

Birey ve Toplum Sosyal Bilimler Dergisi

Haziran 2020

Yıl 10, Sayı 1, ss.05-26.

DOI No: <https://doi.org/10.20493/birtop.726676>

Makale Türü: Araştırma makalesi

Geliş Tarihi: 25.04.2020

Kabul Tarihi: 08.05.2020

Journal of Individual &amp; Society

June 2020

Year 10, Issue 1, pp.05-26.

Article Type: Research article

Submitted: 25.04.2020

Accepted: 08.05.2020

## Atıf Bilgisi / Reference Information

Yancı, Ü. (2020). Osmanlı'nın Bisikletle Tanışması ve Osmanlı'da Bisikletin Kullanım Alanları. Birey ve Toplum Sosyal Bilimler Dergisi, 10 (1), 05-26.

**OSMANLI'NIN BİSİKLETLE TANIŞMASI VE OSMANLI'DA  
BİSİKLETİN KULLANIM ALANLARI****OTTOMAN MEETING WITH CYCLING AND USAGE AREAS  
OF CYCLING IN OTTOMAN****Ülkü YANCI**

Dr. Öğr. Üyesi, Sivas Cumhuriyet Üniversitesi, Eğitim Fakültesi, Türkçe ve Sosyal Bilimler Eğitimi Bölümü. Asst. Prof., Sivas Cumhuriyet University, Faculty of Education, Department of Turkish and Social Sciences Education.

u.yanci@hotmail.com,

ORCID ID: [orcid.org/0000-0002-5822-1813](https://orcid.org/0000-0002-5822-1813)**Öz**

Bu çalışma, Osmanlı Devleti'nin bisikletle tanışmasını, ardından bisikletin devletin emniyet ve haberleşme teşkilatlarında nasıl ve ne şekilde kullanıldığını ele almaktadır. Bisiklet, dünyada ilk kez 19. yüzyılın ilk yarısında bugünkünden daha farklı olarak pedatsız ve tahtadan bir şekilde yapılmış ve kullanılmış, zaman içerisinde günümüze en yakın haline ulaşarak daha işlevsel hale gelmiştir. Bisiklet Osmanlı Devleti'ne ne zaman ve hangi kullanım alanlarıyla girmiştir soruları çalışmanın öncelikli olarak cevaplamaya çalıştığı sorular olmuştur. Dünyada yaygın olarak kullanılmaya başlamasının hemen ardından 1890'lı yıllarda Osmanlı ülkesi bisikletle tanışmış,

bisiklet yarışları düzenlenmiş ve bisiklet kullanımı 20. yüzyıl başlarında ülkede daha da yaygınlaşmıştır. Ancak bu yaygınlık devletin merkez ve taşrasında aynı mıdır, yoksa bisikletin kullanım zamanı, kullanım alanları açısından farklılıklar var mıdır? Çalışmada bu sorular üzerinde ayrıca durulmuştur. Bu konular ele alındıktan sonra, devletin bu yeni aracı emniyet birimlerinde ve haberleşme teşkilatında neden tercih ettiği sorusuna arşiv belgeleri ışığında cevap verilmiş, devletin bisiklet temini için hangi yolları kullandığı da ayrıca incelenmiştir.

**Anahtar Kelimeler:** Bisiklet, Velosipet, Osmanlı, Ordu.

### **Abstract**

This study focuses on the introduction of the bicycle to the Ottoman Empire and then in what way and how the bicycle was used in the state security and communication organizations. For the first time in the world in the first half of the 19th century, the bicycle was built and used without pedals and wood, and became more functional by reaching its current state in time. When and with which usage areas the bicycle entered the Ottoman Empire are the questions that the study primarily tried to answer. Immediately after its widespread use in the world, in the 1890s, the Ottoman country was introduced to bicycles, bicycle races were organized and the use of bicycles became more widespread in the early 20th century. However, is this prevalence the same in the central and provincial government, or are there differences in terms of bicycle usage time and areas of use? These questions are also emphasized in the study. After addressing these issues, the question of why the state preferred this new vehicle in the security units and communication organization is answered in the light of archival documents and the ways in which the state used to supply bicycles are also examined.

**Key Words:** Bicycle, Velocipette, Ottoman, Army.

## GİRİŞ

Dünya üstünde bisikletin ilk kullanımı 19. yüzyılın ilk yarısına rastlar. Tahtadan yapılarak 6 Nisan 1818'de Paris'te sergilenen ve "drezin" adı verilen bu ilk bisikletin mucidi, Baron Karl de Drais de Sauerbrun'dur. Baden Büyük Dükalığı'nda<sup>1</sup> bir orman subayı olan Karl de Drais, görevinden ayrılıp bir mucit olarak kariyerine devam etmiştir. Piyano müziğini kâğıda kaydetmek için bir cihaz da icat eden Karl de Drais'in en önemli icatlarından biri "drezin" veya "hobi atı" olarak da adlandırılan iki tekerlekli "velocipede" denilen bisiklet olmuştur. Bu icadını Karl de Drais, ilk olarak 12 Haziran 1817'de Mannheim'da sunmuştur.<sup>2</sup>

Hareket edebilmek için binicisinin yerden desteğine ihtiyacı olan bu ilk bisiklet, 1839 yılında İskoç asıllı Kirk Patrick McMillan'ın pedalı bulması ile günümüzde kullanılan bisikletlere biraz daha yakın bir görünüm almıştır. Fakat bugünkü mekanizmaya yakın ilk kullanışlı mekanizma, 1861'de Fransız Pierre Michaux tarafından geliştirilmiştir. Michaux, bu bisikleti kendi oğlu Ernst ile yapmıştır. Baba ve oğlu tarafından bu bisikletten 142 adet üretilmiştir. Bisikletin kullanımında tahta ve demir kullanılmıştır. (Süme ve Özsoy, 2010:346).

Ahmed Tevfik'in "*Velosipet ile Bir Cevelan 1900'e Doğru İstanbul'dan Bursa'ya Bisikletli Bir Gezi*" adlı eserinde verilen bilgilere göre de dünyada ilk bisiklet, pedalsız bir bisiklet olup Fransız İhtilali'nden sonra Fransa'da kurulan Direktoire döneminde icat edilmiştir. Bu bisiklete pedalı ekleyerek günümüzdeline daha yakın bir hal almasını sağlayanlar ise İngilizler olmuştur. İngilizler, 19. yüzyılın sonlarına doğru bisikleti pedallı hale getirmişler, fren, zincir gibi parçalar ise daha sonraki yıllarda bisiklete eklenmiştir (İbnülcemal Ahmed Tevfik, 2006: 6).

### 1. Osmanlı Devleti'nin Bisikletle Tanışması

Avrupa'da önceleri daha zengin kesim tarafından kullanılan bisikletin Osmanlı ülkesine girişi çok sürmemiştir. 19. yüzyılın sonlarına

1 1806- 1918 tarihleri arasında Almanya'nın güneybatısında yaşayan bir devlettir.

