



Tarih & Gelecek Dergisi

Journal of History & Future

Yüksek Lisans Öğrencisi
Cenk HÜNER

İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler
Enstitüsü
cnhnr1@gmail.com

ORCID: https://orcid.org/0000-0003-3469-6811

Başvuruda bulundu. Kabul edildi.
Applied Accepted

Eser Geçmişi / Article Past: 07/09/2024 17/09/2024

Araştırma Makalesi

DOI: http://dx.doi.org/10.21551/jhf.1545204

Research Paper

Orjinal Makale / Original Paper

Osmanlı Sosyal Hayatında Bisikletin Benimsenmesi ve Yaygınlaşması

The Adoption and Spread of the Bicycle in Ottoman Social Life

Öz

Endonezya'daki Tambora volkanik dağının 1815 yılında patlamasıyla püskürttüğü küller, Dünya'nın büyük bir kısmında önemli iklim değişikliklerine neden olmuştur. Bunun sonucunda "Yazsız Yıl" olarak da nitelendirilen 1816 yılında Avrupa'da büyük bir kıtlık olmuş, tarımsal üretimin düşmesiyle binek hayvanlarının sayısında da azalma yaşanmıştır. Binek hayvanı eksikliği sorununu çözmek için insanın kendi kas gücüyle hareket eden bir ulaşım aracı yapma fikri, bisikleti ortaya çıkarmıştır. Kişisel ulaşım konusunda binlerce yıldır kullanılan binek hayvanlarına bir alternatif olması amacıyla 1817 yılında icat edilen bisiklet, geçirdiği gelişim ve dönüşüm sonucunda 19. yüzyılın son çeyreğinden itibaren tüm dünyada yayılmaya başlamıştır. Osmanlı Devleti'nde ise bisiklet, 1890'lı yıllardan itibaren öncelikle İstanbul, İzmir ve Balkan şehirleri gibi bölgelerde boy göstermeye başlamış ve giderek bisikletli sayısında artış yaşanmıştır. Bu makalede bisiklet cemiyetleri, yarışlar ve yurt içi bisiklet seyahatleri gibi başlıklar üzerinden arşiv belgelerine, dönemin gazete ve dergilerine ve literatüre dayalı olarak Osmanlı sosyal hayatında bisikletin benimsenmesi ve yaygınlaşması konusu incelenecektir. Yine Osmanlı basınında çıkan bisikletin sağlık üzerindeki etkileri ve kadınların bisiklet kullanımı tartışmalarına yer verilecektir.

Anahtar Kelimeler: Osmanlı Devleti, Bisiklet, Velodrom, İzmir.

*Bu makale, Cenk Hüner'in 2022 yılında Dr. Öğr. Üyesi Adem Korkmaz'ın danışmanlığında, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü'nde hazırladığı Osmanlı Kamusal Alanında ve Sosyal Hayatında Bisikletin Kullanımı ve Yaygınlaşması başlıklı yüksek lisans tezinden üretilmiştir.

ATIF: HÜNER, Cenk, "Osmanlı Sosyal Hayatında Bisikletin Benimsenmesi ve Yaygınlaşması", *Tarih ve Gelecek Dergisi*, 10/3 (Eylül 2024), s. (165-193)

CITE: HÜNER, Cenk, "The Adoption and Spread of the Bicycle in Ottoman Social Life", *Journal of History and Future*, 10/3 (September 2024), pp. (165-193)



Tarih ve Gelecek Dergisi, lisanslama politikası ile telif hakkının ve kullanıcı haklarının açık olmasını sağlar. Yazarlar dergide yayınlanan çalışmalarının telif hakkına sahiptirler ve çalışmalarını CC BY-NC 4.0 lisansı altında yayımlanır. / Journal of History and Future ensures that copyright and user rights are open with its licensing policy. Author(s) publishing with the journal retain(s) the copyright to their work licensed under the CC BY-NC 4.0.



Abstract

The ash that was spewed out by the Tambora volcanic mountain in Indonesia in 1815 caused significant climate changes in a large part of the world. As a result, there was a great famine in Europe in 1816, also known as the “Year without Summer”, and the number of mounts decreased as agricultural production decreased. The idea of creating a means of transportation that could move with man’s own muscle power in order to solve the problem of mounts shortage led to the idea of bicycle. Bicycle, invented in 1817 as an alternative to mounts that had been used for thousands of years for personal transportation, began to spread all over the world as of the last quarter of the 19th century as a result of its development and transformation. In the Ottoman Empire, bicycles first started to appear in regions such as Istanbul, Izmir and the Balkan cities from the 1890s onwards, and the number of cyclists gradually increased. This article will examine the adoption and spread of bicycles in Ottoman social life based on archival documents, newspapers and magazines of the period and literature under titles such as bicycle societies, races and domestic bicycle travels. The discussions in the Ottoman press about the effects of cycling on health and women’s use of bicycles will also be included.

Keywords: Ottoman Empire, Bicycle, Velodrome, Izmir.

Giriş

Bisiklet, Baron Karl Ludwig von Drais tarafından 1817 yılında icat edilmiştir¹. Drais’in icadı, kişisel ulaşım alanında büyük bir atılım olsa da başlangıçta pedalsız, frensiz ve demir tekerlekli şekliyle tehlikeli, konforsuz ve pahalı bir makine olarak görülmüş, zenginlerin eğlence oyuncağı, sirk ve tuluatların sahne dekoru olmaktan öteye geçememiştir². Ancak zamanla geçirdiği dönüşüm ve lastik ve zincir teknolojilerindeki ilerleme ile neredeyse günümüz formunu kazandığı 1885’ten itibaren kişisel ulaşım alanında gerekli bir alet olarak yaygınlaşmıştır.

Bisiklet üreticileri ve patent başvuruları sayısındaki artış nedeniyle Avrupa ve Amerika’da 1868 yılı sonrası dönem, *bisiklet çılgınlığı* dönemi olarak adlandırılmıştır.³ Bisikletin iyice yaygınlaştığı 1890’lı yıllara ise *Bicycle Boom* (Bisiklet Patlaması) dönemi de denilmektedir. Öyle ki artık bisiklet, zengin adamın eğlencesi olmaktan ziyade fakir adamın atı olarak anılmıştır.⁴

Bisiklet, 19.yüzyılda sosyal hayat, ulaşım sektörü ve üretim konuları üzerinde ciddi

-
- 1 Tony Hadland, Hans-Erhard Lessing, *Bicycle Design: An Illustrated History*, Cambridge Massachusetts London, The MIT Press, 2014, s.11.
 - 2 *The Bicycle 200 Years on two wheels*, Gloucestershire, Mirrorpix The History Press, 2017, s. 3; David V. Herlihy, *Bicycle: The History*, Massachusetts, Yale University Press, 2004, s.23, 27-28, 31.
 - 3 Herlihy, *Bicycle...*, s.98.
 - 4 Herlihy, *Bicycle...*, s.242. Ayrıca Bkz. Frédéric Héran, *Le retour de la bicyclette: Une histoire des déplacements urbains en Europe de 1817 à 2050*, Paris, La Découverte, 2014, s. 3.

etkiler bırakmıştır.⁵ Bisikletin başrolde olduğu spor, sağlık ve eğlence aktiviteleri sayesinde kadınların sosyal hayattaki görünürlüğü artmış ve bisiklet, kadın özgürlüğü konusunda simgesel bir makine haline gelmiştir. Kişisel ulaşım alanında bisikletin ortaya çıkışı, at ve at arabası gibi ulaşım imkânlarına sahip olan küçük bir azınlığın yerini, istediği anda istediği yere gidebilme özgürlüğüne sahip bireylerin almasını sağlamıştır.⁶ Bu gelişmeyle beraber insanların mesafe ve mekân kavrayışları genişlemiş, böylece seyahat anlamında da dönüşüm yaşanmıştır: Birçok tarihçi, bisikletin yeni tipte bir turist kimliği ortaya çıkardığını öne sürmektedir.⁷ Ayrıca bisikletin üretim üzerindeki etkilerinin bir neticesi olarak, seri üretim, yedek parça, yol inşası, trafik kanunları gibi birçok yenilik, gündelik hayatın bir parçası haline gelmiştir.⁸

Osmanlı toplumu ise bisikletle Thomas Stevens (1884-1886)⁹, Rober Oglesbi-Horas Key (1889)¹⁰ ve Thomas Gaskell Allen Jr.-William Lewis Sachtleben (1891)¹¹ gibi bisikletle dünya seyahatine çıkan seyyahların Osmanlı topraklarından geçişleri esnasında tanışmıştır. İlk başlarda şeytan arabası¹² gibi tanımlarla uzak durulan bisiklet, basının da yoğun haber ve tanıtım yazılarıyla 1890'lardan itibaren Osmanlı kamu kurumları ve sosyal alanında benimsenmeye başlamış ve giderek yaygınlaşmıştır.

Bu makalede, Fransızca *vélocipède* kelimesinin Türkçe'ye aktarımıyla velosiped olarak isimlendirilen bisikletin; Osmanlı topraklarına ne zaman geldiği ve yaygınlaşmaya

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

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

7 Rush, "The Bicycle Boom of the Gay Nineties: A Reassessment", s.3.

8 Zack Furness, *One Less Car: Bicycling and the Politics of Automobility*, Philedelphia, Temple Univertsity Press, 2010, s.15.

9 Thomas Stevens, *Around the World on a Bicycle: From San Francisco to Teheran*, London, Sampson Low, Marston, Searle and Rivington Crown Buildings, 1887, s. 202-329.

10 BOA., *Hariciye Nezareti Tercüme Odası Evrakı (HR.TO.)*, 112/117, 23 Ağustos 1889; *Sabah*, C.I, No: 43, 30 Eylül 1305 (12 Ekim 1889), s. 3; Cenk Hüner, *Osmanlı Kamusal Alanında ve Sosyal Hayatında Bisikletin Kullanımı ve Yaygınlaşması*, Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Adem Korkmaz, İstanbul Üniversitesi, SBE, Yüksek Lisans Tezi, 2022, s.22; Atif Kahraman, *Osmanlı Devleti'nde Spor*, Ankara, T.C. Kültür Bakanlığı Yayınları, 1995, s. 659.

11 İlker Yaman, "To Constantinople on a Bicycle: The Journay of Two American Adventurers in 1891", 27 Şubat 2016, (Çevrimiçi) <https://www.weloveist.com/to-constantinople-on-a-bicycle-the-journey-of-two-american-adventurers-in-1891>, 12 Mart 2022.

12 *The Dallas Daily Chronicle*, C.IV, No: 128, 14 Kasım 1892; Tepedelenizade Kamil, "Velosiped Hatıraları", *Servet-i Fünûn-İlave Kısmı*, C.X, No: 259, 10 Şubat 1311 (22 Şubat 1896), s. 199; Nüzhet, "Velosiped ile Seyr ü Hareket Muvafık-ı Sihhat midir?", *Maarif*, C.I, No: 16, 9 Cemaziyelahir 1309 (10 Ocak 1892), s. 248-249.

başladığı, nasıl karşılandığı, ilk hangi bölgelerde kullanıldığı ve sosyal hayatta ne gibi etkilerinin görüldüğü sorularına cevap aranmıştır. Çalışmada; arşiv belgeleri, dönemin gazete ve dergileri gibi birincil kaynakları bünyesinde barındıran Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi, Milli Kütüphane Süreli Yayınlar Katoloğu, İBB Atatürk Kitaplığı Veri Tabanı, Hakkı Tarık Us Veri Tabanı, Ahmet Piriştina Kent Arşivi Veri Tabanı, İSAM Makaleler Veri Tabanı ve The Library of Congress'in gazeteler veri tabanından yararlanılmıştır. Yine yerli ve yabancı literatürden de istifade edilmiştir.

