.g.e.**, s.205.

yarattığı dengesizlikti. Starley bu sorunu gidermek için denge dişlisi ve diferansiyel dişlisi olarak bilinen parçaları icat etti. Bu eklemeler sayesinde iki bağımsız iticiden gelen güç eşit bir şekilde dağıtılmış oldu. Bu yeni eklemeler daha sonraki süreçte otomotiv endüstrisinde de kullanılacaktı.²⁶

Üç tekerlekli bisikletler hiçbir atletik özellik ve ustalık gerektirmeyen kullanım sunması, düşme tehlikesini minimuma indirmesi ve tur gezilerinde manzaranın keyfini çıkartmak için dengeli olması gibi avantajları ile ön plana çıktı. Teknik yeniliklerinin yanında bu bisikletler ayrıca kullanıcılar arasında sınıf farklılıklarının da sembolü haline geldi. Üç tekerlekli kullanıcıları, daha düşük sosyal statüye sahip olarak nitelendirdikleri sıradan bisikletçilerden kendilerini mümkün mertebe farklı bir konuma yerleştiriyorlardı. Hatta Kraliçe Victoria da 1881’de Salvo modelinden bir çift satın almıştı. O dönemde alt tabakadan birçok insan, ikinci el bisikletlere yönelirken, üç tekerlekli bisikletler ise elitist bir obje olarak kalmaya devam etmişti.

1.1.7. Safety Bicycle (Güvenli Bisiklet)

1870’lerin sonlarına doğru birkaç mucit, arkadan çekişli alçak bisiklet fikrini tekrardan gözden geçirmeye başladı. 1870’ler boyunca “*Highwheeler*” denilen bisiklete kullanıcıların memnuniyeti için birçok yenilik eklenmişti: doğrudan pedalların üzerine oturmuş sürücü, bisiklet üzerinde çok daha iyi bir kontrole sahipti ve dönerken gidonu çok küçük bir açı ile döndürmesi yeterli olmaktaydı. Tekerleğe çok yakın topuk klipsli lastik basamaklı pedallar ayağın parmaklıklara kayma tehlikesini de bertaraf etmişti. Tüm bu yeniliklere karşın arkadan çekişli bir bisiklet, sürücüyü daha dengeli bir konuma getirmenin yolu olarak ortaya çıktı.



Resim 1.8. Lawson’ın “Safety Bicycle”ı.
Kaynak: (Çevrimiçi)
<https://hughevelynprints.com/product/1876-lawsonlever-safety-bicycle/>, 24 Haziran 2022.

²⁶ Wilson, A.g.e., s.21.

Henry J. Lawson 1876'da "*Safety Bicycle*" (Güvenli Bisiklet) adını verdiği bir makine icat etti. Bu makinede sürücü, küçük bir ön tekerleğin üzerinde oturuyor ve arka tekere bağlı pedalları ileri geri hareket ettirerek devinim sağlıyordu. İcat yere yakın olması ve düşme riskini azaltması ile tanındı ancak çok tutulmadı. Çünkü hantal ve yavaş bir sürüş deneyimi vadediyordu.



Resim 1.9. Lawson'ın "Bicyclette"i.

Kaynak: (Çevrimiçi)

<https://collection.sciencemuseumgroup.org.uk/objects/co25832/lawson-bicyclette-1879-bicycle>, 24 Haziran 2022.

²⁷ Sonrasında Lawson, 1879 yılında "*Bicyclette*" adını verdiği yeni bir modelin patentini aldı. Bu yeni makinede pedal tahriki yerine zincir ve zincir dişlisi kullandı. Ayrıca pedallar tarafından hareket ettirilen aynakolu (sürücünün gücünü bisiklete aktaran krank kolu) kendisinden daha küçük bir çevrede zincir dişlisine bağlı hale getirilerek sürücünün pedalı her çevirdiğinde arka tekerleğin diğer modellerdekini aksine birden fazla tur yapabilme imkanına sahip olabiliyordu. Diğer bir yenilik ise, "*Safety Bicycle*" adını verdiği modelde arka teker büyük olmasına rağmen bu yeni modelde arka tekerlek küçük ve ön tekerlek de daha iyi denge sağladığı düşünülerek büyük bir şekle getirilmişti. Çok büyük yenilikler barındırmasına rağmen bu yeni model 1880'de, icadından kısa bir süre sonra üretilmedi. Bunun nedenleri, uzun zincirin verimsiz olacağının düşünülmesi ve bu modelin hem üreticiler hem de tüketiciler açısından yüksek maliyetli olmasıydı.²⁸

1.1.8. Facile – Star – Kangaroo

Lawson'ın yeni icadında zincir gibi yeni bir teknolojiyi kullanmasını dezavantaj olarak gören mucitler, farklı çalışma prensibine sahip modellerin patentini almaya başladılar. Bunlar arasında kuşkusuz üç model öne çıkmaktaydı. Bunlar "*Facile*", "*Star*" ve "*Kangaroo*" adıyla ünlenen ve birbirinden farklı teknik özellikler sergileyen modellerdi.

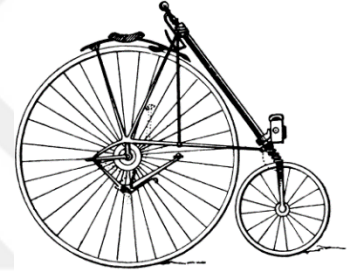
²⁷ Herlihy, A.g.e., s.201, 207, 209, 211.

²⁸ A.e., s. 212.

“Facile”, 1879 yılında İngiliz firması “Beale and Straw” tarafından patenti alınan bir modeldi. Bunun teknik anlamda en ayırt edici özelliği kollu, daha doğrusu kaldıraçlı bir sistemle hareket ettirilmesi idi. Görüntüsü “Highwheeler” modelini andırsa da ön tekerleğe bağlanan kaldıraçların aşağı ve yukarı hareketi ile çekiş sağlanıyor ve bu durum da klasik modellerdeki pedallı tam tur çevirme zahmetinden sürücüyü kurtarıyordu.²⁹ Bu model özellikle Amerika’da çok büyük bir başarı kazandı ve Lawson’ın bisikletindeki oturuş pozisyonunun alçaklığından ötürü geleneksel kullanıcılar arasında daha çok tercih edildi. Bisiklette yüksek bir konumda oturmak o dönem için önemli bir algı sorunu idi. Alçak bisikletler garip görüntüsü ve oturuş pozisyonun alçaklığından dolayı onursuzluk sembolü olarak görülmekteydi.³⁰



Resim 1.10. “Facile” modeli. Kaynak: (Çevrimiçi) <https://onlinebicyclemuseum.co.uk/1886-facile-geared-safety-bicycle-replica/>, 25 Haziran 2022.



Resim 1.11. “Star” modeli. Kaynak: David Gordon Wilson, *Bicycling Science*, s. 24.

“Star” ise “Facile” modelinden ilham alınarak Amerika’da üretildi. Bu modelin ayırt edici özelliği ise, “Facile”’in aksine arka tekerleğin büyük ve kaldıraç sisteminin de arka tekerleğe bağlı olmasıydı. Modelin tek sıkıntısı ise sürücünün arka tekerlek üzerinde oturması nedeniyle arkaya doğru düşme tehlikesinin olmasıydı.³¹ Buna rağmen, güvenli sınıfında bisikletlere geçiş aşamasında “Star” önemli bir model haline geldi.³²



Resim 1.12. “Kangaroo” modeli. Kaynak: David Gordon Wilson, *Bicycling Science*, s. 24.

“Kangaroo” ise “Hillman, Herbert and Cooper of Coventry” şirketi tarafından 1884 yılında piyasaya sürüldü

²⁹ Glen Norcliffe, *The Ride to Modernity: The Bicycle in Canada 1869-1900*, Toronto, University of Toronto Press, 2001, s. 53.

³⁰ Herlihy, *A.g.e.*, s.214.

³¹ Wilson, *A.g.e.*, s.22.

³² A.G. Batchelder, “The Story of Bicycle” *Harper’s Weekly*, C.XL, 1896, s. 359, (Çevrimiçi) <https://hdl.handle.net/2027/mdp.39015023106241>, 5 Ocak 2022.

ve büyük başarı kazandı. Bisikletin teknik anlamda getirdiği yenilik ise zincir sistemini tekrardan ama farklı bir yöntemle geniş bir kullanıcı kesimine benimsetmesiydi. Görüntüsü klasik bir “*Highwheeler*” olmasına rağmen ön tekerleğe bağlanan dişli ve onun hemen altında yer alan pedalın zincir vasıtasıyla bu dişliye bağlanması sonucunda sürücü pedalı bir tur attırdığı zaman teker bir turdan fazla dönmekteydi.³³ Bu modelin elde ettiği başarı da çok kısa bir süre sonra sona erecekti. Artık modern anlamda bisiklet dediğimiz modeller ortaya çıkacaktı.

1.1.9. The Rover ve Güvenli Bisikletin Yaygınlaşması

“*Kangaroo*” modelinin getirdiği başarı ve üç tekerlekli bisikletlerin her kesimden kullanıcıya hitap etmesi ile beraber “*Highwheeler*” adı verilen model, satış ve memnuniyet anlamında değerini kaybetmeye başlamıştı.

1885 Ocak ayında Londra’da yapılan “*Stanley Cycle Show*”da tanıtılan “*Rover*” adlı bir bisiklet modeli öyle büyük bir başarı kazandı ki, günümüzdeki bisikletler halâ bu esasa göre üretilmektedir. Ön tekerleği 36, arka tekerleği ise 30 inç olan bu modelde güç, zincir sayesinde arka tekerleğe aktarılıyordu. Bisikletin ağırlığı 20 kg’dı. Satışa sunulan fiyatı 22 poundla sıradan bir bisikletten pahalı ancak üç tekerlekli bir bisikletten ise ucuzdu. Genel anlamda tüm bireylerin kullanımı için tasarlanmasından ötürü sele aşağı-yukarı ve ileri-geri ayarlanabiliyordu.³⁴ Diğer modellere nazaran daha eşit teker boyutlarına sahip olması, oturuş pozisyonunun ileri ya da geri düşme tehlikesini ortadan kaldırması ve zincir tahriki ile daha verimli bir sürüş deneyimi sağlaması nedeniyle bu bisiklet modeli de “*Safety Bicycle*” olarak anıldı. Kısacası “*Rover*” modeli “*Safety Bicycle*” denilince akla gelen ilk model olmuştu. Zaten satış sloganı da bunu niteler şekildeydi: “Üç tekerlekten daha güvenli ve şu ana



Resim 1.13. “Rover” modeli. Kaynak: (Çevrimiçi) <https://www.prints-online.com/ad-rover-safety-bicycle-1885-4377278.html>, 26 Haziran 2022.

³³ Grew, A.g.e., s.10-11.

³⁴ Herlihy, A.g.e., s.227.

kadar üretilmiş modellerden daha hızlı ve kolay".³⁵ "Stanley Cycle Show"da tanıtılmasından kısa bir süre sonra bu yeni bisikleti deneyenlerin deneyimleri de makinenin ismini ne kadar hak ettiğini göstermekteydi: *"Sürüşü kolay, kesinlikle güvenli ve parke taşı üzerinde bile kolaylıkla hareket ettirilebiliyor."*

John Starley tarafından icat edilen "Rover" modeli kendisini yarışlarda da kanıtlamayı başarmıştı. 1885 Eylül ayında George Smith adlı yarışçı "Rover" ile 100 mil mesafeyi 7 saat 15 dakikada kat etmeyi başardı ve bu mesafe "Kangaroo" ile yaptığı mesafeden 6 dakika daha iyiydi. Üretici Starley, ertesi yıl bu yeni modele birkaç ekleme daha yaptı ve yeni görüntüsü ile "Rover", Michaux'nun ürettiği "Boneshaker"ları andırıyordu. Bu yeni eklemede her iki teker de eşit büyüklükte tasarlandı. İngiliz üreticiler tasarımın pratik ve pazarlanabilir olmasından ötürü üretim seyrini "Rover"dan yana değiştirdiler.³⁶

"Rover", ayrıca bisikleti bir yarış, spor ve eğlence aracı olmaktan çıkarıp dönemin ulaşımında bir gereklilik haline getirmeyi de başarmıştı. Eşit teker boyutları, binme ve inmedeki kolaylık ve sürücünün oturuş pozisyonunun tam ortada olması gibi yeniliklerden dolayı üç tekerlekli bisiklet kullanıcıları da çok geçmeden bu yeni modele geçiş yapacaklardı.

1.1.10. Dunlop – Michelin – Pirelli Lastikleri

Bisikletler her ne kadar güvenli sınıfında bir gelişme gösterecekler de yinede bir takım teknik aksaklıkları taşımaktaydılar. Bunun en bariz olanı ise tekerleklerin halâ 1860'larda üretilen modellerdeki gibi tamamen kauçuktan imal edilmesi idi. Bu tekerlekler yağmur, güneş ışığı ve sürtünme sonucu çok kısa bir sürede aşınmakta ve aynı zamanda sürücülerin zemini hissetmelerine neden olmaktaydı; bu titreşim nedeniyle

³⁵ A.e., s. 229. 1899'da Alman Ernst Sachs, avara kasnağı denilen parçayı "Safety" modeline entegre ederek sürücülerini büyük bir zahmetten kurtardı. Bu parçanın getirdiği kolaylık şuydu: o zamana kadar üretilen bisikletlerde sürücü, bisiklet hareket ettiği müddetçe pedali çevirmek zorundaydı. Pedal hem hareket hem de fren gibi kullanılıyordu. Avara kasnağı sayesinde belirli bir hıza ulaştıktan sonra teker dönmeye devam ediyor ancak pedal çevirme lüzumu da ortadan kalkıyordu. Pedalin sürekli dönmesi kazaların en büyük nedenlerinden birisiydi ve bu ekleme sayesinde kaza ve düşme tehlikesi de büyük ölçüde bertaraf edilmiş oldu. (A.e., s. 299.)

³⁶ A.e., s. 232.

o dönem bisikletlerine “*Boneshaker*”, yani kemik sarsan denilmekteydi. İşte bu sorunu çözmek için ilk adımı “*The Overman Wheel Company*” attı ve boşluk dolgulu tampon lastiği üretti. Bu yenilik İskoçyalı bir veteriner olan John Dunlop’a yeni bir fikir vermekten başka bir başarı gösteremedi. 1888’de Dunlop, on yaşındaki oğlunun üç tekerlekli bisikleti üzerinde çalışırken içi havayla sıkıştırılmış iç lastikli bir lastiği keşfetti. Dunlop, bu lastiğin sadece sürüşü yastıklamakla kalmayıp aynı zamanda sürüş hızını da üçte bir oranında arttırdığını deneyimledi. Bu lastikle yarışlara giren bir sürücü Belfast’ta tüm rekorları kırdı.³⁷ Lastik teknolojisindeki sonraki gelişme ise 1891’de Fransız Edouard Michelin’in tırnaklı jantı ve bu janta oturtulan ve lastik yanaklarının yırtılmasını önleyen esnek telli dokuyu bulması oldu. Bunun en büyük avantajı, patlayan lastiği çok hızlı bir şekilde değiştirmeye olanak sağlamasıydı. Dönemi sonlandıran buluş ise İtalyan Giovanni Battista Pirelli’den geldi. Pirelli “*1892’de dış lastiği jant yanağına, iç lastikle hapsettiği hava basıncı ile sıkıştırmayı başardı. Böylece bisiklet ve otomobil gibi araçların bugün dahi büyük yük altında yüksek hızla gitmesini sağlayan buluşu ortaya çıkarmış oldu.*”³⁸

1.1.11. Bicycle Boom (Bisiklet Patlaması)

Karl von Drais’in iki tekerlekli ve ayakları yere vurarak çalışma esasına dayanan koşu makinesini icat etmesiyle 1817 yılında ortaya çıkan bisiklet, pedal ve zincir gibi birçok teknik yeniliğin eklenmesi ve lastik teknolojisindeki gelişmeler sonucunda 19. yüzyıl sonlarına gelindiğinde tüm dünyada yaygınlaşmıştır. Bisiklet üreticileri ile patent başvuruları sayısındaki artış nedeniyle Avrupa ve Amerika’da 1868 yılı sonrası dönem, “*bisiklet çılgınlığı*” dönemi olarak adlandırılmıştır.³⁹ Bisikletin iyice yaygınlaştığı 1890’lı yıllara ise “*Bicycle Boom*” (Bisiklet Patlaması) dönemi de denilmektedir. Öyle ki

³⁷ A.e., s.238.

³⁸ Kemal Suman, “Koşma Makinasından Velespite: Bisikletin Tarihi II”, **Tombak Antika Kültürü, Koleksiyon ve Sanat Dergisi**, No: 22, 1998, s. 30-31.

³⁹ Herlihy, A.g.e., s.98.

artık bisiklet, zengin adamın eğlencesi olmaktan ziyade fakir adamın atı olarak anılmıştır.⁴⁰

Bisiklet, 19. yüzyılda sosyal hayat, ulaşım sektörü ve üretim biçimi üzerinde ciddi etkiler bırakmıştır.⁴¹ Bisikletin baş rolde olduğu spor, sağlık ve eğlence aktiviteleri sayesinde kadınların sosyal hayattaki görünürlüğü artmış ve bisiklet, kadın özgürlüğü konusunda simgesel bir makine haline gelmiştir. Kişisel ulaşım alanında bisikletin ortaya çıkışı, at ve at arabası gibi ulaşım imkanlarına sahip olan küçük bir azınlığın yerini, istediği anda istediği yere gidebilme özgürlüğüne sahip bireylerin almasını sağlamıştır.⁴² Bu gelişmeyle beraber insanların mesafe ve mekan kavrayışları genişlemiş, böylece seyahat anlamında da dönüşüm yaşanmıştır: Birçok tarihçi, bisikletin yeni tipte bir turist kimliği ortaya çıkardığını öne sürmektedir.⁴³ Ayrıca bisikletin üretim üzerindeki etkilerinin bir neticesi olarak, seri üretim, yedek parça, yol inşası, trafik kanunları gibi birçok yenilik, gündelik hayatın bir parçası haline gelmiştir.⁴⁴

⁴⁰ Herlihy, **A.g.e.**, s.242. Ayrıca Bkz. Frédéric Héran, **Le retour de la bicyclette: Une histoire des déplacements urbains en Europe de 1817 à 2050**, Paris, La Découverte, 2014, s. 3.

⁴¹ Anita Rush, "The Bicycle Boom of the Gay Nineties: A Reassessment", **Material Culture Review**, 18 Haziran 1983, s. 6.

⁴² Jeremy Withers, "The War of the Wheels: H.G. Wells and the Bicycle", **English Books**, Iowa State University, 2017, s. 8. (Çevrimiçi): https://lib.dr.iastate.edu/engl_books/2, 17 Nisan 2022. Bisikletin ortaya çıktığı 19. yüzyılda, ulaşım anlamında en büyük atılımın trenler olduğunu söyleyebiliriz. Ancak trenler ve tren yolları, büyük sermaye ve iş gücüne ihtiyaç duyduğundan ötürü, önemli güzergahlar üzerine inşa edilmiştir. Yolcu treninin geliştirilmesinden sonra kırsal kesime erişim zaten yaygındı ancak bisikletçiler özellikle sabit rotalar, katı programlar ve trenin fiziksel sınırları dışında seyahat etmenin özerkliği ile ilgileniyorlardı. Kendi kurallarını insana dayatan ve insan ile çevre arasına mesafe koyan bir teknolojinin bu ezici deneyiminin aksine, bisiklet, kontrolün yeniden insanın elinde olmasını sağlayacak bir teknoloji ürünü olarak tasvir ediliyordu. (Zack Furness, **One Less Car: Bicycling and the Politics of Automobility**, Philadelphia, Temple University Press, 2010, s. 15.)

⁴³ Anita Rush, **A.g.m.**, s.3. Bisikletin özel ya da gruplar halinde seyahate imkan vermesi sonucunda, eğlence amacıyla özel araçları üzerinde betimlenen bisikletliler, modern turist kavramının ilk kuşağı olarak anılmaktadır. Bisiklet seyahatleri, turistler için hem bir macera hem de şehir hayatından bir süre de olsa kaçış imkanı sunmuştur. (Gary Allan Tobin, "The Bicycle Boom of the 1890s: The Development of Private Transportation and the Birth of the Modern Tourist", **Popular Culture**, Autumn, 1974, s. 842.) Osmanlı toprakları içerisinde yapılan seyahatlerin de genellikle taşra bölgelere olması, şehir hayatından bir süre de olsa uzaklaşmanın yolu olarak görülmüştür. Yüzyılın sonunda bisikletliler arasında ortaya çıkan maceraperestlik ruhu da kıtalar arası bisiklet seyahatlerinin ortaya çıkışına sebep olmuştur. (Furness, **A.g.e.**, s.43-45.)

⁴⁴ Furness, **A.g.e.**, s.15.

Bisikletin en büyük etkisi, otomobil gibi bir yeniliğe geçiş aşamasına zemin hazırlamasıdır. Bisiklet üreticilerinin, artan talebi karşılama noktasında bisiklet parçalarını ayrı ayrı fabrikalarda üretip bunları montaj tekniği ile tek bir fabrikada birleştirmeleri sonucu seri üretim kavramı ortaya çıkmıştır.⁴⁵ Montajlama tekniğinin ileriki yıllarda otomobil endüstrisinde kullanılması, seri üretim kavramını modern dünyanın bir kimliği haline getirmiştir. Charles Duryea ve Henry Ford gibi öncü otomobil üreticilerinin çoğunun eski bisiklet tamircileri olduğu bilinmektedir. Pnömatik lastikler, teller, çelik borular, diferansiyel dişliler, bilyalı rulmanlar, zincir ve şaft tahrikleri dahil olmak üzere sayısız yeniliği otomobillere uygulayarak bu deneyimden büyük ölçüde yararlanmışlardır. Büyük ölçekli üretime başladıklarında, orijinal olarak bisiklet endüstrisi için geliştirilmiş birçok üretim ve montaj tekniğini kullanmışlardır.

Bisiklet üretimi, başta motosikletler ve hava araçları olmak üzere diğer gelişen teknolojilere de yardımcı olmuştur. Orville ve Wilbur Wright, bisiklet ticaretinde geliştirdikleri metal ve ahşap işleme becerilerinin yanı sıra zincirler, bilyalı rulmanlar gibi tanıdık bisiklet aletleri ve parçalarını kullanarak ilk uçağı yapma başarısını göstermişlerdir.⁴⁶

1.2. Osmanlı Topraklarında Bisikletli Yabancı Seyyahlar

Bisikletin Osmanlı topraklarında yaygınlaştığı yıllar, tüm dünyada bisiklet patlamasının yaşandığı 1890'lı yıllara tekabül etmektedir. Bahsi geçen tarihten önce Osmanlı topraklarında yabancı seyyahların bisikletleri ile yaptıkları seyahatler, bisikletin

⁴⁵ Aronson, **A.g.m.**, s.310.

⁴⁶ Herlihy, **A.g.e.**, s.292. Osmanlı kaynaklarında da bisikletin gelişimini gelecekte sürdüreceği ve bu dönüşüm ve gelişimin çok olağan karşılandığını ifade etmemiz gerekir. ("Balon Katarları-Uçan Velosipedler", **Servet-i Fünun**, C.IX, No: 220, 18 Mayıs 1311 (30 Mayıs 1895), s. 183-185.) 1890'lı yıllarda bisikletle yapılan kıtalar arası seyahatlerin yaygınlaşması ile beraber bisikletlilerin geçtikleri ülkelerde karşılaşacakları uygulamalarla alakalı bilgilerin öğrenilmeye çalışıldığı görülmektedir. Yurt dışında, özellikle İngiltere gibi gelişmiş bisiklet kültürüne sahip olduğunu gördüğümüz ülkelerde bisiklet ile alakalı hususi yayınlar yapılmıştır. Bu yayınlar içerisinde "*National Cyclist Union*", üye sayısı ve bisikletle alakalı ürettikleri içerikler konusunda özel bir yere sahiptir. Dergi, bir sonraki sayısında, kıtada tur yapmak isteyebilecek üyelerinin faydalanması için Osmanlı Devleti'nden bir takım bilgiler talep etmiştir. Osmanlı sınırlarına giriş yapan tur bisikletçilerine seferlerde uygulanan tarifenin ne olduğu ve ülkeye giren turist ve makinesi için herhangi bir formaliteye uyulup uyulmadığı konularında malumat istenmiştir. (BOA., **Hariciye Nezareti Londra Sefareti Belgeleri (HR.SFR.3.)**, 530/63, 30 Mayıs 1903.)

tanıtılması hususunda önem arz eder. Bisikletle dünya turlarının yapıldığı yıllarda Osmanlı topraklarından geçen seyyahlar, geçtikleri bölgelerde halkın bisikletle ilk kez temas etmelerini sağlamışlardır. Böylece bisiklet, Osmanlı sınırları içerisinde de tanınmaya ve kullanılmaya başlanmıştır.

1.2.1. Thomas Stevens

1884-1886 yılları arasında bisikletle dünya turu yapan tarihteki ilk seyyah Thomas Stevens adında bir Amerikalıdır. Bisikleti ile San Francisco, New York, İngiltere, Fransa ve Osmanlı topraklarını geçtikten sonra Tahran, Afganistan, Hindistan, Burma, Şangay ve Japonya yolu ile seyahatini tamamlamıştır. Bu seyahatini “*highwheeler*” olarak bilinen ve ön teker çapı devasa bir modelle gerçekleştirmiştir. Yani Osmanlı topraklarında yayılmaya başlayan zincirli ve eşit teker hacmine sahip bisikletlerden daha önce yapılmış bir seyahattir. Seyahatini tamamlayıp memleketine dönen seyyah, anılarını kitap haline getirmiştir. Stevens’in Osmanlı topraklarından geçerken kaleme aldıklarından, bisiklet gibi bir icatla ilk kez karşılaşan Osmanlı halkının şaşkınlık ve heyecanını öğrenebilmekteyiz.

Stevens’in seyahati ile ilgili anılarına göz atıldığında halkın ilgi ve hayreti görülmektedir. Edirne’de “*Hotel Constantinople*”da kalan seyyah halkın yoğun ilgisiyle karşılaşmış ve “bin bin” bağrıışları arasında kendisine olan ilgi bir izdihama dönüşmüştür. Bisikleti itme, bağrıışmalar, taş fırlatma gibi tatsız olaylar sonucunda bisikletinden inen Stevens’in, yeniden makinesine binmesi için para teklif edenler dahi olmuştur. Seyyah, San Francisco’dan itibaren karşılaştığı en kötü kalabalığın bu olduğunu dile getirmektedir.⁴⁷

Benzer şekilde İstanbul’da da yoğun bir ilgi ile karşılaşan Stevens, izleyenlerin gözü önünde Galata Köprüsü’nden bisiklete binerek geçmiş ve Galata’da “*Chambers of Commerce Hotel*”e yerleşmiştir. Büyükada’ya iki kez gittiğini öğrendiğimiz Stevens,

⁴⁷ Thomas Stevens, **Around the World on a Bicycle: From San Francisco to Teheran**, London, Sampson Low, Marston, Searle and Rivington Crown Buildings, 1887, s. 202-203.

ikinci gidişinde adanın yarısına kadar ulaşan yolun uzunluğunu siklometresi ile 4 mil olarak ölçmüştür. Adada, özellikle kadınların dikkatini çeken bisiklet hakkında bir takım yorumların da yapıldığı görülmektedir: “*Onun beygiri hiçbir şey yemiyor, hiçbir şey içmiyor, hiç yorulmuyor...*”.⁴⁸

İzmit’ten yola çıkan Stevens beş günde Ankara Vilayeti’ne ulaşmıştır. Ankara yolunda konakladığı hanlarda da ilgi ile karşılaşılan seyyah, halkın bisiklet hakkında hiçbir bilgisinin olmadığını “*bir adamdan uçmasını istemek, bisiklete binmesini istemek kadar mantıklıdır*” sözleri ile dile getirmektedir.⁴⁹ Nallıhan’dan bisikletiyle geçmekteyken kendisini gören dört kadının koşarak uzaklaşmasını da bu bilgisizliğe bağlamaktadır. Nallıhan’da konakladığı handa birkaç kişi bisikletin mekanizmasını beğenmiş ve makinenin fiyatını sormuştur. Ankara’ya gelişinden haberdar olduğu için Vali Paşa, vilayet memurları ve binlerce kişi tarafından hayretle karşılanmıştır. Ankara Valisi Sırrı Paşa, Stevens’ı makamında ağırlamış ve şehirden ayrılmadan önce meraklı kalabalığa, bisikletine binerek bir gösteri yapmasını rica etmiştir. Yine Ankara’da demircilik yapan Mustafa isminde bir adam, bisikletin aynısını yapabilmek için Stevens’tan bisikletini bir süre ödünç istemiş fakat Belediye Başkanı Süleyman Efendi, bisikleti yapmayı becerse dahi binmeyi becerecek kimsenin vilayette olmadığını söyleyerek durumun trajikomikliğini dile getirmiştir.⁵⁰ Karşılandığı yol üzerinde kendisinden bisikletle birkaç tur atması istenen seyyah, aynı yol üzerinde üç defa bisikleti ile geçip 1097 metre mesafeyi iki dakika on dört saniyede kat etmiş ve Ankara’dan sonra Yozgat yolu ile Sivas’a hareket etmiştir.⁵¹ Bölge halkının bisikletle karşılaşması, Stevens’in seyahati sayesinde gerçekleşmiştir.

⁴⁸ A.e., s. 246.

⁴⁹ A.e., s. 222, 249, 260, 277.

⁵⁰ A.e., s. 302-305, 329.

⁵¹ **Tarik**, No: 517, 20 Zilkade 1302 (31 Ağustos 1885), s. 2. Bisikletlerle yapılan turların artış göstermesi üzerine 1887 yılında, Karl Kron tarafından “*Ten Thousand Miles on a Bicycle*” adlı eser kaleme alınmıştır. 19. yüzyılın en önemli bisiklet tarihçisi olan Karl Kron’un bu eseri bisikletçiler için, resmi bir gazete, sözlük ve siklopedi anlamına gelmekteydi. (John L. Weiss, “Karl Kron: Bicycle Historian, American and Canadian 19th Century Cycling Periodicals”, (Çevrimiçi) https://www.crazyguyonabike.com/doc/page/?o=3d2&page_id=613102&v=1aL_24_Şubat_2022.) Bu eserde seyyahların geçtikleri ülkelerde konaklamaları için güvenli olarak görülen oteller listelenmiştir.

1.2.2. Rober Oglesbi ve Horas Key

Stevens'tan sonra bisikletleri ile Osmanlı topraklarına seyahat eden diğer Amerikalı seyyahlar "*Rober Oglesbi*" ve "*Horas Key*"dir. İlgili kişiler seyahatleri için Osmanlı Devleti'nden izin istemişler ancak Osmanlı yetkilileri güvenlik endişesiyle yabancıları fikirlerinden vazgeçirmeye çalışmış, buna karşın seyyahlar seyahatlerini gerçekleştirmişlerdir. Belgrad, Sofya, Filibe yolu ile İstanbul'a gelecek seyyahların güvenliği için, geçecekleri güzergahlardaki memurlar uyarılmış ve gerekli emniyet tedbirlerinin alınmasının altı çizilmiştir.⁵²

Paris'ten İstanbul'a ulaşmaları dört ay süren seyyahlar 11 Ekim 1889'da Edirnekapı'dan İstanbul'a giriş yapmışlardır. Yolculuk Köln, Frankfurt, Berlin, Dresden, Prag, Viyana, Peşte, Belgrad, Niş, Sofya, Filibe ve Edirne şehirlerinden sonra İstanbul'da son bulmuştur. Viyana'da Amerika'nın Viyana konsolosu tarafından yolculuklarına devam etmemeleri yönünde uyarılsalar da hiçbir engel ve sıkıntı olmadan İstanbul'a ulaşmışlardır. Yolda karşılaştıkları tek aksaklık ise "*Araba Köyü (عربة)*" ile Çorlu arasında yoldan sapmaları ve birkaç saat zaman kaybetmeleridir.⁵³ Bu seyahat neticesinde bisiklet sporuna katılımı artan İstanbullu bisikletçiler, Paris'ten ithal edilen bisikletlerle Taksim Bahçesi ve mesire alanlarında görünmeye başlamışlardır.⁵⁴

1.2.3. Thomas Gaskell Allen Jr. ve William Lewis Sachtleben

1890-1893 yılları arasında Amerika, Avrupa ve Asya kıtalarında toplam 29.000 km yol kat eden ve güvenli sınıfındaki bisikletlerle dünya turu yapan ilk kişiler Amerikalı Thomas Gaskell Allen Jr. ve William Lewis Sachtleben'dir.⁵⁵ 1890

Türkiye'de seyyahların güven içinde kalacakları otellerden birisi, İstanbul'da bulunan ve daha önce Thomas Stevens'in kaldığı "*Chambers of Commerce Hotel*"dir. Ankara'da ise kalacak yer konusunda bir otel isminden ziyade "*Henry Binns*" adında yabancı bir kişinin ismi göze çarpmaktadır. (Karl Kron, **Ten Thousand Miles on a Bicycle**, New York, The University Building, 1887, s. 792.)

⁵² BOA., **Hariciye Nezareti Tercüme Odası Evrakı (HR.TO.)**, 112/117, 23 Ağustos 1889.

⁵³ **Sabah**, C.I, No: 43, 30 Eylül 1305 (12 Ekim 1889), s. 3.

⁵⁴ Atif Kahraman, **Osmanlı Devleti'nde Spor**, Ankara, T.C. Kültür Bakanlığı Yayınları, 1995, s. 659.

⁵⁵ İlker Yaman, "To Constantinople on a Bicycle: The Journey of Two American Adventurers in 1891", 27 Şubat 2016, (Çevrimiçi) <https://www.weloveist.com/to-constantinople-on-a-bicycle-the-journey-of->

Nisan'ında İstanbul'a ulaşan seyyahlar, Çin'e doğru yollarına devam etmişlerdir.⁵⁶ Seyahatleri boyunca 2500'den fazla fotoğraf çeken seyyahların Osmanlı'dan geçerken İstanbul, Bursa, Sivas ve Erzurum'da çektikleri fotoğraflar, dönemin kent yaşamını, insanlarını, yollarını görmek açısından değerli bir kaynaktır. Stevens'inkine benzer şekilde, geçtikleri kasaba ve şehirlerde hayret ve ilgi ile karşılaşan seyyahların anlatılarına göre, Kırşehir'de halk, her yerde olduğu gibi bisikletlilerin etrafına toplanıp *“bin bin”* ve *“bin bakalım”* tezahüratlarında bulunmuştur.⁵⁷

1.2.4. Frank George Lenz

Bisikletle dünya turuna çıkan bir diğer bisikletçi de Amerikalı Frank George Lenz'dir. Thomas Allen ve William Sachtleben'in rotasının tam tersinden seyahatine başlayan Lenz, Çin'den Osmanlı topraklarına Mayıs 1892'de hareket etmiş ancak Erzurum Vilayeti'ne bağlı Eleşkirt kazasında öldürülmüştür.⁵⁸

1.2.5. Mormon Misyonerleri

Bisikletle Osmanlı topraklarına yapılan ve bir Amerikan gazetesinde gezi yazısı metni olarak basılan bir başka seyahat ise Mormon misyonerlerince gerçekleştirilmiştir. Kasım 1900'de Thomas P. Page tarafından gönderilen yazıda, Mormon misyonerlerinin Osmanlı topraklarındaki seyahatleri anlatılmaktadır. Mormon Kilisesi'nin Osmanlı topraklarına gönderdiği misyoner Albert Herman bisikletiyle Sivas, Urfa ve Halep'e seyahatler gerçekleştirmiştir. Antep'te Thomas P. Page ve J.W. Booth bisikletleriyle beraber Herman'a eşlik etmişlerdir. Antep'ten başlayan seyahatlerinde ilk göze çarpan nokta, bölge halkının bisiklet hakkında hiçbir bilgiye sahip olmamaları ve bisikleti ilk kez görmeleridir. Antep'ten sonra Kilis, Belen ve İskenderun'a uğrayan seyyahlar Halep'e doğru hareket etmişlerdir. Halep yolunda Arap yerliler, seyyahları ellerinde

[two-american-adventurers-in-1891](#), 12 Mart 2022. Bu mesafe tüm zamanların en uzun bisiklet turu olarak kabul edilmektedir.

⁵⁶ Thomas Geskell Allen Jr., William Lewis Sachtleben, **Across Asia on a Bicycle: The Journey of Two American Students from Constantinople to Peking**, New York, The Divine Press, 1894, s. xii.

⁵⁷ A.e., s. 13. Fotoğraflar için Bkz. Ekler 23-30.

⁵⁸ BOA., **Sadaret Mektubi Mühimme Kalemi Evrakı (A.MKT.MHM.)**, 720/8, lef 9, 18 Muharrem 1313 (11 Temmuz 1895).

taşlarla karşılaşmışlardır. Bunun sebebi, bisikletin şeytanın arabası olarak görülmesinden kaynaklanan bir duyum ya da inanış olmalıdır. Bisikletlerinden inen seyyahlar, Araplara bisikletin nasıl çalıştığını ve bisiklete nasıl binildiğini göstermişlerdir. Hatta onlara bisiklet sürmeyi denetmişler ancak başarılı olamamışlardır.⁵⁹ Seyahatle birlikte bisiklet bölgede görünürlük kazanmış ve halk, bu makineyle tanışma fırsatı elde etmiştir.

1.2.6. Diğer Bisikletli Seyyahlar ve Seyahatler

Osmanlı arşivinde bisikletle yapılacak seyahatler konusunda bir takım izin talepleri göze çarpar. Bunlardan birisi, İskoçya Kilisesi papaz yardımcısı Hugh Callen tarafından Osmanlı Devleti'nin Londra büyükelçisi Rüstem Paşa'ya 4 Temmuz 1888 tarihli gönderilen ve Osmanlı topraklarına bisikletle yapılacak bir seyahat hakkında malumat ve izin taleplerini konu alan bir belgedir. Bahsi geçen rahip Paris, İstanbul, Ankara yoluyla Kudüs'e kadar bisikletle seyahat etmek istemektedir. Daha önce Rumeli ve Yunanistan'a seyahat ettiğini ifade eden şahıs, yapacağı seyahat konusunda Osmanlı Hükümeti tarafından herhangi bir sakıncanın görülüp görülmediğini merak etmiştir. Ayrıca yapacağı yolculuk ile ilgili özellikle Arapların yoğun olduğu Yafa hakkında bilgi almak istemektedir.⁶⁰ Osmanlı topraklarına bisikletle seyahat konusunda yapılan izin taleplerinden bir diğeri ise, "*İstefanovik*" ve eşi madam "*Nikovenik*" adındaki çiftin Sırbistan, Üsküp, Mitroviça, Yeni Pazar ve oradan da Yavor yoluyla memleketlerine gitmek istediklerine dair bir belgedir.⁶¹ Kosova Valisi Hafız Mehmed tarafından gönderilen bu şifreli telgrafa verilen cevap, geçilecek güzergahların bisikletle seyahate müsait olup olmadığı bilinmediği için bahsi geçen çiftin herhangi bir zarara sebebiyet verilmemesi için seyahat kararlarından vazgeçirilmesi yönündedir.⁶² Sonuç itibarıyla her iki seyahatin de gerçekleşip gerçekleşmediği hakkında kaynaklarda başka bir bilgiye rast gelinmemiştir.

⁵⁹ Thomas P. Page, "Missionaries in Turkey", **Deseret Evening News**, 26 Ocak 1901, s. 12. Osmanlı arşivinde Albert Herman hakkında belgeler bulunmasına karşın bu belgelerde konumuzla alakalı noktalara değinilmemektedir.

⁶⁰ BOA., **HR.SFR.3.**, 341/27, 4 Temmuz 1888.

⁶¹ BOA., **Babıali Evrak Odası Evrakı (BEO.)**, 1165/87366, lef 2, 15 Temmuz 1314 (27 Temmuz 1898).

⁶² BOA., **BEO.**, 1165/87366, 15 Temmuz 1314. (27 Temmuz 1898).

Osmanlı topraklarına yapılan ve yapılması planlanan bisiklet seyahatleri sadece kişiler bazında değil aynı zamanda kulüpler tarafından organize edilen kolektif faaliyetlerdir. Viyana’da çıkan “*Wien Tageblatt*” gazetesinin 23 Kasım 1894 tarihli haberine göre, Avusturya’nın İstanbul Başkonsolosu Bonrice tarafından Viyana ve İstanbul arasında bisiklet seyahati planlanmış ve bunun için bir cemiyet meydana getirilmiştir. En küçük şehzadenin planlanan seyahatten fazlasıyla mutlu olduğu da ifade edilmektedir.⁶³ 12 Mayıs - 9 Haziran 1895 arasında yapılması düşünülen seyahat, Belgrad, Niş, Sofya, Filibe ve Edirne yolu ile İstanbul’da sona erecektir. Seyahat için “*Kont Hans Vilçek*” ve Viyana Belediye Başkan Yardımcısı “*Doktor Albert Rihter*” tarafından bir idare komitesi oluşturulmuştur. Planlanan seyahatin geçiş güzergahlarını önceden keşfetmek için yola çıkacak olan kişi için de bir takım kolaylıkların yapılmasının gerektiği ve bu konu ile alakalı detaylı bilgilerin daha sonra Hariciye Nezareti’ne bildirileceği ifade edilmektedir.⁶⁴ Ancak yapılan birçok hazırlığa rağmen bir ay sürmesi planlanan seyahat, umulmadık bazı zorlukların ortaya çıkmasından dolayı komite tarafından ertelenmiştir.⁶⁵

Konumuzla doğrudan alakalı bir diğer seyahat haberi de bir Amerikan gazetesinde yer almıştır. Bisikletleriyle dünya turu yapmak için Osmanlı topraklarından geçen E.E. Stevens ve George B. Mitchell adındaki iki Amerikalı avukat, ajanlık yaptıkları iddiasıyla tutuklanmışlar ve otuz üç saat kodeste kalmışlardır.⁶⁶ Ancak Osmanlı basınında ya da arşivinde bu durumla ilgili herhangi bir bilgiye rastlanılmamıştır.

Bisikletle dünya turu kapsamında İstanbul’a gelen bir diğer seyyah, İngiliz bisikletçi Robert Louis Jefferson’dur. Sonraki yıllarda bu seyahati ile ilgili “*To*

⁶³ BOA., **Yıldız Perakende Evrakı Tahrirat-ı Ecnebiye ve Mabeyn Mütercimliği (Y.PRK.TKM.)**, 33/62, 23 Teşrinisani 1894 (23 Kasım 1894).

⁶⁴ BOA., **Yıldız Sadaret Hususi Maruzat Evrakı (Y.A.HUS.)**, 325/133, 21 Nisan 1895.

⁶⁵ BOA., **Y.A.HUS.**, 327/46, 1ef 3, 25 Nisan 1311 (7 Mayıs 1895); BOA., **Hariciye Nezareti Siyasi Kısım (HR.SYS.)**, 30/58, 23 Nisan 1895.

⁶⁶ **The Salt Lake Herald**, 15 Mart 1892, s. 2.

Constantinople on a Bicycle: The Story of My Ride” başlıklı bir kitap yayımlamıştır.⁶⁷ Ne yazık ki bu kitaba ulaşamamıştır. Bunun yanında bisikletleriyle Osmanlı topraklarından geçen diğer seyyahlar Avusturalyalı George Burston ve Harry Stokes’tur. Melbourne’dan Amerika’ya kadar olan seyahatlerini “*Round About the World on Bicycles*” adıyla kitaplaştırmışlardır.⁶⁸

Sonuç olarak bisiklet seyahatlerinin, toplumun seyahatler konusunda sahip olduğu mentaliteyi zamanla değiştirdiğini ve yenilikleri tanıtmada büyük bir görevi yerine getirdiğini söyleyebiliriz.⁶⁹ Yabancı seyyahların Osmanlı topraklarında gerçekleştirdikleri seyahatler sayesinde bisiklet fiziki anlamda bir görünürlük kazanmış ve Osmanlı halkı da ilk kez bu makineyle tanışmıştır. Fiziksel anlamda görünürlük, bisiklet ve sürücülerin toplum nezdinde hızlı bir şekilde kabul görmelerini sağlamıştır.⁷⁰ Böylece 19. yüzyılın sonlarında bisiklet, Osmanlı şehirlerinde de benimsenmeye başlamıştır.

⁶⁷ David V. Herlihy, **The Lost Cyclist: The Epic Tale of An American Adventurer and His Mysterious Disappearance**, Boston, New York, Houghton Mifflin Harcourt, 2010, s. 184. Bisikletiyle dünya turuna çıkan ilk kadın seyyah olan Annie Londonderry, seyahatini planlarken Osmanlı’nın Akdeniz kıyılarından bisiklet sürerek geçmeyi düşünmüş ancak sonradan fikrini değiştirerek gemi yolculuğu ile Osmanlı sahillerinden yoluna devam etmiştir. (Peter Zheutlin, **Around the World on Two Wheels: Annie Londonderry’s Extraordinary Ride**, New York, Kensington Publishing Corp., 2007, s. 53.)

⁶⁸ Nurbike Ceylan, “Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Bisikletin Serüveni”, **Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü**, Sakarya, 2020, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, s. 31.

⁶⁹ “The Bicycle Outlook”, **The Century Illustrated Monthly Magazine**, C.LII, 1896, s. 785, (Çevrimiçi) https://www.hathitrust.org/access_use#pd-google, 25 Kasım 2021.

⁷⁰ Norcliffe, **A.g.e.**, s.32.

İKİNCİ BÖLÜM

OSMANLI'DA BİSİKLETİN YAYGINLAŞMASI

2.1. Osmanlı'da Bisikletin Adlandırılması Meselesi

Bisikletin, Drais tarafından icat edilmesinden, güvenli sınıfında bisikletlerin ortaya çıktığı döneme kadar birçok farklı şekilde isimlendirildiği görülmektedir. Drais kendi icadını “*Laufmaschine*” (koşu makinesi) olarak nitelendirirken İngiltere’de “*Dandy Horse*”, “*Hobby Horse*” ve “*German Horse*” olarak adlandırılmıştır.⁷¹ Fransa’da ise bu icada, mucidinden dolayı “*Draisienne*” denilmiştir. Bunun yanında “*vélocipède*” isminin de Fransızlar tarafından kullanıldığı bilinmektedir. Latince “*velox*” (hız) ve “*pedis*” (ayak) kelimelerinin bir birleşimi olan bu isim Türkçe’de “*hızlı ayak*” anlamına gelmektedir.⁷² Her ne kadar sonraki süreçte “*boneshaker*” ve “*highwheeler*” olarak bilinen modeller piyasaya çıkmışsa da bisikletin genel ismi “*vélocipède*” olarak kalmaya devam etmiştir.

Günümüzde de kullanılan “*bicycle*” kelimesinin ortaya çıkışı kaynaklarda 1828 yılı olarak geçmektedir. Ancak bu kelime, bahsi geçen dönemde atların arkasına bağlanan iki tekerlekli arabalar için kullanılmıştır. Günümüzdeki manasıyla bisikleti nitelendiren “*bicycle*” kelimesi, Fransa’da 1867’de “*une velocipede bicycle*” şeklinde sıfat olarak, Amerika’da ise önce “*a bicycular velocipede*” sonra ise 1868 yılında “*bicycle*” olarak kullanılmaya başlanmıştır.⁷³ “*Bicycle*” kelimesi ise “*bi*” ve Antik Yunan kökenli “*kyklos*” kelimelerinin birleşimi ile oluşmuştur. “*Kyklos*” çember, “*bi*” ise iki anlamına gelmekte olup kelimenin tam karşılığı “*iki çember*”dir.⁷⁴

Bisikletin 1890’lı yıllarda Osmanlı topraklarında yaygınlaşmaya başlamasıyla beraber bu yeni makineye nasıl hitap edileceği önemli bir tartışma konusu haline

⁷¹ Hadland-Lessing, **A.g.e.**, s.24.

⁷² Philippe Gaboriau, “Les trois âges du vélo en France”, **Vingtième Siècle Revue d’histoire**, No: 29, Mart 1991, s. 18.

⁷³ Hadland-Lessing, **A.g.e.**, s.40.

⁷⁴ Cem Atabeyoğlu, **Türk Bisiklet Tarihi**, Ankara, Türk Spor Vakfı Yayınları, 1994, s. 3.

gelmiştir. Öncelikle bisikletlerin geneline velosiped denilmekteydi. Buna rağmen dönemin kaynaklarında bisiklet ve velosiped kelimelerinin aynı cümlede kullanıldığı görülmektedir. Osmanlı arşivinde bulunan bir belgede, İstanbul’da bulunan taşıtlar sıralanırken “...otomobil, otobüs, omnibus, bisiklet, velosiped...”⁷⁵ gibi bir ayrımın gözetilmesi, iki kavram arasında semantik bir farklılığın varlığına işaret etmektedir. Sonraki dönemlerde ise bu ayrım ortadan kalkmış ve tek bir kullanım yerleşmiş olmalıdır.

Bu ikili kullanım sadece arşiv kaynaklarında değil aynı zamanda dergilerde de karşımıza çıkar. “Fransa’nın meşhur velosipedcilerinden Stefan namında biri (bisiklet) denilen velosiped ile ...”⁷⁶ ibaresi aslında yazın alanında bir kavram karmaşasını değil, daha çok bu kavramlar arasındaki içkinliği ifade etmektedir. Velosiped daha genel ve kapsayıcı bir kavramken bisiklet ise daha içkin ve alt bir kavramdır. Böylece o dönem kaynaklarında bisikletin, velosipedin bir alt türü olarak algılandığından bahsedebiliriz. Servet-i Fünûn’da geçen “velosipedin son modelde inşa olunan iki tekerlekli ve (bisiklet) denilen nev’i bu makinenin en mükemmeli...”⁷⁷ ifadesi de bu savımızı desteklemektedir.

Bisiklet hakkında karşılaşılan durumlardan birisi de velosiped ve bisiklet kelimelerinin yazımındaki farklılıklardır. Genel anlamda velosiped kelimesi beş farklı biçimde karşımıza çıkmaktadır; (وه لوسپيد) (velospid), (وه لوسپيد) (velosiped), (وه لوسپيت) (velospit), (وه لوسپيت) (velosipet), (وولسببت) (volesbit ya da volesbet).⁷⁸ Bu kelimelerin farklı yazılmasındaki temel neden ise yabancı kökenli olması ve Türkçe’ye aktarılırken ortak bir kurala göre alınmamasıdır. Bahsi geçen kelimenin bozuk bir hali halk arasında “filispit” olarak da kullanılmıştır. “Filispit” kelimesi sözlükte “Türkiye’ye ilk girdiği sıralarda bisiklete verilen ad”⁷⁹ olarak geçmektedir. Refik Halit Karay da, halk arasında

⁷⁵ BOA., BEO., 4280/320940, lef 2, ty.

⁷⁶ “Velosiped Yarışı”, Maarif, C.III, No: 66, 15 Rebiulevvel 1310(7 Ekim 1892), s. 222-223.

⁷⁷ Kadri, “Velosipedcilikte Bir Devr-i Terakki”, Servet-i Fünûn, C.VI, No: 141, 11 Teşrinisani 1309 (23 Kasım 1893), s. 174-175.

⁷⁸ BOA., Dahiliye Emniyet-i Umumiye Levazım Kalemi (DH.EUM.LVZ.), 19/23, 20 Mart 1320 (2 Nisan 1904).

⁷⁹ Kubbealtı Lügati, (Çevrimiçi) <http://lugatim.com/s/F%C4%B0L%C4%B0SP%C4%B0T>. 16 Haziran 2022.

bisiklete, “*velespit ve filisbit*” denildiğini aktarır.⁸⁰ Reşat Ekrem Koçu’ya göre “*velospid*” kelimesi, Fransızca “*vélocipède*” kelimesinin bozuk bir telaffuzudur. İlk kez Servet-i Fünun Dergisi sahibi Ahmed İhsan Bey tarafından kullanılan bu söz halk arasında yaygınlaşmıştır.⁸¹ Bu kelimenin halk arasında “*velospid, velespit, vulispit, vilispit*” gibi bozuk telaffuzları 1950’lere kadar kullanılmaya devam etmiştir.⁸² O zaman sadece yazım değil aynı zamanda telaffuzda da bir takım farklılıkların olduğunu çok rahat dile getirebiliriz.