2 [http://www.karl-drais.de/en\\_biography.pdf](http://www.karl-drais.de/en_biography.pdf). Erişim Tarihi, 14.10.2019.

doğru Thomas İstefanis adında bir Amerikalı vasıtası ile Osmanlı ülkesi bisiklet ile tanışmıştır. Bu tanışma 517 numaralı 31 Ağustos 1885 tarihli Tarik gazetesinin 2. sayfasında şu şekilde anlatılmıştır:

*“Mösyö Thomas İstefanis namında bir Amerikalı'nın velosped ile seyahat ve Dersaadet'e muvasalatla buradan dahi hareket ettiğini yazmış idik. Ankara'dan yazıldığına göre mûmâ-ileyh İzmit'ten beş günde şehir-i mezkûra muvasalat ve Vali Paşa hazretleri ile memûrin-i vilâyet ve binlerce ahali merkumun hareketini temaşa etmişler ve merkûm kendisine yapılan rica-yı mahsus üzerine üç defa şose üzerinde velosped ile yürüyüp bin iki yüz yarda mesafeyi iki dakika ve on dört saniyede kat etmiştir. Merkûm bilahare Vali Paşa hazretleri ile memûrin-i vilâyetten veda edip Yozgat'a müteveccih-i azimet olmuş oradan dahi Sivas'a azimet etmiştir”* (Tarik, Sayı: 517).

Osmanlı Devleti'nde halk, bisikletle ilgili bilgileri bu şekilde önce basından öğrenmiş ve kendilerine oldukça yeni olan bu alete Fransızca söyleminden hareketle “velospit” veya “velosipet” adını vermiştir.<sup>3</sup> Ayrıca Ali Kemal'in<sup>4</sup> 1901'de İkdâm gazetesindeki yazısında önerdiği “derrace” adı da halk tarafından bisiklet için kullanılan kelimelerden biri olmuştur (Emiroğlu, 2002:528). Nitekim “bisiklet sürücüsü” anlamına gelen “Derrace-i Süvar” tabiri de bisiklet kullanıcıları için telaffuz edilmiştir (Devellioğlu, 2005:176).

Arşiv kayıtlarından ve dönemin gazetelerinden, seyahatnamelerinden anlaşıldığına göre bisiklet kullanımı Osmanlı ülkesinde çok hızlı bir şekilde yaygınlaşmıştır. Zira daha 1890'lı yıllarda İstanbul halkının pek de alışkın olmadığı bir vasıtanın sokaklarda görülmesi son derece merak uyandıran bir durum olmuştur. Hatta bu aracı kullananlar için “monden” tabiri biraz da alaycı bir tavırla kullanılmış, aracı

3 Kelime Fransızca'da bisiklet anlamına gelen “Vélocipède” kelimesinin telaffuzudur.

4 Osmanlı Devleti'nde 1867-1922 yılları arasında yaşayan önemli gazeteci, yazar, edebiyat ve siyaset adamıdır. “İkdâm'ın Paris Muhabiri” adıyla “Paris Musâhabeleri” başlığı altında her hafta İkdâm'a gönderdiği yazıları ile Türk okuyucusuna Batı dünyasını, buradaki sanat ve edebiyat anlayışı ile faaliyetlerini tanıtmaya çalışmıştır. Bkz. Mustafa Uzun, “Ali Kemal”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, C. 2, Türkiye Diyanet Vakfı Yay., İstanbul 1989, s. 405.

kullananlara çok iyi bir nazarla bakılmamıştır. Osmanlı'nın bisikletle tanıştığı bu ilk yıllarda bisiklet gezileri düzenlenmiş ve bu geziler dönemin gazete ve dergilerinde de çok sayıda yer almıştır. Örneğin 1896 yılının Haziran ayında Şakir Bey yanına aldığı üç arkadaşıyla birlikte İstanbul'dan Bursa'ya, Bursa'dan Bandırma'ya bisikletle bir gezi düzenlemiş ve söz konusu yolu 7,5 saatte gitmiştir. (Süme ve Özsoy, 2010:347-348). Yine Ahmed Tevfik'in yanına bir arkadaş da alarak toplam 266 kilometrelik Bursa yolculuğunu 19. yüzyıl sonu 20. yüzyıl başında yaptığı bilinmektedir. Bu gezisini “*Velosipet ile Bir Cevalan 1900'e Doğru İstanbul'dan Bursa'ya Bisikletli Bir Gezi*” adını verdiği kitabında anlatmıştır (İbnülcemal Ahmed Tevfik, 2006: 1-2 vd.)

O yıllarda bisikletle gezi yapan yalnız Ahmed Tevfik değildir elbette. Osmanlı arşiv belgelerinde bulunan 27 Temmuz 1898 tarihinde Kosova Valisi Hafız Mehmed tarafından İstanbul'a gönderilen bir telgrafta da Mösyö İstefanovik ve Madam Nikovenik'in Üsküp yoluyla İstanbul'a ve oradan Anadolu'ya seyahat etmek niyetinde oldukları, bu seyahat için yolların müsait olup olmadığı sorulmuştur. İstanbul'dan verilen cevapta ise “*herhangi bir vukuata sebep verilmemiş olmak için münasip suretle bu seyahatten feragat ettirilmesi lazım gelir*” ifadesi kullanılmıştır. Çünkü yine belgede geçen ifadelerden anlaşıldığına göre; bu yollar bisikletle seyahat için uygun değildir ve tam da bu nedenle söz konusu iki kişiye seyahat için müsaade edilemeyeceği bildirilmiştir (BOA, BEO / 1165 – 87366).

İstanbul'da yayınlanan Saadet gazetesinin 1884 yılındaki haberrinde bisiklet ile ilgili bir yazıya yer verilmiştir. Gazetede geçen ifadeler şu şekildedir: “*Velosiped kullanımının 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 'velosiped'lerin imali ile iştihar etmiştir*” (Süme ve Özsoy, 2010: 347.) Gazetede yer alan bilgilerden anlaşıldığı üzere Osmanlı Devleti,

bisiklet temini için İngiltere ve Amerika ile irtibata geçmiştir. Sonraki yıllarda da yabancı şirket veya Osmanlı tebaası da olsa gayrimüslimlerin bisiklet imalatı ve satın alımı ile ilgili oldukları arşiv kayıtlarına yansımıştır. Örneğin, Ticaret ve Nafia Nezareti'ne yazılan 1916 tarihli bir belgede Almanya Devleti tebaasından olup Frankfurt şehrinde ikamet eden Mösyö Adler Fähradvarke tarafından imal olunan bisiklet için alamet-i farika yani patent istendiği anlaşılmaktadır. Osmanlı Devleti tarafından verilen cevabi yazıda numune olarak bir bisikletin incelendiği ve bu konuda bir mahzur bulunmadığı dile getirilerek istenen patent Alman asıllı adı geçen kişiye verilmiştir (BOA, ZB. / 363 – 118).