A. Osmanlı Devleti'nde Bisiklet Cemiyetleri

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

Avrupa ve Amerika'da kurulan bisiklet kulüpleri, askeri tarzdaki üniformaları ve organizasyon yapılarıyla atlı süvarileri örnek almışlar ve oldukça militarist bir tarzda örgütlenmişlerdir.¹³ Osmanlı'da ise böyle bir cemiyetleşmeyi sadece keşşafılıkta (izcilik) görmekteyiz. Osmanlı'da keşşafılık eğitimlerinde bisiklet ile alakalı temel bilgi ve beceriler verilmiş ve iyi yetişmiş bir izcinin bisikletle 4 saatte en az 40 km yol kat edebilmesi ve bisiklet tamirinden anlaması beklenmiştir.¹⁴

Balkanlar'da, özellikle Bulgaristan'ın Varna, Filibe ve Sofya gibi birçok şehrinde bisiklet cemiyetleri kurulmuştur.¹⁵ Selanik'te kurulan *İsportin* Kulüp de 1890'larda faaliyette bulunmuştur.¹⁶ Bunun yanında Manastır Osmanlı Velosipet Kulübü'ne ait olduğu belirtilen fotoğraflar, bölgede bisiklet cemiyetlerinin kurulduğunu göstermektedir.¹⁷

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

13 Furness, *One Less Car...*, s. 30.

14 Zafer Toprak, "Meşrutiyet ve Mütareke Yıllarında Türkiye'de İzcilik", *Toplumsal Tarih*, nr 52, Nisan 1998, s. 18.

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

16 "Velosiped Müsabakası", *Asır*, nr 409, 16 Ağustos 1315 (28 Ağustos 1899), s. 3.

17 BOA, *Yabancı Arşiv Makedonya (YB.021)*, 113/16, 1912.

İsportin Kulüp'tür.¹⁸

Bisiklet sporunda kulüpleşmenin göze çarptığı II. Meşrutiyet sonrası dönemde, bisiklet faaliyeti gösteren ilk kulüp Fenerbahçe'dir. Fenerbahçe'nin bisiklet sporu konusunda yakaladığı başarıya ulaşmak için Beşiktaş Kulübü de bir takım çalışmalar içinde bulunmuştur. Galatasaray'ın ise bisiklet sporuna ön ayak olmaya başladığı tarih kuruluşu ile paralellik göstermektedir.¹⁹ Ancak kulüpleşme konusunda bahsi geçen iki kulüp kadar ön plana çıkamamıştır.

Son olarak, spor faaliyetlerini tek bir çatı altında toplamak için *İdman Cemiyetleri İttifakı* oluşturulmuştur. 26 Haziran 1920'de Kadıköy Union Club'da İstanbul'da faaliyet gösteren on üç kulübün yöneticilerinin katılımı ile bu cemiyetin kurulması kararlaştırılmıştır. Nisan 1921'de faaliyete geçen Cemiyetler İttifakının 269 maddelik yönetmeliği de ortaya çıkmıştır. Cemiyet'in 1923 yılı kongresinde atletizm, futbol, güreş ve bisiklet bahsi geçen dört spor dalıdır. Cumhuriyet Dönemi'nde dallara ayrılan sporların başkanları da kongrede seçilmiştir. Bisiklet Federasyonu İlk Başkanı Muvaffak Menemencioğlu'dur.²⁰ Böylece bisiklet sporu, Osmanlı'nın son dönemlerinde attığı temellerle Cumhuriyet Dönemi'nde profesyonel anlamda bir gelişme göstermiştir.

B. Osmanlı Devleti'nde Bisiklet Yarışları

Osmanlı topraklarında ilk bisiklet yarışının hangi tarihte yapıldığını tespit etmek pek mümkün gözükmemekle birlikte amatör bisikletlilerin mesirelik alanlarda yaptıkları yarışlar, bisikletin görülmeye başladığı 1885 yılı sonrasıdır. Ancak kişiler arasında yapılan amatör yarışlar dışında planlı bir şekilde tertip edilen organizasyonların 1895 yılından sonra olduğunu bilmekteyiz. Osmanlı topraklarında bisiklet yarışları konusunda öne çıkan şehirler, Avrupa kültürüyle köprü vazifesi gören İzmir, İstanbul ve Selanik'tir.

Bisiklet cemiyetlerinin organize ettiği yarışlar düzen ve asayiş sebebiyle kontrol altına alınmaya çalışılmıştır. Pehlivan güreşleri, at ve bisiklet yarışları gibi müsabakalar için hazırlık yapılmasından evvel hükümetten konu ile ilgili izin alınması ve hükümetçe belirlenecek bir zaman ve mahalde bahsi geçen müsabakaların yapılması şartı getirilmiştir.²¹ İngiltere Devleti uyruklu *Trisdam* mirasçıları tarafından İzmir'in Bornova nahiyesinde, sahip oldukları mülk civarında her sene 23 Nisan ve 21 Mayıs günleri yapılmakta olan jimnastik ve bisiklet yarışlarının 1902 yılı içerisinde de yapılması için Aydın Valiliğinden izin istenmiştir.²² Dahiliye Nezareti ve Sadaretle yazışmalardan sonra bir kereye mahsus olması ve bölgedeki zabıtarlar tarafından dikkat edilerek herhangi bir uygunsuzluğa fırsat verilmemesi şartıyla yarışlara izin verilmiştir.²³

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

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

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

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

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

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

1. İzmir’de Bisiklet Yarışları

Bisiklet yarışları, İzmir/Bornova’da ilk olarak 1893 yılında planlanmış ancak atletizm yarışlarının uzun sürmesinden dolayı yapılamayıp sonraki bir tarihe ertelenmiştir.²⁴ Bu nedenle İzmir’de ilk bisiklet yarışları 1895 yılında gerçekleştirilmiştir. 1895’te düzenlenen ve halkın yoğun ilgisiyle iki binden fazla seyirci tarafından izlenen yarışlar jimnastik, atletizm ve bisiklet dallarında icra edilmiştir. Bisiklet dalında yapılan altı yarışın beşini Karşıyakalı *Pascal Petriçe*, birini ise *Tomani Etyen* kazanmıştır. Bisiklet sporu konusunda o zamana kadar İzmir’de yapılan en büyük organizasyon sayılan yarışlar içerisinde mesafesi beş mil olan son yarış, on dokuz dakika sürmüştür. Ayrıca bisikleti devirmeksizin, bitiş çizgisine kadar en yavaş şekilde ve en sonuncu gelenin kazanacağı farklı konseptte bir bisiklet yarışı da düzenlenmiştir. Hızdan ziyade denge kabiliyetini ölçen bu yarışın galibi ise, şehrin İstinaf Mahkemesi azalarından Dedeyan Efendi’nin oğludur.²⁵ Sonuncu gelenin kazandığı bir yarışın düzenlenmesi, İzmir’in bisiklet konusunda ne derecede yenilikçi olduğunu da göstermektedir.

1895 yılında Kordon’da *Kramer Birahanesi* önünden Karşıyaka’ya kadar sürecek olan bir müsabaka daha tertip edilmiştir. 1897’de yapılan bir bisiklet yarışında ise bisikletçiler, içlerinde yumurta bulunan kaşıklarla mücadele etmişlerdir. 1898’de düzenlenen bisiklet yarışması çeşitli mesafelere ayrılmıştır. Yarım, bir, iki ve beş mil şeklinde yapılan yarışlarda, dereceye girenler arasında Türkler yoktur ve kazananların hepsi Levanten bisikletçilerdir: *J. Whitthall* üç yarışta da birinci gelmiştir.²⁶

1895’te İzmir’de icra edilen yarışlar sadece şehir içinde sınırlı kalmamış, kazalar arası da düzenlenmiştir. İzmir-Urla ve Urla-Çeşme arasında Hamidiye Şose yolu üzerinde 20-30 bisikletçinin katılacağı kazalar arası bir yarışma planlanmıştır.²⁷

Bisiklet yarışları, Bornova’da, Levanten aileler tarafından yapılmaya başlanmış ve daha sonra yerli Rumlar bu bisiklet yarışlarını geleneksel *Panionion Yarışları* adı altında her yıl düzenlemişlerdir.²⁸ 1896’da İzmir’de kurulan *Panionion Kulübü* 1900 yılında, dördüncü defa yapılan yarışlarda, atletizm, jimnastik ve bisiklet dalında müsabakalar tertiplemiştir. Yarışlara katılan dönemin okul ve kulüpleri şunlardır: Hamidiye Sanat Okulu, İzmir İdadisi, Angelaki Okulu, Aroni Okulu, Amerikan Okulu, Panionion Kulübü, Filarmoni Kulübü, Apollon Kulübü ve Bornova İdman Kulübü. Bu yarışmada bisiklet müsabakaları iki, üç, beş ve on yedi mil mesafelerde icra edilmiştir. Yarışların genelinde dokuz birinciliği Panionion Kulübü, yedisini Bornova İdman Kulübü, üçünü Apollon Kulübü, birini Filarmoni Kulübü kazanmıştır. Amerikan Okulu iki, Hamidiye Sanat Okulu, Aroni Okulu ve İzmir İdadisi birer yarışma kazanma başarısı göstermiştir.²⁹

24 Günver Güneş, *Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Modern Sporların İzmir’e Girişi (1850-1922)*, İzmir, İzmir Büyükşehir Belediyesi, 2012, s. 122.

25 “Velosiped ve İnsan Yarışı”, *Ahenk*, c. I/25, 20 Mayıs 1895, s. 2; *Ahenk*, c. I/28, 31 Mayıs 1895, s. 2.

26 Beyru, *19. Yüzyılda İzmir’de Yaşam*, s. 273-274.

27 *Ahenk*, c. I/37, 8 Temmuz 1895, s. 1.

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

29 Beyru, *19. Yüzyılda İzmir’de Yaşam*, s. 273-275.

Panionion Yarışları 1901 yılında, beşinci kez, Aydın Vilayeti Valisi Kamil Paşa gözetiminde Bornova’da yapılmış ve İngiliz bisikletçiler tüm yarışları kazanmıştır. 1902³⁰ yılında gerçekleştirilen sekiz buçuk kilometrelik Pınarbaşı-Bornova yarı maraton bisiklet yarışında ise *Luka Venizelos* adında bir Rum birinci olmuştur. Türk bisikletçi Mustafa Süleymanoviç ise on yedi kilometrelik yarışta ikinci olma başarısını göstermiştir.³¹ 7 Nisan 1903 yılında Panionion ve Apollon Kulüpleri tarafından Bonova’da yapılması planlanan yarışlar hava şartlarından ötürü 6 Mayıs’ta icra edilmiştir. 14 okul ve 150’yi aşkın yarışmacının olduğu organizasyonda bisiklet yarışları 800 metre, 4500 metre ve 17 kilometre mesafelerde yapılmıştır.³² 1907 yılında atletizm ve bisiklet dallarında yapılan Panionion Yarışları’na katılan kulüpler, Panionion, Apollon, Pelops, İstanbul Tatavla, İstanbul Rum Jimnastik, İstanbul Rubtiyon Mektebi, Atina Panhellenik, Atina Nasyonel Jimnastik, Ayvalık İalikos, Patra, Pire, Patras, Pan Ahaikos, Kahire İfiko, İzmir İdmanperveran olarak sıralanmaktadır.³³

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

2. İstanbul’da Bisiklet Yarışları

İstanbul’da bisiklet yarışlarının ilk kez ne zaman düzenlendiği ile ilgili kesin bir bilgi bulunmamakla beraber Servet-i Fünûn Dergisi sahibi Ahmed İhsan Bey’in ifade ettiğine göre, ilk yarış 1893 yılında Tepebaşı Bahçesi denilen bir alanda yapılmıştır. Ancak bu yarış, seyirciler tarafından takip edilen büyük bir organizasyon olmayıp, daha çok bisikletlilerin kendi aralarında yaptıkları bir müsabakadır. Bahsi geçen yarışmada amaç, bahçe etrafında 120 tur atabilmektir. Müsabakayı ortaya çıkaran *Ortek* isimindeki bisikletçi 104, İstanbul’da tanınmaya başlayan yarışçı *Fernand* ise 120 tur atmayı başarmıştır.³⁴

İstanbul’da profesyonel anlamda ilk bisiklet yarışı 16 Ağustos 1895’te Tarabya’da bulunan *Summer Palace*’da yapılmış ve uyandırdığı meraktan ötürü Büyükdere ve Tarabya

