

**T.C.  
SAKARYA ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜ**

# **OSMANLI'DAN CUMHURİYET'E BİSİKLETİN SERÜVENİ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**Nurbike CEYLAN**

**Enstitü Anabilim Dalı : Tarih  
Enstitü Bilim Dalı : Yakınçağ Tarihi**

**Tez Danışmanı: Doç. Dr. Zeynep İSKEFİYELİ**

**TEMMUZ – 2020**

**T.C.**  
**SAKARYA ÜNİVERSİTESİ**  
**SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**

**OSMANLI'DAN CUMHURİYET'E BİSİKLETİN SERÜVENİ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**Nurbike CEYLAN**

**Enstitü Anabilim Dalı : Tarih**  
**Enstitü Bilim Dalı : Yakınçağ Tarihi**

**“Bu tez sınavı 06/ 07 /2020 tarihinde online olarak yapılmış olup aşağıda isimleri bulunan jüri üyeleri tarafından oybirliği / oyçokluğu ile kabul edilmiştir.”**

<b>JÜRİ ÜYESİ</b>	<b>KANAATI</b>
Doç. Dr. Zeynep İskefiyeli	Başarılı
Doç. Dr. Fikrettin Yavuz	Başarılı
Doç. Dr. Halim Demiryürek	Başarılı

SAKARYA  
ÜNİVERSİTESİT.C.  
SAKARYA ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
TEZ SAVUNULABİLİRLİK VE ORJİNALLİK BEYAN FORMU

Sayfa : 1/1

## Öğrencinin

Adı Soyadı	:	Nurbike Ceylan
Öğrenci Numarası	:	1660Y12109
Enstitü Anabilim Dalı	:	Tarih
Enstitü Bilim Dalı	:	Yakınçağ Tarihi
Programı	:	<input checked="" type="checkbox"/> YÜKSEK LİSANS <input type="checkbox"/> DOKTORA
Tezin Başlığı	:	Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Bisikletin Serüveni
Benzerlik Oranı	:	%19

## SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE,

Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Lisansüstü Tez Çalışması Benzerlik Raporu Uygulama Esaslarını inceledim. Enstitünüz tarafından Uygulama Esasları çerçevesinde alınan Benzerlik Raporuna göre yukarıda bilgileri verilen tez çalışmasının benzerlik oranının herhangi bir intihal içermediğini; aksinin tespit edileceği muhtemel durumda doğabilecek her türlü hukuki sorumluluğu kabul ettiğimi beyan ederim.

23.06.2020  
İmza

Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Lisansüstü Tez Çalışması Benzerlik Raporu Uygulama Esaslarını inceledim. Enstitünüz tarafından Uygulama Esasları çerçevesinde alınan Benzerlik Raporuna göre yukarıda bilgileri verilen öğrenciye ait tez çalışması ile ilgili gerekli düzenleme tarafıma yapılmış olup, yeniden değerlendirilmek üzere .....@sakarya.edu.tr adresine yüklenmiştir.

Bilgilerinize arz ederim.

...../...../20.....  
İmza

Uygundur

Danışman

Unvanı / Adı-Soyadı: Doç. Dr. Zeynep İskefiyeli

Tarih: 23.06.2020

İmza:

 KABUL EDİLMİŞTİR REDDEDİLMİŞTİR

EYK Tarih ve No:

Enstitü Birim Sorumlusu Onayı

## ÖNSÖZ

Tarih içerisinde pek çok farklı çabanın icadı olarak ortaya çıkan bisiklet, birçok alanda hayatımızı kolaylaştırır. Mesafeleri kısaltan, atletik bir forma sokan ve çevreye karşı duyarlı kılan bisiklet hem gerçek hem de metaforik olarak dünyamızı genişletir. Bisiklet kullanımında değişmeyen tek şey verdiği o özgürlük hissidir. Ele alacağımız bu konu, bisikletin gelişim aşamalarıyla birlikte, Osmanlı'da bisikletin kullanım alanlarını ve Cumhuriyet dönemine kadar uzantısını anlatmaktadır. Bu sürece katkıda bulunan yabancı seyyahların gezileri, spor ve kültürel alanda bisikletin toplumda yaygınlaşması, İstanbul, İzmir ve Selânik gibi şehirlerde düzenlenen bisiklet yarışları, kurulan bisiklet dernek ve cemiyetleri, kamusal alanda posta, emniyet ve orduda bisikletin kullanım alanları, gündelik hayata ve edebiyata yansımaları da bu konunun içerisinde yer almaktadır.

XIX. yüzyıl başlarından Cumhuriyet'e kadar olan bu döneme baktığımızda, bisikletin Osmanlı Devleti'ne giriş sürecini ve kullanım alanlarını değerlendirmek, bu yeni icadın Osmanlı toplumu üzerindeki sosyal ve kültürel hayata etkilerini tespit edebilmek için bu konunun işlenmesinin gereğine inanıyorum.

Yaptığım bu çalışmamda bana yardımcı olan ver türlü maddi ve manevi desteğini esirgemeyen hocam Prof. Dr. Mehmet ALPARGU'ya, Doç. Dr. Serkan Yazıcı'ya ve tez danışman hocam Doç. Dr. Zeynep İSKEFİYELİ'ye sonsuz teşekkürlerimi bir borç bilirim. Yine bu süreçte yardımlarını benden esirgemeyen Cem Bayındır ve Mustafa Albaş arkadaşlarıma destekleri için ayrıca teşekkür ederim.

**Nurbike Ceylan**

**06.07.2020**

## İÇİNDEKİLER

<b>KISALTMALAR</b> .....	<b>iii</b>
<b>ÖZET</b> .....	<b>iv</b>
<b>SUMMARY</b> .....	<b>v</b>
<b>GİRİŞ</b> .....	<b>1</b>
<b>BİRİNCİ BÖLÜM: BİSİKLETİN İCADI VE TARİHİ GELİŞİM SÜRECİ</b> .....	<b>5</b>
1.1. Tekerleğin İcadı .....	5
1.2. Bisikletin Tarihi Serüveni.....	7
1.2.1. Leonardo da Vinci'nin Bisiklet Tasarımı ve Celeriferin İcadı.....	8
1.2.2. Bisikletin Babası: Baron Karl Ludwig von Drais Sauerbrun.....	10
1.2.3. Bisiklet Üzerinde Yapılan Yenilikler .....	13
1.3. Avrupa ve Amerika'da Bisikletin Yaygınlaşması .....	21
1.3.1. Bisiklet Sporu .....	22
<b>İKİNCİ BÖLÜM: BİSİKLETİN OSMANLI'YA GELİŞİ VE YAYGINLAŞMASI</b> .....	<b>25</b>
2.1. Bisikletin Osmanlı'ya Gelişi.....	25
2.1.1. Thomas Stevens ve Osmanlı Topraklarında İlk Bisiklet .....	27
2.1.2. Osmanlı'ya Yolculuk Eden Diğer Bisikletli Seyyahlar .....	32
2.1.3. Bisikletin İstanbul'da Görülmesi ve İdari Alanda Kullanımı .....	34
2.1.3.1. Osmanlı Posta Teşkilatında Bisiklet.....	42
2.1.3.2. Osmanlı Polis Teşkilatında Bisiklet .....	43
2.1.3.3. Osmanlı Ordu Teşkilatında Bisiklet .....	46
2.2. Osmanlı'da Bisiklet Sporu.....	48
2.2.1. Selânik'te Bisiklet Sporu .....	52
2.2.2. İzmir'de Bisiklet Sporu.....	55
2.2.3. Osmanlı- Avrupa Arasında Bisiklet Yarışları .....	61
<b>ÜÇÜNCÜ BÖLÜM: EDEBİYAT VE SOSYAL HAYATTA BİSİKLET</b> .....	<b>63</b>
3.1. Velosipet İle Bir Cevalan Adlı Eser.....	63
3.2. Bisiklet Meraklılarına Yedigâr Adlı Eser .....	64
3.3. Sanat ve Edebiyat Alanında Diğer Eserler .....	66
3.4. Osmanlı'da Bisiklet Kulüpleri ve Cumhuriyet Döneminde Bisiklet .....	73

3.5. Bisikletin Sosyal Hayata ve Kadınların Özgürleşmesine Etkisi .....	76
<b>SONUÇ</b> .....	<b>79</b>
<b>KAYNAKÇA</b> .....	<b>80</b>
<b>EKLER</b> .....	<b>89</b>
<b>ÖZGEÇMİŞ</b> .....	<b>99</b>

## KISALTMALAR

<b>Bkz</b>	: Bakınız
<b>BOA</b>	: Başbakanlık Osmanlı Arşivi
<b>C.</b>	: Cilt
<b>Çev</b>	: Çeviren
<b>M.Ö.</b>	: Milattan Önce
<b>Nr.</b>	: Numara
<b>s.</b>	: Sayfa
<b>TC</b>	: Türkiye Cumhuriyeti
<b>Vb.</b>	: Ve benzeri

**Sakarya Üniversitesi**  
**Sosyal Bilimler Enstitüsü Tez Özeti**

<b>Yüksek Lisans</b>	✓	<b>Doktora</b>	
<b>Tezin Başlığı:</b> Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Bisikletin Serüveni			
<b>Tezin Yazarı:</b> Nurbike CEYLAN		<b>Danışman:</b> Doç. Dr. Zeynep İskefiyeli	
<b>Kabul Tarihi:</b> 06 Temmuz 2020		<b>Sayfa Sayısı:</b> v (ön kısım) + 86 (tez) +12 (ek)	
<b>Anabilim Dalı:</b> Tarih		<b>Bilim Dalı:</b> Yakınçağ Tarihi	
<p>İki tekerlekte seyirlik imkânı sağlayan, insan gücüyle çalışan bisiklet yaklaşık 200 yıldır hayatımızdadır. Bisikletin icadı konusunda tarihçiler arasında bir fikir birliği yoktur. Bu bilgi çerçevesinde tek bir mucit tarafından icat edilmediğini de anlamaktayız. Tarihsel olarak bisikletin icat edilmesinin ardından Osmanlı topraklarına girdiği XIX. yüzyıl sonları ile yani 1880'li yıllar ile başlayacak ve Cumhuriyetin ilanına kadar olan sürece kadar 1920'lere getirilecektir. Bisikletin icadı ile Avrupa'da yayılışı, Osmanlı Devleti'ne gelişi, hangi alanlarda yaygınlık gösterdiği, bisikletin zaman içerisindeki değişim süreci, Seyyahların gezileri, bisikletin turizme katkıları, bisikletin kamusal alanda kullanımı, (posta, ordu ve emniyet teşkilatları içinde), Osmanlı'da bisikletin yaygın olarak kullanıldığı şehirler, ilk bisiklet yarışlarının nerede ve nasıl düzenlendiği, basında ve edebiyatta bisiklet konuları yer almaktadır. Zamanla birçok kitap ve karikatüre de konu olan bisiklet, mizah duygusuyla harmanlanarak, okuyucunun ilgisine sunulmuştur.</p> <p>Osmanlı'da bisikletle ilgili literatür tarandığında bu konunun çok fazla derinlemesine ele alınmadığı, genel olarak spor başlığı altında konuya yer verildiği görülmektedir. Osmanlı Devleti'nde bisikletin girişi, sadece spor alanında değil her alanda toplum ve devlet hayatına katkılarının geniş ve kapsamlı bir çalışma içinde incelenmesi gereği duyulmuştur. Bu amaç doğrultusunda bisikletin serüveni bir bütün olarak ele alınmıştır. Ayrıca konu içeriği itibariyle günlük yaşamın bir parçası olan bisikletin cemiyet ve devlet hayatında kullanımını içerdiğinden toplumsal tarih kuram ve yaklaşımları örnek alınmıştır.</p>			
<b>Anahtar Kelimeler:</b> Bisiklet, Osmanlı'da Spor, Velosipet			



**Sakarya University**  
**Institute of Social Sciences Abstract of Thesis**

<b>Master Degree</b>	✓	<b>Ph. D.</b>	
<b>Title of Thesis:</b> The Adventure of the Bicycle from the Ottoman to the Republic			
<b>Author:</b> Nurbike CEYLAN		<b>Supervisor:</b> Assoc. Prof. Zeynep İSKEFİYELİ	
<b>Date:</b> 06 July, 2020		<b>Nu.of pages:</b> v (pre text) + 86 (main body) + 12 ( app)	
<b>Department:</b> History		<b>Subfield:</b> History of Modern Age	
<p>The bicycle that operates on two wheels and works with human power has been in our lives for nearly 200 years. There is no consensus amongst historians about the invention of the bicycle. We also understand that this information is not invented by a single inventor. Historically, after the invention of the bike, XIX. It will start with the end of the century, that is, the 1880s, and will be brought up to the 1920s until the declaration of the Republic. With the invention of the bicycle, its spread in Europe, its arrival to the Ottoman State, its prevalence in which areas, the process of change of the bike in time, trips of the travelers, the contribution of the bike to tourism, the use of the bicycle in the public domain, (in postal, army and law enforcement agencies), in the Ottoman There are cities where cycling is widely used, where and how the first cycling races were organized, and cycling topics in the press and literature. The bicycle, which has been the subject of many books and cartoons over time, was blended with a sense of humor and presented to the attention of the reader.</p> <p>When the literature about cycling in Ottoman is scanned, it is seen that this issue is not dealt with in depth, and the subject is included under the heading of sports in general. The entrance of the bicycle in the Ottoman Empire, the contribution of society and state life in every field, not only in the field of sports, but also in a wide and comprehensive study was needed. For this purpose, the adventure of the bicycle has been handled as a whole. In addition, as the subject content includes the use of bicycle, which is a part of daily life, in society and public life, social history theories and approaches are taken as an example.</p>			
<b>Keywords:</b> Cycling, Sports in the Ottoman Empire, Velosiped			

## GİRİŞ

Bisiklet, tarihi çok eski zamanlara, eski Mısırlılar zamanına kadar uzanan iki tekerlekli en eski ilkel taşıt araç olarak bilinmektedir. Binlerce yıl öncesinde Eski Mısırlıların binen kimsenin ayaklarıyla hareket ettirdiği iki tekerlekli araçtan bahsettikleri kaynaklarda belirtilmektedir. Bununla beraber, bugün bildiğimiz ve kullandığımız anlamda bisikletin başlangıç tarihi XIX. yüzyılın ilk çeyreğine rastlamaktadır. Bisikletin icadı ile ilgili atılan en büyük adım, 1817’de Alman Baron von Drais’in kendi adına izafeten “drezin” adıyla anılan alet, bisiklete bir adım daha yaklaşmış oluyordu. 1840’larda Macmillan isimli bir İskoçyalı bu aracı esas alarak bazı eklemelerle belirli ölçülerde geliştirdi. Zamanla farklı isimler tarafından geliştirilmeye devam edildi. Bisiklet icat edildiği zamandan günümüze kadar birçok farklı isimle anılmıştır. Celerifer, drezin, derrace, koşu makinası, hobi atı, şeytan arabası, ya da kaynaklarda en bilindik adıyla velocipede olarak geçmektedir. Bisiklet deyimini ise ilk olarak 1865’lerde kullanılmaya başlandı. Hafif metal tekerlekler, binen kimsenin oturacağı sele, hava basılan lastiklerin bulunması ile bugünkü haline ulaşması yolundaki adımlarını atmaya devam ederek bisiklet modernleşmesini sürdürdü. Çok kısa sürede günlük hayatın bir parçası haline gelmiştir.

Bisikletin Osmanlı topraklarına girişi Avrupa’da yaygınlaşmasının ardından çok zaman almamıştır. Osmanlı’da bisikletin kullanılmaya başlaması ile sosyal ve kültürel hayata katkıları, temel ve pratik bir ulaşım vasıtası haline gelerek kamusal alana da sığraması, basında, edebiyatta hatta gündelik hayat içinde yeni bir literatür oluşturması açısından detaylı incelemeye tabi tutulmuştur.

### **Çalışmanın Amacı**

Bisikletin dünyada kullanımından başlayarak Osmanlı topraklarında bir ulaşım, spor ve eğlence aracı olarak gelişim serüveninin bir bütün olarak ele alınması amaç edinilmiştir. Bu çalışma ile öncelikle literatürde ki bir boşluğun doldurulması hedeflenmektedir. Osmanlı’da bisiklet kullanımı ile ilgili kapsamlı bir araştırmanın olmayışı temel motivasyon kaynağı olmuştur. Bu noktadan hareketle böyle bir araştırma dolayısıyla konu ile ilgili pek çok arşiv kaynağını gün yüzüne çıkarılması hedeflenmektedir. Toplumlarda maddi kültür, kullanılan araç gereçlerin tür ve nev’i ile anlaşılabilir.

Osmanlı'da bisiklet kullanımı üzerinden modern ulaşım araçlarının kullanımı ile modernleşme hareketleri arasında yeni tespitler bakış açıları yakalamak mümkün olacaktır. Bu amaç doğrultusunda literatüre katkı sağlanması planlanmaktadır. Anadolu'yu ziyaret eden pek çok seyyahın bu gezilerini bisikletle yapmış olmaları ve bunlar ile ilgili çok sayıda fotoğrafın bulunması yapılacak çalışmayı daha ilginç kılmaktadır. Bir ekonomik meta olmasını yanı sıra bisiklet gerek kamusal alanda gerek günlük yaşamda ve gerekse sportif olarak kullanımı ile tarihimizde izler bırakmıştır. Bu çalışma bu izleri bilimsel yöntemlerle tetkik ederek konu bütünlüğü içinde bilim dünyasına sunmak amacını taşımaktadır.

### **Çalışmanın Önemi**

Osmanlı'da bisiklet çalışmalarına baktığımızda kaynaklarda detaylı ele alınmadığı görülmektedir. Çalışma, bisikletin icadından Osmanlı topraklarına giriş serüvenini izah etmek, toplum içerisinde kabul görmesinden itibaren spor ve gündelik hayata etki ve katkılarını göstermek, devlet dairelerine kadar yaygınlaşarak talep edilen bir ulaşım aracı haline gelme sürecini, edebiyat ve kültürel hayata katkılarını açıklaması açısından önem teşkil etmektedir. Başbakanlık Osmanlı Arşivi'nde yer alan arşiv belgelerinin ışığında bisikletin Avrupa'da nasıl icat edilip geliştirildiğinin izah edilmesi, bisikletle Amerika ve Avrupa'dan yola çıkarak Osmanlı topraklarından geçen seyyahların bisikletin bu coğrafyada tanınması sürecine nasıl katkılarda buldukları, bisikletin Avrupa ve Amerika'dan sonra Osmanlı topraklarında da kullanılmaya başlaması, bisikletin hangi yol ve vasıtalarla Osmanlı Devleti'ne geldiği detaylı bir çalışma ile anlatılmıştır. Orijinal ve birinci el kaynaklar kullanılarak konunun ele alınacak olması, projeye özgünlük katan bir husus olacaktır.

### **Çalışmanın Yöntemi**

Bisikletin icadı ve Osmanlı'da bisikletle ilgili literatür tarandığında bu konunun çok fazla derinlemesine ele alınmadığı görülmektedir. Çalışmada geniş bir şekilde Literatür taraması yapılmış ve bu taramada Arşiv belgeleri temin edilerek faydalanılmıştır. Özellikle İsam Makaleler Veri Tabanı, Milli Kütüphane Süreli Yayınlar Kataloğu, Atatürk kitaplığı ve Ankara Üniversitesi Gazeteler Veri tabanı, Başbakanlık Osmanlı Arşivi kaynaklar açısından önemli bir yer teşkil etmektedir. İsmi geçen basın

koleksiyonları ve elde edilen bilgilerle çalışmamız genel hatları ile ele alınmıştır. Konuyla alakalı belgeler ise Osmanlı Türkçesinden transkribe edilerek çalışmada yer verilmiştir. Bisikletin icadından günümüze kadar belgelerin dışında bu konuyla ilgili birçok kitap ve makale de kaleme alınmıştır. Bisikletin konu edinildiği eserlere yer vererek, o dönemde ne kadar önem arz ettiği dile getirilmiştir.

Bu alanda literatürde en önemli katkı Nail Bülbül'ün *Osmanlı'dan Bugüne Türk Bisiklet Tarihi* adlı eseridir. Bülbül, kitabında kendi bisiklet tarihimize ışık tutmakla kalmayıp bisiklet tarihi ilklerine de değinerek o dönemi adeta bizlere yaşatmıştır. Kitapta bisikletin spor amaçlı kullanılmasına oldukça yer verilirken bu amaçla düzenlenen yarışlar da fotoğraflarla desteklenmektedir. Konunun geniş perspektifte ele alınması çalışmamız açısından önemli bir kaynak teşkil eder.

Konuyla alakalı diğer önemli tedkik eserler ise 1994 yılında Cem Atabeyoğlu'nun *Türk Bisiklet Tarihi* ile 2003 yılında Gökhan Akçura'nın *Evvel Zaman Bisiklet* isimli kitaplarıdır. Cem Atabeyoğlu'nun yazmış olduğu *Türk Bisiklet Tarihi* adlı kitabında, bisikletin icadından günümüze kadar gelen süreci anlatmıştır. Atıf Kahraman'ın kaleme aldığı *Osmanlı Devleti'nde Spor* adlı kitabında Osmanlı Devleti'nde sporun etkisinden bahsetmektedir. Bisikletin icadı ile insanlar arasında nasıl tepkiler uyandırdığına bizzat tanıklık eden kişilerin eserleri de incelenerek bilgi verilmeye gayret edilmiştir. Osmanlı Devleti'nde bisikletin yaygın olarak ilk tanınmasını sağlayanlardan biri olan Thomas Stevens o dönemi bizzat yaşamıştır. *Around The World on a Bicycle: From San Francisco to Teheran* isimli kitabı *San Francisco'dan Tahran'a Bisikletle Dünya Turu* ismiyle Ömer Ögünç tarafından Türkçe'ye çevrilmiş olup o dönemi bizlere anlatmaktadır. Bu kitap Amerika'dan çıkışından itibaren tuttuğu günlüğün kitaplaştırılmasıdır. Osmanlı ülkesine, başkentine ve insanlarına ait çok zengin bilgi kaynağı sunar. Bisikleti ilk gören insanların kendisine “bin bin” diye tezahürat yaptığını anlatır. Kudret Emiroğlu tarafından kaleme alınan, *Gündelik Hayatımızın Tarihçesi* adlı eser, genel itibariyle bisikletin icadından başlayarak, isminin zamanla değişip farklı şekillerde dillendirilmesi anlatılmaktadır.

Mehmet Süme ve Selami Özsoy'un yazmış olduğu “Osmanlı'dan Günümüze Türkiye'de Bisiklet Sporunu” adlı makale, bisikletin icadından bahsedip daha çok spor alanındaki etkilerine yer vermiştir. Bisiklet sporunu geniş bir yelpazede anlatıp, hangi

şehirlerde yaygınlık gösterdiğini ve müsabakalar hakkında bilgi verir. Mehmet Özdemir tarafından 2015 yılında yayınlanan Türkiye’de bisiklet turizmi “Velosipet ile Bir Cevelan “makalesinde, bisikletin tarihçesinden bahsederek, bisikletin turizm amaçlı da kullanıldığına dair bilgiler vererek konuya farklı bir bakış açısı getirmiştir. İbnülcemal Ahmet Tevfik tarafından kaleme alınan *Velosipet ile Bir Cevelan* adlı kitaba da makalesinde yer vermiştir. Bu kitap Türkiye’de bisiklet turizmine ait ilk seyahatnamedir. İstanbullu bir gencin Bursa’ya yapmış olduğu keşif gezisini anlatmaktadır. İstanbul’a döndükten sonra bastırıldığı gezi notları ile Bursa’nın panoromasını gözler önüne serer. Osmanlı’da bisikletle ilgili yayımlanan bir diğer eser Ahmet İhsan’ın yazmış olduğu *Bisiklet Meraklılarına Yadigârdır*. Kitap, bisiklete binmek isteyenler için uygulamalı rehber amacı taşımaktadır. Her iki eserde çalışmamız için önemli bir kaynaktır. Konunun bir bütün olarak ele alınması için yerli kaynakların dışında yabancı kaynaklar da incelenmiştir. Bunun dışında birçok ansiklopedik kaynaklardan yararlanılmıştır.

Çalışmada, bisikletin icat edilmesinin ardından Osmanlı topraklarına girdiği XIX. yüzyıl sonları ve Cumhuriyetin ilanına kadar olan süreç detaylı ele alınmıştır. Bu mahiyette basın ile kaynaklar, Literatürde yer alan Osmanlı’da bisiklet üzerine yapılan çalışmalar ile karşılaştırılmış ve elde edilen veriler analiz edilerek çalışmanın sonucuna varılmıştır.

## **BİRİNCİ BÖLÜM: BİSİKLETİN İCADI VE TARİHİ GELİŞİM SÜRECİ**

Büyük küçük her yaşta insanın binebileceği bisiklet, iki tekerleği, selesi, pedalları ve gidonuyla son derece basit görünümüne karşın tarihi oldukça karışık ve tartışmalıdır. İlk bisikletin kim tarafından ve nasıl icat edildiği sorusuna tam ve net bir cevap vermek pek mümkün değildir. Üstelik teknoloji tarihi içinde diğer icatlara nazaran bisikletin tarihi gelişimi son yıllara kadar çok rağbet görmemiştir. Bisikletin zaman zaman artan ilgisine göre gelişen araştırmalar ve yapılan tartışmalar ile bisikletin icadıyla ilgili tarihi sürecin de aydınlanacağı şüphesizdir.

Bisikletin icadı konusunda tarihçiler arasında da tam bir fikir birliği bulunmamaktadır. Ayrıca farklı araştırmacılar tarafından ileri sürülen tarihler ve kişiler konusu tartışmalıdır. Bunun en önemli sebebi, bisikletin aslında pek çok icat gibi tek bir mucit tarafından icat edilmemiş, tarih içerisindeki pek çok farklı ülkeden, farklı çabaların sonucunda ortaya çıkmış olmasıdır. Özellikle otomobillerin henüz yollarda görünmediği, bisikletin popülerliğinin en yüksek olduğu yıllarda Avrupa'dan Amerika'ya bisikletin üretilmesi ve geliştirilerek satılması hususunda çok kişinin gayreti ve sermaye sahiplerinin yatırımı söz konusudur. Bisiklet tarihi ile ilgili olarak yapılan çalışmalarda araştırmacılar konuyu bazen bu tartışmalı tarihi süreci izah ederek başlatırlar. Bazıları da bisikletin tarihini at arabalarının kullanılmaya başladığı yıllara götürürken bazıları ise tekerleğin icadına kadar geriye götürürler.

### **1.1. Tekerleğin İcadı**

Bisikletin ilk icat edilen versiyonundan günümüze kadarki modellerine kadar en önemli parçası, hareket etmesini sağlayan tekerlekleri olduğu için konu ile ilgili bazı araştırmacılar bisikletin icadı ile ilgili tarihsel süreci tekerleğin icadı ile başlatmaktadırlar<sup>1</sup>. İnsanlar tekerleğin icadına neden gerek duymuşlardı? Tekerleğin hangi tarihte icat edildiğine dair net bilgiler bulunmamakla birlikte eski çağlardan geldiği bilinmektedir.

---

<sup>1</sup> Ed. Erik Gregersen, *The Complete History of Wheeled Transportation: From Cars and Trucks to Buses and Bikes*, Britannica Educational Publishing, 2011, s.5; Edwin Tunis, *Wheels: A Pictorial History*, The Johns Hopkins University Press, Baltimore-London, 2002, s. 2.

M.Ö. 3000-2500 yıllarında Amerikalı Arkeolog Speiser, tekerleğin kalıntılarını Gawra'da (Mezopotamya) rastlamıştır. İngiliz Wooley ise M.Ö. 2950 yıllarına ait bir mezardan tekerlek kalıntılarını ulaşmıştır<sup>2</sup>. Tekerleğe neden gerek duyulduğuna dair farklı görüşler bulunmaktaydı. General Frugier'e göre; Yontma Taş Çağı'ndan başlayarak insanlar avladıkları hayvanları götürebilmek için, taşıma ihtiyacı duymuşlardır. Bunun akabinde kesilmiş bir ağacın yuvarlandığını ve taşımayı kolaylaştıracağını akıl etmişlerdir. İngiliz tarihçisi Maccurdy'ye göre ise bu durum daha farklıdır. Tekerleğin atasının silindir şeklinde olan kâğıt ve deri olduğunu söyler. Bu söylediği kazılar neticesinde temellendirilmiştir. Sümer ülkesinde M.Ö. 3000 yılında yapılan kazılarda kızak ve araba bulunmuştur. Bu bilgilere baktığımızda tekerleğin icadının ardından hemen arabanın izlediğini söyleyebiliriz<sup>3</sup>.

Tekerlekli araç figürüne ait ilk kalıntılar, M.Ö. 3500-3350 yıllarında Mezopotamya, Kuzey Kafkasya ve Orta Avrupa'da rastlanmıştır. Bu figür günümüzün güney Polonya'sında o tarihlerde var olan Almanca adıyla "Tricherrandbecher" kültürüne ait olan bir yerleşimin kazı çalışmaları sonucunda kil obje üzerinde görülmüştür. Tekerlekli araç ortaya çıktıktan sonra Avrasya'da, M.Ö. 3000 yılında ise İndus vadisinde görülmeye başlamıştır. M.Ö. 1500 yıllarına ait taştan tekerlek şeklinde objelere rastlanmıştır. Nil nehrinin etrafında yaşayan antik çağ topluluğu olan Nubialılar, tekerleği kil eşya yapımında şekillendirmişlerdir. Şekillendirdikleri bu tekerleği, farklı bir amaç olarak su çarkında kullanmışlardır<sup>4</sup>. Tekerleğin keşfine baktığımızda, yeni taş devri son dönemlerinden başlayarak Bronz çağına doğru uzandığını söyleyebiliriz.

İlk tekerleğin yapımına baktığımızda ağaçtan yapılmış bir disk görünümünde olup içi delik şeklindeydi. Diskin ortasının delik olmasının sebebi ise aksın yerleştirilmesiydi. Tekerlek ağacın gövdesinden kesilen parçanın halka şekline getirilmesiyle oluşurdu fakat üzerine konulan yükü taşıyabilecek sağlamlıkta değildi. Uzunlamasına kesilmiş yuvarlak biçiminde parçalar gerekiyordu. 2003 yılında Slovenya'nın başkenti Lübljana'da 20 km güneyinde bilinen en eski ahşap tekerlek bulunmuştur. Günümüzde tekerleğin bulunması birçok buluşun önünü açmıştır. Bisikletin buluşu da buna örnektir. Bisikletin bulunması yeni bir ulaşım aracı olarak insanların hayatına girmiştir. Zamanla

<sup>2</sup> Pierre Rousseau, *Keşifler ve İcatlar Tarihi*, Milliyet yayınları, 1972, s.31.

<sup>3</sup> Rousseau, *Keşifler ve İcatlar Tarihi*, s.32.

<sup>4</sup> <https://2wheel1saddle.wordpress.com/category/bisiklet-tarihi/> ( Erişim Tarihi: 28 Ekim 2019)

tekerlekli ulaşım aracına artan talep ile bisiklet üretimi de artarak, talebi karşılamaktadır<sup>5</sup>.

## 1.2. Bisikletin Tarihi Serüveni

Çok basit bir ulaşım aracı olarak kullanılan bisikletin bulunuşu konusunda tarihçiler arasında tam bir fikir birliği yoktur ve ileri sürülen tarihler tartışmalıdır. Bisiklet, Avrupa’da icat edilmiş, saklaması kolay, taşınması son derece hafif, fiyat olarak da uygun olduğu için zamanla herkesin tercih ettiği bir ulaşım aracı haline gelmişti. Bu sebeple pek çok ülke bu tarihi icatta kendilerinin de payı olduğu konusunda adeta bir yarış içerisine girmişlerdi. Bisikletin tarihi ile ilgili yazılan yerli yabancı pek çok kaynakta ilk bisiklete ait çizimlerin Leonardo da Vinci’ye ait olduğu, dolayısıyla bisikletin fikir babasının olduğu ileri sürülmüştür<sup>6</sup>. Bazı araştırmacılar ise bu bilgiye şüpheli yaklaşmakla birlikte bisikletin tarihini anlatırken Leonardo da Vinci’den başlatmaya gayret etmektedirler. “*Bisikletin ilk defa nerede, ne zaman ve kim tarafından icat edildiği kesin olarak bilinmemektedir. Ancak doğruluğu yine şüpheli olmakla birlikte Rönesans Dönemi bilim insanlarından Leonardo Da Vinci’nin günümüz bisiklet şekillerinden uzak kadro şekli ile selesi aynı zamanda çamurluk işlevi gören pedallı ve makaralı ilkel sistemiyle birtakım çizimleri mevcuttur*”<sup>7</sup>. Ancak bu çizimlerin ne kadar doğru ve gerçekçi olduğu günümüzde dahi başlı başına bir tartışma mevzusudur. Genel olarak kabul edilen tek doğru bisikletin tek bir mucit tarafından icat edilmediği tam tersine tarih içerisinde pek çok farklı çabanın ve birikimin sonucu olarak ortaya çıktığıdır.

Tarihi süreç içerisinde bisikletin icadına ve bu birikimin gelişmesine kimlerin ne suretle katkı sağladığı yapılan yeni araştırmalarla ortaya konulmaktadır. Bisikletin tarihi bu kadar karmaşık ve tartışmalı olunca, tarihi detayları netleştirmek amacıyla Uluslararası Bisiklet Tarihi Konferansları (ICHC; International Cycling History Conference) düzenlenmeye başlamıştır. Uluslararası Bisiklet Tarihi Konferansı, bisiklet tarihine büyük bir akademik titizlikle yaklaşan yıllık bir etkinliktir. İlk Uluslararası Bisiklet

---

<sup>5</sup> <https://2wheelsaddle.wordpress.com/category/bisiklet-tarihi/> (Erişim Tarihi: 28 Ekim 2019)

<sup>6</sup> Deniz Bayav, “Leonardo da Vinci’de Sanat, Bilim ve Etkileşimi”, *Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Aralık 2009, C.11, Sayı: 2, s. 127.

<sup>7</sup> Göker Ardalı, “Bisiklet İstiyoruz Ancak Doğru Bisikleti İstiyor Muyuz?”, *The Bike Mag: Bisikletli Yaşam Dergisi*, Ekim 2015, Sayı: 1, s.6.



Tarihi Konferansı, 1990'da Glasgow, İskoçya'da yapılmış, hem spor tarihçilerinin ve hem de yeni teknolojik bulguları paylaşmaları için araştırmacıların bisiklet meraklıları ile buluştuğu bir forum haline gelmiştir. Bu ilk konferanstan bu yana, her yıl San Remo'dan (İtalya) Osaka'ya (Japonya) ve Cambridge'den (İngiltere) Stellenbosch'a (Güney Afrika) kadar çeşitli yerlerde konferanslar düzenlenmiştir<sup>8</sup>. Bisiklet tarihi ile ilgili yapılan çalışmalarda özellikle tartışmaların yoğun olduğu konularda “*Bu konuda da bir netlik bulunmamaktadır ve ICHC’da hala tartışmaya açık bir konudur*” denilmek suretiyle söz konusu konferansların önemi vurgulanmaktadır. Bisiklet ilk ne zaman icat edilmiş ve bisiklet ismini nasıl almıştır? Bu konuyla ilgili kaynaklarda hangi bilgiler ve iddialar yer almaktadır? Öncelikle iddialar neler onları izah ederek başlamak ve daha sonra tarihçilerin ittifakla kabul ettikleri bilgilere yer vermek yerinde olacaktır.