“*Bisiklet*” kelimesi ise Osmanlıca kaynaklarda iki türlü yazılmaktadır; (بيسيفلت) (bisiklet) ve (پيسقالت) (pisiklet).⁸³ Yazımlarda bu farklılaşmanın görülmesinin sebebi ise büyük ihtimalle kelimenin duyulduğu şekliyle yazılması ve asıl yazımının bilinmemesidir.

İsimlendirme konusunda bir diğer husus ise Osmanlı’da tekerlekli taşıtların geneline araba denilmesi yönündeki algıdır. Bisikletiyle dünya turu yapan Thomas Stevens da bu algıdan bahseder: Osmanlılar genel olarak tekerlekli her türlü makineye araba demektedirler ve bisikleti gördüklerinde de araba demişlerdir.⁸⁴ Bu eğilim daha çok makineyi tanımlarken kullanılmaktadır. “...*velosiped namını verdikleri iki, üç tekerlekli ve ayakla müteharrik küçücük arabalar...*”⁸⁵ ibaresi, tanımlama yaparken bisikletten araba olarak bahsedildiğini göstermektedir. Buna karşın daha basit tanımları görmek de mümkündür; “...*velosiped denilen o iki tekerlekli araba...*”⁸⁶ Bu şekilde yapılan nitelendirmelerle bisikletin Osmanlı halkına tanıtılması amaçlanmaktaydı. Bazı ifadeler ise tasvir niteliği taşımaktadır. Bu savı da şu cümleden anlamak mümkündür; “*velosiped denilen ve hayvana rakib olunur gibi semerine oturularak üzengi makamına*

⁸⁰ Refik Halit Karay, **Deli**, İstanbul, Kenan Basımevi ve Klişe Fabrikası, 1939, s. 78.

⁸¹ Reşat Ekrem Koçu, “Bisiklet Maddesi”, **İstanbul Ansiklopedisi**, C.V, İstanbul, İstanbul Ansiklopedisi ve Neşriyat Kollektif Şirketi, 1941, s. 2818.

⁸² Kemal Suman, “Bisikletin Türkiye Serüveni”, **Tombak Antika Kültürü Koleksiyon ve Sanat Dergisi**, No: 23, 1998, s. 25.

⁸³ BOA., **DH.EUM.LVZ.**, 24/27, 17 Cemezeyilevvel 1330 (4 Mayıs 1912).

⁸⁴ Stevens, **A.g.e.**, s.270.

⁸⁵ “Suda Velosiped”, **Maarif**, C.V, No: 118, 9 Rebiulahir 1311 (20 Ekim 1893), s. 196.

⁸⁶ “İstanbul Postası: Velosiped Merakı”, **Servet-i Fünûn**, C.V, No: 127, 5 Ağustos 1309 (17 Ağustos 1893), s. 354.

ka'im basamakları ayaklarla döndürmek i'ânesiyle gayet sür'atle yürüten arabalar..."⁸⁷. Bu tasvir hiç kuşkusuz yukarıdaki cümlemizi destekler. Dergide bisikletin tanımlanmasının yanı sıra onun "*hayvana biner*" gibi tasvir edilmesi de büyük ihtimalle okuyucuların aklında bir imge yaratma ve aşinalıklarla bisikleti olağanlaştırma amacı taşımaktadır.

Dönemin bir başka yayınında "... *garibü'l-etvarın ayakla çevrilen (velosiped) ta'bir olunan tekerlek üzerinde...*"⁸⁸ cümlesi, bisikleti tanımlarken kullanılan farklı ifadelerle güzel bir örnektir. Buradan anlaşıldığına göre yazar makineyi tanımlarken garip görüntüsüne ve çalışma esasına vurgu yapmaktadır. Ayrıca Drais'in icadına ekleme yapan Michaux'nun pedallı bisikleti için Osmanlı basınında "*pervaneli*" nitelendirilmesi de yapılmıştır.⁸⁹ Bu nitelendirme Osmanlı yazın hayatında bisiklet ve parçaları konusunda hala bir arayışın olduğunu göstermesi bakımından ilgi çekicidir.

Bisikletin sahip olduğu hız avantajını dile getiren nitelendirme ve kullanımlar da mevcuttur. Bunun güzel bir örneği "...*velosiped denilen işbu sür'at-i seyr aleti...*"⁹⁰ ifadesidir. Burada bisiklet daha çok hız ve sürat kavramları üzerinden tanımlanmaya çalışılmıştır. Diğer kullanımlar aslında bisikletin farklı özellik ve niteliklerini dile getirir şeklindedir. Dönemin gazetelerinde bisiklet için genel olarak "*tayyar-ı vasıta*"⁹¹, "*alet-i rükûb*"⁹² ve "*vasıta-ı sehile*"⁹³ nitelendirmeleri yapılmıştır. Buradaki kelimelerin anlamları kuşkusuz önem taşır. "*Tayyar*" kelimesi "*uçan*", "*rükûb*" "*binme*" ve "*sehil*"

⁸⁷ Mahmud Sadık, "Valer'in Velosipedi-Petrol Gazıyla Hareket Edecek Velosipedler", **Servet-i Fünûn**, C.VI, No: 156, 24 Şubat 1309 (8 Mart 1894), s. 403.

⁸⁸ "İki Tekerlekle Devr-i Alem", **Ankara**, C.XV, No: 636, 14 Ağustos 1301 (26 Ağustos 1885), s. 4.

⁸⁹ "Paris Muhbirimizden Mektub-ı Mahsus", **Servet-i Fünûn**, C.VIII, No: 203, 19 Kanunusani 1310 (31 Ocak 1895), s. 335.

⁹⁰ "Türk Velosipedçileri", **İlave-i Malûmât**, C.III, No: 54, 19 Eylül 1312 (1 Ekim 1896), s. 18.

⁹¹ **Ahenk**, C.I, No: 54, 6 eylül 1895, s. 1. Buradaki kelime uçuşla ilgili değil, alakalıdır. Bisikletlilerin hareket özgürlüğü kazanmasıyla, zaman ve mekan gibi kısıtlamalar daha az belirleyici olmuştur. Bu durum, bazılarının uçmaya en yakın şey olarak nitelendirilmiştir. (Tobin, **A.g.m.**, s.841.)

⁹² "Terakkiyat-ı Medeniyenin Askerliğe ait Aksamından: Velosipedler", **Kılınç**, C.I, No: 6, 22 Kanunusani 1325 (4 Şubat 1910), s. 1-2.

⁹³ Hüseyin Mazhar, "Velosiped ile 32.000 Kilometre Seyahat", **Resimli Gazete**, C.I, No: 3, 13 Mayıs 1315 (25 Mayıs 1899), s. 39.

ise “kolay” anlamında kullanılmıştır.⁹⁴ Ayrıca Thomas Stevens’in Ankara’da bulunurken, yerlilerin bisiklete “Şimendifer” demeleri de hız algısından ileri gelmektedir.⁹⁵ Bütün bunları değerlendirdiğimizde, insanlarda hızlı giden ve binilmesi kolay bir vasıta fikrinin oluşturulmaya çalışıldığı anlaşılır.

Bisiklete “Fransızlar tarafından (velosiped), Almanlar tarafından (fahrrad) ve Türkçemizde (ayak arabası) (avam arasında şeytan arabası denilir)...”.⁹⁶ Thomas Stevens’in İstanbul-Büyükdada gezisinde, bisikletini gören kadınların “Onun beygir hiçbir şey yemiyor, hiçbir şey içmiyor, hiç yorulmuyor da şeytan gibi gidiyor” şeklindeki tepkisi de bu durumu doğrulamaktadır.⁹⁷ Böylesi bir yakıştırmanın nedeni, iki tekerlek üzerinde, düşmeden bisikleti kullanmanın zor olacağının düşünülmesidir. Ahmet Rasim’in “Şehir Mektupları” adlı yazı dizisinde de bu hususla ilgili bir kullanım vardır; “...bir cin arabası görülmeye başladı.”⁹⁸ Bu çeşit isimlendirmeler o kadar yaygındır ki yabancı basında da Osmanlı’da bisikletlere şeytan arabası denildiğinden bahsedilmektedir: “Türkiye’de bisiklete “şeytanın arabası” (devil’s chariot) denilmektedir.”⁹⁹ Ayrıca bisikletler ve bisikletliler için “...şeytanların arabası mı denmeli? Yoksa arabaların şeytanı mı?” şeklinde bir yakıştırma yapılmıştır.¹⁰⁰

Bir diğer dikkat çeken isimlendirme ise bisikletlerin “ayak, koşu ve yürüme arabası” şeklinde ifade edilmesidir. Böylesi bir ifade tarzı makinelerin hareket sistemi ile alakalıdır. İstanbul’da yeni görülmeye başlanan bisikletler için “...bu garib alet-i meşyin...”¹⁰¹ şeklindeki ifadenin ise yürüyüş makineleri anlamında farklı bir betimsel kullanımı vardır. Burada ifade edilmek istenen, büyük olasılıkla bisikletin sürüşü esnasında, sürücünün oturduğu yerde yürür gibi görünmesi ile alakalı bir algıdır. Önemli

⁹⁴ Kubbealtı Lügatı, (Çevrimiçi) <http://lugatim.com>, 15 Şubat 2022.

⁹⁵ Stevens, A.g.e., s.325.

⁹⁶ Nüzhet, “Velosiped ile Seyr ü Hareket Muvafık-ı Sıhhat mıdır?” **Maarif**, C.I, No: 16, 9 Cemazeyilahir 1309 (10 Ocak 1892), s. 248-249.

⁹⁷ Stevens, A.g.e., s.246.

⁹⁸ Ahmet Rasim, **Şehir Mektupları**, İstanbul, Lacivert Yayıncılık, 2007, s. 45.

⁹⁹ **The Dallas Daily Chronicle**, C.IV, No: 128, 14 Kasım 1892.

¹⁰⁰ Tepedelenizade Kamil, “Velosiped Hatıraları”, **Servet-i Fünûn-İlave Kısmı**, C.X, No: 259, 10 Şubat 1311 (22 Şubat 1896), s. 199.

¹⁰¹ A.e., s. 197.

bir diğ er nitelendirme ise “*koşma makinesi*” kavramıdır. “*Bu koşma makinelerinin şehrimizde ta’amm m etmesi...*”¹⁰² şeklindeki ifadeler bir önceki bahiste değinilen nedenle aynı olsa gerektir. Ayrıca “*...iki tekerlekli, üç tekerlekli arabacıklar...*” ve “*...bu k       koşma makinesi...*”¹⁰³ gibi benzetmeler dergi yazılarında sıklıkla görülmektedir. Tüm bunlara ek olarak çok farklı bir isimlendirme de yürüyüş ve hız kavramlarını aynı anda nitelendirmek için kullanılan Farsça “*gerdune-i tiz-i reftar*”¹⁰⁴ tamlamasıdır. Hızlı gidiş ya da hızlı yürüyüş arabası anlamına gelen bu tamlama isimlendirme konusunda farklı bir örnek sunmaktadır.

Gazete ve dergilerde bisikletler için “*cansız at*”, “*velosiped katarı*”¹⁰⁵ ve “*...iki tekerlekten müteşekkil binek atları...*”¹⁰⁶ tabirleri de sıklıkla kullanılmıştır. Bu şekilde kullanımların ardında yatan temel düşünce ise bisikletin zamanla at ve katar gibi ulaşım faaliyetlerini sağlamış olan hayvanlara bir alternatif haline gelmesi ve onu basit ibarelerle ifade ederek halk nezdinde aşinalık kazandırılmaya çalışılmasıdır.

2.2. Modernliğin Bir Göstergesi Olarak Bisiklet

“*Makineler, ortaya çıktıkları her dönemde, geniş toplumsal yapılarından ayrılamazlar çünkü onlara anlam ve amaç veren bu yapılardır. Uygarlığın her dönemi, içinde geçmiş teknolojilerin önemsiz atıklarını ve yenilerin önemli tohumlarını taşır. Ancak büyümenin merkezi, kendi yapısı içerisindedir.*”¹⁰⁷ İşte bu yapı içerisinde ortaya

¹⁰² Kadri, “Bisiklet Terakkiyat ve Tereccüdatı”, **Servet-i F    n**, C.VIII, No: 200, 29 Kanunuevvel 1310 (10 Ocak 1895), s. 276.

¹⁰³ Ahmed İhsan, “Velosipedciliğin Mehaziri”, **Servet-i F    n**, C.X, No: 238, 21 Eyl  l 1311 (3 Ekim 1895), s. 64.

¹⁰⁴ Doktor Hakkı, “Tıbb-ı Nokta-yı Nazarından Velosiped”, **Sabah**, C.VII, No: 2514, 29 temmuz 1896 s. 3.

¹⁰⁵ “Velosipedle İzmit Seyhati”, **İkdam**, C.III, No: 805, 8 Cemazeyilevvel 1314 (16 Ekim 1896), s. 2.

¹⁰⁶ Mahmud Sadık, “İstanbul Postası”, **Servet-i F    n**, C.VIII, No: 186, 22 Eyl  l 1310 (4 Ekim 1894), s. 50.

¹⁰⁷ Lewis Mumford, **Technics and Civilization**, London, Roudledge & Kegan Paul LTD, 1955, s. 110-111. Bisikletin modern dünyada oynadığı rol 19. yüzyıl sonunda, “bisiklet patlaması” olarak nitelendirdiğimiz dönemde ortaya çıkmıştır. Modernite teknolojik ve bilimsel devrim değildir ancak özel ve toplumsal yaşamın, medyanın, aletlerin, mekanın fethinin gündelik boyutunun bir imasıdır. Ne bilim ne de teknoloji modernidir, ancak bilim ve teknolojinin etkileri moderndir. (Jean Baudrillard, “Modernity”, **Canadian Journal of Political and Social Theory**, C.XI, No: 3, 1987, s. 65, 71.) Modernitenin arka planında, bireyin yaşamına anlam veren ve ona limitler koyan bir dizi şey ile gelenek ve görenek

çıkan bisiklet, hem geçmişin hayalini hem de geleceğin tohumlarını içerisinde barındırmıştır. Toplumsal bağlamıyla ayrılmaz bir bütün teşkil eden bisiklet, modern diye adlandırdığımız toplum için bir katalizör görevini üstlenmiştir. Buna bağlı olarak 19. yüzyıl sonunda modernlik kavramı, bisiklet ve onun temas ettiği alanlarla inşa edilmiştir. Batı’da olduğu gibi Osmanlı Devleti içerisinde de bisikletin temas ettiği alanlar (ulaşım, şehirleşme, bayındırlık, hız ve mesafe kavramlarının genişlemesi vb.), aynı zamanda gelişimin ve ilerlemenin işaretleri olarak kabul edilmiştir.

Modern dünyanın bir nesnesi haline gelen bisiklet hakkında, Osmanlı basınında bir takım yazı ve karikatürlerle karşılaşmaktayız. “*Şehir Mektupları*” dizisinde Ahmet Rasim’in bisiklet ve modernlik konusunda altını çizdiği bir hususa göre, “*Yalnız bunda*

tarafından yön verilen dünyalar yatmaktadır. (Cole Harris, “Power, Modernity, and Historical Geography”, **Annals of the Association of American Geographers**, C.LXXXI, No: 4, Aralık 1991, s. 672.) Bilim ve teknolojinin, reklamcılık ve pazarlama alanındaki gelişmelerle etkileşim içinde olduğu 19. yüzyılın sonunda milyonlarca bisiklet satılmıştır. Satılan bu bisikletler sadece eğlence, hız, sağlıklı bir yaşam ve hareket özgürlüğü değil, aynı zamanda bireylerin içinde bulundukları problemlerden kısa süreli de olsa bir kaçış imkanı sağlamıştır. Sürekli olarak gelişimin, ilerlemenin aracı haline gelen bisiklet, yeni bir dünyanın sembolü olmuştur. (Richard Harmond, “Progress and Flight: An Interpretation of the American Cycle Craze of the 1890s”, **Journal of Social History**, C.V, No: 2, Winter, 1971-1972, s. 241.) Modernite dediğimiz bu geleneksel yaşamdan kopuş ve yeni bir yaşamın inşası sürecinin en önemli basamaklarından bir tanesi de yaşamın giderek hızlanmasıdır. Trenlerin icadı, vapurların buharlı motorlarla çalışması, bisikletlerin ve en nihayetinde uçağın icadı ile birlikte hız kavramı ve modernlik algısı paralel bir dönüşüm geçirmiştir. Bisikletlerin ortaya çıkışındaki en temel düşünce, karada süratle mesafe kat etmeye yarayan bir makinenin icadına duyulan ihtiyaçtır. (Mahmud Sadık, “Valer’in Velosipedi-Petrol Gazıyla Hareket Edecek Velosipedler”, **Servet-i Fünûn**, C.VI, No: 156, 24 Şubat 1309 (8 Mart 1894), s. 403.) 19. yüzyıl boyunca endüstrileşme, modernitenin gelişiminde kilit bir rol üstlenmiştir. Ortaya çıkan yenilikler, üretim ve tüketim şeklini büyük ölçüde değiştirmiştir. (Norcliffe, **A.g.e.**, s.12.) Bisiklet, 1890’lı yıllar boyunca satış ve kullanım anlamında zirve yapmıştır. Reklamlar kullanılarak bisikletlere duygu ve anlam yüklenmesi ile beraber bisiklet üreticileri, bisiklet sürmeyi tüketim kültürünün bir pratiği olarak normalleştirmişlerdir. Böylesi bir strateji sadece seri üretim mallar ve hizmetler için değil aynı zamanda tamamıyla yeni bir müşteri profilinin üretimi için de kullanılmıştır. (Furness, **A.g.e.**, s. 19.) Bisiklet aksesuarlarının yanında bisikletçiler için özel kıyafetler, pantolonlar ve ayakkabılar gibi ürünlerin pazarlanması, tüketim kültürünün başatlığını görmek açısından değerlidir. (Aronson, **A.g.m.**, s. 309.) Buna ek olarak, kadınlara özel bisiklet modellerinin ve aksesuarlarının piyasaya sürülmesi de kitlesel anlamda tüketim kültürüne kadınları da dahil etmiştir. Boş zaman ve kitlesel tüketim kültürü, 20. yüzyılın başında “*tüketici saltanatı*”nı başlatmıştır. (Christopher Thompson and Fiona Ratkoff, “Un troisième sexe? Les bourgeoises et la bicyclette dans la France fin de siècle”, **Le Mouvement Social**, No: 192, September, 2000, s. 10.) Böylece, rafine zevklere sahip bir tüketici sınıfı yaratılmıştır. Hiç kuşkusuz böylesi bir reklamlama ve satış eylemi modern dünyanın karakteristik bir özelliği olarak görülmektedir. Bisiklet sürmek her ne kadar kadınların bireyselliklerine ve bağımsızlıklarına katkı sağlasa da, aynı zamanda tüketim ürünleri ve kültürü konusunda bir bağımlılık ortaya çıkarmıştır. (Anne-Katrin Ebert, “Liberating Technologies? Of Bicycles, Balance and the ‘New Woman’ in the 1890s”, **Icon**, C.XVI, 2010, s. 44.)

eksik bir taraf var ki, 'sağdan geriler pek çabuk yapılamıyor. Tornistan mıdır, turn right mıdır nedir? Geriye dönüş hareketi asla yok. İcat edildiği yer gelişmiş memleketlerin en birincilerinden olduğu için, 'geriye dönüş'e işaret edecek belirtilerin hepsi yok edilmiş!'"¹⁰⁸ Bisiklet, modernliğin bir aracı olarak, eski dünyaya ait herhangi bir dönüşe karşı icat edilmiş makine konumunu almıştır.

Modernlik konusunda 1909 yılında Davul Dergisi'nde çıkan bir karikatürde, Batılı elbiseler içerisinde bisiklet süren bir kadın ve o kadını takip etmekte olan geleneksel giyimiyle dikkat çeken bir Osmanlı erkeği görülmektedir.¹⁰⁹ Geleneksel Türk erkeğinin arzulu bir şekilde Batılı giysiler içerisindeki bisiklet süren kadını takip etmesi, Batı'nın temsil ettiği ayartıcı modernliğin bir simgesidir.¹¹⁰ Bisiklet başlı başına bir modernlik nesnesi iken, Batılı kıyafetler içerisinde bisiklet süren kadını takip eden, daha doğrusu onu kovalayan bir Osmanlı erkeği hiç kuşkusuz bu modernliğe sahip olmak istemektedir. Her ne kadar geriden gelse de, en azından bisiklet üzerinde olması, modernliğe attığı bir adımı göstermektedir. Ancak bunu yeterli bulmamakta ve Batılı kıyafetler içerisindeki kadını arzulu bir şekilde takip etmektedir. Kadının burada temsil ettiği modernlik algısı ise hiç şüphesiz sahip olunması gerekli olan bir hedefi göstermektedir.

Bisiklet modernliğin, medeniliğin ve gelişmişliğin bir göstergesi olarak çeşitli tamlama ve kelimelerle de ifade edilmiştir. Birçok arşiv belgesi, gazete ve dergide velosiped için "...bir malzeme-i mühimme-i medeniye..."¹¹¹ ve "...vasıta-i medeniye..."¹¹² gibi ibareler sıklıkla kullanılmıştır. Tüm bu nitelendirme sözcükleri, bisikletin 19. yüzyılın şahsi ulaşım konusunda en gelişmiş teknoloji ürünü olmasından kaynaklanmaktadır. Bisikletle beraber medenilik, modernlik ve gelişmişlik gibi

¹⁰⁸ Ahmet Rasim, **A.g.e.**, s. 47.

¹⁰⁹ **Davul**, C.I, No: 13, 14 Kanunusani 1324 (27 Ocak 1909), s. 13. Bkz. Ek-33.

¹¹⁰ Yeşim Arat, "Türkiye'de Modernleşme Projesi ve Kadınlar", **Türkiye'de Modernleşme ve Ulusal Kimlik**, Ed. Sıla Bozdoğan, Reşat Kasaba, Çev. Nurettin Elhüseyni, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2005, s. 141.

¹¹¹ "Petrol ile Mütiharrik Bir Velosiped", **Servet-i Fünûn**, C.IX, No: 219, 11 Mayıs 1311 (28 Mayıs 1895), s. 167.

¹¹² BOA., **BEO.**, 4296/322118, lef 2, 17 Haziran 1330 (30 Haziran 1914).

kavramlar kamoyunda daha çok görünür hale gelmiştir. Yani ilerleme, gelişme gibi modernliğin getirdiği kavramlar bisikletle beraber Osmanlı'da da yankılanmaya başlamıştır. Elbette ki ileri sürdüğümüz husus tüketim noktasındaki modernliktir. Böylece bisiklet örneğindeki gibi “yeni” olan şeyler “eski”lerin yerini almaya başlamıştır.

Ortaya çıktığı dönemde bisiklet, modern dünyanın önemli bir nesnesi haline gelmiştir. Buna rağmen, bisikletin kazandığı modernlik unvanı kısa süreli olmuş ve 20. yüzyılın başlarında otomobillerin ortaya çıkışı ve yaygınlaşması ile beraber kendisi de karşı çıktığı “eski” ve “gelenek” kavramları içerisindeki yerini almıştır.

2.3. Velosiped-Bisiklet Kavramının Türkçeleştirilmesi Çabaları

Velosiped konusundaki tartışmalar sadece velosiped-bisiklet hakkında değil aynı zamanda birçok bisiklet türü ve bisiklet kavramının Türkçeleştirilmesi çabasını da içermektedir. Dönemin dergilerine baktığımızda, velosiped kelimesine alternatiflerin türetilmeye ve başka dillerden kelimelerin ödünç alınmaya çalışıldığına dair çabalar dikkat çekicidir. Avrupa'da genellikle velosiped olarak anılan bu arabalar, dönemin mütercimleri tarafından Türkçe'ye de aynen alınmıştır. Avrupa'da iki ve üç tekerlekli bisikletler “*bicycle*” ve “*tricycle*” olarak isimlendirilseler de Osmanlı'da bunların her türlüşüne velosiped denilmekteydi. Ayrıca Fransızca'dan alınan “*Velosiped*” kelimesinin Osmanlı Türkçesi için uygun olmadığı ile ilgili iddialar da mevcuttur. Bunlardan birinde velosiped kelimesi yerine Arapça'dan kelime alınmasının daha makul olacağı ifade edilmektedir. Böylesi bir çabanın çıkış noktası ise, Osmanlı toplumunun telaffuzda ve kavrayışta bu dile daha yatkın görülmesidir. Arap dilinin genişliği ve içeriği yeni icatları isimlendirme konusunda uygun olduğundan, Osmanlı topraklarından Suriye ve Mısır taraflarında çıkarılan Arapça yayınlarda velosipede “*derrace*” denilmektedir.¹¹³ “*Derrace*” kelimesinin sözlükte iki çeşit anlamı bulunmaktadır. Bunlardan ilki, “*eski devirlerde üstü sığır derisi ile örtülü, tekerlekleri içinden dönen bir çeşit harp aleti*”dir. Diğer anlamı ise “*velospit ve bisiklet*”tir; ikinci anlamının 19.

¹¹³ “Velosiped”, *Servet-i Fünûn*, C.VI, No: 135, 30 Eylül 1309 (12 Ekim 1893), s. 68.

yüzyılda yaygınlaştığına şüphe yoktur. Osmanlıların da bu Arapça kelimeyi kullanmaları şivelerine daha yatkın geleceği için Osmanlı diline dahil edilmesi düşünülmüştür.¹¹⁴ Aynı zamanda “*derrace*” isminin kullanılması ile “*derrace-süvar*” gibi terkiplerin yapılmasının da kolaylaşacağı dile getirilen noktalar arasındadır. “*Velosiped*” kelimesine alışılmasına rağmen genel bir isimlendirme olması ve “*bisiklet*” kavramını tam olarak ifade edememesi de bu yeni isimlendirme için bir dayanak olarak sunulmaktadır.¹¹⁵ 1901’de bisiklete “*derrace*” denilmesini öneren bir başka kişi ise İkdam Gazetesi yazarı Ali Kemal’dir.¹¹⁶

Drais’in koşma makinesinden güvenli sınıf bisikletlere geçişte birçok farklı tipte model, ara formları oluşturmakta ve fiziki özelliklerine göre isimlendirilmekteydi. 1867’de Michaux’nun ürettiği model eşit tekerlere sahip ve pedalın ön tekere doğrudan bağlı olduğu devrimsel bir makineydi; demir tekerleri ve süspansiyon namına hiçbir şey taşımaması ile kısa sürede halk ve dergiler tarafından “*boneshaker*” olarak adlandırılmıştır. Ön tekerleğin devasa çapından dolayı “*Highwheeler*” olarak anılan yeni bir model daha piyasaya çıkmıştır. Bunlar Osmanlı coğrafyasında yabancı gezginler haricinde kullanılmamıştır ancak dergilerde ve gazetelerde, bisiklet tarihi ile ilgili yazılar içinde Türkçeleştirilmişlerdir. “*Boneshaker*” olarak adlandırılan bisiklet için Türkçe’de “*kemik sallayıcı*” adı verilmiştir. Bunun temel nedeni ise bisikletin konforsuz ve üzerinde olanları müthiş derecede sarsmasıdır. Ön teker çapının devasa olduğu “*Highwheeler*” modeli için verilen ad ise “*Güngörüh*”tür. Orantısız olan yüksek tekerlek ve sürücünün yüksek bir pozisyonda oturmak zorunda kalması, ahali arasında alay konusu haline gelmiş ve bu şekilde adlandırılmıştır.¹¹⁷

Avrupa’da bisiklet sürme eylemine “*le cyclisme*” ya da “*cycling*” adı verilen hususi bir isimlendirme vardır. Osmanlı’da ise bisiklet sürme eylemi, “*cyclisme*”

¹¹⁴ Ferit Devellioğlu, **Osmanlıca Türkçe Ansiklopedik Lügat**, Ankara, Aydın Kitabevi Yayınları, 2006, s. 176.

¹¹⁵ Mahmud Sadık, “Velosipetçilik”, **Servet-i Fünun**, C.VIII, No: 186, 22 Eylül 1310 (4 Ekim 1894), s. 51.

¹¹⁶ Mehmet Süme, Selami Özsoy, “Osmanlı’dan Günümüze Türkiye’de Bisiklet Sporı”, **Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, Konya, No: 24, 2010, s. 347.

¹¹⁷ “Bisikletin Çocukluk Zamanları”, **Resimli Mecmû’a**, C.I, No: 21, 31 Kanunuevvel 1341 (31 Aralık 1925), s. 3.

kelimesinin telaffuzundan yola çıkılarak “*siklizm*” kavramıyla ve buna alternatif olarak Osmanlıca “*velosiped süvarlık*” tamlamasıyla ifade edilmiştir.¹¹⁸

Sürücülerini nitelendirmek için bir takım terkip ve kelimeler kullanılmıştır; “*velosiped süvaran*” bunlardan biridir. Kelimenin bulunduğu belgede bir yerde “*velosiped süvaran*” nitelendirmesini, başka bir yerde “*bisiklistler*”¹¹⁹ gibi farklı kullanımları da görmekteyiz. Aynı zamanda dergilerde “*velosipedci*” ve “*koşucu*” kelimeleri de birbiri yerine kullanılmaktadır.¹²⁰ Muhtemelen böyle bir çaba “*koşu makinesi*” tabiri ile bağlantılıdır. Dergilerde geçen “*koşu müsabakası*” haberlerinin bir kısmı aslında bisiklet yarışlarını ifade etmek için de kullanılmıştır. Bir diğer isimlendirme ise yine yabancı kökenli bir kelime olan “*velomen*” dir: “*Bisiklet erkeği*” olarak çevrilebilecek bu kelime, bisiklete binenleri ifade eden bir tabirdir.¹²¹ Bu kelime nadir de olsa bazı belgelerde geçmektedir. Kaynaklarda yaygın bir şekilde geçen bir diğer adlandırma ise “*derrace*” ve “*süvar*” kelimelerinin birleşimi ile oluşan “*derrace-süvar*”dır. Aynı zamanda bisiklet severliği ifade etmek için kullanılan bir ifade de “*velosiped müştakları*”¹²²dır. “*Müştak*”¹²³ kelimesi “*arzulayan, isteyen*” anlamlarına gelmekte ve ortaya çıkan tamlama da “*bisiklet arzulayan-isteyen*” anlamını vermektedir.

Bisiklet, daha önceki bölümde bahsettiğimiz gibi 19. yüzyılın sonlarında tüm dünyada bir patlama yaşamış ve yayılım göstermiştir. Bu yayılımın hemen ardından içten yanmalı motorun bulunması ve bisikletlere monte edilmesi ile bisikletten çok daha farklı bir konsepte sahip olan makineler icat olunmuştur. Bahsi geçen makinelerin Osmanlı topraklarına girmesi ile beraber, bir kavram arayışı ortaya çıkmıştır. Motosikletlerin birçok belgede “*benzin ile müteharrik velosiped*”¹²⁴ olarak geçmesi, henüz üzerinde uzlaşılmış genel bir kullanımın olmadığını göstermektedir. Arşiv

¹¹⁸ Doktor Hakkı, “Tıbb-ı Nokta-yı Nazarından Velosiped”, *Sabah*, C.VII, No: 2514, 29 temmuz 1896, s. 3.

¹¹⁹ “Türk Velosipedcileri”, *İlave-i Malûmât*, C.III, No: 54, 19 Eylül 1312 (1 Ekim 1896), s. 18.

¹²⁰ “Suda Velosiped”, *Maarif*, C.V, No: 118, 9 Rebiulahir 1311 (20 Ekim 1893), s. 197.

¹²¹ “İstanbul Postası: Velosiped Merakı”, *Servet-i Fünûn*, C.V, No: 127, 5 Ağustos 1309 (17 Ağustos 1893), s. 354.

¹²² “Velosiped”, *Servet-i Fünun*, C.VI, No: 135, 30 Eylül 1309 (12 Ekim 1893), s. 70.

¹²³ Kubbealtı Lügati, (Çevrimiçi) <http://lugatim.com/s/m%C3%BC%C5%9Ftak>, 25 Temmuz 2021.

¹²⁴ BOA., *İrade Rûsumat (İ.RSM.)*, 28/42, 26 Cemaziyelevvel 1325 (7 Temmuz 1907).

belgelerindeki bir başka kullanım ise “*motobisiklet*”¹²⁵ kavramıdır. Bu kavram, ifadelerin farklılaşarak günümüz kullanımına yaklaştığını ve genel bir kullanımın zamanla ortaya çıktığını göstermesi bakımından değerlidir.

2.4. Osmanlıda Bisikletin Geç Yaygınlaşmasının Sebepleri

Bisikletin icat edildiği ve geliştirildiği yıllar göz önüne alındığında Osmanlı’da yaygınlaşması, Batı ülkelerine göre daha geç bir tarihte gerçekleşmiştir. Bisikleti tanıtmaya ve yaygınlaştırma konusunda dergi ve gazetelerin oynadığı mühim rol ne kadar büyük olsa da bir takım nedenler kuşkusuz bu icadın benimsenmesini geciktirmiştir. Bu engelleri bisiklet modellerinin coğrafi şartlara uygun olmaması, yolların yetersiz ve kullanışsız olması, sadece belirli sınıftan insanların bu yeni icada yönelmeleri, Osmanlı toplumunun bakış açısı ve ahlaki nedenler olarak sıralayabiliriz. İşte tüm bu fiziki, ahlaki, toplumsal ve sınıfsal farklılıklar bisiklet konusunda geç kalmışlığın nedenleri olarak karşımıza çıkmaktadır.

2.4.1. Ekonomik Nedenler ve Üretim

Bisiklet, ortaya çıktığı andan 1890’lı yıllara dek İstanbul’da gelişme kaydedememiştir lakin herkes bu icada karşı ilgi ve alaka göstermiştir. Fiyatının her keseye el vermeyecek derecede pahalı olması, şehirlerde at ve araba kalabalığı kadar görünür olmasını sınırlandırmıştır. Bu nedenle 19. yüzyılın sonlarında vapurlarda ve sokaklarda sınırlı olarak görüldüğünden bahsedilir.¹²⁶ Bu pahalılığın en büyük nedeni, bisikletlerin başlangıçta Avrupa’dan ısmarlama gelmesidir. Diğer bir sebep ise imalat ve üretimin olmaması ve buna bağlı olarak bisiklet parçalarının bulunmasındaki güçlülüdür. Kısacası tamamıyla ithal edilen bir ürün olduğu için kullanıcılarının genellikle orta-üst ekonomik gelire sahip kişiler olduğunu söyleyebiliriz. Ayrıca bisikletlerin yeterli sayıda

¹²⁵ BOA., *Dahiliye Nezareti Mektubi Kalemi (DH.MKT.)*, 1240/83, lef 17, 21 Mart 1324 (3 Nisan 1908).

¹²⁶ Mahmud Sadık, “Velosipetçilik”, *Servet-i Fünun*, C.VIII, No: 186, 22 Eylül 1310 (4 Ekim 1894), s. 51.

bulunmaması da yaygınlaşması husunda en büyük engeldir.¹²⁷ Bisikletin fiyatına karşın, moda haline gelmesiyle birlikte kullanımının ve yaygınlığının da artacağı öngörülmüştür.¹²⁸

Osmanlı'da bisikletin Avrupa'daki birçok ülkeye göre geç yaygınlaşmasındaki temel sebeplerden birisi de hiç kuşkusuz üretim anlamında bir atılımın yapılmamış olmasıdır. Osmanlı topraklarında yerli üretim bisikletlerden söz etmek mümkün değildir; çünkü üretim anlamında bir yatırım yoktur ve bisikletler ithalat yolu ile temin edilmektedir. Oysa ki İngiltere gibi bisiklet piyasasını domine eden ülkelere baktığımızda üretim anlamında şehirlerin ürettikleri ürünlerle özdeşleştikleri görülmektedir: Coventry şehri bisiklet üretimi konusunda tekeli eline almıştır.¹²⁹ Üretimin olmaması sonucunda bisiklet ve parçaları, sıradan kimselerin alım gücünün üzerinde kalmıştır.

2.4.2. Bisiklet Üzerindeki Ön Yargılar

Bisiklet kullanımı bir deneyim süreci gerektirdiğinden ve ilk öğrenilmeye başlandığı zaman kazalara sebep olmasından dolayı tehlikeli bir makine olarak görülmüştür. Güvenli bisikletlerin ortaya çıkışına kadar geçen süre boyunca “yüksek teker” olarak bilinen modeller piyasayı domine etmiştir. Bahsi geçen modelleri sürmek zor olduğundan ve atletiklik gerektirdiğinden kullanıcı profili sadece genç erkeklerle sınırlı kalmıştır. Bu durum, aynı zamanda Osmanlı halkının da bisikletlerle ilgili bir takım ön yargı ve kalıplar geliştirmesine neden olmuştur. Bisikletin 1.40 metre büyüklüğündeki ön tekerini çevirmek için sürücülerin adeta cambazlığa ihtiyaç göstermesi, o dönemler için bisiklet meraklılarının önündeki en büyük engeldir.¹³⁰

Bisikletin Osmanlı topraklarında yaygınlaşması önündeki bir diğer engel de toplumun bu yeni makineye olan bakış açısıdır. Osmanlı'da erken dönem bisiklet

¹²⁷ “Velosipedcilik Terakkiyatı”, **Nevsal-i Servet-i Fünun**, C.II, H.1311 (1895), s. 83.

¹²⁸ “Velosiped”, **Servet-i Fünun**, C.VI, No: 135, 30 Eylül 1309 (12 Ekim 1893), s. 70.

¹²⁹ “Ulum-ı Siyasiye ve İctimaiyye: İngiltere’de Ticaret”, **Servet-i Fünun**, C.XIX, No: 486, 22 Haziran 1316 (5 Temmuz 1900), s. 275.

¹³⁰ “Velosipedcilik Terakkiyatı”, **Nevsâl-i Servet-i Fünun**, C.II, H.1311 (1895), s. 86.

sürücüleri geleneksel kesim tarafından “*monden*”¹³¹ tipler olarak alaya alınmış ve “*snop*”¹³² gibi yakıştırmalara maruz kalmışlardır.¹³³ Bu yakıştırmalar Osmanlı toplumunun bisiklete karşı bakış açısının başlangıçta nasıl olduğunu göstermektedir. Buna karşın kullanıcı kesiminin genişlemesi ile zamanla bir moda ve ihtiyaç haline gelmiştir.

İlk ortaya çıkışından itibaren Avrupa’da halk, bisiklete binen kişilere cambaz gözüyle bakmıştır. Böyle bir bakış açısı, iki tekerlekli ve ön tekeri büyük modellere binmenin ve inmenin bir takım atletik özellikler gerektirmesinden kaynaklanmaktadır. Bu durum bisikletin genel kullanıcılara yayılmasını bir süre engellemiştir.¹³⁴ Ayrıca yüksek teker halk arasında ilk görülmeye başladığı zamanlar çocuk oyuncağı olarak nitelendirilmiş ve birçok kimsenin antipatisini kazanmıştır.¹³⁵ Ancak modellerin gelişmesi ve ilerlemesi ile zamanla bir ulaşım aracı olarak hak ettiği konuma ulaşmıştır. Sokaklarda ve halk nezdinde görünürlüğünün artmasıyla beraber bu makineye karşı lakayt tavır alan kişilerin dahi tavırlarının değiştiği gözlemlenmiştir. Hatta bu ilgi ve alaka fakir ve zengin arasında dahi ortak bir payda oluşturmuştur.¹³⁶ Oyuncak olarak görünmesi hususundaki düşünce, spor ve aktivite olarak bisiklete yönelen ilginin artışıyla kaybolmuştur.¹³⁷ Osmanlı’da bisikletin, sahibinin ayağını yerden kesen bir oyuncak olması dışında yararlı ve kullanışlı bir makine haline gelmesi için yapılması gerekenin kulüpleşme faaliyetlerinin arttırılması olduğu fikri dikkat çekicidir.¹³⁸

¹³¹ **Monden:** Fransızca Mondain sıfatı, yüksek sosyete yaşamını seven anlamına gelmektedir. TDK, (Çevrimiçi) <https://sozluk.gov.tr/>, 26 Temmuz 2022.

¹³² **Snop:** Fransızca Snob sıfatı, züppe anlamına gelmektedir. TDK, (Çevrimiçi) <https://sozluk.gov.tr/>, 26 Temmuz 2022.

¹³³ Günver Güneş, **Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Modern Sporların İzmir’e Girişi (1850-1922)**, İzmir, İzmir Büyükşehir Belediyesi, 2012, s. 118.

¹³⁴ “Velosiped”, **Servet-i Fünûn**, C.VI, No: 135, 30 Eylül 1309 (12 Ekim 1893), s. 71.

¹³⁵ Mahmud Sadık, “Valer’in Velosipedi-Petrol Gazıyla Hareket Edecek Velosipedler”, **Servet-i Fünûn**, C.VI, No: 156, 24 Şubat 1309 (8 Mart 1894), s. 403.

¹³⁶ Kadri, “Bisiklet Terakkiyat ve Tereccüdatı”, **Servet-i Fünûn**, C.VIII, No: 200, 29 Kanunuevvel 1310 (10 Ocak 1895), s. 277.

¹³⁷ “Velosipet”, **Servet-i Fünûn**, C.I, No: 36, 6 Teşrinisani 1308 (18 Kasım 1892), s. 115-116.

¹³⁸ “Bisiklet Süvarandan Nasıl İstifade Edelim?”, **Başçavuş**, C.I, No: 9, 13 Eylül 1328 (26 Eylül 1912), s. 131.

Osmanlı basınına göre, bisikletin Avrupa’da yaygınlaşmasının ardında yatan başarının sırrı, bu makineyi farklı sınıflardan insanların benimsemiş olmasıdır. Bisiklet miktarının at ve fayton sayısını geçmesi, kadınlar ve erkekler tarafından mesire ve parklarda eğlenme amaçlı kullanılmasının yanında halktan birçok kimsenin de bu aleti bir ulaşım aracı olarak kabul etmesi, doktorların bisikletin faydaları hakkındaki düşünceleri ve hristiyan ruhbanlarının bu yeni makineye binme konusunda Papa’dan izin almaları gibi nedenler, bisikletin neden Avrupa’da hızlı bir şekilde yaygınlaştığını göstermektedir.¹³⁹ Osmanlı topraklarında bisiklete binme konusunda şeri anlamda izin isteme gibi bir durum yoktur. Osmanlı Sarayı’na sipariş edilen bisikletlerden zaten böyle bir kaygının olmadığı da anlaşılır. Her ne kadar din konusunda bir açıklama ya da değerlendirme olmasa da ahlaki açıdan bisiklete binenlere karşı bir küçümseme ve binenlerin de utanma duygusuna sahip olduğundan söz edilebilir. Bisikletin Avrupa’daki kadar yaygınlık kazanamaması, sürücülerin bisiklete binmeyi garip olarak algılamalarından kaynaklanmaktadır.¹⁴⁰ Bu nedenle sürücüler arasında dahi bir çekinme duygusunun varlığından söz etmek mümkündür.

Bisikletin gelişim ve yaygınlaşması konusunda öne sürülen fikirlerden en ilginçisi ise gelişen ülkelerde bisikletlilerin etrafa gülünç olma gibi kaygılarının olmamasıdır. Osmanlı dergi ve gazetelerinde bu hususa özellikle değinilmektedir. Buna göre bisikletin İngiltere’de gelişme göstermesi tesadüf değildir çünkü İngiliz bisikletliler, binme ve düşme konusunda asla kendilerini gülünç hissetmemektedirler. Sokak ortasında bir bisikletli düşse bile sürücü bunu olağan karşılar ve sokaktaki diğer insanlar da kendisine gülmez.¹⁴¹ Oysa ki gülme konusunda bir Osmanlının İngilizlerden ne kadar farklı olduğunu yayımlanan bir seyahat haberinden kolaylıkla anlayabiliriz: Tavşancıl istasyonunda bisiklet sürücüleri halkın yoğun ilgisi ile karşılaşmış ve içlerinden ihtiyar bir kahveci “*bu adamı uçururmuş*” diyerek bisiklete binmek istemiş. Bisiklete bindikten

¹³⁹ Mahmud Sadık, “İstanbul Postası”, **Servet-i Fünûn**, C.VIII, No: 186, 22 Eylül 1310 (4 Ekim 1894, s. 50.

¹⁴⁰ “Valer’in Velosipedi-Petrol Gazıyla Hareket Edecek Velosipedler”, **Servet-i Fünûn**, C.VI, No: 156, 24 Şubat 1309 (8 Mart 1894), s. 403.

¹⁴¹ “Velosipedcilik Terakkiyatı”, **Nevsâl-i Servet-i Fünûn**, C.II, H.1311 (1895), s. 83.

sonra bir iki adım gider gitmez kumların üzerine devrilmiş ve istasyon halkıyla beraber sürücüler de kahkaha ile bu sahnenin tadını çıkarmışlar.¹⁴² Sürüş denemesinden ve kendisine gülünmesinden sonra bu ihtiyar adamın bir daha bisiklete yaklaşmayacağı söylenebilir.

Ahmet Rasim, “*Şehir Mektupları*” adlı çalışmasında düşene gülme hususundan nüktedan bir şekilde bahsetmektedir: Bir gün arkadaşı ile beraber caddede ilerlerken yüzü kir içinde, üstü terden sıırsıklam bir sürücünün yanlarından hızla geçmesi ve biraz sonra feci bir şekilde yere düşmesi sonucu bisiklet bir tarafa sürücü bir tarafa savrulmuştur. İşte böylesi bir anda kendisinin gülmekten sürücünün yanına gidemediğini ancak Frenk ahlakı ile yetişmiş arkadaşının sürücü ile ilgilendiğini söylemektedir.¹⁴³ Bu bakış açısı bile bisiklete binme konusunda toplumun bir baskı unsuru olarak ortaya çıktığını gözler önüne sermektedir. Batı ve Osmanlı örneklerinin benzer olaylardaki farklı tepkileri aslında bisikletin neden Batı’da hızlı bir şekilde yaygınlaştığına da bir cevap niteliğindedir. Ayrıca böylesi olaylarla karşılaşan sürücü adayları için bisiklet, uzak durulması gereken tehlikeli bir makine olarak algılanmıştır.

2.4.3. Coğrafi Şartlar ve Yolların Durumu

Osmanlı topraklarında sürücülerin önündeki en büyük engel hiç kuşkusuz coğrafi şartlar ve yolların durumudur. Coğrafyanın, bisiklet kullanımı konusunda makro düzeyde önemli bir etken olduğu açıktır.¹⁴⁴ Özellikle İstanbul, Anadolu ve Balkan coğrafyalarının engebeli arazilere sahip olması bisiklet kullanıcıları için zorlu koşulları beraberinde getirmiştir. Bisikletliler için diğer bir durum da yol yokluğudur.¹⁴⁵ Dönemin yolları bisiklet sürücülerini için fazlasıyla bozuk ve bakımsızdır. Öyle ki kaynaklarda birkaç güzergah haricinde yolların dar, bakımsız ve bozuk olduğu sürekli olarak tekrarlanmaktadır.

¹⁴² “Velosipedle İzmit Seyhati”, **İkdam**, C.III, No: 805, 8 Cemazeyilevvel 1314 (16 Ekim 1896), s. 2.

¹⁴³ Ahmet Rasim, **A.g.e.**, s.46-47.

¹⁴⁴ Gregory P. Butler, Heather M. Orpana and Alexander J. Wiens, “By Your Own Two Feet: Factors Associated with Active Transportation in Canada”, **Canadian Journal of Public Health**, Temmuz/Ağustos 2007, C.XCIV, No: 4, s. 259-260.

¹⁴⁵ Enver Ziya Karal, **Büyük Osmanlı Tarihi**, C.4, Ankara, Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2014, s. 459.

Yolların durumu hakkında okuyucularda bir tahayyül oluşturabilmek için basında bazı güzergahlar örnek olarak verilmiştir. Bisikletlerin aşabilecekleri yokuşu anlamak için Sultanahmet'ten Çemberlitaş'a çıkan caddeden daha dik bir yokuş olmamalıdır. Ayrıca Avrupa'da yüksek teker çapına sahip modellerin yaygınlaşmasının ise İstanbul için mümkün olamayacağı çünkü şehrin topografyasının bu bisikletler için elverişli olmadığı da dile getirilmiştir. Velosipedin yeni çıkan türü bisiklet ile bu yokuşların daha rahat aşılabildiği ileri sürülmektedir. Bazı kimselere göre, bisikletin İstanbullular için faydası yok denecek kadar azdır çünkü İstanbul bayır ve yokuşlarla dolu bir şehirdir ve bisiklete sahip olacak kişiler yokuşlarda makine ile beraber yürümeyi de göze almalılardır.¹⁴⁶

Düz yollarda rahatlıkla kullanılabilen bisikletin yokuşlu ve bozuk yollarda hareket kabiliyeti oldukça sınırlıdır.¹⁴⁷ Bisikleti gündelik hayatına dahil edebilmiş kişiler için engebeli araziler bir şekilde tolere edilebilir ancak bisikletin yaygınlaşmasını engelleyen önemli hususlardan birisi de budur. İstanbul'da layıkıyla açılmış sokaklar, iyi döşenmiş caddeler ve düzenlenmiş yollar bisikletliler için yok hükmündedir.¹⁴⁸ Bu yargıyı da İstanbul sokaklarının 19. yüzyıldaki durumunu ifade eden şu sözlerden anlamaktayız; “...dar, dolambaçlı, kötü inşa edilmiş, yağmurla birlikte bataklıklara dönüşen yapılar.”¹⁴⁹ Yollar hakkında çıkan bir habere göre de mesirelere giden yollar ziyadesiyle yokuşlu ve inişli, hele Üsküdar tarafında ise gayet bozuktur.¹⁵⁰ İstanbul'da ve Osmanlı topraklarında yolların bozuk olmalarının temel sebebi ise 19. yüzyılın sonuna kadar ulaşım ve nakliye aracı olarak sadece hayvanların ve hayvanların çektikleri arabaların kullanılmasıdır.

¹⁴⁶ Tepedelenizade Kamil, “Velosipedler”, **Servet-i Fünûn**, C.VI, No: 153, 3 Şubat 1309 (15 Şubat 1894), s. 358-359.

¹⁴⁷ “Velosipet”, **Servet-i Fünûn**, C.I, No: 36, 6 Teşrinisani 1308 (18 Kasım 1892), s. 115-116.

¹⁴⁸ “Bisiklet Süvarandan Nasıl İstifade Edelim?”, **Başçavuş**, C.I, No: 9, 13 Eylül 1328 (26 Eylül 1912), s. 129. Ancak Çamlıca ve Göksu arasındaki yol hem koruluğun güzelliği hem de sürücülerin sarsılmadan seyahat etmeleri ile anlatılan birçok yoldan ayrılmaktadır. (“Derrace Süvâran”, **Servet-i Fünûn**, C.IX, No: 230, 28 Temmuz 1311 (9 Ağustos 1895), s. 348-349.)

¹⁴⁹ Boyar, **A.g.e.**, s. 298-299.

¹⁵⁰ Mahmud Sadık, “İstanbul Postası”, **Servet-i Fünun**, C.VIII, No: 186, 22 Eylül 1310 (4 Ekim 1894), s. 50.