-
- 30 Bornova’da bulunan *Trisdam* ailesinin emlakı dâhilinde her sene 23 Nisan ve 21 Mayıs tarihlerinde düzenlenen jimnastik, koşu ve bisiklet yarışları hakkında 1902 yılında yedi maddeden oluşan ve yarışlarda uyulacak kuralları açıklayan bir talimatname metni de kaleme alınmıştır. Talimatnamede ilk dört madde genel anlamda tüm yarışlar ve yarışçılar için geçerli kurallardır. Beş ve altıncı maddeler koşu ve jimnastikle, yedinci madde ise bisikletle alakalıdır. Buna göre “... şayed velosipedcilerden biri sehven işaret verilmeden evvel hareket edecek olursa koşmaktan tevkif edilerek yeniden hareket ettirilecektir. Velosipedçiler imkân müsâ’id olduğu kadar meydandaki daire dâhilinde seyr ü hareket etmeğe mecburdur. Dairenin bir tarafından diğerine kadar çekilen çizgi nokta-yı münthayı ira’e etmektedir. Velosipedin ön tekerleğiyle evvelce olarak dokunan birinciliği kazanmış olduğu itibar olunacaktır.” (BOA, İ.DH, 1396/6, 7 Muharrem 1320 (16 Nisan 1902).
- 31 Mehmet Süme, Selami Özsoy, “Osmanlı’dan Günümüze Türkiye’de Bisiklet Sporü”, *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, nr 24, Konya, 2010, s. 350.
- 32 Nurbike Ceylan, “Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Bisikletin Serüveni”, *Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Sakarya 2020, s. 56-57.
- 33 Günver Güneş, “19. Yüzyıldan 20. Yüzyıla Şeytan Arabalarının İzmir’e Girişi: İzmir’de İlk Bisiklet Yarışları”, *Toplumsal Tarih*, nr 164, 2007, s. 62.
- 34 Reşat Ekrem Koçu, “Bisiklet Maddesi”, *İstanbul Ansiklopedisi*, C.V, İstanbul Ansiklopedisi ve Neşriyat Kollektif Şirketi, İstanbul, 1941, s. 2821.

halkının ilgisini çekmiştir. Beş farklı yarış icra edilmiş ve bu yarışların ilk müsabakası, Tobacco Reji Şirketi başkâtibi *Devlet Efendi*, *Dük Dömuri* ve *Mösyö Lorando* arasında gerçekleşmiştir. Yarışta *Devlet Efendi* birinciliği kazanmış, *Mösyö Lorando* ise yarış esnasında bisikletten düştüğü için müsabakayı tamamlayamamıştır. İkinci müsabaka ise, *Mösyö Döv* ile *Mösyö Balador* arasında yapılmış ve birinciliği *Mösyö Döv* kazanmıştır. Üçüncü yarış, Osmanlı Bankası Müdürü Sir Edgar Vincent, *Dük Dömuri* ve *Vikont Şarl Dözdekeb* arasında olmuş ve çok çekişmeli geçen yarışı Osmanlı Bankası Müdürü kazanmıştır. Dördüncü yarışta tatsız olayların yaşanmasından dolayı beşinci yarışa geçilmiş ve tüm bisikletçilerin katıldığı bu yarışı ise *Mösyö Dömuri* kazanmıştır.³⁵ Bisikletlilerin ve izleyenlerin fazlasıyla memnun kaldıkları bu yarışların sonraki haftalarda da yapılması planlanmıştır.

İstanbul’da yapılan yarışlarda sadece gayrimüslimler değil aynı zamanda Müslüman yarışçılar da boy göstermiştir. Bisikletleri ile Bursa’da bir seyahate çıktıklarını öğrendiğimiz Şakir Bey ve üç arkadaşı, aynı zamanda İstanbul’da yapılan bisiklet müsabakalarının birçoğunda birincilik ve ikincilikleri kazanmışlardır.³⁶ 17 Temmuz 1900’de Tepebaşı Belediye Bahçesi’nde yapılan bisiklet müsabakasını 18 yaşındaki Zeki Bey kazanmış ve mükâfat olarak kendisine 15 Fransız altını değerinde bir bisiklet hediye edilmiştir. Müsabakayı kazanmak için bahsi geçen alan etrafında 25 mil uzunluğunda devirlerin yapılması gerekmiştir.³⁷ İstanbul’da 29 Temmuz 1900 tarihinde Tepebaşı’nda düzenlenen bir başka bisiklet yarışında ise Zeki Bey, Karadağlı *Corc* (George), *Stemat* ve *Danimarkalı Anderson* mücadele etmişlerdir. 400 tur ve 70 km olan bu yarış 2 saat 15 dakikada tamamlanmıştır. *Stemat* ve *Anderson*’un *sürekli geride kalmalarından dolayı çekildikleri yarışı* Karadağlı *Corc* kazanmıştır. 300 tur boyunca birinciliği koruyan ve iki kez bisiklet değiştirmek zorunda kalan Zeki Bey ikinci olmuştur.³⁸ Hem katılımcıların çeşitliliği hem de yarışta yapılan mesafe göz önünde tutulduğunda, İstanbul’da bisiklet yarışlarının hem halk hem de yarışçılar nezdinde ne kadar revaçta olduğu anlaşılmaktadır.

1900’lü yılların başında İstanbul’da Motor Bot Makinisti Hafız, Bahriyeli Süleyman, Adil, Bahriyeli Fuat Hüsnü, Şura-yı Devlet üyesi Hamid, Kadıköylü Hüsameddin, Acem Ali, Sarıyerli Zeki, Muvaffak, Hüsnü Naili Seden ve Arap Veysel beyler bisiklet yarışlarında adlarını duyurmayı başarmışlardır. Sarıyerli Zeki Efendi’nin Kapalıçarşı’da bir tuhafiyeye dükkânı işletmesine rağmen ünlü bir yarışçı olduğu, Muvaffak Bey’in ise bu alanda çeşitli rekorları elinde bulundurduğu ve nefes problemini çözmesi halinde dünya çapında bir bisikletçi olabileceği dönemin basınında ifade edilmektedir. Hüsnü Naili Bey’in kısa, Arap Veysel Efendi’nin ise uzun mesafeli dayanıklılık yarışlarında başarılı oldukları söylenmektedir.³⁹

35 “Velosiped Müsabakası”, *Servet-i Fünûn İlave Kısmı*, c. IX/234, 10 Ağustos 1311 (23 Ağustos 1895), s. 4-5.

36 “Bandırma’dan Mektub-ı Mahsus”, *Sabah*, c. VII/2489, 22 Haziran 1312 (4 Temmuz 1896), s. 3.

37 “Müsabaka”, *İkdam*, c. VII/2176, 4 Temmuz 1316 (17 Temmuz 1900), s. 3.

38 “Derrace Süvaran Müsabakası”, *İkdam*, c. VII/2185, 17 Temmuz 1316 (30 Temmuz 1900), s. 3.

39 Sermet Muhtar Alus, “30 Sene Evvel İstanbul”, *Akşam Gazetesi*, 15 Haziran 1931, s. 5; “Bisiklet”, *İdman*, c. II/31-32, 15 Mayıs 1330 (18 Mayıs 1914), s. 507; Atabeyoğlu, *Türk Bisiklet Tarihi*, s. 8-9.

Fenerbahçe Stadi'nin olduğu Union Club (Papazın Çayırı) sahasında yapılan yarışlarda Fenerbahçe Kulübü'nün bisikletçileri Vecdi Çağatay, Aşod Efendi, Fahri Ayad, Şinasi ve Alber Beyler önemli başarılar elde etmişlerdir.⁴⁰ 1913'te İstanbul'da yapılan 23 km'lik bisiklet yarışında 45 dakika 42 saniyelik süre ile Aşod Efendi birinci gelmiştir.⁴¹ 13 Mart 1914'te Cuma Birliği Bayramı için Union Club'de yapılan müsabakada⁴², 10 Nisan 1914'te Altınordu Bayramı yarışında ve 8 Mayıs 1914'te Union Club Bayramı'nda birinciliği Vecdi Çağatay kazanmıştır.⁴³ 1 Mayıs 1914'te gerçekleştirilen İstanbul Jimnastik Bayramı yarışını Alber Bey kazanırken, 19 Haziran 1915 Şark İdman Kulübü Bayramı yarışında ise Şinasi Bey birinci olmuştur.⁴⁴

Fenerbahçeli bisikletçilerin yakaladıkları başarıya ulaşmak için Beşiktaş ve Galatasaray kulüpleri de bir takım çabalar içine girmişlerdir. 1908-1923 yıllarında bisiklet sporuna önem veren Beşiktaş, sürat ve mukavemet yarışlarında Fahrettin ve Fevzi Bey gibi yarışçılar ortaya çıkarmıştır. Sonraki yıllarda, Fenerbahçeli Aşod Efendi olarak tanınan Aşod Mamigonya, Beşiktaş Kulübü adına yarışlarda yer almıştır.⁴⁵ Galatasaray ise 1913 yılında yapılan yarışlarda Trapezci Daniş, şair Ruşen Eşref Ünaydın ve Tahsin Nahid gibi isimleri bisiklet sporuna kazandırmıştır.⁴⁶

İstanbul'daki bisiklet yarışları, engelli kategorisinde de yapılmıştır: 1913'te İdman Yurdu Müsabakaları'nda mâniyalı (engelli) bisiklet yarışlarında birinciliği kazanan kişi, Vefa Sultanisi öğrencisi Muhtar Efendi'dir.⁴⁷

3. Balkanlar'da Bisiklet Yarışları

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

Bu kapsamda 1899 yılında bahsi geçen velodromda düzenlenen yarışlara, bir önceki müsabakada birinciliği elde eden *Mösyö Giraf* ile önceki sene yarışlarda birinciliği kazanan Enverpaşazade Mustafa Celaleddin Bey gibi önemli isimler katılmıştır.⁴⁸ Birden fazla bisiklet yarışının yapıldığı Selanik'teki bu müsabakalara katılım yoğun olmuş ve vilayetin ileri gelenleri de yarışları izlemek için hazır bulunmuşlardır. Yarış için velodrom Osmanlı sancaklarıyla süslenmiş ve davetliler için ayrılan yerde, Selanik Valisi, Vali'nin oğlu Salim Bey ve vilayet ve askeriyenin ileri gelenlerinden kimseler hazır bulunmuşlardır. Kadın, erkek binlerce seyirci velodromu doldurmuş ve kadınlar için ayrı bir yer tahsis edilmiştir. Bando tarafından Hamidiye Marşı çalınmış ve bisikletçiler resmi bir geçit ile yarış alanına hareket etmişlerdir.

40 Atabeyoğlu, *Türk Bisiklet Tarihi*, s. 10.

41 "İdman Havadisleri", *İdman*, c. 1/8-9, 15 Teşrinievvel 1329 (28 Ekim 1913), s. 137.

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

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

44 Bülbül, *Osmanlı'dan Bugüne Türk Bisiklet Tarihi*, s. 19.

45 Hiçyılmaz, *1912-2012 Türkiye'de Bisikletin 100 Yıllık Tarihi*, s. 22.

46 Gökhan Akçura, *Bisiklet Kitabı*, İstanbul, Bisiklet Yayınları, 1993, s. 58.

47 *İdman*, c. 1/8-9, s. 137.

48 "Velosiped Müsabakası", *Asır*, nr 408, 12 Ağustos 1315 (24 Ağustos 1899), s. 2.

Üç devre halinde yapılan ve son şampiyon İtalyalı *Mösyö Giraf* ile Hasan Enver Paşa'nın oğlu Mustafa Celaleddin Bey'in katıldığı ana yarışı, ilk ve üçüncü devrede birinci gelen Mustafa Celaleddin Bey kazanmıştır. Ödül olarak kendisine *İsportin* Kulüp tarafından çiçek demetleri ve *altından ma'mul bir ikkil* (taç) takılmıştır. İkinci sınıf yarışçılara mahsus olan müsabakayı *Mösyö Hinto Midyabon*'un 13-14 yaşlarındaki oğlu *Mösyö Pepu* kazanarak gümüş madalyayla ödüllendirilmiştir. Birinci sınıf bisikletçilerin katıldığı yarışta *Mösyö Filardo* birinci, *Mösyö Tiano* ikinci olmuş ve kendilerine altın ve gümüş madalyalar takılmıştır. Son olarak, 24 tur ve 10 km'lik bir dayanıklılık müsabakası icra edilmiştir. *Mösyö Giraf*'ın katılmadığı bu yarış, Mustafa Celaleddin Bey, *Mösyö Filardo* ve *Mösyö Tiano* arasında gerçekleşmiştir. Mustafa Celaleddin Bey'in 23. turda yarışın bittiğini zannederek durması üzerine *Mösyö Filardo* birinci olmuştur. Ancak yarışın organizatörü *İsportin* Kulüp, yarışı iptal ederek sonraki bir tarihe ertelemiştir.⁴⁹

Balkanlarda yapılan bisiklet yarışları sadece Selanik ile sınırlı değildir. Varna'da bulunan bisiklet cemiyeti de bir yarış düzenlemiş ve kazananlara ödülleri vermiştir. Bahsi geçen yarış, belediye tarafından tahsis edilen bir mahalde gerçekleşmiş ve bölgenin ileri gelen memurları, askerleri ve halktan kimseler tarafından izlenmiştir.⁵⁰ Ayrıca bisiklet cemiyetleri 1905 yılında Köstendil'de ve 1906 yılında Filibe şehirlerinde de bisiklet müsabakaları düzenlemişlerdir. Bu yarışların temel görevi halk nezdinde bisiklet severliği arttırmaktır.⁵¹ Ayrıca Sofya'daki bisiklet cemiyetinin davet ettiği Romanyalı bisikletçilerin birkaç gün kalmak üzere Sofya'ya gelecekleri bilgisine ulaşmaktayız.⁵² Bu seyahat, hem bisikleti tanıtmaya hem de cemiyetler arası ortak bir organizasyon oluşturma çabasını göstermektedir.

