

Osmanlı'dan Günümüze Türkiye'de Bisiklet Sporuna

Cycling In Turkey From Ottomans To Our Day

Mehmet SÜME*
Selami ÖZSOY

ÖZET

19. yüzyılın başlarında Avrupa'da icat edilen bisiklet, ilk dönemlerde seçkinlerin kullandığı bir araç olmuş daha sonra sportif amaçla da kullanılmaya başlamıştır. Bisiklet yaygınlaşmaya başladıktan sonra Osmanlı İmparatorluğu'na da levantenler tarafından getirilmiş ve öncelikle posta teşkilatı, polis teşkilatı ve orduda kullanılmıştır. Osmanlı'da bisikletin gelmesiyle ilgili ilk haber Tarık gazetesi tarafından 1885 yılında duyurulmuştur. Mösyö Tomas İstefanis adında bir Amerikalı, yanındaki bisikletiyle önce İstanbul'a gelmiş, daha sonra İzmir üzerinden beş günlük bir yolculuktan sonra Ankara'ya ulaşmış ve oradan da Yozgat üzerinden Sivas'a geçmiştir.

19. yüzyılın sonlarında Osmanlı ülkesinde başkent İstanbul'un dışında bisikletin yaygın olarak kullanıldığı şehirler Osmanlı'nın Batı'ya açılan penceresi konumunda olan İzmir ve Selanik olmuştur. Osmanlı döneminde ilk bisiklet yarışları 1897'de Selanik'teki ahşap tribünlü velodromda düzenlenmiştir. İzmir'deki levanten aileler, Batı'daki diğer yenilikler gibi bisikletin de kente getirilmesinde öncülük etmiştir. İzmir'de ilk bisiklet yarışması 15 Mayıs 1895 tarihinde yapılmıştır. İzmir'de 1900 yılından itibaren Rum kulüplerinin düzenlediği spor oyunlarında bisiklet de yer almaya başlamıştır. Özellikle Bornova'da levantenlerin kurduğu kulüpler tarafından bisiklet ve atletizm yarışlarının düzenli olarak yapıldığı görülmektedir.

İstanbul'da ilk bisiklet yarışması 18 Ağustos 1895 tarihinde yapılmıştır. Tarabya'daki bu yarışma 5 ayrı mesafede düzenlendi ancak Türk ahaliden katılan olmadı. II. Meşrutiyetten sonra yaygınlaşan bisiklet cemiyetleri Cumhuriyet döneminde daha organize şekilde varlığını sürdürmüştür. 1923 yılında bisiklet federasyonunun kurulmasının ardından Milli Takım oluşturulmuştur. Türk bisikletçiler ilk defa 1924 Olimpiyatları'nda katılmak üzere Paris'e gitmiş ancak teknik nedenlerden dolayı yarışmamıştır.

İkinci Dünya Savaşı yıllarında bisiklet sporu yedek parça ve lastik sıkıntısıyla durgunluk dönemine girmiştir. 1948 Londra Olimpiyatları'na katılan dört Türk bisikletçisi, 195 kilometrelik yol mukavemet yarışını lastik patlaması ya da mekanik arızalar nedeniyle tamamlayamamıştır.

Bisikletin ilk geldiği 1890'lı yıllardan bu yana aradan geçen 120 yıllık sürede Türkiye'de bisikletin hem gündelik hayatta kullanımı artmış, hem de sportif anlamda hareketlilik yaşanmıştır. Ancak Türkiye'de bisikletin sağlıklı ulaşım aracı olarak gelişmiş ülkeler düzeyinde yaygın bir şekilde kullanıldığını söylemek zordur. Beden sağlığı, enerji tasarrufu, çevre bilinci gibi nedenlerle bisiklet kullanımının teşvik edilmesi, kentlerde yolların buna göre düzenlenmesi çağdaşlığın bir gereğidir.

Anahtar Kelimeler: Bisiklet; Velospid; Spor; Ulaşım; Tarih;

Çalışma Türü: Araştırma

ABSTRACT

The bicycle invented in Europe at the beginning of 19th century was a vehicle which was used by elites at first, then it was used for sporting purposes. After the bicycle started to become widespread, it was brought to Ottoman Empire by Levantines and at first it was used postal service, police organization and army. The news about the bicycle was firstly announced by Tarık News in Ottoman Empire in 1885. An American called Mösyö Tomas İstefanis came to İstanbul by his bicycle, then reached Ankara via İzmir in 5 days, and from there he reached to Sivas via Yozgat.

A text about using bicycle in army in a Europe newspaper was presented to sultan in 1894. As time went by, bicycles increased in number in İstanbul. While one of the bicycles was offered to palace, municipality of İstanbul took precautions for regulation of using bicycle. The number of people who wandered by a bicycle at Beyoğlu in İstanbul increased, so the municipality invoked Ministry of the Interior to be banned the wanderings at Beyoğlu, except Taksim-Şişli Road. A bicycle contest from Vienna to İstanbul was planned to be done by an attempt of bicycle associations in Vienna but this contest couldn't be implemented.

At the end of 19th century, on Ottoman lands except capital İstanbul the cities where bicycles were commonly used were İzmir and Selanik. In the Ottoman period, the first bicycle contests were arranged at a wooden grandstand velodrome in Selanik in 1897. Levantine families in İzmir were initiators of bringing cycling to the city. They were also the initiators of bringing other changes in Western to the country. The first bicycle contest was done in İzmir on May 15th, 1895. Bicycle contests took place, too at games arranged by Rum (greek who hold Turkish citizenship) clubs in İzmir since 1900. It is seen that bicycle and athleticism competitions were arranged regularly by clubs established by Levantines.

The first bicycle competition in İstanbul was arranged on August 18th, 1895. This competition in Tarabya was arranged in 5 different tracks but any Turks didn't join the competition. Sellers who imported bicycles to the country started to introduce the bicycles by building velodromes. Some promoters arranged bicycle competitions at concrete tracks made by them in Tepebaşı in İstanbul. When these competitions turned into betting games, they were banned. Bicycle competitions in İstanbul started to be done again after the declaration of Second Constitutional Monarchy. Fenerbahçe was the first club giving importance to bicycle sport during its activities. Cyclists playing for Fenerbahçe shared championship at first bicycle competitions arranged in Turkey in 1912.

* Yrd. Doç. Dr., Abant İzzet Baysal Üniversitesi

After Second Constitutional Monarchy there were attempts to be bought bicycles to police station at many provinces. There were formal requests such as buying bicycles and teaching staff how to cycle from revenue office. The reason of these financial requests was to speed up policemen's work.

It is extracted that Abdülhamit ordered a research to be done into bicycles used in American army in 1894. A document including using bicycle at armies was presented to Second Abdülhamit by İstanbul embassy of U.S.A on October 21st, 1894. A translation of a newspaper cutting including technical knowledge about bicycle was added to the document, too.

It is seen that except army at some departments bicycles were used for clerks to provide them to move quickly. It is written at one of the correspondence made for buying bicycles that state contributions for necessary bicycles which would be used by clerks of ministry of the interior drained away in 1915, so some bicycles were received, provided that the expenses would be paid from subsidy of next year.

A bicycle federation was formed in 1923 after forming of "Türkiye İdman Cemiyetleri İttifakı". The first president of the federation was Muvaffak (Menemencioglu) Bey one of the promoters of bicycle sport.

The first major road competition in Turkey was arranged in Fethiye-Antalya by Ege Gençlerbirliği Club in 1924. The first Turkey Bicycle Competition was arranged in İstanbul in 1926. In bicycle sport the first national game was played against Bulgaria at Taksim stadium track in 1927. In this competition Bulgarian and Turkish cyclists shared championship. There was a halt in bicycle sport with the removal of bicycle federation in 1929. The bicycle federation was formed again with the decision of general congress of Türkiye İdman Cemiyetleri İttifakı in 1933.

Turkish National Bicycle Team couldn't take any rank in Olympic games in Berlin in 1936. Talat Tunçalp took part in a 100-kilometer road race that 30 riders participated. He entered in front row to the last meters, but a series of mishap led him to be last.

Cycling in the Second World War years with a shortage of spare parts and tires had a period of stagnation. Four Turkish cyclists participating in London Olympics couldn't complete the 195-kilometer endurance road race due to puncture and mechanical malfunction in 1948.

Cavit Cav, making much effort to develop the sport of cycling, attempted to construct a factory producing bicycles in 1961, but he failed in his attempt. Bisan joint-stock company established in İzmir in 1963 started to produce Turkey's first domestic bicycles.

The International Marmara Race started by attempts of Talat Tunçalp in 1963 was converted to the Presidential Tour of Turkey in 1964. This was done by extending racetrack and increasing the number of laps. The tour which is the most important bicycle competition of Turkey has been going on since that day. 46th Presidential Tour of Turkey ascended to the 2.0 level in international category and was broadcasted by TRT, in this way reached a large number of spectators in 2010.

Konya which had plain lands was famous for a bicycle city in the years of 1950s. In those years there were 6000 bicycles in Konya-city center. The bicycle sport developed in Konya through velodrome which was built in 1952. Konya Mevlana Tour was started to be arranged in 1990 and it was an international tour in 1922.

Work is continuing on the development of cycling in Turkey. Turkish Basketball Federation adds new work to the existing competitions.

In the intervening 120 years, from 1890s to today, the use of bicycle in everyday life has increased and gained mobility in sporting terms. However, it is difficult to say that bicycles are commonly used as a healthy means of transport in Turkey like developed countries. It is a necessity of civilization that the use of bicycles is encouraged for reasons such as physical health, energy conservation, environmental awareness and city roads are built according to bicycles.

Keywords: Bicycle; Velocipede; Sport; Transport; History.