İstanbul'daki yollar konusunda yabancı basında da bir takım haberlerin çıktığını görmekteyiz. “*Bearings*” adlı bir Amerikan bisiklet dergisine göre, “*İstanbul’a bisiklet ithal edilmesi gerekli değildir çünkü Türkiye’deki yollar bisiklet kullanmak için elverişli değildir.*”¹⁵¹ Konu ile alakalı bir diğer haberde ise Osmanlı topraklarında Fransa Turu gibi uzun turların neden yapılamadığı sorgulanmaktadır. Ulaşılan sonuç, Osmanlı’daki yolların değil bir memleketi tur etmek, bir şehri tur etmek için bile yeterli olmadığı yönündedir. Ayrıca haberi kaleme alan yazarın ilave ettiğine göre, arkadaşlarından birisi Üsküdar’dan Paşabahçe’ye bisikletle gitmek istemiş ancak birçok kısımda adam bisiklete değil bisiklet adama binmiştir.¹⁵² Bu ve buna benzer gülünç yaklaşımlar yollar hakkındaki acıklı gerçeğe bir atıf yaparak kuşkusuz dikkat çekme amacı taşır.

Yolların durumu ile ilgili haberler sadece İstanbul ile sınırlı değildir. Birçok gezi yazısı ve yapılan çeviri haberlerde konu ile alakalı karşılaştırmalar dikkat çekicidir. Bursa’dan İzmir’e giden bisikletçiler hakkında çıkan bir gezi yazısında yolların durumu ile ilgili kısımlar aydınlatıcıdır. Buna göre Bandırma’dan Balıkesir’e giden şose yol maden nakliyatından ötürü bozulmuştur. Balıkesir’den Soma’ya ise herhangi bir yolun olmadığı ve bisikletçilerin bu dağlık bölgede genellikle yürümek zorunda kaldıkları belirtilmektedir. Yine aynı yazı içerisinde Soma’dan Manisa’ya giden yolun, ticaretin demir yolu ve develerle yapılmasından ötürü kullanılamaz durumda ve dikenlerle kaplı olduğu söylenmektedir.¹⁵³ Bahsi geçen gezi yazısından anlaşıldığında göre yolların durumu ile ilgili sadece merkezde değil aynı zamanda taşrada da sıkıntılar yaşanmaktadır.

1885 yılında Thomas Stevens, Osmanlı’da geçtiği güzergahlardaki yollar hakkında okuyuculara bilgi vermektedir. Bulgaristan’dan Osmanlı ülkesine giriş yapan seyyah, Sofya-Niş arasındaki yolları, Avrupa’da karşılaştıkları içerisinde en kötüsü olarak nitelendirmektedir. Bu bölgedeki yollar üzerinde bisiklete binememiş ve uzun

¹⁵¹ “Trade Letters: Turkey” **Bearings**, C.XVI, No: 14, Chicago, 4 Kasım 1897, s. 1122.

¹⁵² “Bisikletle Fransa Turu” **İdman**, C.II, No: 35, 3 Temmuz 1330 (16 temmuz 1914), s. 547.

¹⁵³ “Bursa Muhabirinden Mektub-ı Mahsus”, **Servet-i Fünûn**, C.XII, No: 287, 29 Ağustos 1312 (10 Eylül 1896), s. 10-11.

mesafeleri yürümek zorunda kalmıştır. Silivri'den İstanbul'a giderken, yolların bakımsızlığından dem vurmuş ve yol boyunca bisikletinden inip yaya olarak devam etmiştir. Bahsettiği yolların Türklerin İstanbul'u fethetmesinden önce Bizanslılar tarafından yapıldığını dile getirmekte ve o zamandan bu yana halâ aynı yolların kullanıldığını düşünmektedir. İstanbul'un merkezindeki yolları ve kaldırımları çok dar bulan seyyaha göre, buradaki kaldırımlar taşıtların, esnafların mallarına çarpmasını önlemek için vardır. Sakarya'da Karasu'dan geçen Stevens, buradaki yolların da durumundan yakını ve bunların da Bizans döneminden kaldığını ifade eder. Geyve'deki yollarda ise değil bisiklet sürmek, bileğini burkmadan yürümenin bile büyük bir dikkat gerektirdiğini yazar.

Stevens, her ne kadar yolların kötü durumunu eleştirse de Nallıhan ve Ankara merkez arasındaki en azından 250 mil olan karayolunun muntazamlığını da övmekten geri durmaz. Bu yol, Ankara Valisi Sırrı Paşa'nın yönetiminde yapılmıştır. Yolun muntazamlığı Paşa'nın, yolun inşası hususunda gösterdiği ilgi ve alakanın bir sonucudur.¹⁵⁴ 1890 yılında bisikletleriyle dünya turuna çıkan seyyahlar Thomas Gaskell ve William Sachtleben de Ankara ve Kırşehir arasındaki yolun muazzam olduğundan ve dönemin Ankara valisinin çabalarıyla yapıldığından bahsederler.¹⁵⁵ Benzer şekilde Sivas Vilayeti'nde, Yıldızeli'nden Sivas Merkez'e giden yol Sivas Valisi Halil Rıfat Paşa'nın gayretleriyle muntazam bir şekilde inşa edilmiştir.¹⁵⁶

Bahsi geçen haberler ve anlatılar yolların durumu hakkında bizlere bir bakış açısı sağlasa da aynı zamanda bisikletin Osmanlı coğrafyasında neden hızlı bir şekilde yaygınlaşmadığı ile ilgili de ipuçları vermesi noktasında önemlidir. Yolların durumu kuşkusuz genel kullanıcıların kararlarını olumsuz etkilemiş olmalıdır. Sıradan bir Osmanlı vatandaşının gelirini böylesi bir makineye harcaması yeterince zor iken yolların durumu hakkındaki gerçeklerin de potansiyel müşterilerin satın alma güdülerini olumsuz etkilediğini söyleyebiliriz.

¹⁵⁴ Stevens, **A.g.e.**, s.188, 208, 223-224, 274, 293, 325.

¹⁵⁵ Allen Jr.-Sachtleben, **A.g.e.**, s.12.

¹⁵⁶ Stevens, **A.g.e.**, s.381.

Osmanlı toplumunda yolların düzeltilmesi için bisiklet kullanıcılarının en azından basında bir kamoyu oluşturduklarından söz edebiliriz. Çözüm olmasa da yolların durumuyla ilgili problemleri bisiklet sürücüleri ve heveslileri dile getirmişlerdir. İlerleyen süreçte otomobiller için ele alınacak yol problemi, bisikletliler tarafından daha önceleri ifade edilmiştir. Osmanlı’da modern anlamda kara yolların yapılması için ilk girişimler, bisikletin Osmanlı topraklarına geliş yılları ile paralellik göstermektedir. Bu nedenle gelişmiş yolların ortaya çıkışında bisikletlilerin etkisi yadsınamaz.¹⁵⁷

Bisikletliler için hususi yolların olması gerektiği ile ilgili fikirlerin en az bisikletin tarihi kadar eski olduğu rahatlıkla dile getirilebilir. İlk ortaya çıkışından itibaren binekler ve yayalarla aynı yolları paylaşmak zorunda kalan bisikletliler, yolların gelişigüzel ve kurlsız bir trafikte kullanılması, binek hayvanlarının bisikletlilerden ürküp ciddi kazalara sebebiyet vermeleri ve fren aksamı olmayan ilk dönem bisikletlilerinin yayalara çarpması gibi bir takım sorunlarla karşılaşmışlardır. Bisikletlere özel güzergahlar düşüncesi Osmanlı basınında da yankı bulmuş ve konu ile alakalı bisikletlilerin istekleri tartışılmaya çalışılmıştır. Avrupa’nın büyük şehirlerinde bisikletliler, tıpkı araba ve yayalara yerler ayrıldığı gibi bir yolun da bisikletlere ayrılmasını talep etmiş ve arabalar ve tramvaylar gibi engellerden kurtulmak istemişlerdir.¹⁵⁸ On yıl içinde bisikletli sayısının sokaklardaki yaya sayısını geçeceği ile ilgili bir tahminin yapılması, aslında böyle bir talebin ne kadar haklı ve gerekli olduğu fikrini temellendirmek için kullanılmıştır. Ancak Osmanlı’da, Avrupa’daki kadar yoğun bir kullanıcı kitlesinden söz etmek mümkün değildir. Bu nedenle konu hakkında çıkan haberler, olması gereken hususlara dikkat çekmektedir.

¹⁵⁷ Batchelder, **A.g.m.**, s.362. Bu konu ile alakalı tercüme haberler içinde belki de en önemlisi, ABD’de bisikletlilerin para toplayarak New York’ta bulunan bir park için bisiklet yolu yaptırmalarıdır. Parktaki bisiklet yolu yaya yolunun ortasına yapılmıştır; gece aydınlatılmasına rağmen bisikletliler yine de fener taşımaya mecbur bırakılmışlardır. Yolun yapımındaki temel dürtü ise gezinti amacıyla yapılmış olmasıdır. Osmanlı’da ise bisikletliler için ayrı bir yol yapılması pek mümkün gözükmemektedir. Bunun nedeni, bisiklete gösterilen ilgi ve alaka seviyesinin ABD’de çok farklı bir boyutta olmasıdır. Bu yeni yapılan yolun açılışı şerefine ayrıca 350.000 frank para ödüllü bir yarış düzenlenmiştir. Osmanlı’da ise böylesi bir arz ve talep dengesinden söz etmek mümkün değildir. (“Amerika’da Velosiped Merakı”, **Mekteb**, C.III, No: 9, 21 Nisan 1310 (3 Mayıs 1894), s. 138.)

¹⁵⁸ “Velosiped”, **Servet-i Fünun**, C.VI, No: 135, 30 Eylül 1309 (12 Ekim 1893), s. 72-73.

Bisiklet, 19. yüzyılda şehir modernliğinin bir sembolü haline gelmiş ve şehirleri daha iyi yerler haline getirme görevini üstlenmiştir.¹⁵⁹ Osmanlı kentlerinde de bisikletin benzer bir işlevi olduğu görülmektedir. Osmanlı'da bisiklet sürücülerinin en büyük beklentisi yolların durumunun düzeltilmesi ve hatta bisikletlere özel ayrı yolların yapılmasıdır. Konu ile alakalı olarak dış basından haberler tercüme edilmiştir. Bu haberlerden dikkat çekici olanlarının temel varsayımı ise bisikletin yaygınlaşmasının sadece bisikletliler için değil aynı zamanda bisikletle beraber ortaya çıkacak değişimlerin, sokakları ve hatta şehirlerin dokusunu gözle görünür ölçüde değiştirecek olmasıdır. Bu durum bisiklet kullanıcılarının güçlü bir cemiyetleşme ve basında seslerini duyurmasına bağlıdır: Fransa sokaklarının görünümünün bu noktaya gelmesinde en büyük katkı bisiklet kullanıcılarının oluşturdukları kamoyudur. Aynı yazıda bisiklet, hem sürücüler hem de yayalar için “*yolların müfettişi*”¹⁶⁰ olarak anılmaktadır. Böylesi bir nitelendirme, bisikletlilerin yolların durumu ile ilgili konuları basında öne çıkarmaları ve otoriteleri bu konuda eyleme sevk edecek eleştirileri yapmalarındandır.

Bisikletin yaygınlaşması önündeki bir diğer engel de tüm dünyada ortak kabul edilen hava şartlarının elverişsizliğidir. Bisiklet dört mevsim kullanılabilecek bir yapıda olmasına rağmen yolların kapanması gibi durumlarda ne yazık ki sürücüler makineden yararlanamamaktadırlar. Ayrıca soğuk havalarda bisiklete binmek tercih edilen bir fiil değildir. Osmanlı basınında da bu durumla ilgili olan sıkıntılar ve çözüm olarak sürücülerin neler yapabilecekleri dile getirilmiştir.¹⁶¹

¹⁵⁹ Carlton Reid, “19th Century Cyclists paved the way for modern motorist’s roads”, **The Guardian**, 15 Ağustos 2011, (Çevrimiçi) <https://www.theguardian.com/environment/bike-blog/2011/aug/15/cyclists-paved-way-for-roads>, 3 Ağustos 2021.

¹⁶⁰ “Velosiped” **Ahenk**, C.I, No: 52, 30 Ağustos 1895, s. 2.

¹⁶¹ Mahmud Sadık, “Oda içinde Velosiped Talimi ve Bundan İstifade”, **Servet-i Fünûn**, C.VIII, No: 186, 22 Eylül 1310 (4 Ekim 1894), s. 52. Buna göre yazın bisiklete binen kişilerin kışın bu keyif ve spordan uzak kalmamaları için oda içerisinde idman yapabilmelerini sağlayacak bir aparat geliştirilmiştir. İki tahta arasına sabitlenmiş bir teker ve bu tekerin pedallara bağlanması ile beraber bisiklet sürücüleri için bir idman görevi ifa edecek olan düzenek ortaya çıkmıştır. Bu düzenek sayesinde sporcular ve bisiklet severler her mevsim hareket imkanı bulmuşlardır.

2.5. Osmanlıda Bisikletin Yaygınlaşması

Bisikletin Avrupa’da yaygınlaşması, ekonomik anlamda alt sınıfların bu yeni icada gösterdikleri ilgiden doğmuştur. Osmanlı’daki durum ise çok farklıdır. Osmanlı topraklarına bisikleti getirenler genellikle üst sınıf ve ticaretle ilgilenen gayrimüslim kesimdir. Avrupa’da işçiler, küçük memurlar ve tacirler gibi zümreler haricinde, yukarı sınıflarda bisiklet merakı başlangıçta yoktur. Yüksek sınıftan kibar ve itibarlı kişilerin bu makineye ilgi gösterip binmeleri ile artık adi bir eğlence olarak değil spor ve ulaşım aracı olarak görülmüştür.¹⁶² Osmanlı’da ise genellikle üst tabakadan kişilerce kullanılmış ve hatta bu insanlar monden tipler olarak anılmışlardır. Birçok yenilik gibi bu yeni icat da üst kesimden halka yayılmıştır çünkü Osmanlı üst sınıfı, ekonomik ve sosyal anlamda değişimlere daha kolay adapte olmaktadır.

Genel anlamda icatların ortaya çıktıktan kısa bir süre sonra kullanımdan düşmeleri, bir ihtiyaç haline gelememelerinden kaynaklanmaktadır. Osmanlı basınında çıkan yazılarda hem bu ihtiyaç meselesi hem de Avrupa’da bisikletin neden bu kadar hızlı bir gelişme gösterdiği ile ilgili çıkarımları görmekteyiz. Bu çıkarımlardan birisi bisikletin ihtiyaç yaratması hakkındadır. Duruma uygun olarak bir Osmanlı müellifi şemsiye örneğini vermiştir: Şemsiye Çin’den Avrupa’ya İngilizlerce getirilmiştir. Başlangıçta insanlar bununla dalga geçmesine rağmen zamanla hak ettiği konuma erişmiş ve zaruri bir ihtiyaç olmuştur.¹⁶³ Bisiklet için de benzer ifadeler yer verilmiştir. İcat edildiği zamanlar pek bir rağbet görmese de geliştirilen birçok yeni model ile beraber ihtiyaç haline gelmiştir. Bu bakış açısına uygun olarak, Osmanlı topraklarında bisikletin satış ve kullanımı 1890’lı yıllar boyunca doğrusal bir artış göstermiştir.

2.5.1. Bisiklet Satıcıları

Thomas Stevens’in 1885 yılında bisikletiyle yaptığı dünya turu, Osmanlı’da bisikletin fiziksel anlamda görünürlük kazanması için bir dönüm noktasıdır. Bu

¹⁶² “Velosipedcilik Terakkiyatı”, *Nevsâl-i Servet-i Fünûn*, C.II, H.1311 (1895), s. 87.

¹⁶³ **Bisiklet Meraklılarına Yadigar**, Çev. Ali İhsan, İstanbul, A. Asaduryan Şirket-i Mürettebiye Matbaası, H.1320, s. 3.

seyahatten sonraki dönem bisikletin Avrupa'dan Osmanlı'ya ithali ve tedariki konusunda bir takım girişimlerin başladığı dönemdir. Osmanlı'ya bisiklet ilk olarak ilanlar yoluyla ithal edilmiştir. Tanınırlığı ve yaygınlığı arttığı ölçüde doğrudan mağazalarda da satışı başlamıştır.

Bisikletin yaygınlaşmaya başlaması ile birlikte firmalar ilanlar yoluyla Osmanlı vatandaşlarına bisikleti tanıtmaya ve satmaya çalışmışlardır. “*L'indicateur Ottoman Illustré Annuaire Almanach du Commerce*” almanasının 1883 yılındaki katalogunda üç tekerlekli oyuncak bir bisiklet ilanına rast gelmekteyiz.¹⁶⁴ İlanda resmi yer alan bu oyuncak, Osmanlılar için bisikletin neye benzediğini görmelerini sağlayan ilk resimlerden birisi olmalıdır. Stevens'in Osmanlı topraklarından geçmesinden kısa bir süre sonra satış anlamında bisiklet ilanları yayımlanmıştır. 1886'da Paris'te yayımlanan “*De Paris a Constantinople*” adlı rehberde “*Securitas*” markalı askeri bisiklet ve trisikletlerin 365 ve 540 frank karşılığında satışa konulduğu görülmektedir.¹⁶⁵ 1889-1890 yılında İstanbul'da yayımlanmaya başlayan “*Annuaire Oriental*” adındaki almanakta da benzer ilanları görmektedir. İlandaki dört adet “*Securitas*” markalı bisiklet çeşitli modellerde sunulmuştur. İki adet güvenli sınıfındaki bisikletlerden birisinin modeli “*Bicyclette Militaire*” (askeri bisiklet), diğeri ise “*Bicyclette de Route*” (gezi bisikleti)'dur. Diğer iki model ise üç tekerlidir: “*Tricycle Militaire*” (askeri trisiklet) ve “*Tricycle du Touriste*” (turist trisikleti).¹⁶⁶ Bahsi geçen ilan için siparişlerin doğrudan Paris'e yapılması gerekmektedir. Bu durum, firmanın Osmanlı'da bir acentesinin olmadığını göstermektedir. Reşat Ekrem Koçu da o dönemi destekler şekilde, İstanbul'a gelen bisikletlerin tarihi olarak 1890 yılını göstermektedir. Servet-i Fünun sahibi Ahmed İhsan Bey de hızla artan bisiklet talebi neticesinde Beyoğlu

¹⁶⁴ *L'indicateur Ottoman Illustré Annuaire Almanach du Commerce*, 1883.

¹⁶⁵ Gökhan Akçura, *Bisiklet Kitabı*, İstanbul, Bisiklet Yayınları, 1993, s. 14.

¹⁶⁶ *Annuaire Oriental du commerce l'industrie de l'administration et de la magistrature*, 1889-1890, s. 156. Askeri model 405 frank, gezi modeli ise 500 franktır. Üç tekerlekliilerden birincisi 600 frank, diğeri 625 franka satılmaktadır. Bkz. Ek-34.

tüccarlarının on adet bisiklet ithal edip, dükkanlarında sergilemeye başladıklarını yazmaktadır.¹⁶⁷

Osmanlıca kaynaklarda, bisiklet satışı ve satıcıları ile alakalı ilk ilanlardan birisi 1894'te Saadet Gazetesi'nde çıkmıştır.¹⁶⁸ Ayrıca "*Annuaire Oriental*" almanağının 1896 yılı sayısında iki satıcının daha ismi görülmektedir. Bunlar, "*Bartoli Kardeşler*"in Beyoğlu'ndaki "*Bonmarşe Mağazası*" ve Bahçekapı'da bulunan "*Orosdi-Back Mağazası*"dır. Aynı almanağın sonraki sayıları içerisinde, İstanbul'da bisiklet satışı yapan mağazaların 1923 yılına kadarki isimlerine ve adreslerine de ulaşılmaktadır. Hem bu almanak içerisinde hem de diğer kaynaklarda karşımıza çıkan bisiklet satıcıları şunlardır:

1. "*Bartoli Frères, au Bon Marché, Grand-Rue de Péra 354 et Mezarlık, 29, Péra.*"
2. "*Orosdi Back (Etablissements, Palais Omer Effendi, Baghtché Capou, Stamboul.*"
3. "*Caruana (Edm.) R. Yuksek Caldirim 95, Galata.*"
4. "*Société des Producteurs de France (Grand-Rue de Péra 463)*"
5. "*Léon Hazarosyan (Grand Rue de Péra 145, sonraları 147 ve Halep Çarşısı 18)*"
6. "*Etablissement Modernes de Paris (Mertebani Caddesi 13, Galata)*",
7. "*A. Gazzan ve Ortakları (Yeni Han 29-30)*"
8. "*Em. E. Mercanof (Mercanof Han)*"
9. "*Naumann Şirketi (Galata Rıhtımı, Hüdevendigar Han, sonraları Galata Voyvoda Caddesi, Agopyan Han)*"
10. "*S. ve V. Altıparmak (Grand Rue de Péra 34)*"
11. "*J. Marengo ve Ortakları (Yeni Yol Caddesi 50, Galata)*"
12. "*C. G. Dassira ve Şürekası, Otospor Mağazası (Galata Voyvoda Sokağı 66-70)*".¹⁶⁹

¹⁶⁷ Gökhan Akçura, "Bisiklet Maddesi", **Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi**, İstanbul, Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Ortak Yayını, C.II, 1995, s. 246.

¹⁶⁸ İlan şu şekildedir: "*Velosiped*' istimalinin dünyanın her tarafında ne derecelere terakki ettiği malumdur. Galata'da Şişli Tramvay hattı mevkiinde Voyvoda Karakolhanesi istisalinde (yanında) kain Mösyö 'Edmon Karvana'nın İngiliz Mağazası bu terakkiyi nazarı dikkate aldığı cihetle, bu kere meşhur 'Anglo Amerikan' şirketinin Dersaadet Vekaletini deruhte etmiştir. Bu şirket en sağlam, en hafif, en ziyade süratle hareket eden ve en müzeyyen 'Velosiped'lerin imali ile iştihar etmiştir. Fabrikanın mamulatından mağazada mevcut olduğundan görmek isteyenlerin mağazaya müracaat etmeleri müstercadır (tercih edilir)[rica olunur]. 'Mösyö Edmon Karvana' ita olunacak siparişlerin kemali süratle icrasını taahhiüt eder. Galata'da Voyvoda Karakolhanesi istisalinde Şişli Tramvay hattı muvakkıfı (durağı) yanında 95 ve 97 numaralı 'Edmon Karvana Mağazası'". Akçura, **A.g.e.**, s. 80-81.

¹⁶⁹ **A.e.**, s. 83-84.

13. “*Mehmet Salim Efendi, Vezneciler ve Yeni Cami-i Şerif.*”
14. “*Adıdor Efendi, Galata.*”
15. “*Ermenak b. Filip oğlu, Halep.*”
16. “*Papazyan Efendi, Ragıp Paşa Hanı, Beyoğlu.*”¹⁷⁰
17. “*Şinger Kumpanyası, İstanbul.*”¹⁷¹

Osmanlı’da bisiklet mağazalarının isimleri ve bu işle iştigal eden kimseleri, çeşitli konularda kaleme alınan arşiv belgelerinden de öğrenebilmekteyiz. Polis Teşkilatı’nda, ulaşım ve haberleşme amacıyla kullanılan bisikletlerin bir kısmı, Vezneciler’de ve Yeni Cami-i Şerif haremide mağazaları bulunan “*Mehmet Salim Efendi*”den satın alınmıştır.¹⁷² Polis Teşkilatı için bisiklet tedariki konusunda karşımıza çıkan bir diğer satıcı ise Galata’da bulunan tüccar “*Adıdor Efendi*”dir.¹⁷³ Bu kişilerin, İngiltere ve Fransa’dan bisiklet sipariş ederek mağazalarında sattıkları belgelerden anlaşılmaktadır. Bisiklet satışı ve ithali ile uğraşmakta olan diğer satıcıların isimlerine ise karıştıkları bir takım olaylar ve arzuhal neticesinde ulaşabilmekteyiz. Buna göre, lüks lambalar ve bisiklet alet ve edevatıyla meşgul olan Ermeni Milleti’nden “*Ermenak b. Filip oğlu*”nun Halep Vilayeti’ndeki mağazası, 1910’lu yıllarda bu bölgede bisikletin satıldığını göstermektedir.¹⁷⁴

2.5.2. Bisiklet Kullanıcıları

Osmanlı topraklarında bisikletin ilk kez görüldüğü tarih 1885 yılı olarak kabul edilmekle birlikte, 1860’lı yıllarda kullanıldığını söyleyebiliriz. Dünya seyahati kapsamında İzmit’te bulunan Thomas Stevens, “*boneshaker*” modelinde bir bisikletin 1867 yılında Fransız bir memur tarafından Osmanlı’ya getirildiğinden söz etmektedir.¹⁷⁵

¹⁷⁰ Atabeyoğlu, A.g.e., s.8.

¹⁷¹ BOA., *Hariciye Nezareti Paris Sefareti Belgeleri (HR.SFR.4.)*, 419/11, lef 2, 4 Haziran 1915.

¹⁷² BOA., *Dahiliye Emniyet-i Umumiye Muhasebe Kalemi Evrakı (DH.EUM.MH.)*, 11/59, lef 5, 27 Teşrinievvel 1325 (9 Kasım 1909).

¹⁷³ BOA., *DH.EUM.LVZ.*, 22/55, lef 2, 24 Haziran 1330 (7 Temmuz 1914).

¹⁷⁴ BOA., *Dahiliye Nezareti Şifre Evrakı (DH.ŞFR.)*, 416/69, 21 Kanunuevvel 1325 (3 Ocak 1910). Halep Vilayeti’nde mağazasında lüks lambalar ve bisiklet alet-edevati ve parçaları satan Ermeni Milleti’nden “*Ermenak b. Filip oğlu*”nun imal ettiği bombaların patlaması ile ilgili olarak bir komisyon oluşturulmuştur. Buna ek olarak Üsküdar-Yeni Mahalle’de Fırçacı Sokağı’nda “*Velosipetçi Kiryako*” imzasıyla bir arzuhal Sadaret’e verilmiştir. (BOA., *Dahiliye Emniyet-i Umumiye Asayiş Kalemi Evrakı (DH.EUM.AYŞ.)*, 76/3, 23 Kanunuevvel 1336 (23 Aralık 1920).)

¹⁷⁵ Stevens, A.g.e., s.260.

Bisikletin Osmanlı coğrafyasına ne zaman girdiği ile alakalı bir ifade ya da kesin bir bilgi olmamasına rağmen, kaynaklar içerisinde karşılaştığımız bilgilere göre bahsi geçen Fransız adamın “*boneshaker*” modelindeki bisikleti Osmanlı topraklarında görülen ilk bisikletlerden biri olmalıdır.

Bisikletin Osmanlı’da yaygınlaşması ise 1885 yılı sonrasında Levanten ve tüccar ailelerin bu yeni icadı yurt dışından getirmeleri ile başlamıştır.¹⁷⁶ Bahsi geçen aileler, Patersonlar, Reesler, La Fontainler, Whithaller, Giraudlar, Aldrichler’dir.¹⁷⁷ Bu tarih sonrası İzmir’de bisikletlilerin sayısı, müslüman bisikletçilerin eklenmesiyle beraber 200’e ulaşmıştır. Topluluk içerisinde müslümanların 7-8 kişi olduğu düşünüldüğünde, bu yeni icadın gayrimüslimlerce yaygınlaştırıldığı anlaşılmaktadır. Müslümanlar içerisinde bisikleti ilk kullanan kişi, “*Kunduracı Mehmed Ali Efendi*”dir. Onun girişimleri ve teşvikleri sayesinde müslüman gençler arasında da bisiklet yaygınlaşmış ve sayılarının kısa bir sürede 100’e ulaşacağı ifade edilmiştir.¹⁷⁸

Bisikletin Osmanlı topraklarında tanınması ve yaygınlaşmaya başlaması sadece sıradan kimseler ve meraklılar arasında değil aynı zamanda Osmanlı bürokratları arasında da ilgi uyandırmıştır. Bu bürokratlardan ve aynı zamanda Osmanlı topraklarındaki ilk bisikletlilerden olan kişi Münif Paşa’dır. “*The Royal Bicycle & Tricycle*” şirketinden, 30 Aralık 1885 yılında satın alınan ve 24 sterlin tutarındaki üç tekerlekli bisiklet, Londra Büyükelçisi Musurus Paşa’nın sekreteri Ferid Bey tarafından yapılan ayarlamalar sonucu Münif Paşa adına İstanbul’a gönderilmiştir. Bahsi geçen şirket, 1887’de Londra Büyükelçisi Rüstem Paşa’ya sundukları arzualde, Münif Paşa’nın gönderilen bisikletin geç gelmesinden ötürü kargo masraflarını ödemeyi reddetmesi neticesinde elçilikten yardım talep etmiştir.¹⁷⁹ Daha sonraları Kraliyet

¹⁷⁶ “Smyrna/Izmir Cyclists”, (Çevrimiçi) <http://www.levantineheritage.com/izmir-cyclists.html>, 19 Şubat 2022.

¹⁷⁷ Güneş, **A.g.e.**, s.118.

¹⁷⁸ “Velosiped”, **Ahenk**, C.I, No: 44, 2 Ağustos 1895, s. 2.

¹⁷⁹ BOA., **HR.SFR.3.**, 338/27, 15 Şubat 1887.

Bisiklet İdaresi Müdürü W.J. Copper, Osmanlı Londra Büyükelçisi Rüstem Paşa'ya bu ödemenin kendilerince yapıldığını bildirmiş ve masrafları nazik bir şekilde istemiştir.¹⁸⁰

Münif Paşa'nın iki tekerlekli yerine üç tekerlekli bisiklet sipariş etmesinin ardında yatan bir takım nedenler vardır. İlk olarak, üç tekerlekli bisiklet düşme riski barındırmamaktadır. İkinci olarak maliyeti, dayanıklılığı ve park alanına ihtiyaç duyması ile orta-üst sınıftan talep görmüştür. Son olarak, Kraliçe Victoria'nın üç tekerlekli bir bisiklet sipariş etmesiyle beraber üç tekerlekli bir statü sembolü haline gelmiştir.¹⁸¹ Münif Paşa'nın da böylesi bir motivasyonla sipariş vermiş olması muhtemeldir.

1885 senesinde bir Amerikan gazetesinin “söylentiler” bölümünde yayımlanan bir haberde Osmanlı Sultanı'nın bisiklete bindiğinden söz edilmektedir.¹⁸² Ancak bu haberin bahsi geçen yıl için fazlasıyla abartılı olduğu söylenebilir. Sonraki yıllarda ise İstanbul'da günden güne artan sayısı ve yakaladığı başarının etkisiyle Osmanlı Sarayı için de bisiklet satın alındığı bilinmektedir. Markası konusunda herhangi bir bilginin olmadığı 1895 tarihli bir arşiv belgesinde bahsi geçen bisiklet, “*Münir kulları*” imzasıyla Yıldız Sarayı'na takdim edilmiştir.¹⁸³ Bunun yanında 1899'da Osmanlı Paris Büyükelçisi Salih Münir Paşa tarafından Fransa Dışişleri'ne Said Bey, Leo Bey ve Cemil Münir Bey adına satın alınan bisikletlerle alakalı makbuz işlemleri için bir yazı gönderilmiştir.¹⁸⁴ Buna göre Osmanlı'da bisikletin herhangi bir sınıfa özgü olmayıp, her tabakadan kişinin deneyimlediği bir icat konumuna geldiği söylenebilir. Öyle ki, Amiral Hasan Rami Paşa da bisiklet kullanmakta olan devlet erkanının önde gelen simalarından birisidir. Kendisinin, Fenerbahçe ile Erenköy arasında bulunan köşkünün civarında bisikletiyle gezdiği bilinmektedir.¹⁸⁵

¹⁸⁰ BOA., **HR.SFR.3.**, 338/33, 21 Şubat 1887.

¹⁸¹ Michael S. Toohey, “Amateurs, Cash Amateurs and Professionals: A Social and Cultural History of Bicycle Racing in New Zealand 1869-1910”, **Lincoln University**, 2010, Yayımlanmamış Doktora Tezi, s. 128.

¹⁸² “Rough on Itch”, **The Abbeville Press and Banner**, 1 Nisan 1885, s. 4.

¹⁸³ BOA., **Yıldız Perakende Evrakı Evrak-ı Teşrifat-ı Umumiye Dairesi (Y.PRK.TŞF.)**, 4/47, 15 Eylül 1311 (27 Eylül 1895).

¹⁸⁴ BOA., **HR.SFR.4.**, 588/60, 27 Mayıs 1899.

¹⁸⁵ Sermet Muhtar Alus, “30 Sene Evvel İstanbul”, **Akşam Gazetesi**, 15 Haziran 1931, s. 5.

Bisikletlerin yurt dışından sipariş yoluyla satın alınması uygulamasının bir sonucu olarak, gümrükten geçen bisikletler ve motorlu bisikletler hakkında bilgi sahibi olmaktayız. Bisiklet siparişinde bulunan kimselere göz attığımızda, birçoğunun konsolosluklarda görevli kimseler ve Osmanlı'da yaşayan gayrimüslimler oldukları görülmektedir. Nişanyan¹⁸⁶ ve Fransalı tacir “*Antaponlu*” adına Marsilya’dan İzmir gümrüğüne gelen benzinli bisiklet¹⁸⁷, Aydın Fransız Konsolosu adına İzmir’e gelen elektrikli bisiklet¹⁸⁸, Almanya Sefareti tercümanı tarafından benzinli bir bisikletin getirilmek istenmesi¹⁸⁹, Fransa Sefareti Baş Tercümanı’nın oğlu Mösyö “*Luslen Ruvet*”in yeni bisikleti¹⁹⁰ gümrüklerde karşılaşılan isimlerden birkaçıdır.

Bisikletten doğrudan faydalanan meslekler içerisinde en önemlisi doktorluk mesleğidir. Hastalara hızlı bir şekilde ulaşmak için İzmir’de birkaç maharetli doktor bisiklet sürmeyi öğrenmiş ve bisikleti vücudun sıhhatini temin ve idame etmek için bir idman olarak kabul etmişlerdir.¹⁹¹ Bisikletin 1890’lı yıllarda bir başka kullanım alanı ise fotoğrafçılık mesleği ile uğraşan kişilerin stüdyolarında bir obje olmasıdır. Bahsi geçen dönemde Abdullah Kardeşler, Phebus, Sebah & Joaillier gibi Beyoğlu’nda bulunan ünlü fotoğraf stüdyolarında, çocuklar için dekor bisikletlerden yararlanılmıştır.¹⁹²

Osmanlı basınında, bisikletten pratik anlamda yarar sağlayacak meslekler şu şekilde sıralanmıştır; esnaflar, komisyoncular, tacirler, gazete dağıtıcıları, posta dağıtıcıları, fabrika sahipleri, doktorlar, avukatlar.¹⁹³ Pratik kullanıma uygun olarak

¹⁸⁶ BOA., **DH.MKT.**, 997/12, lef 2, 9 Temmuz 1321 (22 Temmuz 1905).

¹⁸⁷ BOA., **Yıldız Sadaret Resmi Maruzat Evrakı (Y.A.RES.)**, 147/107, 24 Haziran 1323 (7 Temmuz 1907).

¹⁸⁸ BOA., **BEÖ.**, 2830/212187, 3 Mayıs 1322 (16 Mayıs 1906).

¹⁸⁹ BOA., **Yıldız Perakende Evrakı Zabtiye Nezareti Maruzatı (Y.PRK.ZB.)**, 33/74, 20 Kanunusani 1319 (2 Şubat 1904).

¹⁹⁰ BOA., **Y.A.HUS.**, 321/127, 2 Mart 1311 (14 Mart 1895).

¹⁹¹ “Velosiped”, **Ahenk**, C.I, No: 52, 30 Ağustos 1895, s. 2.

¹⁹² R. Sertaç Kayserilioğlu, “Tüm Zamanların En Çevreci Taşıtı Bisiklet”, **Tarih Dergi**, No: 38, 2017, s. 91-92.

¹⁹³ Tepedelenizade Kamil, “Velosipedler”, **Servet-i Fünûn**, C.VI, No: 153, 3 Şubat 1309 (15 Şubat 1894), s. 358-359. Öneri ve sıralama yapılırken bisikletten pratik anlamda yarar sağlayacak meslekler ele alınmıştır. Ancak ulaşım konusunda at, arabaları, trenler ve tramvaylar gibi alternatiflerin dışında, kişilerin istedikleri yere istedikleri zaman gitmesini sağlayacak olan bisikletlerin, toplumun her kesimi tarafından kullanılabilecek bir makine olduğu söylenmektedir.

Ahmet Rasim “*Şehir Mektupları*”nda, bu yeni makinenin kısa bir süre içerisinde dağıtıcılara da bulaşacağını ifade etmektedir. Böylece yaşlı dağıtıcılar gençlerle rekabet edebileceklerdir.¹⁹⁴ Gazete ve posta dağıtıcılığı meslekleri için bisikletin pratik ve süratli olması böyle bir çıkarıma neden olmuştur.



¹⁹⁴ Ahmet Rasim, **A.g.e.**, s.47-48.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

OSMANLI SOSYAL HAYATINDA BİSİKLETİN BENİMSENMESİ VE YAYGINLAŞMASI

3.1. Osmanlıda Bisiklet Cemiyetleri

Bisiklet, yaygınlaşması ve yarışların da düzenlenmesiyle birlikte gündelik hayatın bir parçası haline gelmiştir. Spor ve boş zaman aktivitesi olarak tercih edilmesiyle birlikte kolektif bir eğlence ve spor imkanı sunan bisiklet, cemiyetleşmeyi de beraberinde getirmiştir. Dönemin yazın dünyasından öğrendiğimiz kadarıyla Balkanlar, İzmir ve İstanbul'da bisiklet kulüpleri teşekkül etmeye başlamıştır ancak bu kulüpler Batı'da olduğu gibi basın-yayın organlarına sahip olan, disiplinli bir şekilde örgütlenmiş ve resmi olarak idari otoritelerin izniyle oluşturulmuş kulüpler değildir. Daha çok birçok bisikletlinin ortak bir amaç etrafında toplandıkları ve sosyalleştikleri kalabalıklar olarak görünmektedirler. Bu cemiyetler sadece yarışlar düzenlemekle kalmamış, aynı zamanda yolların modernizasyonu ve şehircilik konusunda kamuoyu da oluşturmuşlardır.

Avrupa ve Amerika'da kurulan bisiklet kulüpleri, askeri tarzdaki üniformaları ve organizasyon yapılarıyla atlı süvarileri örnek almışlar ve kendilerini oldukça militarist bir tarzda örgütlemişlerdir.¹⁹⁵ Osmanlı'da ise böyle bir cemiyetleşmeyi sadece keşşafılıkta (izcilik) görmekteyiz. Osmanlı'da izcilik eğitimlerinde bisiklet ile alakalı temel bilgi ve beceriler verilmiş ve iyi yetişmiş bir izcinin bisikletle 4 saatte en az 40 km yol kat edebilmesi ve bisiklet tamirinden anlaması beklenmiştir.¹⁹⁶

İstanbul'da bisiklete gönül vermiş kimseler toplu olarak geziler düzenlemiş ve mesirelik alanlarda görünmeye başlamışlardır. 1895 yılı Ağustos ayında sekiz arkadaşın toplanıp Üsküdar'dan Çengelköy, Tarabya, Büyükdere, Şişli, Beşiktaş ve tekrardan

¹⁹⁵ Furness, A.g.e., s.30.

¹⁹⁶ Zafer Toprak, "Meşrutiyet ve Mütareke Yıllarında Türkiye'de İzcilik", **Toplumsal Tarih**, No: 52, Nisan 1998, s. 18.

Üsküdar’a dönüş ile yaptıkları 130 kilometrelik gezi kulüpleşme konusunda bir çabanın var olduğunu ancak dönemin Avrupa kulüplerinde görülen düzen, disiplin ve devamlılığın olmadığını göstermektedir.¹⁹⁷ Bu nedenle kulüpleşme hususundaki istek şu cümleyle dile getirilmiştir: “...*muntazam bir tarzda giyinmiş, yirmi otuz velosipedcilerin onun üzerinde –semada uçuşan şahablar gibi- sür’at-i berkıyye ile koşuştuklarını düşününüz.*”¹⁹⁸

Balkanlarda, özellikle Bulgaristan’ın Varna, Filibe ve Sofya gibi birçok şehrinde bisiklet cemiyetleri kurulmuştur.¹⁹⁹ Bu şehirlerdeki bisiklet cemiyetleri dışında Selanik’te kurulan “*İsportin Kulüp*” de 1890’larda faaliyette bulunmuştur.²⁰⁰ Bunun yanında “*Manastır Osmanlı Velosipet Kulübü*”ne ait olduğu belirtilen fotoğraflar, bölgede bisiklet cemiyetlerinin kurulduğunu göstermektedir.²⁰¹

Balkanlar’da milliyetçiliğin, cemiyetleşmeyi etkilediğinden söz etmek mümkündür.²⁰² Bunun bir göstergesi, bisikletin, mobilizasyon ve ulaşım anlamında elverişli bir araç olduğu için Balkan topraklarında ayrılıkçı, milliyetçi ve provokatif eylemlerde kullanılmasıdır. Ayrılıkçı grupların bisikletten aktif olarak yararlanması ve provokatif eylemlerde bisikleti kullanmaları, bisiklet cemiyetlerinin güvenlik nedeniyle bir dönem kontrol altına alınmasına sebep olmuştur. Bu nedenle bisiklet cemiyetleri üzerinde Meşrutiyet’in yeniden ilanına kadar kısıtlayıcı tedbirlerin alınması dikkat çekicidir.

Provokatif olaylarda bisiklet cemiyetlerinin oynadıkları rol, Bulgaristan bisikletçilerinin Plevne’de geleneksel olarak dördüncüsünü gerçekleştirdikleri bisiklet kongresinde, programlarının dışına çıkarak kendileri ile hiçbir ilgisi bulunmayan bir

¹⁹⁷ “Türk Velosipedcileri”, **İkdam**, C.III, No: 788, 15 Eylül 1312 (27 Eylül 1896), s. 3. Mehmed Cemalettin, “Velosiped ile Misaha-i Arazi”, **Maarif**, C.VI, No: 152, 29 Eylül 1310 (11 Ekim 1894), s. 203-204.

¹⁹⁸ “Velosiped” **Ahenk**, C.I, No: 52, 30 Ağustos 1895, s. 2.

¹⁹⁹ BOA., **Sadaret Eyalet-i Mümtaze Bulgaristan Evrakı (A.MTZ.4.)**, 142/13, 6 Mayıs 1322 (19 Mayıs 1906).

²⁰⁰ “Velosiped Müsabakası”, **Asır**, No: 409, 16 Ağustos 1315 (28 Ağustos 1899), s. 3.

²⁰¹ BOA., **Yabancı Arşiv Makedonya (YB.021.)**, 113/16, 1912. Bkz. Ekler 19-22.

²⁰² Nejla Günay, “Osmanlı Devleti’nde Kurulan Spor Cemiyetleri ve Jimnastik Derslerinin Milliyetçilik Hareketlerindeki Rolü”, **Belleten**, C.LXXXI, No: 292, 2017, s. 917-918.

konu hakkında telgraf çekmelerinden anlaşılmaktadır.²⁰³ Lahey'deki barış konferansına çekilen telgrafta konferansın dikkati Bulgaristan'a pek uzak olmayan "*köle Makedonya*"nın özgürleşmesi konusuna çekilmektedir. Telgraf sonrasında bisikletçiler, Plevne'deki Bulgar Özgürlük Anıtı'ndan medeni dünyaya, her halka özgürlük ve yaşam vermeleri için çağrıda bulunmuşlardır.²⁰⁴ Makedonya sorunu ile alakalı Bulgar milliyetçilerinin bisiklet kongresi altında yaptıkları toplantı ve çektikleri telgraf, Osmanlı topraklarında bisiklet kulüplerinin sakıncalı görülmesine yol açmış olmalıdır.

Balkanlarda ortaya çıkan bir başka provokatif eylem, Selanik'te, Bulgar bayrağının bisiklet tekerleklerine bağlanması sonucunda Bulgarlar'ın tahrik edilmesi ve bir takım tatsız olayların yaşanmasıyla alakalıdır. 7 Nisan 1907 tarihinde Selanik'te yapılan bir karnaval sırasında Selanik Yunan Konsolosluğu'nda hademe sıfatıyla bulunan Yunan vatandaşı Konstantin'in, Romanya ve Bulgaristan bayraklarına benzeyen renklerde bezleri bisikletine sardığı anlaşılmıştır. Bahsi geçen Konstantin'in kendisi de Yunan bayrağına benzeyen beyaz ve mavi fanileden elbise giymiş ve başına bir külah takarak bisikletle sokaklarda dolaşırken polis tarafından görülmüştür. Daha sonra bir konsoloshaneye sığınan provokatörün bisikleti ve elbiseleri adliyeye teslim edilmiştir. Ancak olay bununla sınırlı değildir: Alman vatandaşı ve Rum kökenli matbaacı "*Reyder*" adında bir kimsenin, Bulgar bayrağının renklerini taşıyan bezden insan şeklinde bir şeyi bisikletin arkasına bağlayarak sürüklediği görülmüştür. Bu kişi daha sonra adliyeye sevk edilmiştir. Eylemlerinden ötürü, faillerin bir komite tarafından ödüllendirildikleri ifade edilse de bu komite hakkında herhangi bir bilgi bulunmamaktadır.²⁰⁵

Bir başka dikkat çeken olay ise Drama'da iki Yunanlı bisiklet mualliminin propaganda amaçlı çalışmalarınıdır. "*Yunan fesat komitesi*" tarafından gönderilen Yorgi ve İlya Sotyer isimli Yunan vatandaşlarının, Rum nüfusunun yaşadığı bölgelerde

²⁰³ BOA., **HR.SFR.4.**, 242/16, 11 Ağustos 1323 (24 Ağustos 1907).

²⁰⁴ BOA., **HR.SFR.4.**, 242/16, lef 2, 9 Ağustos 1902.

²⁰⁵ BOA., **A.MTZ.4.**, 164/50, lef 3, 28 Mart 1323 (10 Nisan 1907).

“*telkinat-ı mel’üne*”de bulunduklarını öğrenmekteyiz.²⁰⁶ Burada bahsi geçen eylem hiç kuşkusuz Yunan milliyetçiliği için yapılan propoganda faaliyetleridir. Bu kişilerin ülkelerine iade edilmeden önce kefil bulmaları için kendilerine on gün mühlet verilmiştir. Bisiklet öğretmenliği kisvesi altında yapılan bu gibi eylemler, Avrupa ülkelerindeki gibi bir kulüpleşmeye sekte vurmuş ve Osmanlı topraklarında bisiklet cemiyetlerine olan bakış açısında bir ön yargıya sebep olmuştur.

Bisiklet, mobilizasyon konusunda sağladığı faydalarla propaganda amacı güden silahlı gruplarca ulaşım için de kullanılmıştır. Bunun bir örneği, Tırnova’dan Menlik’e geçmekte olan bisikletlilerdir. Dar pantolonlu, kapa ceketli ve beyaz şapkalı bir halde olan kırk bisikletli yanlarında ikişer adet dinamit, havada patlayarak icra edilen bir madde ve bir revolver silah taşımışlardır.²⁰⁷

1890’lı yılların ortalarında, İzmir’de bisiklet cemiyetleri teşekkül etmiştir. Bu cemiyetler, çevre bölgelere kısa geziler düzenleyip yarışlar organize etmişlerdir.²⁰⁸ Bahsi geçen cemiyetlerin ortaya çıkışı hiç kuşkusuz sosyalleşme ve paylaştıkları en büyük ortak değer olan bisiklet kullanma aktivitesi çevresinde şekillenmiştir.

1895 sonrası oluşturulan spor kulüpleri içerisinde bisikletin de dahil edilmesiyle beraber, bisiklet cemiyetlerinin sayısında bir artış olmuştur. Bisiklet sporuna, kulüpleri ve okulları içerisinde yer veren kuruluşlar şunlardır: Panionios Kulübü, Apollon Kulübü, Pelops Kulübü, İstanbul Tatavla, İstanbul Rum Jimnastik, İstanbul Rubtiyon Mektebi, Ayvalık İalikos, İzmir İdmanperveran, Hamidiye Sanat Okulu, İzmir İdadisi, Angelaki Okulu, Aroni Okulu, Amerikan Okulu, Filarmoni Kulübü, Bornova İdman Kulübü ve İsportin Kulüp’tür.²⁰⁹

Bisiklet sporunda kulüpleşmenin göze çarptığı II. Meşrutiyet sonrası dönemde, bisiklet faaliyeti gösteren ilk kulüp Fenerbahçe’dir. Fenerbahçe’nin bisiklet sporu

²⁰⁶ BOA., **Rumeli Müfettişliği Selanik Evrakı (TFR.I.SL.)**, 111/11009, lef 2, 6 Haziran 1322 (19 Haziran 1906).

²⁰⁷ BOA, **Yıldız Perakende Evrakı Askeri Maruzat (Y.PRK.ASK.)**, 250/20, 3 Eylül 1323 (16 Eylül 1907).

²⁰⁸ “Velosiped”, **Ahenk**, C.I, No: 45, 5 Ağustos 1895, s. 2.

²⁰⁹ Rauf Beyru, **19. Yüzyılda İzmir’de Yaşam**, İstanbul, Literatür Yayınları, 2000, s. 273-275.

konusunda yakaladığı başarıya ulaşmak için Beşiktaş Kulübü de bir takım çalışmalar içinde bulunmuştur. Galatasaray'ın ise bisiklet sporuna ön ayak olmaya başladığı tarih kuruluşu ile paralellik göstermektedir.²¹⁰ Ancak kulüpleşme konusunda bahsi geçen iki kulüp kadar ön plana çıkamamıştır.

Son olarak, spor faaliyetlerini tek bir çatı altında toplamak için “*İdman Cemiyetleri İttifakı*” oluşturulmuştur. 26 Haziran 1920’de Kadıköy Union Club’de İstanbul’da faaliyet gösteren on üç kulübün yöneticilerinin katılımı ile bu cemiyetin kurulması kararlaştırılmıştır. Nisan 1921’de faaliyete geçen Cemiyetler İttifakının 269 maddelik yönetmeliği de ortaya çıkmıştır. Cemiyet’in 1923 yılı kongresinde atletizm, futbol, güreş ve bisiklet bahsi geçen dört spor dalıdır. Cumhuriyet Dönemi’nde dallara ayrılan sporların başkanları da kongrede seçilmiştir. Bisiklet Federasyonu İlk Başkanı Muvaffak Menemencioğlu’dur.²¹¹ Böylece bisiklet sporu, Osmanlı’nın son dönemlerinde attığı temellerle Cumhuriyet Dönemi’nde profesyonel anlamda bir gelişme göstermiştir.

3.2. Bisiklet Yarışları

İcat edildiği günden itibaren bir ulaşım aracı olarak görülen bisiklet, yarışların düzenlenmesiyle bir spor dalı haline gelmiştir. Osmanlı topraklarında kullanılmaya başlanmasından kısa bir süre sonra bisiklet yarışları düzenlenmiş ve bisikletin yaygınlaşması ile beraber de artış göstermiştir. Bisikletin 1890’lı yıllarda yaygınlaşması ve dönem içerisinde yapılan yarışlar arasında pozitif yönde bir korelasyonun varlığı konumuz açısından dikkat çekicidir.

Osmanlı topraklarında ilk bisiklet yarışının hangi tarihte yapıldığını tespit etmek pek mümkün gözükmemekle birlikte amatör bisikletlilerin mesirelik alanlarda yaptıkları yarışlar, bisikletin görülmeye başladığı 1885 yılı sonrasındır. Ancak kişiler arasında yapılan amatör yarışlar dışında planlı bir şekilde tertip edilen organizasyonların 1895

²¹⁰ Süleyman Tekil, *Galatasaray Tarihi 1905-1985*, İstanbul, 1986, s. 5.

²¹¹ Ergun Hiçyılmaz, *1912-2012 Türkiye’de Bisikletin 100 Yıllık Tarihi*, İstanbul, Bisiklet Federasyonu Yayınları, 2012, s. 15.

yılından sonra olduğunu bilmekteyiz. Osmanlı topraklarında bisiklet yarışları konusunda öne çıkan şehirler, Avrupa kültürüyle köprü vazifesi gören İzmir, İstanbul ve Selanik'tir.