4. Diğer Bisiklet Yarışları

Bursa'da da bisiklet yarışları düzenlenmekteydi. 1909'da Sanayi Sergisi Bisiklet Yarışında İstanbullu Hafız Mehmet Ali Efendi birinci olmuştur.⁵³

Osmanlı Arşivi'ndeki bir belge, 20. yüzyılın başları gibi erken bir tarihte İzmit'te de bisiklet yarışlarının yapılmış olabileceğini düşündürmektedir. Eylül 1901 tarihli belgede İzmit'te yapılacak olan bisiklet yarışlarının hükümet tarafından sonraki bir tarihe ertelendiği ifade edilmektedir.⁵⁴ Ancak bu yarışın daha sonra yapıp yapılmadığına dair herhangi bir kayda rastlanılmamıştır.

49 *Asır*, nr 409, s. 3. Selanik'teki velodromda sonraki yıllarda da bisiklet yarışlarının yapıldığını söyleyebiliriz. 1902 tarihli bir arşiv belgesinde velodromda yapılacak yarışlar için hükümetten izin istenmiştir. (BOA, *DH.MKT*, 511/11, 25 Mayıs 1318 (7 Haziran 1902; *BEO*, 1865/139847, lef 4, 21 Mayıs 1318 (3 Haziran 1902).

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

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

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

53 "Bursa'da sergi münasebetiyle tertip olunan velosiped müsabakasında ihraz-ı muvaffakiyet eden derrace süvar", *Hüdavendigar Vilayet Salnamesi*, nr 34, 1325, s. 240; Ahmed Tefik, *Yüz Yıl Önce Bisikletle Bursa*, çev. Nezaket Özdemir, İstanbul, Sentez Yayıncılık, 2007, s. 5; "Bisiklet Maddesi", *Tanzimat'tan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi*, haz. Mustafa Şahin, C.VI, İstanbul, İletişim Yayınları, 1985, s. 1509; "Smyrna: Izmir Cyclists", (Çevrimiçi) <http://www.levantineheritage.com/izmir-cyclists.html>, 21 Şubat 2022.

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

Zor Mutasarrıflığında da pehlivan güreşleri, at ve bisiklet yarışları gibi organizasyonlar arzu edilmekte, Temmuz 1901’de yarış komisyonları için hükümetten her sefer izin istenmesinin gerekip gerekmediği sorulmaktaydı.⁵⁵ Buradan anlaşıldığına göre Osmanlı Devleti’nin Arap coğrafyasında bulunan Zor Mutasarrıflığı da bisiklet yarışlarının yapıldığı yerlerden biriydi.

C. Velodromlar

Osmanlı topraklarında bisikletin benimsenmeye başlaması ile beraber bisiklet sürmeyi öğrenmek için velodrom denilen hususi pistler yapılmıştır. Velodromlar hakkında Osmanlıca kaynaklarda rast gelinen en eski haber 1 Şubat 1895 tarihlidir. Bu haberde bisikletçiliğin gelişimi ve teknik anlamda yapılan yenilikler anlatılmış ve aynı zamanda velodromun tanımı da yapılmıştır. Buna göre velodrom, bisiklet tecrübesinin kazanıldığı bir gezi alanı anlamına gelmektedir. Ayrıca velodromlara talimhane de denilmekteydi.⁵⁶

1896’da İstanbul’da iki adet velodrom bulunmaktaydı. 1895 yılında *Valori Kalfa* imzasıyla verilen arzuhalde, Beyoğlu’nun İstiklal Caddesi’ndeki Abraham Paşa’nın sahip olduğu kulübün arkasında yer alan arsaya bisiklet sürmek ve İngilizlerin Kriket olarak adlandırdıkları bir nevi yuvarlak oyunu oynamak amacıyla bir alan inşa edilmesi için ruhsat talebinde bulunulmuştur. Bisiklet sürücülerinin Beyoğlu’nun dar mahallerinde ve izdihamlı caddelerinde gezmelerinin tehlikeli olması göz önünde tutularak velodromun inşa edilmesi için izin verilmiştir.⁵⁷ Ayrıca Ağa Cami mevkiinde ve Ragıp Paşa Hanı’nda bisiklet mağazaları bulunan Leon Efendi ve Papazyan Efendi’nin ortak sermaye koymasıyla Tepebaşı’nda 5 metre genişliğinde, virajları tahtadan ve uzunluğu da 250-300 metre olan beton bir pist yapılmıştır. Buradaki temel amaç ise bisiklet satışlarını arttırmak ve bisikleti Osmanlı vatandaşlarına tanıtmak düşüncesidir.⁵⁸

1900’lerin başlarında Selanik’te de bir velodrom bulunmaktaydı.⁵⁹ Mühendis *Mösyö Arifoni* tarafından Selanik’teki tramvay deposunun biraz ilerisinde tribünlü olarak inşa edilen ve *İsportin Kulübü*’nün yönetimine verilen⁶⁰ velodromda gerçekleştirilen yarışlar, halk ve bölgenin ileri gelenlerince ilgiyle takip edilmiştir. Aynı zamanda bu velodrom bölge sakinleri için rekreasyonel bir alan haline gelmiştir.

Bursa’da da bir pist vardı. Bursa Sergisi kapsamında düzenlenen bisiklet yarışlarında birinci gelen bir yarışçının fotoğrafından anlaşıldığına göre, kalabalık bir taraftar grubu tarafından takip edilen yarışlar için tribünler yapılmıştır.⁶¹

Osmanlı’da velodromlar, bisiklet sürmeyi öğrenme konusunda sürücü adaylarını rahatlatmıştır. İstanbul’daki velodromda sürücü adayları üç-dört derslik bir eğitim sonunda

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

56 *Servet-i Fünûn*, c. VIII/203, s. 335.

57 BOA, *Yıldız Mütenevvi Maruzat Evrakı (Y.MTV)*, 115/13, 19 Şaban 1312 (15 Şubat 1895); “Velosipedcilik”, *Servet-i Fünûn*, c. VIII/199, 22 Kanunuevvel 1310 (3 Ocak 1895), s. 263; *The Anaconda Standard Monday Morning*, s. 2.

58 Atabeyoğlu, *Türk Bisiklet Tarihi*, s. 8.

59 BOA, *İ.DH*, 1398/1, 15 Safer 1320 (24 Mayıs 1902).

60 *Asır*, nr 408, s. 2.

61 Bülbul, *Osmanlı’dan Bugüne Türk Bisiklet Tarihi*, s. 100.

bu yeni makineyi kullanmayı öğrenmişlerdir.⁶² Velodromda bisiklet sürmenin bir diğer avantajı da hava şartlarının elverişsiz olduğu günlerde ve kış aylarında sürücülere idman için fırsat tanınmasıdır.⁶³

D. Osmanlı Devleti'nde Kadınların Bisiklet Kullanımı

19. yüzyılın sonlarında kadınların bisiklet kullanmaları spor, politika, sağlık, giyim-kuşam, tüketim kültürü ve seyahat konularındaki tarih yazımı üzerinde derin izler bırakan sosyal bir fenomendir.⁶⁴ Bisiklet patlamasının yaşandığı yıllarda Avrupa ve Amerika'da feminizm ortaya çıkmıştır. Feminizmle beraber erkek egemen bir yapıya karşı kadınların özgürlüklerini kazanmalarının en önemli araçlarından birisi de bisikletler olmuştur. Kadınların bisiklet kullanmamaları gerektiği ile alakalı inşa edilen ahlaki değerler eleştirilmiş ve yok sayılmıştır.⁶⁵ Bisikletin kadınlar ve erkekler arasındaki sosyal bariyerleri ve ahlaki ön yargıları yıkması, eşitlik konusunda önemli bir adım olarak görülmüştür.⁶⁶ Yüzyılın sonunda pasif, boyun eğen ve savunmasız geleneksel kadın imajının aksine, fiziksel, politik ve kamusal alanda aktif bir kadın tipinin ortaya çıktığını söyleyebiliriz.⁶⁷ Dönemin Amerikalı feministi Susan B. Anthony'nin öne sürdüğü gibi bisiklet *kadınları özgürleştirmek için dünyadaki herhangi bir şeyden daha fazlasını yapmıştır.*⁶⁸

Hobsbawm'ın dile getirdiği gibi *şayet fiziksel devingenlik özgürlüğün önemli bir şartıysa, Gutenberg'den beri yapılan icatların içinde bisiklet, Marx'ın deyimiyle insan olmanın olanaklarını tümüyle gerçekleştiren ve hiç sakınca barındırmayan tek alettir.*⁶⁹ Cinsiyet rollerinin ve sosyal normların aksine bireyi birey yapan unsurların bisikletle birlikte ortaya çıktığı görülür. Bisiklet sayesinde kadınlar, kendilerine dayatılan sosyal kontrol biçimlerinden ve korumalardan (chaperonage) kurtulmuşlardır. Kadınların bisiklet kullanmaları ile sembolize edilen *muhafazakâr düşüncenin bozguna uğraması*, geleneğe karşı yeni bir kadın tipini ortaya çıkarmıştır.⁷⁰ Bisiklet, kişisel ulaşım konusunda sağladığı yararlar bir yana, kadınların içinde buldukları mekân ve mesafe kavramlarına da yeni anlamlar yüklemiştir. Kadınların istedikleri yerlere gitmeleri ile hareketlilik anlamında bir özgürleşme yaşanmıştır. Böylece sosyal bir ürün olan uzam konsepti kadınların deneyimleri

62 “Paris Muhbirimizden Mektub-ı Mahsus”, *Servet-i Fünûn*, c. VIII/203, 19 Kânunusani 1310 (1 Şubat 1895),s. 335.

63 “Velosipedcilik Terakkiyatı”, *Nevsâl-i Servet-i Fünûn*, c. II, H.1313, s. 91.

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

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

66 Rush, “The Bicycle Boom of the Gay Nineties...”, s. 2.

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

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

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

70 David Rubenstein, “Cycling in the 1890s”, *Victorian Studies*, c. XXI/1, Autumn 1977, s. 61-62.

ile genişlemiştir.⁷¹ Bu nedenle bisikletler, Avrupa ve Amerika’da kadın özgürleşmesinin en mühim araçlarından birisi haline gelmiştir. Elbette ki bu durumun gerçekleşmesini, herkesin rahatlıkla sürebileceği güvenli sınıfındaki bisikletlerin ortaya çıkışı sağlamıştır.

Osmanlı coğrafyasında kadınların sosyal hayattaki görünürlüğü 19. yüzyılın ikinci yarısından sonra artmış ancak gündelik hayatta içinde buldukları kısıtlamalar ve erkek egemen bir sosyal hayatın varlığından ötürü bisiklet gibi bir yeniliğe ulaşmaları kolay olmamıştır. Osmanlıca kaynaklarda kadınların bisiklet kullanmaları ile alakalı sağlık, spor, kadınlara özel bisiklet modeli ve kadınların bisiklet sayesinde sosyal hayatta görünür hale gelmeleri gibi bir takım konuların ele alındığı görülmektedir.