Bu konu ile ilgili arşiv kayıtlarına yansıyan başka bir belge de 1909 tarihlidir. 31 Ekim 1909 tarihli belgede Kırşehir Polis mürettebatında kullanılmak üzere satın alınacak bisikletlerin İngiliz mamulâtından oldukları dile getirilmiş ve bu popüler markalı bisikletlerden dokuz parça levazım ile teçhiz edilmiş olarak her biri mecidi yirmi kuruş hesabıyla toplam iki yüz altmış kuruşa satın alındığı bildirilmiştir (BOA, DH.EUM.MH /11 – 59).

Arşiv kayıtlarına yansıyan bilgilerden anlaşıldığı kadarıyla o yıllarda İngiltere yapımı olan bisikletler Osmanlı Devleti tarafından tercih edilmiştir. Zira 5 Eylül 1909 tarihli bir arşiv kaydında, posta memurlarının kullandıkları velosipetlerin iki çeşit ve renkli olarak birinin İngiltere'nin Birmingham şehrinde bulunan "Allday Avinyon" fabrikası mamulâtından kırmızı renkte olduğu diğerinin yine İngiltere fabrikaları mamulâtından olup "Popüler" markalı ve siyah boyalı tekerlek lastiklerinin yuvası nikelli olduğu belirtilmektedir. Belgede ayrıca "Allday Avinyon" fabrikası mamulâtı bisikletlerin üzerinde fabrikasını temsilen V.A.Y. harflerinin bulunduğu ve bisikletlerin her biri yirmi kuruştan bin iki yüz kuruşa Beyoğlu telgraf merkezi memurlarından Ahmed Robinson Efendi marifetiyle doğrudan doğruya fabrikasından getirtildiği de belirtilmiştir. Diğer fabrikadan getirilen bisikletlerin ise her biri yirmi kuruştan altı yüz altmış kuruşa Şehzadebaşı'nda ve Yenicami-i Şerif hariminde mağazaları bulunan Mehmed Salim Efendi'den satın alınacağı bildirilmiştir (BOA, DH.EUM.THR. / 5 – 15).

Tüm bu bilgilere rağmen 20. yüzyılın başlarında bile Osmanlı Devleti için bisikletlerin henüz toplumsal hayatın bir parçası olmadığı 18 Ağustos 1917 tarihli bir belgede yer alan bilgilerden çıkarılabilmektedir. Zira belgede Niğde Polis İdaresi'nde demirbaş olarak bulunan eski bir bisikletin tamir için Konya'ya gönderildiği ve ancak oradaki tamirden sonra kullanılabilir duruma getirildiği bilgileri verilmektedir. Bu hususla ilgili Niğde Polis Komiseri Celaleddin tarafından merkeze gönderilen belgede şu ifadeler yer verilmiştir: *“Niğde Polis idaresinin demirbaş olarak bir adet bisikleti olup senelerce metruk bir halde kaldığı görülerek geçenlerde beray-ı şehadet Konya divan-ı harp reisinden talep olunan polis memuru İbrahim Efendi ile mezkûr bisiklet beray-ı tamir (tamir için) Konya'ya irsal (göndermek) edilmişti. Merbut pusula mucebi 303 kuruş sarfiyla metruk kalan mezkûr velosipet bu günki rayici vechle 30 liralık bir bisiklet haline getirilmiş ve memurun esna-yı vazifede istimal (kullanmak, faydalanmak) etmekte bulunmuş olduğundan mezkûr tamirat bedeli ile telefon tamiratına karşılık olmak üzere mikdar-ı kâfi havalename itası ve telefonların zengi (zili) pek az kalmış ve buraca tedariki gayr-ı mümkün bulunmuş olduğundan 20 kadar zeng irsali bilhassa arz-ı istirham eylerim”* ( BOA, DH.EUM.MH. / 161-70).

Bisiklet ve tamiri için gerekli olan malzemelerin Osmanlı'nın belli başlı bölgelerinde ancak var olduğunun anlaşılması açısından belgede tamirat ile ilgili kısımları vermenin faydalı olacağı düşünülmüştür. Belgenin altına not düşülen tamirat bedelleri de şu şekildedir:

	Para	Kuruş
Bir Subap Demiri	-	30
İki adet somon	-	20
İki adet boru bedeli lastik	-	50
Bunları geçme ücreti	-	20
Bir adet pedal kapağı	-	7
İki kırmızı subap lastiği	-	10
Kırmızı lastik subap	-	5
İki büyük yama	-	10
İki küçük yama	-	5
Bir adet solisyon	-	15

İki adet bilya	-	3
		175
28 adet bilya	-	28
		203
Bir ayak tulumbası	-	100
		303

Osmanlı taşrasında bisikletin yaygın kullanım imkânı bulunmasına karşın 20. yüzyılın başlarında artık İstanbul'da bisiklet kullanımının yaygınlaştığı arşiv kayıtlarında bulunan bir belgeden anlaşılmaktadır. Belgede geçen ifadelerde Şehremaneti ve Zaptiye Nezareti'nde yarım lira rüsumat karşılığında bisikletlere numara verilmesi ve her bisikletin sahip ve binicisinin defterlere kaydedilmesi gerektiği dile getirilmiştir (BOA, DH.MKT. /1075-34). Bu uygulama İstanbul'da bisiklet kullanımının oldukça artış gösterdiğinin göstergesidir. Öyle ki İstanbul Şehremaneti, Beyoğlu'nda bisiklet kullanıcılarının çok olmasından dolayı, bu kişilerin yalnızca Taksim- Şişli yolunu kullanmalarını isteyen dilekçeyi Dâhiliye Vekâlet'ine sunmuştur. Sadaret Makamına iletilen istek, bu yolda bisiklet kullanımının şimdiye kadar herhangi bir kötü duruma neden olmadığı dile getirilerek reddedilmiştir (BOA. DH.MKT. 345/83).

Osmanlı topraklarında 1890'lı ve sonraki yıllarda bisiklet yarışları düzenlenmiştir. Servet-i Fünun Dergisi'nde 1893 yılında İstanbul'da düzenlenen bisiklet yarışından bahsedilmiştir. Haber şu şekildedir: *“Bilmem hatırlarda mı? Sohbetlerimizin birinde velosipetden bahsederken belki pek yakında Kuşdili Çayırında bir velospet yarışı görürüz demiştik. Zannımız pek çabuk hakikat oldu, ama yarış Kuşdili Çayırı yerine Tepebaşı Bahçesi'nde oldu. Yarışmanın esası bahçe etrafını bir saatte 120 defa devretmekti. Bu müsabakayı ortaya çıkaran Mösyö Ortek, bir saatte ancak 104 defa devredebildi. İstanbul'un yeni velospetçilerinden Fernand isminde bir ehl-i zevk de 120 defa devrederek galebe çalmaya muvaffak oldu. İki tekerlekli arabasına süvar olarak bahçede dolaşan Ortek'in yarışı kazanmak için helecan ile bacak salladığını, çırpındığını görmek hakikaten pek gülünç idi”* (Süme ve Özsoy, 2010: 348).