### **1.2.1. Leonardo da Vinci’nin Bisiklet Tasarımı ve Celeriferin İcadı**

Bisikletin kimin icat ettiği ile ilgili birçok birbiriyle çelişen bilgi ve iddia bulunmaktadır. Bu iddialardan ilki, 1493 yılında *Leonardo da Vinci* veya öğrencisi olan *Gian Giacomo Caprotti* tarafından bisikletle ilgili yapılan basit tasarımlardır. 1974 yılında Edebiyat tarihçisi *Augusto Marinoni*, *Leonardo*’nun doğum yeri olan Vinci’de verdiği konferansta *Leonardo da Vinci*’nin *Codex Atlanticus*’un on yıllık Restorasyon döneminde bisiklet benzeri bir taslağa ulaştıklarını duyurmuştu. *Marinoni*’ye göre çizimler, Roma yakınlarındaki *Leonardo*’nun işleri üzerine restorasyon çalışması yapan rahipler tarafından keşfedilmiştir. XVI. yüzyıla ait olduğu düşünülen albümler, pek çok sayfası birbirine yapışmış halde bulunmuştu. Restorasyon yapan rahipler sayfaları özenle birbirinden ayırırken bisiklete dair çizimlere rastlamışlardır. Çizimler, 1974’te yayınlanan “*The Unknown Leonardo*” ismiyle tüm dünya çapında bilinir hale geldi<sup>9</sup>. Fakat, 1997’de İskoçya, Glasgow’da düzenlenen 8. Uluslararası Bisiklet Tarihi Konferansı’nda Alman Profesör *Hans-Edhard* bu iddiayı istenilerek yapılan bir sahtekârlık olarak tanımlamıştır.<sup>10</sup> Bugün hala birçok kaynak bisikletin ilk tasarımının *Leonardo da Vinci*’ye ait olduğunu belirtirken, son yıllarda yapılan çalışmalar ise

<sup>8</sup> Zeynep İskefiyeli, “ Bisikletle İlk Dünya Turunu Gerçekleştiren Seyyahın Gözüyle Kocaeli ve Çevresi” *Uluslararası Milli Mücadelede Servetiye Cephesi ve Kocaeli Tarihi-Kültürü Sempozyumu-VI*, Kocaeli, 2020, s.278.

<sup>9</sup> Richard Shaw Pooler, *Leonardo Da Vinci’s Treatise of Painting: The Story of The World’s Greatest Treatise on Painting Its Origins, History, Content and Influence*, Veron Press, United States, 2014, s. 136-137.

<sup>10</sup> İskefiyeli, *Bisikletle İlk Dünya Turunu Gerçekleştiren Seyyahın Gözüyle Kocaeli ve Çevresi*, s.278.

çizimlerin yıllar sonra çizilip eklenmiş olduğuna dairdir. Modern görünümlü Leonardo da Vinci bisikleti ile ilgili tartışmalar ve bu iddialar hala devam etmektedir.

Henüz doğruluğu ispatlanmamış bir başka iddia ise; Fransız Kontu *Jean Henri Sievrac* tarafından geliştirilen *Celerifere* adı verilen bir koşu makinesi idi<sup>11</sup>. Bu araç iki tekerlekli olup, sürücünün aracı ileri doğru itirmesi ile hareket ediyordu. Koşu makinesi ismiyle Haziran 1791’de Paris halkına sunulmuştur. *Celerifer* adı Fransızca’da “Hızlı Giden” anlamına geliyordu. Fakat görenler ona “Tahta At” ismini yakıştıyordu. Çünkü araca baktığımızda altında iki tekerlek bulunan bir sallanır ata daha çok benziyordu. Bu iddia, 1891 yılında Fransız gazeteci *Louis Baudry de Saunier* tarafından ortaya atılmıştı. Ancak 1976 yılında yine bir Fransız araştırmacı tarafından bu iddia çürütüldü<sup>12</sup>.

İki tekerlekli *Celerifere* hakkında başka bir iddia ise; bu aracın hiçbir zaman var olmadığı, Fransız gazeteci *Louis Baudry de Saunier* tarafından bu durumun yanlış yorumlandığıdır. 1790 ve 1817 yılları arasında Fransa’da gerçekleştirilen kanun ve kararnamelere göre toplu taşımının serbestleşmesi kararlaştırılmış, bunun sonucunda Rounen’den Paris’e, Paris’ten Rounen’e günün ve gecenin yani hemen her saatte yolcu taşıyan şirketler ortaya çıkmıştır. “*L’éclair*”, “*Le velocifere*”, “*L’hirondelle*”, “*Les jumelles*”, “*L’impulsive*” gibi şirketlerin yanı sıra *Le Celerifere* de bu şirketlerin arasında idi. 18 Ekim 1816’da *Jean Henri de Sievrac*, *Celerifere* şirketini kurdu. *Celerifere*, yaz ve kış olmak üzere iki ayrı modele sahipti. Jean Henri de Sievrac, 31 Temmuz 1817’de *Celerifer*’in ithalatı ve kullanımı için patentini almayı başardı. *Sievrac*, Fransa’daki diğer tüm yolların haklarını Paris-Versay hattından sonra alabilmişti. Bu bilgilere göre *Celerifer* yolcu taşıyan bir posta araba şirketi idi, ilk bisiklet ile bir ilgisi yoktu<sup>13</sup>.

Bisikletin tarihçesi ile ilgili kaynaklara baktığımızda; Almanya, *Baron von Drais*’in 1817’deki *Running Machine* (Koşan Makine) çalışmasının ilk bisiklet olduğunu iddia eder. Fransızlara göre de *Sievrac* ilk bisikleti icat etmiştir. İtalyanlar ise icadı *Leonardo da Vinci*’ye kadar götürmüşlerdir. Bu alanda akademik çalışmalar yapanların

<sup>11</sup> Cem Atabeyoğlu, *Türk Spor Vakfı*, Türk Spor Vakfı Yayınlar, 1994, s. 3.

<sup>12</sup> R. Sertaç Kayserilioğlu, “Tüm Zamanların En Çevreci Taşıtı Bisiklet: Selesi İki Tekerlek, Üstünde Motoru Bir İnsan Gücünde”, *Tarih Dergisi*, Sayı: 38, Temmuz 2017, s.27, 88-93.

<sup>13</sup> İskefiyeli, *Bisikletle İlk Dünya Turunu Gerçekleştiren Seyyahın Gözüyle Kocaeli ve Çevresi*, s. 279.

bir araya geldiği Uluslararası Bisiklet Tarihi Konferansı dışında pek de net bir kaynak yoktur.

### 1.2.2. Bisikletin Babası: Baron Karl Ludwig von Drais Sauerbrun

Binicisi tarafından itme gücü sağlanan iki tekerlekli ve kanıtları tartışmalı olmayan ilk taşıt, Alman *Baron Karl von Drais de Sauerbrun* tarafından icat edilmiştir. *Karl Drais*, Almanya’da bir orman memurudur ve buluşlarıyla oldukça ünlü biridir. *Draisienne* adlı taşıt kullanıldığı ispat edilen ilk örnek taşıt olup, tarihimizde önemli bir yere sahiptir. Bu icadın ortaya çıkışı “Big Bang” gibi benzer bir olay ile başlatılır.<sup>14</sup> 5 Nisan 1815 günü akşamı Java’nın doğusundaki Sumbawa adası büyük bir patlama ile sarsılmıştır. Endonezya’daki Tambora Dağı’nın patlaması ile yüksek bir enerji açığa çıkmış ve büyük miktarda karbondioksit atmosferde 30 km kadar yüksekliğe ulaşmıştır. Bu durum Avrupa da dâhil olmak üzere dünya çapında sıcaklıkların düşmesine neden olmuştur. Bu olaydan sonra değişen iklim ve yok olan bitki örtüsü, açlık vb. durumlar neticesinde toplu ölümler ve göçler gerçekleşmiştir. Bu bölgede tarım yapılması ve hayvan besiciliğinin yeniden başlaması için on yıldan fazla bir sürenin geçmesi ile mümkündür. 1815 yılında Tambora Yanardağı’nın getirdiği sonuçlar itibariyle Yakınçağ’ın en önemli olaylarından biridir. Tambora Yanardağı’nın infilakından 1 yıl sonra iklimsel değişiklik diğer bölgelerde de görülmeye başlamıştır. Bu gelişmeler üzerine 1816 yılında Orta Avrupa ve Kuzey Amerika eyaletleri için “yazı olmayan yıl” haline gelmiştir. Haziran ve Temmuz aylarında kar yağışı görülürken, Ağustos ayında ise buluttan gökyüzü görülmez olmuştur. İklim değişikliği ile tarladaki ürünler donarken, kış için gerekli ürünler aşırı nemden dolayı çürümeye başlamıştı. Kış ayı için hayvanlarına kuru ot stoku yapamayan köylülerin hayvanları, bu yaşananlardan dolayı telef olmuştur.<sup>15</sup> Bisiklet tarihçisi *Lessing*, iklimsel değişiklikler sonucunda hayvanların ve özellikle atların telef olmasının etkisiyle *Karl Drais*’in, iki tekerlekli üzerinde bir binici tarafından pedalsız hareket edebilen bir koşu makinesi icat ettiğini ifade etmektedir.

<sup>14</sup> Suze Clemitson, *A History of Cycling in 100 Objects*, Bloomsbury, London, Oxford, 2017, s.7.

<sup>15</sup> Haydar Akın, “Tambora ve Yazı Olmayan Yıl: Bir Volkan Dünyayı Nasıl Krize Soktu”, *(TOD) Tarih Okulu Dergisi*, Yıl: 11, Sayı: XXXVI, Ekim 2018, s.278-290.

*Karl Drais* icat ettiği bu iki tekerlekli koçu makinesi ile insanlara alternatif bir ulaşım aracı sunmaktadır.<sup>16</sup>

Tamamen ahşaptan oluşan *draisienne*, tekerlekleri ayaklarla ittirilerek hareket sağlanıyordu. Tekerlekleri demirden, teker göbeği ise pirinçten yapılmış olan bu taşıt 22 kg ağırlığındaydı. Arka tekerinde bir fren mekanizması bulunan bu icat ayaklarla durdurulabilirdi. Aynı zamanda bu pedalsız aracın bakım masrafı da yoktu. *Drais*'nin bu makinayı kullanacaklar için nerileri de vardı. İlk neri araç üzerinde istenmeyen düşüşü ynlendirmedi. Bir dönüş esnasında makinanın dik durması için merkezkaç kuvveti kullanılır. Makinanın dengede tutulması için sağa dönüşlerde sola eğilmeli, sola dönüşlerde ise sağa eğilmelidir. Böylece makine dengede tutularak istenmeyen bir dşşde önüne geçilir. İkinci nerisi ise makineyi harekete geçirdikten sonra ayakları doğal olarak konumlandırmak ve bir yokuş esnasında ayakların hızını arttırmaktır<sup>17</sup>.

*Kral Drais*'in yapmış olduğu *draisienne*, *laufmaschine* ismiyle de anılırdı. Bu taşıt ile 12 Haziran 1817'de ilk deneme turu gerçekleştirildi. Mannheim'den başlayarak Schwetzing'de son bulan sürüşte, bir saatten az bir sürede yaklaşık 13 km yol kat edilmiştir. Normal yürüme sresinin yarısından daha az bir sreye tekabül ediyordu. *Karl Drais*, bu ilk denemeden sonra koçu makinesinin gücünü göstermek için yeni denemeler gerçekleştirdi. Tempolu srşlerin akabinde uzun yol sürüşleri gerçekleştirildi. Karl Drais 1817 yılı sonlarında icadının lisansını satmak ve patent başvurusu yapmak için Fransa'yı tercih etti. Fakat *Drais*, onay almadan Paris'e gidemedi çünkü emekli olmasına rağmen, teknik olarak hala izinli bir devlet memuruydu. Bu yüzden aracılarn devreye girmesi ile yaptığı başvurusunda icadın adı değiştirildi. İcadın adı Fransızca yeni bir ad olan *velocipede* (hızlı ayak) olarak kaydedildi.<sup>18</sup> *Drais*, Ocak 1818'de Baden'de bu tasarının patentini almayı başardı. İnsanların ilgisini çekmek için birçok reklam kampanyalarını ön plana çıkardı.<sup>19</sup>

*Karl Drais*'in *draisienne* adlı icadı önce Avrupa daha sonra da Kuzey Amerika'ya farklı isimler ve farklı tasarımlarla yayıldı. Birçok yerde *draisienne*, *velocipede* (*velosipet*)

<sup>16</sup> <https://2wheelsaddle.wordpress.com/category/bisiklet-tarihi/>, ( Erişim Tarihi: 28 Ekim 2019), ( bkz. EK-1)

<sup>17</sup> Tony Handland Hans- Erhard Lessing, *Bicycle Desing: An Illustrated History*, The MIT Press, Massachusetts, 2014, s.34.

<sup>18</sup> İskefiyeli, *Bisikletle İlk Dünya Turunu Gerçekleştiren Seyyahın Göziyle Kocaeli ve çevresi*, s.279-280.

<sup>19</sup> <https://2wheelsaddle.wordpress.com/category/bisiklet-tarihi/> ( Erişim Tarihi: 28 Ekim 2019)

adıyla duyulmaya başladı. Bir müzik aleti yapımcısı olan Baltimore'dan *James Stewart*, *velosipedi* deneyen ilk Amerikalıdır. *James Stewart* 1818 sonlarında Avrupa'dan elde ettiği teknik çizimlere dayanarak bir numune üretti. Ayrıca bu numune Baltimore Amerikan ve Ticari Günlük Reklam vereninde yer aldı. İnce piyano işçiliği ile tanınan *Stewart* bu makine ile yeni bir seyahat şekli sundu. *Stewart*'ın bisikleti, Amerikan başkanlarının ünlü bir portre sanatçısı olan *Charles Wilson Peale*'nin ilgisini çekti ve kendisi için bir tane yapmaya karar verdi. Bu makine *Peale*'nin Philadelphia'daki müzesinde sergilendi. Philadelphia'da velocipede kullananlarının sayısının artmasıyla beraber cezalarda görüldü. Genç bir adam kaldırımında velocipede kullandığı için 3 dolar para cezasına çarptırıldı ve bu dava ile Philadelphia'da velocipede kullanımına son verildi. New York, New Haven'da benzer olaylar görüldü ve buralarda da velocipede kullanımı yasaklandı. Harvard raporlarına göre bu durum karşısında Üniversite öğrencileri, geceleri velocipede'e Boston ve Cambridge arasındaki köprüde binmiştir. Kaldırımında velocipede kullanımı azaltmak için yasaklar bazı yerlerde de uygulandı: Manheim, Milano, Londra, Philadelphia, New York, New Haven ve Kalküta'da cezalar uygulandı.<sup>20</sup>

Yasakların uygulanması ile birlikte velocipede kullanımı engellenemedi. Makine, zamanla yapılan bazı değişiklikler ve konulan farklı isimlerle anılmaya devam etti. Amerika'da bu icada *draisienne* ismi yerine *tracena* denildi<sup>21</sup>. Bisikletin bu ilk atasına İngilizler *hobby horse* veya *dandy horse* derken, Almanlar *draisine*, Fransızlar ise *velosipet* ya da *draisienne* adını kullanmışlardır.<sup>22</sup> Bu iki tekerlekli yeni icat Avrupa'da büyük ilgi ve merak uyandırırken, insanların yaşantısına da büyük bir hareketlilik katmıştı. Artık birçok yerde velocipede görmek mümkündü. Eğlence merkezlerinde, parklarda ve festivallerde gördüğümüz velocipede için binicilik okulları hatta velocipede pistleri açılmaya başladı. Hanımlar içinde özel iki veya daha fazla tekerlekli velocipedeler imal edildi. Fransa'nın başkent ve çevresindeki festivallerde velocipede yarışları görülmeye başladı. *Karl Drais*'in koşu makineleri Monceaux Park'ta yarım saatliğine kiralanıyordu. Almanya ve Avrupa'nın diğer yerlerinde de buna

<sup>20</sup> Tony Handland Hans- Erhard Lessing, *Bicycle Design: An Illustrated History*, s.45-47.

<sup>21</sup> David V. Henlihy, *Bicycle: The History*, Yale University Press, 2004, s.40.

<sup>22</sup> Kayserilioğlu, "Tüm Zamanların En Çevreci Taşıtı Bisiklet", s.28, ( bkz. EK-2)

benzer hizmetler verildi. *Anton Burg* isimli bir tarım aletleri üreticisi Viyana'da *draisienne* sürücülerini için bir açık pist işletmeye başladı<sup>23</sup>.

*Drais*'in icadı ile bisikletin gelişiminde ve değişiminde önemli adımlar atılmıştır.<sup>24</sup> *Arthur Judson Palmer*, *Karl Drais*'den "Bisikletin Babası" olarak bahseder. Bugün modern bisikletin temel hatlarına en yakın olan, ilk iki tekerlekli modeli tasarlayıp üreten kişinin Alman *Karl Freiherr Drais von Sauerbrunn* (1785-1851) olduğu herkes tarafından bilinmektedir.<sup>25</sup> O yüzden bisikletin mucidi *Drais* demek daha doğru olacaktır.

### 1.2.3. Bisiklet Üzerinde Yapılan Yenilikler

İngiliz fayton imalatçısı *Denis Johnson*, velocipede üzerinde birtakım değişiklikler ve iyileştirmeler yaptı. *Drais*'inkinden farkı ise ahşap olmasına rağmen demir çatal ve arka taşıyıcılarla desteklenmiş olması idi. Kendi tasarımı olan velocipede ile üretime başladı. *Johnson*'un velocipedlerinde direksiyon düzeni farklıydı. Fransız tarzına benzer şekilde, kısa bir gidon (ön tekerleğe yön veren enlemesine çubuk) doğrudan çatal gövdesinin üzerine cıvatalandı. Arka tekerlekte fren yoktu. *Johnson*, makinelerini romen rakamları olarak şekillendirilmiş üretim numaralarıyla yazmıştı<sup>26</sup>. Makinede hızın artırılması için büyük jantlar kullanılmıştı. Çerçeveyi desteklemek için önde demir çatal kullanıldı. Dik konumda olan direksiyon mekanizmasının her iki ucuna ahşap kulplar yerleştirildi. Direksiyon çubuğu yarım daire şeklindeki parçaya bağlanmıştı. Makine *draisine* kıyasla daha elegan bir görünüme sahipti ve daha hafifti<sup>27</sup>. Bu icadı ile *yaya arabası* ya da *velocipede* adıyla patent almayı başarmıştı<sup>28</sup>.

*Velocipede hobby-horse* adıyla Amerika'da duyulmaya başlamıştı. *Johnson*, 1818 sonbaharında Londra Long Acre'de yeni bir atölye açtı. 1819 yılının Şubat veya Mart aylarında Long Acre'deki atölyesinin yakınında ise bir binicilik okulu açtı. Ayrıca bu

---

<sup>23</sup> İskefiyeli, *Bisikletle İlk Dünya Turunu Gerçekleştiren Seyyahın Gözüyle Kocaeli ve Çevresi*, s.280.

<sup>24</sup> *Drais*, uzun yıllar *bisikletin* gelişmesi için emek verdi ve belli bir noktaya getirdi. Fakat 1848 yılından sonra sade vatandaşlığı seçerek hayatına devam etti. Hükümet daha sonrasında mucit olması sebebiyle verdiği emekli maaşını kesti. 1851 yılında da vefat etti.

<https://2wheel1saddle.wordpress.com/category/bisiklet-tarihi/>, ( Erişim Tarihi: 28 Ekim 2019)

<sup>25</sup> İskefiyeli, " *Bisikletle İlk Dünya Turunu Gerçekleştiren Seyyahın Gözüyle Kocaeli ve Çevresi*", s.280.

<sup>26</sup> Tony Handland Hans- Erhard Lessing, *Bicycle Design: An Illustrated History*, s.42.

<sup>27</sup> David V. Herlihy, *Bicycle: The History*, s.34.

<sup>28</sup> Chris Boardman, *The Biography of the Modern Bike: The Ultimate History of Bike Design*, Hachette, UK, 2015, s.10.

okulda oğlu *John*'da eğitimci olarak görev almıştı<sup>29</sup>. Bu okulu açtıktan sonra kendi üretimi olan *hobby horseler* için yeni siparişler almaya başladı. Artık birçok yerde binicilik okulları görülüyordu. Örneğin: Dublin'de de iki İrlandalı inşaatçı binicilik okulu işletiyorlardı.<sup>30</sup>

1819 yazında *Johnson*'un pazarlama yeteneği ve patent korumadaki hassasiyeti sonucu icadı Londra sosyetesinde duyuldu ve moda olmaya başladı. Bu yaşananlardan sonra *Johnson* bir kurs açmaya karar verdi. *Velosipet* ilgi duyan müşterilerin tercih ettiği bu kursta dersler verirken, ağırlık ve boylarına göre de özel velocipedeler yapılıyordu.<sup>31</sup> *Johnson*, insanların dikkatini çekmek için yarışlar düzenlemeye başladı. Fakat bu duruma karşı olanların tepkisi ile karşılaşınca pes edip dört tekerlekli araç üretimine geri döndü.

*Velocipede* ilk başlarda ilgi görse de daha sonrasında tüm çabalara rağmen ilerleme gösteremedi. 1821 yılında İngiliz bilimcisi *Lewis Gompertz* velocipet üzerine çalışarak bir gelişme göstermiştir. *Lewis*, ön tekeri yönlendiren lövyenin alt ucuna bir dişli krank yerleştirmiştir. *Velocipede* sürücüsü lövyeyi kendine çektiğinde ön tekerin dönmesi ile taşıt öne doğru hareket ediyordu. Bu esnada dişliler birbirinden ayrılarak bir sonraki çevirmede hazır hale geliyordu. *Drais*, *Lewis*'in bu tasarımını pek uygun bulmadı. Yapılan bu değişikliklerle de velocipede pek ilgi görmedi. İki teker hakkında daha farklı icatlar olana kadar, uzun bir süre gözlerden uzak kaldı. Bu icadın hareket etmesi ile ilgili birçok tasarım düşünülürken durması için fren mekanizması koymak pek düşünülmemişti. Yokuş aşağı giderken, aşırı hız yapıldığında veya keskin dönemeçlerde ayak tabanlarıyla durmayı sağlamak oldukça güç bir durumdu. Bu durum ayakkabının parçalanması, sürücünün düşmesi gibi birçok kazalara neden oluyordu. *Velocipedi* sürerken yaşanan bu olumsuzluklar halkın tepkisine neden oldu. Bu icadın değeri otuz yıl sonra anlaşıldığı gibi asıl sahibi de *Drais* denilebilir<sup>32</sup>.

İskoçya'da Dumfriesshire'da demircilik yapan *Kirkpatrick Macmillan* dört yıl süren çalışmaları sonucunda 1839'da, farklı bir bisiklet türünü ortaya çıkarmıştır<sup>33</sup>. Yeğenin

<sup>29</sup> Tony Handland Hans- Erhard Lessing, *Bicycle Desing: An Illustrated History*, s.42.

<sup>30</sup> İskefiyeli, *Bisikletle İlk Dünya Turunu Gerçekleştiren Seyyahın Göziyle Kocaeli ve Çevresi*, s.280.

<sup>31</sup> *Gelişim Genel Kültür Ansiklopedisi*, Gelişim Yayınları, "İnsanlar ve Makinalar", C. 2, 1976, s.76.

<sup>32</sup> <https://2wheel1saddle.wordpress.com/category/bisiklet-tarihi/> (Erişim Tarihi: 28 Ekim 2019)

<sup>33</sup> *AnaBritannica Genel Kültür Ansiklopedisi*, Ana Yayıncılık, "Bisiklet", C. 4, 2004, s.327.

söylediğine göre amcası yaptığı araca daha sonra buhar lokomotifine benzer bir mekanizma ilave ederek, bisiklete arka tekerden hareket sağlayan bir özellik kazandırmıştı. Bu bisikletin özelliklerine bakacak olursak; tekerlekleri çember (jant) biçimindeydi. Ön tekerlek 75 cm çapında, arka tekerlek ise 100 cm çapındaydı. Ön tekerlek bir gidon yardımı ile yönlendiriliyordu. *MacMillan*, 1842 yılında bu bisikleti kullanarak bir posta arabasıyla yarışmış ve başarılı olmuştu. *Macmillan* ile ilgili bir Glaskow gazetesinde şöyle bir haber yapıldı; habere göre, 1842 yılında *MacMillan*'ın bu bisiklet ile bir trafik kazasına karıştığı ve Gorbals'ta ise bir yayaya çarpıp beş Şilin para cezası ödemek zorunda kaldığı yazmaktadır. Fakat daha sonrasında bu haber için oğlu tarafından çıkarılan uydurma bir haber olduğunu iddia edenler olmuştur.<sup>34</sup>

1840'lı yılların başında Doverlı *Willard Sawyer*, İngiltere'de dört tekerlekli arabalar imal ediyordu.<sup>35</sup> Ön tekerlek aksında kranka benzeyen bir mekanizma bulunan *Sawyer*'in yaptığı bu aracın ağırlığı 32 kg'dan daha azdı. *Sawyer* bu aracı bir yeke (metal kol) ile yönlendirmeye çalışıyordu. Ancak keskin dönüşlerde ön tekerin sürücünün bacağına sürmesi üzerine hareketini makara ve ip ile arka tekerleklere aktarmıştır. Sonralarında ise daha düzgün dört tekerli velosipedi üretmeye başlamış hatta St. James caddesindeki fabrikasında seri üretime bile başlamıştı. Yaklaşık kırk sene bu seri üretime devam etmiştir. *Sawyer*, ürettiği bir velosipedi New York'taki bir sergiye de göndermiştir. Bayan ve çocuklar için, tek sürücüden oluşan, yarış amaçlı birçok modelini üretmiştir.<sup>36</sup>

1845 yılında *Lesmahagowlu Gavin Dallzel*'in *MacMillan*'a benzer iki tekerlekli bir bisiklet yaptığı yazmaktadır. Bazıları ise bu durumu yalanlayarak perdelik kumaş işi ile uğraşan *Gavin*'in sadece *Macmillan*'ın bisikletini kopyaladığını dile getirir. Kopyalamasındaki amaç, mallarını evinin bulunduğu kenar mahalleye taşınması için bu araca ihtiyaç duyması idi. *Gavin*'in yapmış olduğu bisiklet günümüze kadar gelmiş olup Glaskow'daki taşımacılık müzesinde sergilenmektedir. Aynı zamanda bu sergi, ellerinde bulunan en eski bisikleti sunmakla övünmektedir.<sup>37</sup>

<sup>34</sup> <https://2wheel1saddle.wordpress.com/category/bisiklet-tarihi/> (Erişim Tarihi: 28 Ekim 2019)

<sup>35</sup> Henlihy, *Bicycle: The History*, s.60.

<sup>36</sup> <https://2wheel1saddle.wordpress.com/category/bisiklet-tarihi/> (Erişim Tarihi: 28 Ekim 2019)

<sup>37</sup> <https://2wheel1saddle.wordpress.com/category/bisiklet-tarihi/> (Erişim Tarihi: 28 Ekim 2019)



1861’de, Fransız *Pierre Michaux* ve iki oğlu *Ernest ile Henri*, yaptıkları aracı icat ederken farklı bir yol izlemişlerdir. Bir değirmenden çıkardıkları kol ve tutamakları, bir drezin’in ön tekerleğine takarak, aracın ilerlemesini ayakla sağlamaya çalışmışlardır. Bu şekilde pedal sistemini bulmuşlardır. 1868’de *Pierre Michaux*, içi dolu kauçuk lastiklerin takılabileceği jantları icat ederek, daha sağlam bir araç meydana getirmiştir. *Michaux* makinesi draisine benziyordu ancak ön aksa pedallar ve bir frank takılıydı. *Michaux*, makinenin çerçevesini dövülebilir dökme demirden yaptı. Kullandığı malzemeler ahşaptan daha güçlüydü ama dövme çelik kadar güçlü değildi. Çerçevenin ortası menteşeli olup tekerlekleri tahtadan yapılmıştı. Arka tekere fren bloğu sıkın metalik bir kol yerleştirildi. Büküm kolu ise bir deri kayış vasıtası ile çalıştırılırdı<sup>38</sup>.

Guilmet’nin araştırmalarından yola çıkarak *Meyer ve ortakları*, 1869’da ilk çağdaş bisikleti yapmayı başardılar. Tekerlekler arası orantısızlık giderilerek, her iki tekerleğin çapı birbirine eşitlenmiştir. Böylece ön tekerlek yönlendirici olup, arka tekerlek ise pedal sistemi ve zincir aktarması ile hareket ettiriliyordu. Kasım 1869’da, Pre Catalan’da sergilenen, Guilmet bisikleti tümüyle metaldi. Bu sergi aynı zamanda ilk bisiklet sergi salonuydu. Bisiklet beklentiyi karşılamadı ve fazla ilgi görmedi<sup>39</sup>. *Pierre Michaux*’un yapmış olduğu bisikletin fiyatı ise 350 franktan başlıyordu. Hollanda, Avusturya, Almanya ülkelerinde birkaç üretici tarafından *Michaux*’un bisikletinin kopyalarını üretmeye başladı.<sup>40</sup>

1870 yıllarında bisikletlerde değişikliğe gidildi. Daha hızlı gidebilmek için ön tekerleği çok büyük, arka tekerleği ise sadece destek işlevi gören yüksek tekerlekli araçlar icat edildi. 1870’den sonra yeni geliştirilen bisikletlere *Bicyole* adı ile farklı bir isim konuldu. Bu modele baktığımızda ön tekerleğin çapı 1,5 santimetreydi. 1875 tarihine kadar bisikletlerde pedalın bir dönüşü tekerleği bir defa döndürmesini sağlıyordu. *Velosipet* adını alan bu taşıt hızının ön tekerlek ile kaynaklandığı düşünülürdü. Yapılan hesaplara göre tekerlek ne kadar büyürse, taşıt ta o kadar hızlı gider düşüncesi vardı. Buna bağlı olarak ön tekerleğin çapı 75 santimetreden 162 santimetreye kadar arttırıldı. Arka tekerlek ise 30 santimetreye kadar düşürüldü. Orantısız bir biçim alan velocipedin üzerine oturmak oldukça güç olup, uzun boyluların kullanabileceği bir araç haline

<sup>38</sup> Tony Handland Hans- Erhard Lessing, *Bicycle Desing: An Illustrated History*, s.73, ( bkz. EK-3)

<sup>39</sup> *Büyük Larousse Sözlük ve Ansiklopedisi*, İstanbul: Meydan Yayınevi , “ Bisiklet”, C.3, 1986, s.1692.

<sup>40</sup> Tony Handland Hans- Erhard Lessing, *Bicycle Desing: An Illustrated History*, s.59.

gelmişti. Tahta tekerleklerden oluşan velocipede ile çukur ve hendekli yollardan geçmek eziyet hâline gelmişti. Ön tekerleğin büyük olması sürücünün iç bacak boyuyla sınırlı olup kadro için daha hafif bir metal boru kullanılmıştır.<sup>41</sup>

*James Starley, penny-farting (yüksek teker bisiklet)* bisiklet türünü icat etmişti. *Starley*, İngiliz bisiklet endüstrinin babası olarak bilinir. Modeline *ariel* ismini veren *Starley*, tanjant teller ile bisiklete binerken kolaylık olsun diye basamaklar eklemişti. *James Starley* kendi “denge donanımını” geliştirmiş görünüyordu<sup>42</sup>. Bu dönemde sürüş rahatlığı olsun diye lastik tekerlekler, rulmanlar ve içi boş tüp şeklinde hafif kadrolar kullanılmıştır. Ön tekerleği sürücünün bacak boyuna göre 60 inç’e kadar çıkarılmaktaydı. O dönemde bu bisiklet modeline *basit* lakabı verilmişti. Daha sonra bu model *penny-farting* adını almıştır. *Penny* denen büyük ön teker, *farting* ise küçük arka tekere deniliyordu. *Penny-farting* o zamanlar tedavülde bulunan en büyük ve en küçük bakır paralara verilen addı.

*Penny-farting* bisikletinin fiyatından bahsederseniz eğer, 75-125 \$ gibi satılıyordu. Bu fiyat neredeyse bir ev fiyatına eş değerdı. Buna rağmen satışları oldukça iyiydi. Bu bisiklet modelleri hızlı olmasına rağmen sürücü çoğu zaman denge problemi yaşayabiliyordu. Ön tekerleğin büyük olması sebebi ile sürücü yere düşüyordu. Bu kazalar sonucunda iki elinin kırılması ile de sonuçlanabiliyordu. Daha çok maceraperest gençlerin tercih ettiği bu bisikleti, yaşlıların kullanması pek mümkün değildi.<sup>43</sup> Dönemin tarihçileri, bu tarz bisikletlerin çok hızlı gitmesi sonucunda bir yaya ile çarpışmasının her iki taraf içinde ölümle sonuçlanacağını ve yılda 3000 kişinin ölebileceğini iddia etmişlerdir.<sup>44</sup>

*Velosipet* modelini yüksek bisiklete dönüştürmeye çalışan İngiliz ve Fransızlar bu yolda ilerlerken Fransa, Prusya ile olan savaşın oluşturduğu yaraları onarmakla meşguldü. Fransa ve Prusya arasında çıkan bu savaş, Fransa’da bisiklet endüstrisini oldukça olumsuz etkilemişti. Bu olaylar neticesinde 1870 yılında Atlantik’in karşı yakasında *velocipede* yükselişini tamamlamıştı. ABD’ye baktığımızda ise neden zarara uğradığı konusunda tarihçiler hem fikir değildir. Kimileri o zamanlar yolların bozuk olması

<sup>41</sup> *Büyük Lugat Ansiklopedisi*, İstanbul: Meydan Yayınevi, “Bisiklet”, C.2, 1981, s.407.

<sup>42</sup> Tony Handland Hans- Erhard L, *Bicycle Design*, s.112, ( bkz. EK-4)

<sup>43</sup> <https://2wheelsaddle.wordpress.com/category/bisiklet-tarihi/> (Erişim Tarihi: 28 Ekim 2019)

<sup>44</sup> Clemitson, *A History of Cycling in 100 Objects*, s.16.

sebebi ile sürmenin zor olduğunu ileri sürerken kimileri de *Calvin Witty*'i suçlamaktadır. *Calvin Witty*'nin talep ettiği yüksek patent haklarından dolayı, endüstriyi zor duruma soktuğu söylenmektedir. Bu durum velocipede kullanıcılarının da hevesini kırmıştı. Her ne kadar çaba gösteren bisiklet severler olsa da, bazı medya yazarlarının kamuoyu üzerinde oluşturduğu olumsuz düşünceler daha baskın olmuştu.<sup>45</sup>

İngiliz girişimciler önce davranıp, yüksek bisikleti piyasaya sürüp, popüler olmasını sağladılar. İngiliz bisiklet endüstri merkezleri birçok yerde kurulmuştur. Bu yerler Oxford, Birmingham ve Manchester olup, daha sonraları ünü Fransa'ya da yayılmıştır. 1877-1878'de Atlantik'in diğer yakasında Frank Weston gibi Bostonlular yüksek bisiklet ithal etmeye başlamıştır. 1878 yılında Bostonlu *Albert A. Pope*'da "Colombia" modeli olan yüksek bisikleti üretmeye başladı. 1884 yılına gelindiğinde ise İngiltere ve Fransa'da orta ve üzeri sınıfı temsil eden gruplarda yüksek bisiklet ve üçtekerin kullanıldığı görülmekteydi.<sup>46</sup> *Rover* adındaki bu üç tekerlekli bisiklet görünüş itibarı ile son derece ilgi uyandırmıştı. Bu bisiklet özellikle İngiltere'de oldukça popüler duruma gelerek, diğer ülkeler tarafından da talep edilmiştir.

1885 yılında İngiltere'de *James Starley*'in yeğeni *John Kemp Starley*, *rover* adını verdiği ilk *güvenli bisikleti (Safty Bike)* üretti. Bu model yönlendirilebilen bir açıyla kadroya bağlı olan ön teker, aynı büyüklükte ve zincirle tahrik edilen bir de arka tekerden oluşuyordu. Aynı yıl *J. Starley roveri* bisiklet de birtakım değişiklikler yaparak bugünkü şeklini aldı. Borudan kadrosu ve yön verme sistemini oluşturdu. *Starley*'in amacı; sürücüyü yerden uygun bir mesafeye yerleştirerek, yorgunluğu en aza indirgeyip pedallara tüm gücü uygulamaktı<sup>47</sup>. Bisiklet hareket ettiğinde pedal takımını durdurmaya yarayan fren sistemine ihtiyaç duyuldu. Bisikletin ilk modellerine baktığımızda frenin olmaması birçok olumsuzlukları beraberinde getiriyordu. Örneğin; hareket eden bisikleti durdurmak için pedalları durdurmak, zincirlerin kopmasına neden oluyordu. Böylece zincir aktarma sistemine yani fren ihtiyacı elzem hâle gelmişti.<sup>48</sup> Doğruluğu hala netleşmemekle beraber *güvenli bisikletin* geliştirilmesi, bisiklet tarihinin en önemli olaylarından biridir diyebiliriz. Zira kamuoyunun bisiklet hakkındaki düşüncesini

<sup>45</sup> <https://2wheelsaddle.wordpress.com/category/bisiklet-tarihi/> (Erişim Tarihi: 28 Ekim 2019)

<sup>46</sup> <https://2wheelsaddle.wordpress.com/category/bisiklet-tarihi/> (Erişim Tarihi: 28 Ekim 2019)

<sup>47</sup> Clemitson, *A History of Cycling in 100 Objects*, s. 22.