Bisikletin kullanım alanının ve sayısının artış göstermesi, beraberinde bir takım düzenlemelerin yapılması ihtiyacını ortaya çıkarmıştır. Öncelikle otoriteler, toplumsal hayatta düzeni sağlamak için bisiklet yarışlarını izne tabi tutmuşlardır. Bunun yanında bir takım siyasi olaylar, bisikletin ve bisiklet yarışlarının belirli dönemlerde kontrol altında tutulup, bazı kısıtlamalara gidilmesine sebep olmuştur. Bisiklet yarışları üzerindeki kısıtlamalar, II. Meşrutiyet sonrası dönemde kaldırılmış ve bu sayede daha programlı ve profesyonel yarışlar icra edilmeye başlanmıştır.

Bisiklet kullanımının ve yarışlarının II. Meşrutiyet öncesi dönemde sınırlandırılması hususunda yabancı basında bir takım iddialar öne sürülmüştür. 1896 yılında bir Amerikan gazetesinde çıkan habere göre, Osmanlı Sultanı bisikleti, “*şeytanın arabası*” olarak görmüş ve kullanımını yasaklamıştır. Buna karşın İstanbul, İzmir ve Selanik şehirlerinde 1000’den fazla bisiklet kullanıldığı ileri sürülmektedir.²¹² Bisikletin yasaklanması ile ilgili bir diğer yorum, devlet için tehlikeli ve ahlaka aykırı görüldüğüdür.²¹³ Haberde ortaya atılan iddia herhangi bir şekilde desteklenmemektedir. İlerleyen yıllarda, Osmanlı’da bisikletle beraber balonların ve haber güvercinlerinin de yasaklandığı ile ilgili Amerikan gazetelerinden satırlar göze çarpmaktadır. Bu hususla alakalı ileri sürülen gerekçe ise Sultan’ın kendisine karşı yapılan komplolar sonucunda böyle bir önlem aldığı yönündedir.²¹⁴

Bir başka iddiaya göre bisiklet kullanımının sınırlandırılması dışında aynı zamanda İstanbul’da bisiklet yarışları da kontrol altında tutulmaya çalışılmıştır. Bunun nedeni olarak, Sultan’ın bisiklet yarışlarına karşı olduğu ve kendisine bir zarar gelmesinden korktuğu ileri sürülmektedir. Bir grup insanın kalabalık oluşturması, hükümdara karşı yapılacak komplo ve suikastleri kolaylaştırabileceği için ayaklanma

²¹² “In Other Lands”, **The Anaconda Standard Monday Morning**, 25 Mayıs 1896, s. 2.

²¹³ **Willmar Tribune**, 28 Eylül 1897.

²¹⁴ **The Pioneer Express**, 18 Ocak 1901.

olarak kabul edilmiştir. İstanbul’da böylesi bir ruh halinin ortaya çıkışındaki temel sebep ise İtalya Kralı Umberto’nun 1900 yılında suikaste kurban gitmesidir. Bu nedenle İstanbul’da bisiklet yarışları bir süre düzenlenememiştir.²¹⁵

Diğer bir yoruma göre, II. Meşrutiyet öncesi bisiklet yarışları, hem bahis olayları hem de komplo olayları riski taşımasından ötürü yasaklanmıştır. Buna rağmen bisikletçiler seyircilerin olmadığı alanlarda kendi aralarında yarışlar düzenlemişlerdir. Kadıköy, Kağıthane, Cendere, Fenerbahçe, Bakırköy, Maslak ve Tepebaşı bahsi geçen yarışların icra edildiği önemli güzergahlardır.²¹⁶ Benzer şekilde Kemal Suman da yarışların toplumsal niteliği dolayısıyla jurnal edilerek yasaklandığından bahsetmektedir.²¹⁷ Bu nedenle, II. Meşrutiyet’in ilanından sonra gerçek anlamda yarışlar başlamıştır.

Bisiklet cemiyetlerinin organize ettiği yarışların asayiş sebebiyle kontrol altına alınmaya çalışıldığı da görülmektedir. Pehlivan güreşleri, at ve bisiklet yarışları gibi müsabakalar için hazırlık yapılmasından evvel hükümetten konu ile ilgili izin alınması ve hükümetçe belirlenecek bir zaman ve mahalde bahsi geçen müsabakaların yapılması şartı getirilmiştir. İzinsiz yapılacak yarışların sorumluluğunun yarışları düzenleyenlerde olduğu ve bunların, resmi anlamda ruhsat verilmemiş hükmünde sayıldığı anlaşılmaktadır.²¹⁸ Buna göre İngiltere Devleti uyruklu “*Trisdam*” mirasçıları tarafından İzmir’in Bornova nahiyesinde, sahip oldukları mülk civarında her sene 23 Nisan ve 21 Mayıs günleri yapılmakta olan jimnastik ve bisiklet yarışlarının 1902 yılı içerisinde de yapılması için izin istenmiştir. “*Tedy Edward*” imzasıyla verilen arzuhal, Belediye Riyaseti’nin uygundur görüşüyle Dahiliye Nezareti’ne gönderilmiştir.²¹⁹ Verilen

²¹⁵ **Barton Country Democrat**, 5 Nisan 1901.

²¹⁶ Cem Atabeyoğlu, **A.g.e.**, s.9; Nail Bülbül, **A.g.e.**, s.16.

²¹⁷ Kemal Suman, “Bisikletin Türkiye Serüveni”, **Tombak Antika Kültürü, Koleksiyon ve Sanat Dergisi**, No: 23, 1998, s. 27.

²¹⁸ BOA., **DH.MKT.**, 2567/66, 25 Teşrinievvel 1317 (7 Kasım 1901).

²¹⁹ BOA., **İrade Dahiliye (İ.DH.)**, 1396/6, lef 2, 21 Zilkade 1319 (1 Mart 1902).

cevapta, bir kereye mahsus olmak ve bölgedeki zabıtarlar tarafından dikkat edilerek herhangi bir gösteriye fırsat verilmemesi şartıyla yarışlara izin verilmiştir.²²⁰

3.2.1. İzmirde Bisiklet Yarışları

Bisiklet yarışları, İzmir/Bornova’da ilk olarak 1893 yılında planlanmış ancak atletizm yarışlarının uzun sürmesinden dolayı yapılamayıp sonraki bir tarihe ertelenmiştir.²²¹ Bu nedenle İzmir’de ilk bisiklet yarışları 1895 yılında gerçekleştirilmiştir. 1895’te düzenlenen yarışlar, jimnastik, atletizm ve bisiklet dallarında icra edilmiş ve bu müsabakaların altı tanesini bisiklet yarışları oluşturmuştur. Yarışlara birçok bisikletli katılmış ve Karşıyakalı “*Pascal Petriçe*” beş yarışta da birinci olmuştur. Diğer yarışı ise “*Tomani Etyen*” kazanmıştır. Bisiklet sporu konusunda o zamana kadar İzmir’de yapılan en büyük organizasyon sayılan yarışlar içerisinde mesafesi beş mil olan son yarış, on dokuz dakika sürmüş ve ikinciliği Frenk mahallesinde yaşayan “*Homiros*” namında bir tüccarın oğlu kazanmıştır. Yarışa halk tarafından yoğun bir ilgi gösterilmiş ve iki binden fazla seyirci tarafından izlenmiştir. Ayrıca bisikleti devirmeksizin, bitiş çizgisine kadar en yavaş şekilde ve en sonuncu gelenin kazanacağı farklı konseptte bir bisiklet yarışı da düzenlenmiştir. Hızdan ziyade denge kabiliyetini ölçen bu yarışın galibi ise, şehrin İstinaf Mahkemesi azalarından Dedeyan Efendi’nin oğludur.²²² Sonuncu gelenin kazandığı bir yarışın düzenlenmesi, İzmir’in bisiklet konusunda ne derecede yenilikçi olduğunu da göstermektedir.

Halkın ilgisinin artmasıyla doğru orantılı olarak bisiklet yarışları da sıklaşmıştır. Yarışlarda büyük bir üstünlük kuran “*Petriçe*” namındaki bisikletçinin, yapılması planlanan yarışlara alınmaması şartının getirildiği dikkat çekicidir. Bunun sebebi olarak yarışlara katılmakta olan İngiliz bisikletçilerin şevklerinin ve gururlarının kırılması bahanesi ileri sürülmüştür. “*Petriçe*” için ise böylesi bir şartın getirilmesi, gurur ve şeref olarak görülmüştür.²²³

²²⁰ BOA., BEO., 1838/137850, 21 Muharrem 1320 (30 Nisan 1902).

²²¹ Güneş, A.g.e., s.122.

²²² “Velosiped ve İnsan Yarışı”, Ahenk, C.I, No: 25, 20 Mayıs 1895, s. 2.

²²³ Ahenk, C.I, No: 28, 31 Mayıs 1895, s. 2.

1895 yılında yarışlar yoğunlaşmış ve Kordon'da "*Kramer Birahanesi*" önünden Karşıyaka'ya kadar sürecek olan bir müsabaka tertip edilmiştir. Yine aynı yıl içerisinde Türk ve yabancı bisikletçiler, Kordon'daki "*Luka Kahvehanesi*" önünden Pınarbaşı'na kadar spor amaçlı bir gezi yapmışlardır. Ayrıca sonuncu gelenin kazandığı ilginç yarışa benzer şekilde 1897'de yapılan bir bisiklet müsabakasında ise bisikletçiler, içlerinde yumurta bulunan kaşıklarla mücadele etmişlerdir. 1898'de düzenlenen bisiklet yarışı çeşitli mesafelere ayrılmıştır. Yarım, bir, iki ve beş mil şeklinde yapılan yarışlarda, dereceye girenler arasında Türkler yoktur ve kazananların hepsi Levanten bisikletçilerdir: "*J. Whitthall*" üç yarışta da birinci gelmiştir.²²⁴

1895'te İzmir'de icra edilen yarışlar sadece şehir içinde sınırlı kalmamış ve kazalar arası da düzenlenmiştir. İzmir'den Urla ve Çeşme'ye kadar inşa edilmiş Hamidiye Şosesi üzerinde, nihai amacın Urla'ya ilk ulaşmak olduğu ve 20-30 arasında bisikletçinin katılacağı kazalar arası bir yarışma planlanmıştır. Urla'da bisikletçilerin dinlenmesi için bir yer de tahsis edilmiş ve birkaç gün burada konakladıktan sonra aynı yol üzerinden Çeşme'ye kadar bir yarış daha planlanmıştır.²²⁵

Bisiklet yarışları, Bornova'da, Levanten aileler tarafından yapılmaya başlanmış ve daha sonra yerli Rumlar bu bisiklet yarışlarını geleneksel "*Panionion Yarışları*" altında her yıl düzenlemişlerdir.²²⁶ 1896'da İzmir'de kurulan "*Panionion Kulübü*" 1900 yılında, dördüncü defa yapılan yarışlarda, atletizm, jimnastik ve bisiklet dalında müsabakalar tertiplemiştir. Yarışlara katılan dönemin okul ve kulüpleri şunlardır: Hamidiye Sanat Okulu, İzmir İdadisi, Angelaki Okulu, Aroni Okulu, Amerikan Okulu, Panionion Kulübü, Filarmoni Kulübü, Apollon Kulübü ve Bornova İdman Kulübü. Bu yarışmada bisiklet müsabakaları iki, üç, beş ve on yedi mil mesafelerde icra edilmiştir. Yarışların genelinde dokuz birinciliği Panionion Kulübü, yedisini Bornova İdman Kulübü, üçünü Apollon Kulübü, birini Filarmoni Kulübü kazanmıştır. Kendi

²²⁴ Beyru, A.g.e., s.273-274.

²²⁵ Ahenk, C.I, No: 37, 8 Temmuz 1895, s. 1.

²²⁶ "Smyrna/Izmir Cyclists", (Çevrimiçi) <http://www.levantineheritage.com/izmir-cyclists.html>, 19 Şubat 2022.

kategorilerinde ise Amerikan Okulu iki, Hamidiye Sanat Okulu, Aroni Okulu ve İzmir İdadisi birer yarışma kazanma başarısı göstermiştir.²²⁷

“*Panionion Yarışları*” 1901 yılında, beşinci kez, İzmir Valisi Kamil Paşa gözetiminde Bornova’da yapılmış ve İngiliz bisikletçiler tüm yarışları kazanmıştır. 1902 yılında gerçekleştirilen sekiz buçuk kilometrelik Pınarbaşı-Bornova yarı maraton bisiklet yarışında ise ilk kez “*Luka Venizelos*” adında bir Rum birinci olmuştur. Türk bisikletçi Mustafa Süleymanoviç ise on yedi kilometrelik yarışta ikinci olma başarısı göstermiştir.²²⁸ 7 Nisan 1903 yılında Panionion ve Apollon Kulüpleri tarafından Bonova’da organize edilen yarışlar hava şartlarından ötürü 6 Mayıs’ta icra edilmiştir. 14 okul ve 150’yi aşkın yarışmacının olduğu organizasyonda bisiklet yarışları, 800, 4500 metre ve 17 kilometre mesafelerde yapılmıştır.²²⁹ 1907 yılında atletizm ve bisiklet dallarında yapılan “*Panionion Yarışları*”na katılan kulüpler, Panionion, Apollon, Pelops, İstanbul Tatavla, İstanbul Rum Jimnastik, İstanbul Rubtiyon Mektebi, Atina Panhellenik, Atina Nasyonel Jimnastik, Ayvalık İalikos, Patra, Pire, Patras, Pan Ahaikos, Kahire İfiko, İzmir İdmanperveran olarak sıralanmaktadır.²³⁰

Bornova’da bulunan “*Trisdam*” ailesinin emlakı dahilinde her sene 23 Nisan ve 21 Mayıs tarihlerinde düzenlenen jimnastik, koşu ve bisiklet yarışları hakkında yedi maddeden oluşan ve yarışlarda uyulacak kuralları açıklayan bir talimatname metni kaleme alınmıştır. Talimatnamede ilk dört madde genel anlamda tüm yarışlar ve yarışçılar için geçerli kurallardır. Beş ve altıncı maddeler koşu ve jimnastikle, yedinci madde ise bisikletle alakalıdır. Buna göre, bisikletçilerin bilerek, işaret verilmeden önce hareket etmeleri halinde yarıştan men edilecekleri, yarışın yeniden başlatılacağı, bisikletçilerin meydandaki daire etrafında belirlendiği kadar hareket etmek zorunda

²²⁷ Beyru, **A.g.e.**, s.273-275.

²²⁸ Süme-Özsoy, **A.g.m.**, s.350.

²²⁹ Ceylan, **A.g.t.**, s.56-57.

²³⁰ Günver Güneş, “19. Yüzyıldan 20. Yüzyıla Şeytan Arabalarının İzmir’e Girişi: İzmir’de İlk Bisiklet Yarışları”, **Toplumsal Tarih**, 2007, No: 164, s. 62.

oldukları ve bisikletin ön tekerleğiyle ilk olarak bitiş çizgisine dokunan yarışmacının birinciliği kazanacağını altı çizilmektedir.²³¹

Bahsi geçen bisiklet ve diğer yarışlarda kazananlara madalya ve nişanlar verilmiştir. Bornova'da yapılan bisiklet yarışını kazanan İngiliz "Vitali"nin oğluna Aydın valisi tarafından iki yüzü işlemeli altın madalya takılmıştır. Madalyanın bir yüzüne "Vitali"nin oğlunun ismi ve "1317" senesi, diğer yüzüne ise Osmanlı arması işlenmiştir. Devlet görevlileri, böylesi bir madalyanın yapılmasını padişahın otoritesine ve hükümdarlık hakkına saldırı olarak algılamışlardır.²³²

²³¹ BOA., İ.DH., 1396/6, 7 Muharrem 1320 (16 Nisan 1902). 1) madde- salîfü'z-zîkr müsabaka oyunlarının suret-i icrası bir heyet-i mahsusa tarafından tertib ve idare olunacağı gibi oyunlara iştirak edeceklerin ihraz edecekleri derece ta'yin edilmekle beraber bu babda zuhur edecek her guna niza' fasl olunacak ve mükafatın müstehakkine tevzi'ne de karar verilecektir.

2) madde- mezkur oyunlara iştirak edeceklerini beyan edenlerin kaffesi isimleriye hangi oyuna iştirak edeceklerini mübeyyin bir pusulayı oyunların icra olunacağı günden la-ekall on gün evvel mezkur he'yete irsal etmelidir.

3) madde- müsabakaya dahil olanlardan birinin nefsi ile derece-i mahareti hakkında bir guna itiraz dermiyan olunmak istenildiği halde mükafatın tevzi'inden kırk sekiz sa'at evvel mezkur heyete tahriren beyan olunmak lazım gelir.

4) madde- müsabakaya dahil olacakların giyecekleri elbise omuzlardan dizlere kadar vücudu setr edecek bir suret-i münasibede olmak lazım gelür. Ayaklarda dahi bir sahtiyan ayakkabı bulunmak şarttır.

5) madde- cimnastik ve ayak koşusu oyunlarının kaffesi Bornova'da ka'in mahall-i mahsusda icra edilecektir: şöyle ki yüz ve yüz yirmi metrelik mesafe müstakimen ve ikiyüz yirmi ve dört yüz kırk metrelik ile yarım ve bir mil mesafe de devran kat' edilecektir.

6) madde- nokta-yı maksud ittihaz olunacak yerin bir tarafından öbür tarafına kadar gerilmiş olacak kurdeleye koşanlardan hangisi daha evvel göğsüyle temas edecek olursa onun birinciliği ihraz etmiş olduğu add u i'tibar edilecektir.

7) madde- işaret-i mahsusa verilmeden evvel koşan olursa koşmaktan men' ve tevkif edileceği gibi mebde-i itibar olunan hattın arkasına konulacaktır. Atlayış oyunları iki türlüdür birincisi 'âdi koşuşla tûlen atlayış ikincisi de koşarak mürtefi' terazi üzerinden atlamaktır. Tûlen atlayış oyununda her birine üç def'a atlamak üzere müsa'ade edilecektir. Bu atlayışların her hangisinde olursa olsun en ileri gidecek olan birinciliği kazanmış olacağı i'tibar edilecektir. Tek ve çift terazilerin üzerinde icra edilecek cimnastik hakkında kava'id-i 'umumiye; mezkur oyunlar münferiden bir kişi ya derece-i mütesaviyede olmak üzere beş kişiden 'ibaret eşhas tarafından müctemi'an icra edilecektir. Mezkur tek ve çift terazi oyunları kavis tendürüsti ve kolay dönme ve seri'ü'l-hareke gibi lu'biyatdan 'ibaret olmak üzere iki kısma mümkasımdır. Ahkam-ı 'umumiye: hey'etden ma'ada her kim olursa olsun oyun meydanına girmek kat'iyen memnu'dur. Velosiped müsabakaları hakkında kava'id: sa'ir koşu oyunları hakkında işbu ta'limatda muharrer kava'id velospid ile icra edilecek koşuş oyunlarında da caridir. Şayed velospidcilerden biri sehven işaret verilmeden evvel hareket edecek olursa koşmaktan tevkif edilerek yeniden hareket ettirilecektir. Velospidciler imkan müsa'ade olduğu kadar meydandaki daire dahilinde seyr ü hareket etmeğe mecburdur. Da'irenin bir tarafından diğerine kadar çekilen çizgi nokta-yı müntehayı ira'e etmektedir. Velospidin ön tekerleğiyle önce olarak dokunan birinciliği kazanmış olduğu i'tibar olunacaktır.

²³² BOA., Yıldız Sadrazam Kamil Paşa Evrakı (Y.EE.KP.), 41/4001, ty.

Buraya kadar bahsi geçen yarışlarda derece yapan yarışçılar ve katılımcılar hakkındaki bilgilere göre Mustafa Süleymanoviç hariç müslüman kesimden bisikletçilerle ilgili herhangi bir ifade geçmemektedir. Katılımcıların, bölgenin gayrimüslim kesiminden oldukları ve bisikleti İzmir’de yaygınlaştırdıkları anlaşılmaktadır.

3.2.2. İstanbulda Bisiklet Yarışları

İstanbul’da bisiklet yarışlarının ilk kez ne zaman düzenlendiği ile ilgili kesin bir bilgi bulunmamakla beraber Servet-i Fünun Dergisi sahibi Ahmed İhsan Bey’in ifade ettiğine göre, 1893 yılında Tepebaşı Bahçesi denilen bir alanda yapılmıştır. Ancak bu yarış, seyirciler tarafından takip edilen büyük bir organizasyon olmayıp, daha çok bisikletlilerin kendi aralarında yaptıkları bir müsabakadır. Bahsi geçen yarışmada amaç, bahçe etrafında 120 tur atabilmektir. Müsabakayı ortaya çıkaran “Ortek” isimdeki bisikletçi 104, İstanbul’da tanınmaya başlayan yarışçı “Fernand” ise 120 tur atmayı başarmıştır.²³³

İstanbul’da profesyonel anlamda ilk bisiklet yarışı 16 Ağustos 1895’te Tarabya’da bulunan “*Summer Palace*”da yapılmış ve uyandırdığı meraktan ötürü Büyükdere ve Tarabya halkının ilgisini çekmiştir. Beş farklı yarış icra edilmiş ve bu yarışların ilk müsabakası, “*Tobacco Reji Şirketi*” başkatibi “*Devlet Efendi*”, “*Dük Dömuri*” ve “*Mösyö Lorando*” arasında gerçekleşmiştir. Yarışta “*Devlet Efendi*” birinciliği kazanmış, “*Mösyö Lorando*” ise yarış esnasında bisikletten düştüğü için müsabakayı tamamlayamamıştır. İkinci müsabaka ise, “*Mösyö Döv*” ile “*Mösyö Balador*” arasında yapılmış ve birinciliği “*Mösyö Döv*” kazanmıştır. Üçüncü yarış, Osmanlı Bankası Müdürü Sir Edgar Vincent, “*Dük Dömuri*” ve “*Vikont Şarl Dözdekeb*” arasında olmuş ve çok çekişmeli geçen yarışı Osmanlı Bankası Müdürü kazanmıştır. Dördüncü yarışta tatsız olayların yaşanmasından dolayı beşinci yarışa

²³³ Koçu, A.g.md., s.2821.

geçilmiş ve tüm bisikletçilerin katıldığı bu yarışı ise “*Mösyö Dömuri*” kazanmıştır.²³⁴ Bisikletlilerin ve izleyenlerin fazlasıyla memnun kaldıkları bu yarışların sonraki haftalarda da yapılması planlanmıştır.

İstanbul’da yapılan yarışlarda sadece gayrimüslimler değil aynı zamanda müslüman yarışçılar da boy göstermiştir. Bisikletleri ile Bursa’da bir seyahate çıktıklarını öğrendiğimiz Şakir Bey ve üç arkadaşı, aynı zamanda İstanbul’da yapılan bisiklet müsabakalarının birçoğunda birincilik ve ikincilikleri kazanmışlardır.²³⁵ Yine, İstanbul’da birçok yarışı kazandığını öğrendiğimiz Sarıyer bisikletçilerinden 18 yaşındaki Zeki Bey, müslüman bisikletçiler içerisinde önemli bir isimdir. 17 Temmuz 1900’de Tepebaşı Belediye Bahçesi’nde yapılan bisiklet müsabakasını Zeki Bey kazanmış ve mükafat olarak kendisine 15 Fransız altını değerinde bir bisiklet hediye edilmiştir. Müsabakayı kazanmak için bahsi geçen alan etrafında 25 mil uzunluğunda devirlerin yapılması gerekmiştir.²³⁶ İstanbul’da 29 Temmuz 1900 tarihinde yapılan bir başka bisiklet yarışında Zeki Bey, yabancı bisikletçilerle mücadele etmiştir. Tepebaşı’nda düzenlenen yarışlara, son yarışlarda birinci gelen Zeki Bey, Karadağlı “*Corc*”(George), “*Stemat*” ve Danimarkalı “*Anderson*” namında bisikletçiler katılmıştır. Yarışın başlangıcında büyük bir atak yapan “*Anderson*”, daha sonraki turlarda kesilerek geride kalmıştır. “*Stemat*” ismindeki yarışçı ise her daim geride kalmasından ötürü “*Anderson*” ile birlikte yarıştan çekilmişlerdir. Zeki Bey, 300 tur boyunca birinciliği korumuş ve George adındaki bisikletçi ise birkaç metre geriden Zeki Bey’i takip ederek kendince bir taktik geliştirmiştir. 300. turdan sonra iki kez bisiklet değiştirmek zorunda kalan Zeki Bey yarışı kaybetmiş ve Karadağlı bisikletçi George kazanmıştır. 400 tur ve 70 km olan bu yarış 2 saat 15 dakikada tamamlanmıştır.²³⁷ Hem katılımcıların çeşitliliği hem de yarışta yapılan mesafe göz önünde tutulduğunda, İstanbul’da bisiklet yarışlarının hem halk hem de yarışçılar nezdinde ne kadar revaçta olduğu anlaşılmaktadır.

²³⁴ “Velosiped Müsabakası”, **Servet-i Fünûn İlave Kısmı**, C.IX, No: 234, 10 Ağustos 1311 (23 Ağustos 1895), s. 4-5.

²³⁵ “Bandırma’dan Mektub-ı Mahsus”, **Sabah**, C.VII, No: 2489, 22 Haziran 1312 (4 Temmuz 1896), s. 3.

²³⁶ “Müsabaka”, **İkdam**, C.VII, No: 2176, 4 Temmuz 1312 (17 Temmuz 1900), s. 3.

²³⁷ “Derrace Süvaran Müsabakası”, **İkdam**, C.VII, No: 2185, 17 Temmuz 1312 (30 Temmuz 1900), s. 3.

1900'lü yılların başında İstanbul'da Motor Bot Makinisti Hafız, Bahriyeli Süleyman, Adil, Bahriyeli Fuat Hüsnü, Şura-yı Devlet üyesi Hamid, Kadıköylü Hüsameddin, Acem Ali, Sarıyerli Zeki, Muvaffak, Hüsnü Naili Seden ve Arap Veysel beyler bisiklet yarışlarında adlarını duyurmayı başarmışlardır. Sarıyerli Zeki Efendi'nin Kapalıçarşı'da bir tuhafiye dükkanı işletmesine rağmen ünlü bir yarışçı olduğu, Muvaffak Bey'in ise bu alanda çeşitli rekorları elinde bulundurduğu ve nefes problemini çözmesi halinde dünya çapında bir bisikletçi olabileceği ifade edilmektedir. Hüsnü Naili Bey'in kısa, Arap Veysel Efendi'nin ise uzun mesafeli dayanıklılık yarışlarında başarılı oldukları söylenmektedir.²³⁸

Fenerbahçe Stadi'nin olduğu Union Club (Papazın Çayırı) sahasında yapılan yarışlarda başarı gösteren Fenerbahçe Kulübü'nün bisikletçileri Vecdi Çağatay, Aşod Efendi, Fahri Ayad, Şinasi ve Alber Beyler 1912 yılı ve sonrası yapılan yarışları kazanmışlardır.²³⁹ 1913'te İstanbul'da yapılan 23 km'lik bisiklet yarışını 45 dk 42 saniyelik süre ile "*Aşod Efendi*" kazanmıştır.²⁴⁰ 13 Mart 1914'te Cuma Birliği Bayramı için Union Club'de yapılan müsabakada²⁴¹, 10 Nisan 1914'te Altınordu Bayramı yarışında ve 8 Mayıs 1914'te Union Club Bayramı'nda birinciliği Vecdi Çağatay kazanmıştır.²⁴² 1 Mayıs 1914'te gerçekleştirilen İstanbul Jimnastik Bayramı yarışını Alber Bey kazanırken, 19 Haziran 1915 Şark İdman Kulübü Bayramı yarışında ise Şinasi Bey birinci olmuştur.²⁴³

Fenerbahçeli bisikletçilerin yakaladıkları başarıya ulaşmak için Beşiktaş ve Galatasaray kulüpleri de bir takım çabalar içine girmişlerdir. 1908-1923 yıllarında bisiklet sporuna önem veren Beşiktaş, sürat ve mukavemet yarışlarında Fahrettin ve Fevzi Bey gibi yarışçılar ortaya çıkarmıştır. Sonraki yıllarda, Fenerbahçeli Aşod Efendi

²³⁸ Sermet Muhtar Alus, "30 Sene Evvel İstanbul", **Akşam Gazetesi**, 15 Haziran 1931, s. 5; "Bisiklet", **İdman**, C.II, No: 31-32, 15 Mayıs 1330 (18 Mayıs 1914), s.507; Atabeyoğlu, **A.g.e.**, s.8-9.

²³⁹ Atabeyoğlu, **A.g.e.**, s.10.

²⁴⁰ "İdman Havadisleri", **İdman**, C.I, No: 8-9, 15 Teşrinievvel 1329 (28 Ekim 1913), s. 137.

²⁴¹ Rüştü Dağlaroğlu, **1907-1987 Fenerbahçe Spor Kulübü Tarihi**, Şahsi Yayın, İstanbul, 1988, s. 557.

²⁴² Doğan Yıldız, **Türk Spor Tarihi**, Eko Matbaası, İstanbul, 1979, s. 348.

²⁴³ Bülbul, **A.g.e.**, s.19.

olarak tanınan Aşod Mamigonya, Beşiktaş Kulübü adına yarışlarda yer almıştır.²⁴⁴ Galatasaray ise 1913 yılında yapılan yarışlarda Trapezci Daniş, şair Ruşen Eşref Ünaydın ve Tahsin Nahid gibi isimleri bisiklet sporuna kazandırmıştır.²⁴⁵

İstanbul'daki bisiklet yarışları, engelli sporcular kategorisinde de yapılmıştır: 1913'te İdman Yurdu Müsabakaları'nda manialı (engelli) bisiklet yarışlarında birinciliği kazanan kişi, Vefa Sultanisi öğrencisi Muhtar Efendi'dir.²⁴⁶

3.2.3. Balkanlarda Bisiklet Yarışları

Bisiklet yarışları 19. yüzyılın sonunda Osmanlı'nın Balkan şehirlerinde de düzenlenmiştir. Selanik'te Mösyö “*Arifoni*” tarafından inşa edilen ve “*İsportin Kulüp*” heyeti idaresine verilen velodromda bisiklet yarışları profesyonelce icra edilmiştir.

Bu kapsamda 1899 yılında bahsi geçen velodromda düzenlenen yarışlara, bir önceki müsabakada birinciliği elde eden Mösyö “*Giraf*” ile önceki sene yarışlarda birinciliği kazanan “*Enverpaşazade Mustafa Bey*” gibi önemli isimler katılmıştır.²⁴⁷ Buna göre, Selanik'te yarışların yıllardır yapılmakta ve yukarıda bahsi geçen bisikletçilerin de halk nezdinde tanınmakta oldukları sonucuna ulaşmaktayız. Birden fazla bisiklet yarışının yapıldığı Selanik'teki bu müsabakalara katılım yoğun olmuş ve vilayetin ileri gelenleri de yarışları izlemek için hazır bulunmuşlardır. Yarış için velodrom Osmanlı sancaklarıyla süslenmiş ve davetliler için ayrılan yerde, Selanik Valisi, Vali'nin oğlu Salim Bey ve vilayet ve askeriye'nin ileri gelenlerinden kimseler hazır bulunmuşlardır. Kadın, erkek binlerce seyirci velodromu doldurmuş ve kadınlar için ayrı bir yer tahsis edilmiştir. Bando tarafından Hamidiye Marşı çalınmış ve bisikletçiler resmi bir geçit ile yarış alanına hareket etmişlerdir.

Ana yarış üç devre halinde icra edilmiş ve son şampiyon İtalyalı Mösyö “*Giraf*” ve Hasan Enver Paşa'nın oğlu Mustafa Celaledin Bey arasında gerçekleşmiştir.

²⁴⁴ Hiçyılmaz, A.g.e., s.22.

²⁴⁵ Akçura, A.g.e., s.58.

²⁴⁶ “İdman Havadisleri”, *İdman*, C.I, No: 8-9, 15 Teşrinievvel 1329 (28 Ekim 1913), s. 137.

²⁴⁷ “Velosiped Müsabakası”, *Asır*, No: 408, 12 Ağustos 1315 (24 Ağustos 1899), s. 2.

Selanik'teki diğer bisikletçiler bu rekabete katılmaya cesaret edememişlerdir. Ana yarışın birinci devresini Mustafa Bey kazanmıştır. Daha sonra ikinci sınıf yarışçılara mahsus olan müsabaka yapılmış ve bunda Mösyö “*Hinto Midyabon*”un 13-14 yaşlarındaki oğlu Mösyö “*Pepu*” birinci olmuştur. Kendisine gümüş madalya verilmiştir. Daha sonra gerçekleştirilen ana yarışın ikinci devresini ise Mösyö “*Giraf*” kazanmıştır. Bu yarıştan sonra birinci sınıf bisikletçiler için bir müsabaka yapılmış; Mösyö “*Filardo*” birinci, Mösyö “*Tiano*” ikinci olmuş ve kendilerine altın ve gümüş madalyalar takılmıştır. Herkesin merakla beklediği ve Mösyö “*Giraf*” ile Mustafa Bey arasında beraberliğin olduğu ana yarışın üçüncü devresi yapılmış ve üzerine bahislerin dahi yapıldığı bu yarış, Mustafa Bey kazanmıştır. Ödül olarak kendisine “*İsportin Kulüp*” tarafından çiçek demetleri ve “*altından ma'mul bir ikkil (taç)*” takılmıştır. Son olarak, 24 tur ve 10 km'lik bir dayanıklılık müsabakası icra edilmiştir. Mösyö “*Giraf*”ın katılmadığı bu yarış, Mustafa Bey, Mösyö “*Filardo*” ve Mösyö “*Tiano*” arasında gerçekleşmiştir. Mustafa Bey 23. turda yarışın bittiğini zannederek durmuş ve Mösyö “*Filardo*” birinci olmuştur. “*İsportin Kulüp*” ise bunu kabul etmemiş ve yarışın sonraki bir tarihe ertelenmesini uygun bulmuştur.²⁴⁸

Balkanlarda yapılan bisiklet yarışları sadece Selanik ile sınırlı değildir. Varna'da bulunan bisiklet cemiyeti de bir yarış düzenlemiş ve kazananlara ödülleri vermiştir. Bahsi geçen yarış, belediye tarafından tahsis edilen bir mahalde gerçekleşmiş ve bölgenin ileri gelen memurları, askerleri ve halktan kimseler tarafından izlenmiştir.²⁴⁹ Ayrıca bisiklet cemiyetleri 1905 yılında Köstendil'de ve 1906 yılında Filibe şehirlerinde de bisiklet müsabakaları düzenlemişlerdir. Bu yarışların temel görevi halk nezdinde bisiklet severliği arttırmaktır.²⁵⁰ Ayrıca Sofya'daki bisiklet cemiyetinin davet ettiği Romanyalı

²⁴⁸ “Velosiped Müsabakası”, **Asır**, No: 409, 16 Ağustos 1315 (28 Ağustos 1899), s. 3. Selanik'teki velodromda sonraki yıllarda da bisiklet yarışlarının yapıldığını söyleyebiliriz. 1902 tarihli arşiv belgesinde velodromda yapılacak yarışlar için izin ruhsatı talep edilmiştir. (BOA., **DH.MKT.**, 511/11, 25 Mayıs 1318 (7 Haziran 1902).) Ancak bisiklet yarışları için talep edilen izin hakkında bir yanıt alınamaması ve velodrom kiracısının vakit geçmesinden ötürü cevabın bir an önce gönderilmesi için Selanik Valisi Hasan imzasıyla bir arzuhal daha gönderilmiştir. (BOA., **BEO.**, 1865/139847, lef 4, 21 Mayıs 1318 (3 Haziran 1902).)

²⁴⁹ BOA., **HR.SFR.4.**, 784/121, 21 Temmuz 1319 (3 Ağustos 1903).

²⁵⁰ BOA., **A.MTZ.4.**, 142/13, 6 Mayıs 1322 (19 Mayıs 1906).

bisikletçilerin birkaç gün kalmak üzere Sofya'ya gelecekleri bilgisine ulaşmaktayız.²⁵¹ Bu seyahat, hem bisikleti tanıtmaya hem de cemiyetler arası ortak bir organizasyon oluşturma çabasını göstermektedir.

3.2.4. Diğer Bisiklet Yarışları

İzmit'te 1901 yılında gerçekleştirilmesi düşünülen bisiklet yarışı için İzmit'ten Sapanca'ya kadar olan tren hattının işletilmemesi hususunda İzmit Mutasarrıflığı'ndan Haydarpaşa Şimendifer Direktörlüğü'ne bir yazı gönderilmiştir. Direktörlük Üsküdar Mutasarrıflığı'na durumu bildirmiştir. Bahsi geçen yarışın daha sonra hükümetçe belirlenecek zaman ve mahalde yapılmasının uygun görüldüğü ve bu nedenle iptal edildiği bildirilmiştir.²⁵² Buna karşın İzmit'te bisiklet yarışlarının icra edildiğini söyleyebiliriz.

Bursa'da 1325 (1909) yılı salnamesinde, sergi nedeniyle yapılan bisiklet yarışında kazanan bisikletçilerin fotoğrafları görünmektedir.²⁵³ Buradaki bisikletçinin "*Hüdavendigâr Vilayeti Dahilinde Velosipedle Bir Cevelan*" adlı kitabın yazarı Ahmet Tevfik olduğu ileri sürülmesine karşın, bu iddiayı destekler bir kaynak bulunamamıştır.²⁵⁴ Farklı bir kaynaktan, aynı fotoğrafın altında "*Bursa'da Sanayi Sergisi Bisiklet Yarışları'nda birinci olan İstanbullu Hafız Mehmed Ali Efendi*" ibaresi bulunmaktadır.²⁵⁵ Bir başka kaynaktan ise fotoğrafın altında ve Osmanlıca olarak "*Bursa Bisiklet Müsabakası'nda birinciliği kazanan Dersaadet'ten Hafız Mehmed Ali Efendi*" açıklaması vardır.²⁵⁶ Bahsi geçen bisikletçinin Hafız Mehmed Ali Efendi adıyla bilinen kişi olduğunu söyleyebiliriz.

²⁵¹ BOA., **HR.SFR.4.**, 818/31, 25 Ağustos 1323 (7 Eylül 1907).

²⁵² BOA., **Zabtiye Nezareti Evrakı (ZB.)**, 361/47, 12 Cemaziyelahir 1319 (26 Eylül 1901).

²⁵³ "Bursa'da sergi münasebetiyle tertip olunan velosiped müsabakasında ihraz-ı muvaffakiyet eden derrace süvar", **Hüdavendigâr Vilayet Salnamesi**, No: 34, 1325, s. 240. Bkz. Ekler 7-8.

²⁵⁴ Ahmet Tevfik, **Yüz Yıl Önce Bisikletle Bursa**, Çev.Nezaket Özdemir, İstanbul, Sentez Yayıncılık, 2007, s. 5.

²⁵⁵ "Bisiklet Maddesi", **Tanzimat'tan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi**, Haz. Mustafa Şahin, C.VI, İstanbul, İletişim Yayınları, 1985, s. 1509.

²⁵⁶ "Smyrna: Izmir Cyclists", (Çevrimiçi) <http://www.levantineheritage.com/izmir-cyclists.html>, 21 Şubat 2022.

Tüm bunlara ek olarak, Zor Mutasarrıflığı'nda da, pehlivan güreşleri, at ve bisiklet yarışları gibi organizasyonlar halk tarafından arzu edilmiş ve bu nedenle yarış komisyonları için her defa izin istemenin gerekip gerekmediği sorulmuştur.²⁵⁷ Buradan anlaşıldığına göre, Zor Bölgesi'nde de bisiklet yarışları icra edilmektedir.

3.3. Velodromlar

Osmanlı topraklarında bisikletin benimsenmeye başlaması ile beraber bisiklet sürmeyi öğrenmek için hususi alanlar ortaya çıkmıştır. Bu alanların başlangıçta futbol oynanan sahalar oldukları söylenebilir. Zamanla ayrı bir spor olarak ortaya çıkan ve farklı kesimlerden kullanıcılara hitap eden bisikletler için velodrom denilen hususi pistler yapılmıştır. Kentsel alanlarda inşa edilen velodromlar, bisiklet sporunun popülerliğinin ve yaygınlaştığının en bariz göstergelerinden birisidir.²⁵⁸

Osmanlı'da velodromlar, bisiklet sürmeyi öğrenme konusunda sürücü adaylarını rahatlatmış ve bisiklet sürmeyi mümkün hale getirmiştir. İstanbul'daki velodromda sürücü adayları üç-dört derslik bir eğitim sonunda bu yeni makineyi kullanabilmeyi öğrenmişlerdir.²⁵⁹ Velodromda bisiklet sürmenin bir diğer avantajı da hava şartlarının elverişsiz olduğu günlerde ve kış aylarında sürücülere idman için fırsat tanınmasıdır.²⁶⁰

Velodromlar hakkında Osmanlıca kaynaklarda rast gelinen en eski haber 1 Şubat 1895 tarihli'dir. Bu haberde bisikletçiliğin gelişimi ve teknik anlamda yapılan yenilikler anlatılmış ve aynı zamanda velodromun tanımı da yapılmıştır. Buna göre velodrom, bisiklet tecrübesinin kazanıldığı bir gezi alanı anlamına gelmektedir. Ayrıca velodromlara talimhane de denilmekteydi.²⁶¹

²⁵⁷ BOA., **DH.MKT.**, 2599/30, 2 Rebiulahir 1319 (19 Temmuz 1901).

²⁵⁸ Andrew Ritchie, **Bicycle Racing and Recreation: Sport, Technology and Modernity 1867-1903**, London, Frank Cass, 2004, s. 258.

²⁵⁹ "Paris Muhabirimizden Mektub-ı Mahsus", **Servet-i Fünûn**, C.VIII, No: 203, 19 Kanunusani 1310 (1 Şubat 1895),s. 335.

²⁶⁰ "Velosipedcilik Terakkiyatı", **Nevsâl-i Servet-i Fünûn**, C.II, H.1313, s. 91.

²⁶¹ "Paris Muhabirimizden Mektub-ı Mahsus", **Servet-i Fünûn**, C.VIII, No: 203, 19 Kanunusani 1310 (1 Şubat 1895),s. 335.

1896'da İstanbul'da, biri Beyoğlu diğeri Tarabya'da olmak üzere iki adet velodrom bulunmaktaydı. "*Hristaki Efendi Hanı*"nın arkasında yer alan Beyoğlu'ndaki velodromun inşa süreci 1895 yılında şu şekilde gelişmiştir: "*Valori Kalfa*" imzasıyla, Beyoğlunun İstiklal Caddesi'nde, Abraham Paşa'nın sahip olduğu kulübün arkasında yer alan arsaya "*yuvarlak oyunu*"na mahsus bir yer inşa edilmesi için ruhsat talebinde bulunulmuştur. İnşa edilmesi planlanan yerin hangi türde oyunlar için yapılacağı ve bu gibi oyun yerlerinin kumarhane şekline sokulmaması veya devletçe ruhsat verilmeyecek diğeri bir vaziyet ihtimali olmaması gerektiği ifade edilmiştir. İnceleme neticesinde, bahsi geçen yerde bisikletle dolaşmak için yolların yapılacağı ve İngilizlerin "*Kriket*" olarak adlandırdıkları bir nevi "*yuvarlak oyunu*"nın oynanacağı anlaşılmaktadır. Bisiklet sürücülerinin Beyoğlu'nun dar mahallerinde ve izdihamlı caddelerinde gezmelerinin tehlikeli olması göz önünde tutularak velodromun inşa edilmesi için izin verilmiştir.²⁶²

Bunun yanında, Beyoğlu'nda, Ağa Cami mevkinde bisiklet mağazası sahibi Leon Efendi ve Ragıp Paşa Hanı'nda bisiklet mağazası bulunan Papazyan Efendi'nin ortak sermaye koymasıyla Tepebaşı'nda beton bir pist yapılmıştır. 5 metre genişliğinde, virajları tahtadan ve uzunluğu da 250-300 metre olan pistin yapılmasındaki temel amaç ise bisiklet satışlarını arttırmak ve bisikleti Osmanlı vatandaşlarına tanıtmak düşüncesidir.²⁶³

1890'ların sonunda Selanik'te de bir velodrom bulunmaktaydı.²⁶⁴ Bahsi geçen velodrom mühendis Mösyö "*Arifoni*" tarafından Selanik'teki tramvay deposunun biraz ilerisinde inşa edilmiş ve "*İsportin Kulübü*"nün yönetimine verilmiştir.²⁶⁵ Velodromun bulunduğu alan II. Abdülhamit'in tahttan indirildikten sonra gözetim altında tutulduğu

²⁶² BOA., *Yıldız Mütenevvi Maruzat Evrakı (Y.MTV.)*, 115/13, 19 Şaban 1312 (15 Şubat 1895); "Velosipedcilik", *Servet-i Fünûn*, C.VIII, No: 199, 22 Kanunuevvel 1310 (3 Ocak 1895), s. 263; "In Other Lands", *The Anaconda Standard Monday Morning*, 25 Mayıs 1896, s. 2. Velodromla alakalı yapılan çeviri haberler de dergi sütunlarında yer almıştır: Fransa'da üstü kapalı bir velodrom yapılacağından söz edilir. (Kadri, "Bisiklet Terakkiyat ve Tereccüdatı", *Servet-i Fünûn*, C.VIII, No: 200, 29 Kanunuevvel 1310 (10 Ocak 1895), s. 276-278.)

²⁶³ Atabeyoğlu, *A.g.e.*, s.8.

²⁶⁴ BOA., *İDH.*, 1398/1, 15 Safer 1320 (24 Mayıs 1902).

²⁶⁵ "Velosiped Müsabakası", *Asır*, No: 408, 12 Ağustos 1315 (24 Ağustos 1899), s. 2.

Alatini Köşkü'nün biraz ilerisinde bulunan Depo Harici denilen bir alandı.²⁶⁶ Bu velodromda gerçekleştirilen yarışlar halk ve bölgenin ileri gelenlerince ilgiyle takip edilmiş ve futbol maçlarında olduğu gibi tribünler de inşa edilmiştir. Aynı zamanda bu velodrom bölge sakinleri için rekreasyonel bir alan haline gelmiştir.

Selanik ve İstanbul dışında Bursa'da da bir pist bulunmaktadır. Bursa Sergisi kapsamında düzenlenen bisiklet yarışlarında birinci gelen bir yarışçının fotoğrafından anlaşıldığına göre, kalabalık bir taraftar grubu tarafından takip edilen yarışlar için tribünler yapılmıştır.²⁶⁷

3.4. Osmanlıda Kadınların Bisiklet Kullanımı

19. yüzyılın sonlarında kadınların bisiklet kullanmaları spor, politika, sağlık, giyim-kuşam, tüketim kültürü ve seyahat konularındaki tarih yazımı üzerinde derin izler bırakan sosyal bir fenomendir.²⁶⁸ Bisiklet patlamasının yaşandığı yıllarda Avrupa ve Amerika'da feminizm ortaya çıkmıştır. Feminizmle beraber erkek egemen bir yapıya karşı kadınların özgürlüklerini kazanmalarının en önemli araçlarından birisi de bisikletler olmuştur. Kadınların bisiklet kullanmaları, daha doğrusu kullanmamaları ile alakalı inşa edilen ahlaki değerler eleştirilmiş ve yok sayılmıştır.²⁶⁹ Bisikletin kadınlar ve erkekler arasındaki sosyal bariyerleri ve ahlaki ön yargıları yıkması, eşitlik konusunda önemli bir adım olarak görülmüştür.²⁷⁰ Yüzyılın sonunda pasif, boyun eğen ve savunmasız geleneksel kadın imajının aksine, fiziksel, politik ve kamusal alanda aktif bir kadın türünün ortaya çıktığını söyleyebiliriz.²⁷¹ Dönemin Amerikalı feministi Susan

²⁶⁶ Turgut Etingü, "Bisiklet 100 Yaşında", **İstanbul Şehir Üniversitesi Taha Toros Arşivi**, Dosya No: 36-Bisiklet.

²⁶⁷ Bülbül, **A.g.e.**, s.100.

²⁶⁸ Christine Neejer, "The Bicycle Girls: American Wheelwomen and Everyday Activism in the late nineteenth century", **Michigan State University**, 2016, Yayınlanmamış Doktora Tezi, s. 2.

²⁶⁹ Roger Gilles, **Women on the Move: the Forgotten Era of Women's Bicycle Racing**, London, University of Nebraska Press, 2018, s. 119.

²⁷⁰ Rush, **A.g.m.**, s.2.

²⁷¹ Clare S. Simpson, "A Social History of Women and Cycling in Late-Nineteenth Century New Zealand", **Lincoln University**, 1998, Yayınlanmamış Doktora Tezi, s. 107.

B. Anthony'nin öne sürdüğü gibi “...bisiklet kadınları özgürleştirmek için dünyadaki herhangi bir şeyden daha fazlasını yapmıştır.”²⁷²

Hobsbawm'ın dile getirdiği gibi, “Şayet fiziksel devingenlik özgürlüğün önemli bir şartıysa, Gutenberg'den beri yapılan icatların içinde bisiklet, Marx'ın deyimiyle insan olmanın olanaklarını tümüyle gerçekleştiren ve hiç sakınca barındırmayan tek aletti.”²⁷³ Cinsiyet rollerinin ve sosyal normların aksine bireyi birey yapan unsurların bisikletle birlikte ortaya çıktığı görülür. Bisiklet sayesinde kadınlar, kendilerine dayatılan sosyal kontrol biçimlerinden ve korumalardan (chaperonage) kurtulmuşlardır. Kadınların bisiklet kullanmaları ile sembolize edilen “muhafazakar düşüncenin bozguna uğraması”, geleneğe karşı yeni bir kadın tipini ortaya çıkarmıştır.²⁷⁴ Bisikletin kişisel ulaşım konusunda sağladığı yararlar bir yana, kadınların içinde bulundukları mekan ve mesafe kavramlarına da yeni anlamlar yüklenmiştir. Kadınların istedikleri yerlere gitmeleri ile hareketlilik anlamında bir özgürleşme yaşanmıştır. Böylece sosyal bir ürün olan uzam konsepti kadınların deneyimleri ile genişlemiştir.²⁷⁵ Bu nedenle bisikletler, Avrupa ve Amerika'da kadın özgürleşmesinin en mühim araçlarından birisi haline gelmiştir. Elbette ki bu durumun gerçekleşmesini, herkesin rahatlıkla sürebileceği güvenli sınıftaki bisikletlerin ortaya çıkışı sağlamıştır.

Osmanlı coğrafyasında kadınların sosyal hayattaki görünürlüğü 19. yüzyılın ikinci yarısından sonra artmış ancak gündelik hayatta içinde bulundukları kısıtlamalar ve erkek egemen bir sosyal hayatın varlığından ötürü bisiklet gibi bir yeniliğe ulaşmaları kolay olmamıştır. Osmanlıca kaynaklarda kadınların bisiklet kullanmaları ile alakalı

²⁷² Ruth Oldenziel, “Whose Modernism, whose speed? Designing mobility for the future, 1880s-1945”, **Being Modern: The Cultural Impact of Science in the Early Twentieth Century**, Ed. Robert Bud, Paul Greenhalgh, Frank James ve Morag Shiach, Londra, UCL Press, 2018, s. 277.

²⁷³ Eric Hobsbawm, **Tuhaf Zamanlar Bir 20. yüzyıl hayatı**, Çev. Saliha Nilüfer, İstanbul, İletişim Yayınları, 2020, s. 122.

²⁷⁴ David Rubenstein, “Cycling in the 1890s”, **Victorian Studies**, C.XXI, No: 1, Autumn, 1977, s. 61-62.

²⁷⁵ Smith, A.g.e., s.101; Neil Smith, **Uneven Development: Nature, Capital, and the Production of Space**, Athens-Georgia, University of Georgia Press, 2008, s. 110; Henri Lefebvre, **Mekanın Üretimi**, Çev. Işık Ergüden, İstanbul, Sel Yayıncılık, 2014, s. 103; J. Nicholas Entwistle, **The Betweenness of Place Towards a Geography of Modernity**, Londra, Macmillan Education Ltd., 1991, s. 1.

sağlık, spor, kadınlara özel bisiklet modeli ve kadınların bisiklet sayesinde sosyal hayatta görünür hale gelmeleri gibi bir takım konuların ele alındığı görülmektedir.