17 Temmuz 1900 tarihli İkdam gazetesinin üçüncü sayfasında “Müsabaka” başlığı altında İstanbul Tepebaşında yapılan bisiklet yarışı anlatılmıştır. Gazetede söz konusu yarış şu şekilde aktarılmıştır: *“Tepebaşı belediye bahçesinde evvelki akşam icra kılınan bisiklet müsabakasında birinciliği Sariyer derrace süvaranından on sekiz yaşında Zeki Bey kazanmış ve mükafaten kendisine on beş Fransız altını kıymetinde bir bisiklet ihda edilmiştir. Müsabakayı kazanmak için bahçenin etrafında devir yapmak icap ediyordu ki bu da tam yirmi beş bin metre tûlunda bir mesafe demektir”* (İkdam, 17 Temmuz 1900).

İkdam Gazetesinin 30 Temmuz 1900 tarihli nüshasında da yine üçüncü sayfada “Derrace Süvaran Müsabakası” başlığı altında bir bisiklet yarışı anlatılmıştır. Haberde yer alan bilgilere göre yarışmaya daha önceki yarışlarda birinci olan Zeki Beg ile Karadağlı Corc, İstimat ve Danimarkalı Anderson katılmıştır. Yarışmanın galibi Corc olmuştur (İkdam, 30 Temmuz 1900).

Osmanlı topraklarında İstanbul dışında İzmir’de de gayrimüslimler tarafından düzenlenen bisiklet yarışları olmuştur. İzmir’in Bornova ilçesinde 20. yüzyılın hemen başında 1900 yılında düzenli bir şekilde Levantenlerin kulüpleri vasıtası ile bisiklet yarışları yapılmıştır. (Özdemir, 2015: 321).

## 2. Osmanlı’da Bisikletin Kullanım Alanları

### 2.1. Bisikletin Güvenlik Güçleri Tarafından Kullanılması

#### 2. 1.1. Orduda Bisiklet Kullanımı

Bisikletin Osmanlı ordusu tarafından kullanılması Sultan II. Abdülhamid dönemine tesadüf eder. Padişah, o dönemde Amerika ordusunun bisikleti kullandığını işitmiş ve bu hususta 1894 tarihinden itibaren bir araştırma başlatmıştır. Bu çalışmalar doğrultusunda 1915 yılı itibariyle jandarma piyadelerinin istifade edebilmesi amacıyla bisiklet satın alındığı bilinmektedir. Bisikletlerden oluşan birliklerin Osmanlı ordusunda kullanıldığı ayrıca posta teşkilatı gibi bazı birimlerde

memurların süratini artırmak amacıyla bisikletin tercih edildiği bilinmektedir. (Özdemir, 2015: 323).

1894 tarihli bir arşiv kaydında “Jurnal de Importateur” adlı Amerikan gazetesinde orduda bisiklet kullanımı ile ilgili bir haberin tercüme edilerek padişaha sunulduğu görülmektedir. Belgede “5 gün zarfında 600 mil katı suretinde icra olunan tecrübenin hülasası ile ordularda istimali için alet-i mezkurenin en muvafık olanı hakkındaki reyini Harbiye Nazırına sual ettim, cevabın ve sualin de huzur-ı şevket mülukanelerine arz ederim. 160. Sahifesinde velosipet resimleri münderiç bulunan “Jurnal de Importateur” nam gazete nüshasında takdim ediyorum. Fakat bu resimler ordularda müstamel olanların değildir zannederim. Bunların Amerika’da imallerine dair alacağım malumatı dahi hakıpayı hümayun-ı cihandarilerine arz müsaraat ederim” (BOA, Y..PRK.EŞA. / 20– 39) ifadeleri yer almaktadır. Buradan da anlaşılacağı üzere konusu bisikletlerin Amerika’da ordu için kullanıldığı düşünülmemekte fakat ordu için kullanılan bisikletlerin bilgisine ulaşılacağı ile ilgili teminat da padişaha verilmektedir. Bu belge daha 1890’lı yıllarda Osmanlı Devleti’nin bisikleti orduda kullanabilmek için teşebbüste bulunduğunu göstermektedir.

Servet-i Fünun’da 16 Ekim 1899 tarihli yer alan “Makale-i Askeriyye Süvariler ve Askeri Velosipidleri” başlıklı bir yazıda Yusuf Ziya, orduda bisiklet kullanımına dair bilgilere yer vermiştir. Bu yazıda Avrupa ordularında bisikletin neden ve nasıl kullanıldığı açıklanmış, ardından Osmanlı ordusu için de ne gibi faydalar sağlayacağı üzerinde durulmuştur. Yazıda bu hususla ilgili geçen bazı ifadeler şu şekildedir:

“Her ne kadar Avrupa orduları zabitanın bir kısmı velosipidin lehinde ve diğer kısmı aleyhinde bulduysa da vukubulan tecrübeler velosipidin öyle ehemmiyetsiz bir şey olmadığını ispat etti. Şimdilik askeri velosipidi suret-i katiyyede kabul olunmadığından muhsinat ve mahazirine dair kati bir karar vermek ve muarızını ikna eylemek bittabi’ müşküldür. Şu halde velosipidin askerlikte kabulüyle adem-i kabulü hakkında karar vermek vakitsiz olduğundan yalnız esna-yı tecrübedeki müşahadata dair söz söylemek icab eder. Garbın icatlarından olan velosipidin esliha-i nariye vesair edevat-ı harbiye gibi mukavemet eylemek hakkını

*da kazanacağı meşkûttür. Tecarüb-i adi de velosipidin derece-i ehemmiyet ve lüzumunu meydana koydu. Ehemmiyetli ve o nispette müşküllü olup şimdiye kadar süvariler tarafından ifa edilen muhabere vazifesini iyi bir saikin zir-i idaresinde bulunan ve düz şose üzerinde yürüyen bir velosipidin pekiyi bir suretle icra eyler. Prusya ordusunda askeri velosipidcileri, muhabere velosipidcilerinden başka bir şey değildir. Bunlar tıpkı sunuf-ı saire-i askeriye misüllü talimhanelere çıkarılmakta ve orada hizmetin meşakkatine katlanmak, zabt ve rabta riayetle beraber doğru silah atmak ve muhaberatı sürat-i matlube ile yerlerine yetiştirmek için talim ve terbiye olunmaktadır.*

*Velosipid kıtalarının en ziyade süratle ifa ettiği hizmeti “Velosipid Muhabere Postaları” teşkil eder. Hareket eden velosipid süvar emirnameyi birkaç kilometrelik mesafeye götürdükten sonra orada hazır bulunan diğer bir velosipid süvara teslim etmek üzere tebdil olunursa emirnamenin daha süratle ulaşacağı temin edilmiş olur. Bu halde değiştirecek olan velosipid süvar değiştirileceği durdurmamak ve süratine hanel getirmemek için evvelki velosipid süvarın yanında beraberce hareket ederek ve emirnameyi teslim alarak yoluna devam eder ve evvelki velosipid süvar hareketine orada son verir. Geceleyin velosipid süvarın yanında bulundurulacak fener de epeyce ehemmiyeti haiz olduğu gibi velosipidcinin tüfenkle ve bâhusus süvari tabancasıyla teslihi de pek faydalıdır. Birkaç kilometrelik mesafelerde ikame edilecek velosipid muhabere postaları tehlikeli ve düşmanın taarruz veya hücum etmesi muhtemel olmayan muvazaa yerleştirilir. Çünkü bu gibi muhatıratın vücudu velosipidcilerin harekâtını işgal, hatta bazen büsbütün ihlal eder.*