<sup>48</sup> *Büyük Lugat Ansiklopedisi*, "Bisiklet", s.407.

değiştirdiği görölmektedir. İlk başlarda “gençlerin spor yapmak için kullandığı tehlikeli bir oyuncak” olarak addedilen bisiklet sonrasında “erkeklerin ve hatta kadınların da güvenle kullanabilecekleri günlük nakil aracı” olarak düşünölmüştür. Sürüş güvenliğindeki zayıf olan nokta ise yüksek bisikletin hızının büyük ön teker ile sınırlı olmasıydı. Bu nedenle mucitler, arka tekerden zincirle tahrik düzeneği üzerinde düşünmeye başladılar. Daha sonraları *Henry Lawsonbicyclette*'sine zincir tahrikini eklese de, hala büyük ön teker nedeniyle *crocodile* yakıştırmaları devam ediyordu ve bu deneme pazarda başarısız sayıldı. 1888'de *John Dunlop* hava ile şişirilen lastiği yeniden keşfetti. (İlk 1846'da İskoç asıllı *Robert William Thomson* icat etmiştir). Bu lastikler ile taşlı yollarda bisiklet sürmek daha kolay hale geldi. Bu yeni model ile sürücü tüm gücünü arka tekere verdikten sonra ön tekerin bisiklete güvenle yön verebilmesi özelliği günümüzdeki bisikletlerin atası kabul edilir.<sup>49</sup> Fakat bu çözümle birlikte sorunlar bitmiyordu. Arka tekerlek, aynı dişlisi yardımıyla pedallarla dönüyordu, yokuş aşağı sürerken pedal çevrilmesi gerekiyordu. Bisiklete lastiğin eklenmesi ile de tam bir çözüm getirilememişti. Bunun sonucunda *güvenli bisiklet* üzerinde değişikliğe gidildi.

*Penny Farting* üzerinde geliştirilen dört önemli unsur ile *güvenli bisiklet* oluşturuldu. Bunlar: Güvenlik, konfor, yön verilebilirlik ve hız idi. Bu nedenlerden dolayı 1890'da Kuzey Amerika'da ve Batı Avrupa'da *güvenli bisiklet*, *yüksek bisiklet*in yerini aldı. Aynı yıllarda Amerika Birleşik Devletleri'nde çok fazla bisiklet kullananın olduğu ve bir bisikletin yaklaşık olarak bir fabrika işçisinin yıllık gelirinun yarısına mal olduğu biliniyordu. 1890'ların ortasına denk Avrupa'da ve kuzey Amerika'da elit ve orta sınıf halk arasında bu model popüler olmuştu.

İlk üretilen güvenli bisikletlerin fiyatlarına baktığımızda ise 150 \$ civarındaydı. 1895 yılında Londra'da her yıl düzenlenen endüstri fuarında yaklaşık 200 firmanın bulunduğu Starley bisiklet gösterisinde 3.000 model sergilendi. “The Cycle” adındaki dergi, o yıl İngiltere'de 800.000 bisikletin üretildiğini yazdı. Silah üreticileri, demirciler ve metal endüstrisinde çalışan birçok üretici işlerini değiştirip bisiklet fabrikalarında çalışmaya başlamışlardı. 1895 yılında bisiklet kullanan sayısına bir milyon adet ilave olmuştu. 1896 yılına gelindiğinde ABD'de 300 firma toplam 1.200.000 adet bisiklet

---

<sup>49</sup> <https://2wheel1saddle.wordpress.com/category/bisiklet-tarihi/> (Erişim Tarihi: 28 Ekim 2019)

üretti. Columbia bu ülkedeki en büyük üretici olup, çalıştırdığı 2.000 işçisi ile bir dakikada bir bisiklet üretebiliyordu.<sup>50</sup>

1892 yılında Dayton Ohio'dan *Wilbur* ve *Orville* Wright kardeşler güvenli bisiklet ve bisiklet parçaları satmak için bir dükkân açmıştır. *Orville*, Columbia marka olan güvenli bir bisikleti 160\$ vererek satın almıştır. *Wilbur* ise kullanılmış bir bisiklete 80\$ ödemiştir. Bir süre sonra bu kardeşler, 1896 yılında kendi bisikletlerini piyasaya sunarak, siparişe göre bisiklet yapmıştır. Bisiklet satışlarından iyi gelir kazanan Wright kardeşler daha sonralarında bu durumu daha da ileri götürdü. Bisiklete farklı kanat biçimleri ekleyerek sürüklenme gücünü ölçüp uçan bir makine yapmaya çalıştılar. Burada önemli olan bisiklet görünümlü uçan bir makine arasında bağlantı kurup, dengede tutarak havalanmasını sağlamaktı.<sup>51</sup> Daha sonraki yıllarda artık bu konu üzerine yoğunlaşmışlardı.

1896 yılında *John Boyd Dunlop* serbest tekerleği, 1898'de kontrpedal fren sistemini, 1902'de çelik telli freni bularak bisiklete yeni bir boyut kazandı. Frenin bulunması bisikletin icadında bir dönüm noktası olmuştur. *John Boyd* bunlarla kalmayıp 1905'te dişli çarkla vitesi, 1925'te ise vites değiştirme mekanizmasını bulmuş ve velocipede son şeklini alma yolunda ilerlemiştir. Trufaut'un içi boş kauçuk lastiği bulmasıyla, İngiltere'de eşit tekerlekli komple kadrolu, bilyeli ve milli bisikletlerin yapımında kullanılmaya başlandı. Her geçen gün daha farklı şeyler eklenerek geliştirilmeye devam eden velocipede için araştırmalar devam ediyordu. Birçok değişiklik ile bugünkü şeklini alan velocipede ilerleyen yıllarda *bi-cycle*, *tri-cycle*, bisiklet ismi ile de anılmaya başlandı.<sup>52</sup>

---

<sup>50</sup> <https://2wheel1saddle.wordpress.com/category/bisiklet-tarihi> ( Erişim Tarihi: 28 Ekim 2019), ( bkz.EK-5)

<sup>51</sup> Frank Wick, “ Bisikletin Değeri/Credit to Bicycle” , *Mühendis Ve Makina*, C.51, sayı:609, s.24.

<sup>52</sup> Nail Bülbül, *Osmanlı'dan Bugüne Türk Bisiklet Tarihi*, İstanbul: Bisiklet Federasyonu yayınları, 2013, s.10-11.

### 1.3. Avrupa ve Amerika’da Bisikletin Yaygınlaşması

Bisikletin günlük hayatta çok tercih edilmesi ile birlikte bazı yıllarda “bisiklet çılgınlığı” adı altında, yoğun bir ilgi görüldü. “Bike boom” adı verilen “bisiklet çılgınlığı”, Kuzey Amerika ve Avrupa’nın pek çok yerinde bazı insanların bisiklet satın almak ve kullanmak için şiddetli istek duymasındı. 1890 ve 1970’ler bu çılgınlığın yaşandığı dönemlerdi. “Bisiklet çılgınlığı çağı “ adı verilen bu dönemin sonunda yani XX. yüzyılın başında gerek Amerika’da gerek Avrupa’da bisiklet önemli bir nakil vasıtası haline geldi. Pek çok ülkede kadın ve erkekler için bisiklet kulüpleri açılmaya başladı. Bu çılgınlık Avrupa ve Amerika’yı 1819 yazında etkiledi. Bu dönemde üreticiler, gerek kendi versiyonlarını imal ederek gerek *Drais*’in icadını kopya ederek pazara girmeye çalıştı. Fakat sonrasında yayaların rahatsız olması ve belediyelerin bunların kullanımına ilişkin yasaklar getirmesi sonucunda çılgınlık etkisini kaybetti. Daha sonraki yıllarda İngiltere’deki üreticiler, denge profilini ortadan kaldırmak için üç ve dört tekerlekli modelleri geliştirdi. Fakat bu denemeler sonucunda geliştirdikleri modeller popüler olmadı.<sup>53</sup>

Günümüzde bisiklet bugün dahi dünyanın her yerinde kullanılan bir taşıt olmuştur. Bisiklet Amerika, Fransa, Belçika, Hollanda, Türkiye, Danimarka da çok tercih edildiği gibi Almanya ve Japonya’da da tercih edilmiştir. Bu ülkeler dışında başka ülkelerde de birçok amaçla kullanılmıştır. Birçok insan evine, gezmeye giderken ve spor yapmak maksadıyla bisikletten yararlanmıştı. 1890 yıllarında Amerika Birleşik Devletleri’nde bisiklete binenlerin sayısı 20.000.000’u bulmuştur. 1894’ten sonra, tek silindirli bisiklet motorları geliştirilmeye başlanmıştı ve çeşitli bisiklete takılacak motorlar yapılmıştı.<sup>54</sup> 1898 yılında bisiklet de değişikliğe gidilmeye çalışılmıştı. Zincirsiz bir transmisyon denemesi yapılarak hareket, konik dişliler ve bir mil aracılığı ile arka tekerleğe iletilmesi sağlanmıştır. Fakat alınan verim düşük olduğundan ve aracı ağırlaştırmasından deneme başarı sağlayamamış ve vazgeçilmiştir.<sup>55</sup>

<sup>53</sup> <https://2wheelsaddle.wordpress.com/category/bisiklet-tarihi/> ( Erişim Tarihi: 28 Ekim 2019)

<sup>54</sup> *Yeni Hayat Ansiklopedisi*, İstanbul: Doğan Kardeş Yayınları, “ Taşıtların en kullanışlısı, en yaygını: Bisiklet”, C. 2, 1982, s.694.

<sup>55</sup> *Büyük Lugat Ansiklopedisi*, “ Bisiklet”, s.407.

### 1.3.1. Bisiklet Sporunu

Bisiklet icat edildikten kısa bir süre sonra spor aracı olabileceği düşünölmüştü. Bu amaçla 1869 yılında Fransa’da, Paris ile Roen arasında bir yarış düzenlendi. Halk tarafından büyük ilgi gören bu ilk yarıştan sonra bisiklet yarışlarının devamı gelmiştir. Bu olay 1869 yılında yapılmış bisiklet dünyasının ilk yarışı olurken, bisiklet sporunun da başlangıcı olarak kabul edilmiştir. Bu yarışın galibi İngiliz *James Moore* isimli kişi olmuştur. *James Moore* bu birinciliği ile bisiklet sporu tarihine adını yazdırarak “İlk Şampiyon” olarak tarihe geçmiştir. 1881 yılında amatörler arası ilk bisiklet yarışı da yine Fransa’da yapılmaktadır. Bu yarışta Fransız *Barre* birinciliği almıştır. İlk bisiklet mukavemet yarışı ise Fransa’da Groenoble’de düzenlenmiştir. 1886 yılında Paris ile Longchamp arasında mukavemet yarışı düzenlenmiştir. 4 saat 40 dakika 19 saniyelik derecesiyle Fransız *Jean Dubois* bu yarışın galibi olmuştur.<sup>56</sup>

1890 yılına geldiğimizde amatörler arası ilk sürat yarışı düzenlenmiştir. Fransa’nın Cognac kentinde 10 kilometrelik bir parkur üzerinde yapılan bu yarışta Fransız *Cattereau* adındaki sporcu birinciliği göğüslemiştir. Bu yarışlara baktığımızda bisiklet sporunun doğduğu yerin Fransa olduğunu söylemek mümkündür. 1891 yılında Fransa’nın Coubervois kentinde, bisiklet için bir velodrom<sup>57</sup> yapılmıştır. Uzun yıllar bisiklet sporuna başkentlik yapmış olan Fransa da ilerleyen yıllarda yine bir velodrom hizmete girmiştir. Bu sefer ki 1898 yılında Paris’teki ünlü Parc de Prince velodromu olmuştur.<sup>58</sup>

1878 yılında ABD’de bisiklet yarışları görölmektedir. Bu yarışlar 1800’lere geldiğimizde yaygınlık göstermiştir. 1880’de Amerikan Bisikletçiler ligi (LAW) kurulmuştur. Bu kuruluş, hem amatör yarışları yöneten, hem de eğlence amacıyla bisiklet kullanımına teşvik etme özelliğiyle ilktir. 1898’de LAW içinde amatörlük

<sup>56</sup> Atabeyoğlu, *Türk Spor Vakfı*, ss. 4-5.

<sup>57</sup> Velodrom, pist yarışları için inşaa edilen alana verilen isimdir. İlk velodromlar XIX. yüzyılın ortalarında inşaa edilmiştir. Velodromlar sadece bisiklete binmek amacıyla değil bisiklet yarışmalarının düzenlenmesi için de yapılmıştır. 1877 yılında Preston Park, Brington’da inşaa edilen en eski velodromdur. Yükselti ve virajlara sahip olan velodrom, 4 düzlükten oluşmakta ve 579 metre uzunluğundadır. İlk velodromlar oval şeklinde olup yükselti ve eğime sahiptir. Fakat o yıllarda uluslararası standart olmadığından, inşaa edilen velodromların hepsi oval değildi. 1909’da Paris’te Vélodrome d’hiver’u inşaa edilmiştir ve uzunluğu 250 m olup zemini ahşap kaplamadır.

<https://yesilgazete.org/blog/2017/10/07/oguz-gidiyor-vol-arkadasim-bisiklet-200-yasinda-8-pist-yarisleri/> (Erişim Tarih 9 Mart 2020)

<sup>58</sup> Atabeyoğlu, *Türk Spor Vakfı*, s.4-5.

profesyonellik ölçütleri konusunda çıkan anlaşmazlık ile Ulusal Bisiklet Derneği'nin (NCA) kurulmasına neden olmuştur. LAW daha sonralarında bisiklet turlarıyla etkinliklerini sınırlamıştır. Amerika Birleşik Devleti'nin ilk yarışlarının hususiyeti, pacers (hızı belirleyen kişiler) kullanılmasıydı. Hızı belirleyen kişiler ilk başta tek sürücüden oluşurken daha sonra tandem (iki kişilik bisiklet) kullanan iki sürücüden oluşuyordu. Sayıları ise en sonunda tek bisiklet de altı sürücüye kadar çıkmaktadır. Bu kişiler yarışmacılardan önde olup, belirledikleri bir hızda gitmekteydi. 1891'de ABD'de altı gün de bisiklet yarışları düzenlendi. Yarış New York kentindeki Madison Square Garden'ın geniş pistinde yapıldı.<sup>59</sup>

İngiltere'de 1878 yılında altı günlük yarışlar düzenlendi. 1930'lara kadar çok yaygın görülen bu yarış türü, 1861'e kadar zaman zaman uygulanmaya başlamıştı. Tek sürücü ile yapılmaya başlanan bu yarışlar ilerleyen zamanlarda yani 1899'dan sonra iki kişilik takımlar halinde yapılmıştır. XX. yüzyılda altı günlük yarışlar yeniden ortaya çıkmıştır. Bu yarışlar Almanya, Belçika, Fransa, İngiltere ve Hollanda'da gözde hale gelirken ABD' de artık pek tutulmuyordu. Kanada ve Avustralya'ya baktığımız da ise burada yaygınlık gösterdi.<sup>60</sup>

Bisiklet sporuna duyulan ilginin günden güne artması ve bütün dünyaya yayılması sonucunda 14 Nisan 1900 tarihinde İsviçre'nin Aigle kentinde Uluslararası Bisikletçiler Birliği (L'Union Cycliste International) kurulmasına sebep olmuştur. Uluslararası Bisikletçiler Birliği çeşitli ülkelerden katılan temsilciler ile kurulurken, kuruluşun amaçları da belirlenmiştir. Kuruluş, bisiklet sporunda uyulması gereken kuralları koyarken, uluslararası yarışmaları düzenlemek ve aynı zamanda dünya rekorlarını onaylamak gibi birçok görevi bulunmakta idi.<sup>61</sup>

---

<sup>59</sup> *AnaBritannica Genel Kültür Ansiklopedisi*, İstanbul: Ana Yayıncılık, "Bisiklet", C. 4, 2004, s.329.

<sup>60</sup> *AnaBritannica*, "Bisiklet", s.329.

<sup>61</sup> Atabeyoğlu, *Türk Spor Vakfı*, s.5.



## İKİNCİ BÖLÜM: BİSİKLETİN OSMANLI'YA GELİŞİ VE YAYGINLAŞMASI

Bisiklet XIX. yüzyılda adeta “altın çağını” yaşıyordu. Gerek Amerika’da ve gerekse Avrupa’da pek çok ülkede büyük ilgi ve merak uyandıran bu iki tekerlekli yeni icat, insanların gündelik hayatlarına büyük bir hareketlilik getirmişti. Almanların *draisine* veya *laufmaschine*, Fransızların *vélocipède*, İngilizlerin *hobby horse* veya *danny horse*, Amerikalıların *tracena* adını verdikleri “mekanik atın” icat edilip geliştirilmesinde tüm bu ülkeler adeta yarış içinde olmuşlardı.<sup>62</sup>

Fayton imalatçılarından tarım aletleri üreticilerine, dikiş makinesi yapanlardan müzik aletleri yapımcılarına kadar pek çok mucit, demirci, zanaatkâr iki tekerlekli bu aracın günümüzdeki şeklini almasına kadar çok çalışmışlardı. Hatta birçok üretici işlerini değiştirip bisiklet fabrikaları kurmaya yönelmişti. Bütün mucitler yeni icatlarını halka tanıtmak için kalabalıklar önünde kısa ve uzun mesafeli sürüşler gerçekleştirmişler, parklarda, eğlence merkezlerinde, fuar ve festivallerde boy göstermişlerdi. Hatta bu yeni icat için binicilik okulları, velodrom adı verilen bisiklet pistleri açılmaya, yarışlar organize edilmeye başlanmıştı.

Pek çok ülkede bisiklet meraklıları için kulüpler, dernekler kuruldu. Nasıl bisiklete binileceğine veya bisikletin teknik donanımlarına dair bilgiler veren kitaplar basıldı, bisikletçiler ve bisiklet severler için özel gazete ve dergiler yayımlandı. Tarihindeki en büyük işlevi savaşlar sırasında yerine getirdi. Akaryakıt sıkıntısının dorukta olduğu yıllarda bu araç gürültü yapmadan, yakıt harcamadan, yüzbinlerce binicinin çevirdiği pedallarla milyonlarca kilometreyi aştı. Postacılar, polisler, jandarma, itfaiye gibi kamu hizmetinde çalışanlar tarafından yaygın olarak kullanıldı<sup>63</sup>. Peki, Avrupa’daki icadının ve gelişiminin ardından bisiklet ilk defa Osmanlı topraklarında ne zaman ve nasıl duyuldu?

### 2.1. Bisikletin Osmanlı’ya Gelişi

Bisikletin Osmanlı Devleti’nde ilk olarak nerede ve ne zaman ortaya çıktığı konusu da tıpkı bisikletin tarihi gibi net değildir. Bu konuda yapılmış olan çalışmaların çoğunda

<sup>62</sup> İskefiyeli, *Bisikletle İlk Dünya Turunu Gerçekleştiren Seyyahın Göziyle Kocaeli*, s.277.

<sup>63</sup> İskefiyeli, *Bisikletle İlk Dünya Turunu Gerçekleştiren Seyyahın Göziyle Kocaeli*, s.277.

bisikletin Avrupa’da yaygınlaşmasından kısa bir süre sonra Osmanlı ülkesinde görülmeye başladığı bilgisi yer alır. Bisikletin Osmanlı Devleti’nde haberdar olunması ile ilgili en dikkat çekici ve tekrarlanan bilgi ise 1885 tarihli Tarik Gazetesi’nde yer alan bir haber dolayısıyladır.

Gökhan Akçura, “Evvel Zaman Bisikletleri” başlığıyla Cumhuriyet gazetesinde yayımlanan bir makalesinde; “*Türkiye’ye bisiklet önce bir çocukluk düşü değil, “şeytan icadı” olarak girdi. Birçok yenilik gibi kaçınılmaz olarak da dış kaynaklıydı! Tarik gazetesinde 31 Ağustos 1885 tarihinde yer alan bir habere göre “Mösyö Tomas Stefans namında bir Amerikalı velocipede ile önce İstanbul’a gelmiş, buradan da İzmit’e geçmiştir. İzmit’ten beş günlük bir yolculuktan sonra Ankara’ya ulaşan Stefans’ı, kentte Vali Paşa, memurlar ve bini aşkın Ankaralı yollara çıkararak seyretmişlerdir. Bisikletli Amerikalı, Ankaralıların ricalarını kıramamış ve “üç defa şose üzerinde velespid ile yürüyüp 1200 yarda mesafeyi iki dakika on dört saniyede kat etmiştir.” Gazete, Mr. Stefans’ın daha sonra vali ve görevlilerle vedalaşıp, Yozgat’a doğru hareket ettiğini yazmaktadır.*<sup>64</sup>” diyerek bisikletin Osmanlı topraklarına girişini anlatmaktadır.

Kemal Suman, “Bisikletin Türkiye Serüveni” başlıkla yazısında ise “*Tahta attan sonra koşma makinası, célèrifere, draisine, vélocipède, michaudine bicycle adları ile gezisini sürdüren bisiklet günün birinde İstanbul sokaklarında görünüyordu. O güne kadar böyle garip bir araçtan habersiz İstanbul halkına müjdeyi 31 Ağustos 1855 tarihli Tarik Gazetesi vermişti*”. Bu habere göre Mösyö Thomas Stefance namında bir ecnebi seyyah çelebi bu alete binerek Selanik yolundan İstanbul’a gelmişti. Üstelik yan yana olmayıp, arka arkaya ve bir hizada bulunan iki tekerlek üzerindeki bir oturağa oturmakta ve düşmeden uzun mesafeler kat edebilmekte idi. Bu mösyö Thomas iki ayağı ile döndürdüğü pedal, dişli ve zincir ile arka tekerleği henüz sayın muharririn anlayamadığı bir şekilde müteharrik (hareketli ve itici) kılmakta, ön tekerleği ise bir dümen tertibatı ile sağa sola çevirebilmekte idi... Bir bisiklet tanıtma misyoneri olduğu kesin olan bu yabancıнын önce İzmit’e oradan da beş günlük bir yolculuktan sonra Ankara’ya vardığını biliyoruz.<sup>65</sup>” Kemal Suman’ın bu makalesinde anlattıkları Gökhan Akçura’nın yazdıkları ile aynıdır. Sadece bu makalede tarih muhtemelen baskı hatası

<sup>64</sup> Gökhan Akçura, “Evvel Zaman Bisikletleri”, *Cumhuriyet Gazetesi*, 16 Mayıs 1993 Pazar, s.6.

<sup>65</sup> Kemal Suman, “Bisikletin Türkiye Serüveni”, *Tombak: Antika Kültürü, Koleksiyon ve Sanat Dergisi*, Sayı: 23, Aralık 1998, s.23.

dolayısıyla 1855 olarak yazılmıştır. Böylece çoğunlukla bisiklet tarihi ile ilgili çalışmalarda bisikletin Osmanlı topraklarına girişi ve ilk duyuluşu Tarik Gazetesi'nin 31 Ağustos 1885 tarihli sayısındaki habere bağlanmaktadır.

Bisiklet ile ilgili yapılan diğer çalışmalar da bu bilgilerden hareketle konu izah edilmiştir. *Thomas Stefans*, hatta *Mösyö İstefanis* adında bir Amerikalı'nın bisikletiyle İstanbul'a yaptığı bir seyahat ve onun neticesinde olayın İstanbul gazetelerine taşınması ile bisikletin Osmanlı'da duyulduğu şeklindedir. Bu bilgilerden hareketle biz de öncelikle bu seyyahın kim olduğu, ne için ve ne suretle Osmanlı Devleti'nde bulunduğunu izah ederek bisikletin bu topraklardaki serüvenini anlamaya çalışalım.

### **2.1.1. Thomas Stevens ve Osmanlı Topraklarında İlk Bisiklet**

*Thomas Stevens* bisikletle dünyayı dolaşan ilk kişi olarak tarihe adını yazdırmayı başaran bir maceraperesttir. 22 Nisan 1884'te San Francisco'dan Columbia marka, 50 inçlik yüksek teker bisikletiyle yola çıkan seyyah 103 gün sonunda Boston'a ulaşmış ve 3700 millik yol almıştı. Kendisinden önce başkaları da aynı işi yapmaya teşebbüs etmiş, ancak California ile Missouri Nehri arasındaki 1500 kilometrelik kayalık dağ, çorak çöller ve köprülü dereleri geçerken karşılaşılan zorluklar onları geri döndürmüştür<sup>66</sup>. 1887 yılında bisikletle yaptığı bu efsanevi yolculuğu *Around the World On A Bicycle* ismiyle kitaplaştırmıştır. Kitap, Ömer Ögünç tarafından 2009 yılında "San Francisco'dan Tahran'a Bisikletle Dünya Turu" adıyla tercüme edilmiştir. Stevens'in o dönem neler yaşadığını, bisikletle yolculuğunda nasıl zorluklar çektiğini, Osmanlı topraklarına nasıl geldiğini öğrenmek için anlatmaya kendi yazmış olduğu kitabından başlayalım.

*Stevens*, Osmanlı topraklarına gelmeden önce hangi ülkelere gitmişti? İlk önce bisikletiyle San Francisco'dan Rocklin sıradağlarına gelmiştir. Bisiklet burada gerçek bir yenilik kabul edilerek, gençlerin oldukça ilgisini çekmiştir. Gruplar halinde bisikleti görmeye gelen gençler, *Stevens*'in bisikletten düşmesine neden olmuştur. Yoluna devam etmeye çalışırken, insanların "kar yağdığında ne yapacaksın" sorularına pek aldırmaz etmemiştir. Çiğ setlerinde geçişin mümkün olacağını düşünerekten, bu zorlukları

---

<sup>66</sup> İskefiyeli, *Bisikletle İlk Dünya Turunu Gerçekleştiren Seyyahın Gözüyle Kocaeli*, s.277-296, ( bkz.EK-6)

aşacağına inanıyordu. Bazı insanlar arkasından “asla geçemeyeceksin” desede *Stevens*, kendinden emin bir şekilde bu turu tamamlayacağına inanıyordu. Auburne’den Clipper Gap’eye doğru devam etti. “Cape Horn “ isimli ünlü bir yerin yanından geçen demir yolunu takip etti. Uzun süre bir yerde kalmadan, Truckee nehri boyunca, Nevada sınırlarını geçerek ilerledi. Truckee nehri boyunca Forty-mile çölüne giden yolu takip ederek, kendinden emin bir şekilde yoluna devam etti. Neva çöllerinde ilerlerken Reno’ya ulaşmıştır. Forty-mile çölü, göçmenlerin çok korktuğu bir yer olarak geçerken, *Stevens* bisikletiyle oldukça rahat bir şekilde bu yoldan geçmekteydi. En ölü yer olarak geçen bu yer, kavurucu sıcağı ile bilinir ve kırk mil boyunca ot ve su bulunmazdı. Fakat bisikletle kolay geçmesi buradaki durumun zamanla değiştiği anlamına gelmekteydi.<sup>67</sup>

Fort-mile çölünden sonra Humboldt nehri vadisine doğru ilerledi. Geceyi Humboldt bölgesinde küçük bir kasaba olan Winnemucca’da geçirmişti. Be-o-wa-we yerleşim yerinden geçerken, 25 metre civarında nehri aşması gerekiyordu. Karşı tarafa bağlı direkleri fark edip, bisikleti su üzerinde tutarak bu direklere bağlamak suretiyle karşıya geçirmişti. Nehri geçip biraz dinlendikten sonra yola devam etti ve Utah sınırı yakınlarında Tacoma köyüne ulaştı. Utah’taki “ Büyük Amerikan Çölü” bisikletin geçmesi zor olan bir yerdi. Belli aralıklarla bisiklete binerken, büyük çoğunluğunu yürüyerek geçmesi gerekmişti. Oradan devan ederek, Mormon kasabası olan Terrace’a vardı. Burada dinlenen *Stevens*, Mormonlar tarafından güzel ağırlandı. Sidney’e kadar gelerek, buradaki kaleleri gezmeye karar verdi. Güney Pasifik köprüsüne geldiğinde ise bisikleti geçirmek için izin almıştı. *Stevens*, 1884-85 yıllarını ise New York’ta geçirmiştir. 9 Nisan 1885 yılında ise Londra’ya geçmektedir. Ünlü bir bisikletçi olan ve bisikletiyle Londra sokaklarında dolaşmadık yer bırakmayan Bay Boltan ile bir görüşme ayarlayarak, bisikletle yolculuğun inceliklerini konuşmuşlardır. İngiltere’nin muazzam yollarının bisikletçiler için gerçek bir cennet olduğunu söyleyen *Stevens*, burada üç tekerlekli bisikleti inceleme fırsatı bulmuştur.<sup>68</sup>

*Stevens*, İngiltere’ye ardından Fransa, Almanya, Avusturya, Macaristan ve İstanbul’a kadar pedal çevirdi. *Stevens*’in bisikleti ile yapmış olduğu bu gezi, Fransa’da “Frankfurter Zeitung” gazetesi ile insanlar tarafından biliniyordu. Buradan da Belgrad,

---

<sup>67</sup> Thomas Stevens, *San Francisco’dan Tahran’a Bisikletle Dünya Turu*, Çev. Ömer Ögünç, Pozitif Yayınları, İstanbul, 2009 s.10- 65, ( bkz. EK-7)

<sup>68</sup> Stevens, San Francisco’dan Tahran’a, s.450-500.

İstanbul, Afganistan ve Hindistan'a doğru gidecekti. Slovenya ve Sırbistan'ana da uğramıştı. Slovenya'nın bazı köylerinde bisiklet görmemiş köylüler, bisikleti görebilmek için birbiriyle yarışmışlardı. Gideceği yerler arasında Bulgaristan ve Rumeli de vardı. Anadolu'yu baştan sona geçip Irak'a ulaştı. İran'da Şah'ın misafiri olarak kış aylarını geçirdi. *Stevens* oradan Türkiye topraklarına doğru bisikletini sürmeye başladı. Türkiye topraklarında gittiği ilk köy, Mustafa Kemal Köyü'dür. Burada polisler tarafından iyi muamele gören *Stevens* son derece memnun kalmıştı. Oradan Edirne'ye Doğru yola çıktı. Edirne'ye vardığında son derece bakımsız olan yolda yürümeyi tercih etmiştir. Bisikleti ilk defa gören Edirneli halk tarafından bisiklete binmesi istenilmişti. Edirneli halkın zorlaması ve rahatsız edici davranışlar üzerine Edirne'den uzaklaştı. Bisikletiyle Marmara Denizi'nden bir müslüman köyüne doğru yola çıktı ve oradan Silivri üzerinden İstanbul'a Galata ve Beyoğlu'na bağlayan köprüye doğru gitti. Buradan Tahran'a ilerlemeyip kışı burada geçirmeyi düşünüyordu. *Stevens* bisikletiyle İzmit vapuruna binerek İzmit yolunu tutmuştu. Bisikletle karşılaşan İzmitliler, bisiklete hayranlıkla bakarak çok zarif olduğunu söylemişlerdi. Oradan da Sapanca üzerinden Ankara'ya vardı. Beypazarı'ndan doğuya doğru giderken kanyon ve geçitlerden geçerek oldukça rahat bir yol olan Kızılırmak üzerinden Yozgat'a ilerlemekteydi. Yozgat'ta biraz kaldıktan sonra, Sivas Vilayeti'nde Doğu Anadolu'ya oradan da Erzincan ve Erzurum'a geçmiştir. Erzurum'a varmadan çok ciddi bir kazanın eşiğinden dönmüştür. Uzun kalaslar taşıyan öküz arabası yoluna çıkmış ve kalaslar *Stevens*'in önüne düşmüştür. Fakat hızlı bir manevra ile bu kazayı atlattı. Ağrı Dağı ve Güneydoğu Anadolu'dan, İran ve Tebriz kervan yolu üzerinden Tahran'a doğru yol alırken turunu burada sonlandıracaktı.<sup>69</sup>

Böylece *Thomas Stevens*, iki tekerlek üzerinde dünya turunu tamamlayan ilk insan oldu. Yolculuğu boyunca *Stevens* karayolu, demir yolu, patikalar gibi o dönem mevcut olan tüm yolları takip etti. Yolculuğunun en az üçte biri dağlardan ve çöllerden geçtiği için 34 kiloluk yüksek teker bisikletini defalarca itmek veya elinde taşımak zorunda kalmıştı. Avcılar tarafından vurulup çakallar tarafından kovalandığı maceraları içinde *Stevens* için en etkileyici olanı Osmanlı coğrafyasında görüp yaşadıklarıydı. *Thomas Stevens*'in yapmış olduğu dünya turunda Türkiye topraklarında çok rahat bisiklet süremediği anlaşılmaktadır. Bu durum coğrafi açıdan çokta bisiklet sürmeye elverişli

---

<sup>69</sup> Stevens, *San Francisco'dan Tahran'a*, s.450-500.

olmayan yerlerde bisiklet sürmesinden kaynaklanmaktadır. Ülkemizde ilk defa bu aracı gören halkımız hayret ve heyecanla ona yönelince, Stevens'in birazda ürperdiği görülmektedir.<sup>70</sup>

*Stevens'in bisiklet ile yapmış olduğu seyahatte Temmuz 1885'te Osmanlı başkentine ulaştığı bilinmektedir. Bisikletiyle Osmanlı topraklarında olduğu devrin gazetelerinden Tarık'e de haber konusu olmuştu. "Velosiped ile Devr-i Alem" başlıklı haberde şöyle deniyordu: "Thomas Stevans isimli bir Amerikalının tekerlekleri ayakla çevrilen Velosiped denilen bir arabaya binmiş olarak San Fransisko'dan New York'a gelerek oradan vapur ile İngiltere'ye ve Fransa'ya geçip seyahat için aynı sene Dersaadet'e ulaşmıştır." Gazete Mösyö Stefans'ın seyahati ile ilgili detayı haberin devamında şöyle anlatmaktadır: "Kendileri tarafından matbaamıza bildirilen varakada beyan olunduğuna göre gelecek Pazartesi günü yine aynı vapura binerek Anadolu'ya ve İran taraflarına doğru yola çıkacaktır. Şöyle ki adı geçen velosipede binmiş olarak Üsküdar'dan İzmit'e ve oradan Ankara ve Yozgat veyahut Tokat üzerinden Erzurum'a oradan yollar müsait olduğu halde Tebriz'e doğru yola çıkacaktır. Eğer kendisinin seyahatine Rus memurları tarafından bir engel çıkarılmaz veya seyahati ertelenmez ise Tebriz ve Tahran üzerinden Afganistan'a ve Hindistan'a ve mümkün olur ise Büyük Burma'dan Şangay'a geçip hatta Çin içlerine kadar gezecek ve sonra Japon ülkesine geçip orasını da ziyaret ettikten sonra vapur ile başlangıç yeri olan Amerika'ya San Francisco şehrine dönmüş olacaktır. Kendisinin binmiş olduğu velosiped üzerine siklometre (mesafeyi ölçen alet) isminde bir alet yerleştirilmiştir. Geçen Pazar günü Büyükkada caddesini söz konusu siklometre ile ölçerek caddenin 4 İngiliz mili uzunluğunda olduğu görülmüştür.<sup>71</sup>"*

Gazetede yer alan bir başka haber de ise "*Mösyö Thomas Stefance isminde yabancı bir seyyah çelebi bu alete binerek Selanik yolu ile İstanbul'a gelmişti. Üstelik yan yana olmayıp, arka arkaya ve bir hizada bulunan iki tekerlek üzerindeki bir oturağa oturmakta ve düşmeden uzun mesafeler kat edebilmekte idi. Bu Mösyö Thomas iki ayağı ile döndürdüğü pedal, dişli ve zincir ile arka tekerleği henüz sayın yazarın anlayamadığı bir şekilde hareket ettirmekte, ön tekerleği ise bir dümen tertibatı ile sağa sola çevirebilmekte idi... Bir bisiklet tanıtma misyoneri olduğu kesin olan bu yabancının*

<sup>70</sup> Stevens, *San Francisco'dan Tahran'a*, s.450-500.