Kadınların kamusal alanda görünürlüğünün artması, Batı’da olduğu gibi bisikletin kullanılması ile paralellik göstermektedir. Kadınların bisiklet kullanmaları ile alakalı karşımıza çıkan en erken dönemli kaynak Servet-i Fünun Dergisi’nde bulunan bir haberdır. Haberde bisikletin, Frenk kadınları için yeni ve eğlenceli bir jimnastik haline gelmesine karşın Avrupa’da dahi kadınlara yakışmayacağı hakkında tartışmaların yaşandığına değinilmektedir. Buna karşın kadınların bisiklete olan taleplerinin artması ile beraber üreticiler, konforlu ve şık modeller ortaya çıkarmışlardır.²⁷⁶ Kadınlar için hususi yapılan bisikletlerden birisinin Maarif Dergisi’nde çıkan bir resmi bulunmaktadır. Resmin altındaki açıklamaya göre kadınlar için imal edilen bu bisiklet modelinin adı “Whitworth”dur.²⁷⁷ Bahsi geçen derginin bir sonraki sayısında açıklaması verilen bisiklet modeli, kadınların rahatça binmelerini sağlamak üzere yapılmıştır. Aynı yazıda, kadınların bisiklet kullanırken karşılaştıkları en büyük problemin elbiseleri olduğuna değinilmektedir. Hem bu yeni modelin ortaya çıkışı hem de kadınların bisiklet kullanırken giydikleri kıyafetlerin zamanla bir düzene oturması ile beraber, kadınların bisiklet kullanmaları önündeki teknik engeller ortadan kalkmıştır.²⁷⁸

Osmanlı topraklarında yaşayan kadınların bisiklet kullanmaya başlamaları ile ilgili haberler, Avrupa’daki örneklerinden hemen sonra ortaya çıkmıştır. Osmanlı’da

²⁷⁶ “Velosiped”, **Servet-i Fünun**, C.VI, No: 135, 30 Eylül 1309 (12 Ekim 1893), s. 72.

²⁷⁷ “Velosipedde Terakki: Kadınlara Mahsus Veloisped”, **Maarif**, C.VI, No: 131, 24 Recep 1311 (31 Ocak 1894), s. 1. Bkz. Ek-32.

²⁷⁸ “Velosipedde Terakki”, **Maarif**, C.VI, No: 132, 26 Kanunusani 1309 (7 Şubat 1894), s. 24-25. Avrupa’da ve Amerika’da kadınların bisiklet sürerken etek yerine “Bloomer” adı verilen pantolonlar giydikleri bilinmektedir. Ancak sanıldığı gibi aksine bu yeni tipte pantolonları halk arasında giyme cesareti gösteren kadınların miktarı oldukça kısıtlıdır. (Neejer, **A.g.e.**, s.79.) Fransız basınında bu kıyafete, kadınların “kadınlıklarını” kaybedecekleri savı ile karşı çıkmış, çirkin ve saçma olarak nitelendirilmiştir. Fransız erkekleri, bu kıyafetler nedeniyle kadınların çekiciliklerini ve kadınlar üzerindeki kontrollerini kaybedeceklerine dair bir kaygı içerisine girmişlerdir. (Richard Holt, “Men and Sport in France, c.1870-1914: An Introductory Survey”, **Journal of Sport History**, C.XVIII, No: 1, s. 125.) Kadınların giydikleri bu pantolona benzer kıyafet, vücut hatlarını belirginleştirdiği için kamusal alanda tolere edilebilecek bir giysi olarak kabul edilmemiş ve “ahlaksızlık” olarak görülmüştür. (Micahel Taylor, “Rapid Transit to Salvation: American Protestants and the Bicycle in the Era of the Cycling Craze”, **The Journal of the Gilded Age and Progressive Era**, C.IX, No: 3, Temmuz 2010, s. 341.)

kadınların bisiklet kullanması ile alakalı yasakçı bir tutumun olduğu söylenebilir. Farklı din ve mezhepten de olsa, Osmanlı topraklarındaki kadınların bisiklete binmelerinin, halkın tariz ve saldırıları ile karşılandığını dile getiren Ercümen Ekrem Talu, II. Meşrutiyet'in bile bu anlayışı tam anlamıyla değiştiremediğini ilave etmektedir.²⁷⁹ Buna karşın 1890'lı yıllarda İzmir Karşıyaka'da, üç matmazel ve bir madamın bisiklete binmelerine şahit olunduğunu öğrenmekteyiz. Gizlice bisiklet talimi yapmakta olan kırk-elli kadının İzmir yollarında bisiklet sürdükleri söylenmektedir.²⁸⁰ Burada bahsi geçen kadınların gayrimüslim halktan kimseler oldukları açıktır. İzmir'de bisikletin Levanten aileler aracılığı ile görünürlük kazandığı yıllarda kadınların da bu yeni icada olan ilgisi karşılıksız kalmamış ve bisiklet, kadınlar nezdinde de kabul görmüştür. Kendine özgü bir kimlik kazanan kadın ise daha önce deneyimleyemediği bir toplumsallaşmayı deneyimleme imkanına kavuşmuştur.²⁸¹ Müslüman kadınlarının ise, bisiklet sürmeleri ile alakalı herhangi bir pasaja rastlanmamaktadır. Osmanlı toplumu içerisinde müslüman kadınların, gayrimüslim kadınlar kadar bisiklete aşına olmamaları garipsenecek bir durum değildir. Zira Osmanlı toplumundaki her sosyal grubun, homojen olmayan, statü ve zenginlik açısından farklılıklar barındıran bir yapıda olması bunun bir göstergesidir.²⁸²

Kadınların bisiklet kullanmaları ile alakalı İkdâm Gazetesi'nde çıkan "*Osmanlı Kadınları*" başlıklı yazıda, Remziye Hanım tarafından, bisikletin ve benzeri yeniliklerin benimsenmesi hususu eleştirilmektedir. Buna göre, "*medeni dünyadaki kadınların ilerlemesi bisikletlere, balonlara, balolara ve erkeklerin vazifeleriyle meşgul olmakla mı ortaya çıkmaktadır?*" gibi bir soru sorulmuştur. Yazarın bu soruya verdiği yanıt ise, kadınların iyi yetişmiş bir nesil için çaba sarf etmeleri ve heves için kendilerine yakışmayan şeylerle meşgul olmamaları yönündedir. Bu nedenle, her şeyin aşırılık derecesine götürülmemesi gerektiği ifade edilmekte ve Osmanlı kadınlarının, Avrupa

²⁷⁹ Gökhan Akçura, "Evvel Zaman Bisikletleri" *Cumhuriyet Gazetesi*, 16 Mayıs 1993, s.6.

²⁸⁰ "Velosiped" *Ahenk*, C.I, No: 52, 30 Ağustos 1895, s. 2.

²⁸¹ Zafer Toprak, *Türkiye'de Kadın Özgürlüğü ve Feminizm (1908-1935)*, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2014, s. xiii.

²⁸² Donald Quataert, *The Ottoman Empire, 1700-1922*, Cambridge University Press, New York, 2005, s. 142.

kadınları ile ahlak ve adet gibi farklardan ötürü karşılaştırılmaması gerektiği de eklenmektedir.²⁸³ Buradan anlaşıldığı üzere kadınların toplumsal konumunun gelişmesi için bisiklete binmek, bir medeniyet göstergesi olarak görülmemektedir.

Avrupa’da bisiklet, kadın ve erkeklerin paylaştıkları ortak alanlarda gelişme göstermiştir. Bolonya Ormanı’nda tasvir olunan resimden anlaşıldığına göre kadınlar ve erkeklerin birlikte bisiklet sürebildikleri görülmektedir.²⁸⁴ Bu ve benzeri haberler, kadınların bisiklet kullanmaları konusunda kamoyunu normalleştirme görevi üstlenmiştir. Bunlara ek olarak, bisiklet üzerine bir şiir yazan Tevfik Fikret onu, kadınların cazibe ve arzularını taşımakta olan bir makine şeklinde resmetmiştir. Bahsi geçen şiirde kadın, bir arzu ve cazibe nesnesi haline gelmiş ve bu nesne izleyiciler üzerinde bıraktığı derin bir estetik hazzın odak noktası olmuştur.²⁸⁵

Osmanlı’da kadının değişen konumu yabancı gazetelerin de ilgisini çekmiş ve 1906 yılında “*Yeni Türk Kadını*” başlıklı bir yazı kaleme alınmıştır. Bu yazıya göre, Türk kadınının gelişmesi ve ilerlemesi, başlangıçta entelektüel bir çizgi takip etmemiştir. Avrupa kültürüne aşina Genç Türkler’in, eğitilmiş kadın profiline hayranlık duymaları ile beraber, dünyayı takip eden ve yeni bir bakış açısına sahip kadın tipi ortaya çıkmıştır. Gelişmeleri takip eden kadın tipi dört duvar arasından kurtulmuş ve kamusal alanın önemli bir parçası haline gelmeye başlamıştır. Bahsi geçen zaman diliminde İstanbul’da kadın bisikletlerinin satışındaki artış, Türk kadınının bu yeni icada olan ilgisini göstermektedir.²⁸⁶ Kuşkusuz bisikletin Batı’daki kadın ve birey özgürleşmesi konusunda üstlendiği rol, Türk kadınları arasında da bilinmektedir.

²⁸³ Remziye Hanım, “Osmanlı Kadınları”, **İkdam**, C.III, No: 735, 24 Temmuz 1312 (5 Ağustos 1896), s. 3.

²⁸⁴ “Bolonya Ormanı”, **Servet-i Fünûn**, C.XI, No: 278, 28 Haziran 1312 (10 Temmuz 1896), s. 276-277.

²⁸⁵ Tevfik Fikret, “Bisiklet Şiiri”, **Servet-i Fünûn**, C.XV, No: 379, 4 Haziran 1314 (16 Haziran 1898), s. 237.

²⁸⁶ “New Woman of Turkey”, **The Age-Herald**, 24 Mart 1906, s. 7.

3.5. Bisikletin Rekreatif Kullanımı

Bisikletin Osmanlı topraklarında tanınması ve yaygınlaşması hususunda kullanıldığı alanlar önem arz eder. Mesireler, bisikletin fiziksel anlamda görünürlük kazandığı en önemli alanlardır. Binek arabaları ve motorlu taşıtların ortaya çıkışı arasında aracılık yapan ve kişisel ulaşım ve eğlence alanında kullanılan bisiklet, bireylere boş zamanları için yeni bir özgürlük anlayışı, bağımsızlık ve hareketlilik sağlamıştır.²⁸⁷ Bahsi geçen alanlarda bisiklet, sürücüler tarafından spor ve eğlence faaliyetlerin tümünü içermekte olan rekreatif amaçla kullanılmıştır. Bisikletin rekreatif faaliyetlerde görünmesi 1890'lı yıllara rast gelmektedir.

Boş zaman aktivitesi, spor ve sağlık konusunda yaygınlaştığını ve tercih edilmeye başladığını anladığımız bisiklet sürme eylemi, 1890'ların ikinci yarısından sonra İstanbul'da hızlı bir artış göstermiştir. Tatil günlerinde ve sonbahar aylarının açık havalarında, gezinti ve seyahat maksadıyla bisikletin belirli semtlerde görünmeye başladığını anlamaktayız. Üsküdar, Çengelköy ve Tarabya bahsi geçen semtlerdir.²⁸⁸ Buralarda bisiklet sürmek, zamanla hem bir moda halini almış hem de doktorların sağlık için önerdikleri eğlenceli bir aktivite olarak yaygınlaşmaya başlamıştır.²⁸⁹

²⁸⁷ Ritchie, **A.g.e.**, s.17. Bu konu ile ilgili en erken tarihli habere Servet-i Fünun Dergisi'nin 1892 yılında çıkan bir sayısında rast gelmekteyiz. Avrupa'da bisiklet merakının yayılması ile birlikte, bisikletin eğlence konusunda birinci sıraya geldiği söylenmektedir. Özellikle Paris sokaklarında yaygınlaşan bisiklet, sürücüler tarafından eğlence ve spor amaçlı kullanılmıştır. ("Velosipet", **Servet-i Fünun**, C.I, No: 36, 6 Teşrinisani 1308 (18 Kasım 1892), s. 115-116.) Bisikletlerin sağlık açısından vücuda olan yararları bir yana, sürücülerin bu aktiviteden zevk almaları ve belirli alanlarda sürüş deneyimlerini yoğunlaştırmaları ile şehirlerin belirli noktalarında rekreatif alanları oluşmaya başlamıştır. Genellikle yazın yapılan bir aktivite olarak bahsedilen bisiklet gezmelerinin çeşitli icat haberleri ile kışın da yapılabileceği ifade edilmektedir. ("Kar ve Buz Üzerinde Yürüyen Velosiped", **Maarif**, C.V, No: 123, 21 Cemaziyevvel 1311 (30 Kasım 1893), s. 1.) Bisikletin gezi, eğlence ve spor anlamında, Amerika'da yoğun bir şekilde kullanıldığını Osmanlı basınında, bu konu hakkında çıkan haberlerden öğrenmekteyiz. Amerika'da bisikletçiler için Brooklyn'de 1800 metre uzunluğunda bir köprü inşa edilmiş ve bu köprü Osmanlı'daki mesire alanlarında olduğu gibi, bisikletçilerin gezi ve boş zaman aktivitelerini gerçekleştirmesini sağlamıştır. ("Amerika'da Velosiped Merakı", **Mekteb**, C.III, No: 9, 21 Nisan 1310 (3 Mayıs 1894), s. 138.) Amerika'da halkın korular ve mesire alanlarında bisikletlere bindikleri ve bu aktivitenin kolektif ve bireysel eğlenceye uygun olduğu vurgusunun da yapıldığı görülmektedir. (Hüseyin Cahit, "Pol de Raziye", **Servet-i Fünun**, C.XVIII, No: 458, 7 Kanunuevvel 1315 (19 Aralık 1899), s. 251.)

²⁸⁸ "Türk Velosipedçileri", **İkdam**, C.III, No: 788, 15 Eylül 1312 (27 Eylül 1896), s.3.

²⁸⁹ Mahmud Sadık, "Bir Taşla İki Kuş Vurmak", **Servet-i Fünun**, C.XIII, No: 334, 24 Temmuz 1313 (6 Ağustos 1897), s. 344-346.

Bisikletin çarşı, pazar ve bihassa mesirelik alanlarda görülmesi, İstanbul'da bisiklet adedinin hatırı sayılır miktarlara ulaştığını gösterir.²⁹⁰ Avrupa'daki gibi, İstanbul'da da hızlı bir şekilde yaygınlaşmaya başlamış olan bisiklet aktivitesi 1890'lı yılların ikinci yarısından sonra mesirelerde sıradan bir görüntü haline gelmiştir.²⁹¹ Dönemin gençleri bisikleti yoğun bir şekilde kullanmış ve kolektif olarak mesirelerde boy göstermişlerdir. Ahmet Rasim'in "*Şehir Mektupları*"nda, gençlerin "*turna katarı*" tarzında dizilerek, öndeki bisikletlinin gösterdiği vaziyette gelişigüzel bir resmi geçit yaptıkları ifade olunmaktadır. Kendi aralarında küçük yarışlar yapan ve askeri taburlar gibi ikişer ve dörder şekilde yan yana bisikletlerini süren gençlerin amacı ilgi çekmektir.²⁹²

Osmanlı'da bisikletlilerin mesireleri tercih etmesinin ardındaki temel neden, bu alanların dar sokaklar ve caddelere göre bisiklet sürücüleri açısından daha geniş ve trafiksiz olmalarıdır. Aynı zamanda bu alanlar, bireylerin sosyalleştikleri ve sosyal deneyimlerini paylaştıkları mekanlar bağlamında da ayrı bir öneme sahiptir. İstanbul'da bisiklet deneyiminin paylaşıldığı semt ve güzergahlar Büyükdere, Fenerbahçe, Üsküdar, Çamlıca'dır. Küçüksu'dan başlayan ve Büyük Çamlıca'nın arka tarafında bulunun "*Yalnız Servi*"den Alemdağ'ına gitmekte olan düz ve ağaçlı güzergah, bisiklet sürücüleri tarafından sıklıkla tercih edilmiştir.²⁹³ Bunun yanında, Göztepe ve Göksu mevkileri de mesire alanları ve sahip olduğu elverişli güzergahlarla, bisikletçilerin rekreasyon alanları haline gelmiştir.²⁹⁴ Ayrıca Moda ve Kalamış civarlarından bisiklet severler de yararlanmışlardır.²⁹⁵

²⁹⁰ "Bisiklet Süvarandan Nasıl İstifade Edelim?", **Başçavuş**, C.I, No: 9, 13 Eylül 1328 (26 Eylül 1912), s. 129-131.

²⁹¹ Ahmed İhsan, "Velosipedciliğin Mehaziri", **Servet-i Fünûn**, C.X, No: 238, 21 Eylül 1311 (3 Ekim 1895), s. 64.

²⁹² Ahmet Rasim, **A.g.e.**, s.47.

²⁹³ Mahmud Sadık, "Velosipetçilik", **Servet-i Fünun**, C.VIII, No: 186, 22 Eylül 1310 (4 Ekim 1894), s. 50-51.

²⁹⁴ "Derrace Süvâran", **Servet-i Fünûn**, C.IX, No: 230, 28 Temmuz 1311 (9 Ağustos 1895), s. 348-349.

²⁹⁵ Kadri, "Denizde Yürüyecek miyiz?", **Servet-i Fünûn**, C.IX, No: 222, 1 Haziran 1311 (13 Haziran 1895), s.219-220.

Bisikletin hızlı bir şekilde yaygınlaştığı şehirlerden olan İzmir’de, bisiklet sürücüleri tarafından kullanılan bazı güzergah ve mesireler rekreasyon alanları olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu alanlar, İzmir’de bisikletin görünürlük kazandığı ve kolektif deneyimlerin paylaşıldığı semtler olan Bornova, Karşıyaka ve o dönemlerde “*Kokaryalı*” olarak bilinen Güzelyalı’dır. Bu semtlerde bisiklete binmeği öğrenme, kiralık bisikletlerle gezme ve yarışlar gibi faaliyetler icra edilmiştir. Bisiklet sürme eylemi, bisikletlilerin günden güne sayılarının artmasıyla müslüman kesim arasında da yaygınlaşmaya başlamış ve mesirelerde 1895 yılı itibariyle 30 kadar müslüman bisikletli boy göstermiştir.²⁹⁶

Mesireleri ve yazlık mahallerin yoğun olarak bulunduğu bir diğer Osmanlı şehri Bursa’dır. 19. yüzyılın sonu ve 20. yüzyılın başlarında, mesirelik ve yazlık alanlarda asayişi sağlama noktasında Polis Teşkilatı için bisiklet tedarik edildiğini bilmekteyiz.²⁹⁷ Kuvvetle muhtemel ki, halktan kimseler arasında bisiklet kullanımı bu sıralar yaygınlaşmıştır.

3.6. Yurt içi Bisiklet Seyahatleri

Yabancı seyyahların Osmanlı topraklarında gerçekleştirdikleri seyahatler sonucunda bisiklet tanınmaya başlamıştır. Ancak bu seyyahlar dünya turları kapsamında Osmanlı topraklarını transit geçtikleri için belirli güzergahlar dışında bisikletin kazandığı görünürlük sınırlı kalmıştır. Bisikletin, özellikle taşra olarak tabir edilen bölgelerde görünürlük kazanması ise yerli seyyahların yaptıkları seyahatlerle mümkün olmuştur. Bisikletin tanıtılması görevini de görmekte olan bu geziler, bisikletlilerce yurt içi seyahatler kapsamında gerçekleştirilmiştir.

²⁹⁶ “Velosiped”, *Ahenk*, C.I, No: 52, 30 Ağustos 1895, s. 2.

²⁹⁷ BOA., *Dahiliye Emniyet-i Umumiye Tahrirat Kalemi Evrakı (DH.EUM.THR.)*, 101/38, lef 2, 28 Şubat 1327 (12 Mart 1912).

3.6.1. İbnülcemal Ahmed Tevfik

Yurt içi bisiklet seyahatleri konusunda karşılaşılan en değerli kaynak kuşkusuz İbnülcemal Ahmed Tevfik tarafından kaleme alınan “*Hüdavendigar Vilayeti Dahilinde Velosipetle Bir Cevelan*” adlı çalışmadır. Bu eser, müellifin doğrudan deneyimlerini kaleme alması noktasında Osmanlı’da türünün tek örneğidir. Ahmed Tevfik’e göre, Osmanlı topraklarında rağbet görmeye başlayan bisiklet eğlence, ulaşım, posta hizmetleri ve seyahat konusunda kullanılmaya başlanmış ancak kullanım alanı çeşitli olsa da yeteri kadar tanıtılamamıştır. Eserini kaleme alma motivasyonu ise profesyonel anlamda bu icadı kullanan birisinin tecrübelerini birinci kaynaktan aktarmanın insanlar üzerinde hoşla gidecek ve teşvik edici bir etki yaratacağını düşünmesidir. Bu nedenle gezi boyunca cep defterine aldığı notları İstanbul’a dönüşünde derleyerek bir kitap haline getirmiştir.²⁹⁸

Seyyahın notlarına göz attığımızda Hüdavendigar Vilayeti içerisinde hangi mevki, kasaba ve köylerden geçtiği ile alakalı ayrıntılı bir seyahat cetvelinin tutulduğunu görmekteyiz. Cetvele göre seyahat, İstanbul’dan vapurla Mudanya İskelesi’ne varış ile başlamaktadır. Sonraki rota ise Mudanya, Tepe Derbendi, Bursa, Hacı Evhad Hanı, Karapınar, Ilıcak Derbendi, Aksu Köyü, Kazgancı Derbendi, İnegöl, Hasan Paşa Köyü, Delikli Kaya Derbendi, Derbend Köyü, Yenice Köyü, Yenişehir, Kızılcıklı Derbendi, Dinboz, Boşnak Köyü, Akiniş Derbendi, Bursa ve Mudanya olarak sıralanmaktadır. Geçiş noktalarının genellikle köy tipi yerleşmeler olduğu görülmektedir. Bu durum, seyyahın bisikleti tanıtması ile alakalı edindiği misyonun bir sonucudur. İlerleyen bölümlerde görüleceği üzere köylülerin bu yeni icadı ilk kez görmeleri ve verdikleri tepkiler de rotanın bisikleti tanıtma noktasında önemli bir görevi yerine getirdiğini göstermektedir.

Halkın ilk kez böylesi bir makine görmesi ve edindikleri bilgiler, bisikletin tanınırlığı ve yaygınlaşması için önemli atılımlardır. Müellif, İnegöl’ün girişinde bir kahvehaneye oturduklarını ve bisikletlerini dayadıkları ağacın etrafında insanların

²⁹⁸ Ahmet Tevfik, **A.g.e.**, s.10-14.

toplaşıp bu garip makineyi incelemelerinden bahsetmektedir. Özellikle çocukların ilgi ve alakasına hususi olarak değinilmektedir. İnegöl'den ayrıldıkları esnada ise halkın hep bir ağızdan bağırmaya başlamaları ve bu iki seyyahı alkışlarla uğurlamaları da ilgi çekicidir.

Halkın tepkisi konusunda diğer bir pasajda ise seyyah, İnegöl'den Yenişehir'e giderken Abidin Köyü'nde çocuklarla karşılaşmıştır. Çocukların direkt olarak bisiklet hakkında sorular sormaları üzerine cevap olarak, bisiklete “*şeytan arabası*” derler yanıtını vermiştir. Seyyahın cevabı, İstanbul'da bisiklet için yapılan nitelendirme ve yakıştırmalara aşina olduğunu göstermektedir. Ayas Köyü'nde ise çok garip bir olayla karşılaştığı dile getirilir: Bisikletli kişileri gören kadınlar korkarak evlerine kaçmışlar ve pencerelerden bu garip görünen makineye binen insanları seyretmişlerdir. Yenişehir'de ise yaşlı bir adam bisikletlilerin yanına gelerek bir istekte bulunmuştur. Bisikletle ilk kez tanışan yaşlı adamın isteği, bisikletlilerin bisiklete binmeleri ve meydana birkaç tur atmalarıdır. Ahmed Tevfik, bu istek karşısında bisiklete binmiş ve meydanın ortasındaki şadırvan etrafında birkaç tur atmıştır.²⁹⁹

Bisiklet, kırsal bölgelerde bu tür kısa gezilerle yaygınlaşmıştır. Okur-yazarlığın düşük olduğu böylesi alanlarda basın yolu ile bir tanıtım yapılması olanaklı değildir. Ahmed Tevfik bu durumu bildiği için bisikleti tanıtmak adına bir arkadaşı ile beraber böylesi bir geziye çıkmıştır. Bisikletliler ve halkın karşılaştığı bölümlere baktığımızda halkın gerçekten de bisikletle ilk kez karşılaştığından söz etmek mümkündür. Çocukların ilgisi, kadınların bu yeni icadı gördüklerinde korkarak evlere çekilmeleri ve yaşlı bir adamın bisikletlilerden küçük ricası, okurlara bisiklet ve onu hayatlarında ilk kez gören kişilerin verdikleri doğal tepkileri göstermektedir. Elbette ki geziden sonra hızlı bir şekilde bisikletin yayıldığından bahsedemeyiz ancak bu durum, bisikletin en azından varlığının bilinmesi noktasında önemli bir adımdır. Artık sadece bir imge olarak basında ya da yazın hayatında tanıtılmaya çalışılmasının ötesinde, aynı zamanda fiziki anlamda da bir görünürlük kazanması, icadın Osmanlı topraklarında tanınırlığını arttırmıştır.

²⁹⁹ A.e., s. 88-90, 101-103, 107.

3.6.2. Tepedelenlizade Kamil Bey

1896 senesinde Tepedelenlizade Kamil ve arkadaşı tarafından Bursa'nın Mihaliç (Karacabey) kasabasına kısa bir gezi yapılmıştır. Gezide bisikletle ilk kez karşılaşan insanlar bir yana hayvanların da tepkileri bahsedilmeye değerdir. Çoban köpeklerinin bisikletlilere çekimser bir şekilde yaklaşmaları ve yolda giden bir süvari atının ürkerek tarlalara doğru kaçması, hayvanların bu yeni icatla tanışması hususunda verdikleri doğal tepkiyi gözler önüne serer. Hayvanların tepkileri yanında bir jandarma neferinin bisikleti gördüğündeki tepkisi de ilgi çekicidir. Buna göre, karakolda nöbet tutan asker, uzaktan gelen kişilerin altındaki bisikleti fark etmemiş ve hızlı bir şekilde yaklaşmalarından dolayı birkaç serseri tarafından takip edildiklerinden şüphelenerek bulunduğu noktadan tüfeği ile beraber gelenleri karşılamaya inmiştir. Bisikletleri gördüğünde ise bir süre kendisini kaybedercesine hayret etmiş ve bisikletlilerin gülüşmeleri ile kendisine gelmiştir. Daha sonra Uluabat karyesine yaklaşan seyyahlarımızı uzaktan gören köylüler ışıktan dolayı bisikletlilerin altındaki aleti tam olarak görememişler ve yerden bir metre yüksekte ve hızlı bir şekilde kendilerine yaklaşmakta olan kişileri hayalet zannetmişlerdir. Mihaliç kasabasına gelen seyyahlar burada kaymakamın, naip efendinin, hükümet memurlarının ve halktan kimselerin bisikletin etrafında toplaşarak bisiklet hakkında yaptıkları yorumlardan bahsetmektedir: Bisiklete şeytan arabası namını vermişler ve hatta bazıları kantar getirerek bisikleti tartmaya çalışmıştır. Tüm bu çabalardan sonra kalabalık, bisikletçilerden Mihaliç Deresi civarında bu garip makinelere binmelerini rica etmiş ve kendi aralarında makineleri tahlil etmeye devam etmişlerdir.³⁰⁰

3.6.3. Kamil Bey ve Mösyö Raul Prot

Kamil Bey ve “Mösyö Raul Prot”un 1896 yılında bisikletle yaptıkları gezi, sonrasında gezi yazısı olarak yayımlanmıştır. Bursa-Mihaliç-Balıkesir-Soma-Manisa-İzmir yolu ile 550 kilometrelik bir mesafe tutan gezileri hakkında izlenimlerini aktaran

³⁰⁰ Tepedelenlizade Kamil, “Velosiped Hatıraları”, **Servet-i Fünûn-İlave Kısım**, C.X, No: 259, 10 Şubat 1311 (22 Şubat 1896), s. 197-199.

seyyahlar, Soma’da kaymakam ve askeri memurlarla bisiklet hakkında sohbet etmişlerdir. Kaymakam, seyyahların bisikletle yaptıkları turların, ecnebilere özgü bir faaliyet olmayıp Osmanlılar tarafından icrasının memnuniyet verici olduğunu dile getirmiştir. Bahsi geçen kaymakamın Avrupa’da yapılan uzun seyahatlerden ve bisiklet turlarından haberdar olduğu anlaşılmaktadır. Kırkağaç kazasında bisikletlileri hayretle karşılayan halkın heyecanı, seyyahlar kazadan ayrılana kadar devam etmiştir. Ayrıca seyyahlar İzmir’e ulaştıklarında, buradaki bisikletlilere geldiklerini haber etmedikleri için bisikletlilerin kendilerine teessüf ettiklerini ifade etmişlerdir. Bu ifadeye dayanarak, bölgede bisikletin azda olsa bir taşıt haline geldiği ve bisikletlilerin de birbirlerini tanımakta oldukları söylenebilir.³⁰¹

3.6.4. Velosipedle İzmit Gezisi

Yurt içi seyahatler konusunda 1896 yılında kaleme alınan “*Velosipedle İzmit Seyahati*” başlıklı yazı, dört arkadaşın toplanarak Haydarpaşa’dan İzmit’e altı saat zarfında gitmeyi planladıkları ve bunu kanıtlamaya çalıştıkları bir aktivite hakkındadır. Seyyahlar Kadıköy’den Gebze’ye kadar normal yollardan gitmişler ancak Gebze’de yol yokluğundan ötürü keçi yollarını kullanmaya mecbur kalmışlardır. İzmit’te bir gece kalan seyyahlar ertesi günü İzmit, Derince, Tütünçiftlik, Yarımca, Hereke, Tavşancıl, Dil İskelesi ve Gebze yolu ile Kadıköy’e altı saat beş dakikada ulaşmışlardır. Tüm bu yolculuk boyunca köylülerin bisiklet hakkında gösterdikleri hayrete dikkat çekilmektedir. Bisikleti gören bir köylünün “*aman, şeytanlar geliyor*” diyerek kaçışması ve köylülerin ellerinde sopalarla bisikletlileri beklemeleri, halkın bisiklet ile ilk kez karşılaşmasını konu edinmektedir. Tavşancıl’da ise yaşlı bir kahveci bisikletlilerden birine yaklaşarak bisiklete binmek istemiş ancak düşmüştür. Yaşlı adamın bisikletin varlığından haberdar olduğunu anlamaktayız çünkü “*bisikletin bindiği kişiyi uçurduğu*”nu düşünerek bisiklete binmek istemiştir. Dil İskelesi’nden Gebze’ye giden yol boyunca köylüler, bisikletlilerin “*uçuşlarını*” izlemek içinistirhamda

³⁰¹ “Bursa Muhabirinden Mektub-ı Mahsus”, *Servet-i Fünûn*, C.XII, No: 287, 29 Ağustos 1312 (10 Eylül 1896), s. 10-11.

bulunmuşlardır.³⁰² Buradan anlaşıldığına göre köylüler bisiklet hakkında bir takım duyumlara ve yanlış anlamaları sahiplerdir. Bunun temel nedeni ise bisikletlerle ilgili basında çıkan yeni icatlar hakkındaki haberlerin ve halk içinde bisiklet için dile getirilen bir takım abartmaların kulaktan dolma bir şekilde yayılmasıdır. Neyse ki, köylüler bu karşılaşmalar sayesinde bisikletleri görme şansına erişmiş ve kafalarında oluşan kavram yanlışlarını da gidermişlerdir.

3.6.5. İzmirde Bisiklet Gezileri

İzmir’de 1895-1896 yıllarında çıkan gezi haberlerinin bisikleti tanıtmada konusunda çok büyük bir görevi yerine getirdiğinden bahsedebiliriz. Bu yazılardan birine göre İzmir’de Mösyö Petriçe namında bir hristiyan, yanında müslüman bir bisikletçi ile beraber Ayasoluk’tan (Selçuk) Kuşadası’na kadar olan yaklaşık dört saatlik yolu bir saatte kat etmiştir. Kuşadası’nda bisikletin bu gezi vasıtasıyla ilk kez görüldüğü ve halkın bu yeni icadı seyretmek üzere toplandıklarından söz edilmektedir. Bisikletçiler halktan o kadar büyük bir ilgi, iltifat ve alkış almışlar ki durumdan ziyadesiyle memnun kalmışlar ve hemen orada beş-on kişiye bisiklet sürmeyi öğretmeye çalışmışlardır.³⁰³ Mösyö Petriçe ve arkadaşının taşra sayılan bir bölgede bisikleti ilk kez halk ile tanıştırması ve hemen orada birçok insana bu yeni icadı öğretmek istemesi, bisikleti yaygınlaştırma konusunda önemli bir örnektir.

İzmir ve çevresinde geziler yapan bir diğer bisikletli seyyah ressam Saim Efendi’dir; bir bayram günü İzmir’den bisikleti ile yola çıkarak Seydiköy, Cumaovası, Develiköy, Torbalı, Kozpınar, Ayasoluk ve Kuşadası’na uğradıktan sonra Söke’ye gitmiştir. Geçtiği bölgelerde bisikletinden sıkça inerek resim sanatı için kendisine malzeme toplamakla meşgul olan Saim Efendi çevredeki insanların bisikleti tanımalarını sağlamıştır. Saim Efendi’nin civar bölgelerde hemen hemen gezmediği bir yerin

³⁰² “Velosipedle İzmit Seyhati”, **İkdam**, C.III, No: 805, 8 Cemazeyilevvel 1314 (16 Ekim 1896), s. 2.

³⁰³ **Ahenk**, C.I, No: 54, 6 eylül 1895, s. 1.

kalmaması, bisikletin gündelik hayatın bir nesnesi olması hususunda önemli bir faaliyettir.³⁰⁴

3.6.6. İstanbulda Bisiklet Gezisi

Bisikletlilerin artan sayısı, şehir içi kolektif bisiklet gezilerini ortaya çıkarmıştır. Toplu halde gezi yaptığını bildiğimiz Osmanlı bisikletlileri Feyzullah, Hamid, Hikmet, Ali, Mecid, Enver, Mahmud, Edhem, Ali beyler ve Mösyö Fransuva'dır. Bisikletliler Üsküdar, Çengelköy, Tarabya, Büyükdere, Şişli, Beşiktaş ve tekrardan Üsküdar'a dönüş ile toplamda 130 km'lik bir mesafe kat etmişlerdir.³⁰⁵ Gezide ilginç olan noktalardan birisi ise bisikletlilerin vapur ile yarışmalarıdır: Çengelköy'de vapurun kaptanına meydan okumuşlar ve Anadolu Hisarı'na kadar olan küçük yarışı bisikletliler kazanmıştır.³⁰⁶ Buna benzer haberlerden anladığımıza göre, şehir içi bisiklet gezileri şehirler arası gezilere göre daha kalabalık olarak icra edilmektedir.

3.6.7. Şakir ve Mustafa Süleymanoviç Beyler

Bisiklet ile yapılan şehirler arası yolculuklar ve bu yolculuklarda bisikletin kimilerince ilk kez görülmesi hakkında birkaç noktaya değinmeye çalıştık. Her ne kadar insanların tepkilerinden bahsetmese de bisiklet gezileri ile ilgili birkaç haber daha göze çarpmaktadır. Bunlardan ilkinde göre bisikleti ile Bursa'dan hareket eden Şakir Bey ve üç arkadaşı Bandırma'ya kadar olan yirmi saatlik yolu yedi saatlik bir sürede kat etmeyi başarmışlardır.³⁰⁷ Gezi konusunda bir diğer haberde ise Mustafa Süleymanoviç Bey'in, İzmir'den Balıkesir, Bandırma yolu ile altı günde İstanbul'a geldiğinden bahsedilir.³⁰⁸

³⁰⁴ “Velosiped-süvar bir Osmanlı Seyyahı”, **Ahenk**, C.II, No: 109, 24 Mart 1896, s.1.

³⁰⁵ “Türk Velosipedcileri”, **İkdam**, C.III, No: 788, 15 Eylül 1312 (27 Eylül 1896), s. 3.

³⁰⁶ “Türk Velosipedcileri”, **İlave-i Malûmât**, C.III, No: 54, 19 Eylül 1312 (1 Ekim 1896), s. 18.

³⁰⁷ “Bandırma'dan Mektub-ı Mahsus”, **Sabah**, C.VII, No: 2477, 22 Haziran 1896, s. 3.

³⁰⁸ “İzmir'den Balıkesir-Bandırma tarikiyle altı günde velosipet ile şehrimize gelen Mustafa Bey Süleymanoviç”, **Malumat**, C.XIII, No: 292, 7 Haziran 1317 (20 Haziran 1901), s. 1001.

3.7. Bisiklet ve Sağlık

Bisiklet, Osmanlılarca kullanılmaya başlandığı dönemde, sağlık açısından yararı veya zararı olup olmadığı konusunda bir takım kuşkular barındırmaktaydı. Bu nedenle hem bu kuşkuları dağıtmak, hem de bisikletin sağlık üzerindeki faydalarını açıklamak üzere yazılar kaleme alınmıştır. Bu yazıların tarihleri, tüm dünyada ve Osmanlı Devleti'nde bisiklet patlamasının yaşandığı 1890'lı yıllara rast gelmektedir. Bahsi geçen yazılarda bisikletin sağlık konusunda ne gibi etkilerinin olduğu ele alınmıştır.

Bisikletin sağladığı faydaları ele alan haberler, sağlık konusunda bir takım tereddütleri gidermek ve bisikletin ne gibi rahatsızlıklara iyi geldiğini açıklamak için kaleme alınmıştır. Bu doğrultuda bisiklet, vücut için jimnastik ve insanın sinirlerini yormasıyla iyi bir alışkanlık olarak görülmüştür. Ayrıca, birçok spor dalında belirli kas grupları çalışmaktayken, bisiklet sürerken tüm vücut bir arada çalışmaktadır; kollar gidonu çevirir, ayaklar pedalları çevirir, gözler yolu gözetlerken, vücut iki teker üzerinde denge sağlamaya çalışır.³⁰⁹ İşte tüm bunlardan dolayı bisiklet sürmek vücut için “*tahrir-i faaliye*” olarak nitelendirilmiştir.³¹⁰

Bisikletin ulaşım ve mesirelerde gezinti gibi faydalarından başka en önemli yararı ise vücuda sağladığı dayanıklılıktır. Bu husus ile alakalı Avrupalı doktorların yaptıkları yayınlar, Osmanlı müellifleri tarafından alıntılanmıştır.³¹¹ Bisiklet, sağladığı dayanıklılık mevzusu dışında bir takım hastalıklara sahip kişilere hususi olarak önerilmiştir. Buna göre kansızlık hastalığının bisikletle yapılan idmanlar neticesinde kaybolacağı ve üst solunum yolları ve boğazlarda oluşan “*Horozun*” ve “*Skrofuloz*” gibi hastalıklara, bisikletle yapılan idmanların iyi geleceği düşünülmektedir.³¹² Bisiklet süren gençlerde sindirim sisteminin daha iyi çalışacağı, ciğerlerin genişleyip nefes

³⁰⁹ “Suda Velosiped”, **Maarif**, C.V, No: 118, 9 Rebiulahir 1311 (20 Ekim 1893), s. 196-198.

³¹⁰ Tepedelenlizade Kamil, “Velosipedler”, **Servet-i Fünûn**, C.VI, No: 153, 3 Şubat 1309 (15 Şubat 1894), s. 358-359.

³¹¹ “Mevadd-ı Mütenevvi: Velosiped”, **Tercüman-ı Hakikat**, No: 4766, 7 Mayıs 1310 (19 Mayıs 1894), s. 5.

³¹² Hüseyin Hayri, “Velosipedin Menfaati”, **Resimli Gazete**, C.III, No: 129, 2 Eylül 1309 (14 Eylül 1893), s. 1037-1038.

almanın düzeleceği ve kanın daha hızlı pompalanması ile hem kalbin gücünün hem de damarların genişlemesi sonucunda taşınan oksijen miktarının artacağı minvalinde bilgiler de eklenmektedir.³¹³

Bisiklet sürmek, kişilerde stress ve kaygı bozukluğu gibi bir takım psikolojik rahatsızlıklara iyi gelen ve insanların mental anlamda rahatlamasını sağlayan bir aktivitedir. Hayatı boyunca iş rutininde sıkışmış insanlar için bisiklet, kaçış ve rahatlamamanın bir objesi haline gelmiştir.³¹⁴ Bu nedenle doktorluk, avukatlık ve gazete yazarlığı gibi mesleklere mensup kişilerin iş dışında bisiklete binmeleri tavsiye edilmiştir.³¹⁵ Ayrıca bisiklet sporu ile uğraşan kişilerin benlik saygısı, uğraşmayan kişilere göre anlamlı derecede daha yüksektir.³¹⁶ Bisiklet, sadece vücut için iyi bir egzersiz olmasının yanında aynı zamanda beyin (dimağ) ve akıl gücü (kuvve-i ‘akliye) üzerinde de istifade edilmesi gereken bir aktivitedir.³¹⁷ Sadece mental aktiviteyi geliştirmesi yanında aynı zamanda sinir hastalığı (ilel-i a’sabiye) üzerinde olumlu etkileri olan bir faaliyet olarak görülmüştür. Nihayetinde iki teker üzerinde sürekli olarak tahayyül gücünü aktif tuttuğu³¹⁸, hem vücudu hem de fikri çalıştıran bir alışkanlık olduğu için doktorlar tarafından tavsiye edilmiştir.³¹⁹

Sağlığa olan yararları açık bir şekilde sıralanmaktayken bazı kaynaklarda ise belirli şartların yerine getirilmesi sayesinde bisikletin sağlık üzerinde faydalarından söz etmenin mümkün olacağından bahsedilir. Düzenli binilmesi halinde kalbe ve ciğerlere

³¹³ Doktor Hakkı, “Tıbb-ı Nokta-yı Nazarından Velosiped”, **Sabah**, C.VII, No: 2514, 29 temmuz 1896, s. 3.

³¹⁴ Batchelder, **A.g.m.**, s.354.

³¹⁵ Hüseyin Hayri, “Velosipedin Menfaati”, **Resimli Gazete**, C.III, No: 129, 2 Eylül 1309 (14 Eylül 1893), s. 1037-1038. Bu konuda bizzat bir doktor örnek verilmektedir. Buna göre, Avrupa’da difteri hastalığı için ilaç geliştiren “Emile Roux”, bu hastalık ile ilgili ilacın içeriğini, bisiklet sürerken düşünüp bulmuştur. (Mahmud Sadık, “Velosipedcilik”, **Servet-i Fünûn**, C.VIII, No: 186, 22 Eylül 1310 (5 Ekim 1894), s. 51-52.)

³¹⁶ Yavuz Yıldız, “Boş Zaman Faaliyeti Olarak Bisiklet Sporunu Yapan Bireylerin Benlik Saygısı Düzeylerinin İncelenmesi”, **Bartın Üniversitesi**, 2018, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, s. 33.

³¹⁷ Nüzhet, “Velosiped ile Seyr ü Hareket Muvafık-ı Sıhhat midir?” **Maarif**, C.I, No: 16, 9 Cemazeyilahir 1309 (10 Ocak 1892), s. 248-249.

³¹⁸ “Velosiped”, **Servet-i Fünûn**, C.VI, No: 135, 30 Eylül 1309 (12 Ekim 1893), s. 72.

³¹⁹ Mahmud Sadık, “Bir Taşla İki Kuş Vurmak”, **Servet-i Fünûn**, C.XIII, No: 334, 24 Temmuz 1313 (6 Ağustos 1897), s. 346.

iyi gelen bisikleti bazı doktorlar tedavi vasıtası olarak kullanmışlardır. Ancak bisiklet binerken vücudun yorgunluk hissetmemesi, saatte 12 km'den fazla bir mesafenin kat edilmemesi ve düz yollarda binilip, aynı zamanda vücudu saracak kıyafetlerin giyilmesi gerekmektedir. Tüm bu şartlara uyarak, Avrupalı bir doktorun hastasını nefes darlığından kurtarması delil olarak gösterilmiştir.³²⁰

Bisikletin sağlık üzerindeki yararlarının yanı sıra, kadınlar, yaşlılar, çocuklar ve çeşitli hastalıklardan muzdarip olan kişiler için bir takım şartlar altında kullanılması ya da hiç kullanılmaması yönünde açıklamalar da bulunmaktadır. Öncelikle sürücülerin geneli için bisikletin en büyük tehlikesi düşmektir. Bunun yanında terli bir halde rüzgarda kalmak bisikletlilerin karşılaştığı en yaygın rahatsızlıktır.³²¹ Ayrıca önerilen azami süreden fazla bisiklet kullanmak kalp kaslarının çok çalışıp kalbin hareketini sıkılaştırma riski taşımaktadır. Diğer yandan verem hastalığı bulunanlar, yaşlılar, kalp rahatsızlığı bulunanlar ve nefes darlığı problemi olan kişiler için bisiklet kullanmak, doktorlarca önerilmemiştir.³²²

Bisikletin yararları kadar, sağlık üzerinde bulunan zararlarını göstermek için müellifler yabancı doktorların fikirlerine başvurmuştur. Amerikalı doktor “Richardson” a göre, erken yaşlarda bisiklet binen çocukların, ilerleyen yaşlarda bacaklarında çarpıklık görülmekte ve bisiklete binme pozisyonundan ötürü duruşlarında bozukluk ve kambur oluşabilme ihtimali bulunmaktadır. Bahsi geçen doktora göre gelişim dönemindeki gençlerin kalbi ve kasları bisikletin yoğun kullanımından dolayı olumsuz etkilendiği için bisikletten uzak durmaları gerekmektedir.³²³ Bir başka kaynak, çocukların kemikleri sertleşmeden bisiklete bindirilmemeleri gerektiğinden bahseder.

³²⁰ Memduh Necdet, “Bisiklete Dair”, **Servet-i Fünûn**, C.XXXI, No: 796, 13 Temmuz 1322 (26 Temmuz 1906), s. 247.

³²¹ Tepedelenizade Kamil, “Velosipedler”, **Servet-i Fünûn**, C.VI, No: 153, 3 Şubat 1309 (15 Şubat 1894), s. 358-359.

³²² Memduh Necdet, “Bisiklete Dair”, **Servet-i Fünûn**, C.XXXI, No: 796, 13 Temmuz 1322 (26 Temmuz 1906), s. 247.

³²³ Ahmed İhsan, “Velosipedciliğin Mehaziri”, **Servet-i Fünûn**, C.X, No: 238, 21 Eylül 1311 (3 Ekim 1895), s. 64.

Çocukların arkadaşlarıyla yapacakları yarışlardan dolayı düşme tehlikesine daha açık oldukları için on yaşından evvel çocuklara bisiklet sürmek öğretilmemelidir.³²⁴

Osmanlı coğrafyasında kadınların bisiklet ile tanışmaları erkekler kadar kolay olmamıştır. Toplumun bakış açısı ve değer yargıları bir yana, sağlık konusunda gazete ve dergilerde çıkan haberler dikkat çekicidir. Avrupa’da kadınların bisikletlerle antrenman yaptıkları ve operalarda raks eden kadınların, yorulmamak ve vücutlarına çeviklik kazandırmak için bisiklete bindiklerinden bahsedilmektedir.³²⁵ Bunun yanında, genç kızların bisiklete binmelerinin genel anlamda sağlıklarına zararlı bir aktivite olduğu da vurgulanmıştır. Buna göre, genç kızların bisiklet kullanmaktan dolayı leğen kemikleri olumsuz etkilenebilmekte ancak gelişim dönemlerinin sonlarında bisiklete binen genç kızlar herhangi bir sorun ile karşılaşmamaktadırlar.³²⁶ Ayrıca kadınların bisiklete binmelerinin bir takım sinir hastalıklarına neden olmasından ötürü sakıncalı olduğu iddia edilmekte ve bu iddia “*The Million Medical Monthly*” dergisindeki fikirlere referans verilerek desteklenmektedir.³²⁷

Kadınların bisiklet kullanmalarının sağlıkları açısından ele alındığı en detaylı kaynak, “*Bisiklet Meraklılarına Yadigar*” isimli tercüme eserdir. Eserdeki detaylara göre, kadınların karşılaştıkları kansızlık rahatsızlığı ve hazım problemlerine en faydalı aktivite olarak bisiklet sürmek önerilmektedir. Bunun yanında, bozuk ve kaldırımlı yollarda bisiklet kullanmak, kadınların rahimlerinin zarar görebilme ihtimalinden dolayı önerilmemekte ve adet ve gebelik dönemlerinde bisiklete binmeleri katıyen uygun bulunmamaktadır. Bu uyarılara kulak asılmaması sonucunda rahim hastalıkları ve düşük tehlikesinin ortaya çıkacağı da ifade edilmektedir. Ayrıca emziren kadınların sütlerinin kesileceği düşüncesinden dolayı bisiklete binmeleri uygun görülmeyip korse ile bisiklete

³²⁴ **Bisiklet Meraklılarına Yadigar**, Çev. Ali İhsan, İstanbul, A. Asaduryan Şirket-i Mürettebiye Matbaası, H.1320, s. 19.

³²⁵ “Velosiped”, **Servet-i Fünûn**, C.VI, No: 135, 30 Eylül 1309 (12 Ekim 1893), s. 71.

³²⁶ Doktor Hakkı, “Tıbb-ı Nokta-yı Nazarından Velosiped”, **Sabah**, C.VII, No: 2514, 29 temmuz 1896, s. 3.

³²⁷ “Velosiped Süvar Kadınlar”, **Sabah**, C.VII, No: 2553, 25 Kanunuevvel 1312 (6 Ocak 1897), s. 3.

binmek, nefessiz kalınmasından ötürü tehlikeli görülmüştür.³²⁸ Bisiklet sürmek, sağlık konusunda kadınları daha fazla kısıtlayan bir aktivite olarak görüldüğü için bisikletin erkekler arasında daha fazla yaygınlaşmasının bir nedeni de bu olmalıdır.



³²⁸ **Bisiklet Meraklılarına Yadigar**, Çev. Ali İhsan, İstanbul, A. Asaduryan Şirket-i Mürettebiye Matbaası, H.1320, s. 15-18.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

OSMANLI KAMUSAL ALANINDA BİSİKLETİN BENİMSENMESİ VE OSMANLI BASININDA VE EDEBİ ESERLERİNDE BİSİKLET

Bisiklet, 1890'lı yıllarda yaygınlaşmasıyla birlikte, kişisel kullanımın yanı sıra, özellikle güvenlik ve ulaşım alanında resmi kurumlarda da kullanılmıştır. Osmanlı topraklarında görülmesinden kısa bir süre sonra devlet dairelerinde de kullanımı düşünülen bisiklet, ilk olarak askeri alanda ilgi uyandırmıştır. Karakol ve ordu merkezlerinde haberleşmeyi sağlamak, olay yerine hızlı bir şekilde ulaşmak ve eşkıya takibi yapmak gibi bir takım nedenlerden ötürü tercih edilen bisikletlerin kullanım alanları ve çeşitleri geniş çapta tartışılmıştır. Faydalarının anlaşılmasıyla birlikte Jandarma, Polis, Posta teşkilatları ve Dahiliye Nezareti'nde de benimsenmiştir. Yine bisiklet trafik ve vergi konularında bir takım düzenlemelere tabi tutulmuştur.