*Kale muhaberatında, mühim mevâki' ve ordu kumandanlarının bey-nini yahut uzamış yürüyüş kollarının yekdiğeriyle olan irtibatını ve pek uzağa sevk olunmuş tarassud kitâtıyla o kıtaların mensup olduğu kitâ arasındaki irtibat ve teması muhafaza ve idame için velosipid süvarlar fevkalade yararlıkla istihdam olunurlar. Fakat şikk-ı ahirde düşman süvarisinin velosipidcilere hücum etmesi muhtemel olmamak şarttır. Küçük velosipid kıtaları süvariye karşı mevkillerini muhafaza ederlerse de tek bir velosipid süvar en seri bir suretle hareket eyleyerek selameti kaçmakta aramalı ve takibine uğradığı süvarinin bargiri daha seri ise o halde velosipidden sıçrayıp şosenin hendeğinde yahud bir ağacın arkasında ahz-ı*

mevki ederek süvarileri kara binasıyla istikbal etmelidir. Şu anda ateşle harp etmeye pek hazır bir halde bulunamayan süvari velosipid neferine nazaran tüfeği hüsn-i istimal etmek yani sıhhatle endahat eylemek hususunca ve diğer hususlarca dün bir derecededir. Çünkü atını idareye mecburdur. Bir de süvari bargiri –iyi terbiye edilmemiş ise- velosipidden ürküp yanaşmayacağı gibi eğer velosipid süvar arazide kendisine siper olacak hiçbir mânia bulamazsa o halde velosipidini yola bırakmak ve onun dört beş hatve gerisinde ahz-ı mevzi ederek süvari üstüne seri ateş etmek suretiyle mevkiini temin eder. Velosipid süvar için en fena ve ictinab olunacak şey vurulmak olduğundan lüzum gördüğü anda velosipid üstünde vücudunu hedefi küçültmeğe çalışmalıdır.

Süratle ilerleyen bir derrace süvara kurşunu isabet ettirmek uçan güvercini vurmak kadar müşküldür. Velosipid süvar yolda kendisini muhafaza etmek lüzumunu hissettiği vakit ya vücudunu ileriye eğer, yahud harb etmek üzere yere iter.

Gerek münferid gerekse birçok neferlerden mürekkep olan velosipid süvarlardan her birisinde harita bulunması ve bunların eni mütalaaya muktedir olmaları şarttır. Bazen bir mevki serian işgal etmek veya gerideki piyadenin vüruduna kadar bir noktayı müdafaa eylemek hususunda – yollar iyi olmak şartıyla- velosipid süvarlar süvariden ziyade işe yarar.

Muhaberat hususunda velosipid süvarlardan iktifat olunacak muhsinatı tavsif etmek bahsi uzatacağından Bavyera ordusunda velosipid kıtalarını teşkil ve tensik eden Binbaşı Burchart nam zatın fünun-i harbiye ceridesinde neşrettiği “Velosipid Süvari Askeri” isimindeki eserinde irad ettiği şu “fikrimce mükemmel tensik edilmiş derrace yürütmekte olduğu gibi tüfeği istimalde maharet kesb eylemiş, rüzgâr ve fırtınalarla müسابaka ederek tarlalarda ve yolların haricinde harekete iktidar peyda etmiş ve muhaberat-ı hakikiyyede kullanılabilecek velosipidi ihzar ederek teçhizat-ı sairesiyle de tekemmüle ermiş bir kıta askeri velosipidcileri mükemmel bir satvete malik olacağı gibi darülharbde de fevkalade hizmetler ibraz eyley” sözlerini irad etmeye kâfi görürüm” (Yusuf Ziya, 1899: 171-172).

Bu yazıda geçen ifadelerde de anlatıldığı üzere Avrupa’da ordularda kullanılan bisikletler sürat, haberleşmeyi kolaylaştırma, seri hareket etme

gibi sebeplerle ordulara son derece kolaylık sağlayabilmektedir. Bu nedenle Yusuf Ziya, Osmanlı ordusunda da bisiklet kullanımının gerekli olduğunu savunmaktadır.

Devlet, emniyet güçleri için yurtdışından alınan bisikletleri gümrük vergisinden muaf tutmuştur. İstanbul Polis Müdürlüğü'nden 18 Kasım 1909 tarihinde Emniyet-i Umumiye Müdüriyeti'ne yazılan yazıda "*Salim Efendi namına gümrüğe vürud eden velosipetlerden dört adedi polis dairesine ait olmakla resmden istisna-yı lüzumunun rüsumat-ı müdüriyetine işarı müsterhemdir*" denilerek gümrük resminden muafiyet talep edilmiş, Emniyet-i Umumiye Müdüriyeti'nden verilen cevapta bu istek kabul edilerek "*Salim Efendi namına gümrüğe vürud eden velosipetlerden polis dairesine ait olan dört adedinin resm gümrüğünden istisnası lazım gelenlere emr ve havale buyurulması İstanbul Polis müdüriyetine ifa edile*" denilmiştir (BOA, DH.EUM.THR. / 12-39). 7 Aralık 1909 tarihli Emniyet-i Umumiye Müdüriyeti'nden Rüsumat Müdüriyeti-i Umumiyesine gönderilen başka bir yazıda da polis memurları için alınan altı adet bisikletin gümrük resminden muaf tutulmasına dair istekleri yer almaktadır (BOA, DH.EUM.THR. /15-24).

### 2.1.2. Jandarmanın Teşkilatında Bisiklet Kullanımı

Osmanlı Devleti'nde jandarmanın teşkilatının kurulması 1839 Tanzimat Fermanı'nın ilanından sonra zaptiye örgütünün kurulması ile başlar. 15 Şubat 1846'da Zaptiye Müşiriyeti kurularak iç güvenlik ve asayiş birimleri tek merkezde toplanmıştır. 21 Haziran 1859 tarihinde ise kolluk görevleri için Askeri Zaptiye adıyla ayrı bir teşkilat kurulması düşünülmüş ve bu amaçla bir nizamname çıkarılmıştır. 15 Nisan 1880 tarihinde çıkarılan nizamname ile de Seraskerlik makamına bağlı Jandarmanın Teşkilatı kurulmuştur. Bu teşkilat Fransız Jandarmanın Teşkilatı örnek alınarak kurulmuştur (Yazan, 2017:11-12-13).