The type of research: Research

GİRİŞ

Dünya üzerinde bilinen ilk iki tekerlekli araç, Baron Karl de Drais de Sauerbrun tarafından tahta malzemenle geliştirilen ve 6 Nisan 1818'de Paris'te sergilenen "drezin"dir. Bu alet hareket edebilmek için binicinin yerden destek alması gerekiyordu. İskoç Kirk Patrick McMillan'ın 1839 yılında pedalı bulmasıyla bisiklet bugünkü görünümünü andırmaya başladı.¹ Bugünkü anlamda temel ilkesi günümüze değin değışmeden kalan ilk kullanışlı mekanizmayı ise 1861'de Fransız Pierre Michaux geliştirdi. Michaux, oğlu Ernst ile birlikte geliştirdiği "Velospid" adıyla tanınan tahta ve demirden yapılmış araçtan 142 tane üreterek piyasaya sürdü. Tekerleklerin sert lastikle kaplanıp demirin çıkarılması sayesinde sürat arttı ve ilk resmi bisiklet yarışı 1869'da Paris-Rouen arasında düzenlendi. İngiliz James Moore'un 10 saat 23 dakika ile kazandığı 126 kilometrelik bu yarış bisiklet sporunun başlangıcı olarak kabul edilir.² Bu yarışın katılımcıları arasında 4 Fransız kadın da vardı.³ ABD'deki bisiklet yarışları ise 1878 yılında düzenlenmeye başladı. Bisiklet yarışları, 1890'larda Avrupa'nın pek çok ülkesinde en çok tutulan yaz sporu haline geldi. İlk klasik yol yarışı olan Fransa Turu'nun birincisi 1903 yılında düzenlendi. Bu yarışta Fransız Maurice Garin kazandı.⁴

¹ Morpa Spor Ansiklopedisi (2003), c.1. s.198.

² Meydan Larousse, 2. Cilt. Meydan Yayınları (1969), s. 363.

³ Guttmann, Allen. Women's Sports - A History. New York: Columbia University Press. 1991. s. 102.

⁴ Anabritannica Genel Kültür Ansiklopedisi (2004) c.4. 326, 328.

Bisikletin yaygınlaştığı diğer bir ülke olan Amerika Birleşik Devletleri'nde bisiklet üretimi 1869 yılında başlamıştır. Bu ülkede 1896 yılına kadar 300 değişik firmanın ürettiği 1 milyondan fazla bisikletin kullanıldığı belirlenmiştir.⁵

Osmanlı Devleti'nde bisiklet, 19. yüzyılın sonlarında girmiş, gördüğü ilgi üzerine kullanımı kısa sürede yaygınlaşmıştır. Kamu hizmetlerinin daha hızlı bir şekilde yerine getirilebilmesi için öncelikle posta, polis ve ordu teşkilatında kullanılmıştır. Başta İstanbul, İzmir ve Selanik olmak üzere büyük şehirlerde bisiklet yarışları yapılmıştır. II. Meşrutiyetten sonra yaygınlaşan bisiklet cemiyetleri Cumhuriyet döneminde daha organize şekilde varlığını sürdürmüştür. 1923 yılında bisiklet federasyonunun kurulmasının ardından Milli Takım oluşturulmuştur. Türk bisikletçiler ilk defa 1924 Olimpiyatları'nda katılmak üzere Paris'e gitmiş ancak teknik nedenlerden dolayı yarışmamıştır.

Bu araştırma, Osmanlı Devleti'nden günümüze kadar Türkiye'de bisikletin ulaşım aracı ve sportif olarak kullanımının yaygınlaşma sürecini ortaya koymak amacıyla yapılmıştır. Araştırmada konuyla ilgili yerli ve yabancı literatür taranmış, Başbakanlık Osmanlı Arşivi ve Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi'ndeki konuyla ilgili belgeler ışığında gelişmeler kronolojik olarak değerlendirilmiştir.

OSMANLI'DA İLK BİSİKLET

Bisikletin Osmanlı ülkesine girişi, Avrupa'da yaygınlaşmasının ardından çok zaman almamıştır. Tarık gazetesinin 31 Ağustos 1885 tarihli sayısındaki habere göre Mösyö Tomas İstefanis adında bir Amerikalı, yanındaki bisikletiyle önce İstanbul'a gelmiş, daha sonra İzmit üzerinden beş günlük bir yolculuktan sonra Ankara'ya ulaşmış ve oradan da Yozgat üzerinden Sivas'a geçmiştir. Gazetede haber şu şekildedir:

“Mösyö İstefanis adında bir Amerikalı'nın velospid ile seyahat ve Dersâa'det'e muvasalatıyla (ulaşmasıyla) buradan dahi hareket ettiğini yazmış idik. Ankara'dan yazıldığına göre mûmâ-ileyh İzmit'ten 5 günde şehri mezkûra muvasalat ve Vali Paşa hazretleri ile memûrin-i vilâyet ve binlerce ahali merkûmun hareketini temaşa etmişler ve merkûm kendisine yapılan rica üzerine 3 defa şose üzerinde velospid ile yürüyüp 1200 yarda mesafeyi 2 dakika 14 saniyede kat etmiştir. Merkûm bilahare vali paşa hazretleri ile memûrin-i vilâyetten veda idüp Yozgat'a mütevecciyeye-i azimet olmuş (yönüne gitmiş) andan dahi Sivas'a azimet etmiştir”⁶

Basında birçok yazı ve karikatüre konu olan ve “şeytanarabası” adı takılan bisiklete 1950'lere kadar “velospit” veya “velespit” denmeye devam edildi. Bisikletle ilgili bilgileri önce basından öğrenen İstanbul halkı bu yeni icadı velospid adıyla tanıdı. Velospid, Fransızca Vélocipède kelimesinin bozuk telaffuzudur.⁷ Batı Avrupa'da velospid üç tekerlekli çocuk bisikleti anlamını kazanırken 1901'de İkdâm gazetesinde Ali Kemal “derrace” adını öneriyordu.⁸ Nitekim Osmanlı'da bisiklet için yaygın olarak velospid tabiri kullanılsa da bunun yanı sıra Ali Kemal'in önerdiği “Derrace” deyimini de kullanılmıştır. İlerde belirtileceği üzere 1906'da Bulgaristan'da bulunan bisiklet cemiyetleri “bisiklete binen kimseler” anlamına gelen “Derrace-i Süvaran” olarak adlandırılmışlardır.⁹

İstanbul'a ilk bisikletler 1880'lerde ithal edilmeye başlanmıştır. 1884 yılında İstanbul'da yayınlanan Saadet gazetesinde yayınlanan ilanda şu satırlar yer almaktadır:

“Velosiped istimalinin (kullanımının) dünyanın her tarafında ne derecelere terakki ettiği (geliştiği) 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 Vekaletini derubte etmiştir (üstlenmiştir). Bu şirket en sağlam, en hafif, en ziyade süratle hareket eden ve en müzeyyen 'velosiped'lerin imali ile iştihar etmiştir (ünlenmiştir).”¹⁰

İstanbul'a gelen bisikletlerin sayısının artmaya başladığı 1890-1895 yılları arasında İstanbul sokaklarından bir bisikletlinin geçtiğini görmek, İstanbullular için meraklı bir seyirdi. Bisikletin ilk

⁵ Herlihy, David. (2004) “Bicycle The History” New York: Yale University Press, s. 4-5.

⁶ Tarık, Sayı: 517, 20 Zil-kade 1303 Rumi Sene 19 Ağustos 1301 / 31 Ağustos 1885.

⁷ İstanbul Ansiklopedisi (1961), C.5, “Bisiklet Maddesi”, İstanbul, s. 2820.

⁸ Emiroğlu, Kudret. (2002) Gündelik Hayatımızın Tarihi, Ankara: Dost Kitabevi, s. 528.

⁹ Devellioğlu, Ferit (1984) Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lügat, Ankara.

¹⁰ Akçura, Gökhan. “Evvel Zaman İçinde Bisiklet”, İstanbul: Om Yayınları, 2003, s.119-120.

görlmeye başladığı dönemlerde bisiklet kullananlar “monden” tipler olarak alaya alınmış, zaman zaman ilk biniciler züppelikle suçlanmıştır.¹¹

Servet-i Fünun dergisi yazarı Ahmet İhsan, 1893 yılında İstanbul'da düzenlenen nizami olmayan bisiklet yarışından bahsetmektedir.

“Bilmem hatırlarda mı? Sobbetlerimizin birinde velospidden bahsederken belki pek yakında Kuşdili Çayırında bir velospid yarışı görürüz demistik. Zannımız pek çabuk hakikat oldu, ama yarış Kuşdili Çayırı yerine Tepebaşı Bahçesi'nde oldu. Yarışmanın esas bahçe etrafını bir saatte 120 defa devretmekti. Bu müsabakayı ortaya çıkaran Mösyö Ortek, bir saatte ancak 104 defa devredebilirdi. İstanbul'un yeni velospidçilerinden 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, çarpındığını görmek hakikaten pek güliünç idi.”¹²

1894 yılında bir Avrupa gazetesinde ordularda velospid kullanımını konu alan bir gazete yazısı tercüme edilerek padişaha sunulmuştur.¹³ 1895 yılında İstanbul'da sayıları artmaya başlayan bisikletlerden biri saraya takdim edilirken¹⁴ diğer yandan Şehremaneti bisiklet kullanımının düzenlenmesi için harekete geçmiştir. Şehremaneti, İstanbul Beyoğlu'nda bisiklet ile dolaşanların sayısının artması üzerine bunların yasaklanmasını ve Taksim-Şişli yolu haricinde dolaşmalarına müsaade edilmemesi için 2 Ocak 1895 tarihinde Dâhiliye Vekaleti'ne başvurmuştur. Dâhiliye Vekâleti de Şehremaneti'nin bu talebini Sadaret Makamı'na sunmuştur. Sadaret Makamı durumu değerlendirmiş ve Dahiliye Vekaleti'ne gönderdiği cevapta bu yolda gidip gelenlerin şimdiye kadar bir sakınca doğurmadığı bildirildiğinden yasaklanmasını uygun görmeyerek şu notu eklemiştir:

“Her ne kadar bunların dar sokaklardan geçemeyeceği bilenmekteyse de geçenler olduğu halde belediye çavuşları marifetiyle ötekine berikine çarpıp bir kazaya neden olmamaları için uygun bir dille ikaz edilmesi şimdilik yeterli olacaktır.”¹⁵