Kadınların kamusal alanda görünürlüğünün artması, Batı’da olduğu gibi bisikletin kullanılması ile paralellik göstermektedir. Kadınların bisiklet kullanmaları ile alakalı karşımıza çıkan en erken dönemli kaynak *Servet-i Fünûn Dergisi*’nde bulunan bir haberdir. Haberde bisikletin, Frenk kadınları için yeni ve eğlenceli bir jimnastik haline gelmesine karşın Avrupa’da dahi kadınlara yakışmayacağı hakkında tartışmaların yaşandığına değinilmektedir. Buna karşın kadınların bisiklete olan taleplerinin artması ile beraber üreticiler, konforlu ve şık modeller ortaya çıkarmışlardır.⁷² Kadınlar için hususi yapılan bisikletlerden birisinin *Maarif Dergisi*’nde çıkan bir resmi bulunmaktadır. Resmin altındaki açıklamaya göre kadınlar için imal edilen bu bisiklet modelinin adı Whitworth’dur.⁷³ Bahsi geçen derginin bir sonraki sayısında açıklaması verilen bisiklet modeli, kadınların rahatça binmelerini sağlamak üzere yapılmıştır. Aynı yazıda, kadınların bisiklet kullanırken karşılaştıkları en büyük problemin elbiseleri olduğuna değinilmektedir. Hem bu yeni modelin ortaya çıkışı hem de kadınların bisiklet kullanırken giydikleri kıyafetlerin zamanla bir düzene oturması ile beraber kadınların bisiklet kullanmaları önündeki teknik engeller ortadan kalkmıştır.⁷⁴

Osmanlı topraklarında yaşayan kadınların bisiklet kullanmaya başlamaları ile ilgili haberler, Avrupa’daki örneklerinden hemen sonra ortaya çıkmıştır. Osmanlı’da kadınların bisiklet kullanması ile alakalı yasakçı bir tutumun olduğu söylenebilir. Bazı dini sebeplerden dolayı Osmanlı topraklarındaki kadınların bisiklete binmelerinin, halkın tariz ve saldırıları ile karşılandığını dile getiren Ercümen Ekrem Talu, II. Meşrutiyet’in bile bu anlayışı tam anlamıyla değiştiremediğini ilave etmektedir.⁷⁵ Buna karşın 1890’lı yıllarda İzmir Karşıyaka’da, üç matmazel ve bir madamın bisiklete binmelerine şahit olunmuştur. Gizlice bisiklet talimi yapmakta olan kırk-elli kadının İzmir yollarında bisiklet sürdükleri söylenmektedir.⁷⁶ Burada bahsi geçen kadınların gayrimüslim halktan kimseler oldukları açıktır. Müslüman kadınlarının ise, bisiklet sürmeleri ile alakalı herhangi bir pasaja rastlanmamaktadır. Osmanlı toplumu içerisinde Müslüman kadınların, gayrimüslim

71 Neil Smith, *Uneven Development: Nature, Capital, and the Production of Space*, Athens-Georgia, University of Georgia Press, 2008, s. 101,110.

72 “Velosiped”, *Servet-i Fünun*, c. VI/135, 30 Eylül 1309 (12 Ekim 1893), s. 72.

73 “Velosipedde Terakki: Kadınlara Mahsus Velosiped”, *Maarif*, c. VI/131, 24 Recep 1311 (31 Ocak 1894), s. 1.

74 “Velosipedde Terakki”, *Maarif*, c. VI/132, 26 Kânunusani 1309 (7 Şubat 1894), s. 24-25.

75 Gökhan Akçura, “Evvel Zaman Bisikletleri” *Cumhuriyet Gazetesi*, 16 Mayıs 1993, s. 6.

76 *Ahenk*, c. I/52, 30 Ağusos 1895, s. 2.

kadınlar kadar bisiklete aşına olmamaları garipsenecek bir durum değildir. Zira Osmanlı toplumundaki her sosyal grubun homojen olmayan, statü ve zenginlik açısından farklılıklar barındıran bir yapıda olması bunun bir göstergesidir.⁷⁷

Kadınların bisiklet kullanmaları ile alakalı İkdam Gazetesi'nde çıkan *Osmanlı Kadınları* başlıklı yazıda, Remziye Hanım tarafından, bisikletin ve benzeri yeniliklerin benimsenmesi hususu eleştirilmektedir. Buna göre, *medeni dünyadaki kadınların ilerlemesi bisikletlere, balonlara, balolara ve erkeklerin vazifeleriyle meşgul olmakla mı ortaya çıkmaktadır?* şeklinde bir soru sorulmuştur. Yazarın bu soruya verdiği yanıt ise, kadınların iyi yetişmiş bir nesil için çaba sarf etmeleri ve heves için kendilerine yakışmayan şeylerle meşgul olmamaları yönündedir. Bu nedenle, her şeyin aşırılık derecesine götürülmemesi gerektiği ifade edilmekte ve Osmanlı kadınlarının, Avrupa kadınları ile ahlak ve adet gibi farklılardan ötürü karşılaştırılmaması gerektiği de eklenmektedir.⁷⁸ Buradan anlaşıldığı üzere kadınların toplumsal konumunun gelişmesi için bisiklete binmek, bir medeniyet göstergesi olarak görülmemektedir.

Avrupa'da bisiklet, kadın ve erkeklerin paylaştıkları ortak alanlarda gelişme göstermiştir. Bolonya Ormanı'nda tasvir olunan resimden anlaşıldığına göre kadınlar ve erkeklerin birlikte bisiklet sürebildikleri görülmektedir.⁷⁹ Osmanlı basınındaki bu ve benzeri haberler, kadınların bisiklet kullanmaları konusunda kamuoyunu normalleştirme görevi üstlenmiştir. Bunlara ek olarak, bisiklet üzerine bir şiir yazan Tefvik Fikret onu, kadınların cazibe ve arzularını taşımakta olan bir makine şeklinde resmetmiştir. Bahsi geçen şiirde kadın, bir arzu ve cazibe nesnesi haline gelmiş ve bu nesne izleyiciler üzerinde bıraktığı derin bir estetik hazzın odak noktası olmuştur.⁸⁰

Osmanlı'da kadının değişen konumu yabancı gazetelerin de ilgisini çekmiştir. 1906 yılında *Yeni Türk Kadını* başlığıyla kaleme alınan bir yazıda dünyayı takip eden ve yeni bir bakış açısına sahip Türk kadın tipinden bahsedilmekte ve bunun sonucu olarak da İstanbul'daki kadın bisikletlerinin satışında artış yaşandığına dikkat çekilmektedir.⁸¹

E. Osmanlı Devleti'nde Bisikletin Rekreatif Kullanımı

Mesireler, bisikletin fiziksel anlamda görünürlük kazandığı en önemli alanlardır. Binek arabaları ve motorlu taşıtların ortaya çıkışı arasında aracılık yapan ve kişisel ulaşım ve eğlence alanında kullanılan bisiklet, bireylere boş zamanları için yeni bir özgürlük anlayışı, bağımsızlık ve hareketlilik sağlamıştır.⁸² Osmanlı topraklarında bisikletin, spor ve eğlence faaliyetlerinin tümünü içermekte olan rekreatif amaçla kullanılması 1890'lı yıllara rast gelmektedir.

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

78 Remziye Hanım, "Osmanlı Kadınları", *İkdam*, c. III/735, 24 Temmuz 1312 (5 Ağustos 1896), s. 3.

79 "Bolonya Ormanı", *Servet-i Fünûn*, c. XI/278, 28 Haziran 1312 (10 Temmuz 1896), s. 276-277.

80 Tefvik Fikret, "Bisiklet Şiiri", *Servet-i Fünûn*, c. XV/379, 4 Haziran 1314 (16 Haziran 1898), s. 237.

81 "New Woman of Turkey", *The Age-Herald*, 24 Mart 1906, s. 7.

82 Ritchie, *Bicycle Racing and Recreation: Sport, Technology and Modernity 1867-1903*, s. 17.

İstanbul'da bisiklet deneyiminin paylaşıldığı semt ve güzergâhlar olarak Üsküdar, Çengelköy, Tarabya,⁸³ Büyükdere, Fenerbahçe ve Çamlıca dikkat çekmektedir. Yine Küçüksu'dan başlayan ve Büyük Çamlıca'nın arka tarafında bulunan Yalnız Servi'den Alemdağ'ına gitmekte olan düz ve ağaçlı güzergâh, bisiklet sürücüleri tarafından sıklıkla tercih edilmiştir.⁸⁴ Bunun yanında, Göztepe ve Göksu mevkiileri de mesire alanları ve sahip olduğu elverişli güzergâhlarla, bisikletçilerin rekreasyon alanları haline gelmiştir.⁸⁵ Ayrıca Moda ve Kalamış civarlarından bisiklet severler de yararlanmışlardır.⁸⁶ Buralarda bisiklet sürmek, zamanla hem bir moda halini almış hem de doktorların sağlık için önerdikleri eğlenceli bir aktivite olarak yaygınlaşmaya başlamıştır.⁸⁷

Osmanlı topraklarındaki bisikletlilerin mesireleri tercih etmesinin ardındaki temel neden, bu alanların dar sokaklar ve caddelere göre daha geniş ve trafiksiz olmalarıdır. Aynı zamanda bu alanlar, bireylerin sosyalleştikleri ve sosyal deneyimlerini paylaştıkları mekânlar bağlamında da ayrı bir öneme sahiptir.

Bisikletin hızlı bir şekilde yaygınlaştığı şehirlerden olan İzmir'de, bisiklet sürücüleri tarafından kullanılan bazı güzergâh ve mesireler rekreasyon alanları olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu alanlar, İzmir'de bisikletin görünürlük kazandığı ve kolektif deneyimlerin paylaşıldığı semtler olan Bornova, Karşıyaka ve o dönemlerde Kokaryalı olarak bilinen Güzelyalı'dır. Bu semtlerde bisiklete binmeği öğrenme, kiralık bisikletlerle gezme ve yarışlar gibi faaliyetler icra edilmiştir. Bisiklet sürme eylemi, bisikletli sayısının günden güne artmasıyla Müslüman kesim arasında da yaygınlaşmaya başlamış ve mesirelerde 1895 yılı itibariyle 30 kadar Müslüman bisikletli boy göstermiştir.⁸⁸

F. Yurt İçi Bisiklet Seyahatleri

Yabancı seyyahların bisikletleriyle Osmanlı topraklarında gerçekleştirdikleri seyahatler sonucunda bisiklet tanınmaya başlamıştır. Ancak bu seyyahlar dünya turları kapsamında Osmanlı topraklarını transit geçtikleri için belirli güzergâhlar dışında bisikletin kazandığı görünürlük sınırlı kalmıştır. Bisikletin, özellikle taşra olarak tabir edilen bölgelerde görünürlük kazanması ise yerli seyyahların bisikletleriyle yaptıkları seyahatlerle mümkün olmuştur.

1. İbnülcemal Ahmed Tevfik

Yurt içi bisiklet seyahatleri konusunda en değerli kaynak kuşkusuz İbnülcemal Ahmed Tevfik tarafından kaleme alınan *Hüdavendigâr Vilayeti Dâhilinde Velosipetle Bir Cevelan* adlı çalışmadır. Bu eser, müellifin doğrudan deneyimlerini kaleme alması noktasında Osmanlı'da türünün tek örneğidir. Bir arkadaşı ile birlikte bisikletiyle seyahate çıkan Ahmed Tevfik'e göre, Osmanlı topraklarında rağbet görmeye başlayan bisiklet eğlence, ulaşım,

83 *İkdam*, c. III/788, 15 Eylül 1312 (27 Eylül 1896), s. 3.

84 Mahmud Sadık, "Velosipedcilik", *Servet-i Fünun*, c. VIII/186, 22 Eylül 1310 (4 Ekim 1894), s. 50-51.

85 "Derrace Süvâran", *Servet-i Fünun*, c. IX/230, 28 Temmuz 1311 (9 Ağustos 1895), s. 348-349.