<sup>71</sup> İskefiyeli, *Bisikletle İlk Dünya Turunu Gerçekleştiren Seyyahın Gözüyle Kocaeli*, s.288.

önce İzmit'e oradan da beş günlük bir yolculuktan sonra Ankara'ya vardığını biliyoruz.” deniliyordu<sup>72</sup>. Aynı gazetenin 31 Ağustos 1885 tarihli sayısındaki habere göre Amerikalı bisikletçi İzmit'ten Ankara'ya ulaşmıştı. “ *Mösyö Thomas Stevens* isminde bir Amerikalının velosiped ile seyahat ve Dersaadet'e muvasalatla (varmak) buradan dahi hareket etmiştir. Ankara'dan yazıldığına göre adı geçen yere İzmit'ten beş günde Vali Paşa hazretleri ile memurlar ve binlerce ahâli merkumun hareketini temaşa (seyretmek) etmişler. Ve merkum kendisine edilen ricaya mahsus üzerine, üç defa şose üzerinde velosiped ile yürüyüp bin iki yüz yerde mesafeyi iki dakika on dört saniyede kat' etmiştir. Merkum sonra Vali Paşa hazretleri ile memurin vilayetten veda edip Yozgat'a yönelik azimet olmuş ondan dahi Sivas'a azimet etmiştir.<sup>73</sup>”

*Thomas Stevens*'in Osmanlı topraklarına gelişi ve İzmit'te konaklaması hakkındaki makalesinde Zeynep İskefiyeli şunları söyler; “*Stevens*, İzmit'te kendisine yardımcı olan bir Fransız arkadaşı ile buluşmalarını anlatıyordu: “*Fransız arkadaşımız bisikletin İzmit'e gelişine çok sevindi, çünkü heyecanla anlattığına göre bisikletlere kendisi de ilgi duyuyormuş. Fransa'dan buraya 18 yıl kadar önce geldiğinde yanında bir de küçük bisiklet getirmiş. O zamandan beri bir köşede unutulmuş bisikleti bu akşamki ziyaretimin onuruna yeniden ortaya çıkardı. Külüstürün tekerlekleri at arabasını taşıyacak kadar ağır, fareler koltuğunu neredeyse tamamen kemirmiş ve görüntüsüyle 10 yıldan ziyade asırlar öncesinden kalmış gibi duruyor. Sahibi binmeye çalışıyor, ancak tek yapabildiği otelin önündeki boş alanda yalpalayarak ilerlemek...*” Bu anlatılanlardan *Stevens*'in bisikletinden çok daha önce Osmanlı coğrafyasında bisikletin var olduğu ve tanındığı anlaşılmaktadır. Osmanlı'ya ilk bisikletin kimin tarafından ve ne zaman getirildiği konusu hakkında net bilgiler bulunmamakla birlikte, *Stevens*'in verdiği bu bilgiler belki bu hususun aydınlatılmasına yardımcı olabilir<sup>74</sup>.

Kim olduğu hakkında kitabında daha fazla bilgi verilmeyen bu Fransız, ülkesinden Osmanlı topraklarına gelirken yanında bir bisiklet getirmiş olduğu anlaşılıyor. Bu durum bir şekilde tek tük bisikletlerin imparatorluk dâhilinde olabileceği ihtimalini kuvvetlendirmektedir. Bununla beraber bisiklet ile ilgili haberlerin yapılmasına sebep

<sup>72</sup> İskefiyeli, *Bisikletle İlk Dünya Turunu Gerçekleştiren Seyyahın Gözüyle Kocaeli*, s.288-289.

<sup>73</sup> Tarik Gazetesi, 25 Ağustos 1885, s.2.

<sup>74</sup> R Sertaç Kayserilioğlu, “Kadıköy&İstanbul'da Vespit'ten Bisiklet'e”, *Kadıköy Life Dergisi*, Eylül&Ekim 2017, Yıl: 13, Sayı: 77, s.46.

olan Rumeli'den itibaren Osmanlı topraklarına bisikletiyle gelip İstanbul ve İzmit üzerinden Ankara'ya oradan Yozgat, Sivas, Erzincan, Erzurum yolunu takip ederek Tebriz'e ulaşılarak dünya turuna devam eden *Thomas Stevens*'in etkisi oldukça yüksek olmalıdır. Zira Osmanlı topraklarındaki yolculuğu boyunca geçip gittiği her yerde yalnızca, bisikleti belki hayatlarında ilk defa gören insanların “bin, bin!” ya da “sür, sür!” şeklindeki bitip tükenmek bilmeyen ısrarları ile karşılaşmıştır<sup>75</sup>.

### 2.1.2. Osmanlı'ya Yolculuk Eden Diğer Bisikletli Seyyahlar

*Thomas Stevens*'in bu başarısı dünyanın etrafını bisikletle dolaşmak isteyen kâşiflere ilham olmuş, ardından birçok bisikletli seyyah başta Osmanlı olmak üzere pek çok farklı yerlere doğru yola koyulmuşlardı. Osmanlı Devleti'ne seyahat etmek isteyenlerin sayısı da oldukça fazlaydı. Doğunun gizemi birçok Amerikalı, Avrupalı hatta Avusturyalı genci başkent İstanbul'a yöneltti. Seyyahların çoğu macera peşindeydi, yeni yerleri keşfetme ve bunları döndüklerinde kitaplaştırarak ölümsüzleştirme arzusunda idiler. Bazıları ise muhtemelen daha ziyade dini duygularla ve misyonerlik tutkusuyla hareket ediyordu. Bunlardan biri de, Paris'ten İstanbul'a kadar bisiklet ile yapacağı seyahat için izin talebinde bulunan Scotland Kilisesi Papaz Yardımcısı *Hugh Callon*'dur. 4 Temmuz 1888 tarihli mektubu ile izin isteyen papaz yardımcısına ne şekilde cevap verdiği bilinmemekle birlikte bisikletleriyle Osmanlı Devleti'ne gelmek isteyenlerin sayısı hiç de az değildi<sup>76</sup>. İki Avusturyalı *George Burston* ve *Harry Stokes* 1890 yılında tıpkı *Stevens* gibi yüksek teker bisikletleriyle dünya turlarına Melbourne'dan başlamışlardı. Java, Singapur, Penang Malezya, Yangon, diğer adıyla Rangoon, Hindistan, Mısır, Filistin, Türkiye, Sicilya, Avrupa, İngiliz adaları ve son olarak da Amerika'ya uzanan bir güzergâhta seyahat etmişlerdi. Bu yolculukları ile ilgili izlenimlerini “*Round About the World on Bicycles*” ismiyle kitaplaştırdılar.

Aradan geçen birkaç sene içerisinde bisiklet endüstrisinde meydana gelen gelişmelerle birlikte zincir ile pedalın arka tekere bağlandığı, yüksekçe tekerleri olmayan, “emniyet bisikletleri/safety bicycle” *Thomas*'ın kullandığı yüksek tekerlekli *penny-farthing* bisikletlerinin yerini aldı. Amerikalı iki genç *Thomas Gaskell Allan* ve *William Lewis Sachtleben* işte bu bisikletleriyle 1890 Haziran ayındaki mezuniyetlerinin hemen

<sup>75</sup> İskefiyeli, *Bisikletle İlk Dünya Turunu Gerçekleştiren Seyyahın Gözüyle Kocaeli*, s.287.

<sup>76</sup> BOA, HR. SFR. 3... 341/27 (M. 04.07.1888)



ardından tıpkı *Stevens* gibi bir dünya turuna çıktılar. Seyahatlerinin amacını şu sözlerle anlatıyorlardı: “*Bisiklet üzerinde yaptığımız 15,044 mil (yaklaşık 24,210 km) şu ana kadar dünya üzerinde gerçekleştirilmiş mütemadiyen en uzun süreli kara seyahati olsa da bisiklet yolculuğumuzda böylesi bir “rekor” kırmak için herhangi bir arzuyla pedalları çevirmeye başlamadık. Washington Üniversitesinden mezun olduğumuz günün ertesinde bu kentten ayrılarak New York’a geçmiş, oradan da 23 Haziran 1890 tarihinde Liverpool’a doğru deniz yolculuğuna başlamıştık.*”<sup>77</sup>”

Seyahatlerinin ilginç olan kısmı 1891 baharında İstanbul’dan Anadolu’ya, Erzurum’a doğru yola çıktıklarında başlıyordu. Buradan itibaren karşılaştıkları yerel insanların “demir at” veya “şeytanın arabası” diye adlandırdıkları bisikletleri her gittikleri yerde ilgi ve biraz da korku ile karşılandı<sup>78</sup>. Bütün yolculukları boyunca ne bir rehber ne de bir tercüman tutmuşlardı. Bu nedenle seyahat ettikleri süre boyunca her ülkenin dilini az biraz öğrenmek zorunda kalmışlardı. Osmanlı topraklarında da durum aynıydı. “*Yolculuğa koyulmaya hazır hale geldiğimizde bir polis komiseri sokak boyunca pedal çevireceğimiz bir alan açtı. İnsanlarla dolup taşmış bu sokaklarda yol almamız bir saat sürmüştü. Kalabalık arasından geçerken “Uğurlar olsun” diye bağıyorlardı. Biz de “İnşallah” diyerek kasklarımızı sallayıp şükranlarımızı sunuyorduk.*”<sup>79</sup>” İki Amerikalı öğrencinin bu seyahatlerinde bisiklet kadar ilgi çeken bir husus da yanlarında getirdikleri fotoğraf kamerası oldu.

“*Kameramız ise onlar için “gizemli” bir kara kutuydu. Kimisi bunun bir teleskop olduğunu ki hakkında sadece belirsiz bir düşünceleri vardı; diğerleri ise bu kutunun içerisinde bizim paramızın yer aldığını söylüyordu. Gelgelelim Anadolu’yu gösteren haritamız bütün her şeyden daha fazla meraklarını çekti. Haritadaki kasaba ve şehirleri göstermeye başladığımızda kaygı dolu bir merakla haritayı yere serdiler. Şimdiye kadar bulunduğumuz yerlerin nerede olduklarını nasıl dile getirebilirdik ki? Hatta buraların isimlerini nasıl bilebilirdik? İşte bu gerçekten harikaydı! Harita üzerinde yolculuğumuz süresince nerelerde bulunduğumuzu ve nereye doğru gittiğimizi gösterip sonra da evden*

<sup>77</sup> Thomas Gaskell Allan ve William Lewis Sachtleben, *Bisikletle Asya Seyahati: İki Amerikalı Öğrencinin İstanbul’dan Pekin’e Yolculuğu*, Çev: Engin Noyan, (Erişim Tarihi: 08 Mart 2020) <https://enginnoyan.blogspot.com/2017/10/bisikletle-asya-seyahati.html> (Erişim Tarihi: 08 Mart 2020)

<sup>78</sup> Özlem Çaykent, “Thomas Gaskell Allan ve William Lewis Sachtleben, Accross Asia on a Bicycle”, *Osmanlı Araştırmaları*, Yıl: 2016, Cilt: 48, Sayı: 48, s.472.

<sup>79</sup> Thomas Gaskell Allan ve William Lewis Sachtleben, *Bisikletle Asya Seyahati*, (Erişim Tarihi: 08 Mart 2020)

çıkıp da her zaman doğu yönünde hareket ettiğimizde en nihayetinde batıdaki başlangıç noktamıza nasıl ulaşabileceğimizi onlara göstermeye çalıştık. Aralarında daha zeki olanı ne düşündüğümüzü kavradı. Diğerleri de “Dünyanın etrafında” diye tekrar tekrar şaşkın bir ifadeyle yinelediler.<sup>80</sup>”

Amerikalı iki genç *Thomas Gaskell Allan* ve *William Lewis Sachtleben* 1894’de “dünyaya bir kemer takmış olarak New York’a” ulaşmayı başarmışlardı. Onlar da aynı *Thomas Stevens* gibi yolculukları sırasında gezi notlarını önce *The Century* dergisinde makaleler halinde yayımladılar, daha sonra ise “*Across Asia on a Bicycle: The Journey of Two American Students from Constantinople to Peking*” ismiyle 1894’te kitaplaştırdılar. Yolculukları süresince yanlarında getirdikleri fotoğraf makinesiyle 1200’e yakın fotoğraf çeken gençler, seyyahlığa yeni bir boyut da kazandırmış oldular<sup>81</sup>. *Thomas Stevens* ile başlayıp Osmanlı topraklarına gelmeye devam eden maceraperest bisikletli seyyahlar sayesinde bisiklet sadece imparatorluğun büyük merkezlerinde değil Ankara, Kırşehir, Yozgat, Sivas, Kayseri, Erzurum, Doğu Beyazıt derken Ağrı dağına kadar baştanbaşa Anadolu şehirlerine ulaşmış oldu. Geçtikleri her yerde büyük kalabalıklar tarafından etrafları kuşatılan gençlerde en çok merak uyandıran hiç kuşkusuz bindikleri “tuhaf atları” olmuştu. Onları gören meraklı kalabalıklar birbirlerini itiyor, deviriyor ve görünürdeki herkes “şeytanın arabaları burada” diye birbirine bağıyordu. Bisikletin Anadolu topraklarında bu gençler sayesinde tanındığını söylemek yanlış olmayacaktır.

### **2.1.3 Bisikletin İstanbul’da Görülmesi ve İdari Alanda Kullanımı**

Bisikletin Türkiye’ye girişini Avrupa ve Amerikalı bisikletli seyyahlardan ve onlar hakkında çeşitli haberler yapan basından öğrenen İstanbul halkı, bu yeni buluşu “velosipet, velospet, velespit, şeytan arabası, bisiklet” gibi pek çok isimle adlandırmıştı. Turgut Etingü, “Bisiklet 100 Yaşında” başlıklı yazısında bu durumu şu sözlerle tasvir ediyordu: “*İstanbul’da görüldüğü günlerde, azılı konak atları şaha kalkıyor, kadınlar korkudan bayılıyor, çocuklar ağlıyor, seyran yerleri feryat, figan, birbirine giriyordu. Ya köpekler! Akılları başlarından gitmişti! Bütün bunlara sebep, dönen bir çift tekerlek*

---

<sup>80</sup> Thomas Gaskell Allan ve William Lewis Sachtleben, *Bisikletle Asya Seyahati*, ( Erişim Tarihi: 08 Mart 2020).

<sup>81</sup> İskefiyeli, *Bisikletle İlk Dünya Turunu Gerçekleştiren Seyyahın Gözüyle Kocaeli*, s.291.

üzerinde kendi kendine giden alelâcayip bir taşıttı.<sup>82</sup>” diyerek, Etingü şöyle devam ediyordu: “*Memalik-i Şahane’de Bisiklet*” bizim memleketimize ilkin, yarı İtalyanca yarı Latince olan karma bir adla geldi. Çabuk giden ayak manasına *Velosipet* adı, İstanbullu amatörlerin ağzında *velespit*, *filispit* oldu. Halk ise bu yeni deyimleri doğru dürüst söyleyemediği için, o Doğulu kurnazlığı ile ona *Şeytan Arabası* adını yakıştırdı. Eh... yanlış da değildi hani!... Ancak şeytanlara has bir durum vardı ortada... İki tekerlek dönüyor, hem de üstündekini düşürmeden, dilediği yere kadar götürüyordu. Yalnız şunu açıklamak lazımdı ki, İstanbul’dan çok evvel, bu velosipeti o zamanki *memalik-i şahane sınırları içinde bulunan Selanik şehri gördü.*<sup>83</sup>”

Ercüment Ekrem Talu, *Son Posta* gazetesinde yayımlanan “*Bisikletin Ahıbabası*” başlıklı yazısında bisikletin Osmanlı topraklarına gelişini 1900’le veriyordu: “*Burada, bizde revaç bulması da aşağı yukarı o tarihe rastlar, halkımızın, kendi anlayışına göre adını filispit şeklinde telâffuz eylediği bu nesneye önce frenkler ve azınlıklara mensup delikanlılar binip gezdiler. Bizimkiler henüz cesaret edemiyorlardı. Anneler, babalar, fazla olarak ta konu komşu, bu şeytan icadı ile sokaklarda görünmeyi hafiflik ayıp, günah sayıyorlardı. Bisikletin üzerindeki mecburi vaziyet âr ve hayâdan nasipsizliğe delâlet ediyordu. Halkın bu hatalı telâkkisini hiçe sayan birkaç cesur genç, Adalarda, Modada, Kadıköy’ünün Kuşdili, Yoğurtçu çayırlarında, Fenerbahçe’de filispit üzerinde görünmeye başlamaları diğerlerinin de cesaretini artırdı. Halk da artık onlara lakayt kalıyordu. İstanbul’da, İzmir’de, Selanik’te bisikletlerin sayısı arttıkça arttı.*<sup>84</sup>”

Bisikletli seyyahların Osmanlı topraklarında pedal çevirmelerinden kısa bir süre sonra öncelikle başkent İstanbul başta olmak üzere Osmanlı Devleti’nde ilk bisikletlerin ithal edilmeye başlandığı düşünülebilir. Zira bu yıllarda Avrupa’da bisiklet fabrikalarının artması ve seri üretimin hızlanmasıyla maliyetlerde yaşanan düşüş, bisikletin geniş kitlelere ulaşmasını kolaylaştıracaktı. Osmanlı başkenti de bisikletin bu gelişmesinden nasibini alacaktı. Bununla beraber ilk olarak bisikletin hangi ülkeden ve kim tarafından ithal edildiği ile ilgili net bir bilgi bulunmamaktadır. Bu konudaki en eski bilgi yine

<sup>82</sup> Turgut Etingü, “Bisiklet 100 Yaşında”, İstanbul Şehir Üniversitesi, Taha Toros Arşivi, Dosya No: 36-Bisiklet.

<sup>83</sup> Etingü, “Bisiklet 100 Yaşında”, *Dosya No: 36-Bisiklet*.

<sup>84</sup> Ercüment Ekrem Talu, “Fi Tarihinde: Bisikletin Ahıbabası”, *Son Posta*, İstanbul Şehir Üniversitesi, Taha Toros Arşivi, Dosya No: 36-Bisiklet.

Osmanlı gazetelerinde yer alan bir haberdir. 1884 yılında İstanbul'da yayınlanan Saadet Gazetesi'nde yayımlanan ilanda şu satırlar dikkati çekmektedir: “*Velosiped istimalinin dünyanın her tarafında ne derecelere terakki ettiği malumdur. Galata'da Şişli Tramvay hattı mevkiinde Voyvoda Karakolhanesi istisalinde kâin Mösyö Edmon Karvana'nın İngiliz Mağazası bu terakkiyi nazarı dikkate aldığı cihetle, bu kere meşhur 'Anglo Amerikan' şirketinin Dersaadet Vekâletini deruhte etmiştir. Bu şirket en sağlam, en hafif, en ziyade süratle hareket eden ve en müzeyyen velosipetlerin imali ile iştihar etmiştir.*<sup>85</sup>” Söz konusu gazete haberi bize bu tarihlerde İstanbul'da çeşitli mağaza ve dükkânlarda başta İngiltere olmak üzere ithal edilen bisikletlerin satıldığını göstermektedir.

İngiltere'den bisiklet sipariş edilmesi ile ilgili bir başka örnek ise 1887 yılı başlarında gerçekleşmiştir. Başbakanlık Osmanlı Arşivi'nde yer alan 15 Şubat 1887 tarihli bir mektupta Münif Paşa adına satın alınan trisiklet yani üç tekerlekli bisikletlerden bahsedilmektedir<sup>86</sup>. Mektup Londra'da bulunan Herbert&Cooper Bisiklet Şirketi adına Mr. W. J. Copper tarafından Osmanlı'nın Londra Büyükelçisi Rüstem Paşa'ya gönderilmiştir. Gerçekleşen yazışmalardan İstanbul'da Münif Paşa adına Herbert&Cooper Bisiklet şirketinin ürettiği trisiklet adı verilen üç tekerlekli bisikletten sipariş verildiği, sipariş edilen bu bisikletin Londra'daki Osmanlı Sefareti'ne teslim edildiği ve şirket tarafından nakliye ücretinin de talep edildiği anlaşılmaktadır<sup>87</sup>. Bisiklet artık gerek İstanbul'da yer alan çeşitli mağazalar aracılığı ile gerekse yurt dışından ithal edilmek suretiyle sayıca çoğalmaya ve başkent sokaklarında dolaşmaya başlıyordu.

Yazarını tespit edemediğimiz bir makalede Osmanlı başkentinde bisiklet ithalatı ile ilgili şu bilgilere yer veriliyordu; “*Bisikleti İstanbullular arasında yayan ithalâtçı tüccarın adını tespit edemedik. Bu tarihten önce Beyoğlu'nun kibar frenkleri tarafından kullanılmış mıdır, bilemiyoruz, kesin bilinen şudur ki 1890-1895 arasında İstanbul sokaklarından bir bisikletlinin geçtiğini görmek, İstanbullular için bir temaşa mevzuu idi. İstanbul Ansiklopedisi, bisikletin adı konusunda sürekli karşımıza çıkacak olan karmaşaya da daha işin başında el koyarak şu açıklamayı yapar: “Basından öğrenerek*

<sup>85</sup> Mehmet Süme ve Selami Özsoy, “Osmanlı'dan Günümüze Türkiye'de Bisiklet Sporü”, *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 2010, s.347.

<sup>86</sup> BOA, HR. SFR. 3... 338/27. (M. 15.02. 1887)

<sup>87</sup> BOA, HR. SFR. 3... 338/32 (M. 18.02. 1887); HR. SYS. 3... 338/33 (M. 21.02. 1887); HR. SYS. 3... 338/56 (M. 22.03. 1887)

*İstanbul halkı bisikleti evvela “velospid” adıyla tanıdı. Fransızca “vélocipède” isminin bozuk telâffuzu olan velospid, aslında bizim çağdaş bisikletimiz olmayıp, bisikletin ilk ibtidâî şekli, ceddidir. (...) 1890 yılında İstanbul’a gelen velosiped olmayıp, aynı çapta iki tekerlekli ve pedallı bir bisiklettir; İstanbul basınının bisiklet yerine velospid adını kullanması, Servet-i Fünun sahibi Ahmed İhsan Bey’in meşhur mecmuasına yazdığı başmakalelerinde bu arabadan bahsederken bir zühul eseri velospid adını kullanması ve bunun halk arasında tutunup yayılmasıdır.<sup>88</sup>”*

Gökhan Akçura, “Evvel Zaman Bisikletleri” başlığıyla Cumhuriyet gazetesinde yayımlanan bir makalesinde konu hakkında daha detaylı bilgiler vermektedir; “Türkiye’ye bu (büyük ihtimalle ilk) bisikletli seyyahın ziyaretinden hemen sonra, bisiklet firmalarının da ilanlar yoluyla ilk nabız yoklamalarını yaptıklarını görüyoruz. 1890 yılında İstanbul’da yayımlanan *Annuaire Oriental* adlı almanakta da Fransız “Securitas” firmasının, dört ayrı çeşit bisiklet modelini tanıttığı görülmektedir. Reşat Ekrem Koçu’nun *İstanbul Ansiklopedisi de İstanbul’a ilk bisikletin aynı yıl içinde (1890) geldiğini söyler.*<sup>89</sup>” Böylece İngiltere’nin yanında Fransa’dan da çeşitli bisikletlerin ithal edilerek İstanbul’da satışının yapıldığını söyleyebiliriz.

Bu konuyu destekleyen bir başka bilgiyi Kemal Suman şöyle paylaşmaktadır: “*Bu yıllarda Fransa’da reklamı yapılan Securitas marka bisikletin Paris’ten İstanbul’a gidebilecek kadar dayanıklı olduğu belirtilmekte idi. Tüm bu verileri bir araya getirince Fransız bisiklet üreticilerinin Osmanlı İmparatorluğu toprakları üzerinde geniş bir pazarlama hazırlığı içinde olduklarını anlıyoruz. Nitekim, kısa bir süre sonra İstanbul gazetelerinde ve o dönemlerde yıllık olarak basılmaları adet olan almanak ve annüerlerde çoğunlukla Fransızca ilanlar görülmeye başlanmıştır. Bundan anlaşılan ise, alıcı kesim olarak hedeflenenlerin gayrimüslim ahali olduğudur. Daha tutucu olan Müslüman halkın o yıllarda yeni buluşlara olan tepkisi büyüktü.*<sup>90</sup>”

Ersan Erçelik, “ Bisikletin Türkiye’ye Girişi” adlı makalesinde, bisikletin Fransa’dan İstanbul’a gelecek olan Securitas markalı bisikletin fiyatı hakkında bilgi vermektedir. Bu bilgiye göre, Paris’te yayımlanan *De Paris a Constantinople* adlı rehberde bisikletle

<sup>88</sup> “Bisiklet”, *Türk Hava Yolları Skylife Dergisi*, Ağustos 1994, s.50.

<sup>89</sup> Gökhan Akçura, “Evvel Zaman Bisikletleri”, *Cumhuriyet Gazetesi*, 16 Mayıs 1993 Pazar, s.6.

<sup>90</sup> Suman, “*Bisikletin Türkiye Serüveni*”, s.23-24.

ilgili iki ayrı ilan yer almaktadır. Birinci ilan, *Securitas* markalı askeri *bicyclette* ve *tricyclette*ler'in 365 ve 540 Frank karşılığında satışa çıkarılmıştır. İkinci ilan ise saatte on sekiz kilometre yol giden ve yirmi üç kilo ağırlığında olan *L'Excursionniste* adında üç tekerlekli bisiklet 500 Frank'a satılmaktadır.<sup>91</sup>

Servet-i Fünun dergisi sahibi Ahmet İhsan Bey de bazı başyazılarında bu “nev-i icat” makineyi konu eder. Örneğin bir “sermakale”de “*velospid hevesi ehli zevk sahipleri arasında epeyi süratle yayılmaya başladı. Bunu ispat etmek için Beyoğlu tüccarlarından birkaçının Avrupa'dan on kadar velospid getirip dükkânlarına koyduklarını açıklayalım*” demektedir<sup>92</sup>. Ayrıca dergi de yer yer görsel olarak da bisiklet kullanılmıştır.

Osmanlı'da bisiklet kullanımının günden güne artması ile farklı modelleri de çıkmakta idi. XIX. yüzyılın ikinci yarısında Türkiye'de birçok yenilik olmuştur. Bu yeniliklerden biri de deniz bisikletleridir. Konuyla ilgili birçok dergi ve gazete de haberler yer almaktadır. 7 Ekim 1892 yılında yayımlanan Maarif Dergisi'nde<sup>93</sup> “Denizde Bürüyüş Velosiped” başlığı ile İstanbul'da görülen deniz bisikletinden bahsetmektedir. Bu haber dergide şöyle geçmektedir:

“*Şehrimizde Evrak-ı Havadisinden Konstantinopolis gazetesinin verdiği malumata nazaran, Reji şirketinin Kartal memuru sâbık Mösyö Zalinker deryada yürür bir velosiped imâl etmiştir. Zalinker bu velosiped ile Dersaadet'ten Kartal'a kadar denizin üstünden gitmiştir. Hatta bunu pek çok kişi gözlemlemiştir*”<sup>94</sup>.

11 Ağustos 1893 yılında yayımlanan Servet-i Fünun Dergisi'nde, İstanbul'da görülen deniz bisikletleri hakkında detaylı bilgi verilmektedir. Deniz bisikleti üçtekerden oluşmaktadır ve orta kısmı sandaldır. Ön tekerlek küçük, arka iki tekerlek büyüktür. Üç kişinin binebileceği bu bisiklet, deniz üzerinde pedal sistemi ile hareket etmektedir.<sup>95</sup> 20 Eylül 1893 yılında yayımlanan Maarif Dergisinde deniz bisikleti fotoğrafla tanıtılırken

<sup>91</sup> Ersan Erçelik, “Bisikletin Türkiye'ye Girişi”, *Varlık*, C. 73 (1181), 2006, s.47.

<sup>92</sup> “Bisiklet”, *Türk Hava Yolları SkyLife Dergisi*, s.50.

<sup>93</sup> Maarif Dergisi, 31 Ağustos 1891 ile 10 Eylül 1896 tarihleri arasında İstanbul'da yayınlanan, Osmanlıca kaleme alınmış haftalık bir dergidir. Beş cilt halinde toplam 239 sayı yayınlanan Dergi'nin Başyazarı, İsmail Safâ'dır. Nesimi Yazıcı, “Maarif Dergisi Penceresinden Osmanlı Başkentinde 1892 Ramazanına Bir Bakış”, *İstem Dergisi*, sayı: 1, 2003, s.50, s.49-60.

<sup>94</sup> Maarif Dergisi, (15 Rebiülevvel 1310), s.224.

<sup>95</sup> Serveti Fünun, 11 Ağustos 1893, s.328.

bazı bilgilere de yer verilmektedir. “Suda Velosiped” başlığı ile paylaşılan fotoğrafta deniz bisikletinin üzerinde üç kişi bulunmaktadır ve denizde kullanıldığı görülmektedir. Dergi, bisiklet hakkında kısa bir bilgi vererek sonrasında deniz bisikletlerini anlatmaktadır. Bu konu dergide şöyle geçmektedir: “ *Velosiped ismi verdikleri iki, üç tekerlekli ve ayakla hareket ettirilen, küçük arabalardır. Hayvana biner gibi bu arabaların küçük semeri üstüne binilir. Küçük bir dişli çark, bu çarkın merkezine ayak basılacak pedal denilen basamaklar tercih edilir. Bu ahir zaman icadı da basit arabadan daha ziyade bir süratle süvarisini uçurmaya başlar. Avrupa’da bu arabaya binmek son birkaç sene zarfında yayılmıştır. Farklı türleri de görülmekteydi. Su velosipedleri göl ve yavaş cereyan eden nahiyelerde işe yarayabilecek. Belki bazen köprüden Kadıköy’e kadar geçmekte vazife görür. Nitekim İstanbul’da oturan bir zat da suda yürümek için bu makinenin bir türünü icat etmiş. Ve köprü sularında ve Kadıköy onlarında tecrübesini de icra eylemiş idi. Bu nüshamızda da su velosipedinin yakında tertip olunmuş bir türünü resmi ile beraber karilerimize göstereceğiz. Karada hareket eden velosipetleri yürüten nedir? İki tekerlek değil mi? Denizde yüzen sandallara da iki tekerlek geçirince velosiped olur. En sade usulde budur! Tekerlekli yani çarklı sandallara vapur denilir. Evet buda doğru.. Şu kadar bir fark var ki bu çarklı sandallarda çarklar buharla değil, ellerle yahut ayaklarla çalıştırılır. Sandallara ellerle ve ayaklar döndürülebilir çarklar takılması icat değildir. Hayli bir zaman evvel büyük hususlarda kollarda iki tarafından çarklı ve çarklı ellerle çevrilir sandallar yapılmış idi. Şimdi Karilerimizin sunduğumuz böyle kabataslak iki çark uydurulmuştur. Bir sandal yüzmesi değildir. Gayet narin ve güzel bir tertibi mahsusa ile büyük vapurlarda olduğu gibi bir pervane konulmuş. Bu velosipetçiler kayıkçıların oturacağı yere oturmaktadırlar. Sandalın tertibatı merkez takliti hayali olduğundan turlaması tehlikesi hemen yok gibidir. Velosipetçiler kolaylıkla dengelerini muhafaza edebilirler. Ayaklarıyla çevirdikleri çarkların hareketi bir kola intikal edip buda pervaneyi çevirir. Sandalın içinde bulunan üç zatın onlarında ellerini dayamak için basit kara velosipetlerinde olduğu gibi birer dümen vardır. Bunlardan arkada bulunan iki zatın ellerini dayadıkları kollar az bir etki etmektedir. En önde bulunan zatın elleriyle tuttuğu dümen ise hakiki dümen sapı olup bunun sağ ve sol taraf ileriye ve yahut geriye itildiğine göre sandalın dümeni de bu istikamete gider. Bu suretle en önde oturan zat*

*sandalın dümenini de kullanmış olur.*<sup>96</sup> Üç tekerlekli deniz bisikletlerinin dışında, çocuklar için üretilen üç tekerlekli bisikletler de vardı. Bu bisikletler çocuklar için eğlence aracı olurken, dönemin stüdyo oyuncakları arasında idi.<sup>97</sup>

Bisiklet merakının artmasına bağlı olarak Osmanlı topraklarına gelen bisikletlerin sayısı da artmakta idi. 27 Eylül 1895 tarihiyle Yıldız Saray-ı Hümayunu Teşrifat-ı Umumiye Dairesi tarafından gönderilen bir yazıda “*geçen gün hakipay-i hümayunlarına takdim kılınan velosipet hakkında*” ne yapılması gerektiği soruluyordu<sup>98</sup>. İmparatorluğun başkentinde bisiklet satışlarını arttırmak isteyen bir bisiklet acentası tarafından hediye edildiği düşünülebilir. Ancak saraya takdim edilen bu bisiklet hakkında daha fazla bir bilgi yer almaması bisikletin kimin tarafından hediye edildiği ve akıbetinin ne olduğu sorularını akılda bırakmaktadır.

Avrupa’dan bisiklet ithalatının artması ile birlikte 1890-1895 yıllarında İstanbul’un sokaklarında bisikletle seyir halinde kişileri görmek mümkündür<sup>99</sup>. Bisiklet kullanıcılarının artması aynı zamanda İstanbul sokaklarında yeni birtakım düzenlemeleri de zorunlu kılmıştır. Şehrameti’nin 2 Ocak ve 8 Şubat 1895 tarihli Dâhiliye Nezareti’ne gönderdiği yazılar ile Beyoğlu cihetinde velosipetle dolaşanların sayısının arttığı ve bunların Taksim’den Şişli’ye giden yol üzerinde dolaşmaları ile Taksim’den aşağı Beyoğlu taraflarına geçmelerinin yasaklanması istenmişti. Şehrameti’nin bu talebine cevap olarak; “*Bu yolda gidip gelenlerden şimdiye kadar bir mahzur görülmemiş olmasına nazaran men’i hareketine gidilmesi uygun olmayıp her ne kadar bunların dar sokaklardan geçmeyeceği belli ise de geçenler olduğu halde belediye çavuşları marifetiyle ötekine berikine çarpılıp bir kaza vukuuna sebebiyet vermemelerinin lisan-ı münasiple zorlama şimdilik tedbir kâfi olacağı*” bildirilmiştir<sup>100</sup>. Dâhiliye Vekâleti’nin gönderdiği cevapta bu yolda gidip gelenlerin şimdiye kadar bir sakınca doğurmadığı bildirildiğinden yasaklanması uygun görülmemiştir.

Yasaklamalar uygun görülmemiş olmakla birlikte bir süre sonra İstanbul gazeteleri bisikletle meydana gelen kazalardan bahseden haberler yayımlamaya başlamışlardı.

<sup>96</sup> Maarif Dergisi, 20 Eylül 1893, no: 117, s.197-199.

<sup>97</sup> Yusuf Çağlar, “Oyuncaklarla Devr-i Âlem”, *Skylife*, Nisan 2001, s.23, (bkz. EK- 8)

<sup>98</sup> BOA, Y. PRK. TŞF. 4/47. (7 Rebiyü'l-ahir 1313 / 27 Eylül 1895)

<sup>99</sup> Süme, Özsoy, “Osmanlı’dan Günümüze Türkiye’de Bisiklet Sporunu”, s.347.

<sup>100</sup> BOA. DH. MKT. 345/83 (22 Şaban 1312 / 18 Şubat 1895)



İkdam Gazetesi'nin haberine göre; “İshakpaşa sakinlerinden Mehmet dün saat altı gibi bindiği velosiped ile Divanyolu Caddesi'nden alabildiğine gitmekte iken karpuz küfesini yüklenmiş hamal Ahmet'e çarpmış ve biçare adam yere düşüp yaralandığı gibi küfe içinde bulunan karpuzlar dahi parça parça olmuştur<sup>101</sup>”. Böylece bisiklet ve bisikletlilerin yavaş yavaş İstanbul sokaklarında çoğaldığı, halkın günlük yaşantısının da bir parçası haline geldiği görülmektedir.