Jandarmanın teşkilatında 21 Temmuz 1914'te yapılan düzenleme ile sabit ve seyyar jandarmanın birlikleri oluşturulmuştur. Birinci Dünya Savaşına rastlayan yıllarda farklı görev dağılımlarıyla çeşitli birliklere ayrılmıştır. Mondros Mütarekesi'nin imzalanmasından sonra ise bu teşkilatın

görevinin ve dolayısıyla öneminin çok daha fazla olduğu görülmektedir. Zira mütarekenin hemen ardından devletin ordusunun tasfiye edilmesi jandarma birliklerine olan ihtiyacı fazlasıyla artırmıştır. Sevr Anlaşması gereğince tasfiye edilmesi istenen jandarma birlikleri, yıkılmak üzere olan Osmanlı Devleti'nin tutunmaya çalıştığı son umut olmuş, bu nedenle İtilaf Devletleri'nin bu hususta devre dışı kalmasını sağlamak amacıyla 15 Mart 1919 tarihinde jandarma birlikleri Dâhiliye Nezareti bünyesine alınmıştır. (Efe, 2016:583).

Birinci Dünya savaşı başlarında Jandarma erlerinin üçte ikisi, subaylarının ise yarısı Harbiye Nezareti bünyesine alınınca teşkilat asayişin temini konusunda sıkıntılar yaşamaya başlamıştır. Ayrıca kolluk görevlerini yürüten bu askerlerin o yıllarda çok yetersiz bir teçhizata sahip oldukları bilinmektedir (Beşikçi, 2010:159-160-161). Bu sorunu giderebilmek adına savaşın daha başlangıcında Harbiye Nezareti'nin İstanbul'dan bisiklet temini için müsaade istediği anlaşılmaktadır. Zira bir arşiv belgesinde *"Jandarma piyade fertlerinin arazinin müsait olduğu mahallerde bisikletle vazifelerini daha süratle yapabilmeleri ve üstelik bunun gerçekleşmesi durumunda süvariden de tasarruf edileceği"* belirtilmiştir (BOA, ŞD. /658 -56). Hatta bisikletin jandarma birliği için son derece elzem olduğu ifade edilmiş ve bu konuda bir layiha çıkarılmıştır. Maliye, Harbiye Nazırı ve Sadrazam tarafından imzalanan nizamname metni aynen şöyledir:

*"Bisiklet Süvar<sup>5</sup> Jandarma Efradı Hakkında Layiha-i Nizamiye*

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

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

5 Binici demektir. Bkz. Devellioğlu, *Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lügat*, s. 973.

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

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

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

*Madde 6- İş bu nizamname tarih-i neşrinden itibaren muteberdir.*

*Madde 7- İş bu nizamnamenin icra-yı ahkâmına Harbiye ve Maliye nazırları memurdurlar” (BOA, ŞD. /658 -56).*

Nizamname metninden anlaşılacağı üzere, devlet jandarma birliklerinin işini kolaylaştırmak, süratli hareket etmelerini sağlamak için bisikletli bir jandarma birliği oluşturmuş ve bu yeni oluşuma hali hazırda bulunan jandarma piyade kuvvetlerinden askerler aktarılacaktır. Bu birliğe bisiklet binicileri anlamına gelen “Bisiklet Süvar” adı verilmiştir. Bu yeni birliğin maaşları tıpkı süvari jandarmaları gibi maaş verilecek, tabi atlı birliklerden farklı olarak onlara atlar için ödenen yem bedeli ödenmeyecektir. Yine nizamnamede belirtildiği üzere bisikletler her bir askerin malı sayılacaktır. Bisikletlerin tamir masrafları devlet tarafından karşılanacaktır. Dersaadet Tahrirat Kaleminden Harbiye Nezaretine gönderilen 2 Temmuz 1914 tarihli yazıda nizamnamede geçen maaşla ilgili konunun bütçeyle ilgili olduğundan bütçe kanununca temini yoluna gidileceği belirtilmiştir (BOA, BEO/429 -322188).

6 Şubat 1911 tarihli bir belgede Bağdat, Basra ve Musul vilayetlerinin Maliye Nezaretinden kaçak silah ve kaçak eşya takibatında orduya yardımcı olacak ganbot<sup>6</sup> ve zırhlı istimbot talebinde buldukları; ayrıca jandarma için de Bağdat için yirmi, Basra için on dokuz, Musul için

6 Yapısı küçük olmakla beraber, nispeten ağır toplarla mücehhez harp gemisi.

yirmi adet bisiklet temini için para istedikleri görülmektedir. Belgede geçen ifadelerden anlaşıldı kadarıyla bu bisikletlerin istenmesindeki en önemli neden karakollar arasındaki haberleşmenin hızlanması ve kolaylaşmasıdır (BOA, BEO/3854-289026).

### 2.1.3. Polis Teşkilatında Bisiklet Kullanımı

Osmanlı Devleti'nde Yeniçerilerin kaldırılmasından sonra kurulan Asakir-i Mansure ordusu içte ve dışta pek çok problem yaşayan ve son derece geniş olan ülkenin topraklarında güvenliği sağlamakta yetersiz kalmıştır. Ülkede hırsızlık, soygunculuk ve eşkıyalık faaliyetleri bir taraftan devam ederken bölgesel derebeylerin tavırları nedeniyle iç güvenlikte de problemler yaşanmaktadır. Dış güçlerin ülke içişlerine müdahalesini engellenmek maksadıyla hazırlanan Gülhane Hatt-ı Hümayunu ile son derece sıkıntılı bir sürecin içinde bulunan iç güvenlik meselesi ele alınmıştır. Hatt-ı Hümayun, zaten özellikle can, mal ve namus güvenliğini temin etmektedir. Ferman sonrası merkez ve taşrada gerçekleştirilmeye başlanılacak idari, mali ve hukuki düzenlemelere karşı gelebilecek tepkilere de engel olmak düşüncesi ile polis teşkilatının ilk adımı olan Polis Meclisi, sefaretlerin ve yabancı tüccarların yoğun olarak yaşadığı ve bu sebeple de asayiş problemlerinin çok sık görüldüğü Beyoğlu Galata bölgesinde 1845 yılında kurulmuştur (Sönmez, 2005: 260-261-262).

1845 yılında kurulan bu meclis Tophane Müşirliği 'ne bağlı olarak çalışan sadece yedi kişinin görev aldığı bir meclistir. Ancak bu meclis bir müddet sonra lağvedilmiş tüm vilayetlerin güvenliği Zaptiye Müşirliği tarafından yürütülmüştür. Bu müşirliğe bağlı "Divan- Zaptiye" ve "Meclis-i Tahkik" adında iki birim oluşturulmuştur (Tatlıoğlu, 2013:91). Ardından 1879 yılı itibariyle yürürlüğe giren Sadaret Tezkeresi vasıtasıyla polis memurluğu uygulamasına geçilmiştir. Polisi teşkilatı, 1883 yılından sonra tüm ülkede uygulanmaya başlanmıştır (Yiğit, 2017:14).