86 Kadri, "Denizde Yürüyecek miyiz?", *Servet-i Fünun*, c. IX/222, 1 Haziran 1311 (13 Haziran 1895), s.219-220.

87 Mahmud Sadık, "Bir Taşla İki Kuş Vurmak", *Servet-i Fünun*, c. XIII/334, 24 Temmuz 1313 (6 Ağustos 1897), s. 344-346.

88 *Ahenk*, c. I/52, s. 2.

posta hizmetleri ve seyahat konusunda kullanılmaya başlanmış ancak kullanım alanı çeşitli olsa da yeteri kadar tanıtılmamıştır. Eserini kaleme alma motivasyonu ise profesyonel anlamda bu icadı kullanan birisinin tecrübelerini birinci kaynaktan aktarmanın teşvik edici bir etki yaratacağını düşünmesidir. Bu nedenle gezi boyunca cep defterine aldığı notları İstanbul'a dönüşünde derleyerek bir kitap haline getirmiştir.⁸⁹

Seyyahın notlarına göz attığımızda Hüdavendigâr Vilayeti içerisinde hangi mevki, kasaba ve köylerden geçtiği ile alakalı ayrıntılı bir seyahat cetvelinin tutulduğunu görmekteyiz. Cetvele göre seyahat, İstanbul'dan vapurla Mudanya İskeleye'ne varış ile başlamaktadır. Sonraki rota ise Mudanya, Tepe Derbendi, Bursa, Hacı Evhad Hanı, Karapınar, Ilıcak Derbendi, Aksu Köyü, Kazgancı Derbendi, İnegöl, Hasan Paşa Köyü, Delikli Kaya Derbendi, Derbend Köyü, Yenice Köyü, Yenişehir, Kızılcıklı Derbendi, Dinboz, Boşnak Köyü, Akiniş Derbendi, Bursa ve Mudanya olarak sıralanmaktadır. Geçiş noktalarının genellikle köy tipi yerleşmeler olduğu görülmektedir. Bu durum, seyyahın bisikleti tanıtması ile alakalı edindiği misyonun bir sonucudur.

Eserde bisikletle ilk kez karşılan halkın tepkilerine yer verilmiştir. Buna göre seyyahlar İnegöl'de ilgiyle karşılanmış, ayrılışlarında da tezahürat ve alkışlarla uğurlanmışlardır. İnegöl'den Yenişehir'e giderken Abidin Köyü'nde karşılaşılan çocukların bisiklet hakkındaki sorularına bisiklete *şeytan arabası* derler yanıtı verilmiştir. Ayas Köyü'nde bisikletli seyyahları gören kadınlar korkarak evlerine kaçmışlar ve pencerelerden bu garip görünen makineye binen insanları seyretmişlerdir. Yenişehir'de ise yaşlı bir adam, seyyahların bisiklete binmeleri ve meydanda birkaç tur atmalarını istemiştir.⁹⁰

Halkın verdiği tepkilere baktığımızda gerçekten de bisikletle ilk kez karşılaştıklarından söz etmek mümkündür. Çocukların ilgisi, kadınların korkarak evlere çekilmeleri ve yaşlı bir adamın küçük ricası, bisikleti hayatlarında ilk kez gören kişilerin verdikleri doğal tepkilerdir. Elbette ki bu geziden sonra hızlı bir şekilde bisikletin yayıldığından bahsedemeyiz ancak bu durum, bisikletin en azından varlığının bilinmesi noktasında önemli bir adımdır. Artık sadece bir imge olarak basında ya da yazın hayatında tanıtılmaya çalışılmasının ötesinde, aynı zamanda fiziki anlamda da bir görünürlük kazanması, icadın Osmanlı topraklarında tanınırlığını arttırmıştır.

2. Tepedelenlize Kamil Bey

1896 senesinde Tepedelenlize Kamil Bey ve arkadaşı tarafından bisikletle Bursa'nın Mihaliç (Karacabey) kasabasına kısa bir gezi yapılmıştır. Gezide bisikletle ilk kez karşılaşan insanlar bir yana hayvanların da tepkileri bahsedilmeye değerdir. Çoban köpeklerinin bisikletlilere çekimser bir şekilde yaklaşmaları ve yolda giden bir süvari atının ürkerek tarlalara doğru kaçması, hayvanların bu yeni icatla tanışması hususunda verdikleri doğal tepkiyi gözler önüne serer. Hayvanların tepkileri yanında bir jandarma neferinin bisikleti gördüğündeki tepkisi de ilgi çekicidir. Buna göre, karakolda nöbet tutan asker, uzaktan gelen kişilerin altındaki bisikleti fark etmemiş ve hızlı bir şekilde yaklaşmalarından dolayı birkaç serseri tarafından takip edildiklerinden şüphelenerek bulunduğu noktadan tüfeği ile beraber

89 Ahmed Tevfik, *Yüz Yıl Önce Bisikletle Bursa*, s. 10-14.

90 Ahmed Tevfik, *Yüz Yıl Önce Bisikletle Bursa*, s. 88-90, 101-103, 107.

gelenleri karşılamaya inmiştir. Bisikletleri gördüğünde ise bir süre kendisini kaybedercesine hayret etmiştir. Daha sonra Uluabat köyüne yaklaşan seyyahları uzaktan gören köylüler ışıktan dolayı bisikletlilerin altındaki aleti tam olarak görememişler ve yerden bir metre yüksekte ve hızlı bir şekilde kendilerine yaklaşmakta olan kişileri hayalet zannetmişlerdir. Mihaliç’de kaymakam, hükümet memurları ve halk tarafından karşılanan seyyahlar, bisikletle ilgili yapılan çeşitli yorumlara şahit olmuşlardır. Bazıları bisiklete şeytan arabası ismini vermiş ve hatta bazıları kantar getirerek bisikleti tartmaya çalışmışlardır. Tüm bu çabalardan sonra kalabalık, bisikletçilerden Mihaliç Deresi civarında bu garip makinelere binmelerini rica etmişlerdir.⁹¹

3. Kamil Bey ve Mösyö Raul Prot

Kamil Bey ve Raul Prot’un 1896 yılında bisikletle yaptıkları gezi, sonrasında gezi yazısı olarak yayımlanmıştır. Bursa-Mihaliç-Balıkesir-Soma-Manisa-İzmir yolu ile 550 kilometrelik bir mesafe tutan gezileri hakkında izlenimlerini aktaran seyyahlar, Soma’da kaymakam ve askeri memurlarla bisiklet hakkında sohbet etmişlerdir. Kaymakam, seyyahların bisikletle yaptıkları turların, ecnebilere özgü bir faaliyet olmayıp Osmanlılar tarafından da icrasının memnuniyet verici olduğunu dile getirmiştir. Bahsi geçen kaymakamın Avrupa’da yapılan uzun seyahatlerden ve bisiklet turlarından haberdar olduğu anlaşılmaktadır. Kırkağaç kazasında bisikletlileri hayretle karşılayan halkın heyecanı, seyyahlar kazadan ayrılana kadar devam etmiştir. Seyyahlar İzmir’e ulaştıklarında, buradaki bisikletlilerle buluşmuşlardır.⁹²

4. Velosipedle İzmit Gezisi

Dört arkadaşın İzmit-Haydarpaşa arasını bisikletle altı saat zarfında kat etmeyi planlayarak gerçekleştirdikleri bu gezide Kadıköy’den Gebze’ye kadar normal yollardan gidilmiş, Gebze’de yol yokluğundan ötürü keçi yolları kullanılmaya mecbur kalınmış, İzmit’te bir gece kalınıp ertesi günü İzmit, Derince, Tütünçiftlik, Yarımca, Hereke, Tavşancıl, Dil İskelesi ve Gebze yolu ile Kadıköy’e altı saat beş dakikada ulaşılmıştır. Tüm bu yolculuk boyunca köylülerin bisiklet hakkında gösterdikleri hayret dikkat çekicidir. Bisikleti gören bir köylünün *aman, şeytanlar geliyor!* diyerek kaçışması ve köylülerin ellerinde sopalarla bisikletlileri beklemeleri, halkın bisiklet ile ilk kez karşılaştığını göstermektedir. Tavşancıl’da ise yaşlı bir kahveci bisikletlilerden birine yaklaşarak bisiklete binmek istemiş ancak düşmüştür. Dil İskelesi’nden Gebze’ye giden yol boyunca köylüler, bisikletlilerin *uçuşlarını* izlemek için istirahatda bulunmuşlardır.⁹³ Buradan anlaşıldığına göre köylüler bisiklet hakkında bir takım duyumlara ve yanlış anlamalara sahiplerdir. Bunun temel nedeni ise bisikletlerle ilgili basında çıkan yeni icatlar hakkındaki haberlerin ve halk içinde bisiklet için dile getirilen bir takım abartmaların kulaktan dolma bir şekilde yayılmasıdır. Neyse ki, köylüler bu karşılaşmalar sayesinde bisikletleri görme şansına erişmiş ve kafalarında oluşan kavram yanlışlarını da gidermişlerdir.

91 Tepedelenlizade Kamil, “Velosiped Hatıraları”, *Servet-i Fünûn-İlave Kısmı*, c. X/259, 10 Şubat 1311 (22 Şubat 1896), s. 197-199.

92 “Bursa Muhabirinden Mektub-ı Mahsus”, *Servet-i Fünûn*, c. XII/287, 29 Ağustos 1312 (10 Eylül 1896), s. 10-11.

93 “Velosipedle İzmit Seyhati”, *İkdam*, c. III/805, 8 Cemazeyilevvel 1314 (16 Ekim 1896), s. 2.

5. İzmir’de Bisiklet Gezileri

1895 yılında İzmir’de *Mösyö Petriçe* isimli bir Hristiyan, yanında Müslüman bir bisikletçi ile beraber Ayasoluk’tan (Selçuk) Kuşadası’na kadar olan yaklaşık dört saatlik yolu bir saatte kat etmiştir. Kuşadası’nda bisiklet bu gezi vasıtasıyla ilk kez görülmüş ve halk topluluklar halinde bu yeni icadı seyretmişlerdir. Bisikletçiler halktan o kadar büyük bir ilgi, iltifat ve alkış almışlar ki durumdan ziyadesiyle memnun kalmışlar ve hemen orada beş-on kişiye bisiklet sürmeyi öğretmeye çalışmışlardır.⁹⁴ *Mösyö Petriçe* ve arkadaşının taşra sayılan bir bölgede bisikleti ilk kez halk ile tanıştırması ve hemen orada birçok insana bu yeni icadı öğretmek istemesi, bisikleti yaygınlaştırma konusunda önemli bir örnektir.

İzmir ve çevresinde geziler yapan bir diğer bisikletli seyyah ressam Saim Efendi’dir. Bir bayram günü İzmir’den bisikleti ile yola çıkarak Seydiköy, Cumaovası, Develiköy, Torbalı, Kozpınar, Ayasoluk ve Kuşadası’na uğradıktan sonra Söke’ye gitmiştir. Geçtiği bölgelerde bisikletinden sıkça inerek resim sanatı için kendisine malzeme toplamakla meşgul olan Saim Efendi çevredeki insanların bisikleti tanımalarını sağlamıştır. Saim Efendi’nin civar bölgelerde hemen hemen gezmediği bir yerin kalmaması, bisikletin gündelik hayatın bir nesnesi olması hususunda önemli bir faaliyettir.⁹⁵

6. İstanbul’da Bisiklet Gezisi

Bisikletlilerin artan sayısı, şehir içi kolektif bisiklet gezilerini ortaya çıkarmıştır. Feyzullah, Hamid, Hikmet, Ali, Mecid, Enver, Mahmud, Edhem, Ali beyler ve *Mösyö Fransuva* isimli bisikletliler Üsküdar, Çengelköy, Tarabya, Büyükdere, Şişli, Beşiktaş ve tekrardan Üsküdar’a dönüş ile toplamda 130 km’lik bir mesafe kat etmişlerdir.⁹⁶ Gezide ilginç olan anlardan birisi ise bisikletlilerin vapur ile yarışmalarıdır: Çengelköy’de vapurun kaptanına meydan okumuşlar ve Anadolu Hisarı’na kadar olan küçük yarışı bisikletliler kazanmıştır.⁹⁷

7. Şakir ve Mustafa Süleymanoviç Beyler

Şakir Bey ve üç arkadaşı bisikletleriyle Bursa’dan hareket ederek Bandırma’ya kadar olan yirmi saatlik yolu yedi saatlik bir sürede kat etmeyi başarmışlardır.⁹⁸ Yine Mustafa Süleymanoviç Bey, bisikletiyle İzmir’den Balıkesir, Bandırma yolu ile altı günde İstanbul’a ulaşmıştır.⁹⁹ Şüphesiz bu yolculuklar da bisikletin fiziki görünürlüğüne katkı sağlamıştır.

G. Bisiklet ve Sağlık

Bisiklet, Osmanlı Devleti’nde kullanılmaya başlandığı dönemde, sağlık açısından yararı veya zararı olup olmadığı konusunda bir takım kuşkular barındırmaktaydı. Bu nedenle hem bu kuşkuları gidermek hem de bisikletin sağlık üzerindeki faydalarını açıklamak üzere Osmanlı basınında yazılar kaleme alınmıştır. Bu yazıların tarihleri, tüm dünyada ve

94 *Ahenk*, c. I/54, 6 Eylül 1895, s. 1.