Halkın bisiklete olan merakının artması ile dergi ve gazetelerde de bisikletle ilgili haberler artmakta idi. 28 Ocak 1896 yılında yayımlanan Maarif Dergisi'nde “Velosipet Meraklılarına” başlığı ile bisikletle ilgili haber yer almaktadır. Haber dergide şöyle geçmektedir:

“ Velosipet meraklıları şüphesiz der ki şimdiye kadar en iyi tesir edilmiş bir araca sahip olduklarını hatırlarına bile getirmemişlerdir. Fakat artık fırtınalı havalarda seyahat ediyorken ölümden korkmasınlar. Çünkü Amerikan gazetesi velosipetlerin mükemmel bir seyire neden olduğunu iddia etmektedir. Velosipetlerin hava ile dolu kauçuk tekerlekleri en müthiş fırtınalarda rampaları çıkabileceği cihetle artık velosipet meraklıları hiçbir tehlikeyi hatırlarına getirmeksizin ve buralara, fırtınalara ehemmiyet vermeksizin yollarına devam edebilmektedirler<sup>102</sup>. ”

19 Eylül 1905 yılında yayımlanan Sabah Gazetesi'nde, Beyoğlu'ndan Sarıyer'e bisiklet ile giden Veysel Efendi isminde bir zattan bahsedilmektedir. Haberde Veysel Efendi'nin Beyoğlu ve Sarıyer arasındaki mesafeyi 26 dakika zarfında katetmesi geçmektedir. Fakat İkdam Gazetesi'nde Ahmet Muvaffak imzasıyla bir belge neşredilmiştir. Bu belge ile Veysel Efendi'nin bisiklet ile Beyoğlu ve Sarıyer arasındaki mesafeyi 26 dakika da katetmesi gayrı kabul beyanıyla itiraz edilmek istenilmiştir. Gazetede bu konu şöyle son bulmaktadır:

“ Burada yalnız bir nokta kalıyor. Muvaffak Bey Veysel Efendi'nin Beyoğlu'ndan Sarıyer'e kadar olan mesafeyi 26 dakika zarfında katetmesi maddeten gayrı kabuldür dediği halde, Veysel Efendi bu muvaffakiyeti her zaman kabul edeceğini iddia ediyor. Bu hususun faslı kendi aralarında kalmış bir meseledir. Bize düşen cihet sahip

<sup>101</sup> İkdam Gazetesi, 10 Ağustos 1900, s.3.

<sup>102</sup> Maarif Dergisi, “Velosipet Meraklılarına”, No: 8, (12 Şaban 1313), s.121.

*varakanın fıkramıza karşı olan itirazını ret ve cerh etmektir ki onu da refikamızla beraber ifa eyledik (yerine getirmek). ”<sup>103</sup>*

İnsanlar tarafından yoğun olarak kullanılan bisiklete zamanla bazı hükümler de getirilmişti. 1913 yılında zabıta talimatnamesinde ”velespit, bisiklet ve el arabaları” ile ilgili maddeler yer almaktaydı. Bu araçların kullanımı için ruhsatiye varakası, daire ve sıra numaraları alınması gibi hükümler geçiyordu. Ayrıca bisiklete, gece yakılması için fener ve arkaya da kırmızı bir fenerin takılması hükmü de getirilmişti. 1914 yılına geldiğimizde Galata Köprüsü’nden geçerken bisikletin de geçiş ücretine tabi tutulduğunu kaynaklarda görmekteyiz. Bisiklet karşımıza birçok yerde çıkmaktadır. Örneğin; Halkevlerinde yöre gezilerinde bisiklet kullananlar görülürken, bayramlarda da krepon kâğıdıyla süslenmiş bisiklet tekerleri görmek mümkündür.

Sadaret Müsteşarlığı tarafından 18 Nisan 1914 tarihinde bir yazı gönderilmiştir. Söz konusu belgede “*Dersaadet’te bugün hala mevcud bulunan otomobil ve otobüs, omnibüs bisiklet velospid kamyon otomobil miktarının bilinmesi lüzum görülmüştür*<sup>104</sup>” denilerek, otomobil ve otobüs sayılarının bildirilmesi isteniyordu.

1926 yılına geldiğimizde 291 olan araba sayısı 67 adet azalmayla 1940 yılında 224’e düşerken, 66 olan otomobil, kamyon, motosiklet, motorbot ve bisikletten oluşan motorlu ve motorsuz araçların sayısı 649 artışla 715’e, 664 olan beygir sayısı 326 artışla 990’a, 190 olan sürücü sayısı 340 artışla 530’a, 190 olan menzilhane 61 sayısı 878 artışla 1068’e yükselmiştir<sup>105</sup>.

### **2.1.3.1. Osmanlı Posta Teşkilatında Bisiklet**

II. Mahmut dönemine gelinceye kadar Osmanlı İmparatorluğu’nda düzenli bir posta sistemi oluşmamıştı. II. Mahmut başka devletlerde olduğu gibi Osmanlı Devleti’nde de Posta Teşkilatı’nın oluşturulmasını düşünmüş, 1832 tarihli bir Hatt-ı Hümayun ’un da bu konudaki görüş ve isteklerini Sadrazam Reşit Mehmet Paşa’ya bildirmiştir<sup>106</sup>. Bununla

<sup>103</sup> Sabah Gazetesi, 19 Eylül 1905, s.3.

<sup>104</sup> BOA, BEO, 4280/320940-2 (22 Cemaziyülevvel 1332 ve 5 Nisan sene 1330 )

<sup>105</sup> Nadir Yurtoğlu, Haberleşme Sektörünün Önemli Bir Teşekkülü: Milli Mücadele Döneminden 1960 Yılına Türkiye’de Posta, Telgraf ve Telefon (PTT) Teşkilatı (1920-1960), *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, Sayı: 93, Bahar 2016, s.63-64.

<sup>106</sup> Onur Özdemir, *Türkiye’de Modern Posta Teşkilatı’nın Kuruluşu ve Gelişimi*, Anadolu Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Eskişehir, 1998, s.30.

birlikte Osmanlı Devleti'nde modern manada bir posta teşkilatının kurulması için Tanzimat'ın ilanını beklemek gerekecekti. Posta ve Telgraf Nezareti'nin kökeni 23 Ekim 1840 tarihinde kurulan Posta Nezaretine kadar uzanmaktadır. Kurulan bu yeni teşkilat, daha önceki dönemde haberleşme örgütü olan Ulak-Menzilhane sisteminin sağladığı devlet haberleşmesini gerçekleştirme görevi ile birlikte halkın da haberleşmesini sağlamakla görevlendirilmişti. Böylece Osmanlı Devleti Postacılığı'nda yeni bir dönem başlamıştı. Posta Nezareti kısa zaman sonra kendisinden beklenen görevi yerine getirdi. Devlet'e ait haberleşme evrakı ile halkın mektup ve diğer bazı posta maddelerini taşıyan ilk postalar İstanbul'dan Edirne'ye 28 Ekim 1840 Çarşamba; Anadolu taraflarına ise 2 Kasım 1840 Pazartesi günleri çıkarılmışlardı<sup>107</sup>.

Anadolu postaları Yeni Cami'den başlayarak Haydarpaşa'ya ve oradan şimendiferle İzmit'e ve sonra da beygirlerle ülke içerisine sevk edilmiştir. Postanın Anadolu'dan sonraki son hududu ise 460 saat ve 2300 kilometre mesafedeki Bağdat şehridir. 21 Eylül 1871 tarihinde Posta Nezareti ile birleşinceye kadar, sadarete bağlı bir müdürlük olarak kalan Telgraf İdaresi ise bu tarihten sonra Posta ve Telgraf Nezareti adı altında Dâhiliye Nezaretine bağlanmıştır<sup>108</sup>.

Posta teşkilatında bisiklet, 1900'lü yılların başında kullanılmaya başlanmıştır. Bisikletin posta teşkilatında etkin bir faktör olması sebebiyle, emniyet teşkilatına da örnek olmuştur. 18 Eylül 1909 tarihinde Emniyet-i Umumiye Müdürlüğü, Posta ve Telgraf Müdüriyeti'nden, posta dağıtıcılarının kullandığı bisikletlerle ilgili bilgi talep etmiştir. Posta ve Telgraf Müdüriyeti de bisikletlerle ilgili bilgi vererek, bisikletlerin nerden ve kaçta alınabileceği hakkında şu bilgileri iletmiştir: “*Velosipet iki türlü ve renkli olup birisi İngiltere'nin Birmingham şehrinde olan Union Fabrikası mamulatından olarak kırmızı renklidir ve yaldızlı markasının içinde VAY harfleri vardır. 20 kuruştan 1200 kuruşa Beyoğlu Telgraf merkezi memurlarından Ahmed Robenson Efendi tarafından doğrudan doğruya fabrikasından celb olunmuş ve bir uzun hava tulumbası, bir küçük korna, bir vida bir de hazine anahtarlarıyla bir yağdanlık ki beş parça aletten oluşmaktadır. İngiltere fabrikaları mamulatından olup Popiler markalı, siyah boyalı ve tekerlek lastiklerinin yuvası nikelli olduğu gibi Behri Mecidiye 20 kuruştan 660 kuruşa Şehzadebaşı'nda ve Yeni Camii-i şerif haremindedir mağazaları bulunan Mehmed Salim*

<sup>107</sup> *Geçmişten Günümüze Posta*, PTT Genel Müdürlüğü, Ankara, 2007, s. 146-147, ( bkz.EK-9)

<sup>108</sup> Yurtoğlu, *Haberleşme Sektörünün Önemli Bir Teşekkülü*, s.50.

*Efendi'den satın alınmıştır. Bir çelik vida, bir hazine, bir akord, bir İngiliz miftahlarıyla bir tornavida, bir yağdanlık, bir korna, bir lastik solisyon ve bir uzun hava tulumbası 9 parça levazım teçhiz edilmiştir<sup>109</sup>.*” Bu belgeden de anlaşıldığı gibi Posta Teşkilatı’nda bisiklet 1900’lü yıllardan sonra rağbet görmüştür.

### **2.1.3.2. Osmanlı Polis Teşkilatında Bisiklet**

Devlette bisiklet, öncelikle, polis teşkilâtı, posta teşkilâtı ve orduda kullanılmıştır Osmanlı Devleti'nin XIX. yüzyılda girdiği yeniden yapılanma sürecinde, iç güvenlik hizmetlerinin askerî yapıdan ayrışması gerektiği fikri ağır basmış ve 30 Mart 1845 tarihinde yayımlanan tezkere ile polis teşkilâtı kurulmuştur. Bu değişimle başkentin emniyet ve asayiş işleri Tophane-i Amire Müşiri Mehmet Ali Paşa emrindeki bu teşkilâta verilmiştir. Ancak bu gelişme oldukça kısa sürmüştür. 1846'da kurulan Zaptiye Teşkilatı ile emniyet ve asayiş hizmetlerindeki askerî yapı, yeniden hayat bulmuştur. Fakat 1881'de başkentin güvenliği tekrar polis teşkilâtına verilmiştir.

Polis teşkilâtında ulaşım önemlidir. Meydana gelen olaylara hızlı intikal, hayatî önem arz ettiği kadar, şehirlerde alan hâkimiyetinin sağlanması da vazgeçilmezdir. XX. yüzyıl başlarında dünyada ve Osmanlıda, ulaşım sektöründe hızlı gelişmeler yaşanıyordu. Polis teşkilâtı da, bu gelişmelerin takip etme gayreti içerisindeydi. İstanbul’da Posta dağıtıcılarının kullandıkları bisikletlerden polis merkezlerine de birer adet alınması uygun görülmüş ve bu yönde çalışmalar başlatılmıştı. Polis okullarında sürücülük eğitimi sadece otomobille sınırlı olmayıp bisiklet kullanma eğitimi de verilmekteydi.<sup>110</sup> Bisiklet eğitimi terbiye-i meslekiyye ve bedeniyye dersinin konularından biriydi.<sup>111</sup>

Polis teşkilâtında bisikletin kullanılması II. Meşrutiyet sonrasındadır. Bu kapsamda vilayetlerde polis teşkilâtına bisiklet tedarikleri yapılmıştır. Ayrıca 1919 yılında Emniyet Umum Müdürlüğünde bir bisiklet bölüğü de kurulmuştur. Kadrodaki polislerin bisikleti kullanmaya başlamalarıyla polis okullarında da bisiklet eğitimi verilmeye başlandı. Bu bağlamda, 1919 yılında, Dersaadet Polis Mektebinde öğrencilerin eğitiminde kullanılmak üzere üç adet bisiklet bulunmaktaydı.<sup>112</sup>

<sup>109</sup> BOA, DH. EUM. THR. 5/15, ( 3 Ramazan sene 1327 ve 5 Eylül sene 1325 )

<sup>110</sup> BOA. DH. EUM. MH.198/12

<sup>111</sup> BOA. TFR. I.SL 211/21076

<sup>112</sup> BOA. DH. EUM. MH.198/12, (bkz. EK-10)

Osmanlı Devleti'nde, polis teşkilatında bisiklet kullanımı, II. Meşrutiyet'ten sonraki yıllarda görülmüştür<sup>113</sup>. O yıllarda birçok vilayette bisiklet alınması için yapılan girişimleri, konuyla ilgili yazılan yazışmalardan anlamaktayız. Selânik Polis Müdürlüğü'ne bağlı merkezi ve önemli karakollarda hizmet veren polislerin, daha hızlı hareket etmeleri için bisiklet satın alınması talebinde bulunulmuştur. Bu amaçla Selânik Defterdarlığı'na yazı gönderilmiştir.<sup>114</sup> Aynı zamanda bisiklet kullanacak personeline eğitilmesi için, Defterdarlık 'tan kaynak talep edilmiştir. Kısa sürede birçok polis teşkilatında, bisiklet kullanımı yaygınlık göstermiştir. Yine o yıllarda polis ekibi adına Kosova Vilayeti' ne bir tahrirat gönderilmiştir. Rumeli Vileyet-i Şahanesi Müfettiş Umumlugu Vekâlet Celilesine gönderilen tahriratta; suçluların bazen mühim fırsatla elden kaçırılmakta olduğu cihetiyle, polis memurlarının daha hızlı hareket etmeleri açısından 6 adet velosipet talep edilmiştir. Tahriratın devamında şöyle yazmaktadır: “*Henüz tâyin edilemeyen 10 komiser muavini ve 4 polis memuru maaşından şimdiye kadar tasarruf edilen 15.685 kuruş özellikleri bir neticeye bağlamak mümkün olduğu beyanıyla zikri geçen velosipetlerle celbi dolayısıyla iktiza eden Müsaade-i Aliyye müfettiş büyüklerinin çıkarma lüzumu polis müdüriyetinden bi't-takrir ifade kılınmış*<sup>115</sup>”.

Kırşehir'de de yine polis teşkilatında kullanılmak üzere iki adet bisiklet talep edilmiştir. Bu bisikletlerin kaç kuruşa alındığına dair Emniyet Müdürüne yazılan yazışmalar bulunmaktadır. Bu yazışma şöyle geçmektedir:

“*İcabı mahalline bildirilmek üzere İstanbul polisleri için alınan velosipedlerin kaçır kuruşa satın alındığına dair beyan buyrulması zımında iki kıta telgraf-name İstanbul Polis Müdüriyet-i Aliyyesine takdim kılındı. Hesap müdürlüğünde adı geçen velosipetler, İngiliz muamelatından popüler markalı olup tekerlekleri lastiklerinin yuvası nikelli olarak bir çelik vida, bir hazine, bir akort, bir anahtar, bir tornavida, bir yağdanlık, bir korna, bir lastik solüsyonu ve bir uzun hava tulumbası 9 parça levazım ile teçhiz (donatım) edilmiş. Vezneciler' de Mehmed Salim Efendi'nin mağazalarından Behri Mecidi 20 kuruş hasebiyle 660 kuruşa satın alınmıştır*<sup>116</sup>”.

<sup>113</sup> Süme ve Selami, *Osmanlı'dan Günümüze*, s. 356.

<sup>114</sup> BOA, TFR.I..SL, 211/ 21076

<sup>115</sup> BOA, TFR.I..KV...,223/22299-2, (13 Cemaziyelâhir sene 1327 ve 18 Haziran sene 1325)

<sup>116</sup> BOA, DHEUM.MH., 11/59, (18 Teşrin-i Evvel sene 1325 ve 27 Teşrin-i Evvel sene 1325)

1909 yılında, polis memurları için yurt dışından talep edilen ve her bir merkez için sayıları 4 ile 10 civarında olan bisikletlerin, Gümrük Vergisi alınmaması yolunda girişimlerde bulunulmuş idi. Sakız adası halkından Filesko Efendi, 1910 yılında Sakız Polis İdaresine bir adet velospit hediye ettiği bilinmektedir. Bu durumla ilgili başkentle yapılan yazışmalarda, merkezin memnuniyeti de dile getiriliyordu. Kayseri Polis Merkez Memurluğu 'da 1912 yılında, fotoğraf makinesinin yanında bisiklet talep ettiği kaynaklardan anlaşılmaktadır. 1914 yılında Ankara Polis Müdüriyeti için motorlu ve motorsuz bisiklet talep edilmiştir. Bu talep dönemin belgesinde şöyle geçmektedir:

“ Şu sıra ordu merkezi olmakla beraber merkez vilayet civarında bulunan Kayaş, Bağlum vesair Kurra ve Çiftlikat Fabrika ve kiremit hanelerde hizmetli olanlar her akşam merkezde bulunmaktadır. Bağ ve bahçe gibi mahallelerde ikamet edenlerin mal ve can güvenliği ehemmiyeti hususunda 3 polis karakolu bulunmaktadır. Emniyet ve asayiş memleketin bir sürat-i mümkünine de temin ifası için emsali hiç olmazsa vilayetin 330 senesi müteferrika ve demir baş eşya ve tahsisat sairesinden bir adet motoru öteki de motorsuz velosipetin müdüriyette mevcudiyetindeki kaidelerden faydalanmak için arz ve ifa' görünmüştür. Emniyet ve asayiş mahalliyenin bir kat daha temin-i sürat ve cereyanı için 3 adet velosipetin satın alınması ve gönderilmesi hususunda icap edenlere emir ve tebliğine inayet buyurulmuştur<sup>117</sup>. ”

Yine o yıllarda polis adaylarının eğitimi içinde bisiklet satın alımı görülmektedir. 1914 yazışmalarında; merkezden Bolu sancağında demirbaş eşya kapsamında satın alma yahut bağış yoluyla herhangi bir bisiklet olup olmadığıyla ilgili bilgi sorulmuştur. 1919 yılına geldiğimizde, Emniyet Umum Müdürlüğü tarafından, bir bisiklet bölüğü kurulmuştur. Bu bölüğün oluşturulması için bisiklet kullanabilen on kişi seçilmiştir.<sup>118</sup>

### **2.1.3.3. Osmanlı Ordu Teşkilatında Bisiklet**

Posta teşkilatında olduğu gibi, ordu teşkilatında da bisiklet kullanılırdı. Ordu teşkilatında bisiklet kullanımı Osmanlı'nın son yıllarında görülmekte idi. Ordularda bisiklet kullanımı dönemin belgesinde şöyle geçmektedir:

---

<sup>117</sup> BOA, DHEUM.LVZ., 19/23-1, ( 25 Mart 1330)

<sup>118</sup> Süme ve Selami, *Osmanlı'dan Günümüze*, s.356.

“ Ordularda velosiped faydası hakkında bir gazete bendi ile Türkçe tercümesi padişahlara takdim kılındı. 5 gün zarfında 600 mil mesafe kat'i suretinde icra olunan tecrübenin özeti ile ordularda kullanılmak için adı geçen aletin en muvaffık olanı hakkındaki reyini Harbiye Nazırına sual ettim. Cevabın vusulünde huzur-u şevket mülükanelerine arz ederim. Yüz altmışınca sahifesinde velosiped resimler yer almış bulunan "Jurnal daily portal\*" isimli gazete nüshasında takdim ediyorum. Fakat bu resimler ordularda kullanılmış olanların değildir zannederim. Bunların Amerika'da imallarına dair alacağım malumatı dahi hakipa-yi hümayun cismandarilerine arz-ı müsaraat ederim<sup>119</sup>. ”

1915 yılında Jandarma piyadelerinin kullanması için bisiklet alınmıştır. Bu durum yazışmalarda şöyle geçmektedir:

“ Jandarma piyade efradının arâzînin müsait olduğu mahallelerde --bisikletle-- ifa-yı vazife edebilmeleri, adı geçen efradın kabiliyetlerini kullanmalarını zayıf düşüreceği gibi aletin yavaş yavaş süvaride tasarrufi de gerek olacağına ve esasen her yerde cây-i kabul bulunmuştur. Bosna için ayrıca hiç bir tahsisatta lüzum göstermemekte ve jandarmalardan bir kısmına –velosiped (bisiklet)-- tedarik ve itası hakkında umum jandarma kumandanlığına tanzim kılınmıştır. Nizam-nâme layihasının takdimini kabul eden Harbiye Nezaretinin Şura-yı Devlete havale buyurulan 21 Mayıs sene 330 tarih ve 197 numaralı tezkiresi Tanzimat Dairesinde okundu. Adı geçen Layiha iki kısımdan oluşup bunlardan arazinin müsait olduğu mahallerde jandarma efradına bisiklet itası ve tamirat için harcamalar yer alır. Bisikletle vazife edecek efrada süvari efradı gibi maaş tahsise ve hükümet tarafından satın alınacak olan bisikletlerin tutarı maaşlarından taksitle geri almasına dair olan ahkâm dahi bütçeye ilgili maddeler olmak hasebiyle nizamnâme ile temine gayr-i mümkün bulunmuştur<sup>120</sup>. ”

Ordu içinde bisikletli birliklerin bulunduğu yine birçok arşiv belgesinde geçmekteydi. 1918 yılına ait belgelere baktığımızda Süvari Bisiklet Tabur'undan bahsedilmektedir. Süvari Bisiklet Taburu'nun, Antalya'ya gelmek üzere yola çıktığı ve gizli bir yere sevk edildiği yazmaktadır. 1894 yılında Abdülhamit, ABD ordusunda kullanılmaya başlanan bisikletlerle ilgili, bir araştırma başlattığı bilinmektedir. Bu durumda Abdülhamit'in de

<sup>119</sup> BOA, Y.PRK.EŞA.,20/39-1, ( 21 Teşrin-i Evvel sene 1894)

<sup>120</sup> BOA, BEO, 4296/ 322188-2, ( 6 Şaban sene 1332- 17 Haziran 1330), (bkz. EK-11)

bisiklet kullanımına karşı bir ilgisi olduğu anlaşılmaktadır. 21 Ekim 1894 tarihinde dönemin padişahı II. Abdülhamit'e, ABD'nin İstanbul Sefareti aracılığı ile ordularda bisiklet kullanımını konu alan bir arıza sunmuştur. Arızada bisikletle ilgili teknik bilgiler yazarken, bir gazete kupürünün tercümesi de bulunmaktaydı. Bu belge, Mütercim Sırrı tarafından Türkçe'ye tercüme edilmiştir.<sup>121</sup>

Bisiklet sadece ordu da değil ordu dışında da kullanılmaktaydı. Örneğin; bazı bakanlıklar bünyesinde memurların hızlı hareket etmeleri için bisiklet kullandıkları bilinmektedir.<sup>122</sup> Bu konuyla ilgili kaynaklara baktığımızda 1915 yılı yazışmalarında, Dâhiliye Nezareti kavaslarınca kullanılmak üzere bisikletin alımı için ödeneğin bittiği ve bu durumda gelecek senenin ödeneğinden karşılanmak üzere, bisiklet teslim alındığı bilinmektedir.<sup>123</sup>

## 2. 2. Osmanlı'da Bisiklet Sporları

XIX. yüzyılın sonlarında Osmanlı ülkesinde başta başkent İstanbul olmak üzere bisiklet artık yaygın olarak kullanılmaya başlamıştı. Bunun yanında Osmanlı'nın Batı'ya açılan penceresi konumunda olan İzmir ve Selanik şehirleri ise bisiklet yarışları ile öne çıkıyordu. Zira bisiklet icat edildikten kısa bir süre sonra, yeni bir spor olarak bisiklet yarışları Avrupa ve Amerika'da büyük bir ilgi topladı. Kısa zamanda yaygınlık gösteren bu spor hemen Osmanlı topraklarında da uygulanmıştı. Paris'te yayınlanan *L'Illustration Magazine* gibi resimli dergi ve gazeteler, bisikletle ilgili haberler içermekteydi. Bu mecmualar İstanbul'da da yakından takip ediliyordu<sup>124</sup>.

Avrupa ve Amerika'da büyük bisiklet yarışları düzenlenirken, gazete ve dergiler o yarışlarla ilgili gelişmeleri aktarıyordu. İstanbul'da yayımlanan Maarif Dergisi de bu yarışlardan bahsederek bilgi vermekteydi. 6 Kasım 1892 tarihinde yayımlanan Maarif Dergisi'nde, "*Velosipet Yarışları*" başlığı altında Fransa ve İngiltere'de olan bisiklet yarışlarından bahsedilmektedir. Dergide yarışlar şöyle anlatılmaktadır:

*"Fransız ve İngilizler tarafından ekseriyetle velosipet yarışları tertip olunduğu malumdur. ( F. V. Şurlandır) namında bir İngiliz, yarışlarda birinci olup 24 saatte 666*

<sup>121</sup> Süme ve Selami, *Osmanlı'dan Günümüze*, s.356.

<sup>122</sup> Süme ve Selami, *Osmanlı'dan Günümüze*, s.356.

<sup>123</sup> BOA, BEO, 4296/ 322188-1.

<sup>124</sup> Atıf Kahraman, *Osmanlı Devletinde Spor*, Ankara: T. C. Kültür Bakanlığı Yayınları, 1995, s.658-659.



*kilometre ve 151 metre mesafe kat' etmiştir. Fransa'nın meşhur velosipetçilerinden İstefan namında (bisiklet) denilen velosipet ile Eylül'ün 13. Salı günü saat altıdan ertesi günü saat altıya kadar 673 kilometre ve 810 metre mesafe kat' etmiştir. Birincilik şerefine merhum İstefan kazanmıştır.”<sup>125</sup>*

Servet-i Fünun dergisinin koleksiyonları incelendiğinde, dış basından bisikletle ilgili gravür ve haberlerin sık sık aktarıldığı görülür. Tercüman-ı Hakikat Gazetesi'nde de konuyla ilgili haberlere rastlamak mümkündür. 19 Mayıs 1894 tarihinde yayımlanan Tercüman-ı Hakikat Gazetesi, bisikletin sağlık açısından önemine değindikten sonra yarışlardan bahsetmektedir. Haberler gazetede şöyle geçmekte idi: “*Velosipedi şehrimizde bilmeyen kalmadı. Pazar ve Cuma günleri Taksim bahçesi önüne doğru gidilecek olursa birkaç kişinin iki tekerlek ile kuş gibi uçtuğu görülür. Velosipetlerin ne gibi ehemmiyeti mi var diyorsanız? Seyir ve gezintiden başka pek çok ehemmiyeti vardır. Dünyada bundan büyük jimnastik olamayacağı Avrupa doktorları sayfalarca yazıp neşreliyorlar. Ve bunu bağıra bağıra söylüyorlar.*”<sup>126</sup> Gazetenin ilerleyen sayfalarında, Avrupa'da tertip edilen ve birçok cemiyetlerin teşkil edildiği bisiklet yarışlarından bahsetmektedir. Bu yarışlar Paris ve Brest arasında düzenlenmiştir. Bu yarışta Brest'e gidip ilk geri dönen *Şarl Terun* namında bir zat olmuştur. Bunun gibi her sene Velos Spor denilen gazete Paris ile Bardeaux arasında bir yarış tertip etmektedir. Bu gazete 1893 senesinin 5, 14, 13 Ağustos'unda Paris ile Bürüksel arasında bir yarış tertip eylemiştir. Bu yarışta kazanan bir Belçikalı olup iki saat evvel gelmiştir. Kazanan yarışmacı Fransa Reiscumhuru tarafından ödül almıştır. Ayrıca Belçika Kralı hazretleri tarafından da bir mükâfat verilmiştir.<sup>127</sup>

Avrupa'daki bisiklet yarışları takip edilirken Selânik, İstanbul ve İzmir'de de bisiklet yarışları görülmeye başlamıştı. Düzenlenen bu yarışlar bazı kaynaklarda aynı tarihte gösterilse de, birçok kaynakta farklı tarihlerde görülmektedir. İstanbul'da ilk bisiklet yarışları 1893 yılında Tepebaşı'nda yapılmıştır. Yarışmanın esas Tepebaşı bahçesinin etrafını bisiklet ile 120 defa dönmektir. Bu müsabakayı düzenleyen *Mösyö Ortek*, anca bir saatte 104 defa dönebilmişti. İstanbul'un yeni velosipetçilerinden olan *Ferdinand* isimli kişi bu turu bir saatte 120 defa dönerek tamamlamış ve birinciliğe nail olmuştur.

<sup>125</sup> Maarif Dergisi, 15 Rebiülevvel 1310, no: 66, s.222.

<sup>126</sup> Tercüman-ı Hakikat Gazetesi,( 19 Mayıs 1894), s.5.

<sup>127</sup> Tercüman-ı Hakikat Gazetesi,( 19 Mayıs 1894), s.5.

*Ortek*'in yarışı kazanmak için heyecanla bacak sallaması ise izleyenler tarafından gülünç bulunmuştur.<sup>128</sup> Meşrutiyetten önceki yıllar bazı bisiklet acentaları, Tepebaşı semtinde yapılan bu yarışları spor amaçlı değil de satışları arttırmak için düzenlemiştir. Bisikletin halka sevdireldiği bu yarışlar, gösteri amacı taşımaktaydı.<sup>129</sup>

Daha sonraki yıllarda yarışlar için Leon Efendi ve Papazyan Efendi tarafından bir bisiklet pisti yaptırılmıştı. Bisiklet pistine geçmeden önce, bu şahısları tanıyalım. Leon Efendi, Beyoğlu'nda Ağa Camii yanında bulunan bir bisiklet mağazası sahibiydi. Papazyan Efendi ise Ragıp Paşa Hanı içinde aynı işi yapmaktaydı. Leon Efendi ve Papazyan Efendi'nin girişimleriyle Tepebaşı'nda, bugün İstanbul Belediye Sergi Sarayı'nın bulunduğu alanda bir pist yaptırıldı. Pistin zemini çimentodan olup, virajları tahtadan yapılmıştı. Pistin uzunluğu ise 250-300 metreydi ve yaklaşık 5 metre genişliğindeydi. Tepebaşı bahçesinde oturanlar bu pisti rahatça görebiliyorlardı. Burada bisiklet yarışlarından daha çok, iddialı bahisleri andıran yarışlar görülüyordu. Tepebaşı'nda bulunan halkın bisiklet sporlarına karşı bu ilgisi, bisiklet satışını da etkilemekteydi. Pistte, bisiklete duyulan merak ile gündün güne kalabalığın artmasından dolayı rahatsız olan II. Abdülhamid, emir ve fermanıyla burada düzenlenen bisiklet yarışlarını yasaklamıştır.<sup>130</sup>

27 Eylül 1898 tarihinde yayımlanan İkdâm Gazetesi, bisiklet binicilerinin Avrupa merkez idarelerinde olduğu kadar İstanbul'da da arttığını yazmaktadır. Gerek yarış gerek seyahat için bisikletçiler, grup grup dolaşmaktadır. Aynı zamanda gazete İstanbul'da tertip edilen bir yarıştan da bahsetmektedir. İstanbul'da bisiklet binicilerinin kendi aralarında düzenlediği bu müsabaka, Anadolu Hisarı'ndan başlayarak Beşiktaş'ta son bulmuştur. "Türk Velosipetçileri" başlığı altında, yarışmaya katılanların ismi zikredilmektedir. Yarışmaya katılanlar: *Fevzi Bey, Hamid Bey, Hikmet Bey, Ali Bey, Mücahit Bey, Enver Bey, Mahmut Bey, Ethem* namında sekiz kişiden oluşmaktadır. Bu kişiler saat iki buçukta Üsküdar'da Nuh kuyusundan hareket etmek için üç on kalarak Çengelköy İskelesi'nde bulunmuşlardır. Yarış gazetede şöyle anlatılmaktadır: "*Yarışçıların maksadı karşı sahile ulaşmak olduğundan vapura müracaat ederler. Vapurun Anadolu Hisar'ında bulunabileceği hakkında bir malumat almaları üzerine*

<sup>128</sup> Ahmet İhsan, *Servet-i Fünun*, 13 Ocak 1893.

<sup>129</sup> Doğan Yıldız, *Türk Spor Tarihi*, İstanbul, 1979, s.347.

<sup>130</sup> Atabeyoğlu, *Türk Spor Vakfı*, s.8.

mezkûr iskeleye doğru giderler. Bu surede Anadolu Hisar'ında biraz sonra bulunacak olan vapur gelip Çengelköy İskelesi'ne yanaşır. Velosipetçilerimiz Çengelköy'e kadar kat ettikleri mesafeyi hiçe saydıklarından mı yoksa vapur süratine ehemmiyet vermediklerinden mi nedir Anadolu Hisarı'na kadar bir meydan müsabakası yaparlar. Müsabaka velosipetçilerin Anadolu Hisarı İskelesi'ne varmaları ile nihayet bulur. Velosipetçiler İskele memurlarının gösterdikleri nezaketten dolayı çok memnun kalırlar ve vapur ile Tarabya'ya gelirler. Vapur Tarabya'dan Büyükdere'ye gideceğinden tekrar müsabakaya koyulurlar. Lakin bu defa velosipetçi beyler büyük bir kavis yapmaya mecbur olduklarından son süratle gitmeye başlarlar. Bu sürat en mahir (becerikli) olanlarından bir zat taşta dehşetle çarpmasıyla velosipetlerin üzerinden uçar. Denize gitmesine ramak kaldığı halde hiçbir hadise zuhur etmez ve tekrar yola devam ederler. Bu sefer ki müsabakayı vapura kazandırırılar. Daha sonra Ağaç altı mahallesinde istirahat verirler. Yarım saat sonra Tarabya'daki ağaç altı nam mahallede Ali Bey ve Mösyö Fransuva bisikletleri ile velosipetçileri takip ederler. Ali Bey'in velosipetinin bir ayağı kırıldığından ayağı ile yerden destek alarak Şişli'ye kadar gider. Şunu da söyleyelim ki velosipetçilerimiz, Anadolu Hisar'ından Tarabya'ya memuriye olarak velosipet için altmışar para vermişlerdir.”<sup>131</sup>

30 Temmuz 1900 tarihli İkdam Gazetesi'nde yer alan “Derrace Süveran Müsabakası” başlığını taşımaktadır. Gazetenin haberine göre “Tepebaşı'nda icra olunacağı daha önceden yazılmış olan derrace süveran müsabakası dün akşam mükemmel bir şekilde icra edilmiştir. Müsabakaya dâhil olanlar bundan evvelki yarışların birinde birinci olan Zeki Bey ile Karadağlı Corc, İstamat ve Danimarkalı Anderson'dan ibarettir. Müsabakaya başlanır başlanmaz Anderson şimşek hızı ile diğer rakiplerini beş devir geri bırakmış ise de bilahare galiba kesilerek gittikçe kaybetmeye başladı ve Zeki Bey öne geçti. Karadağlı Corc ise Zeki Bey'in peşinin bırakmayarak daima üç dört metre arkasında kalmıştı. İstamat'a gelince daha yarışmanın başından onun geri kalacağı hissediliyordu. Filhakika 292. Devirde İstamat önündekilere yetişemeyecek derecede geri kaldığından müsabakadan ihraç olunmuş ve biraz sonra Anderson da aynı sebepten dolayı yarıştan çıkmıştı. 300. Tura yaklaşıldığı sırada daima önde bulunan Zeki Bey bisikletini değiştirmeye mecbur olduğundan gölge gibi arkasından ayrılmayan Corc bu sayede bir devir kazanmış bilahare Zeki Bey tekrar velosipedini değiştirmeye

<sup>131</sup> “Türk Velosipetçileri”, İkdam Gazetesi, 27 Eylül 1898, s.3.