Osmanlı arşiv kayıtlarında yer alan bilgilerden anlaşıldığı kadarıyla polis teşkilatının istifadesine sunmak amacıyla II. Meşrutiyetin ilanının ardından neredeyse bütün vilayetlerde bisiklet temini yoluna gidilmiştir. Hatta teşkilat içinde ayrı bir birim olarak "Bisiklet Bölüğü" kurulduğu yine arşiv kayıtlarından öğrenilmektedir. Der saadet Polis Mekteb-i



Müdüriyetinden Emniyet-i Umumiye Müdüriyeti'ne gönderilen söz konusu kayıta “*Polis müdüriyeti umumiyesinde bir bisiklet bölüğünün teşkil edileceği istihbar olunmasına mebni mevcut üç adet bisikletin tamiriyle mektep tababetince icra edilen muayenede vücutça kabiliyeti olanlardan on iki efendinin bisiklet talimi için tefrik edilmiş olduğu*” (BOA, DH.EUM. MEM. / 110 - 65) bilgileri yer almaktadır. Buradan da anlaşılacağı üzere Polis Teşkilatı içerisinde kurulan bu bisiklet bölüğüne bisiklet kullanmaya kabiliyeti olan on iki kişinin seçilmesi talep edilmektedir.

Polis teşkilatında bisiklet kullanımının memleketin farklı şehirlerinde yaygın olduğu anlaşılmaktadır. Örneğin Ankara Valiliği'nden İstanbul'a gönderilen bir telgrafta Kırşehir Polis Müdüriyetinde kullanılmak üzere iki adet bisiklet istendiği yazılıdır. Bu istekte bulunurken valilik tarafından verilen malumatta şu ifadeler kullanılmıştır. “*Kırşehir kasabası mevkiinde dağlıktır ve doğusundan batısına, güneyinden kuzeyine bir buçuk saat uzaklık bulunmaktadır. Bu nedenle inzibat temininde ve suçların tahkikinde müşkülât çekilmektedir. İnzibat teminini hızlandırmak için mahalli polis idaresi namına iki velosipetin lüzumu Kırşehir mutasarrıflığından bildirilmiş Ankara vilayetince de uygun görülmüştür*” (BOA, DH.EUM.MH.. / 11-59). Belgenin devamında geçen ifadelerden anlaşıldığına göre satın alınan bisikletler Kırşehir Polis Müdüriyeti'ne Anadolu Şimendifer Kumpanyası aracılığıyla gönderilmiştir.

Polis teşkilatında bisiklet kullanımının neden elzem olduğu ve ne gibi faydalar sağlayacağı, Hüdavendigâr Valiliği'nden İstanbul'a gönderilen yazıda da şu şekilde izah edilmiştir: “*Bursa şehrinin her tarafında mesireler ve gezi mahalleri mevcut olup yaz mevsiminde ve halk bu gezinti yerlerine gelmektedir. Buralarda polisin vazifesini hakkıyla ve süratli bir şekilde icra etmesi için velosipet kullanmaları lazım gelmektedir.*” Teşkilat için bisiklete olan ihtiyaç bu şekilde dile getirildikten sonra mevcut olan dört adet bisikletin tamiri ve bundan başka iki bisikletin daha satın alınarak teşkilat bünyesinde kullanılması istenmiştir. Verilen cevabi yazıda Hüdavendigâr Valiliği'nin isteği kabul edilmiş bisikletlerin temini için polis bütçesine 3000 kuruş aktarılmıştır (BOA, DH.EUM.THR. /10 -38).

Selanik Polis Müdürlüğü'ne bağlı merkezi ve önemli karakollar-daki polislerin işlerini hızlandırmak için bisiklet alınmıştır. Yine aynı dönemde Kosova Vilayetinde, Kırşehir'de, Sakız adasında, Kayseri'de, Ankara'da polisler için bisiklet alındığı yapılan yazışmalardan anlaşıl-maktadır (Özdemir, 2015: 323). Niğde Polis Müdüriyetinde bulunan bir bisikletin de tamir için Konya'ya gönderildiği yine arşiv kayıtlarında yer almaktadır (BOA, DH.EUM.MH./161-70). Beyrut ser komiseri olan Hacı Said Efendi'nin Kuds-i Şerif ser komiseri iken polis için satın alınan 2 adet bisikletten birinin 3 liraya satılmasıyla söz konusu paranın Hacı Said Efendi zimmetinde kaldığı ve bu paranın kendisinden istendiği ya-zılı olan belgede de Kudüs polis teşkilatında da bisiklet kullanıldığı gö-rülmektedir (BOA, DH.EUM.THR./7-39) Kosova Vilayetinde de polisler için altı adet bisiklet satın alınmıştır (BOA, TFR.I..KV.. / 22 -22299).

### 2.1.2. Posta Teşkilatında Bisiklet Kullanımı

Osmanlı Devleti'nde klasik dönem haberleşme sistemi olarak kulla-nılan menzil hane sisteminden modern anlamda posta teşkilatına geçiş II. Mahmut döneminde 1832 yılı itibariyle olmuştur. Padişah bu hususta dönemin sadrazamı Reşit Mehmet Paşa'dan istifade etmiştir. İkinci giri-şim, 1834 yılında dönemin Seraskeri Hüsrev Mehmet Paşa'dan gelmiştir. Mehmet Paşa, Sadarete sunduğu tezkeresinde menzillerin posta usulüne çevrilmesini teklif etmiştir. Bu amaçla önce İstanbul-Edirne arasında dü-zenleme çalışması yapılmasını istemiş, ardından kademeli olarak Rumeli sonrasında Anadolu'da çalışmaların tamamlamasını istemiştir. (Yazıcı, 1992:335). Ancak bu ilk teşebbüsler uygun olmayan yollar ve güven-lik gibi nedenlerle başarıya ulaşamamış, Posta Nezareti'nin kurulması için 23 Ekim 1840 tarihini beklemek gerekmiştir. Zira ilk olarak bu ta-rihte modern anlamda posta teşkilatı kurulmuştur (Yurtoğlu, 2015: 50).

1900'lü yılların başında Osmanlı'nın emniyet güçlerinin yanında posta teşkilatında da bisikletten istifade edilmeye başlandığı anlaşıl-maktadır. 5 Eylül 1909'da Emniyet-i Umumiye Müdürlüğü, posta teş-kiyatında kullanılan bisikletlerin polis teşkilatında da kullanılması dü-şüncesi ile söz konusu bisikletlerin nereden ve ne kadara satın alındığı

bilgisini talep etmiştir. Verilen cevabi yazıda postacıların bisikletleri iki aydan fazla bir süredir kullandıkları ve hiçbir sıkıntı ile karşılaşmadıkları dile getirilmiştir. Belgede geçen bu ifadelerden de anlaşılacağı üzere 1900'lü yılların başında bisiklet posta teşkilatı için de henüz yeni bir araçtır (BOA, DH.EUM.THR. /5 -15).