1896 yılında Levantenler ve gayri Müslimlerin yanında Türk ahalden de yakın şehirlere bisikletle yapılan geziler dönemin gazetelerine haber olmuştur. O yılın Haziran ayında İstanbullu Şakir Bey üç arkadaşıyla İstanbul'dan Bursa'ya, oradan da 7,5 saatte Bandırma'ya gitmişlerdir.¹⁶

Viyana'dan İstanbul'a Bisiklet Yarışı Fikri

1985'te Viyana'daki bisiklet cemiyetlerinin girişimi ile Viyana – İstanbul arasında bir bisiklet yarışı düşünülmüş, ancak Alman Wolff Ajansı'nın haberine göre bu yarış ertelenmiştir.¹⁷

Daha sonra Viyana Belediye Başkan Yardımcısı Doktor Alber Rinhetz'in girişimiyle kurulan bir komite; Belgrad, Niş, Sofya, Filibe ve Edirne yoluyla İstanbul'a ulaşılacak bir gezi planlamıştır. Viyana'da ortaya çıkan bu organizasyon fikrine Avusturya'nın İstanbul başkonsolosu Bonri de destek vermiş, hatta bu komitenin kurulmasından dolayı sarayın en küçük Şehzadesi de memnuniyetini belirtmiştir.¹⁸

Komite, bu gezide Osmanlı ülkesine getirilecek bisikletlerin ithalat ve ihracat vergisinden muaf tutulması için talepte bulunmuştur. Ayrıca bisikletlerin geçecekleri yolların keşfi için yarış öncesinde Viyana'dan yola çıkacak olanlara kolaylık sağlanmasını da talep etmiştir. Bu seyahat için keşif koluyla birlikte kaç kişinin geleceğinin daha sonra bildirileceği beyan edilmiştir.¹⁹ Sadaret Makamı, Avusturya sefaretî aracılığıyla iletilen bu talebi olumlu karşılamış, kafilenin getireceği bisikletlerden vergi alınmayacağını bildirmiştir.²⁰

¹¹ Akçura, Gökhan. a.g.e., s.133-134.

¹² İstanbul Ansiklopedisi, s. 2820.

¹³ BOA. Y.PRK.EŞA. 20/39 (21 Teşrin-i evvel 1894 / 2 Ekim 1894)

¹⁴ BOA. Y.PRK.TŞF. 4/47 (7 Rebiyü'l-ahir 1313 / 27 Eylül 1895)

¹⁵ BOA. DH.MKT. 345/83 (22 Şaban 1312 / 18 Şubat 1895)

¹⁶ Kahraman, Atif. a.g.e., s. 660.

¹⁷ BOA. HR.SYS. 30/ 58 (23 Nisan 1895)

¹⁸ BOA Y.PRK.TKM. 33/62 (24 Cemaziye'l-evvel 1312 / 23 Aralık 1894)

¹⁹ BOA. Y.A.HUS. 325/133 (29 Şevval 1312 / 25 Nisan 1895)

²⁰ BOA. Y.A.HUS. 325/123 (13 Nisan 1311 / 28 Nisan 1895)

Selanik'te Hipodromunda Bisiklet Yarışları

Osmanlı ülkesinde başkent İstanbul'un dışında bisikletin yaygın olarak kullanıldığı şehirler Osmanlı'nın Batı'ya açılan penceresi konumunda olan Selanik ve İzmir'dir.

Avrupa'da bugüne kadar devam eden en önemli yol yarışlarından önce Osmanlı ülkesinde de pistte bisiklet yarışlarının düzenlendiği görülmektedir. Fransa Bisiklet Turu 1903, İtalya Bisiklet Turu 1909 yılında başlarken Osmanlı döneminde ilk bisiklet yarışları 1897'de Selanik'te düzenlenmiştir.²¹ Selanik'te Depo Harici diye anılan mahallede pisti topraktan, yüksek virajlı, ahşap tribünlü bir velodrom bulunuyor ve yarışlar bu pistte yapılıyordu. Bu yarışlarda Nobile isminde bir Fransız öğretmeni, Modyano Efendi ve Enver Paşazade Mustafa Bey de yer almıştır. Selanik'teki Kışla önünde yapılan yarışlarda da yer alan Mustafa Bey, daha sonra İstanbul'da düzenlenen yarışlara da girmiştir.²²

Osmanlı'da 1900'lerin başında her türlü toplu faaliyetlerde olduğu gibi sportif müsabakalar için de başkent İstanbul'dan izin alınması gerekiyordu. Bu durumun tüm ülkeye bildirilmesi için 25 Teşrin-i evvel (Ekim) 1901 tarihinde at ve bisiklet yarışlarıyla güreş müsabakalarının izinsiz yapılmayacağı bütün vilayetlere tebliğ edilmiştir.²³

1902 yılında Selanik'teki hipodromda bisiklet ve koşu müsabakası yapılmasına izin verilmesi için de talepte bulunmuştur. Bu konuda polisin bir sakınca görmediği ancak daha önce bu tip yarışlar için izin alınması gerektiği telgrafla bildirildiğinden konunun 11 Mayıs 1318 (Miladi 24 Mayıs 1902) tarihinde Sadaret makamının olurlarına sunulduğu anlaşılmaktadır.²⁴

İstanbul'da İlk Bisiklet Yarışları

İstanbul'da ilk bisiklet yarışması 18 Ağustos 1895 tarihinde yapıldı. Tarabya'daki bu yarışma 5 ayrı mesafede düzenlendi ancak Türk ahaliden katılan olmadı. Servet-i Fünün Dergisi bu yarışmayı şöyle anlatmaktadır:

*“Şehrimizde ilk defa yapılan şu velospid müsabakasından gerek yarışçılar ve gerekse seyirciler ziyade memnun oldukları için gelecek Pazar günü tekrar yarış yapılacaktır ve kazananlara ödülleri verilecektir.”*²⁵

Avrupa merkezlerinden İstanbul'a bisiklet ithal eden satıcılar, yarış pisti yaparak tanıtıma yönelmişti. Bazı girişimciler, İstanbul'da Tepebaşı'nda yaptırarak beton pistlerde bisiklet yarışları düzenledi. 1908 öncesinde yarışların ünlüleri Mustafa Bey ile Nobile ve Medyano efendilerdi.²⁶ Ancak halkı bisiklete heveslendirmek ve satış yapabilmek amacıyla iddialı bahisler halinde düzenlenen bu yarışlar sportif bir faaliyet olarak değerlendirilmemekle birlikte, İstanbul'da bisikletin tanıtımı açısından önem taşımaktadır. Ağa Camii civarında bisiklet acenteliği yapan Leon ile Ragıp Paşa Hanı içinde bisiklet ticareti yapan Papazyan adlı tüccarların girişimiyle Tepebaşı'nda bulunduğu alanda bir bisiklet pisti yapılmıştı. Yaklaşık 5 metre genişliğinde ve virajları tahtadan yapılmış bu pistin uzunluğu 250-300 metre kadardı.²⁷ Burada düzenlenen yarışlar daha sonra bahis oyunu şeklini alınca yasaklandı. Tepebaşı yarışları yasaklanınca bu gruplar mesafesi 30 kilometreyi bulan Kâğıthane yarışlarında mücadele etmeye başladı.²⁸

İstanbul'da bisiklet yarışları II. Meşrutiyetin ilanından sonra yeniden canlandı. Bisiklet sporuna faaliyeti arasında ilk yer yeren kulüp Fenerbahçe oldu. 1912 yılında Fenerbahçeli bisikletçiler Vecdi, Şinasi ve Alber Beyler, Türkiye'de düzenlenen ilk bisiklet yarışlarında şampiyonlukları aralarında paylaştılar.²⁹

1912 ve 1913 yıllarında düzenlenen spor bayramlarında bisiklet yarışları da yer aldı. 1914 yılında Cuma Birliği Bayramı'nda bugünkü Şükrü Saraçoğlu Stadı'nın bulunduğu Union Clup Sahasında düzenlenen 5 turlu yarışı Fenerbahçe kulübünden Vecdi Çağatay kazandı.³⁰ 1912 yılı sonrasında düzenlenen yarışlarda

²¹ Anabritannica Genel Kültür Ansiklopedisi (2004) c.4. s. 330.

²² Hiçyılmaz, Ergun. “Türkiye’de spor” Yeni Yüzyıl Kitaplığı Türkiye’nin Sorunları Dizisi 11. (Tarihsiz). s. 43., Atabeyoğlu, Cem, a.g.e., s. 4.

²³ BOA. DH.MKT. 2567/66 (28 Şevval 1319 / 7 Şubat 1902)

²⁴ BOA.DH.MKT. 511/11 15 Safer 1320 / 24 Mayıs 1902), BOA.İ.DH. 1398 (3 Rebiyü'l-evvel 1320 / 10 Haziran 1902)

²⁵ Kahraman, Atif (1995) a.g.e, s. 659-660.

²⁶ Anabritannica Genel Kültür Ansiklopedisi (2004) c.4. s. 330.

²⁷ Atabeyoğlu, Cem (1994), Türk Bisiklet Tarihi, Türk Spor Vakfı Yayınları, 5/11, s. 8.

²⁸ Yıldız, Doğan. “Çağlar Boyu Türklerde Spor”, İstanbul:Telebasım, 2002, s. 796; Hiçyılmaz, Ergun, a.g.e., s. 43-44.

²⁹ Düünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi (1994), Cilt 2, s. 246.

³⁰ Atabeyoğlu, Cem, a.g.e, s. 9.