*meçbur kalarak Corc bir devir daha kazanmış ise de Zeki Bey gayrete gelerek devirlerden birini tekrar elde etmişti. Fakat işin neticesinde yeni bir devir geride kalarak birinciliği rakibine terke meçbur kalmıştı. Corc dahi bir aralık düşmüş ise de büyük bir sürat ve çeviklikle ve hemen hiç zaman kaybetmeyecek derecede derracesine binebilmiştir. Zeki Bey iki defa velosiped değiştirmek zorunda kalmasa galip geleceği müsabakanın gidişinden anlaşılmaktaydı. Filhakika 300. tura gelinceye yani iki defa velosiped değiştirerek epey bir zaman kaybedinceye kadar Zeki Bey ileride bulunmaktaydı. Bu sebeple üstünlük Zeki Bey de olmakta lazım gelirse de müsabaka da düşme) ve derrace değiştirme gibi kayıtlar makbul olmadığından yine galibiyet Corc'a ait olmuştur. Devr olunan mesafenin 70 bin metre olduğunu 400 turdan ibaret bulunduğunu ve müsabakanın 1 saat bir çeyrek sürerek beşte hitam bulunduğunu da ayrıca beyan idelim<sup>132</sup>”.*

1901 yılında düzenlenen bisiklet müsabakaları için Dâhiliye Nezareti bir yazı göndermiştir. Yazıda, bisiklet müsabakaları için önceden ruhsat alınması ve bu müsabakaların hükümet tarafından belirlenen zaman ve mekânda yapılması şartı geçmekteydi. Bu tür yarışları izinsiz tertip edenler ise devlete karşı mesul olacaklardı<sup>133</sup>.

Çoğunlukla gazetelerden elde ettiğimiz bu bilgiler sayesinde başkent İstanbul’da XIX. yüzyılın sonlarına doğru bisikletlerin arttığını, acentaların bisikletlerini tanıtmak amacıyla yarışlar düzenlemeye başladıkları ve bu yarışlar için özel pistlerin yapıldığı anlaşılmaktadır. Başkent İstanbul dışında bisiklet yarışlarının ve velodromların bulunduğu şehirlerin başında Selanik ve İzmir geliyordu.

### **2.2.1. Selânik’te Bisiklet Sporu**

Osmanlı Devleti’nde önemli bisiklet yarışlarından biri de 1897’de Selânik’teki ahşap tribünlü velodromda gerçekleştirilmiş olanlardı<sup>134</sup>. Burada bisiklet yarışlarının tertip edilebilmesi için, öncelikle yolların bisiklet sürmeye uygun hale getirilmesi gerekirdi. Çünkü yarışlar için en önemli husus iyi ve güvenli bir yoldu. Bu amaçla kırılmış taşların üzerinden silindir geçirilerek yapılan bir yol olması gerekiyordu. Zira Selânik’te bisiklet yarışına uygun zemin pek yoktu. Uygun olmayan yollarda bisikletin sürüldüğü takdirde

<sup>132</sup> “Derrace Süveran Müsabakası”, *İkdam Gazetesi*, 30 Temmuz 1900.

<sup>133</sup> BOA, DH. MKT, 488/25-1

<sup>134</sup> *Anabritannica Genel Kültür Ansiklopedisi*, s.330.

ise lastik patlamaları görülmesi mümkündür.<sup>135</sup> Bu amaçla öncelikle bisiklet yarışları için Selânik'te bir velodrom yapılmıştı. Bu velodrom bir zamanlar Abdülhamit'in gözaltında tutulduğu Alâtini Köşkünün ilerisinde olan Depo Harici adını alan yerdirdi. Burada bir tribün mevcuttu. 400 metrekare üzerinde ahşaptan yapılmış olan bu toprak pistte yarışmalar düzenlenirdi<sup>136</sup>.

*Turgut Etingü, bisikletin Osmanlı topraklarında ilk olarak 1889'lu yıllarda Selânik'te görüldüğünü belirtiyordu: "Yıllarca Bisiklet Federasyonu Başkanlığında bulunmuş ve memlekete gerçek değerinde birçok amatör ve profesyonel bisikletçi yetiştirmiş Muvaffak Menemencioğlu, daha 1889-1900 yıllarında Selânik'de bir Velodrom bulunduğunu bir konuşmamızda bize açıklamıştı.<sup>137</sup>"*

Selânik'te tertip edilen yarışlar, 23 Ağustos 1899 tarihinde yayımlanan Asır Gazetesi'nde şöyle anlatılmaktadır. *"Cumartesi günü saat dokuz buçukta başlamıştır. Velodrom, yüzlerce Osmanlı sancaklarıyla hoş bir surette süslenmiştir. Yarışlar için hazır duruma getirilen köşkte Devletli Vali Paşa hazretleri ve oğlu Salim Bey Efendi, Erkânı Vilayet ve Ricali Askeriye hazır bulunmuşlardır. Diğer köşkleri kadın erkek binlerce halk doldurmuştur. Bando müzikleri tarafından marş tertim olunarak hazır olanlar bunu dinledikten sonra ve parlak alkışlar icra olunduktan sonra müsabakaya dâhil olan velosipedliler bir resim çekilip müsabakaya geçtiler. Evvela son defa ki müsabakaya girmek için İstanbul'dan Enver Paşa'nın oğlu Mustafa Celalettin Bey gelmiştir. Üç sıra icrası kararlaştırılmış olan birinci müsabakanın birinci turu icra olundu. Bu yarışa Selânik velosipet meraklılarından hiç biri dâhil olmaya cesaret edememiştir. Yarışın her turu üç tur üzerine tertip olundu. Birinci üç turluk müsabaka da Mustafa Bey birinciliği ihraz (kazanma) eylemiş. Fevkalade alkışlara mazhar olmuştur. İkinci sınıf yarışçılara mahsus olan müsabaka da ise on üç on dört yaşlarında Mösyö Pepu birinciliği kazanmıştır. Çok alkışlarla birlikte gümüş madalyayı hak etmiştir. Sonra Mustafa Bey ile Mösyö Giraf arasında müsabakanın ikinci devresi icra olundu. Bu ikinci devrede birinciliği Mösyö Giraf kazanmıştır. Büyük alkışlar görmüştür. Daha sonra Mustafa Bey ve Mösyö Giraf arasında müsabakanın üçüncü*

<sup>135</sup> Journal de Salonique, 7 Temmuz 1898, s.3.

<sup>136</sup> Akçura, *Ivır Zıvır Tarihi*, s.62.

<sup>137</sup> Turgut Etingü, *Bisiklet 100 Yaşında*, Dosya No: 36-Bisiklet.

devresi başladı. Bu müsabakanın birinci devresini Mustafa Bey, ikinci devresini Mösyö Giraf kazanmıştır. Asıl galip üçüncü devrede belli olacaktı. Genel olarak ehemmiyet veriliyordu. Mustafa Beyin kazanacağını iddia edenlerle Mösyö Giraf'ın kazanacağı iddia eyleyenler arasında ince mühim mübalağa üzerine bahisler tutmuştu. Müsabaka başladı ve herkes ayağa kalktı. Her iki velosiped o kadar fevkalade süratle gidiyordu ki adeta kuş gibi uçuyorlardı. Üçüncü devrede Mustafa Bey Mösyö Giraf'ı sekiz on metre kadar arkada bırakmıştı. Mustafa Bey bu müsabakanın galibi olarak altın madalyaya layık görüldü.”<sup>138</sup> Müsabakada başarı gösterenlerin madalya kazanması dışında başka armağanlarda alınabiliyordu. Ödül listesinde altından yapılmış anahtar, bakalit, dürbünler, beyaz metalden olan büro takımları, büro saatleri, gezi aletleri, pipo takımları yer almaktaydı. Buradan anlaşılıyor ki kazananlara bisiklet sporuna uzak ödüllerde verilmiştir. <sup>139</sup> Gazetenin ilerleyen bölümlerinde bir müsabaka daha olacağından bahsederek şöyle devam ediyordu: “Bu müsabaka yirmi dört devre on kilometrelik yani iki saatlik bir mesafe üzerine tertip olunmuştu. Mösyö Giraf diğer müsabakalarda fevkalade yorulmuş olduğundan bahisle bu müsabakaya girmemişti. Buna Mustafa Bey ile birinci sınıf müsabakada birinciliği ve ikinciliği kazanan kişiler dâhil olmuştu. İki saatlik mesafe tamamen on sekiz dakikada kat’ olunmuştur ki saatte kırk kilometrelik bir sürat demektir. Bu müsabakada yirmi üçüncü devreye kadar Mustafa Bey birinciliği muhafaza eylemiş. Halk fevkalade alkışlara başladığından Mustafa Bey, yirmi dört tur son bulmuş zannederek süratini azalttığından Mösyö Filardo birinciliği kazanmıştır. Fakat bu yarış geçerli sayılmamıştır. Mustafa Bey ve Mösyö Filardo arasında yeniden bir müsabaka olmasına karar verilmiştir. Netice Cumartesi anlaşılacak ve ona göre hakikat ilan edilecektir.”<sup>140</sup>

25 Haziran 1899’da Selânik’te ikinci bir pist açılmıştır. Tribünlere koşan Selânikliler şenlikler eşliğinde buranın açılışını kutlamışlardı. Fakat pist kente çok uzaktı ve halk bu duruma tepki göstermişti. Ayrıca pistin tehlikeli ve aşırı tozlu oluşu da bisiklet sporcuları açısından tehlike arz etmekte idi.<sup>141</sup> Selanik’teki bu velodrom ve pistlerde zaman zaman düzenlenen yarışmalar ve müsabakalar için Sadaret makamından izin

<sup>138</sup> Asır Gazetesi, 23 Ağustos 1899, s.3.

<sup>139</sup> Journal de Salonique, 29 Haziran 1899, s.3.

<sup>140</sup> Asır Gazetesi, 23 Ağustos 1899, s.3.

<sup>141</sup> Journal de Salonique, 19 Haziran 1899, s.5.

alınması gerekiyordu. Sadaret makamı tarafından 24 Mayıs ve 10 Haziran 1902 tarihlerinde Selânik'teki velodromda bisiklet ve koşu müsabakası yapılmasına müsaade edilmiştir.<sup>142</sup>

### 2.2.2. İzmir'de Bisiklet Sporları

XIX. yüzyılın ikinci yarısından sonra önemli bir liman kenti olan İzmir, bisikletin ilk görüldüğü yerlerden biri idi. Bisiklet burada birçok kişi tarafından merak konusu olmuştu. Çoğu Levanten aile Avrupa'da ortaya çıkan tüm yenilikleri burada yaşama fırsatı bulmuştur. Bu yeniliklerden biri olan bisiklet ilk defa Levantenler, Rumlar ve şehre gelen yabancılar vasıtası ile İzmir'de görülmüştü<sup>143</sup>. İzmirli zengin Levanten aileler Avrupa ile münasebetleri nedeniyle kullandıkları bisikletleri buradaki malikânelerine de getirmişlerdi. Böylece bisiklet kullanımının İzmir'in sokaklarında arttığını görmekteyiz.

1890 yılında İzmir'de Reeslerin, Patersonların, La Fontainelerin, Giraudların Aldrich'lerin, Whithall'lerin aile üyeleri kendi yerlerinde egzersizlere başlamışlardı. Daha sonraları bu egzersizleri sokağa taşıyarak, İzmir'in cadde ve sokaklarında devam etmişlerdir. Özellikle bisiklet bu suretle Levantenler ve gayrimüslimler arasında oldukça popüler olmuştu. Osmanlı Devletinde İzmir'de ilk kez yapılacak bisiklet yarışlarının alt yapısına bu şekilde hazırlanılmıştır. XIX. yüzyıl da bisiklete “şeytan icadı” denmesiyle, ilk sürücüler “monden tipler” olarak alaya alınmıştır. İstanbul'da yaşanan bu durumlar İzmir'de de yaşanmıştır. Kimileri çok severken daha geleneksel olan kesim ilk bisiklet tutkunlarını ayıplamıştı.<sup>144</sup> Sonuç olarak İstanbul ve İzmir gibi şehirlerde benzer olayların yaşandığı ve aynı suçlamaların yapıldığını görmekteyiz. Fakat bu suçlamalar kısa zamanda etkisini kaybetmiştir. Ayrıca İzmir'de bisikleti kullanan ilk Türk ise *Kunduracı Ali Efendi*'dir. *Kunduracı Ali Efendi* birçok gence bisiklete binme hususunda ilham kaynağı olmuştur<sup>145</sup>.

<sup>142</sup> BOA, DH. MKT. 511/11 (H. 15.02.1320); İ. DH. 1398/1 (H. 03.03.1320).

<sup>143</sup> Fehim Kuruloğlu, “ Mütareke Dönemi İzmir Spor Hayatı”, *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*, sayı: 18, 2018, s.299.

<sup>144</sup> Günver Güneş, *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Modern Sporların İzmir'e girişi (1850-1922)*, İzmir: 2012, s.118.

<sup>145</sup> Ahenk Gazetesi, 2 Ağustos 1895.

İzmir Bornova'da 15 Mayıs 1895 yılında Çarşamba günü bisiklet yarışması yapılmıştır. Dokuzu yaya koşusu, altısı bisiklet olmak üzere toplamda on beş yarışma düzenlenmiştir. Karşıyakalı *Petriçe* isimli sporcu altı bisiklet yarışmasının beşinin galibi olmuştur. Altıncı yarışta düşmeden yavaş sürme kuralı getirilmiştir. Bu yarış İstinkâf Mahkemesi üyesi *Dedeyan Efendi*'nin mahdumu kazanmıştır.<sup>146</sup> İzmir'de bisiklet sporuna artan ilgi ile yarışların devamı gelmiştir. Tekrar düzenlenecek bir yarışma hakkında geçen haber şöyle idi: “ 25-30 bisikletçinin katılacağı bir yarış tertip edilmişti. Yarışmacılar yeni yapılmış olan *Hamidiye Caddesi*'nden *Ural ve Çeşme*'ye gideceklerdi. *Urla*'da bir müddet dinlendikten sonra *Çeşme*'ye hareket edeceklerdi.”<sup>147</sup>

1895 yılı yaz aylarında İzmir'de bisiklete binenlerin sayısı günden güne artmaktaydı. Bisiklete ilk kez binenler ise üç-dört gün gibi çok kısa sürede dengeyi sağlayıp idman yapmaya başlamış ve kısa bir sürede yarışacak hale gelmişlerdir. Bisikleti kullanmayı yeni öğrenenler bile uzun mesafe gidebiliyordu. Örneğin: Bisiklet kullanmayı yeni öğrenen iki genç Karşıyaka'dan İzmir'e gidebilirken, arkadaşları buna cesaret edemiyordu.<sup>148</sup> Tabi bisikleti yeni öğrenirken bu maceraya atılmak, birazda cesaret gerektiren bir durumdu.

1895 yılında İzmir'de bisiklet merakı çılgınlık derecesine ulaşırken, acemi sürücüler için de tehlike arz etmektedir. Kullanmayı çok iyi bilmeyenler yola çıktıklarında kazalar da beraberinde geliyordu. İzmir'de bisiklet sürmeyi sevenler için en ideal parkur Karşıyaka-İzmir arasındaki yoldu. Bisikletçilerin sayıları gitgide artıyordu. Özellikle Karşıyaka'da, Kokaryalı (Güzelyalı)'da, Punta (Alsancak)'da, Paradiso (Buca-Şirinyer)'da, Bornova'da sayıları oldukça fazlaydı. Bazı bisiklet sürücüleri yolların uygunluğu nedeniyle çevre nahiyelere gitmişti. Bu amaçla bir Türk bisikletçi ve *Petriçe* isimli kişi İzmir'den Kuşadası'na gitmiş ve Kuşadası'nda halk tarafından büyük ilgi görmüşlerdir. Kuşadası halkı bisikleti ilk kez gördüğünden cadde ve sokaklara koşmuştu.<sup>149</sup>

Bornova'da yapılmakta olan atletizm ve bisiklet yarışları halk tarafından büyük ilgi ile takip ediliyordu. Atletizm ve bisiklet yarışlarının bu kadar çok sevilmesinin nedeni Türk

<sup>146</sup> Ahenk Gazetesi, 17 Mayıs 1895, s.1.

<sup>147</sup> Ahenk, 8 Temmuz 1895.

<sup>148</sup> Güneş, *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e*, s.118-119.

<sup>149</sup> Ahenk, 6 Eylül 1895.



insanının yapısına uygun olduğundan kaynaklanmaktadır.<sup>150</sup> 1898 yılının Mayıs ayında düzenlenen yarışlarda, koşuların 100 engelli, 120 ve 220 yarda, çeyrek yarım ve bir mil üzerinde yapıldığını öğrenmekteyiz. Bisiklet yarışlarının yarım, bir iki ve beş millik mesafelerde yapıldığı, yine Bornova- Pınarbaşı arasında olacağı ve dönüşte Bornova'daki pisti bir kere turlamayı içeren uzun mesafeli bir bisiklet yarışının da bunlara katılacağını öğrenmekteyiz. Yarışmalarda derece alanlara baktığımızda ise herhangi bir Türk ismine rastlanılmamıştır. Bu durum bize Türklerin bu oyunlara pek katılmadığını göstermektedir. Yarışmalarda kazanan isimlerin birçoğunun kentte yaşayan Levantenler olup, bazı Rum isimlerine de rastlanılmaktadır. Yarışlara şöyle bir göz attığımızda, *J. Whittalladı* adlı kişi bisiklet yarışlarının üçünde de birinci olduğu görülür. Bisiklet yarışlarında zaman zaman iddialı olaylarla da karşılaşmak mümkündür. Örneğin; 1893 yılında Karşıyaka'da bir kahvehanede oturan bisikletçinin önerisi dikkate alınmıştır. Bu öneri; Çeşme'ye bir yarış düzenlendiği ve bu yolun yedi saatte alınmasıydı. Yine aynı yıl içinde başka bir iddia ise bir bisikletli ve atlının yarışa kalktığı haberi idi. Yarışılacak mesafe konusunda bir bilgi verilmezken, yarışın bisikletli kişi tarafından kazanıldığı söyleniyordu. Bisiklet yarışları için, çok sık olmasa da kentler arası yarışmalarda düzenlenirdi. Bu amaçla 1897 yılında, İzmir bisikletçilerinin İstanbul'a giderek oradakilerle yarıştıkları görülmüştür. İstanbul takımının ise 1898 yılında, İzmir'e giderek Bornova'da İzmirililerle yarıştığı bilinmektedir.<sup>151</sup>

XIX. yüzyıl sonları ve XX. yüzyıl başlarında İzmir'de bahar aylarında atletizm ve bisiklet yarışları düzenlenirdi. Atletizm ve bisiklet dallarında katılan kulüpler ve öğrenciler için bu yarışmaların organize edilmesi bir gelenek haline geldiği söylenebilir. Bu yarışmalardan yedincisinin 1903 yılının Nisan ayının yedisi olarak, Paniyonik veya Apollon Kulüplerince düzenlendiği bilinmektedir. O yıl düzenlenen yarışa İzmir'den 14 okulun ve 150'yi aşkın öğrencinin katıldığı söylenmektedir. Bu okullar arasında İdadi Okulu da yer almakta idi. Bornova'da yapılması planlanan yarışlar hava şartları nedeniyle iki kere ertelenmiştir. Daha sonra bu yarışların 6 Mayıs'ta gerçekleştirildiği belirtilmektedir. Bisiklet yarışlarının, yarış alanında bir tur, 800 metre, 4500 metre ve

<sup>150</sup> Murat Özmeden ve Harun Özmeden, "Türkiye İdman Cemiyeti İttifakı (TİCİ) Dönemi Milli Ruh Ve Milli Temsil, Siyasal ve Milli Propaganda İle Ülkeyi Tanıtma-Tanıtmaya Çabaları", Uluslararası İnsan Bilimler Dergisi, C.7, Sayı: 1, 2010, s.1443.

<sup>151</sup> Güneş, *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e*, s.118-119.

17 kilometre olarak gerçekleştirildiği bilinmektedir. Bisiklet sevenlerin yarışmalara katılmaktan ziyade, sadece spor amaçlı kullanmaları Türkler arasında da yaygınlık göstermeye başlamıştı. Artık sokaklarda sürmenin verdiği keyfi, yarışlarda birbirlerini geçerek ve başarı elde ettiklerinde alıyorlardı.<sup>152</sup>

Bisikletin uzun yolculuklarda da kullanıldığını görmekteyiz. İzmir İdadisi öğretmeni olan *Sami Efendinin* bisikleti ile birçok yeri gezdiği bilinmektedir. Ramazan Bayramı'nda bisikletine atlayarak Tire, Ödemiş ve Bayındır yörelerini gezme fırsatı bulmuştur.1896 yılının Haziran ayında Kurban Bayramında, bisikletiyle yine bir tatile çıkmıştır. Bu tatili de bisikletiyle gezerek değerlendiren *Sami Efendi* bu kez; Ksaba (Turgutlu) Ahmetli, Salihli, Alaşehir, Kula, Buldan ve Sarayköy yoluyla Denizli ve Aydın'a uğramıştır. 1896 Temmuz'unda ise bisikletiyle İstanbul'a gitmeye karar vermiş ve kentten ayrılarak Balıkesir ve Bursa yolunu tutmuştur. Yine *Sami Efendi* gibi birçok kişi kentten ayrılarak, bisikletiyle bu yolculukları gerçekleştirmiştir. Örneğin; İzmirli bir *Türk genci* ve *Mustafa Efendi*'nin de 1901 yılında İzmir'den ayrıldıkları bilinmektedir. Bu amaçla 19 Mayıs günü Soma, Bergama, Dikili, Altınova, Ayvalık, Balıkesir, Edremit, Bursa, Mudanya yolundan İstanbul'a gidecekleri haber verilmişti.<sup>153</sup>

1901 yılında İzmir Valisi Kâmil Paşa'nın himayesinde yarışlar düzenlendi. "5. Panionios Yarışları" adı altında düzenlenen bu yarışlar, Bornova'da olmuştur. Bu yarışlarda birçok başarı gösteren İngiliz sporcuları, bütün dereceleri almaya hak kazanmıştır. Bir yıl sonra Pınarbaşı- Bornova arasında düzenlenen 8,5 kilometrelik yarışta, ilk defa Rum *Luca Venizelos* adlı kişi birinciliği göğüslemiştir. 17 kilometrelik yarışta ise *Mustafa Süleymanoviç* adlı bir Müslüman ikinci olmuştur. XX. yüzyılın başında Levantenlerin kurduğu kulüpler tarafından atletizm ve bisiklet yarışlarının, Bornova'da düzenli olarak yapıldığı bilinmektedir. 26 Şubat 1904'de Aydın Valiliği tarafından Dâhiliye Nezareti'ne yazılan yazıda, İngiltere tebaasından Sör Tisram tarafından İzmir'in Bornova bölgesinde olmak üzere, her sene 23 Nisan ve 21 Mayıs'ta jimnastik ve bisiklet yarışları için izin istenilmişti<sup>154</sup>. 1907 yılında 20 Mayıs günü 11. Düzenlenen "Panionios Spor Oyunları" için Buca Paradiso alanı yapılmıştı. Atletizm yarışlarının yanında bisiklet yarışlarına da yer verilmişti.

<sup>152</sup> Rauf Beyru, *19. Yüzyılda İzmir'de Yaşam*, İstanbul: Literatür Yayınları, 2000, s.272-276.

<sup>153</sup> Beyru, *19. Yüzyılda İzmir'de Yaşam*, s.272-276.

<sup>154</sup> BOA, İ. DH. 1396/6.

1908 yılında ise düzenlenecek bisiklet ve jimnastik yarışları için bir talimatname hazırlanmıştır. Yedi maddeden oluşan talimatnamede yarışlarda uyulması gereken kurallar, ödüller ve bazı hükümler yer almaktaydı. Bu talimatname şöyle idi:

*“Bazı mekteplerde talebesiyle jimnastik meraklıları için Bornova'da kâin "Tristram" nam İngiliz familyasının emlakı dâhilindeki meydanda her sene Nisan ve Mayıs aylarında tertip ve icra olunacak jimnastik ayak koşusu ve velosipet müsabaka oyunları hakkında talimat;*

*(1) Madde- Sâlifüzzikr (bildirilen) müsabaka oyunlarının suret-i icrası bir heyet-i mahsusa tarafından tertip ve idare olunacağı gibi oyunlara iştirak edeceklerin ihraz edecekleri derece tayin edilmekle beraber bu babda zuhur edecek her güne nizâ' fasl olunacak ve mükâfatın müstahakına tevzi'ne (dağıtmak) de karar verilecektir.*

*(2) Madde- mezkûr oyunlara iştirak edecekleri beyan edenlerin kâffesi (bütün) isimleriyle hangi oyuna iştirak edeceklerini Mübin (açık) bir pusulaya oyunların icra olunacağı günden 10 gün evvel mezkûr heyete irsal etmelidir.*

*(3) Madde- müsabakaya dâhil olanlardan birinin nefsi ile derece-i mahareti hakkında bir güne itiraz dermeyan (arada) olunmak istenildiği halde mükâfatın dağıtımından 48 saat evvel mezkûr heyete tahriren beyan olunmak lazım gelir.*

*(4) Müsabakaya dâhil olacakların giyecekleri elbise omuzlardan dizlere kadar vücudu saracak bir uygunlukta olmak lazım gelir. Ayaklarda dahi bir sahtiyân (deriden yapılmış) ayakkabı bulunmak şarttır.*

*(5) Jimnastik ve ayak koşusu oyunlarının tamamı Bornova'da kâin mahal-i mahsusta icra edilecektir: şöyle ki 100 ve 120 metrelik mesafe müstakimen (doğru) ve 220 ve 440 metrelik ile yarım ve bir mil mesafede deveran kat' edilecektir.*

*(6) Maddesi- nokta-i maksud ittihaz (sayma) olunacak yerin bir tarafından öbür tarafına kadar gerilmek olacak kurdeleye koşanlardan hangisi daha evvel göğsüyle temas edecek olursa onun birinciliği ihraz etmiş (kazanmak) olduğu add (saymak) ve itibar edilecektir.*

(7) *İşaret-i mahsusa verilmeden evvel koşan olursa koşmaktan men' ve durdurulacağı gibi mebd'e' itibar olunan hattın arkasına da konulacaktır. Atlayış oyunları iki türdür. Birincisi adi kuşetle tulen (boyca) atlayış ikincisi de koşarak mürtefi' terazi üzerinden atlamaktır. Boyca atlayış oyununda her birine üç defa atlamak üzere müsaade edilecektir. Bu atlayışların her hangisinde olursa olsun en ileri gidecek olan birinciliği kazanmış olacağı itibar edilecektir. Tek ve çift terazilerin üzerinde icra edilecek jimnastik hakkında oyunlar bir kişi ya da 5 kişiden ibaret kişiler tarafından icra edilecektir. Mezkûr tek ve çift terazi oyunları koş ten-dürüstü ve kolay dönme ve seri'ül-hareke gibi lu'biyattan ibaret olmak üzere iki kısma münkasımdır. Ahkâm-ı umumiye heyetten maada her kim olursa olsun oyun meydanına girmek katiyen memnu'dur velosipet müsabakaları hakkına kavaid-i saire kuşet oyunları hakkına işbu talimatta muharrir kavaid velosipet ile icra edilecek kuşet\* oyunlarında da caridir şayet velosipetçilerden biri sehven işaret verilmeden evvel hareket edecek olursa koşmaktan tevkif edilerek yeniden hareket ettirilecektir. Velosipetçiler imkânı müsait olduğu kadar meydana daire dâhilinde seyir ve hareket etmeğe mecburdur dairenin bir tarafından diğerine kadar çekilen çizgi yani en ileri noktaya kadar gitmesi gerekir ve velosipetin ön tekerliğiyle evvelce olarak dokunan birinciliği kazanmış olduğu itibar olunacaktır.*"<sup>155</sup>

Bornova'da düzenlenen bisiklet yarışları 1923 yılına kadar sürerken, o dönemde bisiklet yarışlarının dışında at, av ve kayak müsabakalarının da düzenlendiği anlaşılmaktadır. Bu müsabakalarda birinci ve ikinci gelenlere madalyalar verilirken, Bornova'da icra edilen bisiklet müsabakasında birinci gelen İngiliz ileri gelenlerinden Vitali'nin oğlu olmuştur. Vitali'nin oğlunun, bu birinciliğinin ardından bir altın madalya ile ödüllendirilmişti. Bu madalya Aydın Valisi tarafından verilmiştir. Vali tarafından Madalyanın üzerine Osmanlı arması kazıtılmıştır. Madalyanın diğer yüzünde ise Vitali'nin oğlunun ismi yer almaktadır. Bu düzenlemeler ile Padişahın izni olmaksızın, İmtiyaz Madalyası'nı andıran altın madalyalar verilmesi, padişahın hukukuna hükümdarlık sürmek manasına geleceği bilinmektedir<sup>156</sup>.

<sup>155</sup> BOA, İ.D.H., 1396/6-1, ( bkz. EK- 12)

<sup>156</sup> BOA, Y. YEE. KP, 41/ 4001.

### 2.2.3. Osmanlı- Avrupa Arasında Bisiklet Yarışları

1894 yılı sonlarında Avusturya'nın İstanbul başkonsolosu *Bonri* tarafından Viyana ile İstanbul arasında bir bisiklet yarışı düzenlenmesi fikri ortaya atılmıştı. Üstelik ortaya atılan bu yarış fikrinden dolayı sarayın en küçük şehzadesi de memnuniyetini celbettiğini belirtmişti<sup>157</sup>. Ancak daha sonra Nisan 1895 tarihli Wolff Ajansı'nın haberine göre Viyana-İstanbul arasında yapılması planlanan bu bisiklet yarışı bir müddet ertelendi<sup>158</sup>. Daha sonra Viyana Belediye Başkan Yardımcısı *Doktor Alber Rinhetr*'in girişimiyle bir komite kurulmuş ve bu komitede; Belgrad, Niş, Sofya, Filibe ve Edirne yolu üzerinden İstanbul'a ulaşılacak bir gezi planlanmıştı<sup>159</sup>. Komitenin bu organizasyonda aldığı başka kararlar da vardı. Komite, bu gezide Osmanlı ülkesine getirilecek bisikletlerin ithalat ve ihracat vergisinden muaf tutulmasını istedi. Yarış için birtakım hazırlıklar yapılması konuşuldu. Yarış öncesinde bisikletlerin geçeceği yolların tespit edilmesi ve Viyana'dan yola çıkacak olanlara kolaylık sağlanması talep edildi.<sup>160</sup> Ayrıca Viyana'dan Belgrad tarikiyle İstanbul'a gelecek olan bisiklet cemiyetlerinden bazılarının istimal edeceği, bisikletlerin gümrük resminden muaf tutulması ve kendilerine kolaylık gösterilmesi de isteniyordu. Sadaret makamı, 25 Nisan 1895 tarihinde Avusturya sefareti aracılığı ile gönderdiği bir yazıda talebi olumlu karşıladığını belirtti.<sup>161</sup>

Osmanlı İmparatorluğu'na bağlı Bulgaristan'da bisiklet yarışlarını 1900 yılların başında görmekteyiz. Bulgaristan'da bisiklet yarışları için cemiyetler kurulmuştur. Ancak bu cemiyetlerden bazılarının, Balkan savaşı öncesinde bazı ayrılıkçı siyasi çalışmalar içinde yer aldığı ortaya çıkmıştır. 1906 yılında başkent İstanbul'la yapılan yazışmalara baktığımızda, Bulgaristan'ın birçok şehirlerinde kurulmuş olan "Derrace Süvaran Cemiyetleri"nin Köstendil'de bisiklet yarışları düzenleyeceği bildiriliyordu. Aynı zamanda bu cemiyetin, Filibe'de de yarışlar düzenleyeceği yine yazışmalarda geçmekteydi<sup>162</sup>. 1907 yılı Ağustos ayında Sofya'daki "Derrace Süvaran Cemiyeti", Romanya Derrace Süvarileri'ni Sofya'ya davet etmişlerdir. Haziran ayı sonunda Romen

<sup>157</sup> BOA, Y. PRK. TKM, 33/62 (H. 24.05. 1312).

<sup>158</sup> BOA, HR. SYS, 30/58 (M. 23.04.1895).

<sup>159</sup> Süme ve Selami, *Osmanlı'dan Günümüze*, s.348.

<sup>160</sup> Bülbül, *Osmanlı'dan Bugüne*, s.17.

<sup>161</sup> BOA, Y. A. HUS., 325/133 (H. 29.10.1312).

<sup>162</sup> BOA, A. MTZ. (04), 142/13

bisikletçiler Sofya'ya gelerek burada birkaç gün kalmışlardır. Fakat bu görüşmeler sonunda bazı bisikletçilerin bu toplantıları, siyasi amaç için kullandıkları görülmektedir. Bulgar bisikletçilerinin 1907 yılında Plevne'de yaptıkları toplantıda program dışına çıkarak, Osmanlı Devleti aleyhinde davranışlar sergilemişlerdir. Osmanlı başkentine, Plevne'de Bulgar Bisiklet Velospetçilerinin bir toplantı yaptıkları ve programlarının dışına çıkarak başka meselelere karıştıkları hususunda bilgiler geliyordu<sup>163</sup>. Bulgar bisikletçiler bu davranışları ile adli takibat konusu olmuştur. Üzerinde dinamit, patlayıcı madde ve tabanca bulunan kırk müfsidin bisikletle Tırnova'dan Menli'ye geçtikleri ve gerekli tedbirlerinin biran önce alınması hususunda gerekli yerlere emirler verildiği de bu bilgileri doğrular niteliktedir.<sup>164</sup> 1908'de ülkelerinin bağımsızlık ilanı öncesinde Bulgar bisikletçilerinin, spor aracılığı ile sürekli milliyetçi fikirlerini gün yüzüne çıkarmaları sporu siyasete alet ettiğini göstermektedir.<sup>165</sup>

---

<sup>163</sup> BOA, HR. SFR. 04, 242/16.

<sup>164</sup> BOA, Y. PRK. ASK, 250/20.

<sup>165</sup> Bülbül, *Osmanlı'dan Bugüne*, s.17.

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM: EDEBİYAT VE SOSYAL HAYATTA BİSİKLET

Çocukluğumuzun vazgeçilmez eğlence aracı olan bisiklet, zamanla sosyal hayatımızın bir parçası haline gelmiştir. Kadın erkek demeden birçok kişinin tercih ettiği bisiklet, sosyal yaşamımızda birtakım değişikliklere neden olmuştur. Bu değişikliklerden bazılarını şöyle sıralayabiliriz: Bisikletin sanat ve edebiyat alanına yansımaları, bisiklet kullanımının kadınlar üzerindeki etkisi ve bisiklet kulüplerinin açılmasıdır. Bisikletin ulaşım aracı olarak yaygınlaşması ile birlikte bisikletle ilgili birçok eser kaleme alınmıştır. İnsanın sürerken katılımcı ve öznesi olduğu bisiklet, böylelikle farklı maceralarda yer alarak okuyucuya sunulmuştur. Kitaplarda yerini alan bisiklet, yeri geldiğinde kişinin özgürleştiği bir araç, yeri geldiğinde ise bir gezi arkadaşı olmuştur. Özellikle roman, şiir gibi türlerde bu konuyla ilgili birçok kitap yazılmıştır.

### 3.1. Velosipet İle Bir Cevelan Adlı Eser

Türkiye’de bisikletle ilgili yazılan ilk kitap, *Velosipet İle Bir Cevelan*’dır. Ahmet Tevfik’in 1900 yılında yayımladığı kitap, bir seyahatname özelliği taşımaktadır. Kitap 126 sayfadan oluşur ve İstanbul’dan Bursa’ya bisikletle yapılan geziyi okuyucuya sunmaktadır. Bu gezi esnasında bisiklet ile nasıl arkadaşlık kurulacağını bizlere anlatır. Aynı zamanda kitapta bisikletin faydalarına da değinirken, sağlıkla olan ilişkisini de anlatmaktadır. Kitapta bu konuyla ilgili şöyle bir bölüm geçmektedir:

*“Bisiklet sürerken bir boru sesi ve çingırağın tınısı ile bir bisikletçinin yaklaştığını anlar ve selamlamak hissi duyarsınız. Ya da her iki taraf ta yerde ise muhabbet açılır ve konuşma uzayıp gider. Bu şekilde bisiklet sürerken güzel ahbaplıklar kurulabilir. Bisikleti çok iyi kullanıyorsanız eğer gezip göremeyeceğiniz yerler kalmaması gerekir<sup>166</sup>.”*Yukarıdaki sözlerden de anlaşılacağı gibi bisikletin varsa hiçbir yer uzak değildir insana. Aynı zamanda, arkadaşlıkların arttığı, dostlukların pekiştiği bir kapı aralanmıştır.