4.1. Orduda Bisiklet Kullanımı

Bisikleti, muhabere için 1875 yılında ilk kez İtalya ordusu kullanmıştır. Hemen sonrasında İtalya'yı Almanya ve Avusturya orduları takip etmiştir. Muharebe alanında ise bisiklet, Avrupa'da ilk kez Fransa Devleti tarafından benimsenmiştir. İngiltere, İtalya, İsveç, Norveç ve Danimarka ordularında da süvari maiyetinde bisikletli piyadeler kullanılmaya başlanmıştır.³²⁹ Bahsi geçen kullanım alanları ilerleyen dönemlerde Osmanlı ordusu için de emsal teşkil etmiştir.

Osmanlı ordusunda bisiklet kullanımı, ilk kez II. Abdülhamid döneminde gündeme gelmiş ve bu konuyla ilgili bazı araştırmalar yapılmıştır. İstanbul'daki

³²⁹ “Süvari Maiyetinde Piyade”, **Sabah**, C.VII, No: 2429, 5 Mayıs 1896, s. 3; “Askeri Bisikletleri”, **Zafer**, C.I, No: 6, 5 Nisan 1328 (18 Nisan 1912), s. 61-62; “Mevadd-ı Mütenevvi: Velosiped”, **Tercüman-ı Hakikat**, No: 4766, 7 Mayıs 1310 (19 Mayıs 1894), s. 5. I. Dünya Savaşı sonrası işgal ortamında İtalyan Ordusu'ndaki bisiklet taburunun Antalya'ya geleceği ile alakalı Osmanlı arşivinde şifreli bir telgrafname bulunmaktadır. 28 Haziran 1919 tarihli bu belgede “*İtalyan Alayı tabyası olmak üzere buraya geleceği evvelce arz olunan süvari bisiklet taburunun Antalya'ya gelmek üzere Trieste'den müheyya-yı hareket iken bir semt-i meçhule sevk edildiği, tahminen beşyüz neferden mürekkep bu piyade taburu ile elli karabağırın dört beş güne kadar vüruduna intizar edilmekte bulunduğu*” ifade edilmektedir. (BOA., **Dahiliye Nezareti Dahiliye Kalem-i Mahsus Evrakı (DH.KMS.)**, 52-2/72, 28 Haziran 1335 (28 Haziran 1919).)

Amerikan elçisi Alexander W. Terrell tarafından Sultan Abdülhamid'e sunulan 21 Ekim 1894 tarihli ve aslı İngilizce olan bir belgede bisiklet birlikleri ve orduda bisiklet kullanımının faydaları anlatılmıştır. Mobilizasyon konusunda bisikletin sahip olduğu özellikler Osmanlı Devletince de yakından takip edilmiş ancak bisikletin orduya dahil edilmesi bir fikir olarak kalmıştır.³³⁰

Güvenli sınıfındaki bisikletle beraber iki eşit teker hacmi, arkadan taharrük ve ön tekerin yönlendirilmesinin kolaylaşması, bisikletin her kesim için kullanılmasını olanaklı hale getirmiştir.³³¹ Bu nedenle Osmanlı ordusunda bisikletin kullanılması, faydaları ve askerlik konusundaki işlevi Osmanlı Basını'nda sıklıkla işlenmiştir. “*Terakkiyat-ı Medeniyenin Askerliğe ait Aksamından*” başlıklı yazı, bisikletin neden ordulara dahil edilmesi gerektiğini konu edinmiştir. Buna göre, muharebe alanında süvarilerin Güney Afrika'daki “*Transvaal Savaşı*”nda etkisiz kalmaları, süvari sınıfının bisikletlilerden oluşturulması gerektiğini göstermiştir. Bunun yanında bisikletin, hasta ve yaralıların taşınmasında ambulans görevi görebileceği, bir askerin saatte 20 km hız ile hareket etmesi sayesinde günde rahatlıkla 120 km yol almasının mümkün hale geleceği, eşkıya takibi için fazlasıyla işlevsel olduğu, bataklık araziler hariç her türlü arazide rahatlıkla kullanılabilmesi ve bir atın bakım masrafından daha ekonomik olduğu gibi faydaları ele alınmıştır.³³²

³³⁰ BOA., **Yıldız Perakende Evrakı Elçilik Şehbenderlik ve Ateşemiliterlik (Y.PRK.EŞA.)**, 20/39, 21 Haziran 1894. Bu hususta bisikletli bir birliğin 5 günde 600 mil mesafe kat etmesini konu alan bir tatbikat yapılmıştır. Ayrıca bahsi geçen beş günlük turda kullanılan bisikletin bir örneğinin “*Journal de L'importateur*” dergisinin 163. sayfasında yer aldığı belirtilmiş ancak Terrell bu çizimin orduda kullanılan bisikletler olmadığını ifade etmiştir. (BOA., **Y.PRK.EŞA.**, 20/39-3, lef 2, 21 Ekim 1894.) Belge ile beraber gönderilen çizimin arşivde bir örneği ne yazık ki mevcut değil ancak bahsi geçen askeri gezi ile alakalı yabancı bir kaynakta bisikletin resmi bulunmaktadır. Brig. Gen. Albert Ordway, **Cycle-Infantry Rill Regulations**, Pope Manufacturing Co. Boston, 1892, s. vii-viii; Alexandra V. Koelle, Pedaling on the Periphery: The African American Twenty-Fifth Infantry Bicycle Corps and the Roads of American Expansion, **Western Historical Quarterly**, No: 41, Autumn 2010, s. 318. Bkz. Ek-13.

³³¹ “50 and 100 Years Ago”, **Scientific American**, C.CCLVI, No: 6, Haziran 1897, s. 12.

³³² Erkan-ı Harb Kolağası Yasin Hilmi, “Terakkiyat-ı Medeniyenin Askerliğe Ait Aksamından: Atlı Piyade - Velosipedler”, **Kılınç**, C.I, No: 5, 15 Kanunusani 1325 (28 Ocak 1910), s.1-2; Erkan-ı Harb Kolağası Yasin Hilmi, “Terakkiyat-ı Medeniyenin Askerliğe ait Aksamından: Velosipedler”, **Kılınç**, C.I, No: 6, 22 Kanunusani 1325 (4 Şubat 1910), s. 1-2.

Bisikletin ordulara dahil edilmesi hususuyla alakalı kaleme alınan bir diğer yazı “*Askeri Bisikletleri*”dir. Bisikletin ordular için faydaları piyade kıtalarının sevkini hızlandırma, sessiz bir şekilde hareket etme ve bisikletin sırtta taşınabilmesi olarak sıralanmaktadır. Ayrıca Avrupa’da topçu ve mitralyöz sınıflarında bisikletten yararlanılması düşünülse de bisikletin habercilik görevini yerine getirmeye devam edeceği hakkındaki tartışmalar da ele alınmıştır. Bisikletin ordular için faydalı olduğu şu örnekle desteklenmektedir: Topçu muhafızlığı ve muhabere alanında bisikletin faydalı olabileceğini kanıtlamak için Fransız Ordusu 1911 senesinde bir manevra düzenlemiş; manevra başarılı olmuş ve bisikletli birlikler savaşın gidişatını olumlu anlamda etkilemiştir.³³³

Ordularda bisikletin hangi alanlarda kullanıldığı ve ne gibi avantajlar sağladığından bahseden “*Makale-i Askeriyye: Süvariler ve Askeri Velosipedleri*” başlıklı yazı, bisikletin Osmanlı ordusunda da kullanılabileceğini göstermektedir.³³⁴ Buna ek olarak, bisikletin faydalarından bahseden bir diğer kaynakta, Osmanlı ordusu için emsal teşkil eden görevler ve bu görevlerin icrasında bisikletten faydalanılması hususuna değinilmektedir.³³⁵ Son olarak, Osmanlı ordusu içerisinde gönüllü birlikler oluşturulması fikri, üzerinde durulması gereken önemli bir konudur. Gönüllü birlikleri, gönüllü bisikletlilerin savaş zamanlarında savunma ve haberleşme amaçlı bir araya geldiği birliklerdir. Özellikle sahilleri çok olan İngiltere ve İtalya gibi devletler tarafından oluşturulmaya çalışılmıştır. Tıpkı adı geçen devletler gibi sahilleri bol olan Osmanlı Devleti’nde de bu çeşit birliklerin oluşturulması gerektiği fikri dile getirilmiştir.³³⁶

³³³ “Askeri Bisikletleri”, **Zafer**, C.I, No: 6, 5 Nisan 1328 (18 Nisan 1912), s. 61-62; “Askeri Bisikletleri”, **Zafer**, C.I, No: 11, 10 Mayıs 1328 (23 Mayıs 1912), s. 141, 142; Bisikletin faydaları konusunda ayrıntılı bilgiler yabancı kaynaklarda da geçmektedir. Bkz. Batchelder, **A.g.m.**, s. 364.

³³⁴ Yusuf Ziya, “Makale-i Askeriyye: Süvariler ve Askeri Velosipedleri”, **Servet-i Fünûn**, C.XVIII, No: 453, 4 Teşrinisani 1315 (16 Kasım 1899), s.171-172.

³³⁵ M. Şevki, “Mesail-i Harbiyenin Hallinde Tevhid-i Efkârın Temini Hakkında Tettebbuatım”, **Ceride-i Askeriyye**, C.XLIX, No: 7, 13 Nisan 1327 (26 Nisan 1911), s. 100; Topçu Mümtaz Yüzbaşılardan Vidinli Hüseyin Hüsnü, “Velosiped Süvarılara Nesayih”, **Servet-i Fünûn**, C.XXVII, No: 684, 20 Mayıs 1320 (2 Haziran 1904), s. 122.

³³⁶ “Bisiklet Süvarandan Nasıl İstifade Edelim?”, **Başçavuş**, C.I, No: 9, 13 Eylül 1328 (26 Eylül 1912), s. 129-131.

Osmanlı sınırları içerisinde orduda bisikletin kullanılması, muhaberat ve askeri geçitlerde olmak üzere ilk kez 1904'te Osmanlı Devleti'ne bağlı Bulgar Prensliği'nde gerçekleşmiştir. Eyaletin belli başlı kasabalarında bulunan bisiklet cemiyetlerinin sefer vakitlerinde ordunun muhabere hizmetini görmek için istihdam olunmak istemeleri ve bu konu için yaptıkları başvurunun Bulgar Prensliği Harbiye Nazırı General Savof tarafından dikkate alınarak Prens'in özel günlerine rastlayan bir günde diğer askerlerle beraber istihkam taburuna bağlı bisiklet müfrezesiyle birlikte resmi geçit yaptırıldığı bilinmektedir. Kulüplere üye olanların sefer vakitlerinde bisikletleri ile birlikte orduya hizmet taahhüdünde bulunması ve bisikletlilerin 1905 yılı Şubat ayında Harbiye Nezareti'nin posta ve habercilikle alakalı görevlerinde talim ettirilmek üzere Sofya'ya davet edildikleri belirtilmektedir. İlk kez düzenlenmesi düşünülen ve bir hafta kadar sürecek bu talimler, Sofya ile Radomir arasında gerçekleşecektir.³³⁷

4.2. Teşkilatlarda Bisiklet Kullanımı

Kamusal alanda gözetim ve kontrol kurmak, modern devletin gücünü pekiştirmek için başvurduğu en etkili yöntemdir.³³⁸ Bu anlayışın bir göstergesi olarak, güvenlik konusunda Osmanlı kurumları çabukluk ve sürat gibi faydalarından ötürü bisikletten faydalanmıştır. Tedarik, tamirat, satış, masraflar, bahsi geçen makinelerin nerelerde ve ne için kullanılacağı ve hangi tür ve modelde bisikletler ile parçaların kullanıldığı ile ilgili veriler, bisikletin kurumlarda da yaygınlaştığının göstergeleridir. Güvenlik alanı dışında devlet kurumlarında kullanımının görüldüğü iki alan daha vardır. Bunlar Posta Teşkilatı dağıtıcıları ve Dahiliye Nezareti içerisinde mübaşirlik görevini yürüten kavallardır.

³³⁷ BOA., **Y.PRK.ASK.**, 212/32, 28 Kanunusani 1319 (10 Şubat 1904).

³³⁸ Merih Erol, "Surveillance, Urban Governance and Legitimacy in Late Ottoman Istanbul; spying on music and entertainment during the Hamidian Regime (1876-1909)", **Urban History**, C.XL, Kasım 2013, s. 708.

4.2.1. Jandarma Teşkilatında Bisiklet

Jandarma Teşkilatı'nda bisikletlerin kullanımı II. Meşrutiyet Dönemi'nde başlamıştır. Rumeli Vilayat-ı Şahanesi Müfettiş-i Umumiliği'nden yazılan 1 Nisan 1908 tarihli bir belgeye göre, jandarmanın kullanımı için 6 adet bisiklet satın alınmış ve bunun için 7776 kuruş ödeme yapılmıştır.³³⁹ 1910 senesinde “*takip taburu kumandanı erkan-ı harb kolağası Mehmed Cemil*” tarafından Rumeli'den Sadaret'e gönderilen bir arzuhalde, “*Müfrezeler ve müfrezelerle merkez arasında habercilik görevini kolaylaştıracak ve hızlandıracak bisikletin, takip taburlarında elzem bir ihtiyaç olmasından ötürü her bölüğe ikişer adet olmak üzere sekiz adedinin takip taburuna gönderilmesi*” talep edilmiştir.³⁴⁰ Ayrıca 1912 senesinde geçen bir haberde “*Harbiye Nezaret-i celilesinden Rumeli'deki kıta'ât-ı 'askeriyeye üç yüz 'aded 'askeri bisikleti gönderildiği*”³⁴¹ bilgisi verilmektedir. Gönderilen bu bisikletler Rumeli ve Selanik'te asayiş sağlama için kullanılmıştır.

Bağdat, Basra ve Musul vilayetlerinde de asayiş sağlama için bisiklet talep edilmiştir. Bahsi geçen vilayetlerde silah ve eşya kaçakçılığını önlemek ve asayiş temin etme noktasında Bağdat ve Musul vilayeti için 20, Basra için 19 adet bisiklet istenmiştir.³⁴² Adı geçen vilayetler için satın alınacak bisiklet ve diğer malzemelerin bedeli olarak 1.414.000 kuruşun jandarma bütçesine eklenmesi için istek yapılmış ancak ödeneğin 1327 (1912) senesi bütçesine yapılacak zam ile karşılanacağı bildirilmiştir.³⁴³

Jandarma içerisinde bisikletin faydaları piyadeler açısından değerlendirilmiş ve piyadelerin arazinin elverişli olduğu yerlerde bisikletle vazifelerini icra edebilmeleri sayesinde görevlerini iki kat daha kısa sürede yerine getirebilecekleri iddia edilmiştir.³⁴⁴ Bisikletlerin kullanılmaya başlanmasıyla yavaş yavaş süvarinin tasarrufa geçeceği ve her

³³⁹ BOA., **Rumeli Müfettişliği Jandarma Müşiriyet ve Kumandanlık Evrakı (TFR.IAS.)**, 58/5750, 19 Mart 1324 (1 Nisan 1908).

³⁴⁰ BOA., **Hibe Satın Alma Rumeli Müfettişliği Defterleri (HSD.TFR1.)**, 2/70, 4 Mart 1326 (17 Mart 1910).

³⁴¹ “Askeri Bisikletleri”, **Zafer**, C.I, No: 6, 5 Nisan 1328 (18 Nisan 1912), s. 61.

³⁴² BOA., **BEÖ.**, 3854/289026, 24 Kanunusani 1326 (6 Şubat 1911).

³⁴³ BOA., **BEÖ.**, 3858/289343, 5 Şubat 1326 (18 Şubat 1911).

³⁴⁴ BOA., **BEÖ.**, 4296/322188, lef 2, 17 Haziran 1330 (30 Haziran 1914).

yerde kabul gören bu vasıtanın jandarma içerisinde de yayılacağı düşünülmektedir. Arazinin uygun olduğu yerlerde piyadelere bisiklet verme, tamir masraflarının ödenmesi, bisikletle vazifelerini yerine getirecek piyadelere süvari sınıfı gibi muamele tesis edilmesi ve hükümet tarafıyla satın alınacak bisikletlerin ücretinin askerlerin maaşlarından taksitle alınmasına dair olan hususlara ilişkin yazışmalar yapılmıştır.³⁴⁵ Ayrıca bu hususla alakalı 1914 senesinde “*Bisiklet Süvar Jandarma Efradı Hakkında Layiha-i Nizamiye*” adı verilen bir layiha hazırlanmıştır. Yedi maddeden oluşan rapor şu şekildedir:

“Madde 1- Bisiklet ile ifa-yı vazife etmek hususunun lazım ve kâbil olduğu mahallerden jandarma piyade efradı bisiklet süvar olarak istihdam olunabilecektir.

Madde 2- İşbu efrada mukteza bisikletler hayvan tasarrufu akçesinde mübayaa olunacak ve esman-ı bâligası mah be mah (ay ay) mukassetan (taksitli) istirdad olunmak üzere efrada verilecek ve bisikletler efradın malı olacaktır.

Madde 3- Bisiklet süvar efrada süvari efradı misüllü maaş verilecektir. Bunlara yem bedeli verilmez.

Madde 4- Bisikletlerin yeknesak olarak mübayaasının ve süvarilerinin bir men’ ve taksiri olmaksızın düçar-ı avarız olmaları dolayısıyla icra-yı tamirinin ve ledel icab tazmininin müstelzim bulunduğu mesarifat jandarma tahsisatından tesviye edilecektir.

Madde 5- Bisiklet ile ifa-yı vazife etmek hususunun icab ettirdiği mesarifat ayrıca bütçeye zam oluncaya değin verilecek fırka maaş jandarma süvar efradı mürettebat-ı umumiyesi mahallatından hasıl olacak tasarrufata ve dördüncü maddeye tevfiken bisikletlerden masarif-i tamiriyesi de masarif-i umumiye tasarrufatına tesviye ve temin edilecektir.

Madde 6- İşbu nizamname tarih-i neşrinden itibaren muteberdir.

Madde 7- İşbu nizamnamenin icra-yı ahkâmına Harbiye ve Maliye nazırları memurdurlar.”³⁴⁶

Layiha’nın maddelerine göre Jandarma Teşkilatı için bisikletli bir birlik kurulmuş ve bu birliğe Jandarma piyadelerinden askerler alınması kararlaştırılmıştır. Ayrıca oluşturulacak birliğe “*Bisiklet Süvar*” ismi verilmiştir.

³⁴⁵ BOA., *Şura-yı Devlet Evrakı (ŞD.)*, 658/56, 4 Haziran 1330 (17 Haziran 1914).

³⁴⁶ Ülkü Yancı, “Osmanlı’nın Bisikletle Tanışması ve Osmanlı’da Bisikletin Kullanım Alanları”, *Birey ve Toplum: Sosyal Bilimler Dergisi*, C.X, No: 1, Haziran 2020, s. 18-19.

4.2.2. Polis Teşkilatında Bisiklet

Hız ve sürat konusundaki faydaları sayesinde bisiklet, şehir merkezlerinde güvenliğin tesis edilmesi için devriye, denetleme, suçluların takibi ve ele geçirilmesi görevlerinde Polis Teşkilatınca kullanılmıştır.³⁴⁷ Rumeli’de suçluların yeterince takip edilememesinden dolayı adaletin temini konusunda sıkıntıların yaşanması, hız konusundaki eksikliği vurgulamaktadır.³⁴⁸ Bu nedenle polislerin acil ve önemli hizmetleri yerine getirmesi için belirli karakollara bisiklet tedarik edilmiştir.³⁴⁹

Osmanlı’da Polis teşkilatları içerisinde bisikletin hızlı bir şekilde benimsendiği bilinmektedir. Kırşehir’de “*inzibat teminini hızlandırmak*” ve suçluları yakalamak için iki adet bisiklet, Anadolu Şimendifer Kumpanyası vasıtasıyla Ankara Vilayeti’ne gönderilmiştir.³⁵⁰ Kudüs Polis Teşkilatı’nda bisikletin kullanıldığını, Hacı Said Efendi’nin Kudüs ser komiseri olduğu sıralarda bisiklet satışından elde edilen gelirin zimmetinde kalması ve sonrasında bu meblağın kendisinden talep edilmesinden anlamaktayız.³⁵¹ Ayrıca mesire ve sayfiyelerde, emniyet ve asayiş sağlamanın pratik aracı olarak bisikletler düşünülmüştür. Bu hususta mesireleri ile ünlü Bursa’da polislerce kullanılmak üzere bisiklet talebinde bulunulmuştur.³⁵² Polis Teşkilatı için bisiklet tedariki, satış işlemleri ve tamirati ile alakalı belgelerde ismi geçen diğer vilayet ve livalar ise şunlardır; Niğde³⁵³, Ankara³⁵⁴, Selanik³⁵⁵, Vilayat-ı Selase³⁵⁶ (Kosova, Manastır, Selanik), Cezayir-i Bahr-i Sefid³⁵⁷, Hüdavendigar³⁵⁸, Kayseri³⁵⁹, Urfa³⁶⁰,

³⁴⁷ BOA., **DH.EUM.LVZ.**, 19/23, 20 Mart 1330 (2 Nisan 1914).

³⁴⁸ BOA., **TFR.I.SL.**, 211/21076, lef 3, 9 Haziran 1325 (22 Haziran 1909).

³⁴⁹ BOA., **TFR.I.SL.**, 215/21493, lef 2, 12 Temmuz 1325 (25 Temmuz 1909).

³⁵⁰ BOA., **DH.EUM.MH.**, 11/59, 18 Kanunusani 1325 (31 Ocak 1910).

³⁵¹ BOA., **DH.EUM.THR.**, 73/39, lef 2, 20 Teşrinievvel 1327 (2 Kasım 1911).

³⁵² BOA., **DH.EUM.THR.**, 101/38, lef 2, 28 Şubat 1327 (12 Mart 1912).

³⁵³ BOA., **DH.EUM.MH.**, 161/70, 1 Eylül 1333 (1 Eylül 1917).

³⁵⁴ BOA., **DH.EUM.MH.**, 12/97, 10 Şubat 1325 (23 Şubat 1910).

³⁵⁵ BOA., **TFR.I.SL.**, 211/21076, lef 2, 12 Haziran 1325 (25 Haziran 1909).

³⁵⁶ BOA., **TFR.I.SL.**, 211/21076, lef 4, 6 Haziran 1325 (19 Haziran 1909).

³⁵⁷ BOA., **DH.EUM.THR.**, 45/41, 28 Cemaziyevvel 1326 (28 Haziran 1908).

³⁵⁸ BOA., **DH.EUM.THR.**, 101/38, 24 Mart 1328 (6 Nisan 1912).

³⁵⁹ BOA., **DH.EUM.LVZ.**, 9/49, lef 2, 3 Temmuz 1330 (16 Temmuz 1914).

³⁶⁰ BOA., **DH.EUM.LVZ.**, 24/41-A, 19 Cemaziyelahir 1330 (5 Haziran 1912).

Bitlis³⁶¹. Adı geçen merkezlerde bisiklet, polislerce kullanılmıştır. Ayrıca 1917’de İstanbul Polis Teşkilatı bünyesinde bir bisiklet bölümü kurulmuş ve bu bölüm için bisiklet sürme kabiliyeti olan 12 kişinin seçilmesi istenmiştir.³⁶²

Bisiklet, polis mekteplerinde beden eğitimi derslerine de dahil edilmiştir. Bisikletin beden eğitimi derslerinde kullanılması, polislere bisiklet talimi ve becerisini göreve başlamadan önce kazandırma düşüncesinden kaynaklanmaktadır.³⁶³ Bu hususta, Vilayat-ı selase olarak bilinenen Kosova, Selanik ve Manastır’da polis mekteplerinde bulunan öğrencilerin, ileride görevlerini daha hızlı bir şekilde yerine getirmeleri için mekteplere bisiklet alınması gerekli görülmüştür.³⁶⁴

Osmanlı Devleti kurumlarında bisikletin kullanılmaya başlanması neticesinde Alman girişimciler, bisiklet pazarlamak için faaliyette bulunmuşlardır: Almanya vatandaşı olan ve Frankfurt şehrinde yaşayan Mösyö Adler Fahraddwarke tarafından üretilen bisiklet, reklam ve tanıtım amacıyla Zabıta Teşkilatı’na gönderilmiştir. Numune olarak gönderilen bu bisikletin zabıtaca kullanımında bir mahzur görülmemiştir.³⁶⁵ Alman girişimciler gibi İngilizler de bisikletlerinin tanıtımlarını yapmışlardır. Buna göre İngiltere’nin Blackpool şehrinde motor ve velespid üzerine çalışmakta olan İngiliz fabrikatör “Y. Simon” adlı şahıs, Osmanlı Devleti’ne bir mektup yazarak bisiklet tedarigi konusunda şirketinin reklamını yapmıştır.³⁶⁶ Bu üreticiden bisiklet satın alındığına dair kesin bir delil olmamakla birlikte Polis Teşkilatı içerisinde Alman ve İngiliz markalı bisikletler kullanılmıştır.

³⁶¹ BOA., **DH.EUM.LVZ.**, 26/79-A, lef 17, 18 Zilkade 1332 (8 Ekim 1914).

³⁶² BOA., **Dahiliye Emniyet-i Umumiye Memurin Kalemi Evrakı (DH.EUM.MEM.)**, 110/65, 7 Cemaziyevvel 1335 (1 Mart 1917).

³⁶³ BOA., **TFR.I.SL.**, 211/21076, lef 17, 13 Haziran 1325 (26 Haziran 1909); BOA., **TFR.I.SL.**, 211/21076, lef 14, 21 Mart 1325 (3 Nisan 1909).

³⁶⁴ BOA., **TFR.I.SL.**, 211/21076, lef 12, 28 Mart 1325 (10 Nisan 1909).

³⁶⁵ BOA., **ZB.**, 363/118, 21 Teşrinisani 1322 (4 Aralık 1906). Bunun yanında İstanbul Üniversitesi Kütüphane ve Daire Başkanlığı, II. Abdülhamid Han Fotoğraf Albümleri katoloğunda bisikletli zabitanların fotoğrafları, bisikletin zabitanlarca da kullanıldığını göstermektedir. Bkz. Ekler 10-12.

³⁶⁶ BOA., **HR.TO.**, 542/105, 19 Teşrinisani 1911 (19 Kasım 1911).

Polis Teşkilatı'ndaki bisikletlerin genellikle İngiliz menşeli olduğu göze çarpmaktadır.³⁶⁷ “Popiler” markalı olan bisikletin teker ve lastikleri nikel kaplıdır. Bunun yanında “Kontr-pedal”, “Lurper” ve “Hubermart” markalı bisikletler de teşkilat bünyesinde kullanılmıştır. “Kontr-pedal” ve “Lurper” bisikletleri satın alınmış ancak “Hubermart” adlı bisiklet ise kuruma bağış yolu ile dahil olmuştur.³⁶⁸

Polis Teşkilatı için bisikletlerin hangi mağazalardan satın alındığı bilinmemektedir. Buna göre tanesi 20 kuruştan 33 adet bisiklet toplam 660 kuruş ödenerek Vezneciler’de mağazası bulunan Mehmed Salim Efendi’den satın alınmıştır.³⁶⁹ Kaynaklarda karşılaştığımız bir diğer satıcı ise Galata’da bulunan tüccar “Adıdor Efendi”dir. Bu kişiden 11 adet bisiklet pazarlık suretiyle Polis Teşkilatı’na alınmıştır.³⁷⁰

Bisikletin yanında gönderilen alet-edevatlar bir çelik vida, hazne, akort, anahtar, tornavida, yağdanlık, korna, solüsyon ve uzun hava tulumbasından oluşan toplamda dokuz parça olarak sıralanmaktadır. Bisikletlerin yanında aynı zamanda tamir ve bakım için bir takım farklı parçaların istenildiğini görmekteyiz. Supap demiri, somun, boru, yaldızlı lastik, pedal kıyağı, supap lastiği, yama, solüsyon, bilye ve ayak tulumbası da talep edilmiştir.³⁷¹

4.2.3. Posta Teşkilatında ve Dahiliye Nezaretinde Bisiklet

1895 gibi erken bir tarihte bisikletlerin Posta Teşkilatı’nda kullanılması gerektiği basında ele alınmıştır. Fransa’da olduğu gibi Osmanlı topraklarında yolların gelişmesi ile beraber bir gün Urla, Çeşme ve Seferihisar gibi yerlere postaların taşınmasında bisikletten yararlanılacağı ile ilgili bir öngöründe bulunulmuştur. Ayrıca İzmir’de yolların

³⁶⁷ BOA., **DH.EUM.LVZ.**, 26/79-A, lef 39, 2 Teşrinievvel 1330 (15 Ekim 1914).

³⁶⁸ BOA., **DH.EUM.LVZ.**, 26/79-A, lef 51, 26 Eylül 1330 (9 Ekim 1914). Bunun yanında Sakız Sancağı’ndaki Polis Teşkilatı’nda kullanılmak üzere bir başka bisiklet Filisko Efendi tarafından kuruma bağışlanmıştır. Teşkilat, durumdan fazlasıyla memnun kalmıştır. (BOA., **DH.EUM.THR.**, 45/41, lef 2, 12 Cemaziyelevvel 1326 (12 Haziran 1908).)

³⁶⁹ BOA., **DH.EUM.MH.**, 11/59, lef 5, 27 Teşrinievvel 1325 (9 Kasım 1909).

³⁷⁰ BOA., **DH.EUM.LVZ.**, 22/55, lef 2, 24 Haziran 1330 (7 Temmuz 1914). Bunun yanında, 1906 yılında yabancı basında çıkan bir haberde, “Sultan”ın 200 adet bisiklete sahip olduğundan bahs olunmaktadır. (**The Greenville Times**, 8 Eylül 1906, s. 3.)

³⁷¹ BOA., **DH.EUM.MH.**, 161/70, lef 3, 28 Zilkade 1335 (15 Eylül 1917).

gelişmesi ile beraber haberleşme konusunda bisikletten faydalanılacağı düşünülmektedir.³⁷² Ancak posta dağıtımı ve hizmetleri görevinde bisikletin Posta Teşkilatı'nda kullanılması 1909 yılı sonrasında gerçekleşmiştir. Teşkilat içerisinde faydasının görümesiyle birlikte müvezzilerin (dağıtıcıların) kullanmakta oldukları bisikletlerden diğer merkezlere de birer adet dağıtılmıştır.³⁷³

Posta müvezzilerinin kullandıkları bisikletler iki çeşit ve renkteydi. Bunlardan birisi, İngiltere'nin Birmingham şehrinde bulunan "*Allday Union*" fabrikasınca üretilmiş ve yıldız bulunan bölgesine "*V.A.Y*" harfleri kazınmıştır. Boyaları kırmızı renkte olup her biri mecdiye 20 kuruştan 60 adet bisiklet, 1200 kuruşa Beyoğlu Telgraf Merkezi memurlarından Ahmed Robinson Efendi'nin girişimleriyle doğrudan fabrikasından satın alınmıştır. Bisikletlerle beraber bir uzun hava tulumbası, küçük korna, vida, hazne anahtarı ve yağdanlıktan oluşan toplamda beş parça alet gönderilmiştir. Posta dağıtıcılarının kullandıkları diğer bisiklet çeşidi ise yine İngiltere fabrikalarında üretilen "*Popiler*" markalı, siyah ve tekerlek lastiklerinin yuvası nikelli olan modeldir. Bisikletler 33 adet olup, Şehzadebaşı ve Yenicami-i Şerif-i Haremi'nde mağazaları bulunan Mehmed Salim Efendi'den her birisi mecdiye 20 kuruştan 660 kuruşa satın alınmıştır. Bisikletlerin yanında bir çelik vida, hazne, akord, ingiliz miftahı, tornavida, yağdanlık, korna, solüsyon ve hava tulumbası dahil olmak üzere toplamda dokuz parça alet gönderilmiştir.³⁷⁴

Bisiklet hız avantajından dolayı Dahiliye Nezareti içerisinde mübaşirlik görevi yürüten kavaslarca da kullanılmıştır. Bu hususla alakalı bisiklet talepleri³⁷⁵ dikkate alınmış ve bisikletler bahsi geçen kuruma gönderilmiştir.³⁷⁶

³⁷² "Velosiped", **Ahenk**, C.I, No: 52, 30 Ağustos 1895, s. 2.

³⁷³ BOA., **DH.EUM.THR.**, 5/15, lef 2, 25 Ağustos 1325 (7 Eylül 1909); BOA., **DH.EUM.MH.**, 198/12, lef 3, 11 Teşrinievvel 1335 (11 Ekim 1919).

³⁷⁴ BOA., **DH.EUM.THR.**, 5/15, lef 4, 5 Eylül 1325 (18 Eylül 1909).

³⁷⁵ BOA., **Dahiliye Emniyet-i Umumiye Evrak Odası Kalemî Evrakı (DH.EUM.VRK.)**, 14/66, 3 Şubat 1330 (16 Şubat 1915).

³⁷⁶ BOA., **DH.EUM.LVZ.**, 28/139, 29 Nisan 1331 (12 Mayıs 1915).

4.3. Bisiklet Konusunda Düzenlemeler

Bisikletin gündelik hayata dahil olması trafik konusunda bir takım problemleri beraberinde getirmiş ve bunun neticesinde de bisiklet hakkında düzenlemeler yapılması gereği ortaya çıkmıştır. Bu nedenle bisikletleri ve sürücülerini kayıt altına almak, bisiklet güzergahlarını belirlemek ve bisikletlilerden senelik vergi alınması hususlarında bir takım çalışmalar yapılmıştır.

4.3.1. Trafik ile ilgili Düzenlemeler

Bisikletin Osmanlı topraklarında, özellikle İstanbul, İzmir ve Selanik gibi şehirlerde yaygınlaşması, tıpkı Avrupa’da olduğu gibi trafik konusunda bir takım düzenlemelerin yapılması ihtiyacını ortaya çıkarmıştır.³⁷⁷ Bisikletle sokaklarda hız yapmak, yayaların ve sürücülerin hayatlarını riske atıyor, kazalara sebep oluyordu. Zira, İshak Paşa sakinlerinden Mehmed adlı bisikletlinin, Divanyolu Caddesi’nde karpuz küfesi taşımakta olan hamal Ahmed’e çarpması³⁷⁸ ve Büyükağa’da yaşayan ve Beyoğlu’ndaki Zografyon Mektebi’nde okumakta olan Yunan uyruklu on yedi yaşındaki “İspiro Pristaki”nin, motorlu bisiklet ile belediye binasının önünde hamal “Tudor”un on yaşındaki “Hrisola” isimindeki kızına çarparak yüzünden ve başından yaralanmasına sebep olması³⁷⁹ gibi olaylar sıklıkla yaşanıyordu.

Tüm bu gerekçelerle İstanbul Şehremaneti de Avrupa’daki örneklerinden yola çıkarak dar ve kalabalık caddelerde bisiklet kullanımını sınırlandırmıştır.³⁸⁰ Bu kapsamda bisikletlilerin Taksim’den Şişli’ye giden yol üzerinden geçişleri ve Taksim’den aşağı Beyoğlu tarafına gitmeleri, sokakların dar ve engebeli olmasından ötürü yasaklanmıştır. Buna karşın Büyükdere’de gezen bisikletliler hakkında herhangi

³⁷⁷ John C. Lehr ve H. John Selwood, “The Two-Wheeled Workhorse: The Bicycle as Personal and Commercial Transport in Winnipeg”, **Urban History Review**, Ekim 1999, C.XXVIII, No: 1, s. 5.

Bisikletle alakalı çıkarılan kanunlar ve düzenlemeler aynı zamanda trafik denetlemesi kavramını ortaya çıkarmıştır. Bu durum daha sonraki yıllarda otomobiller için çıkarılacak kanunlar için zemin hazırlamıştır. (Rush, **A.g.m.**, s. 5.)

³⁷⁸ “Havadis-i Mütferrika”, **İkdam**, C.VII, No: 2196, 28 Temmuz 1312 (10 ağustos 1900), s. 3.

³⁷⁹ BOA., **DH.EUM.VRK.**, 3/22, 7 Cemazeyilevvel 1326 (7 Haziran 1908).

³⁸⁰ BOA., **BEÖ.**, 576/43154, lef 3, 6 Şaban 1312 (2 Şubat 1895). .

bir kısıtlamaya gidilmemiştir. Yasak konusunda belediye çavuşlarının bisikletlileri bilgilendirme ve uyardıkları yönünde bir karar alınmıştır.³⁸¹

Ayrıca kazaların önüne geçebilmek için, İstanbul ve İzmir’de artış gösteren benzinli bisikletlerin, şehir ve kasabalar dışındaki geniş yollarda kullanılması uygun görülmüştür.³⁸²

4.3.2. Bisikletin Kayıt Altına Alınması ve Vergilendirilmesi Konusunda Yapılan Düzenlemeler

Bisiklet konusunda düzenlemeler genellikle II.Meşrutiyet sonrası dönemde olsa da daha önceki yıllarda da yapılmıştır. Yapılacak işlemlerin hem bir gelir kaynağı oluşturması hem de asayişin sağlama hususunda faydalı olacağı düşünülmüştür. 1899’da Selanik’te belediye idaresi bisikletlilerden vergi almaktaydı.³⁸³ 1907’de İstanbul’da ise bisikletlere birer numara verilmesi, bisiklet sahiplerinin Şehremaneti ve Zabtiye Nezareti defterlerine kaydedilmesi ve bu işlemler için de yarım lira vergi ödemeleri uygun görülmüştür.³⁸⁴

26 Şubat 1330 (11 Mart 1915) tarihli Rüşum-ı Belediye Kanunu’nda yapılan tadilat sonucunda motosikletlerden aylık yirmi, bisikletlerden aylık on kuruş vergi alınmış ve bu vergiler üç, altı ve on iki aylık dönemlere ayrılmıştır. Taşrada ise belediye meclisi kararıyla bahsi geçen vergilerde indirimle gidilebileceği ifade edilmiştir.³⁸⁵ Daha sonraki yıllarda Belediye Kanunu’na bir takım eklemeler yapılmıştır. Buna göre vergi alınacak grubun yaş aralığı 18-60 olarak belirlenmiştir. Ayrıca bu yeni kanunda bisikletlerden senelik dört lira vergi alınması kararlaştırılmıştır. Mümessillik, sefaret ve

³⁸¹ BOA., **DH.MKT.**, 345/83, lef 2, 25 Safer 1312 (28 Ağustos 1894).

³⁸² BOA., **DH.MKT.**, 997/12, lef 4, 26 Temmuz 1321 (8 Ağustos 1905); BOA., **DH.MKT.**, 1240/83, 22 Nisan 1323 (5 Mayıs 1907); BOA., **Y.A.RES.**, 147/107, lef 3, 24 Haziran 1323 (7 Temmuz 1907).

³⁸³ “Şuunat”, **Servet**, C.I, No: 345, 15 Muharrem 1317 (26 Mayıs 1899), s. 3.

³⁸⁴ BOA., **DH.MKT.**, 1075/34, 18 Şubat 1322 (3 Mart 1907). Ayrıca bisiklet hırsızlığını önlemek için bisikletlerin belediyeye kayıt ettirilmesi tavsiye olunmuştur. Nitekim bisikleti gasp edilen Şükrü Bey’in, bisikletinin harcını ödeyip, belediyeye kayıt ettirmesi de bunu göstermektedir. (BOA., **HR.SFR.4.**, 419/11, lef 4, 4 Haziran 1915; BOA., **HR.SFR.4.**, 569/16, 19 Kanunusani 1324 (1 Şubat 1909); BOA., **HR.SFR.4.**, 419/11, lef 2, 4 Haziran 1915.)

³⁸⁵ BOA., **Dahiliye Nezareti Umur-ı Mahalliye ve Vilayat Müdürlüğü Evrakı (DH.UMVM.)**, 110/78, 5 Kanunusani 1336 (5 Ocak 1920).

konsolosluk çalışanları, hükümet işlerini görmekle görevli memurlar, muhacirler ve iki aydan fazla İstanbul'da kalmayacak misafirler vergiden muaf tutulmuştur.³⁸⁶

1913 Zabıta Talimatnamesi'nde bisiklet, bir taşıt hükmünü almıştır: Velosiped ve bisikletler için ruhsat kağıdı, daire ve sıra numarası alınması gerekli görülmüştür. Bisikletin gece sürüşlerinde, bisikletliler ve yayalar için risk teşkil etmemesi hususunda bisikletlerin ön ve arkasına takmak için fener bulundurma zorunluluğu getirilmiştir.³⁸⁷ Bu kurala uymayan İtalyan kökenli “*Giovanni*” ve “*Vasil*” adlarındaki kişiler, Zabıta Talimatnamesi'ne aykırı olarak Büyükdere Caddesi'nde sıra numaraları bulunmayan bisikletlerle geldikleri için yakalanmışlardır.³⁸⁸ Ayrıca 1914'te Galata Köprüsü geçişlerinde bisikletlerden de ücret alınması ile ilgili bir düzenleme yapılmıştır.³⁸⁹

İdman dergisinde bahsi geçen düzenlemeler hakkında bir takım eleştiriler de yapılmıştır. Buna göre bisikletlerden senelik 1 lira vergi ve 100 pul parası olmak üzere toplam 295 kuruş alınıp, bisikletçilere bir kağıt verilmiş ancak numaralar aynı zamanda verilmemiştir. Bisikletçiler numara istediklerinde “*daha emanet göndermedi*” cevabını almışlardır. Bisiklet sahibi numara almışsa zabıta onu durdurmamakta ancak kağıdı yanında olmayanların bisikletlerine el konulmaktadır. Bu numara meselesi bisikletçileri son derece isteksiz hale getirmiştir. Buna ek olarak verilecek numaralardan 5 kuruş daha istenmiştir. Bu gibi vergiler aynı zamanda bisiklet sporuna indirilen bir darbe olarak nitelendirilmektedir. Yazının sonunda ise hiç olmazsa numara parasının alınmaması ricası dile getirilmiştir.³⁹⁰

Trafik konusunda yukarıda bahsi geçen ve bisikletin baş rolde olduğu kazalar, yasaklar ve yapılan bir takım düzenlemeler, şehirlerde artan bisiklet kullanımının en

³⁸⁶ BOA., **DH.UMVM.**, 110/69, 20 Mayıs 1338 (20 Mayıs 1922).

³⁸⁷ Mehmet Özdemir, “Türkiye’de Bisiklet Turizmi Velosipet ile Bir Cevelan”, **Anatolia: Turzım Araştırmaları Dergisi**, C.XVI, No: 2, Güz 2015, s. 322.

³⁸⁸ BOA., **Hariciye Nezareti İstanbul Murahhaslığı (HR.İM.)**, 155/96, 25 Ağustos 1341 (25 Ağustos 1925).

³⁸⁹ Kudret Emiroğlu, **Gündelik Hayatımızın Tarihi**, Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul, 2012, s.582.

³⁹⁰ Mehmed Sadi, “Şehremanetinin Nazar-ı Dikkatine”, **İdman**, C.II, No: 35, 3 Temmuz 1330 (16 Temmuz 1914), s. 555.

bariz göstergeleridir. Bisiklet, yaygınlaşması ile taşıt sınıfında görülüp belediyelerce vergiye tabi tutulmuş ve asayiş sağlamak için defterlere kayıt ettirilmiştir.

4.4. Osmanlı Basınında ve Edebi Eserlerinde Bisiklet

Thomas Stevens adlı Amerikalı seyyahın 1885 yılında bisikletiyle Osmanlı coğrafyasından geçmesi, Osmanlı topraklarında bisikletin hem fiziki anlamda hem de basında görünürlük kazanmasını sağlamıştır. Bisiklet bu dönemde görünürlük kazanmaya başlasa dahi gündelik hayattaki konumunu daha sonraları elde etmiştir. Görünürlüğün kısıtlı olduğu böylesi bir ortamda gazete ve dergilerdeki bisikletle ilgili yazıların okurlar üzerinde bir algı yarattığı açıktır. Gürbey Hiz'in çalışmasında ifade ettiği gibi “*Henüz gündelik yaşamda kullanımına tanık olmayan Osmanlılar, bir yandan merak unsuru ile de bu yeni pratiğe dair her anlatı ile başka bir tahayyül alanı açılarak (açarak) onu algırlarlar.*”³⁹¹ İşte böylesi bir kavram ve algı inşasının bir parçası da dergi ve gazetelerde yer alan bisikletle alakalı yazılardır.

Bisikletin Osmanlı topraklarında yaygınlaşması, cadde ve sokaklarda günden güne artan görünürlüğü, Osmanlıların bu yeni icada olan ilgi ve meraklarını arttırmıştır. Osmanlı basınında ise hem bu merak duygusunu tatmin etmek hem de bisikleti tanıtmak amacıyla bisikletin icadı; kara, hava, su ve kar bisikletleri gibi yenilikler; bisikletli yurt içi ve yurt dışı seyahatler ve bisiklet yarışları gibi konular işlenmiştir.

4.4.1. İcat ve Yenilik Haberleri

Bisikletin tanıtılması ve halk nezdinde yaygınlaşması konusunda okuyucularda merak duygusu oluşturmak için gazete ve dergilerde yapılmış ilgi çekici icat ve yenilik haberleriyle karşılaşmaktadır. 19. yüzyılın sonundan itibaren bisikletin geçirdiği dönüşüm ve gelişimin Osmanlı basınında da yer bulması, bisiklete gösterilen ilginin de bir göstergesidir. Bisikletin geçirdiği dönüşümle alakalı bir takım eleştirilerin de

³⁹¹ Gürbey Hiz, “Servet-i Fünûn’da Toplumsal Mekânın anlatılar ile Üretimi: Tahayyüller, İnşalar ve Deneyimler Atlası (1891-1910)”, **İstanbul Teknik Üniversitesi**, İstanbul, Ocak 2020, Yayımlanmamış Doktora Tezi, s. 270.

yapıldığı yazılar, bisikletin kimliğini ve bisikleti bisiklet yapan unsurların neler olduğu tartışmasını da sütunlara taşımıştır.

19. yüzyılın sonunda elektrikle ve benzinle çalışan bisikletlerin icadıyla motosiklet dediğimiz ayrı bir tür makine ortaya çıkmıştır. 20. yüzyılın başlarında Osmanlı gümrüğünde gayrimüslimler tarafından sipariş edildiğini de gördüğümüz motosikletlerin faydaları ve bu yeni makinelere yapılan eleştirileri Osmanlı basınında görmek mümkündür.³⁹² Motosikletlerin sürat ve mesafe konusunda ne derecede kullanışlı olduğunu anlatan Osmanlı müellifleri, bu makinenin ulaşabilecekleri hızları tahayyül etmekte zorlanmaktadırlar: Benzinle çalışan bisikletlerin saatte 90 km hıza ulaşabilmeleri mübalağalı bulunmuştur.³⁹³ O dönemde en hızlı ulaşım araçlarının tren ve bisikletler olduğu düşünüldüğünde, motosikletlerin yapabilecekleri sürat çok büyük bir gelişme olarak görülmüştür.

Bisikletin ulaşım konusunda geldiği nokta Osmanlı müelliflerince takdirle karşılanmasına rağmen, bisiklet sürmek yorucu, terletici ve eğimli yollarda sıkıntılara neden olan bir deneyim olarak görülmüştür. Durumun üstesinden gelebilmek için Fransızlar tarafından üç tekerlekli ve benzin ile çalışmakta olan bir bisiklet icat edilmişti.³⁹⁴ Motorlu bisikletlerle ilgili haberlerin çıktığı bir dönemde, kas gücü ile çalışmakta olan bisikletlerin sahip olduğu temel noktalar hatırlatılmaktadır. Bu yüzden motorlu bisikletlerin ve insan gücü ile çalışan bisikletlerin ortaya çıkışı arasında büyük bir fikirsel farkın bulunduğu söylenmektedir.³⁹⁵

³⁹² Mahmud Sadık, “Valer’in Velosipedi-Petrol Gazıyla Hareket Edecek Velosipedler”, **Servet-i Fünûn**, C.VI, No: 156, 24 Şubat 1309 (8 Mart 1894), s. 403-406.

³⁹³ “Paris’te Velosiped Sergi-i Dahiliyesi”, **Servet-i Fünûn**, C.VIII, No: 199, 22 Kanunuevvel 1310 (3 Ocak 1895), s. 265-267.

³⁹⁴ “Petrol ile Mütiharrik Bir Velosiped”, **Servet-i Fünûn**, C.IX, No: 219, 11 Mayıs 1311 (28 Mayıs 1895), s. 167.

³⁹⁵ Kadri, “Bisiklet Terakkiyat ve Tereccüdatı”, **Servet-i Fünûn**, C.VIII, No: 200, 29 Kanunuevvel 1310 (10 Ocak 1895), s. 276-278. Sağlık açısından faydaları bir yana, kas gücü ile çalışan bisikletlerin gaz, kömür, benzin ve elektrik gibi masraflarının olmadığı da hatırlatılmaktadır. Motorlu bisiklette ortaya çıkan gelişmeler her ne kadar ulaşım alanında önemli yenilikler ve atılımlar olsa da, bisiklet, sadece sürat konusunda bir makine olmaktan ziyade, hem rekreasyonel, sağlık, ulaşım hem de insan kuvveti ile çalışmasından ötürü ayrı bir değere sahiptir.

Hem karada hem de su üzerinde giden bisiklet modelleri yanında naylondan bir kılıf sayesinde su üzerinde seyahatin mümkün hale geldiği hakkında ilginç haberler yapılmıştır.³⁹⁶ Sadece su üzerinde gitmesi için yapılan ve pedallar sayesinde çarkların çevrilmesi esasına dayanan su bisikletlerinin bisikletten çok kayıklara benzediklerini görmekteyiz: Çalışma esası göz önünde tutularak bu makinelere de bisiklet denilmektedir. İstanbul’da emekli bir memur tarafından sadece su üzerinde hareket eden bir bisiklet icat edilmiştir: Eski rejî şirketi memuru Mösyö “Zilinger”, icadıyla Dersaadet’ten Kartal’a kadar denizden gitmeyi başarmış ve bölge halkı da buna şahit olmuştur.³⁹⁷

İtalya zabitanından bir kimsenin icat ettiği katlanır bisiklet, pratik anlamda kolaylık sağlaması düşünülen bir yeniliktir. Teknik anlamda kolayca çözülen ve sırtta taşınabilen bu bisiklet Milan şehrinde denenmiş ve yararlı bulunmuştur. Bu bisiklet sayesinde bir asker, aynı zamanda 120 adet fişek ve bir tüfek taşır hale gelmiş ve 100

³⁹⁶ Fransa’nın Marsilya kentinde, üç tekerlekli bir bisiklet, izleyenlerin gözü önünde denize girmiş ve sahip olduğu teknik donanım sayesinde, deniz dalgalı olmasına rağmen saatte 3 km hızla ilerlemeyi başarmıştır. “Garip Bir Velosiped”, **Resimli Gazete**, C.I, No: 17, 4 Temmuz 1307 (16 Temmuz 1891), s. 202-204. Bu haberin yanında, istenildiği zaman karada giden, istenildiği zaman da kayak şekline getirilen bir bisiklet sayesinde deniz, göl, nehir gibi engellerin bisikletliler için tarihe karıştığından bahsedilir. (“Velosiped: Karada ve Denizde Gidebilen Velosipedin İmalî”, **Servet-i Fünûn**, C.V, No: 126, 29 Temmuz 1309 (11 Ağustos 1893), s. 345.) Hem karada hem de denizde giden bisikletlerin bir çeşidi de Hamburg’da üretilmiştir. Denizde saatte 8 km hıza sahip olduğu belirtilen bisiklet, Fransa-İngiltere arasında bulunan Manş Denizi’ni geçmek üzere bir denemede bulunmuş ancak sisli havadan ötürü başarısız olmuştur. (“Su Velosipedi”, **Servet-i Fünûn**, C.VII, No: 181, 19 Ağustos 1310 (1 Eylül 1894), s. 391.) “Scientific American” dergisinden konu ile alakalı çevirisi yapılan bir başka habere göre, naylondan üretilen bir giysinin bisiklete takılması sayesinde denizde hareket etme imkanı sağlanmıştır. Kullandıktan sonra katlanabilen naylon, sırt çantası gibi de taşınabilmektedir. (“Denizde Yürüyecek miyiz?”, **Servet-i Fünûn**, C.IX, No: 222, 1 Haziran 1311 (14 Haziran 1895), s. 219-220.)