## SONUÇ

Dünya tarihinde 19. yüzyılın ilk yarısında kullanılmaya başlanan bisiklet, Osmanlı ülkesine de bu yüzyılın sonlarına doğru bir Amerikalı vasıtası ile tanıtılmıştır. Mösyö İstefanis, 1894 yılında İstanbul'a oradan da İzmit, Ankara, Yozgat ve Sivas'a bisiklet ile seyahat etmiştir. Daha sonraki yıllarda bisiklet, Osmanlı vatandaşları tarafından da kullanılan bir araç olmuştur. Osmanlı Devleti, bisikleti süratli ve kolay ulaşım sağlaması nedeniyle jandarma, polis ve posta teşkilatlarında da kullanmıştır. Hatta 1914 yılında 1. Dünya Savaşı'nın hemen başında Jandarma teşkilatı bünyesinde yalnızca bisikletli askerlerden oluşan "Bisiklet Süvar" adı verilen bir birim oluşturulmuştur. Zira bisiklet kullanımı, tüm bu birimlerde kolay ulaşımı sağladığı gibi, asayişin teminini de kuvvetlendiren bir araçtır. Osmanlı Devleti de Avrupa'da kullanılan bu yeni aracı, tüm olumsuz şartlara rağmen -ki dönem Osmanlı Devleti'nin yıkılma sürecine denk gelmektedir- mümkün olduğunca temin etme gayreti içerisinde girmiş ve kullanılabilecek en uygun alanlarda olabildiğince istifade etmeye çalışmıştır.

## KAYNAKLAR

### 1. Arşiv Vesikaları

#### Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA)

- BOA, BEO / 1165 – 87366.  
BOA, BEO/3854-289026.  
BOA, BEO/3854-289026.  
BOA, BEO/4296 -322188.  
BOA, BEO/4296 -322188.  
BOA, DH.EUM.MEM. / 110 – 65  
BOA, DH.EUM.MH /11 – 59.  
BOA, DH.EUM.MH. / 161 – 70.  
BOA, DH.EUM.THR. / 101 – 3.  
BOA, DH.EUM.THR. / 12-39.  
BOA, DH.EUM.THR. / 15 – 24  
BOA, DH.EUM.THR. / 5 – 15.  
BOA, DH.EUM.THR. / 73 – 39.  
BOA, DH.MKT. / 1075 – 34.  
BOA, ŞD. /658 -56.  
BOA, TFR.I..KV.. / 223 – 22299.  
BOA, Y..PRK.EŞA. / 20 – 39.  
BOA, ZB. / 363 – 118.  
BOA. DH.MKT. 345/83.

### 2. Gazeteler

- İkdam, 17 Temmuz 1900.  
İkdam, 30 Temmuz 1900.  
Tarik, Sayı: 517.

### 3. Telif Eserler

- BEŞİKÇİ, M. (2010), *Birinci Dünya Savaşı'nda Devlet İktidarı ve İç Güvenlik: Asker Kaçakları Sorunu ve Jandarmanın Yeniden Yapılandırılması*,

- Türkiye'de Ordu, Devlet ve Güvenlik Siyaseti*, Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul.
- DEVELLİOĞLU, F. (2005), *Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lügat*, Aydın Kitabevi, Ankara.
- EFE, İ. (2016), "30 Ekim 1918'den Ocak 1921'e Teşkilat, Tensikât ve İcraatlarıyla Türk Jandarması", *Çankırı Karatekin Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, S. 7 (1), S. 583. Çankırı, ss. 583-602. <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/253811>, Erişim Tarihi 11.10.2019.
- EMİROĞLU, K. (2002), *Gündelik Hayatımızın Tarihi*, Dost Kitabevi, Ankara.
- İBNÜLCEMAL AHMED TEVFİK (2006), *Velosipet ile Bir Cevelan-Hüdavendigar Vilayeti Dâhilinde* (Velosipet ile Cevelan-1900'e Doğru İstanbul'dan Bursa'ya Bisikletli Bir Gezi), Çeviren: Cahit Kayra, İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul.
- ÖZDEMİR, M. (2015), Türkiye'de Bisiklet Turizmi "Velosipet ile Bir Cevelan", *Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi*, C. 26, S. 2, Ankara, ss 320-327, [https://www.anatoliajournal.com/atad/depo/dergiler/Cilt27\\_Sayi2\\_Yil2016\\_1483694796.pdf](https://www.anatoliajournal.com/atad/depo/dergiler/Cilt27_Sayi2_Yil2016_1483694796.pdf), Erişim Tarihi. 30.09.2019.
- SÖNMEZ, A. (2005), "Polis Meclisinin Kuruluşu Ve Kaldırılışı ,(1845-1850) The Foundation Of Police Council And It's Abolition (1845-1850)", *Ankara Üniversitesi Tarih Araştırmaları Dergisi*, C.24, Ankara. ss. 259-275. <http://dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/18/33/270.pdf>, Erişim Tarihi 01.11.2019.
- SÜME, M; ÖZSOY, S. (2010), "Osmanlı'dan Günümüze Türkiye'de Bisiklet Sporunu", *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, S. 24, Konya, ss. 345-359. <http://dergisosyalbil.selcuk.edu.tr/susbed/issue/view/13/showToc>, Erişim Tarihi. 01.10.2019.
- TATLILIOĞLU, K. (2013), "Türk Polis Teşkilatı'nın Yapılanması ve Tarihten Günümüze Üstlendiği Misyon ve Sorumluluk Üzerine Sosyal Psikolojik Bir Değerlendirme", *Tarihte Türk Polis Teşkilatı Sempozyumu*, Pulat Basımevi, Ankara, ss. 89-104.

- UZUN, M. (1989), “Ali Kemal”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, C. 2, Türkiye Diyanet Vakfı Yay., İstanbul, ss. 405-408.
- YAZAN, Ö. (2017), “1914 Yılında Osmanlı Jandarma Teşkilatında Muhasebe Uygulamalarına Yönelik Bir İnceleme”, *Akademik Bakış Uluslararası Hakemli Sosyal Bilimler Dergisi*, S. 62, ss. 11-33. <http://www.akademikbakis.org>, Erişim Tarihi. 10.10.2019.
- YAZICI, N. (1992), Tanzimatta Haberleşme ve Kara Taşımacılığı, 50. Yıl Dönümünde Tanzimat Ekonomisi Sempozyumu (İstanbul 5-6 Haziran 1989), *OTAM*, Sayı: 3, Ankara, ss. 333-377.<http://dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/19/835/10579.pdf>. Erişim Tarihi, 06.11.2019.
- YİĞİT, Y. (2017), Türk Polis Tarihinin Kökenleri, Polis Akademisi Yayınları, Ankara.
- YURTOĞLU, N. (2015), “Haberleşme Sektörünün Önemli Bir Teşekkülü: Milli Mücadele Döneminden 1960 Yılına Türkiye’de Posta, Telgraf Ve Telefon (Ptt) Teşkilatı (1920-1960)”, *Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu, Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, C. 31, S.92, Ankara, ss. 47-103. <https://www.atam.gov.tr/wp-content/uploads/002-nadir-yurtoglu-.pdf>, Erişim tarihi 06.11.2019.
- YUSUF ZİYA, (1899), “Makale-i Askeriyye Süvariler ve Askeri Velosipidleri”, *Servet-i Fünun*, 453, ss.171-172.