---

<sup>166</sup> İbnülcemal Ahmet Tevfik, Çev: Cahit Kaya, *Velosipet İle Bir Cevelan 1900’e Doğru İstanbul’dan Bursa’ya Bisikletli Bir Gezi*, İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2000, s.103-104.

### 3.2. Bisiklet Meraklılarına Yadigâr Adlı Eser

*Bisiklet Meraklılarına Yadigâr* Osmanlı'da bisikletle ilgili yayımlanan ilk kitaplardan biridir. 1904 yılında basılan bu kitap aynı zamanda bisiklete binmek isteyenlere uygulamalı rehber amacı taşımaktadır. Kitap, bisiklete nasıl binilir, satın alırken nelere dikkat edilmelidir, iyi bir makinede bulunması lazım gelen koşullar nelerdir gibi birçok konuda bilgi vermektedir. Ahmet İhsan tarafından kaleme alınan bu kitap, uzun bir denetim sürecinden geçmiştir. Mülazım Ali İhsan Efendi tarafından basım ve neşrine ruhsat istenilmiştir. İlk yapılan tetkiklerde kitabın basılması için onay verilmiş fakat kurul diğer iki nüshasında daha itina gösterilmesini istemiştir. Daha sonra eser, onay almak için Dâhiliye Vekâletine gönderilmiş ve iznin alınması ile kitabın basımı gerçekleştirilmiştir. 27 Eylül 1319 yılında kitabın basımına izin verildiğine dair belge:

*"Dilekçe veren kimse, "Bisiklet Meraklılarına Yadigâr" ismiyle ruhsat için, eserin muhteviyatı bisikletin ve değişiklik tab'i mahzurdan dayanıklı görülmüş olması ile kontrol için Heyet-i Aliyyesine havale buyrulmuştur.*

*Mühür ve neşrine ruhsat izni olduğu gibi mühürde sakınca olmadığı beyanıyla teftiş ve muayene heyetinden 18964 numaralı kararla tevdi' kılınan (Bisiklet Meraklılarına Yadigâr) isimli eserin diğer iki nüshanın tatbikinde dikkat ve itina olunması üzerine ifa edilmek üzere iadesine karar verildi. Daha sonra ruhsat itası kararlaştırılan "Bisiklet Meraklılarına Yadigâr" isimli eserin diğer nüshalarıyla tatbikatı icra ve mühürleme ve bir nüshası hıfz edilerek diğer nüshası tanzim olunan ruhsatnamesiyle sahibine verilmek üzere bulunmuş. Kitap basımı için vazife-i mukarrere ifa olunmak üzere İçişlerinden sorumlu bakanlığa gönderilmiş ve Ruhsatnamesi düzenlenmiştir<sup>167</sup>.*"

Bisiklet Meraklılarına Yadigâr adlı kitapta şu bölümler bulunmakta idi:

1- Bisiklete binmek isteyenlere ameli rehber, 2- Binmeyi öğrenmeden evvel bilinmesi lazım maddeler, 3- Bisiklete binmek için icap eden şerait-i sıhhiye, 4- Bisikleti ne suretle isti'malletmeli, 5- Makinanın aksam-ı mürekkebesi, 6- Sabit fakat sökülmesi kâbil ittisak noktaları, 7- Devingen bitişme noktaları, ayrıntılı, 8- Bisiklet Lastikleri 9-

---

<sup>167</sup> BOA, MF.MKT., 753/60.



Bisiklete binmek nasıl öğrenilir, 10- Makinede bulunması lazım gelen şeraiti sâire, 10- Makinenin temizlenmesi, 11- Beraber taşınacak eşya.

Kitapta, “Bisiklete nasıl binilir?” adlı bölümde, bisiklete binerken nelere dikkat etmemiz gerektiğine değinmektedir ve beş derste bisiklet tâlimi verilmektedir. Bu bölüm şöyle anlatılmaktadır:

*“Bisiklete binmeden önce ilk öğrenilmesi gereken şey düşme korkusunu zihnimizden çıkarmaktır. Zira bu düşünce ile binildiğinde muvazenede(denge) durmak oldukça güçtür. Kişinin kendisine uygun bisikleti seçmesi de son derece önem teşkil eder. Sürüşteki ilk dersler alçak bir makine ile olmalıdır. Ayakların yere temas etmesi gerekmektedir. Bu görevi ifâ eden şahıs son derece çevik ve kuvvetli olması gerekmektedir. Çocuklar büyüklere göre daha çabuk kavradıkları gibi sürmeleri de bir o kadar kolay olur. Bisiklet her alanda sürülemediği gibi ta’lim için daha uygun alanlar seçilmelidir. Açık ve tenha kırlar, geniş bahçeler, arabaların çok fazla olmadığı yollarda öğrenmek daha münasiptir. İlk başta böyle yerlerin tercih edilme nedeni farazi bir ağaç veya bir taşa çarpma durumunda kişi panikleyeceği için diğer meydanlar uygun değildir. Avrupa’da ise bisiklet ta’limi için bazı mekânlar kapatılmaktadır. Örneğin: Dans salonları kapatılarak muallimler, müptedilerin sürmeyi öğrenmeleri için akşama kadar ders verdikleri bilinmektedir. Bizde talimhanelerin açılmamasının yanı sıra, kahvehane sohbetlerinden sürmeyi öğrenmeye geçilememiştir.”* diyerek şöyle devam edilir: *“Öğrenmede muvazenede sağlamak ve ayakların vaziyeti son derece önemlidir. Seleye oturduktan sonra sol el ile gidonu sağ el ile sapı tutmak gerekir. Ayaklar ile ileriye itilmemeli pedal çevrilmesi suretiyle hareket sağlanmalıdır. Bu esnada müptedi sürücü, tekere değil de sürekli ileriye bakarak kullanılmalıdır. Birinci derste ayakların vaziyeti öğretilirken, ayaklar pedal sathında bulunup, ayak burunları makineye çarpmaması için içeriye dönüktür.*

*İkinci derste ise müptedi gidonu sımsıkı kavrayarak, kabzalıdan tutmak suretiyle istediği cihete çevirebilmektedir. Bu esnada dengeyi iyi sağlaması gerekir. Gidonu çevirmesiyle tekerleklerinde o cihete döneceğinden bisiklet hareket etmeye başlar. Bu durumu kavrayabilmesi bir saati bulmaktadır. Üçüncü derste ise dönüşler öğretilmektedir. Dönüşler geniş bir daire şeklinde icra edilir. Keskin zâviyelerde ise daire açısı küçültülerek, önce sola sonra sağ cihete dönerek denge tekrar*

sağlanmaktadır. Bir ağaç ve kazık etrafında bu dönüşler tekrar edilir. Dönüş esnasında gidon iç tarafa meyil ettirilerek, dış pedala kuvvetlice basılmalı, çerh (dingil üzerinde dönme) yapmamalıdır. Dördüncü ders ise makineden yani bisikletten inmektir. Bisiklet üzerinde durmak kadar inmekte bir o kadar zordur. Sürücü Sûrati alçalttığı zaman bisikleti bir tarafa eğmek suretiyle, pedalın alçak olduğu durumda ayağını yere hafif sürterek durdurabilir. Başka bir durdurma şekli ise sol pedal aşağıda iken, gidon ve pedala yaslanmak üzere ayağa kalkılır. Sağ pedal terk edilerek, art tekerleğin üzerinden sol yöne doğru yere basar. Geriye sıçrayarak inmek ise pedalların biri ileride iken diğer pedal bırakılır. Ve gidon bırakılarak bisikleti eğerden tutmak suretiyle geriye sıçranır. Bu şekilde durmak zor olduğundan dolayı, oldukça çevik olmak gerekir. Bisiklete binmek ve tahrik etmek oldukça güçtür. Muallimler bisikleti öğretirken binmeyi son derste göstermektedir. Sağ pedala ayağını koyarken sol ayakla hafif yere sürmesi ile tekerlek dönmektedir. O esnada sol ayağını da pedala koyarak çevirmesi ile bisiklet ileriye doğru sevk olunur. Beş derste bisiklet ta'limi verildiğini görmekteyiz. Birazda kişinin çabasına bağlı olarak sürme eğilimi gerçekleşmektedir. Aynı zamanda bisikleti iyi kullanabilmek için bölümlerini bilmenin yanı sıra, güç ve kuvvete gerektirmektedir.”<sup>168</sup>

### 3.3. Sanat ve Edebiyat Alanında Diğer Eserler

Bisikletin yaygınlık kazanmasıyla birlikte Sanat ve Edebiyat alanında görmekte mümkündür. İlk bisiklet Kantosunu (tuluat tiyatrolarında kadın sanatçılarının şarkı söyleyip dans etmesi) Şamlı İskender Kanto Mecmuası ile Şamran Hanım tarafından söylendiği bilinmektedir. Şamran Hanım bir kantosunda basit de olsa becerisini şu dizeleri seslendirerek göstermiştir:

Ey dizim, ey bacağım  
Cumaya ne yapacağım  
Ne aksi makine bu  
Tekme ile kıracağım  
Kabihat bende değil  
Hep o telgraf direğinde  
O kadar varda dedim

<sup>168</sup> Ali İhsan, *Bisiklet Meraklılarına Yadigâr*, İstanbul, 1320, s.62.

İlişti durdu yerinde  
Hopla hopla  
Hendeği atla  
Haydi, hop hop hop  
Alert!  
Dar ceket, şık tuvalet  
Arabacı dikkat et!  
Simitçi tablanı göster!<sup>169</sup>

Şamran Hanım dışında ünlü Peruz ve diğer kantocularının söylediği bisiklet kantoları da vardı. Bu kantoda tek kişinin dışında düo Peruz, Verjin ve Amelya hanımlar bulunurdu. Repertuarlarındaki parçaların beste ve uyarlanması ise daha çok dönemin yeni icatları üzerine olmuştur. İstanbulluların yakından takip ettiği velosipeti sahnede sergilemek ve bunu müzik eşliğinde velosipete binerek uygulamak oldukça ilgi çekmiştir. Üstelik bu durum doğal olarak seyirciden alkış toplarken para da kazandıracaktı. Çünkü sahne oldukça görkemli olmakla beraber dikkat çekmekteydi. Peruz ve diğerleri kostümleri ile sahnede bisiklet sürerken akabinde bisiklet kantosunu söylemektedirler. Ayrıca bisikletin sahnede teşir edilmesi ticari amaç gütmektedir. Halk ile bisikletin tanışmasını güçlendiren bu durum ticari düşünce ve spor bakışı ile harmanlanarak, bisikletin vitrinlerde yer almasını sağlayacaktı<sup>170</sup>.

Sanat dışında özellikle roman türünde de bisikletle ilgili birçok eser kaleme alınmıştı. Hüseyin Rahmi Gürpınar'ın *Dirilen İskelet* adlı kitabında bisikletle ilgili yazılar görmek mümkündür. Gürpınar'ın 1923 yılında yazdığı bu kitap, 275 sayfadan oluşup, Birinci Dünya Savaşı yıllarını anlatmaktadır. Romanın ilk bölümlerinde bisikletle ilgili yazılar yer almaktadır. Bu kitaptan yola çıkarak o dönemde bisikletin etkin bir şekilde kullanıldığını anlamaktayız. Kitapta geçen Tayfur ve Ferhat Bey isimli iki arkadaş, bisikletleriyle gecenin sessizliğinde dolaşmaktan zevk alırlar. Özellikle Topkapı, Silivrikapısı, Mevlanakapısı dolaylarındaki mezarlıklarda gezmektedirler.<sup>171</sup> Kuytu, karanlık ve geçilmesi zor olan yerlerden bisiklet ile korkusuzca geçmektedirler. Bu

<sup>169</sup> Akçura, *İvır Zıvır Tarihi*, s.33-34.

<sup>170</sup> Hiçyılmaz, *1912-2012 Türkiye'de Bisikletin 100 Yıllık Tarihi*, s.16.

<sup>171</sup> Hüseyin Rahmi Gürpınar, *Dirilen İskelet*, İstanbul: Everest Yayınları, 2010, s.4.

kitaptan anlaşılacağı gibi bisiklet, o yıllarda özellikle gezme amacı ile insanlar tarafından tercih edilen bir ulaşım aracı olmuştur.

Bisikletin konu edinildiği bir başka kitap ise; Orhan Kemal'in "*İki Damla Gözyaşı Serseri Milyoner*" adlı kitabıdır. Bu kitap 302 sayfadan oluşurken bisikletin konu içerisinde birçok yerde geçtiğini görmekteyiz. Kitabın başkahramanı serseri milyoner lakabıyla bilinen kişinin bir kırmızı bisikleti vardır. Diğer romanlarda gördüğümüz gibi burada da bisiklet gezi amaçlı kullanılmıştır. Fakat diğer romanlardan farkı İki Damla Gözyaşı'nda serseri milyoner lakaplı kişi gezmenin dışında, sevdiği kız bu kırmızı bisikletiyle takip edip, onu etkilemeye çalışmaktadır. Zaman zaman bisikletiyle sevdiği kız Nilüfer'in önünü keserek, onunla ilgilendiğini göstermeye çalışmaktadır<sup>172</sup>. Bu kitaptan anlaşılacağı gibi bisiklet gezi, ulaşım, eğlence amacı dışında da kullanılmaktadır.

Edebiyat alanında bisikletle ilgili değineceğimiz başka bir eser ise Refik Halit Karay'ın ünlü eseri "Deli"dir. Bu kitap, bisikletin İstanbul'a nasıl geldiğini ve halk tarafından nasıl bir tepki uyandırdığını anlatırken, ortanca kardeşi Niyazi Halit Bey'in, İstanbul'a bisikleti ilk sokan kişilerden biri olduğunu da vurgulamaktadır.<sup>173</sup> 190 sayfadan oluşan bu eser, aynı zamanda bir komedi kitabıdır. Refik Halit Karay bu kitabında birçok icada değinerek okuyucuyu bilgilendirir. Bisikletle başlayıp sinema, petrol lambası, fonograf (günümüzdeki adı gramafon), kibrit vb. gibi konularda okuyucuyu aydınlatmaktadır. İcatlara dair başlığı altında birçok konuyu anlatırken, bu icatlarla kendisinin nasıl tanıştığını ve nasıl tepkiler verdiğini de bizlere anlatır. Özellikle bisikletle ilk tanıştığı anı ve duyduğu heyecanı anlatır. O dönemden de bahsederek olayın, gözümüzde canlanmasını sağlar. Bisikleti fonografla kıyaslayarak, fonografin yapı olarak zaman içerisinde çok değiştiğini ama bisikletin çok fazla değişmediği, sadece isminin değiştiğini vurgular. Refik Halit bisikletin icadını anlatırken ilk olarak ismini ele alır. Karay çok emin olmamakla birlikte bisikletin Latince çabuk giden anlamında, İtalyanca ayak manasına geldiğini söylemektedir<sup>174</sup>.

Refik Halit Karay'ın çocukluk yıllarına ait bisiklet ile karşılaştığı bir anısı da vardır. Türk gençliğinin bu makine ile spor hayatına nasıl geçtiğini anlatmaktadır. Karay beş

<sup>172</sup> Orhan Kemal, *İki Damla Gözyaşı Serseri Milyoner*, İstanbul: Everest Yayınları, 2010, s.176.

<sup>173</sup> Atabeyoğlu, *Türk Spor Vakfı*, s.7-8.

<sup>174</sup> Refik Halit Karay, *Deli*, İstanbul: İnkılâp Kitabevi, 2017, s.94.

yaşında iken velosipet İstanbul'a geldiğini söylemektedir. Hesaplara göre 1893 yılında. Akşam karanlığında İncir ağacına dayalı bir şey görür. Kendisinin de merakını celbeden bu şeyin ne olduğunu düşünür. O gün bisikleti keşfeden Karay, bu hızlı giden araca hayran kalmıştır. Ortanca kardeşinin Avrupa'dan siparişi ile gelmiş ve güç bela gümrükten ithaline müsaade alınmıştır. Karay anısında bisikletle ilk tanışmasını anlatırken, bisikletle karşılaştığındaki o heyecan ve mutluluğu, güzel tasvirleri ile okuyucuya son derece hissettirmiştir. Adeta o dönemde yaşamış hissiyatına kapılıp, onların gözünden bu icada bakmamızı sağlamıştır. O yıllarda bisikletin herkesin evine girmesi, akıllara spor amaçlı kullanılır mı düşüncesini getirmiştir. İşte Refik Halit Karay'ın bahsettiği o yıllar (1893), Türk gençliğinin bu makine ile spor hayatına girdiği tarihtir.

Tevfik Fikret'in 20 Mayıs 1314 ( 1 Haziran 1898) tarihinde yayımladığı Bisiklet şiiri:

*“Uçar, uçar gibi kumlar, çemenler üstünde,  
Geçen şu tâze kadın bir nümûne-i hevesât;  
Ayaklarında kanatlarla sanki aşk u hayât  
Uçar, uçar gibi kumlar, çemenler üstünde.*

*Meşâm-ı ruha emel lezzetinde neşrediyor  
Ten-i rakiki bahârın esir-i nükhetini;  
Şitâbı, titreterek sîne-i tarâvetini;  
Pırıl pırıl uçuyor, muttasıl uçup gidiyor...*

*Güzel, evet bu revişler, güzel bu câzibeler,  
Güzel; fakat bu tehâlük nedir, değilse eğer  
Hayâtı birkaç adım fazla koşturup yormak...”<sup>175</sup>*

Tevfik Fikret'in bu şiirinde bisiklet üzerindeki bir bayandan etkilenip yazdığı anlaşılıyor. Asım Bezirci'nin çevirisinde ise şiir şu şekildedir:

*“Uçar, uçar gibi kumlar, çemenler üstünde,*

<sup>175</sup> Kudret Emiroğlu, *Gündelik Hayatımızın Tarihi*, İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2012, s.582.

*Geçen şu tâze kadın, isteklerin bir örneği;  
Ayaklarında kanatlarla aşk ve hayat sanki  
Uçar, uçar gibi kumlar, çemenler üstünde.*

*Gönlün burnuna umut tadiyla getiriyor  
İnce teni baharın kokulu havasını;  
Hızla titreterek taze göğsünü,  
Pırıl pırıl uçuyor, durmadan uçup gidiyor.  
Güzel, evet güzel bu gidişler, bu albeniler,  
Güzel; ama bu hız, bu can atma nedir,  
Birkaç adım fazla koşturup hayatı yormak değil mi?<sup>176</sup>*

Nermi Uygur'un "*Yaşam Felsefesi*" adlı kitabında bisikletle ilgili düşünceleri şöyledir:

Nermi Uygur bisikletin icadını Yakınçağın hayranlık uyandıran bir başarısı olarak adlandırır. Bisikletin icadı ile işlevlerine ilişkin bazı önemli hususlar için Jung'ların, Levy- Strauss, Eliade'ların izinden gidilip bilinçaltını oluşturan yaratıcılıkla, uzaysal biçimleri düşünmek gerektiğine inanır. Türklerde, Hint'te, Hititlerde, Çin'de, Tibet'te, Eski Yunanlarda ve Japonya'da bisikletin önemli bir unsuru olan çarkların çok yönlü bir kültür ögesi olduğundan bahseder. Bisikletle nereye gidersen git oraya yeni bir yaşama üslubunun da götürüldüğüne inanır. Bisikletin insan ilişkilerini düzenleyen, dünyayı duyusu ve bakışı değiştiren olarak, tam anlamıyla özgürlüğün simgesi olduğunu da vurgulamaktadır. Ona göre bisiklete bindin mi demir parçasıyla bir bütün olmuşundur adeta, ayakların yerden kesilmiştir ve kimsenin sana dokunamayacağını anlarsın. Bisikleti bitmeyen bir uygarlık olarak tanımlarken, hayatımızda ne kadar önemli bir parça olduğunu da vurgular.<sup>177</sup> Uygur'un bisiklet hakkındaki bu güzel görüşleri, bize bir bisiklet tutkunu olduğunu düşündürmektedir.

Ahmet İnam'ın<sup>178</sup> "*Hayatımızdaki İnce Şeylere Dair*" adlı kitabında bisikletle ilgili bir anısına yer vermiştir. 1950 yılında Konya'da üç dört yaşlarında çocukken, gün

<sup>176</sup> Tefik Fikret, Çev: Asım Bezirci, *Rübâb-ı Şikeste-Kırık Saz Bütün Şiirleri II*, İstanbul, 1984, s.213.

<sup>177</sup> Nermi Uygur, *Yaşama Felsefesi*, İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2001, s.190.

<sup>178</sup> Ahmet İnam 1947 yılında Sandıklı'da doğmuştur. 1971'de ODTÜ Elektrik Mühendisliği Bölümünden mezun oldu. İstanbul Üniversitesi'nde felsefe doktorasını tamamladı ve 1989'da da Felsefe Profesörlüğüne atandı. Felsefe, bilim, teknoloji ve sanat alanında araştırmalar yapan İnam'ın, altı yüzden

batımında babasının bisikletinin önünde, iğde kokuları arasında düşlere daldığını yazmaktadır. Babası bir gün onu yolun kıyısındaki tepeciğin eteğinden bisikletle çıkarabileceğini söylemiştir. İnam, babasının buradan bisikletle çıkacağına inanmamış fakat babası onu da önüne alarak bunu denemeye kalkmıştır. Babasının oraya çıkıp çıkmadığını belleğinde tam hatırlayamasa da, onun gözünde adeta bir kahraman olduğunu söyler. İnam, gücünü denemeye kalkışmaktan korkmayan babasını överken, Felsefe' ye ilgisinin bu olayla başladığını vurgulamaktadır. Bisikletin onun hayatında yeri hep ayrı olmuştur. Zira ona babasını ve zorlukların üstesinden gelmeyi hatırlatmıştır. Yedi sekiz yaşlarında her dakika bisiklet tepesinde görülmüştür. Liseden sonra pek bisiklete binmemiştir. Yıllar sonra bisiklete binmeyi unuttuğunu düşünürken, arkadaşı Sargun Tondt ona bisiklet satın almış. Kırk dokuz yaşında olan İnam, bu bisiklet ile eski günlerine dönmüştür. Artık tepeleri tırmanmayı sever olmuştur. Bisiklet üzerinde düşünürken, kendisini yazar olarak bulmuştur.<sup>179</sup> Bu anıdan da anlaşılacağı gibi bir bisiklet parçası, bir baba ve oğlu arasında önemli bir yer teşkil edebiliyordu. Anıların akılda kalan somut örneği bisiklet, baba ve oğul arasındaki o bağı daha da sağlamlaştırarak birbirine düğümlemiştir. Şunu söylememiz gerekir ki bisiklet ailemiz, geçmişimiz, çocukluğumuz, belki de ilk heyecan duyduğumuz hediyemiz, kimi zaman en sevdiğimiz oyuncağımız ve tek başımıza maceralara atıldığımız serüvenimizdir.

Birçok romanda bisiklet konusunun ele alınması halkın daha da ilgisini çekmiştir. Örneğin: Reşat Nuri Güntekin'in "*Bir Kadın Düşmanı*" adlı romanında, bazı sayfalarında bisikletin geçtiğini görmekteyiz. Kitap 206 sayfadan oluşur. İlginç olan şudur ki, roman karakterlerin bakış açısı ile birbirlerine yazdıkları mektuplardan oluşmaktadır. Romanın konusuna baktığımızda ise; Sâra ve Ziya Bey bir sahil kasabasında karşılaşmaları sonucu Sâra ona karşı duyguları olduğunu fark etmiştir. O günden sonra Sâra ve kuzeni arasında bu konu ile ilgili iş birliğini anlatır. Fakat Ziya Bey taş kalpliliği ve hoş olmayan davranışları yüzünden, çevresindekiler onu "Homongolos" adı ile çağırır. Şımarık olan Sâra Homongolos'tan hoşlanır ve bu durum karşısında ne yapacağını bilemez, kuzeni Behire'den yardım ister. Homongolos motosiklet kullanırken çevresindeki sporcu arkadaşları ise bisiklet kullanmaktadır.

---

fazla makalesi bulunmaktadır. Günümüzde bu alanlarda çalışmalarını hala sürdürmektedir. Prof. Dr. Ahmet İnam, Röportaj, *Kampüsün Sesi Dergisi*, Mayıs- Haziran, 2013, sayı: 15, s.1.

<sup>179</sup> Ahmet İnam, *Hayatımızdaki İnce Şeylere Dair*, Pan Yayıncılık, 2000, s.57-58.

Behire Sâra için Ziya Bey'i göz hapsine alır ve nereye gitse takip eder, durumu hemen Sâra'ya mektubu ile bildirirdi. Behire daha yakın olabilmek ve sıkı görüşmek bahanesi ile “Bisiklet Merakı”nı icat eder. Odunluktan bulduğu bir bisikleti Homongolos'a götürüp tamir ettirir. Ve Böylece konuşmaya başlarlar.<sup>180</sup> Romanda da gördüğümüz gibi bisiklet, konuşmak ve yakınlık kurmak için bir bahane olabiliyor iken, insanlar ile diyalog kurmamızı daha da kolaylaştırmıştır. Bu romanda geçtiği gibi gerçek hayatta da bu durumlarla karşılaşmamız mümkündür.

Yedigün Dergisinde de bisikletle ilgili yazılar yer almaktadır. Dergide, o yıllarda bisiklet için uygun asfaltların olmadığı yazmaktadır. Bisikletin basit bir eğlence vasıtasından öteye gidemeyeceği, uygun olan yerlerde ise fakara otomobili olduğu geçmektedir. Fakat yollar müsait olduğunda kadın ve erkekler için kullanılabilir bir o kadar da faydalı bir jimnastik olabileceği vurgulanmaktadır. İlerleyen sayfalarda bisiklet sadece gezme amacı ile kullanılmadığı, aynı zamanda spor amaçlı kullanılabileceği yazmaktadır. Kitap, otomobil kullananlardan bahsederek, onun bir spor olmadığını tembel ve zengin işi olduğuna da değinir. Bisikletin kadın bacaklarını güzelleştirmek için iyi bir araç olduğu da geçer. Zira bisiklet, dolgun baldırların zarif bir şekil almasına, karın ve kalça yağlarının erimesine ve kalça adalelerin fazla işlemesine yardımcı olur. Bisiklet kullanırken fazla efor sarf etmediğiniz için de yorulmaksızın, bu amaçla kullanılabilir.<sup>181</sup> Bu yazılardan da anlaşılacağı gibi bisiklet sıhhat ve güzellik bakımından da son derece etkili olmuştur.

#### **3.4. Osmanlı'da Bisiklet Kulüpleri ve Cumhuriyet Döneminde Bisiklet**

İstanbul'da bisiklet sporu Meşrutiyet'in ilânından sonra başlamıştır. Bisiklet sporuna faaliyetlerinde yer veren ilk kulüp *Fenerbahçe* olmuştur. Fenerbahçe kulüp kurduğu bisiklet şubesi ile bu sporun gelişmesine öncülük ederken, bu alanda birçok sporcuda yetiştirmiştir.<sup>182</sup> Bu alanda yetiştirdiği ilk sporcular ise muallim *Vecdi Çağatay*, *Şinasi Bey* ve *Alber*'di. İstanbul'da katıldıkları birçok yarışmada dereceler elde etmişlerdi. 15

<sup>180</sup> Reşat Nuri Güntekin, *Bir Kadın Düşmanı*, İstanbul: İnkılap Yayınevi, 2018, s.47, 99-100.

<sup>181</sup> Yedigün dergisi, İstanbul: 1936, Sene: 4, No: 198, C.8, s.10-11.

<sup>182</sup> *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi*, İstanbul: İletişim Yayınları, “Bisiklet”, 1985, s.1509.



Eylül 1912 günü ilk resmi bisiklet yarışı düzenlenmiştir. Bu yarış, Fenerbahçe'nin düzenlediği "Spor Bayramı'nda yapılmıştır.<sup>183</sup>

Daha sonra yapılan yarışlarda Galatasaray kulübünden de katılanlar olmuştur. Bu isimler trapezci *Daniş* ve şair *Ruşen Eşref Ünaydın* idi. Bu sporda birçok birinciliklerde elde edilmiştir. 13 Mart 1914'te Union Clup'un "Cuma Birliği Bayramı" nedeniyle gerçekleştirdiği 5 turluk yarışı ve 10 Nisan 1914'te Altınordu Bayramı'nda düzenlenen yarışı *Vecdi Çağatay* kazanmıştır. 1 Mayıs 1914'te İstanbul jimnastik bayramında düzenlenen bisiklet yarışında *Alber* birinci olmuştur. 8 Mayıs 1914'te Union Clup Bayramı'nda yapılan 15 turluk yarışı *Vecdi Çağatay* kazanmıştır. 19 Haziran 1915'te Şark İdman Kulübü Bayramı'ndaki bisiklet yarışını *Şinasi Bey* birincilikle bitirmiştir. Birinci Dünya Savaşı'nın olduğu dönemde, ülkenin içinde bulunduğu sıkıntılardan dolayı bisiklet ithalatı kesilirken, bisiklet yarışlarında da duraklama görülür. Çünkü ülkedeki bisikletler için yedek parça ve lastik sıkıntısı yaşanmaya başlanır.<sup>184</sup>

Cumhuriyetin ilk yıllarında bisiklet kullanımı hızla artarken, birçok şehirde görülmeye başlanmıştır. İstanbul, İzmir, Antalya, Adana, Bursa'da bisiklet sayısı otomobil sayısının on katına çıkarken, Konya'da ise otuz katına çıkmıştır.<sup>185</sup>

Cumhuriyet'in ilk yıllarında Kocaeli şehrinde bisiklet sporu görülmüştür. İzmitli gençlerin kurmuş olduğu spor kulüplerinde bisiklet şubeleri mevcuttu. Bu kulüpler "İttihat Spor" ve sonraki yıllarda "Akyeşil Spor" kulübü adıyla birçok bisikletçi yetiştirmiştir. Kocaeli'nde o yıllarda bisiklet sürmek için asfalt yollar bulunmasa da, İzmitliler bu spordan vazgeçmeyip, bisiklet sürmeye büyük bir tutkuyla bağlanmışlardır. Akyeşil Spor Kulübü'nden olan ve başarısıyla kendinden söz ettiren milli bisikletçimiz ise *Orhan Suda*'dır. *Suda* ilerleyen yıllarda da bu dalda birçok başarı elde etmiştir.<sup>186</sup>

22 Mayıs 1923 yılında Türk sporunun ilk örgütü olan Türkiye İdman Cemiyeti ittifakı kurulmuştur. Bu ittifakın kurulması ardından, Bisiklet Federasyonu ise 1923 yılında bu teşkilâta bağlı olarak eski bir bisikletçi olan Muvaffak Menemencioğlu başkanlığında kurulmuştur. Ülkemizin eski bisikletçilerinden olan *Menemenci Muvaffak Bey* bu

<sup>183</sup> Yıldız, *Türk Spor Tarihi*, 1979, s.348.

<sup>184</sup> Bülbül, *Osmanlı'dan Bugüne*, s.19.

<sup>185</sup> Kemal Suman, "Bisikletin Türkiye Serüveni", s.28-29.

<sup>186</sup> <http://kocaelibisiklet.blogspot.com/2007/08/kocaeli-bisiklet-tarihi.html>, (Erişim Tarihi, 20 Aralık 2019)

federasyonun ilk başkanı olup; *Hüsnü Naili, Mahit ve Bebekli Şakir beyler* ise ilk üyeleri arasındadır.<sup>187</sup>

Bisikletçilerimiz birçok olimpiyat yarışlarına katılmıştır. Bu yarışlar; 1924 yılında Paris, Amsterdam, 1936 yılında Berlin ve 1948 yılında ise Londra da yarışlardır.<sup>188</sup> Paris'te düzenlenen olimpiyatlara katılmak için, Türkiye İdman Cemiyeti tarafından 20-21 Mart 1924 yılında Eskişehir'de müsabakalar yapılmıştır. Eskişehir'deki seçmeler için bir spor sahası yapılmış ve 180 kişilik bir yatakhane hazırlanmıştır. Ankara, Adana, İzmir gibi yerlerden de bu müsabakaya katılan sporcular olmuştur. Burada başarılı olanlar Pariste ki Olimpiyatlara katılma hakkı kazanmıştır.<sup>189</sup>

1924 yılında Ankara'da Muhafızgücü oyun alanında, ilk Türkiye birinciliği elde edilmiştir. Bu birincilik *Cahit Cav* ile kazanılmıştır. 1948 Londra Olimpiyatları'na katılan dört Türk bisikletçimiz, 195 kilometrelik yolu lastik patlaması ve mekanik ârızalar nedeniyle yarışmacılardan geri kalarak, yarışmayı tamamlayamamışlardır.<sup>190</sup> 1924 Paris Olimpiyatı'na *Fahri Atabey, Cavit Cav* ve merhum *Raif*'ten oluşan bir ekip ile katılmayı planlarken, yarışa girmeden geri dönmüşlerdir. Zira yarışa katılacak bisikletleri yanlarında götürmeyip oradan almayı düşünmüşlerdi. Fakat Paris'e varınca satın alacak yarış bisikleti bulamadıklarından, yarışa girmeden geri dönmeleri gerekti.<sup>191</sup> Bu üç sporcu ülkeye döndüklerinde, Türk sporunun gelişmesi için çaba göstermişlerdir.<sup>192</sup>

Bisiklet cemiyetlerinin, II. Meşrutiyet'ten sonra yaygınlaşması ile Cumhuriyet döneminde daha da örgütlenerek gelişmeye devam etmiştir. Cumhuriyet'ten sonra da bisiklet, halkın ilgisini çeken bir araç olmuştur. Ve birçok alanda kullanılmaya devam etmiştir. Bisiklet Cumhuriyet'den sonra tören ve şenliklerde, bir araç ve eğlence amaçlı kullanılmıştır. Resmi geçitlerde süslenen bisiklet, konvoyda en dikkati çeken olmuştur. Birçok programlarda da yer alan bisiklet, okullarda görülmekteydi. Örneğin:1925

---

<sup>187</sup> Atabeyoğlu, *Türk spor Vakfı*, s.10.

<sup>188</sup> Mehmet Özdemir, " Türkiye'de Bisiklet Turizmi Velosipet ile Bir Cevelan", *Turizm Araştırmaları Dergisi*, C.26,Sayı:2, s.323.

<sup>189</sup> Nuray Özdemir, "Türkiye Cumhuriyeti'nin Katıldığı İlk Uluslararası Organizasyon: 1924 Paris Olimpiyatları", *Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, Sayı.51, 2013, s.731, 717-744.

<sup>190</sup> Özdemir, "Türkiye Cumhuriyeti'nin Katıldığı İlk Uluslararası Organizasyon", s.323.

<sup>191</sup> *Yeni Hayat Ansiklopedisi*, Taşıtların en kullanışlısı, s.694.