³⁹⁷ Avanzade Mehmed Süleyman, “Denizde Yürüyen Velosiped”, **Maarif**, C.III, No: 66, 24 Eylül 1308 (6 Ekim 1892), s. 224. 1.50 metre genişliğinde olan ve 0.40 metre yüksekliğe sahip bu sandal-bisikletin orta yerinde bir çark vardır ve saatte 2.5 km hız yapabilmektedir. Çarkın hemen üzerinde pedal sistemi bulunmakta ve böylece makine hareket etmektedir. Deniz, nehir, su bisikletleri ile alakalı haberler basında sıklıkla işlenmiştir. “Deniz Velosipedleri”, **Servet-i Fünûn**, C.IV, No: 87, 29 Teşrinievvel 1308 (11 Kasım 1892), s. 139; “Deniz Velosipedi”, **Servet-i Fünûn**, C.IX, No: 229, 20 Temmuz 1311 (2 Ağustos 1895), s. 329; “Nehir Velosipedi”, **Servet-i Fünûn**, C.X, No: 239, 28 Eylül 1311 (11 Ekim 1895), s. 71; “Su Velosipedi”, **Servet-i Fünûn**, C.X, No: 241, 12 Teşrinievvel 1311 (25 Ekim 1895), s. 108; “Velosipedli Kayık”, **Servet-i Fünûn**, C.X, No: 249, 7 Kanunuevvel 1311 (20 Aralık 1895), s. 234.

km'lik bir mesafeyi 7 saatte kat edebilmiştir.³⁹⁸ Ayrıca habercilik ve posta görevleri dışında yaralıların taşınması noktasında da bisikletin kullanılması düşünülmektedir.³⁹⁹

Bisikletin endüstriyel anlamda hazırladığı zemin, havacılık sektöründeki gelişmelere ön ayak olmuştur. Konuyla ilgili Avrupa'da geliştirilen bisikletler hakkında ayrıntılı örnekler ve yenilikler Osmanlı basınında da yer bulmuştur. Hava bisikletlerinin sağlayacağı hız avantajı⁴⁰⁰ ve kuşların uçuş esasını dikkate alınarak icat edilen başarısız modeller gelecek için ümit verici olmasından ötürü sıklıkla işlenen konulardır.⁴⁰¹ Ayrıca buz ve kar üstünde gidebilen bisikletler de hususi olarak ele alınmıştır. Bu konu, bisikletin kışın sürülemeyeceğini düşünen ve sadece uygun iklimlerde sürmenin mümkün olduğunu ileri süren kişilerin düşüncelerini değiştirmesi hususunda bir görev üstlenmiştir.⁴⁰²

Bisiklet konusunda zamanla daha pragmatik amaçlarla yapılan yenilik ve icat haberleri de yayımlanmıştır. Bu haberlerden ikisi, geniş topraklara sahip ülkelerde demir

³⁹⁸ Avanzade Mehmet Süleyman, "Kolayca Çözülür ve Kurulur Bir Velosiped", **Maarif**, C.IV, No: 79, 14 Kanunusani 1308 (26 Ocak 1893), s. 15; "İhtiraat: Velospidin İcadı", **Servet-i Fünûn**, C.IV, No: 97, 7 Kanunusani 1308 (20 Ocak 1893), s. 300.

³⁹⁹ Ahmed Hidayet, Harb-i Müstakbelde Mecruhunun Derracelerle Nakli", **Servet-i Fünûn**, C.XLVI, No: 1193, 3 Nisan 1330 (16 Nisan 1914), s. 537-538.

⁴⁰⁰ "Havai Velosiped", **Resimli Gazete**, C.II, No: 55, 26 Mart 1308 (7 Nisan 1892), s. 42-44.

⁴⁰¹ "Wilner" adındaki bir mucit, kuşların uçuş prensiplerini taklit ederek bir bisiklet ortaya çıkarmıştır. Bu bisiklet her ne kadar uçamasa da, beş-on sene zarfında havada gidecek şimendöferlerin yapılacağı ve bisikletlerin gelecek asırlarda insanları uçuracağı öngörüsünü oluşturmuştur. "Balon Katarları-Uçan Velosipedler", **Servet-i Fünûn**, C.IX, No: 220, 18 Mayıs 1311 (31 Mayıs 1895), s. 183. Yine kuşların uçuş prensibi esas alınarak "Clement Adler" adındaki mucidin icat ettiği kanatlı ve pervaneli bir model de ağırlığından ötürü uçurulamamıştır. ("Kanatlı Velosiped", **Servet-i Fünûn**, C.XV, No: 386, 23 Temmuz 1314 (5 Ağustos 1898), s. 344.)

⁴⁰² "İhtiraat-Velosiped İcadı", **Servet-i Fünûn**, C.VI, No: 145, 9 Kanunuevvel 1309 (22 Aralık 1893), s. 240. Konu ile alakalı iki farklı icat haberi yapılmıştır. Bunlardan birine göre, kar ve buz üzerinde gitmesi için tasarlanan bisiklet, ön tarafı kızaklarda olduğu gibi patenli ve arka tekeri ise demir dişlilerden oluşmaktadır. Bu sayede bisiklet, buz üzerinde dahi kolaylıkla seyahat imkanı sağlamaktadır. ("Kar ve Buz Üzerinde Yürüyen Velosiped", **Maarif**, C.V, No: 123, 19 Teşrinisani 1309 (1 Aralık 1893), s. 1.) İkinci icat haberine göre, ön tekeri sabitlenen aparatların takıp çıkarma açısından zahmetli olması göz önünde tutularak hem kar ve buz, hem de kum gibi gevşek yapılı arazilerde gitmesi için Kanada'da geniş hacimli tekerlere sahip bir bisiklet yapılmıştır. Bu yenilik sayesinde her türlü arazide bisiklet sürülebileceği iddia edilmiştir. ("Garip Bir Müsabaka", **Resimli Mecmua**, C.I, No: 17, 4 Teşrinisani 1341 (4 Kasım 1925), s. 7.)

yolu teftişı ve arazi ölçümlerinde bisikletten yararlanılması hakkındadır.⁴⁰³ Buna ek olarak, hız ve kullanışlılık konusunda farklı tipte tasarımlara sahip bisiklet haberleri de Osmanlı basınında yer almıştır.⁴⁰⁴ Ayrıca bisikletlilerin güvenliği hususunda yapılan yeniliklere⁴⁰⁵ de değinen Osmanlı basını, bisikletin gelecekte yükleneceği misyon ve vizyona uygun olarak bir takım yazılara da yer vermiştir.⁴⁰⁶

Bisiklet, icadından sonra motosiklet, otomobil ve uçak gibi yeni icatların ortaya çıkışıyla beraber, sahip olduğu değeri kaybetmesine rağmen, tüm bu gelişmelere ön ayak olmasından dolayı öncü rolünü yerine getirmiştir. Kişisel ulaşım noktasında bir devrim yaratan bisikletler sayesinde, kısa süreler içerisinde suda, havada ve çeşitli durumlarda kullanılabilecek bisiklet icatlarının Osmanlı basınında da geniş bir şekilde yer bulması, bisikletle alakalı yeniliklerin takip edildiğinin bir göstergesidir. Gazete ve dergi

⁴⁰³ “Velosipedle Demir Yolları Teftişı”, **Servet-i Fünûn**, C.VII, No: 163, 14 Şubat 1309 (30 Kasım 1893), s. 107; Mehmed Celaleddin, “Velosipedle Misaha-i Arazi”, **Maarif**, C.VI, No: 152, 29 Eylül 1310 (11 Ekim 1894), s. 203-204.

⁴⁰⁴ Rüzgarın neden olduğu sürtünmeyi en aza indirmek için bisikletin dışı torpil biçiminde bir kaputla kaplanmıştır. “Torpil Şeklinde Velosiped”, **Servet-i Fünûn**, C.XLVI, No: 1181, 9 Kanunusani 1329 (22 Ocak 1914), s. 256. Bundan farklı bir tasarımda ise bisikletlerin yoğunlukla ayak gücü ile çalışması esasını değiştirmek ve bisikleti hareket ettirme sistemini hem kollara hem de bacaklara yaymak için “*Mösyö Valer*” tarafından bir icat yapılmıştır. Bu icat hem elle hem de ayakla çalışmaktadır. (Kadri, “Velosipedcilikte Bir Devr-i Terakki”, **Servet-i Fünûn**, C.VI, No: 141, 11 Teşrinisani 1309 (24 Kasım 1893), s. 174-175.)

⁴⁰⁵ Fırtınalı havalarda bisikletçiler, yıldırım gibi tehlikelerden korktukları için bisikletten uzak durmaktadırlar. Ancak, içleri hava ile dolu kauçuk lastiklerin kullanılmasıyla beraber, yıldırımlardan gelebilecek elektrik akımlarının iletkenliği engellenmiştir. “Velosiped Meraklılarına”, **Maarif**, C.V, No: 8, 19 Kanunusani 1311 (31 Ocak 1896), s. 121-122. Uzun seyahatlerde bisikletçilerin güvenliğini sağlamak için bisiklet gidonuna takılabilen bir Revolver tabanca imal edilmiştir. “*Mösyö Jober*” adlı bir makinecinin ürettiği bu tabanca, altı mermi kapasitelidir. Seyyahların ve askerlerin kendilerini bisiklet üzerinde korumaları düşünülerek yapılan icat bir prototip olarak kalmıştır. (Osman, “Bastonlara-Velosiped İdare Manivelalarına Mahsus Nev-i İcad Revolver”, **Maarif**, C.I, No: 1, 26 Muharrem 1309 (1 Eylül 1891), s. 12.)

⁴⁰⁶ Bisikletin çok daha fütüristik ve mizahi bir şekilde kullanımının mümkün olabileceği de ifade olunmuştur. Buna göre, elinden başka bir iş gelmeyen bisiklet şampiyonu, çamaşırcı karısına yardımcı olabilmek için evine ilginç bir aparat kurmuştur: Çamaşırhane ve ütülerin elektriği, pedal çevrilmesi ile sağlanmaktadır. Böylesi bir elektrik üretimi her ne kadar mümkün olmasa da, gelecekte bisikletin nasıl bir vizyona sahip olabileceğini göstermektedir. (“Resimli Mecmua İcadlarından Akıllı Bisikletçi”, **Resimli Mecmua**, C.I, No: 9, 16 Temmuz 1341 (16 Temmuz 1925), s. 2.) Bu haberlere ek olarak, koltuk şeklinde bisiklet, bisikletli kunduralar ve monosikletler de bahsi geçen icat ve yenilikler kapsamında değerlendirilmiştir. Bkz. “Koltuk Velosiped”, **Servet-i Fünûn**, C.V, No: 126, 29 Temmuz 1309 (11 Ağustos 1893), s. 345-346; “Velosipedli Kunduralar”, **Servet-i Fünûn**, C.XXXII, No: 813, 9 Teşrinisani 1322 (22 Kasım 1906), s. 109; “Velosipedcilik Terakkiyatı”, **Nevsâl-i Servet-i Fünûn**, C.II, H.1313, s. 82-96.

sütunlarında bisikletten çokca bahsedilmesi, bu yeni icadın medeni dünyadaki gelişimine de bir delil niteliğindedir.⁴⁰⁷

4.4.2. Avrupadan Yarış Haberleri

Osmanlı basınında, bisiklet yarışlarının ortaya çıkış motivasyonu ile alakalı bir takım fikirler dikkat çekicidir. Ortaya çıkışından itibaren hem bir eğlence aracı olarak görülmesi hem de ulaşım noktasında bir takım kolaylıklar sağlaması bir yana sürücüler arasında ortaya çıkan üstünlük gayreti, bisiklet yarışlarının temelini oluşturmaktadır.⁴⁰⁸ İşte bu gibi düşüncelerle bisikletçiler hem kendilerini tatmin etmek hem de seyircilere heyecanlı bir gösteri sunmak adına yarışlar icra etmişlerdir.

Avrupa’da yapılan bisiklet yarışlarının Osmanlı basınında yer bulması, bu spora verilen önemin de bir göstergesidir. Bisikletle ilk yol yarışı, 1869 tarihinde Paris-Rouen arasında yapılmıştır. Yarışa yirmi bisikletçi katılmış ve 10 saat 34 dakika süren yarışı James Moore adlı bir İngiliz kazanmıştır.⁴⁰⁹ Yarışlar konusunda dikkat çekilen bir husus da bisikletçilerin kat ettikleri mesafedir. “*F.V. Şurland*” adındaki bir İngiliz, 24 saat yarışında 666 kilometre 252 metre kat ederek birinciliği kazanmıştır. Başka bir yarışta ise Fransız Stefan 673 kilometre 810 metre kat etmiştir.⁴¹⁰ Bundan başka, velodromda yapılan bir yarışta, “*Mösyö Terron*”un 42 saatte 1000 kilometre mesafe kat ettiği bildirilmektedir. Bu yarış o dönemde bir trenin kat edebileceği mesafe ile eş değer görülmüştür.⁴¹¹ Mesafe konusunda bu denli ayrıntılı rakamların paylaşılması, kuşkusuz bisikletlere olan ilgiyi artırma amacı taşımaktadır. Hatta bu konu ile alakalı Avrupa’da yapılan ilginç bir yarış haberine de rastlamaktayız. Bisikletlerin hız konusunda ne denli etkili olduklarını göstermek için yapılan yarış, Fransa’da bir süvari ile bir bisikletli arasında düzenlenmiştir. Yarış, süvari ve bisikletlinin günde 4 saat olmak üzere 3 gün ve

⁴⁰⁷ “Velosiped-i Muhtera Namına Merkez Heykel”, **Servet-i Fünûn**, C.VIII, No: 189, 13 Teşrinievvel 1310 (26 Ekim 1894), s. 104.

⁴⁰⁸ “Velosipet”, **Servet-i Fünûn**, C.I, No: 36, 6 Teşrinisani 1308 (18 Kasım 1892), s. 115-116.

⁴⁰⁹ “Paris’te Velosiped Sergi-i Dahiliyesi”, **Servet-i Fünûn**, C.VIII, No: 199, 22 Kanunuevvel 1310 (3 Ocak 1895), s. 265-267.

⁴¹⁰ “Velosiped Yarışı”, **Maarif**, C.III, No: 66, 15 Rebiulevvel 1310 (7 Ekim 1892), s. 222-223.

⁴¹¹ “Büyük Bir Velosiped Yarışı”, **Resimli Gazete**, C.III, No: 106, 25 Mart 1309 (6 Nisan 1893), s. 563.

bahsi geçen sürelerde gidilecek mesafelerin toplamını dikkate alma esasına dayanmaktadır. Yarış sonunda süvari 349 kilometre 87 metre, bisikletçi ise 330 kilometre 560 metre mesafe kat etmiştir.⁴¹²

Bisiklet yarışlarında yapılan mesafelerle ilgili en ayrıntılı bilgiler, Fransa Turu ile alakalı haberlerde verilmiştir. Her sene Fransa'yı dolaşmak esası üzerine düzenlenen Fransa Turu, on bir aşamadan oluşmakta ve Fransa'nın belli başlı şehirlerinden geçip, 2988 kilometrelik bir mesafenin kat edilmesi ile sona ermektedir.⁴¹³ Sonraki yıllarda bu turun 5380 kilometre mesafeyi içerdiği ve bahsi geçen mesafenin Paris'le New York arasındaki uzaklığa eşit olduğu gibi ilgi çekici bilgiler verilmiştir. 1903-1913 yılları arasındaki şampiyonların isimlerinin de zikredildiği haberde, 1914'te yapılacak yarışta “*Ali Nizami*” adında müslüman bir bisikletçinin de boy göstereceği bilgisi paylaşılmıştır.⁴¹⁴ Başlangıcından itibaren mesafe olarak sürekli artış gösterdiğini anladığımız bu yarış, Osmanlı'da bisikletle uğraşmakta olan her kesimin merakını cezbetmiştir.

Zorluk ve dayanıklılık üzerine yapılmakta olan ve “*6 Gün Yarışları*” ya da “*144 Saat Yarışları*” olarak bilinen bisiklet müsabakaları da okurlar nezdinde ilgi çekmek ve hayret uyandırmak için kaleme alınmıştır. Berlin, Viyana ve Amerika'da yapılmakta olan bu yarışların Paris'te de 1914'te yapılacağı bildirilmektedir. Çiftli takımlar halinde yapılacağını öğrendiğimiz bu yarış süresince bisikletçiler, küçük aralıklarla yemek yemek, istirahat ve masaj yaptırmak gibi durumlar haricinde devriyeli olarak ve durmaksızın yarışa devam etmişlerdir.⁴¹⁵ Bahsi geçen tarihte yarışmayı kazanan ikili, Fransız “*Léon Hourlier ve Léon Comes*”tir. “*Hourlier*” “*6 Gün Yarışı*” gibi dayanıklılık gerektiren bir yarışta birinci gelmesine rağmen sürat yarışlarında aynı

⁴¹² “At ile Velosiped Yarışı”, **Servet-i Fünûn**, C.VI, No: 142, 18 Teşrinisani 1309 (30 Kasım 1893), s. 186.

⁴¹³ Ahmed İhsan, “Bisiklet Yarışı” **Servet-i Fünûn**, C.XXX, No: 755-756, 2 Teşrinievvel 1321 (15 Ekim 1905), s. 24.

⁴¹⁴ “Bisikletle Fransa Turu”, **İdman**, C.II, No: 35, 3 Temmuz 1330 (16 Temmuz 1914), s. 547.

⁴¹⁵ “Garb'da İdman”, **İdman**, C.I, No: 18, 11 Kanunusani 1329 (24 Ocak 1914), s. 278-279.

başarıyı gösterememiş ve Amerikalı bisikletçi “*Frank Louis Kramer*” tarafından mağlup edilmiştir.⁴¹⁶

Avrupa’da bisiklet yarışlarına olan ilgiyi göstermek adına “*Petite Journal*” dergisinden bir haber Osmanlıcaya çevrilmiştir. Haberde bahsedildiğine göre, 1893 senesinin 13,14,15 Ağustos tarihlerinde Paris ile Brüksel arasında düzenlenen yarışta, kazanan Belçikalı bisikletçiye Fransa Cumhurbaşkanı tarafından “*Soeur*” markalı kıymetli bir küpe ve Belçika Kralı tarafından ödülleri verilmiştir.⁴¹⁷ Bisiklet sporu ile ilgili kişilere, bu alandaki en iyi isimleri tanıtmaya noktasında, olimpiyatlarda yer alan bisiklet yarışlarına da değinilmektedir. Buna göre 1912’deki Stockholm Olimpiyatları’nda sadece pentatlon ve decatlon değil aynı zamanda bisiklet müsabakalarının icra edildiğinin altı çizilmektedir.⁴¹⁸ Bu konu hem Osmanlı’daki bisikletçilere bir teşvik hem de dönemin en iyi bisikletçilerini bir arada göstermesi bakımından değerli bir haberdur.

İlgi çekme noktasında kaleme alınan bir diğer haber, profesyonel bir bisikletçinin şampiyon olma yolunda yapması gerekenleri ayrıntılı olarak ele almıştır. Buna göre her sınıftan insan bisiklet yarışlarında başarılı olabilir ancak bu spora başlamak için en doğru yaş aralığı 16-18’dir. Sporcuların beslenmelerine ayrı bir dikkat çekilmekte olup, hazmı zor gıdaların, alkol, sigara ve kahve tüketmenin zararları çeşitli örneklerle desteklenmektedir. Bisikletçilerin her ne kadar kendi başlarına bu sporu icra ettikleri düşünülse bile bir antrenör ve menajere sahip olmayan yarışçıların başarıya ulaşamayacakları hatırlatılmaktadır. “*Arthur Zimmerman*” adlı bisikletçinin altı ayda üç yüz bin franktan fazla kazandığı da bisiklet sporu ile ilgilenmekte olanlar için teşvik edici bir bilgi olarak aktarılmaktadır.⁴¹⁹

⁴¹⁶ “Garb’da İdman: Amerikalı Bisikletçi Kramer”, **İdman**, C.I, No: 21, 6 Şubat 1329 (19 Şubat 1914), s. 330.

⁴¹⁷ “Mevadd-ı Mütenevvi: Velosiped”, **Tercüman-ı Hakikat**, No: 4766, 7 Mayıs 1310 (19 Mayıs 1894), s. 5.

⁴¹⁸ “Olimpiyad Oyunları”, **İdman**, C.I, No: 8-9, 15 Teşrinievvel 1329 (28 Ekim 1913), s. 135.

⁴¹⁹ “Bisiklet Müsabakaları”, **Servet-i Fünûn**, C.XXVII, No: 700, 9 Eylül 1320 (22 Eylül 1904), s. 375.

4.4.3. Seyahatlerle alakalı Haberler

Bisiklet seyahatleri ile alakalı doğrudan Osmanlı topraklarına yapılmayan haberler de bisikletin tanıtılması ve yaygınlaştırılması konusunda basının yüklendiği misyona uygun olarak kaleme alınmıştır. “*Velosiped ile 32,000 Kilometre Seyahat*” başlıklı yazıda konu ile alakalı yapılan uzun bisiklet seyahatleri anlatılmaktadır.⁴²⁰ Ayrıca yurt dışında bisikletle yapılan seyahatlerin, Osmanlı gençlerine örnek olması temennisi ile kaleme alınan bir takım yazılar da mevcuttur. Yeni Fikir dergisinde fotoğrafı basılan Japon seyyah “*Koyciha Tanaka*”, üç seneden beri dünya turundadır ve fotoğrafın altında “*gençlerimiz görsün*” yazısı dikkat çekmektedir.⁴²¹ Ayrıca Avrupa’da bisiklet merakının artmasıyla kurulan bisiklet heyetleri Osmanlı gençleri için de örnek olarak gösterilmiş ve gençlerin “*kahve köşelerinde çürüyeceklerine hem aklen hem de vücuden zinde olmalarını...*”⁴²² sağlayacak bu heyetlere katılmaları temennisinde bulunulmuştur.

4.4.4. Bisikleti Konu Edinen Edebi Eserler

Bisiklet, zamanla edebi ürünlerin konusu olmaya başlamış ve basında bisikletle alakalı şiirler ve fıkralar kaleme alınmıştır. Bisikleti Osmanlılar’a tanıtmak amacıyla çeviri eserler ve gezi yazılarının yayımlanması dışında tuluatlarda bisikleti konu edinen kantolarla karşılaşmak da mümkündür. Tüm bu yayınların 1890’lı yılların sonlarında ortaya çıkmaları, bisikletin ne derecede Osmanlı topraklarında tanındığı ve benimsendiğini göstermektedir.

Avrupa’da hususi olarak bisikleti konu edinen dergiler olmasına rağmen Osmanlı’da ise böylesi bir yayın faaliyeti yoktur. Atina’da bir velosipet cemiyeti tarafından sadece bisiklet ve jimnastik konularında onbeş günde bir yayımlanmakta olan ve siyasetten bahsetmeyen “*Risale-i Monoton*” adlı bir derginin Osmanlı topraklarına

⁴²⁰ “Velosiped ile 32.000 Kilometre Seyahat”, **Resimli Gazete**, C.I, No: 3, 13 Mayıs 1315 (25 Mayıs 1899), s. 39-41.

⁴²¹ “Gençlerimiz Görsün”, **Yeni Fikir**, C.II, No: 11, Mayıs 1329 (Mayıs 1913), s. 1.

⁴²² “Velosiped”, **Servet-i Fünûn**, C.VI, No: 135, 30 Eylül 1309 (12 Ekim 1893), s. 71.

gönderilmesi için Hariciye Nezareti'nden izin istenmiştir.⁴²³ Yunan Sefareti'nden alınan yazı ve derginin bir nüshası incelendikten sonra zararlı sözlerle karşılaşmadığından dolayı dağıtımına izin verilmiştir. Yine de ileriki dönemlerde, incelemeler sonucunda herhangi bir kötü söz yayımlanır ise gereğinin yapılacağı da ifade olunmuştur.⁴²⁴

1901'de Mülazım Ali İhsan Bey'in uzun uğraşlar sonucunda basım izni aldığı ve tercüme ettiği "*Bisiklet Meraklılarına Yadigar*" adlı risale, bisiklet konusunda Osmanlı'da türünün tek örneğidir.⁴²⁵ Eser, giriş ve dört ana bölümden oluşmaktadır. Giriş, bisikletin yaygınlaşması ve bir ihtiyaç haline gelmesi konusu ile başlamaktadır. "*Binmeyi Öğrenmeden Evvel Bilinmesi Lazım Mevad*" başlıklı birinci bölümde bisiklete neden binildiği, bisikletin sağlık üzerindeki faydaları, bisiklete binmesi uygun görülen ve görülmeyen kişiler, günde ne kadar binilmesinin doğru olduğu, sporcuların idmanlarda yapması gerekenler ve bisiklet parçalarının tanıtımı hakkında bilgi verilmektedir. "*Binmek Nasıl Öğrenilir*" başlıklı ikinci bölümde sürücülerin kaç ders sonunda bisiklete binebilecekleri ve bisiklet sürmeyi öğrenmek için uygun alanlar ele alınmaktadır. "*Bir Makine Nasıl Satın Alınır*" başlık üçüncü bölümde ekonomik ve kaliteli bir bisiklet satın almak için sağlam bir bisiklette bulunması gereken özellikler sıralanmaktadır. "*Yola Çıkmazdan Evvel Bilinmesi Lazım Mevad*" adlı son bölümde ise sürücülerin güvenli bir sürüş için yanlarında bulundurmaları gereken parçalar hakkında bilgi verilmektedir.

19. yüzyılın sonlarında gerçekleştirilen bir geziyi konu edinen "*Hüdavendigâr Vilayeti Dahilinde Velosipedle Bir Cevelan*" adlı eser, Osmanlı topraklarında bisikletli bir seyyahın anılarını kaleme alması sonucunda ortaya çıkan tek gezi yazısı kitaptır. 1900 yılında basılan eser, İbnülcemal Ahmed Tevfik'in İstanbul'dan Bursa'ya yaptığı kısa seyahati konu edinmektedir. Bisikletin yeterince yaygınlaşmadığını dile getiren Ahmet Tevfik'in geziyi gerçekleştirme motivasyonu, bölge halkını bisikletle

⁴²³ BOA., **Hariciye Nezareti Tahsilat İdaresi (HR.TH.)**, 221/93, 13 Kanunusani 1314 (25 Ocak 1899).

⁴²⁴ BOA., **BEO.**, 1260/94476, lef 2, 28 Şubat 1316 (13 Mart 1901).

⁴²⁵ BOA., **Maarif Nezareti Mektubi Kalemi (MF.MKT.)**, 753/60-2, lef 2, 20 Teşrinisani 1319 (3 Aralık 1903); BOA., **MF.MKT.**, 753/60-2, 25 Cemazeyilevvel 1319 (9 Eylül 1901).

tanıştırmaktır. Eserin ön sözünde bisikletin sağlık ve sosyalleşme üzerindeki faydalarının yanı sıra bisiklet hakkında bir takım teknik bilgiler de paylaşılmıştır.

Sabah Gazetesi heyetinden kişiler tarafından tercümesi yapılan ve “*Cinayet Koleksiyonu*” serisi içerisinde basılan “*Bisikletli Zebani*” başlıklı cinayet romanı, konusu ve anlatısı ile ilgi çekici ve sürükleyici bir edebi yayındır. Basıldığı 1909 ve sonraki yıllarda severek okunan bu romanın baş kahramanlarından birisi bisikletiyle olay yerinden kaçan ve soğukkanlılıkla cinayetler işleyen bir katildir.⁴²⁶ Nefes kesen bir kovalama sonunda bisikletinden düşerek yakalanan katilin, kaçmak için bisiklet kullanması da makinenin sahip olduğu hız ve işlevselliği vurgulamaktadır. Bunun yanında bisiklet, Türk romanına da konu edinmiştir. Bunu gerçekleştiren ilk romancımız Hüseyin Rahmi Gürpınar’dır. “*Dirilen İskelet*”in ilk bölümünde bisiklet, bir roman karakteri olarak yer alır.⁴²⁷

Dönemin gazete ve dergilerinde, kurmaca metinler için bisiklet bir odak haline gelmiştir. 1896’da Sabah Gazetesi’nde “*Garaib-i Medeniye*” başlıklı yazıda, Paris’te bisiklet sürücüsü “*Emile Karim*” adlı bir muharririn bisikletinin çalınması ve hırsızın bisikletle kovalanırken yorgunluktan bayılması ile ilgili bir hikaye yayımlanmıştır.⁴²⁸ Bahsi geçen komik olay, edebi alanda bisikletin bir odak haline geldiğini göstermekte ve okurlara bu yeni icat hakkında bir aşinalık kazandırmaya çalışmaktadır. Ayrıca Servet-i Fünun dergisinde, bisikletin konu edildiği fıkralar da yayımlanmıştır. Bu fıkralar hem komik hem de düşündürücü olduğu kadar aynı zamanda okurların da ilgisini çekmekte olan yazılardır. “*Bir Derrace Süvar ile Bir Köylü*” başlıklı ve eski köy yaşamı ile

⁴²⁶ **Bisikletli Zebani**, Çev. Sabah Gazetesi Heyeti, İstanbul, Sancakçıyan Matbaası, 1327.

⁴²⁷ Akçura, **A.g.e.**, s.67.

⁴²⁸ “*Garaib-i Medeniye*”, **Sabah**, C.VII, No: 2451, 27 Mayıs 1896, s. 3. Bisikleti ile Rusya’nın Kaunas şehrinden Paris’e giden Rusya topçu zabiti Baron Dikras, kızıl sakallı olmasından ötürü Fransız köylüler tarafından General Baulanger’e benzetilmiştir. Bu olay nükteli bir dille anlatılmaktadır. (“*Hariciyye*”, **Sabah**, C.I, No: 28, 15 Eylül 1305 (27 Eylül 188), s. 3-4.) Bu nükteli anlatım diğer haberlerde de karşımıza çıkmaktadır. “*Velosipedle Kutb-ı Şimal Seyahati*” başlıklı bir yazıda ileri sürüldüğüne göre, daha önce gemi, yaya ve kızak ile ulaşamayan Kuzey Kutbu’nun buz üzerinde gidebilen bir bisiklet ile keşfedilebileceği ifade edilmektedir. (“*Velosipedle Kutb-ı Şimal Seyahati*”, **Servet-i Fünûn**, C.VII, No: 170, 2 Haziran 1310 (15 Haziran 1894), s. 214-215.)

dönemin köy yaşamının karşılaştırıldığı fıkra da bisikletli bir seyyah olayın merkezindedir.⁴²⁹

1890'lı yılların sonunda bisiklet, şiirin de konusu haline gelmiştir. Dönemin güçlü şairi Tevfik Fikret tarafından kaleme alınan “*Bisiklet*” sonesi bu konuda ayrı bir öneme sahiptir. Tevfik Fikret'in bisikleti şiirine konu etmesi kuşkusuz makineye olan ilgiyi arttırmıştır. Bahsi geçen “*Bisiklet*” şiiri şu şekildedir:

*“Uçar, uçar gibi kumlar, çemenler üstünde
Geçen şu tâze kadın bu numûne-i hevesât
Ayaklarında kanadlarla sanki aşk u hayat
Uçar, uçar gibi kumlar, çemenler üstünde*

*Meşâm-ı rûha amel lezzetinde neşrediyor
Ten-i rakîki bahârın esir-i nûkhetini
Şitabı titreterek sîne-i tarâvetini
Pırıl pırıl uçuyor, muttasıl uçup gidiyor.*

*Uçup uçup gidiyor; sonra pür-gurûr ü garâm
Zemine resm ile bir nazlı hatt-ı istifhâm:
“Güzel değil mi şu hâlim, bakın” diyor... elhak,*

*Güzel bütün bu revişler, güzel bu câzibeler,
Güzel; fakat bu tehâlûk nedir, değilse eğer
Hâyatı birkaç adım fazla koşturup yormak?”⁴³⁰*

İstanbul'da bir moda hükmünü alması ile beraber bisiklet, tiyatro tuluatlarında da işlenen bir konu haline gelmiştir. Dönemin ünlü kantocuları Peruz, Verjin ve Amelya hanımlar tarafından bisiklet konulu kantolar sahnelerde icra edilmiştir.⁴³¹ Bisiklet gibi dönemin en büyük yeniliğini sahnelerde repertuvarlarına dahil etmeleri, kuşkusuz seyircilerin ilgisini çekmek içindir. 1890'lı yılların başında İstanbul'da bisiklete binen kesim, genellikle Beyoğlu ve Galata'da oturan Avrupalı tüccarların, Ermeni, Rum ve

⁴²⁹ “Bir Derrace Süvar ile Bir Köylü (Fıkra)”, **Servet-i Fünûn**, C.XXXII, No: 817, 7 Kanunuevvel 1322 (20 Aralık 1906), s. 175-176.

⁴³⁰ Tevfik Fikret, “Bisiklet Şiiri”, **Servet-i Fünûn**, C.XV, No: 379, 4 Haziran 1314 (16 Haziran 1898), s. 237.

⁴³¹ Hiçyılmaz, **A.g.e.**, s.16.

Frenklerin genç yaştaki çocuklarıdır. Bakırköy, Yeşilköy, Tarabya, Büyükdere, Şişli ve Taksim’de bisiklet kullanırken yaptıkları kazalar, kantocu Şamran Hanım tarafından ele alınmıştır. Konu ile alakalı yazılan kanto şu şekildedir:

*“Ey dizim ey bacağım
Cumaya ne yapacağım
Ne aksi Makine bu
Tekme ile kıracağım
Kabahat bende değil
Hep o telgraf direğinde
O kadar varda dedim
İlişti durdu yerinde
Hopla hopla
Hendeği atla
Haydi hop hop
Alert:
Dar ceket, sık tuvalet
Arabacı dikkat et
Şimdi de tablanı gözet!...”⁴³²*

⁴³² Koçu, A.g.md., s.2821-2822.

SONUÇ

İnsanın kendi kas gücü ile hareket etmesi esasına dayanan bisiklet 19. yüzyılın ilk çeyreğinde icat edilmiştir. Tren gibi bir yenilikten hemen sonra ortaya çıkan bisiklet sabit rotalar, belirli saatler ve yakıt gibi zorunlulukların aksine bireylerin istedikleri zaman istedikleri yere ulaşmaları konusunda büyük bir özgürlük getirmiştir. Buna karşın icat edildiği ilk dönemlerde fazlasıyla ilkel ve hantal olması hasebiyle cambazların eğlencesi ve çocuk oyuncağı olarak görülmüştür. Pedalın, arkadan taharrikli modellerin ve en sonunda da güvenli olarak tabir edilen arka tekerden zincirli ve eşit teker hacmine sahip bisikletlerin ortaya çıkışı ile birlikte her kesimden insanı kucaklamış ve ulaşım konusunda bir gereklilik haline gelmiştir. Ulaşım haricinde sporun bir dalı haline de gelen bisiklet için yarışlar düzenlenmiş ve bisikletlilerin bir araya gelmesiyle kulüpler kurulmuştur. Ayrıca Avrupa’da hız ve çabukluk gibi faydalarından ötürü güvenlik ve posta teşkilatlarında süratle benimsenen bisiklet, otomobil ve uçak gibi yeniliklerin ortaya çıkışında mühim bir rol oynamış ve modern dünyanın göstergelerinden birisi olan seri üretim anlayışını ortaya çıkarmıştır.

Osmanlı halkının bisikletle tanışması, 1885 yılında bisikletiyle dünya turuna çıkmış olan Thomas Stevens’in Osmanlı topraklarından geçişi münasebetiyle gerçekleşmiştir. Bu tarih sonrasında bisikletin Osmanlı’da satılmaya ve kullanılmaya başlanması bir anda olmamış ve 1890 yılı ve sonrasında İstanbul’da görünürlük kazanmaya başlamıştır. 1890’lı yıllar boyunca bisikletin genellikle maddi gücü yerinde olan kimseler tarafından kullanıldığı bilinmektedir. Ayrıca bisiklet merkez bölgelerde genellikle daha çok kullanılmış ve bir ulaşım aracı olarak kabul edilmiştir. Taşrada ise kullanımı sınırlı kalmış ve yerli bisiklet seyyahları bisikleti tanıtmak amacıyla bu bölgelere geziler düzenlemişlerdir. Fiziki anlamda Osmanlıların bisikletle tanışmaları bu vesileyle gerçekleşmiştir. Buna mukabil Osmanlı basınının Stevens’in seyahati sonrasında bisikletle alakalı tanıtım yazılarına hız kesmeksizin devam ettiğini söylemek yanlış olmaz. Basın sayesinde bisiklet hakkında insanların zihninde bir bisiklet imgesi

yaratılmış ve en azından yapılan haberler sayesinde bisiklet gibi bir icadın varlığından haberdar olunmuştur.

İlk ortaya çıktığı dönemden sonra yabancı literatürde de çeşitli isimler almakla birlikte bisiklet, 19. yüzyıl boyunca “velocipede” olarak anılmıştır. Osmanlı kaynaklarında da genel olarak bu isim benimsenmiştir. Zamanla artan bisiklet kullanımıyla Osmanlı basınında bisikletin nasıl adlandırılması gerektiği ve Türkçeleştirilmeye çalışıldığı görülmektedir.

Osmanlı topraklarında bisikletin benimsenmesini ve yaygınlaşmasını bir takım sebepler kısıtlamıştır. Öncelikle Osmanlı’da bisiklet ve parçaları konusunda üretim yoktur. Tamamıyla ithal bir ürün olmasından ve orta-üst ekonomik gelire sahip kişilerce satın alınmasından dolayı herkesin sahip olabileceği bir ulaşım aracı konumuna gelememiştir. İkinci olarak bisikletin yapısı ve hızı Osmanlılarca şeytan işi olarak görülmüş ve tehlikeli bir makine olmasından ötürü bir takım ön yargıların hedefi olmuştur. Son olarak Osmanlı dahilindeki yolların bozuk ve kullanışsız olması bisikletin yaygınlaşmasını geciktiren nedenler arasındadır.

1890’lı yıllarda artan bisiklet kullanımı neticesinde İstanbul, İzmir ve Balkan şehirlerinde bir kulüpleşme çabası göze çarpmaktadır. Spor faaliyetleri için kurulan bu kulüpler profesyonel anlamda yarışlar organize etmişler ve Osmanlı’da bisiklet sporunun gelişmesine ön ayak olmuşlardır. Yarışların icra edilmesi için hususi velodromlar ve binlerce kişinin hazır bulunduğu tribünler inşa edilmiş ve büyük bisiklet organizasyonları düzenlenmiştir. Osmanlı’da bisikletin yaygınlaşması sadece erkekler arasında değil aynı zamanda kadınlar arasında da 1890’lı yıllarda gerçekleşmiştir. Ancak müslüman kadınların bisiklete ulaşmaları Osmanlı’nın son dönemlerinde mümkün olmuştur. Mesirelerde rekreasyonel faaliyetlerin odağı haline gelen bisiklet, sağlık konusunda yararları ve zararlarıyla tartışılmış ve yurt içi geziler sayesinde yaygınlaşmıştır.

Bisikletin ordularda kullanılması hususunda ilk girişimler II. Abdülhamid zamanında olmuştur. Bisikletin Osmanlı ordusunda hangi amaçlarla kullanılabileceği üzerinde basında birçok yazı kaleme alınmış ve Avrupa'daki tartışmalar da sütunlarda yer bulmuştur. Sosyal hayatta artan görünürlüğü ve hız konusundaki faydasının kabul görmesiyle birlikte Jandarma, Polis, Posta teşkilatları ve Dahiliye Nezareti'nde bisiklet kullanılmıştır. Bisikletin kamusal ve sosyal hayatta artan kullanımı neticesinde bir takım düzenlemeler yapılmış ve bisikletliler kayıt altına alınıp vergiye tabi tutulmuşlardır. Ayrıca edebi ürünlerin de bir konusu haline gelen bisiklet için tuluatlarda kantolar seslendirilmiş ve Avrupa'dan icat ve yarış haberleri de yapılmıştır.

BİBLİOGRAFYA

1) Arşiv Kaynakları

BOA. (Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi);

A.MKT.MHM. (Sadaret Mektubi Mühimme Kalemî Evrakı): 720/8, lef 9.

A.MTZ.4. (Sadaret Eyalet-i Mümtaze Bulgaristan Evrakı): 142/13; 164/50, lef 3.

BEO. (Babıali Evrak Odası Evrakı): 1165/87366; 1165/87366, lef 2; 1260/94476, lef 2; 1838/137850; 1865/139847, lef 4; 2830/212187; 3854/289026; 3858/289343; 4280/320940, lef 2; 4296/322118, lef 2; 576/43154, lef 3.

DH.EUM.AYŞ. (Dahiliye Emniyet-i Umumiye Asayiş Kalemî Evrakı): 76/3.

DH.EUM.LVZ. (Dahiliye Emniyet-i Umumiye Levazım Kalemî): 9/49, lef 2; 19/23; 22/55, lef 2; 24/27; 24/41-A; 26/79-A, lef 17; 26/79-A, lef 39; 26/79-A, lef 51; 28/139.

DH.EUM.MEM. (Dahiliye Emniyet-i Umumiye Memurin Kalemî Evrakı): 110/65.

DH.EUM.MH. (Dahiliye Emniyet-i Umumiye Muhasebe Kalemî Evrakı): 11/59; 11/59, lef 5; 12/97; 161/70; 161/70, lef 3; 198/12, lef 3.

DH.EUM.THR. (Dahiliye Emniyet-i Umumiye Tahrirat Kalemî Evrakı): 5/15, lef 2; 5/15, lef 4; 45/41; 45/41, lef 2; 73/39, lef 2; 101/38; 101/38, lef 2.

DH.EUM.VRK. (Dahiliye Emniyet-i Umumiye Evrak Odası Kalemî Evrakı): 3/22; 14/66.

DH.KMS. (Dahiliye Nezareti Dahiliye Kalem-i Mahsus Evrakı): 52-2/72.

DH.MKT. (Dahiliye Nezareti Mektubi Kalemi): 345/83, lef 2; 511/11; 997/12, lef 2; 997/12, lef 4; 1075/34; 1240/83, lef 17; 2567/66; 2599/30.

DH.ŞFR. (Dahiliye Nezareti Şifre Evrakı): 416/69.

DH.UMVM. (Dahiliye Nezareti Umur-ı Mahalliye ve Vilayat Müdürlüğü Evrakı): 110/69; 110/78.

HR.İM. (Hariciye Nezareti İstanbul Murahhaslığı): 155/96.

HR.SFR.3. (Hariciye Nezareti Londra Sefareti Belgeleri): 338/27; 338/33; 341/27; 530/63.

HR.SFR.4. (Hariciye Nezareti Paris Sefareti Belgeleri): 242/16; 242/16, lef 2; 419/11, lef 2; 419/11, lef 4; 569/16; 588/60; 784/121; 818/31.

HR.SYS. (Hariciye Nezareti Siyasi Kısım): 30/58.

HSD.TFR1. (Hibe Satın Alma Rumeli Müfettişliği Defterleri): 2/70.

HR.TH. (Hariciye Nezareti Tahsilat İdaresi): 221/93.

HR.TO. (Hariciye Nezareti Tercüme Odası Evrakı): 112/117; 542/105.

İ.DH. (İrade Dahiliye): 1396/6; 1396/6, lef 2; 1398/1.

İ.RSM. (İrade Rüsumat): 28/42.

MF.MKT. (Maarif Nezareti Mektubi Kalemi): 753/60-2; 753/60-2, lef 2.

ŞD. (Şura-yı Devlet Evrakı): 658/56.

TFR.IAS. (Rumeli Müfettişliği Jandarma Müşiriyet ve Kumandanlık Evrakı): 58/5750.

TFR.I.SL. (Rumeli Mufettişliğı Selanik Evrakı): 111/11009, lef 2; 211/21076, lef 2; 211/21076, lef 3; 211/21076, lef 4; 211/21076, lef 12; 211/21076, lef 14; 211/21076, lef 17; 215/21493, lef 2.

Y.A.HUS. (Yıldız Sadaret Hususi Maruzat Evrakı): 321/127; 325/133; 327/46, lef 3.

Y.A.RES. (Yıldız Sadaret Resmi Maruzat Evrakı): 147/107; 147/107, lef 3.

YB.021. (Yabancı Arşiv Makedonya); 113/16.

Y.EE.KP. (Yıldız Sadrazam Kamil Paşa Evrakı): 41/4001.

Y.MTV. (Yıldız Mütenevvi Maruzat Evrakı): 115/13.

Y.PRK.ASK. (Yıldız Perakende Evrakı Askeri Maruzat): 212/32; 250/20.

Y.PRK.EŞA. (Yıldız Perakende Evrakı Elçilik Şehbenderlik ve Ateşemiliterlik): 20/39; 20/39-3, lef 2.

Y.PRK.TKM. (Yıldız Perakende Evrakı Tahrirat-ı Ecnebiye ve Mabeyn Mütercimliğı): 33/62.

Y.PRK.TŞF. (Yıldız Perakende Evrakı Evrak-ı Teşrifat-ı Umumiye Dairesi): 4/47.

Y.PRK.ZB. (Yıldız Perakende Evrakı Zabtiye Nezareti Maruzatı): 33/74.

ZB. (Zabtiye Nezareti Evrakı): 361/47; 363/118.

2) Süreli Yayınlar ve Salnameler

a) Salnameler

Annuaire Oriental du commerce l'industrie de l'administration et de la magistrature, 1889-1890.

“Bursa’da sergi münasebetiyle tertip olunan velosiped msabakasında ihraz-ı muvaffakiyet eden derrace süvar”, **Hüdavendigâr Vilayet Salnamesi**, No: 34, 1325.

L'indicateur Ottoman Illustré Annuaire Almanach du Commerce, 1883.

b) Yerli Gazete ve Dergiler

Ahenk

Ahenk, C.I, No: 28, 31 Mayıs 1895.

Ahenk, C.I, No: 37, 8 Temmuz 1895.

Ahenk, C.I, No: 54, 6 eylül 1895.

“Velosiped”, **Ahenk**, C.I, No: 45, 5 Ağustos 1895.

“Velosiped”, **Ahenk**, C.I, No: 44, 2 Ağustos 1895.

“Velosiped”, **Ahenk**, C.I, No: 52, 30 Ağustos 1895.

“Velosiped-süvar bir Osmanlı Seyyahı”, **Ahenk**, C.II, No: 109, 24 Mart 1896.

“Velosiped ve İnsan Yarışı”, **Ahenk**, C.I, No: 25, 20 Mayıs 1895.

Akşam

Sermet Muhtar (Alus): “30 Sene Evvel İstanbul”, **Akşam Gazetesi**, 15 Haziran 1931.

Ankara

“İki Tekerlekle Devr-i Alem”, **Ankara**, C.XV, No: 636, 14 Ağustos 1301 (26 Ağustos 1885).

Asır

“Velosiped Müsabakası”, **Asır**, No: 408, 12 Ağustos 1315 (24 Ağustos 1899).

“Velosiped Müsabakası”, **Asır**, No: 409, 16 Ağustos 1315 (28 Ağustos 1899).

Başçavuş

“Bisiklet Süvarandan Nasıl İstifade Edelim?”, **Başçavuş**, C.I, No: 9, 13 Eylül 1328 (26 Eylül 1912).

Ceride-i Askeriyye

M. Şevki, “Mesail-i Harbiyenin Hallinde Tevhid-i Efkarın Temini Hakkında Tettebbuatım”, **Ceride-i Askeriyye**, C.XLIX, No: 7, 13 Nisan 1327 (26 Nisan 1911).

Cumhuriyet

Akçura, Gökhan: “Evvel Zaman Bisikletleri” **Cumhuriyet Gazetesi**, 16 Mayıs 1993.

Davul

Davul, C.I, No: 13, 14 Kanunusani 1324.

Etingü, Turgut: “Bisiklet 100 Yaşında”, **İstanbul Şehir Üniversitesi Taha Toros Arşivi**, Dosya No: 36-Bisiklet.

İdman

“Bisiklet”, **İdman**, C.II, No: 31-32, 15 Mayıs 1330 (18 Mayıs 1914).

“Bisikletle Fransa Turu” **İdman**, C.II, No: 35, 3 Temmuz 1330 (16 temmuz 1914).

“Garb’da İdman: Amerikalı Bisikletçi Kramer”, **İdman**, C.I, No: 21, 6 Şubat 1329 (19 Şubat 1914).

“Garb’da İdman”, **İdman**, C.I, No: 18, 11 Kanunusani 1329 (24 Ocak 1914).

“İdman Havadisleri”, **İdman**, C.I, No: 8-9, 15 Teşrinievvel 1329 (28 Ekim 1913).

Mehmed Sadi: “Şehremanetinin Nazar-ı Dikkatine”, **İdman**, C.II, No: 35, 3 Temmuz 1330 (16 Temmuz 1914).

“Olimpiyad Oyunları”, **İdman**, C.I, No: 8-9, 15 Teşrinievvel 1329 (28 Ekim 1913).

İkdam

“Derrace Süvaran Müsabakası”, **İkdam**, C.VII, No: 2185, 17 Temmuz 1312 (30 Temmuz 1900).

“Havadis-i Müteferrika”, **İkdam**, C.VII, No: 2196, 28 Temmuz 1312 (10 ağustos 1900).

“Müsabaka”, **İkdam**, C.VII, No: 2176, 4 Temmuz 1312 (17 Temmuz 1900).

Remziye Hanım, “Osmanlı Kadınları”, **İkdam**, C.III, No: 735, 24 Temmuz 1312 (5 Ağustos 1896).

“Türk Velosipedcileri”, **İkdam**, C.III, No: 788, 15 Eylül 1312 (27 Eylül 1896).

“Velosipedle İzmit Seyhati”, **İkdam**, C.III, No: 805, 8 Cemazeyilevvel 1314 (16 Ekim 1896).

İlave-i Malûmat

“Türk Velosipedcileri”, **İlave-i Malûmat**, C.III, No: 54, 19 Eylül 1312 (1 Ekim 1896).

Kılınç

Erkan-ı Harb Kolağası Yasin Hilmi: “Terakkiyat-ı Medeniyenin Askerliğe Ait Aksamından: Atlı Piyade - Velosipedler”, **Kılınç**, C.I, No: 5, 15 Kanunusani 1325 (28 Ocak 1910).

Erkan-ı Harb Kolağası Yasin Hilmi: “Terakkiyat-ı Medeniyenin Askerliğe ait Aksamından: Velosipedler”, **Kılınç**, C.I, No: 6, 22 Kanunusani 1325 (4 Şubat 1910).

Maarif

Avanzade Mehmed Süleyman: “Denizde Yürüyen Velosiped”, **Maarif**, C.III, No: 66, 24 Eylül 1308 (6 Ekim 1892).

Avanzade Mehmed Süleyman: “Kolayca Çözülür ve Kurulur Bir Velosiped”, **Maarif**, C.IV, No: 79, 14 Kanunusani 1308 (26 Ocak 1893).

Mehmed Cemaleddin: “Velosiped ile Misaha-i Arazi”, **Maarif**, C.VI, No: 152, 29 Eylül 1310 (11 Ekim 1894).

Nüzhet, “Velosiped ile Seyr ü Hareket Muvafık-ı Sıhhat mıdır?” **Maarif**, C.I, No: 16, 9 Cemazeyilahir 1309 (10 Ocak 1892).

“Kar ve Buz Üzerinde Yürüyen Velosiped”, **Maarif**, C.V, No: 123, 21 Cemaziyelevvel 1311.

Osman, “Bastonlara-Velosiped İdare Manivelalarına Mahsus Nev-i İcad Revolver”, **Maarif**, C.I, No: 1, 26 Muharrem 1309 (1 Eylül 1891).

“Suda Velosiped”, **Maarif**, C.V, No: 118, 9 Rebiulahir 1311 (20 Ekim 1893).

“Velosipedde Terakki: Kadınlara Mahsus Veloisped”, **Maarif**, C.VI, No: 131, 24 Recep 1311 (31 Ocak 1894).