95 “Velosiped-süvar bir Osmanlı Seyyahi”, *Ahenk*, c. II/109, 24 Mart 1896, s.1.

96 *İkdam*, c. III/788, s. 3.

97 “Türk Velosipedcileri”, *İlave-i Malûmât*, c. III/54, 19 Eylül 1312 (1 Ekim 1896), s. 18.

98 “Bandırma’dan Mektub-ı Mahsus”, *Sabah*, c. VII/2477, 22 Haziran 1896, s. 3.

99 “İzmir’den Balıkesir-Bandırma tarihiyle altı günde velosiped ile şehrimize gelen Mustafa Bey Süleymanoviç”, *Malumat*, c. XIII/292, 7 Haziran 1317 (20 Haziran 1901), s. 1001.

Osmanlı Devleti'nde bisiklet patlamasının yaşandığı 1890'lı yıllara rast gelmektedir. Bahsi geçen yazılarda bisikletin sağlık konusunda ne gibi etkilerinin olduğu incelenmiştir. Bu doğrultuda bisiklet, vücut için jimnastik ve insanın sinirlerini yormasıyla iyi bir alışkanlık olarak görülmüştür. Ayrıca, birçok spor dalında belirli kas grupları çalışmaktayken, bisiklet sürerken tüm vücut bir arada çalışmaktadır; kollar gidonu çevirir, ayaklar pedalları çevirir, gözler yolu gözetlerken, vücut iki teker üzerinde denge sağlamaya çalışır.¹⁰⁰ İşte tüm bunlardan dolayı bisiklet sürmek vücut için *taharrükiyet-ifaâliyye* olarak nitelendirilmiştir.¹⁰¹

Bisikletin ulaşım ve mesirelerde gezinti gibi faydalarından başka en önemli yararı ise vücuda sağladığı dayanıklılıktır. Bu husus ile alakalı Avrupalı doktorların yaptıkları yayınlar, Osmanlı müellifleri tarafından alıntılanmıştır.¹⁰² Kansızlık hastalığının bisikletle yapılan idmanlar neticesinde kaybolacağı ve üst solunum yolları ve boğazlarda oluşan hastalıklara bisikletle yapılan idmanların iyi geleceği düşünülmektedir.¹⁰³ Bisiklet süren gençlerde sindirim sisteminin daha iyi çalışacağı, ciğerlerin genişleyip nefes almanın düzeleceği ve kanın daha hızlı pompalanması ile hem kalp gücünün artması hem de damarların genişlemesi sonucunda taşınan oksijen miktarının artacağı minvalinde bilgiler de bulunmaktadır.¹⁰⁴

Bisiklet sürmek, stres ve kaygı bozukluğu gibi bir takım psikolojik rahatsızlıklara iyi gelen ve insanların mental anlamda rahatlamasını sağlayan bir aktivitedir. Hayatı boyunca iş rutininde sıkışmış insanlar için bisiklet, kaçış ve rahatlamamanın bir objesi haline gelmiştir.¹⁰⁵ Bu nedenle Osmanlı gazete ve dergilerinde doktorluk, avukatlık ve gazete yazarlığı gibi mesleklere mensup kişilerin iş dışında bisiklete binmeleri tavsiye edilmiştir.¹⁰⁶ Ayrıca bisiklet sürmenin vücut, akıl¹⁰⁷ ve sinir sağlığı üzerindeki olumlu etkilerine değinilmiştir. Nihayetinde iki teker üzerinde olmanın sürekli olarak tahayyül gücünü aktif tuttuğu¹⁰⁸, hem vücudu hem de fikri çalıştıran bir alışkanlık olduğu için doktorlar tarafından tavsiye edildiğine vurgu yapılmıştır.¹⁰⁹

Düzenli binilmesi halinde kalbe ve ciğerlere iyi gelen bisikleti bazı doktorların tedavi vasıtası olarak kullandıkları, ancak bisiklet binerken vücudun yorgunluk hissetmemesi, saatte 12 km'den fazla bir mesafenin kat edilmemesi, düz yollarda binilmesi ve vücudu saracak kıyafetlerin giyilmesi gibi hususlara değinilmiştir. Avrupalı bir doktorun, tüm bu

100 “Suda Velosiped”, *Maarif*, c. V/118, 9 Rebiulahir 1311 (20 Ekim 1893), s. 196-198.

101 Tepedelenlizade Kamil, “Velosipedler”, *Servet-i Fünûn*, c. VI/153, 3 Şubat 1309 (15 Şubat 1894), s. 358-359.

102 “Mevadd-ı Mütenevvia: Velosiped”, *Tercüman-ı Hakikat*, nr 4766, 7 Mayıs 1310 (19 Mayıs 1894), s. 5.

103 Hüseyin Hayri, “Velosipedin Menfaati”, *Resimli Gazete*, c. III/129, 2 Eylül 1309 (14 Eylül 1893), s. 1037-1038.

104 Doktor Hakkı, “Tıbb Nokta-yı Nazarından Velosiped”, *Sabah*, c. VII/2514, 29 Temmuz 1896, s. 3.

105 A.G. Batchelder, “The Story of Bicycle” *Harper's Weekly*, c. XL, 1896, s. 354, (Çevrimiçi) <https://hdl.handle.net/2027/mdp.39015023106241>, 5 Ocak 2022.

106 *Resimli Gazete*, c. III/129, s. 1037-1038.

107 Nüzhet, “Velosiped ile Seyr ü Hareket Muvafık-ı Sıhhat mıdır?” *Maarif*, c. I/16, 9 Cemazeyilahir 1309 (10 Ocak 1892), s. 248-249.

108 *Servet-i Fünûn*, c. VI/135, s. 72.

109 *Servet-i Fünûn*, c. XIII/334, s. 346.

şartlara uyarak hastasını nefes darlığından kurtarması delil olarak gösterilmiştir.¹¹⁰

Bisikletin sağlık üzerindeki yararlarının yanı sıra, kadınlar, yaşlılar, çocuklar ve çeşitli hastalıklardan muzdarip olan kişiler için bir takım şartlar altında kullanılması ya da hiç kullanılmaması yönünde açıklamalar da bulunmaktadır. Öncelikle sürücülerin geneli için bisikletin en büyük tehlikesi düşmektir. Bunun yanında terli bir halde rüzgârda kalmak bisikletlilerin karşılaştığı en yaygın rahatsızlıktır.¹¹¹ Ayrıca önerilen azami süreden fazla bisiklet kullanmak kalp kaslarının çok çalışıp kalbin hareketini sıkılaştırma riski taşımaktadır. Diğer yandan verem hastalığı bulunanlar, yaşlılar, kalp rahatsızlığı bulunanlar ve nefes darlığı problemi olan kişiler için bisiklet kullanmak, doktorlarca önerilmemiştir.¹¹²

Bisikletin yararları kadar, sağlık üzerinde bulunan zararlarını göstermek için Osmanlı müellifleri yabancı doktorların fikirlerine başvurmuştur. Görüşü alınan Amerikalı Doktor Richardson'a göre, erken yaşlarda bisiklet binen çocukların ilerleyen yaşlarında bacaklarında çarpıklık, duruşlarında bozukluk ve kamburluk oluşma ihtimali bulunmaktadır. Aynı doktora göre gelişim dönemindeki gençlerin kalbi ve kasları bisikletin yoğun kullanımından dolayı olumsuz etkilendiği için bisikletten uzak durmaları gerekmektedir.¹¹³ Bir başka kaynak, çocukların kemikleri sertleşmeden bisiklete bindirilmemeleri ve düşme tehlikesinden dolayı on yaşından evvel çocuklara bisiklet sürmenin öğretilmemesi gerektiğinden bahseder.¹¹⁴

Osmanlı coğrafyasında kadınların bisiklet ile tanışmaları erkekler kadar kolay olmamıştır. Toplumun bakış açısı ve değer yargıları bir yana, sağlık konusunda gazete ve dergilerde çıkan haberler dikkat çekicidir. Avrupa'da kadınların, vücutlarına çeviklik kazandırmak için bisiklete bindiklerinden bahsedilmektedir.¹¹⁵ Bununla birlikte kadınların bisiklete binmelerinin bir takım sinir hastalıklarına neden olmasından ötürü sakıncalı olduğu iddia edilmekte ve bu iddia *The Million Medical Monthly* dergisindeki fikirlere referans verilerek desteklenmektedir.¹¹⁶ Ayrıca gelişim dönemindeki kızların bisiklet sürmelerinin leğen kemiklerini olumsuz etkileyebileceğinden dolayı genel anlamda sağlıklarına zararlı bir aktivite olduğu da vurgulanmıştır.¹¹⁷

O dönemde kadınların bisiklet kullanmalarının sağlıkları açısından ele alındığı en detaylı kaynak, *Bisiklet Meraklılarına Yadigâr* isimli tercüme eserdir. Esere göre, kadınların karşılaştıkları kansızlık ve hazım rahatsızlıklarına en faydalı aktivite olarak bisiklet sürmek önerilmektedir. Buna karşın bozuk yollarda, adet, gebelik ve emzirme dönemlerinde kadınların bisiklete binmeleri katiiyen uygun görülmemektedir. Bu uyarılara kulak asılmaması durumunda rahim hastalıkları, düşük tehlikesi ve anne sütünün kesilmesi gibi olumsuzlukların ortaya çıkacağı ifade edilmektedir. Ayrıca nefes problemlerine yol

110 Memduh Necdet, "Bisiklete Dair", *Servet-i Fünûn*, c. XXXI/796, 13 Temmuz 1322 (26 Temmuz 1906), s. 247.

111 *Servet-i Fünûn*, c. VI/153, s. 358-359.

112 *Servet-i Fünûn*, c. XXXI/796, s. 247.

113 *Servet-i Fünûn*, c. X/238, s. 64.

114 *Bisiklet Meraklılarına Yadigâr*, çev. Ali İhsan, A. Asaduryan Şirket-i Mürettebiye Matbaası, İstanbul, H.1320, s. 19.

115 *Servet-i Fünûn*, c. VI/135, s. 71.

116 "Velosiped Süvar Kadınlar", *Sabah*, c. VII/2553, 25 Kânunuevvel 1312 (6 Ocak 1897), s. 3.

117 *Sabah*, c. VII/2514, s. 3.

açacağından korse ile bisiklete binmek, tehlikeli görülmüştür.¹¹⁸

Sonuç

1817 yılında icat edilen bisiklet, 19. yüzyılın sonlarına gelindiğinde, geçirdiği gelişim sonucunda önce Avrupa ve Amerika'da ardından da tüm dünyada yaygınlaşmış, ulaşımdan eğlenceye, spordan kültüre birçok alanda etkili olmuştur.

Osmanlı topraklarında ise 1885'lerden itibaren dünya turuna çıkan bisikletli seyyahlar sayesinde görünürlük kazanan bisiklet, 1890'lardan itibaren, altyapı eksikliği, ön yargılar, ithal ürün olması, yedek parça bulunurluğunun zorluğu ve pahalılığı gibi sebeplerden dolayı ilk olarak belli kesim ve yerlerde yaygınlaşmaya başlamıştır. Bu anlamda Levantenlerin yaşadığı ve Osmanlı Devleti'nin Batıya açılan kapıları durumundaki İstanbul, İzmir ve Rumeli bölgeleri ön plana çıkmıştır. Buna paralel olarak da buralarda velodromlar inşa edilmiş, bisiklet cemiyetleri kurulmuş, yarışlar yapılmış ve toplu halde bisiklet gezileri düzenlenmiştir.

Taşrada ise bisikletin sevdirmesi ve tanıtılmasında İbnülcemal Ahmet Tevfik ve Tepedelenizade Kamil Bey gibi bisiklet severlerin yaptıkları yurt içi seyahatler etkili olmuştur. Yine bisikletin tanıtılması ve benimsenmesinde, bisikletle ilgili her türlü teknik gelişme, yarış ve seyahatleri haberleştiren ve aynı zamanda bisikletin sağlık üzerindeki yarar ve zararlarını tartışmaya açan basın da oldukça önemli bir araç olduğu görülmektedir.

Kaynakça

Arşiv Kaynakları (Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı, Osmanlı Arşivi (BOA))

Babıali Evrak Odası Evrakı (BEO), 1838/137850, 21 Muharrem 1320; 1865/139847, lef 4, 21 Mayıs 1318.

Dahiliye Nezareti Mektubi Kalemi (DH.MKT), 511/11, 25 Mayıs 1318; 2567/66, 25 Teşrinievvel 1317; 2599/30, 2 Rebiülahir 1319.