Galatasaray kulübünden Trapezci Daniş ve ünlü şair Ruşen Eşref beylerin isimlerine rastlanmaktadır. Birinci dünya savaşı yıllarında bisiklet yarışlarında duraklama görülür. Ülkenin içinde yaşadığı sıkıntılar dolayısıyla bisiklet ithalatı kesilirken, mevcut bisikletler için de yedek parça ve özellikle lastik sıkıntısı yaşanmaktaydı.³¹

İzmir'de Bisiklet Yarışları

19. yüzyılın sonlarında Avrupa'da yaşanan yenilikler, İzmir'deki levanten aileler aracılığıyla Osmanlı ülkesine getirilmeye başlanmıştır. İzmir'de yayınlanan Ahenk gazetesine göre İzmir'de bisikletin ilk görüldüğü tarih 1885'tir ve bu dönemde gayrimüslimlerden oluşan bisiklet meraklılarının sayısı 200'den fazladır. İzmir'de bisiklet kullanma konusunda başarılı olan ilk Türk de Kunduracı Ali Efendi olmuştur.³²

İzmir'de ilk bisiklet yarışması 15 Mayıs 1895 tarihinde yapılmıştır. Ahenk gazetesindeki habere göre altısı bisiklet, dokuzu yaya koşusu olmak üzere on beş yarışma yapılmış, bisiklet yarışlarından beşini Karşıyakalı Petriçe isimli bir sporcu kazanmıştır. Düşmeden yavaş bisiklet sürme yarışını İstinkaf Mahkemesi üyesi Dedeyan Efendi'nin oğlu kazanmıştır.³³

İzmir'in levanten aileleri, 1897 yılında ilk kez bir şehirlerarası bisiklet yarışını düzenlemiştir. İzmir'de 1900 yılından itibaren Rum kulüplerinin düzenlediği spor oyunlarında bisiklet de yer almaya başlamıştır. 1901 yılında İzmir Valisi Kamil Paşa'nın himayelerinde gerçekleşen 5. Panionios Yarışları Bornova'da düzenlenmiş ve İngiliz bisikletçiler tüm dereceleri almıştır. Bir yıl sonraki 8,5 kilometrelik Pınarbaşı-Bornova yarı maraton yarışında ilk kez bir Rum'un (Luca Venizelos) birinci gelmiştir. Bu yarışlarda Mustafa Süleymanoviç isimli bir Müslüman 17 kilometrelik yarışta ikinci olmuştur.³⁴

20. yüzyılın başlarında Bornova'da levantenlerin kurduğu kulüpler tarafından bisiklet ve atletizm yarışlarının düzenli olarak yapıldığı görülmektedir. Aydın Valiliği'nden İçişleri Bakanlığı'na 26 Şubat 1904 tarihinde yazılan yazıda İngiltere tebaasından Sör Tisram tarafından İzmir'in Birun-ı abad (Bornova) nahiyesinde her sene 23 Nisan ve 21 Mayıs'ta düzenlenen cimnastik ve bisiklet yarışları için izin talep edilmiştir.

1907 yılında on birincisi düzenlenen Panionios Spor Oyunları 20 Mayıs günü Buca Paradiso alanında yapılmıştır. Oyunlarda atletizm yarışları dışında bisiklet yarışları da yer almıştır. Oyunlara Panionios, Apollon, Pelops, İstanbul Tavatla, İstanbul Rum Jimnastik, İstanbul Rubtiyon Mektebi, Atina Panhellenik, Atina Nasyonal Jimnastik, Ayvalık İolikos, Patra, Pire, Patras, Pan Ahaikos, Kahire İfiko, İzmir İdmanperveren kulüpleri katılmıştır.³⁵

Yine Bornova'da 1908 yılında düzenlenen cimnastik ve bisiklet yarışları için bir talimatname hazırlanmıştır. 7 maddeden oluşan talimatnamede yarışlarda uyulması gereken kurallar, ödüller, itiraz konularında hükümler yer almaktadır. Talimatın girişinde içeriği tanımlayan şu ifadeler yer almaktadır:

"Bazı mekteplerin talebesiyle cimnastik meraklıları için Bornova'da yaşayan "Sör Tisram" adlı İngilize ait arazi'deki meydana her sene Nisan ve Mayıs aylarında düzenlenecek jimnastik, koşu ve velospid müsabaka oyunları hakkında talimat."

Talimatın yarışmaya katılmak isteyenlerin yerine getirmesi gereken şartlar şöyle ifade edilmiştir:

"2. Madde: Bu oyunlara iştirak edeceklerini beyan edenlerin tamamı isimleriyle hangi oyuna iştirak edeceklerini bildiren bir pusulayı oyunların icra olunacağı günden on gün önce tertip komitesine bildirmelidir"

Talimatta itirazlarla ilgili şu madde bulunmaktadır:

"3. Madde: Müsabakaya dâhil olanlardan birinin ibracı ile elde ettiği derece hakkında itiraz edilmek istenildiğinde ödül töreninden kırk sekiz saat evvel tertip komitesine müraaat etmesi gerekir."

Talimatta yarışmaya katılacak sporcuların giyecekleri giysiler de şu şekilde belirlenmiştir:

"4. Madde: Müsabakaya dâhil olacakların giyecekleri elbise omuzlardan dizlere kadar vücudu örtecek şekilde olmalıdır. Ayaklarda bir deri ayakkabı bulunması şarttır"

Talimatta yarışın ne şekilde biteceği şu şekilde anlatılmıştır:

³¹ Yıldız, Doğan. a.g.m., s. 451.

³² Güneş, Günver (2007) İzmir'de İlk Bisiklet Yarışını, Toplumsal Tarih, Sayı: 164, s. 57-61.

³³ Kahraman, Atif (1995) s. 659.

³⁴ Güneş, Günver (2007) a.g.m., s. 57-61.

³⁵ Güneş, Günver (2007) a.g.m., s. 62.

“*Bitiş noktasına gerilen kurdeleye, koşanlardan hangisi daha evvel göğsüyle temas edecek olursa onun birinciliği geçerli olacaktır.*”

Talimatın son maddesinde işaret verilmeden yarışmaya başlayanlar için şu hüküm getirilmiştir.

“7. madde: *Özel işaret verilmeden evvel koşan olursa durdurulacak ve başlangıç çizgisinin arkasından tekrar koşturulacaktır.*

Talimatın maddeleri bu şekilde sıralandıktan sonra son bölümde şu ifadelerle yer verilmiştir:

“*Abkâm-ı umumiye-i beyetten maada her kim olursa olsun oyun meydanına girmek katiyen memnudur. Velospid müsabakaları hakkında kavaid sair koşu oyunları hakkında işbu talimatta muharrer kavaid-i velospid ile icra edilecek koşu oyunlarında da caridir. Şayet velospidcilerden biri sebhen işaret verilmeden evvel hareket edecek olursa, koşmaktan tevkîf edilerek yeniden hareket ettirilecektir. Velospidçiler imkan müsait olduğu kadar meydandaki daire dâhilinde seyir ve hareket etmeye mecburdur. Dairenin bir tarafından diğerine kadar çizilen çizgi nokta-i münteha-i ara etmektedir ve velospidin ön tekerleğiyle evvelce dokunan birinciliği kazanmış olduğu itibar olunacaktır.*”³⁶

Bornova’daki bisiklet yarışlarının 1923 yılına kadar sürdüğü görülmektedir. Bu yıl yapılan Bornova’daki bisiklet müsabakasında birinci gelen İngiliz Vitali’nin oğluna madalya verilmesi, devletin resmi belgeleri arasına girmiştir.³⁷

Bulgaristan’da Bisiklet Cemiyetleri

1900’lü yılların başında Osmanlı İmparatorluğu’na bağlı bulunan Bulgaristan’da bisiklet yarışları düzenlemek amacıyla cemiyetlerin kurulduğu görülmektedir. Bu cemiyetlerin bazıları, Balkan Savaşlarına uzanan süreç öncesinde ayrılıkçı siyasi çalışmalar içinde bulunmuştur.

1906 yılında Başkent İstanbul’la yapılan bir yazışmaya göre, Bulgaristan’ın çeşitli şehirlerinde bulunan Derrace Süvaran (Bisikletçiler) Cemiyetleri’nin önceki sene Köstendil’de olduğu gibi bu sene de Filibe’de bisiklet yarışları düzenleyecekleri bildirilmiştir.³⁸ Sofya’da kurulan Sofya Derrace Süvaran Cemiyeti, 1907 yılının Ağustos ayında Romanya Derrace Süvarileri’ni davet etmiştir. Bisikletçiler Haziran ayı sonlarında Sofya’ya gelmiş ve bir kaç gün kalmışlardır.³⁹ Ancak bisikletçilerin bu toplantılardan bazılarının siyasi içerikli hale dönüştürdüğü görülmektedir. 1907 yılında Plevne’de toplanan Bulgaristan bisikletçilerinin yaptıkları toplantıda programları dışına çıkararak Osmanlı Devleti aleyhinde yaptıkları davranışlar adli takibat konusu olmuştur.⁴⁰ Bulgar bisikletçiler, ülkelerinin 1908 yılındaki bağımsızlık ilanı öncesinde milliyetçi fikirlerini spor aracılığıyla dile getirerek sporu siyasete alet etmişlerdir.

BİSİKLETLE İLGİLİ İLK YAYINLAR

Bisikletin yaygınlaşmasıyla birlikte Osmanlı’da gazete ve dergilerde tanıtıcı yazılar yayınlanmaya başlarken bisikletle ilgili kitaplar da basılmıştır.

Velospid ile Bir Cevlan (Gezinti)

Türkiye’de bisikletle ilgili ilk kitap bir seyahatnamedir. Ahmed Tevfik’in 1316 (1900) yılında yayınladığı “Velosiped ile Bir Cevlan (Hüdavendigar Vilayeti Dâhilinde)” adlı 126 sayfalık kitap, İstanbul – Bursa arasında bisikletle yapılan bir gezinin öyküsünü anlatır. Ahmed Tevfik, önsözde bisikletin yararları, sağlıklı olan ilişkileri ve adabı üzerinde durduktan sonra şöyle devam eder:

“*Mesela bisikletiniğe binmiş gidiyorsunuz. Karşıdan tanımadığımız birisi de aracı ile geliyor. Bir boru sesi ya da çıngrağın uzun bir abengi ile onu selamlamak mecburiyetini hissedersiniz. Bazen selam ile kalmayıp çark ederek ya da manevra yaparak, beraberce yola devam edersiniz. Bu suretle sohbet edip abıy olursunuz. Yahut her ikiniz de inerek ‘nereden teşriif?’, ‘Siz ne cihete yahu?’ gibi kelimelerle konuştuktan sonra, makinelerinizi binersiniz.*”⁴¹

³⁶ BOA.İ.DH. 1396/1320 M/7 (19 Muharrem 1320 / 1 Haziran 1904)

³⁷ BOA. Y.EE.KP. 41/4001 (29 Zi’l-hicce 1341 / 13 Temmuz 1923)

³⁸ BOA. A.MTZ.(04) 142/13 (26 Rebiyü’l-evvel 1324 / 19 Haziran 1906)

³⁹ BOA. A.MTZ., 159/130 (25 Ağustos 1323 / 7 Eylül 1907)

⁴⁰ BOA. A.MTZ 159/109 (15 Recep 1325 / 24 Ağustos 1907)

⁴¹ Akçura, Gökhan. a.g.e., s.35.