“Velosipedde Terakki”, **Maarif**, C.VI, No: 132, 26 Kanunusani 1309 (7 Şubat 1894).

“Velosiped Meraklılarına”, **Maarif**, C.V, No: 8, 19 Kanunusani 1311 (31 Ocak 1896).

“Velosiped Yarışı”, **Maarif**, C.III, No: 66, 15 Rebiulevvel 1310(7 Ekim 1892).

Malûmat

“İzmir’den Balıkesir-Bandırma tarikiyle altı günde velosipet ile şehrimize gelen Mustafa Bey Süleymanoviç”, **Malûmat**, C.XIII, No: 292, 7 Haziran 1317 (20 Haziran 1901).

Mekteb

“Amerika’da Velosiped Merakı”, **Mekteb**, C.III, No: 9, 21 Nisan 1310.

Nevsâl-i Servet-i Fünûn

“Velosipedcilik Terakkiyatı”, **Nevsâl-i Servet-i Fünûn**, C.II, H.1311 (1895).

Resimli Gazete

“Büyük Bir Velosiped Yarışı”, **Resimli Gazete**,C.III, No: 106, 25 Mart 1309 (6 Nisan 1893).

“Garip Bir Velosiped”, **Resimli Gazete**, C.I, No: 17, 4 Temmuz 1307 (16 Temmuz 1891).

“Havai Velosiped”, **Resimli Gazete**, C.II, No: 55, 26 Mart 1308 (7 Nisan 1892).

Hüseyin Hayri: “Velosipedin Menfaati”, **Resimli Gazete**, C.III, No: 129, 2 Eylül 1309 (14 Eylül 1893).

Hüseyin Mazhar: “Velosiped ile 32.000 Kilometre Seyahat”, **Resimli Gazete**, C.I, No: 3, 13 Mayıs 1315 (25 Mayıs 1899).

“Velosiped ile 32.000 Kilometre Seyahat”, **Resimli Gazete**, C.I, no: 3, 13 Mayıs 1315 (25 Mayıs 1899).

Resimli Mecmûa

“Bisikletin Çocukluk Zamanları”, **Resimli Mecmûa**, C.I, No: 21.

“Garip Bir Müsabaka”, **Resimli Mecmûa**, C.I, No: 17, 4 Teşrinisani 1341 (4 Kasım 1925).

“Resimli Mecmua İcadlarından Akıllı Bisikletçi”, **Resimli Mecmûa**, C.I, No: 9, 16 Temmuz 1341 (16 Temmuz 1925).

Sabah

“Bandırma’dan Mektub-ı Mahsus”, **Sabah**, C.VII, No: 2477, 22 Haziran 1896.

“Bandırma’dan Mektub-ı Mahsus”, **Sabah**, C.VII, No: 2489, 22 Haziran 1312 (4 Temmuz 1896).

Doktor Hakkı, “Tıbb-ı Nokta-yı Nazarından Velosiped”, **Sabah**, C.VII, No: 2514, 29 Temmuz 1896.

“Garaib-i Medeniye”, **Sabah**, C.VII, No: 2451, 27 Mayıs 1896.

“Hariciyye”, **Sabah**, C.I, No: 28, 15 Eylül 1305.

Sabah, C.I, No: 43, 30 Eylül 1305 (12 Ekim 1889).

“Süvari Maiyetinde Piyade”, **Sabah**, C.VII, No: 2429, 5 Mayıs 1896.

“Velosiped Süvar Kadınlar”, **Sabah**, C.VII, No: 2553, 25 Kanunuevvel 1312 (6 Ocak 1897).

Servet

“Şuûnât”, **Servet**, C.I, No: 345, 15 Muharrem 1317 (26 Mayıs 1899).

Servet-i Fünûn

Ahmed Hidayet: “Harb-i Müstakbelde Mecruhinin Derracelerle Nakli”, **Servet-i Fünûn**, C.XLVI, No: 1193, 3 Nisan 1330 (16 Nisan 1914).

Ahmed İhsan: “Bisiklet Yarışı” **Servet-i Fünûn**, C.XXX, No: 755-756, 2 Teşrinievvel 1321 (15 Ekim 1905).

Ahmed İhsan: “Velosipedciliğin Mehaziri”, **Servet-i Fünûn**, C.X, No: 238, 21 Eylül 1311 (3 Ekim 1895).

“At ile Velosiped Yarışı”, **Servet-i Fünûn**, C.VI, No: 142, 18 Teşrinisani 1309 (30 Kasım 1893).

“Balon Katarları-Uçan Velosipedler”, **Servet-i Fünûn**, C.IX, No: 220, 18 Mayıs 1311 (30 Mayıs 1895).

“Bir Derrace Süvar ile Bir Köylü (Fıkra)”, **Servet-i Fünûn**, C.XXXII, No: 817, 7 Kanunuevvel 1322 (20 Aralık 1906).

“Bisiklet Müsabakaları”, **Servet-i Fünûn**, C.XXVII, No: 700, 9 Eylül 1320 (22 Eylül 1904).

“Bolonya Ormanı”, **Servet-i Fünûn**, C.XI, No: 278, 28 Haziran 1312 (10 Temmuz 1896).

“Bursa Muhabirinden Mektub-ı Mahsus”, **Servet-i Fünûn**, C.XII, No: 287, 29 Ağustos 1312 (10 Eylül 1896).

“Denizde Yürüyecek miyiz?”, **Servet-i Fünûn**, C.IX, No: 222, 1 Haziran 1311 (14 Haziran 1895).

“Deniz Velosipedi”, **Servet-i Fünûn**, C.IX, No: 229, 20 Temmuz 1311 (2 Ağustos 1895).

“Deniz Velosipedleri”, **Servet-i Fünûn**, C.IV, No: 87, 29 Teşrinievvel 1308 (11 Kasım 1892).

“Derrace Süvâran”, **Servet-i Fünûn**, C.IX, No: 230, 28 Temmuz 1311 (9 Ağustos 1895).

Hüseyin Cahit: “Pol de Raziye”, **Servet-i Fünûn**, C.XVIII, No: 458, 7 Kanunuevvel 1315.

“İstanbul Postası: Velosiped Merakı”, **Servet-i Fünûn**, C.V, No: 127, 5 Ağustos 1309 (17 Ağustos 1893).

“İhtiraat-Velosiped İcadı”, **Servet-i Fünûn**, C.VI, No: 145, 9 Kanunuevvel 1309 (22 Aralık 1893).

“İhtiraat: Velospidin İcadı”, **Servet-i Fünûn**, C.IV, No: 97, 7 Kanunusani 1308 (20 Ocak 1893).

Kadri, “Bisiklet Terakkiyat ve Tereccüdatı”, **Servet-i Fünûn**, C.VIII, No: 200, 29 Kanunuevvel 1310 (10 Ocak 1895).

Kadri, “Denizde Yürüyecek miyiz?”, **Servet-i Fünûn**, C.IX, No: 222, 1 Haziran 1311 (13 Haziran 1895).

Kadri, “Velosipedcilikte Bir Devr-i Terakki”, **Servet-i Fünûn**, C.VI, No: 141, 11 Teşrinisani 1309 (23 Kasım 1893).

“Kanatlı Velosiped”, **Servet-i Fünûn**, C.XV, No: 386, 23 Temmuz 1314 (5 Ağustos 1898).

“Koltuk Velosiped”, **Servet-i Fünûn**, C.V, No: 126, 29 Temmuz 1309 (11 Ağustos 1893).

Mahmud Sadık: “Bir Taşla İki Kuş Vurmak”, **Servet-i Fünûn**, C.XIII, No: 334, 24 Temmuz 1313 (6 Ağustos 1897).

Mahmud Sadık: “İstanbul Postası”, **Servet-i Fünûn**, C.VIII, No: 186, 22 Eylül 1310 (4 Ekim 1894).

Mahmud Sadık: “Oda içinde Velosiped Talimi ve Bundan İstifade”, **Servet-i Fünûn**, C.VIII, No: 186.

Mahmud Sadık: “Valer’in Velosipedi-Petrol Gazıyla Hareket Edecek Velosipedler”, **Servet-i Fünûn**, C.VI, No: 156, 24 Şubat 1309 (8 Mart 1894).

Mahmud Sadık: “Velosipetçilik”, **Servet-i Fünûn**, C.VIII, No: 186.

Memduh Necdet: “Bisiklete Dair”, **Servet-i Fünûn**, C.XXXI, No: 796, 13 Temmuz 1322 (26 Temmuz 1906).

“Nehir Velosipedi”, **Servet-i Fünûn**, C.X, No: 239, 28 Eylül 1311 (11 Ekim 1895).

“Paris’te Velosiped Sergi-i Dahiliyesi”, **Servet-i Fünûn**, C.VIII, No: 199, 22 Kanunuevvel 1310 (3 Ocak 1895).

“Petrol ile Mütahharrik Bir Velosiped”, **Servet-i Fünûn**, C.IX, No: 219, 11 Mayıs 1311 (28 Mayıs 1895).

“Su Velosipedi”, **Servet-i Fünûn**, C.VII, No: 181, 19 Ağustos 1310 (1 Eylül 1894).

“Su Velosipedi”, **Servet-i Fünûn**, C.X, No: 241, 12 Teşrinievvel 1311 (25 Ekim 1895).

Tepedelenlizade Kamil: “Velosipedler”, **Servet-i Fünûn**, C.VI, No: 153, 3 Şubat 1309 (15 Şubat 1894).

Tevfik Fikret: “Bisiklet Şiiri”, **Servet-i Fünûn**, C.XV, No: 379, 4 Haziran 1314 (16 Haziran 1898).

Topçu Mümtaz Yüzbaşılardan Vidinli Hüseyin Hüsnü: “Velosiped Süvarlara Nesayih”, **Servet-i Fünûn**, C.XXVII, No: 684, 20 Mayıs 1320 (2 Haziran 1904).

“Torpil Şeklinde Velosiped”, **Servet-i Fünûn**, C.XLVI, No: 1181, 9 Kanunusani 1329 (22 Ocak 1914).

“Ulum-ı Siyasiye ve İctimaiyye: İngiltere’de Ticaret”, **Servet-i Fünûn**, C.XIX, No: 486, 22 Haziran 1316 (5 Temmuz 1900).

“Velosipedcilik”, **Servet-i Fünûn**, C.VIII, No: 199, 22 Kanunuevvel 1310 (3 Ocak 1895).

“Velosiped: Karada ve Denizde Gidebilen Velosipedin İmalı”, **Servet-i Fünûn**, C.V, No: 126, 29 Temmuz 1309 (11 Ağustos 1893).

“Velosipedle Demir Yolları Teftişatı”, **Servet-i Fünûn**, C.VII, No: 163, 14 Şubat 1309 (30 Kasım 1893).

“Velosipedle Kutb-ı Şimal Seyahati”, **Servet-i Fünûn**, C.VII, No: 170, 2 Haziran 1310 (15 Haziran 1894).

“Paris Muhbirimizden Mektub-ı Mahsus” **Servet-i Fünûn**, C.VIII, No: 203, 19 Kanunusani 1310 (31 Ocak 1895).

“Velosipedli Kayık”, **Servet-i Fünûn**, C.X, No: 249, 7 Kanunuevvel 1311 (20 Aralık 1895).

“Velosipedli Kunduralar”, **Servet-i Fünûn**, C.XXXII, No: 813, 9 Teşrinisani 1322 (22 Kasım 1906).

“Velosiped-i Muhtera Namına Merkuiz Heykel”, **Servet-i Fünûn**, C.VIII, No: 189, 13 Teşrinievvel 1310 (26 Ekim 1894).

“Velosiped”, **Servet-i Fünûn**, C.VI, No: 135.

“Velosipet”, **Servet-i Fünûn**, C.I, No: 36, 6 Teşrinisani 1308 (18 Kasım 1892).

Yusuf Ziya: “Makale-i Askeriyye: Süvariler ve Askeri Velosipedleri”, **Servet-i Fünûn**, C.XVIII, No: 453, 4 Teşrinisani 1315 (16 Kasım 1899).

Servet-i Fünûn-İlave Kısmı

Tepedelenizade Kamil: “Velosiped Hatıraları”, **Servet-i Fünûn-İlave Kısmı**, C.X, No: 259, 10 Şubat 1311 (22 Şubat 1896).

“Velosiped Müsabakası”, **Servet-i Fünûn İlave Kısmı**, C.IX, No: 234, 10 Ağustos 1311 (23 Ağustos 1895).

Tarik

Tarik, No: 517, 20 Zilkade 1302 (31 Ağustos 1885).

Tercümân-i Hakikât

“Mevadd-ı Mütenevvi: Velosiped”, **Tercümân-ı Hakikât**, No: 4766, 7 Mayıs 1310 (19 Mayıs 1894).

Yeni Fikir

“Gençlerimiz Görsün”, **Yeni Fikir**, C.II, No: 11, Mayıs 1329.

Zafer

“Askeri Bisikletleri”, **Zafer**, C.I, No: 6, 5 Nisan 1328 (18 Nisan 1912).

“Askeri Bisikletleri”, **Zafer**, C.I, No: 11, 10 Mayıs 1328 (23 Mayıs 1912).

c) Yabancı Gazete ve Dergiler

Barton Country Democrat, 5 Nisan 1901.

“In Other Lands”, **The Anaconda Standard Monday Morning**, 25 Mayıs 1896.

“New Woman of Turkey”, **The Age-Herald**, 24 Mart 1906.

Page, Thomas P.: “Missionaries in Turkey”, **Deseret Evening News**, 26 Ocak 1901.

“Rough on Itch”, **The Abbeville Press and Banner**, 1 Nisan 1885.

The Dallas Daily Chronicle, C.IV, No: 128, 14 Kasım 1892.

The Greenville Times, 8 Eylül 1906.

The Pioneer Express, 18 Ocak 1901.

The Salt Lake Herald, 15 Mart 1892.

“Trade Letters: Turkey”, **Bearings**, C.XVI, No: 14, Chicago, 4 Kasım 1897.

Willmar Tribune, 28 Eylül 1897.

3) Kitaplar

Ahmet Rasim: **Şehir Mektupları**, İstanbul, Lacivert Yayıncılık, 2007.

Ahmet Tevfik: **Yüz Yıl Önce Bisikletle Bursa**, Çev. Nezaket Özdemir, İstanbul, Sentez Yayıncılık, 2007.

Akçura, Gökhan: **Bisiklet Kitabı**, İstanbul, Bisiklet Yayınları, 1993.

Arat, Yeşim: “Türkiye’de Modernleşme Projesi ve Kadınlar”,

- Türkiye’de Modernleşme ve Ulusal Kimlik**, Ed. Sıla Bozdoğan, Reşat Kasaba, Çev. Nurettin Elhüseyni, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2005.
- Atabeyoğlu, Cem: **Türk Bisiklet Tarihi**, Ankara, Türk Spor Vakfı Yayınları, 1994.
- Beyru, Rauf: **19. Yüzyılda İzmir’de Yaşam**, İstanbul, Literatür Yayınları, 2000.
- Bisiklet Meraklılarına Yadigar**, Çev. Ali İhsan, İstanbul, A. Asaduryan Şirket-i Mürettebiye Matbaası, H.1320.
- Bisikletli Zebani**, Çev. Sabah Gazetesi Heyeti, İstanbul, Sancakçıyan Matbaası, 1327.
- Boyar, Ebru, Kate Fleet: **Osmanlı İstanbul’unun Toplumsal Tarihi**, Çev. Serpil Çağlayan, İstanbul, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2010.
- Bülbül, Nail: **Osmanlı’dan Bugüne Türk Bisiklet Tarihi**, İstanbul, Bisiklet Federasyonu Yayınları, 2013.
- Dağlaroğlu, Rüştü: **1907-1987 Fenerbahçe Spor Kulübü Tarihi**, Şahsi Yayın, İstanbul, 1988.
- Emiroğlu, Kudret: **Gündelik Hayatımızın Tarihi**, Ed. Cumhur Öztürk, İstanbul, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2011.
- Enteikin, J. Nicholas: **The Betweenness of Place Towards a Geography of Modernity**, Londra, Macmillian Education Ltd., 1991.
- Furness, Zack: **One Less Car: Bicycling and the Politics of**

- Automobility**, Philedelphia , Temple Univertsity Press, 2010.
- Geskell Allen Jr., **Across Asia on a Bicycle: The Journey of Two**
Thomas, William **American Students from Constantinople to Peking**,
Lewis Sachtleben: New York, The Divine Press, 1894.
- Gilles, Roger: **Women on the Move: the Forgotten Era of Women's**
Bicycle Racing, London, University of Nebraska Press, 2018.
- Grew, W.F.: **The Cycle Industry: its origin, histroy and latest**
developments, London, Sir Isaac Pitman & Sons, 1921.
- Güneş, Günver: **Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Modern Sporların**
İzmir'e Girişi (1850-1922), İzmir, İzmir Büyükşehir Belediyesi, 2012.
- Hadland, Tony, Hans- **Bicycle Design: An Illustrated Histroy**, Cambridge
Erhard Lessing: Massachusetts London, The MIT Press, 2014.
- Héran, Frédéric: **Le retour de la bicyclette: Une histoire des**
déplacements urbains en Europe de 1817 à 2050,
Paris, La Découverte, 2014.
- Herlihy, David V.: **Bicycle: The History**, Massachusetts, Yale University
Press, 2004.
- Herlihy, David V.: **The Lost Cyclist: The Epic Tale of An American**
Adventurer and His Mysterious Disappearance,
Boston, New York, Houghton Mifflin Harcourt, 2010.
- Hiçyılmaz, Ergun: **1912-2012 Türkiye'de Bisikletin 100 Yıllık Tarihi**,
İstanbul, Bisiklet Federasyonu Yayınları, 2012.

- Hobsbawm, Eric: **Tuhaf Zamanlar Bir 20. yüzyıl hayatı**, çev. Saliha Nilüfer, İstanbul, İletişim Yayınları, 2020.
- Kahraman, Atıf: **Osmanlı Devleti'nde Spor**, Ankara, T.C. Kültür Bakanlığı Yayınları, 1995.
- Karal, Enver Ziya: **Büyük Osmanlı Tarihi**, C.4, Ankara, Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2014.
- Karay, Refik Halit: **Deli**, İstanbul, Kenan Basımevi ve Klişe Fabrikası, 1939.
- Kron, Karl: **Ten Thousand Miles on a Bicycle**, New York, The University Building, 1887.
- Lefebvre, Henri: **Mekanın Üretimi**, Çev. Işık Ergüden, İstanbul, Sel Yayıncılık, 2014.
- Mumford, Lewis: **Technics and Civilization**, London, Routledge & Kegan Paul LTD, 1955.
- Norcliffe, Glen: **The Ride to Modernity: The Bicycle in Canada 1869-1900**, Toronto, University of Toronto Press, 2001.
- Oldenziel, Ruth: "Whose Modernism, whose speed? Desingning mobility for the future, 1880s-1945", **Being Modern: The Cultural Impact of Science in the Early Twentieth Century**, Ed. Robert Bud, Paul Greenhalgh, Frank James ve Morag Shiach, Londra, UCL Press, 2018.
- Ordway, Brig. Gen. Albert: **Cycle-Infantry Rill Regulations**, Pope Manufacturing Co. Boston, 1892.
- Ritchie, Andrew: **Bicycle Racing and Recreation: Sport, Technology and Modernity 1867-1903**, London, Frank Cass, 2004.

- Smith, Neil: **Uneven Development: Nature, Capital, and the Production of Space**, Athens-Georgia, University of Georgia Press, 2008.
- Stevens, Thomas: **Around the World on a Bicycle: From San Francisco to Teheran**, London, Sampson Low, Marston, Searle and Rivington Crown Buildings, 1887.
- The Bicycle 200 Years on two wheels**, Gloucestershire, Mirrorpix The History Press, 2017.
- Tekil, Süleyman: **Galatasaray Tarihi 1905-1985**, İstanbul, 1986.
- Toprak, Zafer: **Türkiye’de Kadın Özgürlüğü ve Feminizm (1908-1935)**, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2014.
- Yıldız, Doğan: **Türk Spor Tarihi**, Eko Matbaası, İstanbul, 1979.
- Zheutlin, Peter: **Around the World on Two Wheels: Annie Londonderry’s Extraordinary Ride**, New York, Kensington Publishing Corp., 2007.
- Quataert, Donald: **The Ottoman Empire, 1700-1922**, Cambridge University Press, New York, 2005.
- Wilson, David Gordon: **Bicycling Science**, Cambridge Massachusetts Londra, The MIT Press, 2004.
- Withers, Jeremy: "The War of the Wheels: H.G. Wells and the Bicycle", **English Books**, Iowa State University, 2017, (Çevrimiçi): https://lib.dr.iastate.edu/engl_books/2, 17 Nisan 2022.

4) Makaleler

- “50 and 100 Years Ago”, **Scientific American**, C.CCLVI, No: 6, Haziran 1987, s. 12-15.
- Aronson, Sidney H.: “The Sociology of the Bicycle”, **Social Forces**, C.XXX, No: 3, Mart 1952, s. 305-312.
- Baudrillard, Jean: “Modernity”, **Canadian Journal of Political and Social Theory**, C.XI, No: 3, 1987, s. 63-73.
- Butler, Gregory P., “By Your Own Two Feet: Factors Associated with Heather M. Orpana Active Transportation in Canada”, **Canadian Journal of Public Health**, Temmuz/Ağustos 2007, C.XCIV, and Alexander J. Wiens: No: 4, s. 259-264.
- Ebert, Anne-Katrin: “Liberating Technologies? Of Bicycles, Balance and the ‘New Woman’ in the 1890s”, **Icon**, C.XVI, 2010, s. 25-52.
- Erol, Merih: “Surveillance, Urban Governance and Legitimacy in Late Ottoman Istanbul; spying on music and entertainment during the Hamidian Regime (1876-1909)”, **Urban History**, C.XL, Kasım 2013, s. 706-725.
- Gaboriau, Philippe: “Les trois âges du vélo en France”, **Vingtième Siècle Revue d’histoire**, no: 29, Mart 1991, s. 17-33.
- Günay, Nejla: “Osmanlı Devleti’nde Kurulan Spor Cemiyetleri ve Jimnastik Derslerinin Milliyetçilik Hareketlerindeki Rolü”, **Belleten**, C.LXXXI, No: 292, 2017, s. 917-946.
- Güneş, Günver: “19. Yüzyıldan 20. Yüzyıla Şeytan Arabalarının İzmir’e

- Giriş: İzmir’de İlk Bisiklet Yarışları”, **Toplumsal Tarih**, 2007, No: 164, s. 56-64.
- Harmond, Richard: “Progress and Flight: An Interpretation of the American Cycle Craze of the 1890s”, **Journal of Social History**, C.V, No: 2, Winter, 1971-1972, s. 235-257.
- Harris, Cole: “Power, Modernity, and Historical Geography”, **Annals of the Association of American Geographers**, C.LXXXI, No: 4, Aralık 1991, s. 671-683.
- Holt, Richard: “Men and Sport in France, c.1870-1914: An Introductory Survey”, **Journal of Sport History**, C.XVIII, No: 1, s. 121-134.
- Kayserilioğlu, R. “Tüm Zamanların En Çevreci Taşıtı Bisiklet”, **Tarih Dergi**, No: 38, 2017, s. 88-93.
- Sertaç: Koelle, Alexandra V.: Pedaling on the Periphery: The African American Twenty-Fifth Infantry Bicycle Corps and the Roads of American Expansion, **Western Historical Quarterly**, No: 41, Autumn 2010, s. 305-326.
- Lehr, John C., H. John Selwood: “The Two-Wheeled Workhorse: The Bicycle as Personal and Commercial Transport in Winnipeg”, **Urban History Review**, Ekim 1999, C.XXVIII, No: 1, s. 3-13.
- Özdemir, Mehmet: “Türkiye’de Bisiklet Turizmi Velosipet ile Bir Cevelan”, **Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi**, C.XVI, No: 2, Güz 2015, s. 320-327.
- Rubinsteins, David: “Cycling in the 1890s”, **Victorian Studies**, C.XXI, no:1, Autumn 1977, s. 47-71.
- Rush, Anita: “The Bicycle Boom of the Gay Nineties: A

- Reassessment”, **Material Culture Review**, 18 Haziran 1983, s. 1-12.
- Suman, Kemal: “Bisikletin Türkiye Serüveni”, **Tombak Antika Kültürü Koleksiyon ve Sanat Dergisi**, No: 23, 1998, s. 23-44.
- Suman, Kemal: “Koşma Makinasından Vespate: Bisikletin Tarihi II”, **Tombak Antika Kültürü, Koleksiyon ve Sanat Dergisi**, No: 22, 1998, s. 29-37.
- Süme, Mehmet, Selami Özsoy: “Osmanlı’dan Günümüze Türkiye’de Bisiklet Spor”, **Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, Konya, No: 24, 2010, s. 345-360.
- Taylor, Micahel: “Rapid Transit to Salvation: American Protestants and the Bicycle in the Era of the Cycling Craze”, **The Journal of the Gilded Age and Progressive Era**, C.IX, No: 3, Temmuz 2010, s. 337-363.
- Thompson, Christopher, Fiona Ratkoff: “Un troisième sexe? Les bourgeoises et la bicyclette dans la France fin de siècle”, **Le Mouvement Social**, No: 192, September, 2000, s. 9-39.
- Tobin, Gary Allan: “The Bicycle Boom of the 1890s: The Development of Private Transportation and the Birth of the Modern Tourist”, **Popular Culture**, Autumn 1974, s. 838-849.
- Toprak, Zafer: “Meşrutiyet ve Mütareke Yıllarında Türkiye’de İzicilik”, **Toplumsal Tarih**, No: 52, Nisan 1998, s. 13-20.
- Yancı, Ülkü: “Osmanlı’nın Bisikletle Tanışması ve Osmanlı’da Bisikletin Kullanım Alanları”, **Birey ve Toplum: Sosyal Bilimler Dergisi**, C.X, No: 1, Haziran 2020, s. 5-26.

5) Tezler

- Ceylan, Nurbike: “Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Bisikletin Serüveni”, **Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü**, Sakarya, 2020, Yüksek Lisans Tezi.
- Hiz, Gürbey: “Servet-i Fünûn’da Toplumsal Mekânın anlatılar ile Üretimi: Tahayyüller, İnşalar ve Deneyimler Atlası (1891-1910)”, **İstanbul Teknik Üniversitesi**, İstanbul, Ocak 2020, Doktora Tezi.
- Neejer, Christine: “The Bicycle Girls: American Wheelwomen and Everyday Activism in the late nineteenth century”, **Michigan State University**, 2016, Doktora Tezi.
- Simpson, Clare S.: “A Social History of Women and Cycling in Late-Nineteenth Century New Zealand”, **Lincoln University**, 1998, Doktora Tezi.
- Toohey, Michael S.: “Amateurs, Cash Amateurs and Professionals: A Social and Cultural History of Bicycle Racing in New Zealand 1869-1910”, **Lincoln University**, 2010, Doktora Tezi.
- Yıldız, Yavuz: “Boş Zaman Faaliyeti Olarak Bisiklet Sporunu Yapan Bireylerin Benlik Saygısı Düzeylerinin İncelenmesi”, **Bartın Üniversitesi**, 2018, Yüksek Lisans Tezi.

6) Ansiklopediler

- Akçura, Gökhan: “Bisiklet Maddesi”, **Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi**, İstanbul, Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Ortak Yayını, C.II, 1995, s. 246.
- “Bisiklet Maddesi”, **Tanzimat’tan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi**, Haz. Mustafa Şahin, C.VI, İstanbul, İletişim Yayınları, 1985, s. 1509.
- Devellioğlu, Ferit: **Osmanlıca Türkçe Ansiklopedik Lügat**, Ankara, Aydın Kitabevi Yayınları, 2006, s. 176.
- Koçu, Reşat Ekrem: “Bisiklet Maddesi”, **İstanbul Ansiklopedisi**, C.V, İstanbul, İstanbul Ansiklopedisi ve Neşriyat Kollektif Şirketi, 1941, s. 2818-2822.

7) İnternet Kaynakları

“1920’lerde Bisikletli Bir Osmanlı Neferi”, (Çevrimiçi) <https://tarihdergi.com/selesi-iki-tekerlek-ustunde-motoru-bir-insan-gucunde/>, 10 Temmuz 2022.

“Adana Polis Teşkilatı Bisikletlileri”, (Çevrimiçi) <http://www.levantineheritage.com/izmir-cyclists.html>, 21 Mart 2022.

Allen Jr., Thomas Gaskell, William Sachtleben: 21 Mart 1891, University of California, Los Angeles, Library Special Collections, (Çevrimiçi) <https://digital.library.ucla.edu/catalog/ark:/21198/zz002hff8>, 10 Mayıs 2022.

Batchelder, A.G.: “The Story of Bicycle” **Harper’s Weekly**, C.XL, 1896, s. 359, (Çevrimiçi) <https://hdl.handle.net/2027/mdp.39015023106241>, 5 Ocak 2022.

Bauer, Patricia: “Mount Tambora”, (Çevrimiçi) <https://www.britannica.com/place/Mount-Tambora>, 30 Aralık 2020.

“Bisikletli Postacılar”, (Çevrimiçi) <https://yesilgazete.org/oguz-gidiyor-osmanlida-ve-cumhuriyet-doneminde-bisiklet-oguz-tan/>, 11 Ağustos 2021.

“Bisikletli Zabitanlar”, İstanbul Üniversitesi Kütüphane ve Dökümantasyon Daire Başkanlığı, II. Abdülhamid Han Fotoğraf Albümleri, (Çevrimiçi) <http://nek.istanbul.edu.tr:4444/ekos/FOTOGRAFI/91126---0001.jpg>, 14 Nisan 2022.

Buck, Monica: “Did Leonardo Da Vinci Invent the Bicycle?”, (Çevrimiçi) <https://www.welovecycling.com/wide/2017/03/17/leonardo-da-vinci-invent-bicycle/>, 30 Mart 2022.

“Chariot”, **The Free Dictionary**, (Çevrimiçi) <https://www.thefreedictionary.com/chariot>, 19 Kasım 2020.

Ergün, Erhan: “Devr-i Pedal”, (Çevrimiçi) <https://2wheel1saddle.wordpress.com/tag/pierre-lallement/>, 3 Ocak 2022.

“Kirkpatrick MacMillan (1812-1878)”, (Çevrimiçi) https://www.bbc.co.uk/history/historic_figures/macmillan_kirkpatrick.shtml, 3 Ocak 2022

Kubbealtı Lügati, (Çevrimiçi) <http://lugatim.com/s/F%C4%B0L%C4%B0SP%C4%B0T>. 16 Haziran 2022, 15 Şubat 2022.

Lorraine: “Willard Sawyer-Founder of the World’s First Factory for Mass-producing Cycles”, (Çevrimiçi) <https://doverhistorian.com/2013/08/16/willard-sawyer-founder-of-the-worlds-first-factory-for-mass-producing-cycles/>, 3 Ocak 2022.

Reid, Carlton: “19th Century Cyclists paved the way for modern motorist’s roads”, **The Guardian**, 15 Ağustos 2011, (Çevrimiçi) <https://www.theguardian.com/environment/bike-blog/2011/aug/15/cyclists-paved-way-for-roads>, 3 Ağustos 2021.

“Smyrna/Izmir Cyclists”, (Çevrimiçi) <http://www.levantineheritage.com/izmir-cyclists.html>, 19 Şubat 2022, 21 Şubat 2022.

“The Bicycle Outlook”, **The Century Illustrated Monthly Magazine**, C.LII, 1896, s. 785, (Çevrimiçi) https://www.hathitrust.org/access_use#pd-google, 25 Kasım 2021.

Türk Dil Kurumu, (Çevrimiçi) <https://sozluk.gov.tr/>, 26 Temmuz 2021.

Yaman, İlker: “To Constantinople on a Bicycle: The Journey of Two American Adventurers in 1891”, 27 Şubat 2016 (Çevrimiçi) <https://www.weloveist.com/to-constantinople-on-a-bicycle-the-journey-of-two-american-adventurers-in-1891>, 12 Mart 2022.

Weiss, John L.: “Karl Kron: Bicycle Historian, American and Canadian 19th Century Cycling Periodicals”, (Çevrimiçi) https://www.crazyguyonabike.com/doc/page/?o=3d2&page_id=613102&v=1aL, 24 Şubat 2022.

EKLER

EK-1



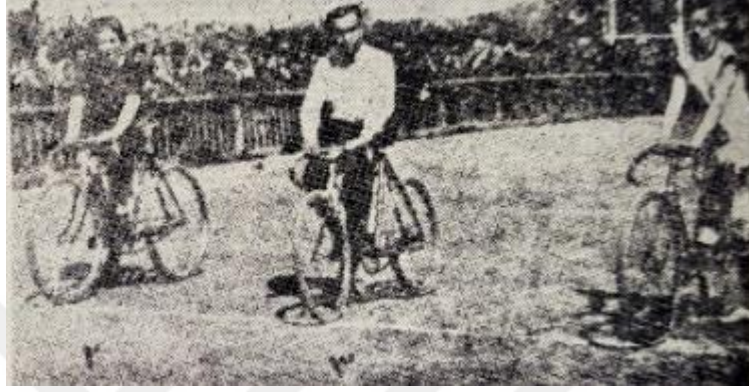
(1912-2012 Türkiye’de Bisikletin 100 Yıllık Tarihi, Ergun Hiçyılmaz, s.133)

EK-2



(Derrace Süvaran, Servet-i Fünun, No: 230, s.1, 28 Temmuz 1311 – 9 Ağustos 1895)

EK-3



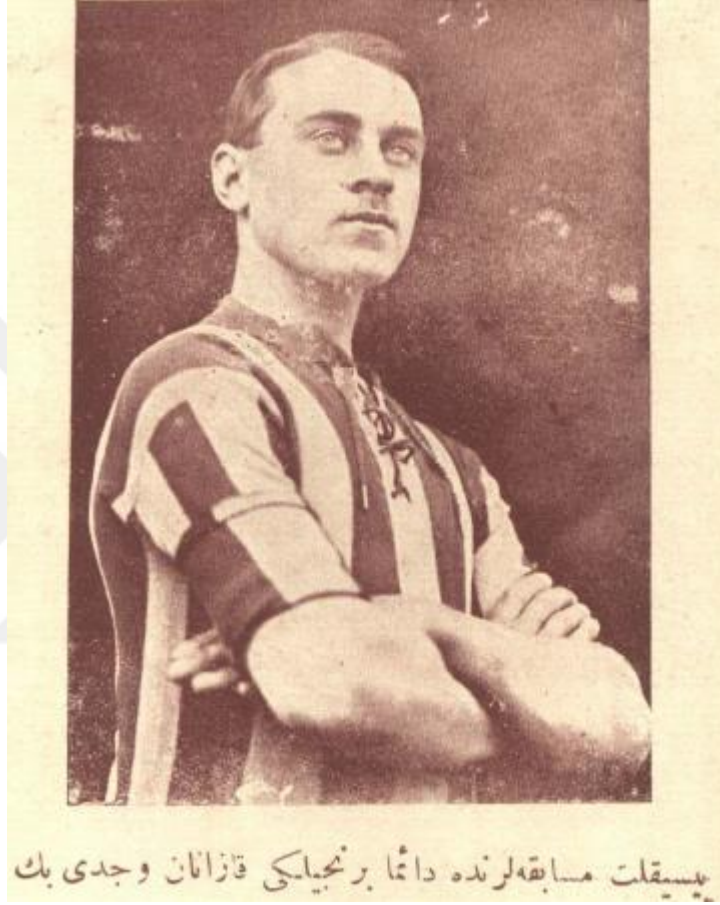
(13 Mart 1914'te Union Sahası'ndaki bisiklet yarışı öncesi Cavit Bey yarışçılarla poz veriyor. Türk Spor Tarihi, Doğan Yıldız, s.348)

EK-4



(Foto: Ferid İbrahim, İdman Yurdu müsabakalarında manialı bisiklet yarışlarında birinciliği kazanan Vefa Sultanisi talebelerinden Muhtar Efendi, İdman Dergisi Olimpiyat Oyunları, C.I, No: 8-9)

EK-5



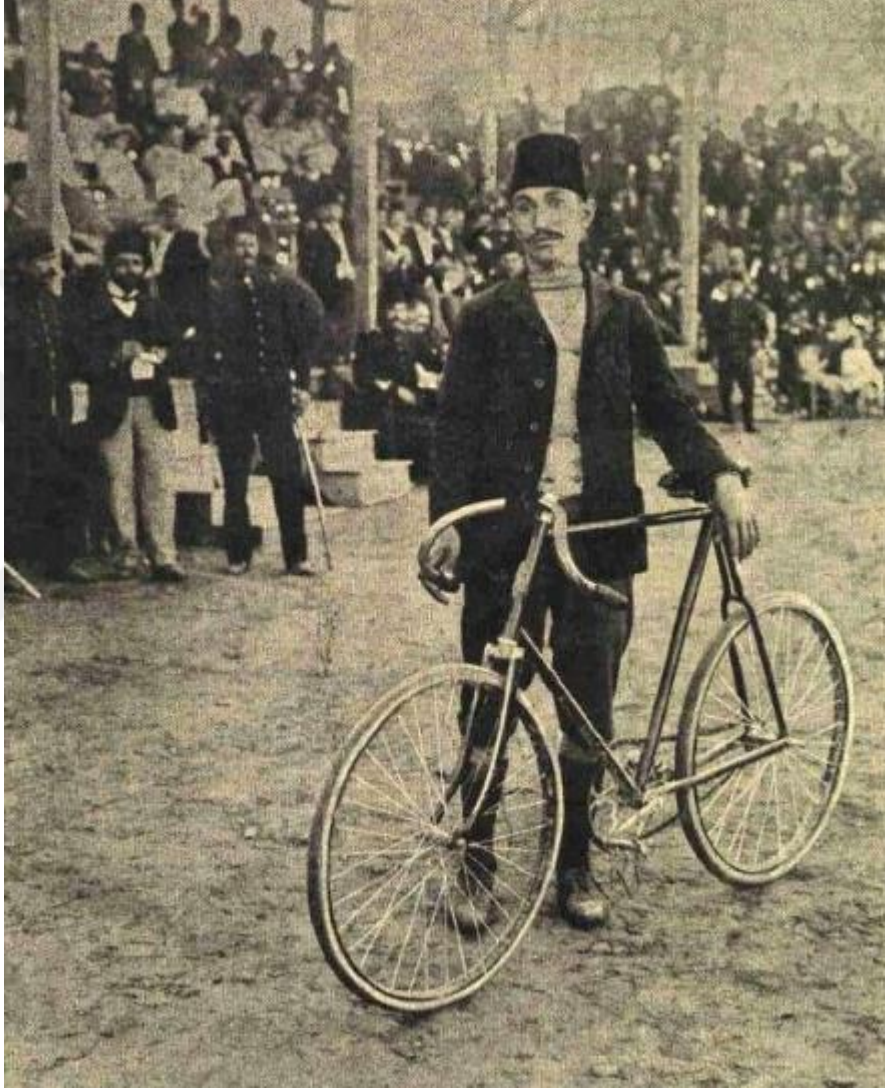
(Bisiklet müsabakalarında daima birinciliği kazanan Vecdi Bey, İdman Dergisi, C.II,
No: 31-32, 18 Mayıs 1914)

EK-6



(Bisikletiyle İzmir'den altı günde İstanbul'a gelen Mustafa Süleymanoviç Bey,
Malumat, No: 292, s.1001)

EK-7



(1909 Bursa’da sergi nedeniyle düzenlenen yarışta birinci olan sporcu. İsmi tartışmalı olmasına rağmen birçok kaynakta “Hafız Mehmed Ali Efendi” olarak geçmektedir.

Hüdavendigar Vilayeti Salnamesi, 1325, s.240)

EK-8



(Bursa'da sergi münasebetiyle tertip olunan koşuda ihraz-ı muvaffakiyet edenler.

Hüdavendigâr Vilayeti Salnamesi, 1325, s.266)

EK-9



(İzmir Bornova'da yapılan geleneksel 'Panionion Yarışları'nda bisiklet müsabakasını gösteren bir karpotal, (Çevrimiçi) <http://www.levantineheritage.com/panionian.htm#>, 21 Mart 2022)

EK-10



(Bisikletli Zabitanlar, İstanbul Üniversitesi Kütüphane ve Dökümantasyon Daire Başkanlığı, II. Abdülhamid Han Fotoğraf Albümleri, (Çevrimiçi)

<http://nek.istanbul.edu.tr:4444/ekos/FOTOGRAF/91126---0001.jpg>, 14 Nisan 2022)

EK-11



(Bisikletli Zabitanlar, İstanbul Üniversitesi Kütüphane ve Dökümantasyon Daire Başkanlığı, II. Abdülhamid Han Fotoğraf Albümleri, (Çevrimiçi)

<http://nek.istanbul.edu.tr:4444/ekos/FOTOGRAF/91126---0002.jpg>, 14 Nisan 2022)

EK-12



(Bisikletli Zabitanlar, İstanbul Üniversitesi Kütüphane ve Dökümantasyon Daire Başkanlığı, II. Abdülhamid Han Fotoğraf Albümleri, (Çevrimiçi)

<http://nek.istanbul.edu.tr:4444/ekos/FOTOGRAF/91126---0007.jpg>, 14 Nisan 2022)

EK-13

The Soldier's Standard Bicycle.

PARTS MADE ON INTERCHANGEABLE SYSTEM,
Of the best materials, and thoroughly tested by skilled workmen.



Columbia Light Roadster.

**The only cycle used in regular military service in the
Army. Made by the oldest, largest, and best makers of
bicycles in the United States, the**

POPE MANUFACTURING CO.

(1894'te Mr. Terrell'in, II.Abdülhamid'e tanıttığı askeri bisiklet, Cycle Infantry Rill Regulations, Brig. Gen. Albert Ordway, 25 Mart 1892, Pope Manufacturing Co.)

EK-14



(“Bisiklet Süvarandan Nasıl İstifade Edelim?” başlıklı yazıdan askeri bisikletliler,
Başcavuş, No: 9, 13 Eylül 1328 – 26 Eylül 1912)

EK-15



(1920'lerde Bisikletli Bir Osmanlı Neferi, (Çevrimiçi) <https://tarihdergi.com/selesi-iki-tekerlek-ustunde-motoru-bir-insan-gucunde/>, 10 Temmuz 2022.)

EK-16



(Özellikle askeri alanda kullanılması düşünülen ambulans bisikletleri, Servet-i Fünun,
No: 1193, s.537)

EK-17



(Adana Polis Teşkilatı Bisikletlileri, (Çevrimiçi)

<http://www.levantineheritage.com/izmir-cyclists.html>, 21 Mart 2022)

EK-18



(Bisikletli Postacılar, (Çevrimiçi) <https://yesilgazete.org/oguz-gidiyor-osmanlida-ve-cumhuriyet-doneminde-bisiklet-oguz-tan/>, 11 Ağustos 2021.)

EK-19



(Manastır Osmanlı Velospit Kulübü 1912, BOA., **YB.21.**, 113/16)

EK-20



(Manastır Osmanlı Velospit Kulübü 1912, BOA., **YB.21.**, 113/16 lef 3)

EK-21



(Manastır Osmanlı Velospit Kulübü 1912, BOA., **YB.21.**, 113/16 lef 5)

EK-22



(Manastır Osmanlı Velospit Kulübü 1912, BOA., **YB.21.**, 113/16 lef 6)

EK-23



(Ayasofya Cami ve William Sachtleben'in Bisikleti, 21 Mart 1891, University of California, Los Angeles, Library Special Collections, (Çevrimiçi)
<https://digital.library.ucla.edu/catalog/ark:/21198/zz002hff8>, 10 Mayıs 2022)

EK-24



(III. Tutmosis Dikilitaşı ve Yılanlı Sütun önünde Thomas Allen, 21 Mart 1891, University of California, Los Angeles, Library Special Collections, (Çevrimiçi) <https://digital.library.ucla.edu/catalog/ark:/21198/zz002hffc3>, 10 Mayıs 2022)

EK-25



(Thomas Allen At Meydanı'nda bisiklet sürerken, 21 Mart 1891, University of California, Los Angeles, Library Special Collections, (Çevrimiçi)
<https://digital.library.ucla.edu/catalog/ark:/21198/zz002hff92>, 10 Mayıs 2022)

EK-26



(Thomas Allen Galata Köprüsü'nden geçerken, 21 Mart 1891, University of California, Los Angeles, Library Special Collections, (Çevrimiçi)
<https://digital.library.ucla.edu/catalog/ark:/21198/zz002hff71>, 10 Mayıs 2022)

EK-27



(Thomas Allen Çemberlitaş Sütunu önünde bisiklet sürerken, 21 Mart 1891, University of California, Los Angeles, Library Special Collections, (Çevrimiçi)
<https://digital.library.ucla.edu/catalog/ark:/21198/zz002hfff4>, 10 Mayıs 2022)

EK-28



(Thomas Allen ve arkasında Sultanahmet Cami, 21 Mart 1891, University of California, Los Angeles, Library Special Collections, (Çevrimiçi)
<https://digital.library.ucla.edu/catalog/ark:/21198/zz002hffbk>, 10 Mayıs 2022)

EK-29



On the road near Şebinkarahisar

(William Sachtleben, Şebinkarahisar yakınında bir yolda, 1891, (Çevrimiçi)

<https://www.jelleverheij.net/historical-photos/Sachtleben/Sachtleben-Sivas.html>, 10

Mayıs 2022)

EK-30



(William Sachtleben, bisikletini Kelkit Kaymakamı'na gösterirken, 1891, (Çevrimiçi)

<https://www.jelleverheij.net/historical-photos/Sachtleben/Sachtleben-Sivas.html>, 10

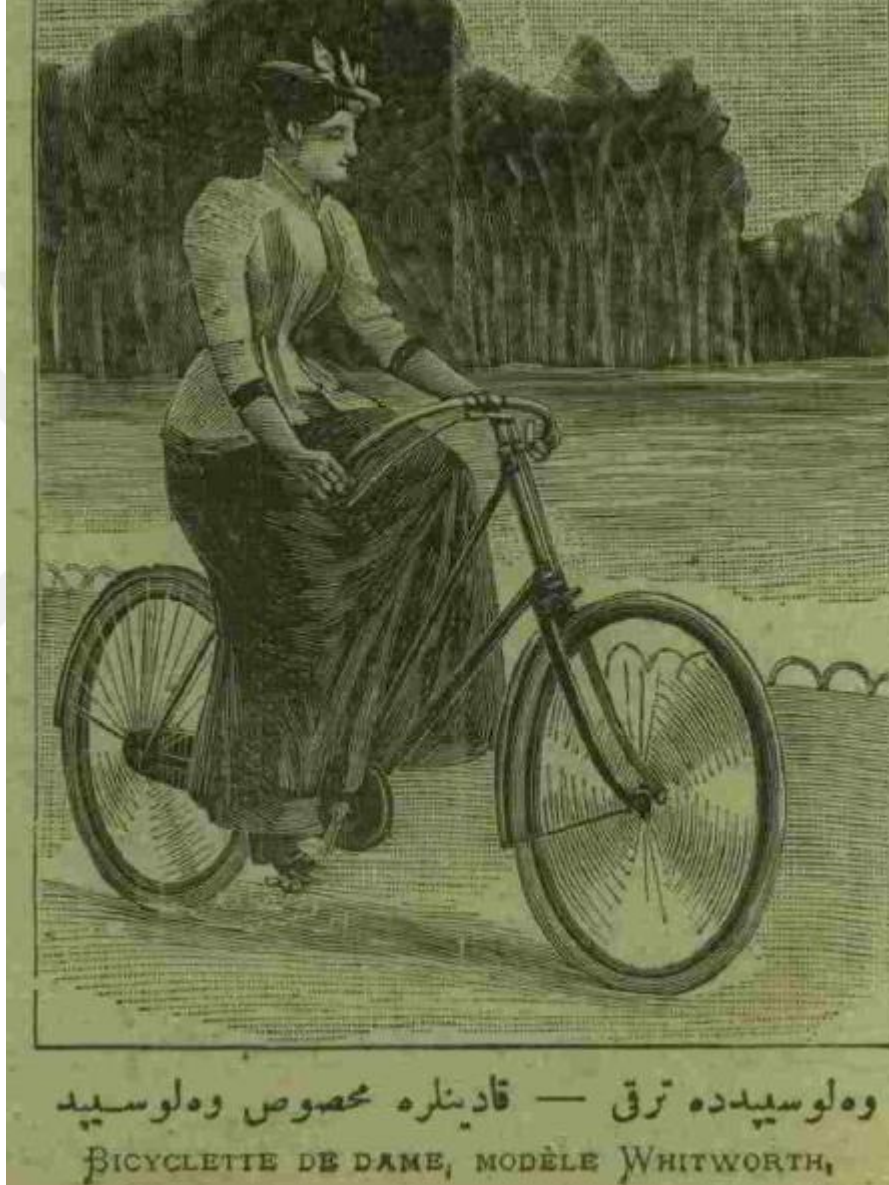
Mayıs 2022)

EK-31



(“Gençlerimiz görsün” başlığı ile fotoğrafı paylaşılan Japon Seyyah, Yeni Fikir, C.II,
No: 11, s. 1, Mayıs 1329 – Mayıs 1913)

EK-32



(Velosipedde terakki – kadınlara mahsus velosiped, “Whitworth” modeli kadın bisikleti,
Maarif, No: 131, s.1, 24 Recep 1311- 31 Ocak 1894.)

EK-33



(Batılı elbiseler içinde bisiklet süren kadını kovalayan Osmanlı erkeği. Kadının, arzulanan ve ulaşılacak istenen bir modernlik simgesi haline geldiği görülmektedir.

Davul, C.I, No: 13, s. 13, 14 Kanunisi 1324 – 27 Ocak 1909)

156 **FRANCE**

Bicyclettes et Tricycles "SECURITAS"

Entièrement en Acier
SPÉCIALITÉ DE MACHINES DE ROUTE RÉSISTANTES ET RAPIDES

BICYCLETTE MILITAIRE
Modèle des grandes Manœuvres de l'armée française.



Description.—Roue: 0^m 75; Corps: Acier creux; Fourches: Tubulaires; Billes: Partout, excepté aux Pédales.
Prix: **405** francs.

BICYCLETTE DE ROUTE
Modèle des services administratifs français.



Description.—Roue: 0^m 75; Corps: Acier creux; Fourches: Tubulaires; Billes: Partout, excepté aux Pédales.
Prix: **500** francs.

TRICYCLE MILITAIRE
Modèle des Grandes Manœuvres de l'armée française.



Description.—Roue: 0^m 75; Corps: Acier creux; Fourches: semi-tubulaire; Les 4 coussinets du grand axe, ceux des Manivelles et le Moyen: à billes.
Prix: **600** francs.

TRICYCLE DU TOURISTE
Modèle à disposition spéciale Pour Hommes ou Dames.



Description.—Roue: 0^m 70 ou 0.75 à l'avant, 0.85 ou 0^m 80 à l'arrière; Corps: Acier creux; Fourche: Semi-tubulaire. Billes: Partout, excepté aux Pédales.
Prix: **625** francs.

EXPOSITION UNIVERSELLE 1889
Gr. VI—cl. 60.
EXPOSITION PARTOUT
CATALOGUE FRANCO

Autres Modèles:
BICYCLES, BICYCLETES & TRICYCLES
Pour Hommes, Jeunes Gens et Enfants.
TRICYCLES pour DAMES
Plus de Tandems!!!
TRICYCLE DE FAMILLE
Machine de route, convertible à 1. 2. 3 ou 4 places
Système MAQUAIRE Brev. s. g. d. g. en France et à l'Étranger.
STOCK GÉNÉRAL, 5, Boulevard de Strasbourg, 5, à Paris (en face l'Esplanade).
CONDITIONS SPÉCIALES AUX MARCHANDS ET AUX EXPORTATEURS.

Inge. J. FALLAMARY, - Paris, Constantinople

(1889-1890 Bisiklet İlanları, Annuaire Oriental du commerce l'industrie de l'administration et de la magistrature. 1889-1890)