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

Hariciye Nezareti Paris Sefareti Belgeleri (HR.SFR.4), 784/121, 21 Temmuz 1319; 818/31, 25 Ağustos 1323.

İrade Dahiliye (İ.DH), 1396/6, 7 Muharrem 1320; 1398/1, 15 Safer 1320.

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

Yabancı Arşiv Makedonya (YB.021), 113/16, 1912.

Yıldız Mütenevvi Maruzat Evrakı (Y.MTV), 115/13, 19 Şaban 1312 (15 Şubat 1895)

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

Gazete ve Dergi

Ahenk, c. I/25, 20 Mayıs 1895; c. I/28, 31 Mayıs 1895; c. I/37, 8 Temmuz 1895; c. I/52, 30 Ağustos 1895; c. I/54, 6 Eylül 1895; c. II/109, 24 Mart 1896.

Akşam Gazetesi, 15 Haziran 1931.

Asır, nr 408, 12 Ağustos 1315; nr 409, 16 Ağustos 1315.

Başçavuş, c. I/9, 13 Eylül 1328.

Cumhuriyet Gazetesi, 16 Mayıs 1993.

İdman, c. II/31-32, 15 Mayıs 1330; c. I/8-9, 15 Teşrinievvel 1329.

İkdam, c. III/735, 24 Temmuz 1312; c. III/788, 15 Eylül 1312; c. III/805, 8 Cemazeyilevvel 1314; c. VII/2176, 4 Temmuz 1316; c. VII/2185, 17 Temmuz 1316.

İlave-i Malûmât, c. III/54, 19 Eylül 1312.

Maarif, c. I/16, 9 Cemaziyelahir 1309; c. V/118, 9 Rebiülahir 1311; c. VI/131, 24 Recep 1311; c. VI/132, 26 Kânunusani 1309; c. VI/152, 29 Eylül 1310.

Malumat, c. XIII/292, 7 Haziran 1317.

Nevsâl-i Servet-i Fünûn, c. II, H.1313.

Resimli Gazete, c. III/129, 2 Eylül 1309.

Sabah, c. I, No: 43, 30 Eylül 1305; c. VII/2477, 22 Haziran 1896; c. VII/2489, 22 Haziran 1312; c. VII/2514, 29 Temmuz 1896; c. VII/2553, 25 Kânunuevvel 1312.

Servet-i Fünûn, c. VI/135, 30 Eylül 1309; c. VI/153, 3 Şubat 1309; c. VIII/186, 22 Eylül 1310; c. VIII/199, 22 Kânunuevvel 1310; c. VIII/203, 19 Kânunusani 1310; c. IX/222, 1 Haziran 1311; c. IX/230, 28 Temmuz 1311; c. X/238, 21 Eylül 1311; c. XI/278, 28 Haziran 1312; c. XII/287, 29 Ağustos 1312; c. XIII/334, 24 Temmuz 1313; c. XV/379, 4 Haziran 1314; c. XXXI/796, 13 Temmuz 1322.

Servet-i Fünûn İlave Kısmı, c. IX/234, 10 Ağustos 1311; c. X/259, 10 Şubat 1311.

Tercüman-ı Hakikat, nr 4766, 7 Mayıs 1310.

The Age-Herald, 24 Mart 1906.

The Anaconda Standard Monday Morning, 25 Mayıs 1896.

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

Araştırma ve İnceleme Eserler

Ahmed Tevfik, *Yüz Yıl Önce Bisikletle Bursa*, çev. Nezaket Özdemir, İstanbul, Sentez Yayıncılık, 2007.

Akçura, Gökhan; *Bisiklet Kitabı*, İstanbul, Bisiklet Yayınları, 1993.

Atabeyoğlu, Cem; *Türk Bisiklet Tarihi*, Ankara, Türk Spor Vakfı Yayınları, 1994.

Batchelder, A.G.; "The Story of Bicycle" *Harper's Weekly*, c. XL, 1896, s. 354, (Çevrimiçi) <https://hdl.handle.net/2027/mdp.39015023106241>, 5 Ocak 2022.

Beyru, Rauf; *19. Yüzyılda İzmir’de Yaşam*, İstanbul, Literatür Yayınları, 2000.

“Bisiklet Maddesi”, *Tanzimat’tan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi*, haz. Mustafa Şahin, C.VI, İstanbul, İletişim Yayınları, 1985.

Bisiklet Meraklılarına Yadigâr, çev. Ali İhsan, A. Asaduryan Şirket-i Mürettebiye Matbaası, İstanbul, H.1320.

“Bursa’da sergi münasebetiyle tertip olunan velosiped müsabakasında ihraz-ı muvaffakiyet eden derrace süvar”, *Hüdavendigâr Vilayet Salnamesi*, nr 34, 1325.

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

Ceylan, Nurbike; “*Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Bisikletin Serüveni*”, Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Sakarya 2020.

Dağlaroğlu, Rüştü; *1907-1987 Fenerbahçe Spor Kulübü Tarihi*, İstanbul, y.y., 1988.

Furness, Zack; *One Less Car: Bicycling and the Politics of Automobility*, Philedelphia, Temple Univertsity Press, 2010.

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

Güneş, Günver; “19. Yüzyıldan 20. Yüzyıla Şeytan Arabalarının İzmir’e Girişi: İzmir’de İlk Bisiklet Yarışları”, *Toplumsal Tarih*, nr 164, 2007, s. 62.

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

Hadland, Tony, Hans-Erhard Lessing; *Bicycle Design: An Illustrated Histroy*, Cambridge Massachusetts London, The MIT Press, 2014.

Héran, Frédéric; *Le retour de la bicyclette: Une histoire des déplacements urbains en Europe de 1817 à 2050*, Paris, La Découverte, 2014.

Herlihy, David V.; *Bicycle: The History*, Massachusetts, Yale University Press, 2004.

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

Hobsbawm, Eric; *Tuhaf Zamanlar Bir 20. yüzyıl hayatı*, çev. Saliha Nilüfer, İstanbul, İletişim Yayınları, 2020.

Hüner, Cenk; *Osmanlı Kamusal Alanında ve Sosyal Hayatında Bisikletin Kullanımı ve Yaygınlaşması*, Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Adem Korkmaz, İstanbul Üniversitesi, SBE, Yüksek Lisans Tezi, 2022.

Kahraman, Atıf; *Osmanlı Devleti’nde Spor*, Ankara, T.C. Kültür Bakanlığı Yayınları, 1995.

Koçu, Reşat Ekrem; “Bisiklet Maddesi”, *İstanbul Ansiklopedisi*, C.V, İstanbul Ansiklopedisi ve Neşriyat Kollektif Şirketi, (İstanbul, 1941).

Neejer, Christine; “*The Bicycle Girls: American Wheelwomen and Everyday Activism*

in the late nineteenth century”, Michigan State University, Yayınlanmamış Doktora Tezi, 2016.

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

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

Rubenstein, David; “Cycling in the 1890s”, *Victorian Studies*, c. XXI/1, Autumn 1977, s. 61-62.

Smith, Neil; *Uneven Development: Nature, Capital, and the Production of Space*, Athens-Georgia, University of Georgia Press, 2008.

Rush, Anita; “The Bicycle Boom of the Gay Nineties: A Reassessment”, *Material Culture Review*, 18 Haziran 1983, s. 1-12.

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

Simpson, Clare S.; “*A Social History of Women and Cycling in Late-Nineteenth Century New Zealand*”, Lincoln University, Yayınlanmamış Doktora Tezi, 1998.

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

Süme, Mehmet; Selami Özsoy, “Osmanlı’dan Günümüze Türkiye’de Bisiklet Sporü”, *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, nr 24, Konya, 2010, s. 350.

Tekil, Süleyman; *Galatasaray Tarihi 1905-1985*, İstanbul, y.y., 1986.

The Bicycle 200 Years on two wheels, Gloucestershire, Mirrorpix The History Press, 2017.

Toprak, Zafer; “Meşrutiyet ve Mütareke Yıllarında Türkiye’de İzçilik”, *Toplumsal Tarih*, nr 52, Nisan 1998, s. 18.

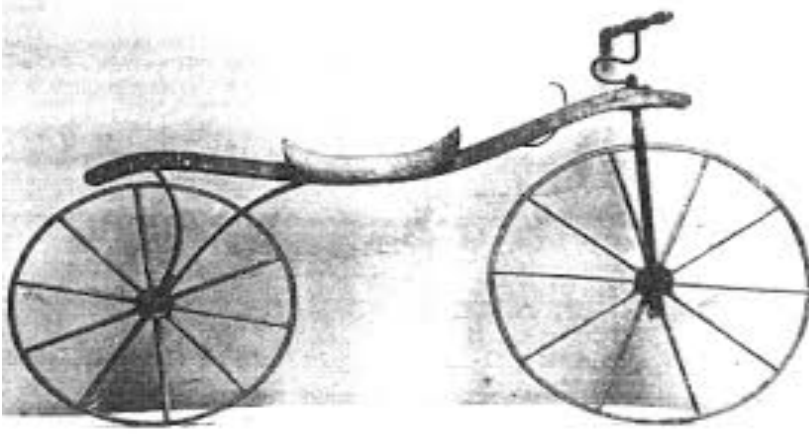
Withers, Jeremy; “The War of the Wheels: H.G. Wells and the Bicycle”, *English Books*, Iowa State University, 2017. (Çevrimiçi): https://lib.dr.iastate.edu/engl_books/2

Yaman, İlker; “To Constantinople on a Bicycle: The Journey of Two American Adventurers in 1891”, 27 Şubat 2016, (Çevrimiçi) <https://www.weloveist.com/to-constantinople-on-a-bicycle-the-journey-of-two-american-adventurers-in-1891>, 12 Mart 2022.

Yıldız, Doğan; *Türk Spor Tarihi*, İstanbul, Eko Matbaası, 1979.

Ekler

Ek-1



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

Ek-2



(Manastır Osmanlı Velosiped Kulübü 1912, BOA, *YB.21*, 113/16).

Ek-3



(Manastır Osmanlı Velosiped Kulübü 1912, BOA, *YB.21*, 113/16).

Ek-4



(Manastır Osmanlı Velosiped Kulübü 1912, BOA, *YB.21*, 113/16).

Ek-5



(İzmir Bornova’da yapılan geleneksel ‘Panionion Yarışları’nda bisiklet müsabakasını gösteren bir karpostal, (Çevrimiçi) <http://www.levantineheritage.com/panionian.htm#>, 21 Mart 2022)

Ek-6



(Bisikletiyle İzmir’den altı günde İstanbul’a gelen Mustafa Süleymanoviç Bey, *Malumat*, No: 292, s.1001)

Ek-7



(1909 Bursa'da sergi nedeniyle düzenlenen yarışta birinci olan sporcu. İsmi tartışmalı olmasına rağmen birçok kaynakta *Hafız Mehmed Ali Efendi* olarak geçmektedir. *Hüdavendigâr Vilayeti Salnamesi*, 1325, s.240)

Ek-8



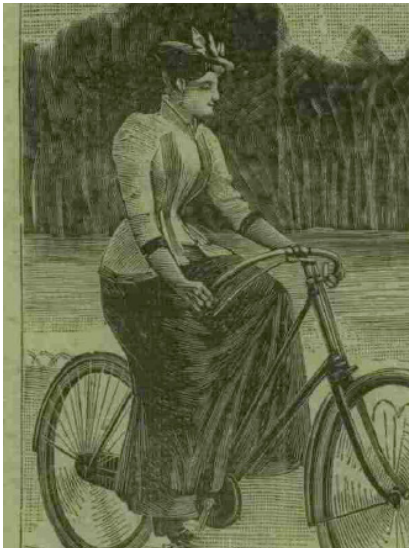
(Derrace Süvaran, *Servet-i Fünûn*, No: 230, s.1, 28 Temmuz 1311 – 9 Ağustos 1895)

Ek-9



(Foto: Ferid İbrahim, İdman Yurdu müsabakalarında manialı bisiklet yarışlarında birinciliği kazanan Vefa Sultanisi talebelerinden Muhtar Efendi, İdman Dergisi Olimpiyat Oyunları, C.I, No: 8-9)

Ek-10



(Velosiped’de terakki – kadınlara mahsus velosiped, *Whitworth* modeli kadın bisikleti, *Maarif*, No: 131, s.1, 24 Recep 1311- 31 Ocak 1894.)