Bisiklet Meraklılarına Yadigâr

Bisikletle ilgili Osmanlı'da yayınlanan ilk kitaplardan biri de genel bir kullanım ve başvuru kılavuzu olan Bisiklet Meraklılarına Yadigâr'dır. Dönemin şartlarında bir yayın yapabilmek için gerekli olan izin, kitabın yazarı Mülazım Ali İhsan Efendi tarafından uzun bir denetim süreci yaşanmıştır.

Eserin havale edildiği Maarif Nezareti Teftiş ve Muayene Heyeti 15 Ekim 1903 tarihinde "tabı mahzurdan salim" ibaresi ile bir sakınca görmemiştir. Ancak bir üst makam olan "Tetkik-i Muvaffakat-ı Aliye" makamına havale edilmiştir. Bu makam ise yaptığı tetkik sonucunda basılması yönünde karar vermiştir. Ancak kurul kitabın diğer iki nüshasının tetkikinde dikkat ve itina gösterilmesini istemiştir. Kitap 4 Teşrin-i sani 1319 tarihinde (17 Kasım 1903) Maarif Vekaletine bağlı olan Teftiş-i muayene heyetine geri gönderilmiştir. Bütün bu aşamalardan sonra ise eser basılması için olur almak amacıyla 21 Teşrin-i sani 1319 tarihinde (4 Aralık 1903) Dahiliye Vekaletine gönderilmiştir. Ardından gerekli izin gelmiş ve kitabın basım ve dağıtımını bu izinle gerçekleştirmiştir.⁴²

1904 yılında İstanbul'da basılan kitapta şu bölümler bulunmaktadır:

"1- Şeraiti sıhhiye iktisa edilecek (giyilecek) elbise, 2. Binmek nasıl öğrenilir, 3. Makinenin mürekkebatı (akşamı), 4. İyi bir makinede bulunması gereken şerait, 5. Bir makine nasıl satın alınır, 6. Makinede ufak tefek tamirat nasıl yapılır." Kitapta ayrıca özel olarak yapıldığı belirtilen 100 kadar resim yer almaktadır.⁴³

Bunların dışında bisiklet, dönemin edebiyat eserlerinde de yer bulmuştur. Sabah gazetesi yazarı Nat Pinkerton cinayet koleksiyonu çevirisinin 5. kitabı Bisikletli Zebani, 1911'de yayınlanmıştır.⁴⁴

Bisiklete Şiir

Bisiklet yeni görülmeye başladığı yıllarda şairlere de ilham kaynağı olmuştur. Servet-i Fünun dergisinde yayınlanan Bisiklet (Sonnet) adlı şiirinde Tefik Fikret şu dizeleri yazmıştır:⁴⁵

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

Meşâm-ı rûha emel lezzetinde neşrediyor
Ten-i rakâki bahârın esir-i nûkbetini
Şitabı titreterek sîne-i tarâvetini
Pırl pırl uçuyor, tuttasıl uçup gidiyor.

Uçup uçup gidiyor; sonra pür-gurûr ü garâm
Zemine resm ile bir nazlı hatt-ı istîhâm:
"Güzel değil mi şu hâlim, bakın" diyor... Parlak,

Güzel evet bu revişler, güzel bu câzibeler,
Güzel; fakat bu tehâlük nedir, değilse eğer
Hâyatı birkaç adım fazla koşturup yormak?

ULAŞIM ARACI OLARAK BİSİKLET

1907 yılında İstanbul'da kullanılan bisikletler belediye teşkilatı tarafından kayıt altına alınmaya çalışılmıştır. Her bir bisiklete numara verilerek sahibi ve binicisinin adı Şehremaneti ve Zaptiye Nezareti'nde tutulan deftere kaydedilmiştir. Kayıt sırasında işlemler için her bisikletten yarım lira rüsum alınmıştır.⁴⁶

⁴² BOA. MF.MKT. 753/60 (23 Eylül 1319, 8 Ekim 1903)

⁴³ Akçura, Gökhan. a.g.e., s.39-40.

⁴⁴ Emiroğlu, Kudret. Gündelik Hayatımızın Tarihi, Ankara: Dost Kitabevi, s. 529.

⁴⁵ Servet-i Fünun, (1314/1896) Aktaran: Gökhan Akçura, a.g.e., s. 76.

⁴⁶ BOA. DH.MKT. 1075/34 (7 Rebiyü'l-evvel 1324/1 Mayıs 1906)

Bisiklet 1913 zabıta talimatnamesinde bir taşıt aracı olarak kullanılmıştır. Talimatnamede velospid, bisiklet ve el arabaları için ruhsatiye varakası, daire ve sıra numaraları alınması, ayrıca gece yakmaya mahsus fener ve arkaya takılacak kırmızı fener bulundurulması hükmünün getirildiği görülmektedir. 1914 yılında Galata Köprüsü geçiş ücretleri arasına bisiklet dâhil edilmiştir.⁴⁷

Posta Teşkilatında Bisiklet

1900'lü yılların başında Osmanlı'da posta teşkilatında da bisikletin kullanılmaya başladığı görülmektedir. Posta teşkilatında etkili bir şekilde kullanılan bisikletlerin emniyet teşkilatına da örnek olduğu belgelerden anlaşılmaktadır. 18 Eylül 1909 tarihinde Emniyet Umum Müdürlüğü, Posta ve Telgraf Müdüriyeti'nden teşkilatının kullandığı bisikletlerle ilgili bilgi talep etmiştir.⁴⁸ Posta ve Telgraf Müdüriyeti de posta dağıtıcılarının kullandığı bisikletlerin nerden ve kaçta alınabileceği ile ilgili şu bilgileri vermiştir:

“Posta teşkilatının bisikletleri iki çeşittir. Bunlardan kırmızı renkli olanları İngiltere'nin Birmingham şehrinde kurulu Union fabrikası üründür. Kırmızı boyalıdır ve yıldızlı markasının içinde VAY harfleri vardır. Her biri Mecidiye 20 kuruştan 1200 kuruş karşılığında Beyoğlu Telgraf Merkezi memurlarından Ahmet Robenson⁴⁹ aracılığıyla doğrudan fabrikadan alınmıştır. Bisikletlerin yanında uzun bir hava tulumbası, küçük bir korna, bir vida ve yağdanlık olmak üzere toplam 5 parçadan oluşan bir set vardır. Diğer siyah renkli bisikletler ise satan bayinin verdiği bilgiye göre İngiltere'de üretilmiştir. Tekerek lastiklerinin yuvası yeniklidir. Bunlar da her biri Mecidiye 20 kuruştan 660 kuruş karşılığında Şehzadebaşı'nda ve Yeni Cami yanında mağazaları bulunan Mehmed Salim Efendi'den alınmıştır. Bisikletlerin yanında bir çelik vida, akort parçası, bir İngiliz anahtarı, bir tornavida, bir yağdanlık, bir korna, uzun hava tulumbası olmak üzere 9 parçalık levazımatı vardır. Bisikletler iki aydan beri posta dağıtıcıları tarafından kullanılmaktadır. Bugüne kadar herhangi bir şikâyet gelmemiştir.”

Polis Teşkilatında Bisiklet

Osmanlı'da II. Meşrutiyet sonrasındaki yıllarda birçok vilayette polis teşkilatına bisiklet alınması için girişimlerde bulunulduğu konuyla ilgili yapılan yazışmalardan anlaşılmaktadır. Selanik Polis Müdürlüğü'ne bağlı merkezî ve önemli karakollardaki polislerin işlerini hızlandırmak için bisiklet satın alınması ve bisiklete binecek personelin eğitilmesi için Defterdarlıktan kaynak talep edilmiştir.⁵⁰ Yine aynı dönemde Kosova Vilayeti'nde polisler için altı adet bisiklet alınması için talepte bulunulmuştur.⁵¹ Kırşehir'de de polis teşkilatında kullanılmak üzere iki adet bisiklet talep edildiği ilgili yazışmalardan anlaşılmaktadır.⁵² Polis memurları için yurt dışından ithal edilen ve her bir merkez için sayıları 4 ile 10 civarında olan bisikletler için Gümrük Vergisi alınmaması yolunda 1909 yılında girişimlerde bulunulduğu görülmektedir.⁵³ 1910 yılında Sakız adası halkından Filesko Efendi Sakız Polis İdaresine bir adet velospit hediye etmiştir. Bu konuyla ilgili başkentle yapılan yazışmada merkezin memnuniyeti dile getirilmiştir.⁵⁴ 1912 yılında Kayseri Polis Merkez Memurluğu, fotoğraf makinesi ile birlikte bisiklet talep etmiştir.⁵⁵ 1914 yılında Ankara Polis Müdüriyeti için motorlu ve motorsuz bisiklet alınmasını talep etmiştir.⁵⁶ 1914 yılında Polis adaylarının eğitimi için bisiklet satın alınmıştır.⁵⁷ Merkezden Bolu sancağında demirbaş eşya kapsamında satın alma veya bağış yoluyla alınan herhangi bir bisiklet olup olmadığıyla ilgili bilgi sorulduğu, 1914 yılında yapılan yazışmadan anlaşılmaktadır.⁵⁸ Emniyet Umum Müdürlüğü'nde 1919 yılında bir bisiklet bölümü kurulmuştur. Bu bölümün kurulması için bisiklet kullanacak kabiliyette on iki kişi seçilmiştir.⁵⁹

⁴⁷ Emiroğlu, Kudret. a.g.e, s. 529.