<sup>192</sup> Yıldız, *Türk Spor Tarihi*, s.348.

yılında Kadıköy'deki Saint Joseph Lisesi, Spor Bayramı'nda bisiklet gezisi düzenlenmiştir. Daha çok Beyazıt-Bentler-Taksim gibi yerlerde bisiklet yarışları olmuştur.<sup>193</sup>

1950'li yıllara geldiğimizde ithalat rahatlığı ile Türkiye'ye bir sürü bisiklet gelirken yeni markalar ile de tanışılmıştı. 1955 yıllarında birçok semtte bisiklet görülürken bir yer vardı ki orada aracın görünmesinden ziyade, bisiklet trafiği ile kendinden söz ettiriyordu. Burası Aksaray civarında, Mesihpaşa cadde üzerinde 400 metrelik asfalt yoldu.<sup>194</sup>

### **3.5. Bisikletin Sosyal Hayata ve Kadınların Özgürleşmesine Etkisi**

Bisikletin sosyal hayata kattığı birçok yeni gelişmeler olmuştur. Özellikle kadınların özgürlüğü üzerindeki etkisi bu gelişmelerden biridir. Bisikletin güvenli ve daha ucuz hale gelmesi ile birçok kadında tercih sebebi olmuştur. Güvenli bisikletin verdiği özgürlük duygusu ile kadınlar sınırsız hareketlilik kazanmıştır. Bisikletin kadınların hayatına girişi ile birçok kadının batılı ulusların yaşamlarına daha çok katılması sonucunu doğurmuştur. Bisiklet özellikle XIX. yüzyıl sonunda İngiltere ve ABD'de de "yeni kadın"ı sembolize eder hale gelmişti. Bu güvenli bisiklet aynı zamanda kadınlar için uygun olan ilk bisikletti. Amerikalı feminist Susan B. Anthony'nin taktığı "özgürlük makinesi" ismi ile kadınlar arasında popüler olmaya başladı. Suzan B. Anthony, 1872 yılındaki başkanlık seçimlerinde oy kullandığı için tutuklanan bir kadın olarak, o dönemde dikkatleri üzerine çekmişti. Anthony, o yıllarda NY Sunday World'teki bir söyleşisinde bisiklet hakkında düşüncelerini dile getirmiştir. Bisikletin kadınların özgürleşmesindeki etkisinden bahsederek, bu durumun onların hürriyet ve özgüven duygularını pekiştirdiğini söylemiştir. Ne zaman bisiklet kullanan bir kadın görse özgür ve engellenmemiş kadın düşüncesinin aklına geldiğini dile getirmektedir.<sup>195</sup>

1893'te Eylül ayında Tessie Reynolds, erkek bisikleti ile Brighton'dan Londra'ya kadar bisiklet kullanmıştır. Bisiklet kullanırken uzun bir ceket ve diz altından büzgülü bir pantolon tercih etmesi, aynı zamanda kadınlar için pratik kıyafetlerin de kabulüne açılan bir yoldu. "Hristiyan Kadınların Alkolle Mücadele Derneği"nin başkanı Frances

<sup>193</sup> Cumhuriyet Gazetesi, 16 Mayıs 1993, s.6.

<sup>194</sup> Suman, *Bisikletin Türkiye Serüveni*, s.28-29.

<sup>195</sup> <https://2wheelsaddle.wordpress.com/category/bisiklet-tarihi/> , (Erişim Tarihi: 28 Ekim 2019)

Willard 1895 yılında kaleme aldığı “ Bisiklet kullanmayı nasıl öğrendim” adlı kitabında bisikleti kutsayarak sağlığı, kendi üzerindeki olumlu düşünceleri ve mutluluk veren etkilerinden dolayı ona “ Mutluluk kaynağı” adını takmıştır. Haziran 1894’te bir atlet ve aynı zamanda girişimci olan Annie Londonderry, dünyayı ilk kez dolaşan kadın unvanını alarak, “yeni kadın” imajının yerleşmesine öncülük etmiştir.<sup>196</sup>

Türkiye’de kadınlar ise ilk kez bisikletle İzmir’de tanışmışlardır. İzmir’de özgür bir ortamda kadınlar bisiklete binebiliyorken diğer kentler için aynı durum söz konusu değildi. Bisikletin İzmir’den sonra yaygınlık gösterdiği kentlerden biride Selânik olmuştur. Selânik’de XIX. yüzyıl sonlarında kadınların bisiklete binmesi hoş karşılanmamış hatta alay konusu bile olmuştur. Selânik’de bisiklete binemeyen kadınların aksine İzmir’de hayat çok başkaydı. Özellikle 1895 yılı Ağustos ayında kadınlar rahat kıyafetleriyle İzmir’in sokaklarında bisikletleriyle gezebiliyorlardı. Osman’lı Devleti’nde kadınların bisiklete binme alışkanlığı XX. yüzyılın ilk çeyreğinde görülürken, İzmirli kadınların XIX. yüzyıl sonlarında, İzmir sokaklarında cesurca bisiklete binebiliyordu.<sup>197</sup>

Akçura’nın kitabında, Osmanlı döneminde her alanda olduğu gibi bu alanda da kadınlara karşı yasakçı bir tutum olduğu yazmaktadır. Kitapta adı geçen Ercümen Ekrem Tâlu ise bunu şöyle anlatıyor: “*Anneler, babalar, fazla olarak da konu komşu, şeytan icadı ile sokaklarda görünmeyi hafiflik, ayıp, günah sayıyorlardı*”<sup>198</sup> Ercümen Ekrem kadınların ancak Cumhuriyet döneminde rahatça bisiklete binebildiklerini belirterek, spor amaçlıda Türk kadınları için eğlence vasıtası olduğunu da dile getirir. Bu yıllarda kadınların bisiklete binmeleri için teşvik edildiği görülmektedir. Birçok dergide kadınların bisiklet üzerinde fotoğrafları yer alırken, bisikletin binme biçimlerine ve faydalarına da yer verilmiştir. Bu konuda makalelerde ele alınmış hatta bisiklet kadın aracı bile denmiştir.<sup>199</sup> Örneğin, bir dönemin ünlü Radyo Dergisi’nde “ Kadın ve Bisiklet” başlıklı yazı şöyle başlıyordu:“ *Bisikletin kadınlara hakikaten yakışan bir taşıt olduğu fikrine katılmayan bulunmasa gerek. Hele bisikleti asfalt üzerinde süzülürken seyretmek, eğer binicisi göz alıcı renklerle süslü elbise giymiş zarif bir kadın*

<sup>196</sup> <https://2wheel1saddle.wordpress.com/category/bisiklet-tarihi/> , (Erişim Tarihi: 28 Ekim 2019)

<sup>197</sup> Güneş, *Osmanlı’dan Cumhuriyet’e*, s.120-121.

<sup>198</sup> Akçura, *İvir Zıvır Tarihi*, s.52-53.

<sup>199</sup> Akçura, *İvir Zıvır Tarihi*, s.52-53.

*da olursa, bu zevkine doyum olmaz bir manzara teşkil etmez mi?*<sup>200</sup>” Bu dergide yazılanlar düşünceleri kanıtlar niteliktedir.

XIX. yüzyılın sonunda kadınlara özel bisikletler üreilmeye başlamıştı. Standart bisikletler erkek fizyolojisine dayanılarak üretilmişti ve bu yüzden kadınların kullanması oldukça güç idi. Kadın bisikletleri, genel kadın nüfusuna göre orantılı ve çoğunun daha küçük eller için, daha kısa erişilebilen kollar gibi kadınların anatomik ihtiyaçlarına uygundur. Yapılan bisikletler kadınların genellikle daha hafif bedenlerine uyacak şekilde tasarlanmıştı. Erkeklerle oranla, kas sistemi zayıf olan kadınlar vites seçeneği fazla olan bisikletleri tercih etmelidir. Kadın bisikletlerinde sele boyunun daha aşağıda olması sürmede kolaylık sağlamaktadır. Tüm bunlar bariz bir fayda sağlıyorsa daha iyi uyum ile aynı zamanda sizi daha güvenli bir sürücü yapmaktadır.<sup>201</sup>

Kadınları bisiklet üzerinde yarışlarda görmek mümkündür. 1955 yılında Panorama dergisinin düzenlediği “ Büyük Bisiklet Yarışı”, bisiklet ve kadın arasındaki ilişkide doruk noktası olmuştur. Bu yarış Türkiye tarihinde kadınlara yönelik yapılan ilk spor olup, sadece kadınların katılabileceği yarış olması itibariyle de dikkatleri üzerine çekmiştir.<sup>202</sup>

---

<sup>200</sup> Akçura, *Ivir Zıvır Tarihi*, s.52-53.

<sup>201</sup> Emily Furia, *The Big Book of Bicycling: Everything You Need to Know*, from Buying Your First Bike to Riding Your Best, Rodale Press, 2011, s.20.

<sup>202</sup> Akçura, *Ivir Zıvır Tarihi*, s.53.

## SONUÇ

Bisiklet Avrupa'da icat edilmiş ve yaygınlık göstermiştir. 1817 yılında ilk aşaması oluşurken zaman içerisinde birçok değişime uğradığı görülmüştür. Bir oyuncak olarak başlayan bu serüven, sonralarında çok tercih edilen bir ulaşım aracı olarak devam etmiştir. Bisiklet, XIX. yüzyılda tam anlamıyla bugünkü şeklini almıştır. Avrupa'da yaygınlaşması ile birçok alanda görülmeye başlamıştır. İlk zamanlarda ulaşım için tercih edilirken daha sonralarında spor, ordu ve emniyet teşkilatı gibi birçok alanda kullanılmıştır. Ülkemizde bisiklet tarihi, Osmanlı dönemine dayanmaktadır. Osmanlı Devleti'ne bisikletin girişi, Avrupa'da icadından çok kısa bir süre sonra olmuş ve bisiklet devletin farklı bölgelerinde yayılmaya başlamıştır. Amerika ve Avrupa'dan yola çıkarak Osmanlı topraklarından geçen seyyahların bisikletin bu bölgelerde tanınması sürecine katkılarda bulunmuştur. Bisikletin Osmanlı toplumu içerisinde kabul görmesinden itibaren spor ve gündelik hayata birçok etkileri görülmüştür. Özellikle Avrupa'da olduğu gibi Osmanlı'da da posta, emniyet ve orduda bisikletin kullanımı ile ilgili istekler ortaya konulmuştur. Zamanla devlet dairelerine kadar yaygınlaşarak talep edilen bir ulaşım aracı haline gelmiştir

Batı'daki diğer yenilikler de olduğu gibi bisikletin Osmanlı topraklarına girişinde de İstanbul, Selanik ve İzmir şehirleri öncülük etmiştir. Bisikletin, Osmanlı toplumunda yaygınlaşması ile birlikte yeni bir spor alanı teşkil etmiş olup bu alanda yarışlar düzenlenmiştir. Bu maksatla söz konusu şehirlerde bisiklet yarışları tertip edilmiştir. 1890-1895 yılları arasında düzenlenen bisiklet yarışlarından, bisiklet gezilerinden, Avrupa'dan ithal edilen bisikletlerden gazete sütunlarında sıklıkla bahsedilmiştir. Bu amaçla bisikletin dünyada kullanımından başlayarak Osmanlı topraklarında bir ulaşım, spor ve eğlence aracı olarak gelişim serüveni bir bütün olarak incelenmiştir.

Cumhuriyet döneminde bisiklet, gündelik hayatta daha çok yer bulmaya başlamıştır. Sportif alanda gelişmeler yaşanırken, sporcu ve yarışma sayısında artış olmuştur. Sporun dışında edebiyat ve sanat alanında da bisiklet konuları ele alınmıştır. Özellikle bisiklet dergi, şiir ve romanlara konu olmuştur. Bisiklet bugün dahi çok tercih edilen bir ulaşım aracı olmuştur.

## KAYNAKÇA

### Arşiv Belgeleri

BOA, A. MTZ. 04, 142/13.

BOA, BEO,4280/320940-2.

BOA, BEO, 4296/ 322188-1.

BOA, BEO,4296/ 322188-2.

BOA, DH. EUM. LVZ, 19/23-1.

BOA, DH. EUM. MH, 11/59.

BOA, DH. EUM. MH, 198/12.

BOA, DH. EUM. THR, 5/15.

BOA, DH. MKT, 345/83.

BOA, DH. MKT, 488/25-1.

BOA, DH. MKT, 511/11.

BOA HR. SFR. 3, 338/27.

BOA HR. SFR. 3, 338/32.

BOA HR. SFR. 3, 341/27.

BOA HR. SFR. 04, 242/16.

BOA HR. SYS. 3, 338/33.

BOA HR. SYS. 3, 338/56.

BOA HR. SYS, 30/58.

BOA, İ. DH, 1396/1.

BOA İ.DH, 1396/6.

BOA, İ. DH, 1398/1.

BOA, MF. MKT, 753/60.

BOA, TFR. I. KV, 223/22299-2.

BOA, TFR. ISL, 211/ 21076.

BOA, Y. A. HUS, 325/133.

BOA, Y..EE..KP, 41/4001.

BOA, Y. PRK. ASK, 250/20.

BOA, Y.PRK. EŞA, 20/39-1.

BOA, Y. PRK. TKM, 33/62.

BOA, Y. PRK. TŞF, 4/47.

## **Gazeteler**

Ahenk Gazetesi, (17 Mayıs 1895), s.1.

Ahenk, (8 Temmuz 1895), s. 3.

Ahenk Gazetesi, (2 Ağustos 1895), s. 2.

Ahenk, (6 Eylül 1895), s. 3.

Asır Gazetesi, (23 Ağustos 1899), No: 409, s. 3.

Cumhuriyet Gazetesi, (16 Mayıs 1993), s. 6.

İkdam Gazetesi, (27 Eylül 1898).

İkdam Gazetesi, “Derrace Süvaran Müsabakası”, (30 Temmuz 1900).

İkdam Gazetesi, (10 Ağustos 1900).

Sabah Gazetesi, “Beyoğlu’ndan Sarıyer’e Bisiklet İle”, (19 Eylül 1905), s. 3.

Tarik Gazetesi, (25 Ağustos 1885), s. 2.

Tercüman-ı Hakikat Gazetesi, “Velospet”, (19 Mayıs 1894), s. 5.



## Kitaplar ve Makaleler

AKÇURA, Gökhan, “Evvel Zaman Bisikletleri”, *Cumhuriyet Gazetesi*, 16 Mayıs 1993.

AKIN, Haydar, “Tambora ve Yazı Olmayan Yıl: Bir Volkan Dünyayı Nasıl Krize Soktu”, (*TOD*) *Tarih Okulu Dergisi*, Yıl: 11, Sayı: XXXVI, Ekim 2018, s. 278-290.

ARDALI, Göker, “Bisiklet İstiyoruz Ancak Doğru Bisikleti istiyor Muyuz?”, *The Bike Mag: Bisikletli Yaşam Dergisi*, Ekim 2015, Sayı: 1.

ATABEYOĞLU, Cem, *Türk Spor Vakfı*, Türk Spor Vakfı Yayınları, 1994.

BAYAV, Deniz, “Leonardo da Vinci’de Sanat, Bilim ve Etkileşimi”, *Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Aralık 2009, Cilt 11, Sayı: 2.

BEYRU, Rauf, *19. Yüzyılda İzmir’de Yaşam*, İstanbul: Literatür Yayınları, 2000.

BOARDMAN, Chris, *The Biography of the Modern Bike: The Ultimate History of Bike Design*, Hachette, UK, 2015.

BÜLBÜL, Nail, *Osmanlı’dan Bugüne Türk Bisiklet Tarihi*, İstanbul: Bisiklet Federasyonu yayınları, 2013.

CLEMİTSON, Suze, *A History of Cycling in 100 Objects*, Bloomsbury, London, Oxford, 2017.

ÇAĞLAR, Yusuf, “Oyuncaklarla Devr-i Âlem”, *Skylife*, Nisan 2001.

ÇAYKENT, Özlem, “Thomas Gaskell Allan ve William Lewis Sachtleben, Accross Asia on a Bicycle”, *Osmanlı Araştırmaları*, Yıl: 2016, Cilt: 48, Sayı: 48.

EMİROĞLU, Kudret *Gündelik Hayatımızın Tarihi*, İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2012.

ERÇELİK, Ersan, “Bisikletin Türkiye’ye Girişi”, *Varlık*, C. 73 (1181), 2006.

ETİNGÜ, Turgut, Bisiklet 100 Yaşında, İstanbul Şehir Üniversitesi, Taha Toros Arşivi, Dosya No: 36-Bisiklet.

FİKRET, Tevfik, Çev: Asım Bezirci, *Rübâb-ı Şikeste-Kırık Saz Bütün Şiirleri II*, İstanbul, 1984.

FURIA, Emily, *The Big Book of Bicycling: Everything You Need to Know, from Buying Your First Bike to Riding Your Best*, Rodale Pres, 2011.

GREGERSEN, Ed. Erik, *The Comple History of Wheeled Transportation: From Cars and Trucks to Buses and Bikes*, Britannica Educational Publishing, 2011. Edwin Tunis, *Wheels: A Pictorial History*, The Johns Hopkins University Press, Baltimore-London, 2002.

GÜNEŞ, Günver, *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Modern Sporların İzmir'e girişi (1850-1922)*, İzmir: İzmir Büyükşehir Belediyesi, 2012.

GÜNTEKİN, Reşat Nuri, *Bir Kadın Düşmanı*, İstanbul: İnkılap Yayınevi, 2018.

GÜRPINAR, Hüseyin Rahmi, *Dirilen İskelet*, İstanbul: Everest Yayınları, 2010.

HANDLAND, Tony and Hans- Erhard Lessing, *Bicycle Desing: An Illustrated History*, The MIT Press, Massachusetts, 2014.

HENLİHY, David V. , *Bicycle: The History*, Yale University Press, 2004.

İHSAN, Ali, *Bisiklet Meraklılarına Yadigâr*, İstanbul, 1320.

İNAM, Ahmet, Röportaj, *Kampüsün Sesi Dergisi*, Mayıs- Haziran, 2013, sayı: 15.

İNAM, Ahmet, *Hayatımızdaki İnce Şeylere Dair*, Pan Yayıncılık, 2000.

İSKEFİYELİ, Zeynep, “ Bisikletle İlk Dünya Turunu Gerçekleştiren Seyyahın Gözüyle Kocaeli ve Çevresi” *Uluslararası Milli Mücadelede Servetiye Cephesi ve Kocaeli Tarihi-Kültürü Sempozyumu-VI*, Kocaeli, 2020.

- KAHRAMAN, Atif, *Osmanlı Devletinde Spor*, Ankara: T. C Kültür Bakanlığı Yayınları, 1995.
- KEMAL, Orhan, *İki Damla Gözyaşı Serseri Milyoner*, İstanbul: Everest Yayınları, 2010.
- KARAY, Refik Halit, *Deli*, İstanbul: İnkılâp Kitabevi, 2017.
- KAYSERİLİOĞLU, R. Sertaç, “Tüm Zamanların En Çevreci Taşıtı Bisiklet: Selesi İki Tekerlek, Üstünde Motoru Bir İnsan Gücünde”, *Tarih Dergisi*, Sayı: 38, Temmuz 2017.
- KAYSERİLİOĞLU, R. Sertaç, “Kadıköy& İstanbul’da Vespit’ten Bisiklet’e”, *Kadıköy Life Dergisi*, Eylül& Ekim 2017, Yıl: 13, Sayı: 77.
- KURUOĞLU, Fehim, “*Mütareke Dönemi İzmir Spor Hayatı*”, *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*, sayı: 18, 2018.
- ÖZDEMİR, Mehmet, Türkiye’de Bisiklet Turizmi “*Velosipet ile Bir Cevlan*” ,*Turizm Araştırmaları Dergisi*, C.26, Sayı:2
- ÖZDEMİR, Nuray, “*Türkiye Cumhuriyeti’nin Katıldığı İlk Uluslararası Organizasyon: 1924 Paris Olimpiyatları*”, Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi, Sayı.51, 2013, s.717-744
- ÖZMADEN, Murat ve Harun Özmaden, “*Türkiye İdman Cemiyeti İttifakı (TİCI) Dönemi Milli Ruh Ve Milli Temsil, Siyasive Milli Propaganda İle Ülkeyi Tanıma-Tanıtmaya Çabaları*”, *Uluslararası İnsan Bilimler Dergisi*, C.7, Sayı: 1, 2010.
- POOLER, Richard Shaw, *Leonardo Da Vinci’s Treatise of Painting: The Story of The World’s Greatest Treatise on Painting Its Origins, History, Content and Influence*, Veron Press, United States, 2014.
- ROUSSEAU, Pierre, *Keşifler ve İcatlar Tarihi*, Milliyet yayımları, 1972.
- SUMAN, Kemal, “Bisikletin Türkiye Serüveni”, *Tombak: Antika Kültürü, Koleksiyon ve Sanat Dergisi*, Horhor Yayıncılık, Sayı: 23, Aralık 1998.

STEVENS, Thomas, *San Fancisco'dan Tahran'a Bisikletle Dünya Turu*, Çev. Ömer Ögünç, İstanbul: Pozitif Yayınları, 2009.

SÜME, Mehmet ve Selami Özsoy, “Osmanlı'dan Günümüze Türkiye'de Bisiklet Sporunu”, *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 2010.

TALU, Ercümen Ekrem, “Fi Tarihinde: Bisikletin Ahıbabası”, *Son Posta*, İstanbul Şehir Üniversitesi, Taha Toros Arşivi, Dosya No: 36-Bisiklet.

TEVFİK, İbnülcemal Ahmet, Çev. Cahit Kaya, *Velosipet İle Bir Cevlan 1900'e Doğru İstanbul'dan Bursa'ya Bisikletli Bir Gezi*, İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2000.

TUNİS, Edwin, *Wheels: A Pictorial History*, The Johns Hopkins University Press, Baltimore-London, 2002.

UYGUR, Nermi, *Yaşama Felsefesi*, İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2001, s.190

YILDIZ, Doğan, *Türk Spor Tarihi*, İstanbul, 1979.

YURTOĞLU, Nadir, *Haberleşme Sektörünün Önemli Bir Teşekkülü: Milli Mücadele Döneminden 1960 Yılına Türkiye'de Posta, Telgraf ve Telefon (PTT) Teşkilatı (1920-1960)*.

WICK, Frank, “Bisikletin Değeri/Credit to Bicycle”, *Mühendis Ve Makina*, c.51, Sayı: 609.

### **Sürelî Yayınlar**

*AnaBritannica Genel Kültür Ansiklopedisi*, İstanbul: Ana Yayıncılık, “Bisiklet”, C. 4, 2004.

“Bisiklet”, *Türk Hava Yolları Skylife Dergisi*, Ağustos 1994, s. 50.

*Büyük Larousse Sözlük ve Ansiklopedisi*, İstanbul: Meydan Yayınevi, “Bisiklet”, C.3, 1986, s.1692.

*Büyük Lugat Ansiklopedisi*, İstanbul: Meydan Yayınevi, “Bisiklet”, C.2, 1981, s.407

*Maarif Dergisi*, (15 Rebiülevvel 1310), s. 224.

*Maarif Dergisi*, 20 Eylül 1893, no: 117, ss. 197-199.

*Maarif Dergisi*, 15 Rebiülevvel 1310, no: 66, s. 222.

Modern Türkiye Mecmuası, 3 Eylül 1938, s.20.

*Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi*, İstanbul: İletişim Yayınları, “Bisiklet”, 1985, s.1509.

*Yedigün dergisi*, İstanbul, 1936, Sene: 4, No:198, C.8, ss.10-11.

*Yeni Hayat Ansiklopedisi*, İstanbul: Doğan Kardeş Yayınları, “Taşıtların en kullanışlısı, en yaygını: Bisiklet”, C. 2, 1982, s.694.

## **Diğer Yayınlar**

Geçmişten Günümüze Posta, PTT Genel Müdürlüğü, Ankara, 2007, s. 146-147.

Journal de Salonique, 7 Temmuz 1898, s. 3.

Journal de Salonique, 29 Haziran 1899, s.3.

Journal de Salonique, 19 Haziran 1899, s.5

ÖZDEMİR, Onur, *Türkiye'de Modern Posta Teşkilatı'nın Kuruluşu ve Gelişimi*, Anadolu Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Eskişehir, 1998.

Ali İhsan, Servet-i Fünun, 13 Ocak 1893. No: 232, s. 371.

Serveti Fünun, 11 Ağustos 1893, s. 328.

## İnternet Kaynakları

ALLAN, Thomas Gaskell ve William Lewis Sachtleben, *Bisikletle Asya Seyahati: İki Amerikalı Öğrencinin İstanbul'dan Pekin'e Yolculuğu*, Çev: Engin Noyan, <https://enginnoyan.blogspot.com/2017/10/bisikletle-asya-seyahati.html> (Erişim Tarihi:08 Mart 2020).

<https://2wheelsaddle.wordpress.com/category/bisiklet-tarihi/> ( Erişim Tarihi: 28 Ekim 2019).

<https://yesilgazete.org/blog/2017/10/07/oguz-gidiyor-yol-arkadasim-bisiklet-200-yasinda-8-pist-yarislari/> (Erişim Tarih 9 Mart 2020).

<https://www.bisikletizm.com/thomas-stevens-bisikletle-dunya-turu>,( Erişim Tarihi 29 Kasım 2019).

<https://onedio.com/haber/1891-yilinda-bisikletle-ciktiklari-dunya-turunda-turkiye-yede-ugramis-iki-maceraci-705073>, (Erişim Tarihi 29 Kasım 2019).

<http://kocaelibisiklet.blogspot.com/2007/08/kocaeli-bisiklet-tarihi.html>, (Erişim Tarihi, 20 Aralık 2019).

<https://heybede.wordpress.com/2018/03/18/thomas-stevens/>\_(Erişim Tarihi 4 Aralık 2019).

<https://www.amazon.com/Namerican-Bicyclist-Francisco-California-Massachusetts/dp/B07D67RN17> (Erişim Tarihi 4 Aralık 2019).

## EKLER

### EK 1: Karl Von Drais



<https://2wheel1saddle.wordpress.com/category/bisiklet-tarihi> (Erişim Tarihi 28 Ekim 2019)

## EK 2: Velocipede



(Rahmi M. Koç Müzesinden)



**EK 2: Michaux'un Oğlu Ernest Michaux Ve Michaudine Velocipede**



<http://informadik.blogspot.com/2015/03/bisiklet-sporu-ve-derrace-i-suvaran.html>

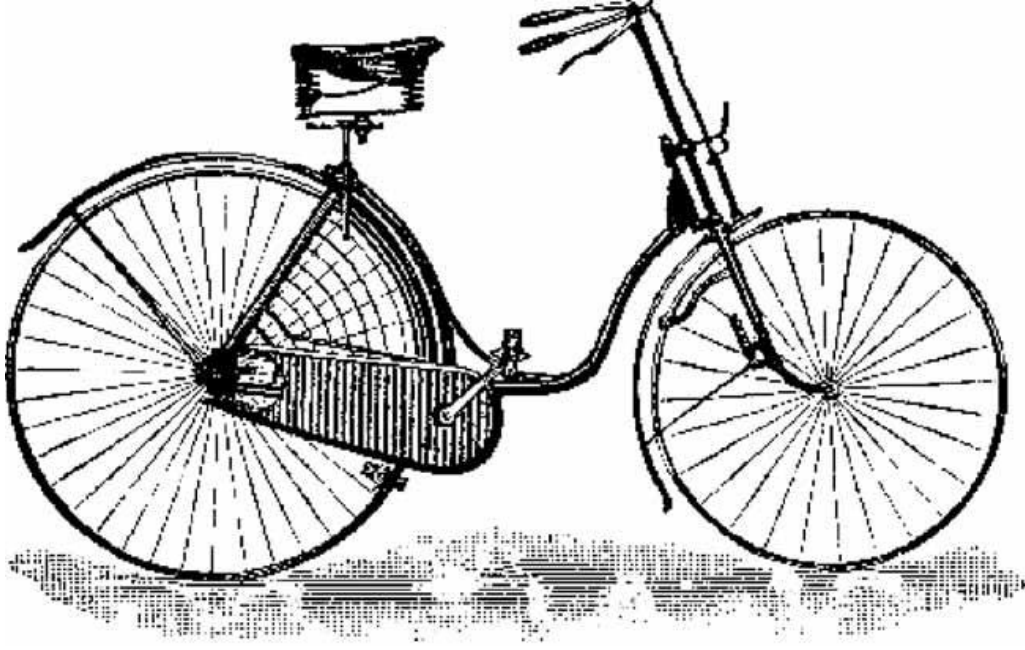
(Erişim Tarihi 8 Aralık 2019)

#### EK 4: Penny- Farting



(Rahmi M. Koç Müzesinden)

**EK 5: Kadınlar İçin Geliştirilmiş Güvenli Bisiklet**



Frank Wick, “ *Bisikletin Değeri Credit to Bicycle*” , Mühendis Ve Makina, c.51, sayı: 609, s.21

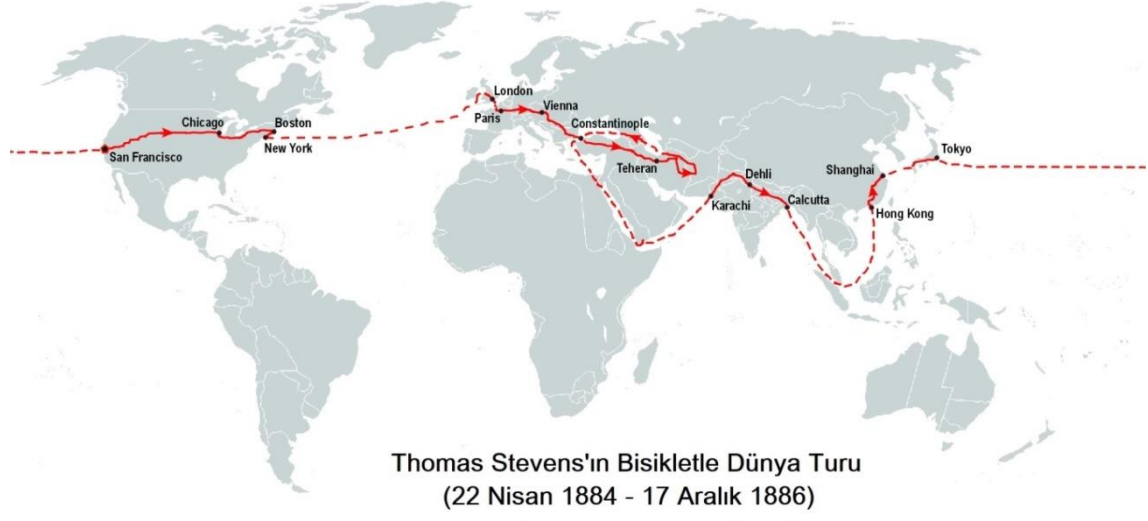
**EK 6: Thomas Stevens**



THOMAS STEVENS.—PHOTOGRAPHED BY FLAGLER.

<https://www.amazon.com/Namerican-Bicyclist-Francisco-California-Massachusettes/dp/B07D67RN17> (Erişim Tarihi 4 Aralık 2019)

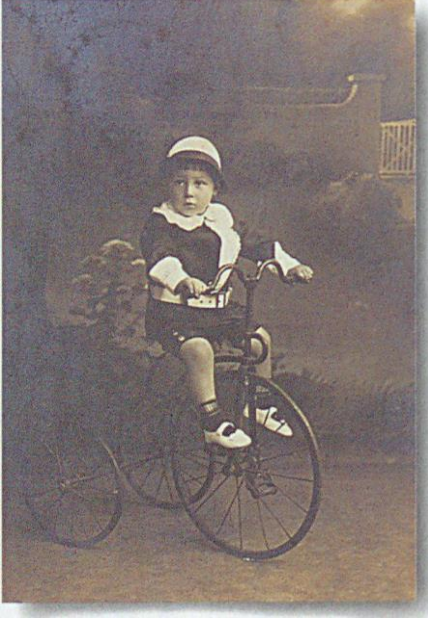
## EK 7: Thomas Stevens'in Bisikleti İle Geçtiği Yerler



<https://heybede.wordpress.com/2018/03/18/thomas-stevens/>

(Erişim Tarihi 4 Aralık 2019)

**EK 8:** Üç tekerlekli Bisiklet



Yusuf Çağlar, “*Oyuncaklarla Devr-i Âlem*”, Skylife, Nisan 2001

**EK 9: Bisikletli Postacılar**



<https://yesilgazete.org/blog/2017/12/30/oguz-gidiyor-osmanlida-ve-cumhuriyet-doneminde-bisiklet-oguz-tan/> (Erişim tarihi 1 Aralık 2019)

**EK 10: Bisikletli Zaptiyeler**



<https://yesilgazete.org/blog/2017/12/30/oguz-gidiyor-osmanlida-ve-cumhuriyet-doneminde-bisiklet-oguz-tan/> (Erişim tarihi 1 Aralık 2019)

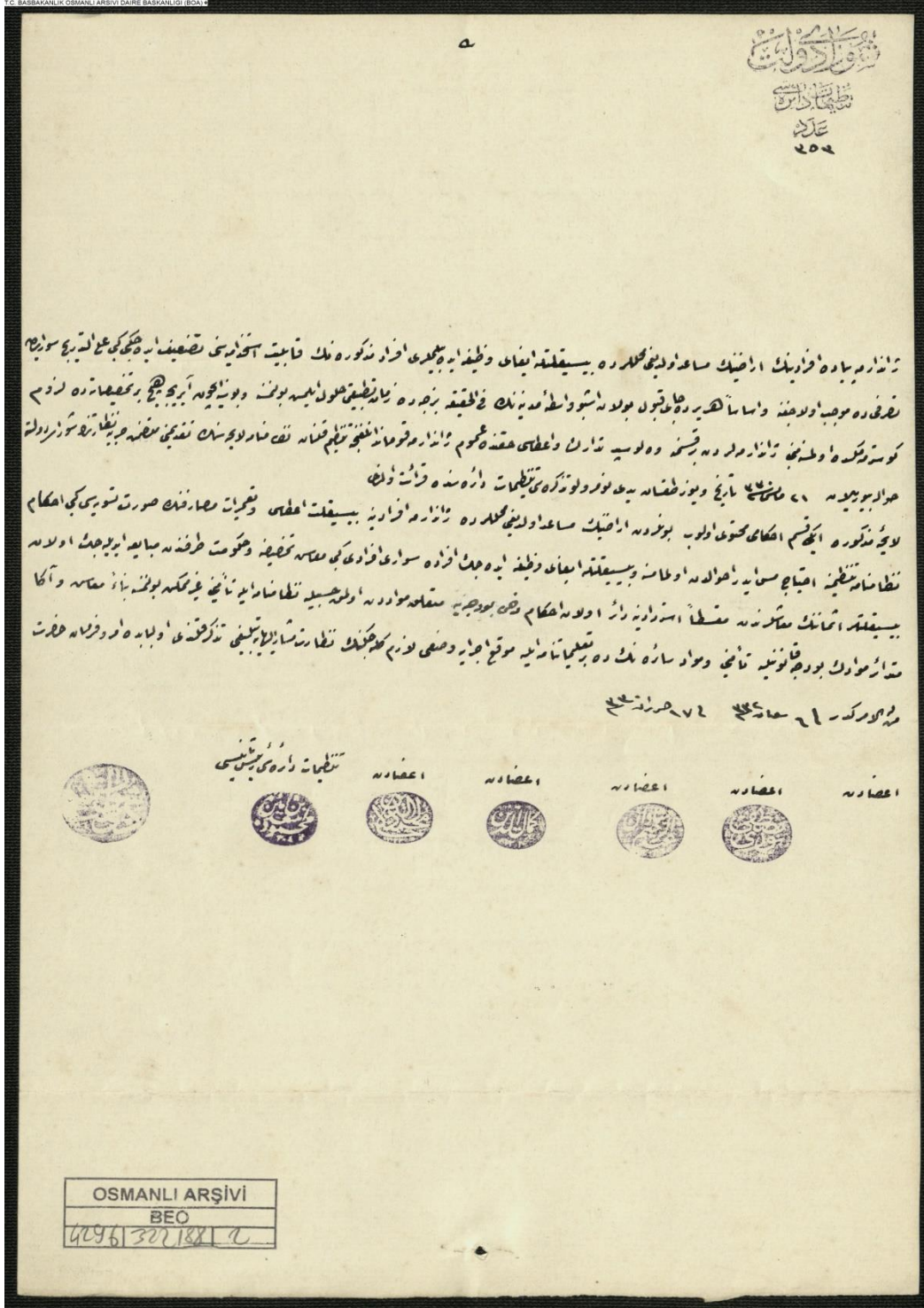




İ.D.H.01396

BOA, İ..DH., 1396/6

EK 12: Jandarma Piyade Efradının Bisiklet Tedariki



BEO.004296.322188.002

BOA, BEO, 4296/ 322188-2

## **ÖZGEÇMİŞ**

1991 yılında İstanbul Fatih'te doğdu. İlk, orta ve lise eğitimini İstanbul Fatih'te tamamladı. 2011 yılında Sakarya Üniversitesi Tarih Bölümüne girdi. 2015 yılında Lisans eğitiminden mezun oldu. 2017-2018 Eğitim Öğretim yılının 2. Dönemi'nde Sakarya Üniversitesi Yakınçağ Tarihi Bilim Dalında Yüksek Lisans eğitimine başladı.