⁴⁸ BOA. DH.EUM.THR. 5/15 (10 Ramazan 1327/ 25 Eylül 1909)

⁴⁹ 1911'de Galatasaray Lisesi'nde beden eğitimi öğretmenliği yapan Hint asıllı Müslüman İngiliz.

⁵⁰ BOA. TFR.I.SL.211/21076 (7 Cemaziye'l-ahir 1327/ 26 Haziran 1909), BOA. TFR.I.SL. 215/21493 (24 Recep 1327/ 11 Ağustos 1909)

⁵¹ BOA. TFR.I.KV. 223/22299 (24 Cemaziye'l-ahir 1327 / 13 Temmuz 1909)

⁵² BOA. DH.EUM.MH. 11/59 (19 Muharrem 1328 / 31 Ocak 1910)

⁵³ BOA. DH.EUM.THR. 15/24 (24 Zil-kade 1327 / 7 Aralık 1909)

⁵⁴ BOA. DH.EUM.THR. 45 / 41 (5 Şevval 1328 / 10 Ekim 1910)

⁵⁵ BOA. DH.EUM.LVZ. 9/49 (22 Recep 1330 / 7 Temmuz 1912)

⁵⁶ BOA. DH.EUM.LVZ. 19/23 (6 Cemaziye'l-evvel 1332 / 2 Mayıs 1914)

⁵⁷ BOA. DH.EUM.LVZ. 22/55 (17 Şevval 1332 / 8 Eylül 1914)

⁵⁸ BOA. DH.EUM.LVZ. 69/37 (16 Recep 1332 / 10 Haziran 1914)

⁵⁹ BOA. DH.EUM.MEM. 110/65 (24 Zil-hicce 1337 / 20 Eylül 1919)

Ordu Teşkilatında Bisiklet

Osmanlı'nın son yıllarında ordu teşkilatında da bisiklet kullanıldığı, bisiklet alımları için yapılan yazışmalardan anlaşılmaktadır. Üçüncü Ordu-yu Hümayun Müşiriyetinden Rumeli Vilayeti Şahanesi Müfettiş-i Umumiyesi Canib-i Samisi'ne 1909 yılında yazılan yazıda Ordu-yu Hümayun için 6 tane bisiklet alınması için gerekli 7776 kuruşun Manastır Defterdarlığı tarafından ödenmesi talep edilmiştir.⁶⁰ 1915 yılında jandarma piyadelerinin kullanımı için bisiklet alınmıştır.⁶¹

Ordu içinde bisikletli birliklerin de yer aldığı arşiv belgelerinde kayıtlıdır. 1918 yılına ait bir belgede Süvari Bisiklet Taburu'ndan bahsedilmektedir. Buna göre Antalya'ya gelmek üzere yola çıkan Süvari Bisiklet Taburu, gizli bir yere sevk edilmiştir.⁶²

Abdülhamit'in Amerika Birleşik Devletleri ordusunda kullanılmaya başlanan bisikletlerle ilgili 1894 yılında bir araştırma başlattığı anlaşılmaktadır. 21 Ekim 1894 tarihinde Amerika Birleşik Devletleri'nin İstanbul Sefareti tarafından dönemin padişahı II. Abdülhamit'e ordularda bisiklet kullanımını konu alan bir arıza sunulmuştur. Bu arızaya bisikletle ilgili teknik bilgiler içeren bir gazete kupürünün tercümesi de eklenmiştir. Mütercim Sırrı tarafından Türkçe'ye tercüme edilen bu belgede Amerika Birleşik Devletleri Sefiri, şu ifadelerle yer vermektedir:

*"5 gün içinde 600 mil mesafe kat ederek icra olunan tecrübenin özeti ile ordularda kullanmak için bisikletin en başarılı olanı hakkında (ABD) Harbiye Nazırı'na sual yönelttim. 165. sayfasındaki velospidlerin resimlerinin bulunduğu "Journal de Importatium" adlı gazete nüshasını da sunarım fakat bu resimlerdeki bisikletlerin ordularda kullanılanlardan olmadığını zannediyorum. Bunların Amerika'da imallerine dair alacağım bilgiyi daha sonra arz edeceğim."*⁶³

Ordu dışında bazı bakanlıklar bünyesinde de memurların hızlı hareket etmeleri için bisikletin kullanıldığı görülmektedir. Bu bisikletlerin alımı için yapılan yazışmaların birinde, 1915 yılında Dâhiliye Nezareti kavaslarınca kullanılmak üzere gerekli bisikletin alımı için ödenek bittiğinden, gelecek senenin ödeneğinden karşılanmak üzere bisikletin teslim alındığı kaydedilmiştir.⁶⁴

CUMHURİYET DÖNEMİNDE BİSİKLET

Cumhuriyetin döneminde bisiklet gündelik hayatta daha çok yer bulmaya başlarken, sportif anlamda da gelişmeler yaşanmış, sporcu ve yarışma sayısı artmıştır.

Bisiklet Federasyonu'nun Kurulması

Türkiye İdman Cemiyetleri İttifakı'nın (TİCİ) 22 Mayıs 1922 tarihinde tüzel kişilik kazanmasının ardından Bisiklet Federasyonu (Bisiklet Heyet-i Müttehidesi) 1923 yılında kurulmuştur.⁶⁵ Aynı yıl Uluslararası Amatör Bisiklet Federasyonu (FIAC) üyeliğine kabul edilen federasyon, bisiklet sporunun ülke çapında gelişmesine önemli rol oynamıştır. İlk federasyon başkanı, bisiklet sporunun öncülerinden Muvaffak (Menemencioğlu) Bey'dir. Cambaz Fahri, Cavit Cav Bey ve Raif Bey, dönemin ilk millî takımını oluşturmuş ve 1924 Paris Olimpiyat Oyunları'na hazırlanmışlardır. Paris'e kadar giden Türk bisikletçiler, yarışmaya uygun bisiklet alınması için yeterli ödenek bulunamadığı için olimpiyatlarda ülkeyi temsil edememiştir.⁶⁶ Üç Türk bisikletçisi olimpiyatlara katılmasa da Muvaffak Menemencioğlu'nun çabalarıyla Paris'teki bir bisiklet fabrikasında staj yapmış ve bisiklet mekanizmasını daha yakından tanıma imkânı bulmuştur.⁶⁷

Türkiye'de ilk büyük yol yarışı, 1924 yılında Ege Gençlerbirliği Kulübü tarafından Fethiye-Antalya arasında düzenlendi. İlk Türkiye Bisiklet Birinciliği ise 1924 yılında Ankara'da Muhafızgücü Spor Alanı'nda

⁶⁰ BOA. TFR.I..AS..58/5750 (29 Safer 1326 / 2 Nisan 1908)

⁶¹ BOA. ŞD. 658/56 (23 Safer 1333 / 10 Ocak 1915)

⁶² BOA. DH.KMS. 52-2/72 (30 Ramazan 1337 / 29 Haziran 1919)

⁶³ BOA. Y.PRK.EŞA. 20/39 (21 Teşrin-i evvel 1894 / 2 Ekim 1894)

⁶⁴ BOA. DH.EUM.VRK. 14/66 (1 Rebiyü'l-ahir 1333 / 16 Şubat 1915)

⁶⁵ Fişek, K. (1985), Türkiye Spor Tarihi, İstanbul: Gerçek Yayınevi. s. 105-108.

⁶⁶ Morpa Spor Ansiklopedisi, s.198; Atabeyoğlu, C. (1983), Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi c.9, İstanbul: İletişim Yayınları. s. 2301.

⁶⁷ Atabeyoğlu, Cem. (1983), a.g.a., s. 2302.

yapıldı ve yarışı Cavit Bey (Cav) kazandı. Cavit Bey, Türkiye'nin ilk sürat ve mukavemet yarışı şampiyonu olmuştur.⁶⁸

1926'da İstanbul'da ilk Türkiye Bisiklet Şampiyonası yapıldı ve Cavit Bey hem sürat, hem de mukavemet dallarında ilk Türkiye şampiyonluğunu kazandı.⁶⁹

Cumhuriyetin ilk yıllarında bisiklet kullanımı yaygınlaşırken nadir de olsa adli kayıtlara giren olayların yaşandığı görülmektedir. 1925 yılında İtalyan vatandaşı on yedi yaşındaki Giovanni Boragine ile Vassil isimli şahısların Büyükdere'de ruhsatsız bisiklete bindiğinden dolayı belediye çavuşu tarafından tutuklanıp polise teslim edilmiştir. Polis tutanağında “iki tekerlekli” bisiklete bindiği belirtilen Boragize isimli genç daha sonra birkaç karakol dolaştırıldıktan sonra akşam saat 9'da serbest bırakılmıştır. İtalya sefaretinin de dâhil olduğu olayda sorumluluğu olan zabıta memuru için gerekli işlemin yapıldığı kaydedilmiştir.⁷⁰

Emniyet Müdüriyet-i Umumiyesi'nce bisiklet kullanımı devam etmiştir. 1926 yılında Ankara ve İstanbul polis idarelerinin ihtiyacı olan bisiklet ve motosikletler pazarlıkla satın alınmıştır.⁷¹

İlk Milli Yarış ve Olimpiyatlar

Bisiklette Türkiye'deki ilk milli karşılaşma, 1927'de Taksim Stadı pistinde Bulgaristan ile yapılmıştır. Bu yarışmada Bulgar ve Türk bisikletçiler birincilikleri eşit sayıda paylaşmışlardır.⁷² Türk Milli Takımı 1928 Amsterdam Olimpiyatları'na katılmıştır. Bu olimpiyata katılan bisikletçiler Cavit Cav, Galip Cav, Yunus Nüzhet Unat ve Tacettin Öztürkmen, serilerinde dereceye giremeyerek elenmişlerdir.⁷³ 1928 olimpiyatları sonrasında “Ege Turu” adıyla düzenlenen tur Türkiye'nin uzun etaplı turudur. Daha sonra 1938'de İstanbul-Edirne-İstanbul etabı düzenlenmiş, bu etap 1939, 1941 ve 1942'de tekrarlanmıştır.⁷⁴

1929 yılında Bisiklet Federasyonu'nun kaldırılmasıyla bisiklet sporunda duraklama devresi yaşandı. 1933 yılında Türkiye İdman Cemiyetleri İttifakı Genel Kongresi'nin kararı ile Bisiklet Federasyonu yeniden kuruldu.

Türk bisikletçilerinin varlık gösterdiği ilk yarış, 1935 yılında koşulan Romanya Turu oldu. Bükreş-Braşov etabını Türk Milli Takımı'ndan Kırkor Cambaz birinci, Talat Tunçalp de ikinci sırada bitirdi.⁷⁵

1936 yılında Berlin'de yapılan Olimpiyat Oyunlarında Türk Milli Bisiklet Takımı, dereceye giremedi. 30 bisikletçinin katıldığı 100 kilometrelik yol yarışında Talat Tunçalp son metrelere ön sıralarda girmesine rağmen yaşadığı talihsizlikleri yüzünden sonuncu oldu.⁷⁶

1937 yılında Orhan Suda katıldığı Moskova yarışında ikinci oldu. Halkevleri programına giren bisikletin yaygınlığı hızlandı.⁷⁷ 1938 yılından itibaren düzenlenmeye başlayan İstanbul – Edirne – İstanbul yol yarışı, Türk bisiklet sporuna ayrı bir renk katmıştır.⁷⁸

İkinci Dünya Savaşı yıllarında bisiklet sporu yedek parça ve lastik sıkıntısıyla durgunluk dönemine girmiştir.

1948 Londra Olimpiyatları'na katılan dört Türk bisikletçisi, 195 kilometrelik yol mukavemet yarışı için lastik patlaması ya da mekanik arızalar nedeniyle tamamlayamamıştır.⁷⁹

Türkiye'de bisiklet sporunun gelişmesi için çaba sarf edenlerin başında gelen Cavit Cav, 1961 yılında bisiklet üreten bir fabrika kurmaya girişir ancak başarılı olamaz. Türkiye'nin ilk yerli bisikletlerini, 1963 yılında İzmir'de kurulan Bisan A.Ş. üretmeye başlamıştır.⁸⁰

⁶⁸ Yıldız, Doğan. “Çağlar Boyu Türklerde Spor”, İstanbul:Telebasım, 2002, s. 452.

⁶⁹ Atabeyoğlu, Cem. Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, Cilt 2. S. 246.

⁷⁰ BOA. HR.İM. 153/56 (04 Ağustos 1925), BOA. HR.İM. 155/96 (25 Ağustos 1925)

⁷¹ Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi. 12/12/1926, Sayı: 4469 Dosya: 87-23(30.18.1.1)

⁷² Atabeyoğlu, Cem (1994), Türk Bisiklet Tarihi, Türk Spor Vakfı Yayınları, 5/11, s.14.

⁷³ Olimpiyat Oyunları'nın 100. Yılında Türkiye (1997), Türkiye Milli Olimpiyat Komitesi Yayınları, s. 51.

⁷⁴ Morpa Spor Ansiklopedisi, s.198

⁷⁵ Atabeyoğlu, Cem (1994), a.g.e., s.18

⁷⁶ <http://www.turkbike.com/2009/09/bisikletin-yasayan-tarihi-talat-tuncalp/> “Talat Tunçalp ile yapılan röportaj”, Erişim tarihi: 1 Temmuz 2010 .

⁷⁷ Yıldız, Doğan. a.g.e., s. 453.

⁷⁸ Atabeyoğlu, Cem (1994), a.g.e. s. 20

⁷⁹ Olimpiyat Oyunları'nın 100. Yılında Türkiye (1997), Türkiye Milli Olimpiyat Komitesi Yayınları, s. 82

⁸⁰ Akçura, Gökhan. a.g.e. s.132-133.

Cumhurbaşkanlığı Uluslararası Bisiklet Turu

1963 yılında Talat Tunçalp'in girişimleri ile başlatılan Uluslararası Marmara Bisiklet Yarışı parkur uzatılıp etap sayısı artırılarak 1964 yılında Cumhurbaşkanlığı Uluslararası Türkiye Bisiklet Turu'na dönüştürülmüştür.⁸¹ Türkiye'nin en önemli bisiklet yarışı olan tur, bugüne kadar devam etmektedir. 2010 yılında 46.sı koşulan Cumhurbaşkanlığı Uluslararası Bisiklet Turu, uluslararası kategoride 2.0 düzeyine yüklemiş ve TRT tarafından naklen yayınlanarak çok sayıda izleyiciye ulaşmıştır.

İlk Uluslararası Madalyalar

1965 yılında Fransız antrenör Bartolucci Gino, Türk Milli Takımı'nda görev yapmak ve antrenör kursları açmak üzere Beden Terbiyesi Genel Müdürlüğü tarafından Türkiye'ye getirilmiştir. Görev süresi 5 ay sonra tekrar uzatılan Gino'nun ardından başarılı sonuçlar alınmaya başlanğı gözlenmektedir.⁸²

1971 yılında İzmir'de yapılan Akdeniz Oyunları'nda Türk takımının yol dayanıklılık yarışındaki üçüncülüğü ile aynı yıl koşulan Cumhurbaşkanlığı Bisiklet Turu'nda Erol Küçükbakırcı'nın bronz madalyası, Türkiye'nin bisiklet sporunda kazandığı ilk önemli başarılarıdır. Erol Küçükbakırcı, 1973 yılında Türkiye'de yapılan Balkan Bisiklet Şampiyonası'nda altın madalya kazanmıştır. Aynı yıl Cezayir'de yapılan Akdeniz Oyunları'nda bisiklet yarışını 4.sırada bitiren Harun Şencan, 3. sıradaki Yunanlı bisikletçi Mihail Kountras'ın doping kontrolüne gelmemesi üzerine bronz madalyanın sahibi olmuştur.⁸³ 1982 yılında Romanya'daki Balkan Şampiyonası'nda İbrahim Pekcan'ın kazandığı gümüş madalya Balkan Şampiyonalarındaki diğer madalya olmuştur.⁸⁴ 1989 yılına kadar devam eden Balkan Şampiyonaları, Türk bisikletçilerin başarılı olduğu en önemli uluslararası organizasyon olmuştur. Türk sporcular sonraki yıllarda başta Cumhurbaşkanlığı Uluslararası Bisiklet Turu olmak üzere Türkiye içindeki birçok yarışta madalyalar kazanmasına rağmen Olimpiyat Oyunları, Akdeniz Oyunları gibi organizasyonlarda başarılı olamamıştır.

Engebesiz bir arazi yapısına sahip olan Konya 1950'li yıllarda bisiklet kenti olarak ün yapmıştır. O yıllarda Konya il merkezinde altı bin bisiklet olduğu belirtilmiştir.⁸⁵ 1952 yılında yapılan valedrom sayesinde bisiklet sporu Konya'da gelişme göstermiştir. 1990 yılında Konya Mevlana Turu başlatılmış ve 1992'de uluslararası nitelik kazandırılmıştır.

Türkiye'de bisiklet sporunun gelişmesi için çalışmalar devam etmektedir. Türkiye Bisiklet Federasyonu, mevcut yarışlara yenilerini eklemektedir. Trakya Bisiklet Turu ve ilki 2009 yılında düzenlenen Muhsin Yazıcıoğlu Uluslararası Bisiklet Turu yeni organizasyonlardan bazılarıdır.

SONUÇ

19. yüzyılın başlamasıyla birlikte Avrupa'da önce üst sınıfın kullanmaya başladığı bisiklet, çok geçmeden Osmanlı'da da ülkede yaşayan levantenler aracılığıyla yaygınlaşmıştır. İlk bisiklet yarışları başkent İstanbul, Selanik ve İzmir'de düzenlenmiştir. Hızlı ulaşım kolaylığı sağlamasından dolayı II. Meşrutiyetin ilanından sonra polis teşkilatı, posta teşkilatı ve orduya bisikletler alınmaya başlamıştır. Yurt dışından ithal edilerek ülkeye getirilen bisiklet, sadece çoğunluğunu levantenlerin ve devlet görevlilerin kullandığı bir araç olmaktan çıkmış, halk arasında da yaygınlaşmaya başlamıştır.

Cumhuriyet döneminde bisiklet ulaşımı hızlandıran bir araç olarak halkın gündelik hayatına da girmiştir. Sportif anlamda 1923 yılında Bisiklet Federasyonu'nun kurulmasıyla daha fazla bisiklet yarışı düzenlenmeye başlamış, bisiklet sporuyla ilgilenen sporcuların sayısı artmıştır. İlk bisiklet kulüpleri kurulmuştur. Türk sporcuları Akdeniz Oyunları ve Balkan Şampiyonaları gibi uluslararası organizasyonlarda madalyalar kazanmıştır. Türkiye'de Cumhurbaşkanlığı Uluslararası Bisiklet Turu gibi uluslararası alanda saygınlığı olan turlar düzenlenmeye başlamıştır.

1890'lı yıllarda ilk bisikletin geldiği Türkiye'de aradan geçen 120 yıllık sürede hem gündelik hayatta kullanımı artmış, hem de sportif anlamda hareketlilik yaşanmıştır. Ancak Türkiye'de bisikletin sağlıklı

⁸¹ Atabeyoğlu, Cem (1994), a.g.e., s.34

⁸² BCA. 271/30.18.1.2., 18 Haziran 1965, BCA. 27-1/30.18.1.2, 19 Kasım 1965

⁸³ Yıldız, Doğan, a.g.e., s. 455

⁸⁴ Atabeyoğlu, Cem (1994), a.g.e., s. 47

⁸⁵ Akçura, Gökhan. a.g.e., s.72.

ulaşım aracı olarak gelişmiş ülkeler düzeyinde yaygın bir şekilde kullanıldığını söylemek zordur. Beden sağlığı, enerji tasarrufu, çevre bilinci gibi nedenlerle bisiklet kullanımının teşvik edilmesi, kentlerde yolların buna göre düzenlenmesi çağdaşlığın bir gereğidir.

KAYNAKÇA

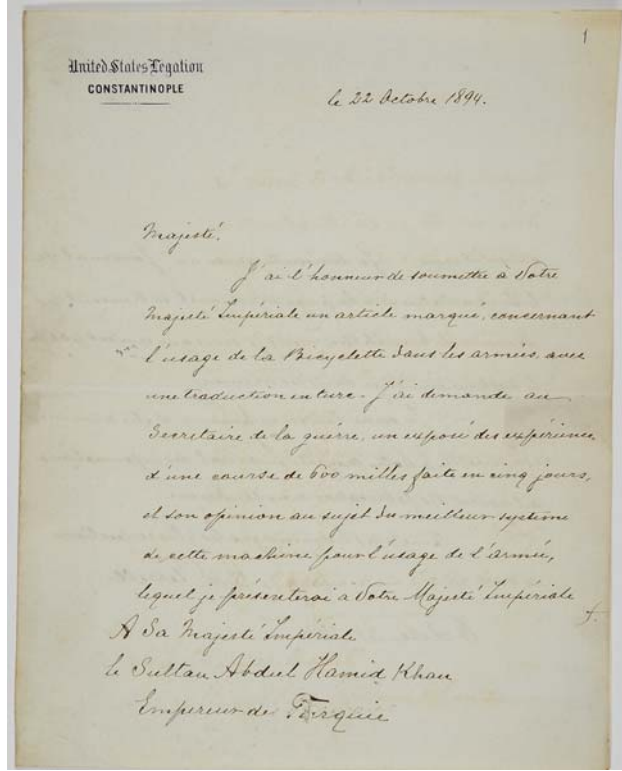
- Akçura, G. (2003). *Evvel Zaman İçinde Bisiklet*, İstanbul: Om Yayınları.
- Anabritannica Ansiklopedisi* (2004), c.4.
- Atabeyoğlu, C. (1983) *Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi*, c.9, İstanbul: İletişim Yayınları.
- Atabeyoğlu, C. (1994) *Düünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, Cilt 2.
- Atabeyoğlu, C. (1994) *Türk Bisiklet Tarihi*, İstanbul: Türk Spor Vakfı Yayınları.
- Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, 87-23 / 30.18.1.1, 12 Aralık 1926
- BCA. 27-1/30.18.1.2, 18 Haziran 1965.
- BCA. 27-1/30.18.1.2, 19 Kasım 1965.
- Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Y.PRK.EŞA. 20/39 (21 Teşrin-i evvel 1894 / 2 Ekim 1894)
- BOA. Y.PRK.TKM. 33/62 (24 Cemaziye'l-evvel 1312 / 23 Aralık 1894)
- BOA. A.MTZ 159/109 (15 Recep 1325 / 24 Ağustos 1907)
- BOA. A.MTZ.(04) 142/13 (26 Rebiyü'l-evvel 1324 / 19 Haziran 1906)
- BOA. A.MTZ. 159/130 (25 Ağustos 1323 / 7 Eylül 1907)
- BOA. DH.EUMLVZ. 19/23 (6 Cemaziye'l-evvel 1332 / 2 Mayıs 1914)
- BOA. DH.EUMLVZ. 22/55 (17 Şevval 1332 / 8 Eylül 1914)
- BOA. DH.EUMLVZ. 69/37 (16 Recep 1332 / 10 Haziran 1914)
- BOA. DH.EUMLVZ. 9/49 (22 Recep 1330 / 7 Temmuz 1912)
- BOA. DH.EUM.MEM. 110/65 (24 Zi'l-hicce 1337 / 20 Eylül 1919)
- BOA. DH.EUM.MH. 11/59 (19 Muharrem 1328 / 31 Ocak 1910)
- BOA. DH.EUM.THR. 15/24 (24 Zi'l-kade 1327 / 7 Aralık 1909)
- BOA. DH.EUM.THR. 45 / 41 (5 Şevval 1328 /10 Ekim 1910)
- BOA. DH.EUM.THR. 5/15 (10 Ramazan 1327/ 25 Eylül 1909)
- BOA. DH.EUM.VRK. 14/66 (1 Rebiyü'l-ahir 1333 / 16 Şubat 1915)
- BOA. DH.KMS. 52-2/72 (30 Ramazan 1337 / 29 Haziran 1919)
- BOA. DH.MKT. 1075/34 (7 Rebiyü'l-evvel 1324/1 Mayıs 1906)
- BOA. DH.MKT. 2567/66 (28 Şevval 1319 / 7 Şubat 1902)
- BOA. DH.MKT. 345/83 (22 Şaban 1312 / 18 Şubat 1895)
- BOA. HR.İM. 153/56 (04 Ağustos 1925)
- BOA. HR.İM. 155/96 (25 Ağustos 1925)
- BOA. HR.SYS. 30/ 58 (23 Nisan 1895)
- BOA. MF.MKT. 753/60 (23 Eylül 1319, 8 Ekim 1903)
- BOA. ŞD. 658/56 (23 Safer 1333 / 10 Ocak 1915)
- BOA. TFR.I..AS..58/5750 (29 Safer 1326 / 2 Nisan 1908)
- BOA. TFR.I.KV. 223/22299 (24 Cemaziye'l-ahir 1327 / 13 Temmuz 1909)
- BOA. TFR.I.SL.211/21076 (7 Cemaziye'l-ahir 1327/ 26 Haziran 1909),
- BOA. TFR.I.SL. 215/21493 (24 Recep 1327/ 11 Ağustos 1909)
- BOA. Y.A.HUS. 325/123 (13 Nisan 1311 / 28 Nisan 1895)
- BOA. Y.A.HUS. 325/133 (29 Şevval 1312 / 25 Nisan 1895)
- BOA. Y.EE.KP. 41/4001 (29 Zi'l-hicce 1341 / 13 Temmuz 1923)
- BOA. Y.PRK.EŞA. 20/39 (21 Teşrin-i evvel 1894 / 2 Ekim 1894)
- BOA. Y.PRK.TŞF. 4/47 (7 Rebiyü'l-ahir 1313 / 27 Eylül 1895)
- BOA. DH.MKT. 511/11 15 Safer 1320 / 24 Mayıs 1902),
- BOA. İ.DH. 1396/1320 M/7 (19 Muharrem 1320 / 1 Haziran 1904)
- BOA. İ.DH. 1398 (3 Rebiyü'l-evvel 1320 / 10 Haziran 1902)
- Devellioğlu, F. (1984). *Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lügat*, Ankara.
- Emiroğlu, K. (2002). *Gündelik Hayatımızın Tarihi*, Ankara: Dost Kitabevi.

- Fişek, K. (1985). *Türkiye Spor Tarihi*, İstanbul: Gerçek Yayınevi.
- Guttman, A. (1991). *Women's Sports A History*. New York: Columbia University Press.
- Güneş, G. (2007). İzmir'de İlk Bisiklet Yarışı, *Toplumsal Tarih*, Sayı: 164, s. 56-62.
- Herlihy, D. (2004). "Bicycle The History", Yale University Press.
- Hiçyılmaz, E. (Tarihsiz). "Türkiye'de Spor" Yeni Yüzyıl Kitaplığı, Türkiye'nin Sorunları Dizisi 11. <http://www.turkbike.com> "Bisikletin Yaşayan Tarihi Talat Tunçalp" Erişim Tarihi: 1 Temmuz 2010.
- İstanbul Ansiklopedisi* (1961) İstanbul, C.5, s. 2818-2821.
- Kahraman, A. (1995). *Osmanlı Devletinde Spor*, Ankara: Kültür Bakanlığı Yayınları.
- Meydan Larousse Genel Kültür Ansiklopedisi*. (1969) Meydan Yayınları, 2. Cilt.
- Morpa Spor Ansiklopedisi (2003) c.1.
- Olimpiyat Oyunları'nın 100. Yılında Türkiye* (1997), Türkiye Milli Olimpiyat Komitesi Yayınları.
- Tarik, Sayı: 517, 20 Zil-kade 1303 Rumî Sene 19 Ağustos 1301 / 31 Ağustos 1885.
- Yıldız, D. (2002). *Çağlar Boyu Türklerde Spor*, İstanbul: Telebasım.

EKLER



Ek 1. Bornova'da 1908 yılında düzenlenen cimnastik ve bisiklet yarışları için hazırlanan talimatname



Ek 2. ABD'nin İstanbul Sefareti tarafından II. Abdülhamit'e sunulan arıza, 21 Ekim 1894

أَمُورِك	(بارالوس) نام واپور سوق اولنديغي كبي وقعه	امورک
سعادت	ازميرقونسلوسلغنه دخی باتلغراف بیلدیرلشدیر .	سعادت
یابوب	—	یابوب
مدقزی	(موسیو توماس استفانس) نامنده برامر بقالینک	مدقزی
سورت	ولوسسید ایله سیاحت ودرسه عادتیه مواضلتیه	سورت
	بورادن دخی حرکت ایندیکنی یازمش اینک .	
ظارت	انقره دن یازلدیغنه کوره موسی ایله از میددن بش	ظارت
مادتدن	کونده شهر مذ کوره مواضلت ووالی پاشا حضرتلری	مادتدن
نلسان	ایله مأمورین ولایت ویکلرجه اهالی مرقومک	نلسان
شیره	حرکتینی تماشایا ایتشیلر و مرقوم کندیسنه ایدیلان	شیره
بهرق	رجای مخصوص اوزرینه اوج دفعه شوسه	بهرق
خفتسا	اوزرنده ولوسسید ایله بور یوب بیک اکیویوز یازده	خفتسا
تتایاتک	مسافه بی ایکی دقیقه واون درت نایدده قطع	تتایاتک
برلش	ایتشدر .	برلش
مذکره	مرقوم بالاخره والی پاشا حضرتلری ایله مأمورین	مذکره
لیدیغی	ولایتیندین وداع ایدوب یوزنماده متوجه عزیمت	لیدیغی
	اولمش واندن دخی سیواسه عزیمت ایتشدر .	
سند	بلغارستان برنی هلکنشاندیر حضرتلری بوندن	سند
سده	اقدم یازلش اولندیغی اوزره اوسترایاده (یلسن)	سده

Ek 3. Osmanlı'da ilk bisiklet haberi – Tarık, Sayı: 517, 31 Ağustos 1885