

Bisiklet ve Kalkınma

Bisiklet Dostu
En İyi 10 Kent

Tolstoy'un
Bisikleti

Kadınların
Bisiklet
Hareketi

Hollanda'da
Bisiklet
Kültürü

Geleceği
Taşıyan
Bisikletler



Üç ayda bir yayımlanan sosyal kalkınma dergisidir.
Yıl 3 / Sayı 10 / Ekim - Kasım - Aralık 2018



**YERYÜZÜ
KALKINMA
KOOPERATİFİ**

www.yeryuzukalkinma-koop.org
yeryuzu.koop@gmail.com

**SOSYAL KALKINMAYI
DESTEKLİYORUZ!**

İmtiyaz sahibi

Kalkınma Atölyesi adına
Ertan Karabıyık

Genel Yayın Yönetmenleri

Ertan Karabıyık

Yazı İşleri Müdürü

Kurtuluş Karaşın

Editör

Cemre Yaşkeçeli

Katkıda Bulunanlar

Ali Haydar Aksakal

Beste Tahmaz

Carel Zwollo

Ceyda Dedeoğlu

Dilek Kuş

Ercan Eroğlu

Ferry Erdmann

Gökmen Argun

Mehmet Sarıca

Meri İzrail Kohen

Muhan Kadir Başak

Murat Özden

Orçun Madran

Özgür Çetinkaya

Seçil Sayın Kutluca

Seda Mutluer

Sedef Orman

Sema Gür

Ümit Emre Erdoğan

Grafik Tasarım & Uygulama

Kurtuluş Karaşın

Özlem Zehir

Baskı

Altan Matbaası

312 394 8 394

ISSN

2149-1240

Yönetim Adresi

Üsküp Cad. 16/14

Çankaya / Ankara

Tel: 0 312 439 15 45

www.kadergi.org

kadergi@kadergi.org

facebook/KAdergi

twitter/KA_dergi

Yayın Türü

KAdergi, Kalkınma

Atölyesi'nin üç ayda

bir yayımlandığı sosyal

kalkınma dergisidir. 1000

adet basılır, ücretsiz olarak

dağıtılır.

Bisikletli yeni bir dünya yaratmaya doğru...

Bisiklet; çocuktan yaşlıya, işçiden işverene, yoksuldan zengine, alt kasttan kraliçeye, memurdan başbakana, kadından erkeğe, Afrika'dan Asya'ya, Avrupa'dan Avustralya'ya her kıtada insanoğlunun hemen hemen tümüne hitap eden bir ulaşım, gezi, macera, spor aracıdır.

Bisiklet hakkında bir manifesto yazan Aydan Çelik'in dediği gibi bisiklet; eşitliktir, özgürlüktür, kardeşliktir, tevazudur, çocukluktur, aylıklıktır, sükunettir, idraktır, rüyadır, hayal gücüdür, dengedir, şeytan arabasıdır, aşktır, libidodur, bahardır, yazdır, kıştır, kendisidir, devrimdir, ütopyadır, muhaliftir, mesttir, bir lokma hırkadır, kerameti kendinden menkuldür ve "bi tur versene"dir.

Kalkınma Atölyesi olarak dünyanın, Türkiye'nin sosyal kalkınmasına katkı sağlama kapsamında KaDergi'nin bu sayısının tamamını **Bisiklet ve Kalkınma** konusuna ayırdık. Kimi yazılarda bisikletin ekonomisine yer verdik kiminde ise bisikletle yapılan seyahatlere... Bisikletin eğitime katkısına da yer verdik, barış ve dostluğa giden yolda pedalların gücüne de... Bisikletin insan sağlığına katkısına da değindik, kadınların bisiklet turlarıyla ortaya koydukları cesarete ve başarılarına da... Yerelde bisiklet kullanımının tarihine de baktık, dünyadaki ünlü bisiklet yarışlarına da... Tolstoy'un 67 yaşında bisiklet kullanmasından da ilham aldık, Juliana'nın dünya turundan da...

KAdergi'nin bu sayısına emek verenler oldukça fazla. Hepsine bu katkılarından dolayı çok teşekkür ederiz. Yeni bir dünya yaratmaya doğru bisiklet kullanımının dünyanın her yerinde yaygınlaştırılması; bunun için hükümetlerin, yerel yönetimlerin, şirketlerin, yurttaşların inisiyatif alması, sivil toplumun bisiklet kapsamında örgütlenmesi, dolayısıyla toplumdaki herkesin de hareketliliğine, sağlığına katkı sağlaması, insanın yaşamını daha kaliteli hale getirilmesine az da olsa katkı sağlamak istiyoruz.

Dünyanın bütün insanlarını bisiklet etrafında birleşmeye çağırıyoruz.

Ertan Karabıyık

Genel Yayın Yönetmeni

Kapak Fotoğrafi: Phuong Nguyen Duy / 123rf.com / 82909500 - Amritsar, India

Bisiklet ve Kalkınma

- 14 Tolstoy'un Bisikleti
- 22 Manisa'dan İtalya'ya 66 Yıl Önce Bisikletle Yolculuk
- 36 Hollanda'da Bisiklet Kültürü
- 60 Bursa İnegöl'de Bisiklet Yaşamı
- 66 Yoksullukla Mücadelede Etkin Bir Araç Olarak Bisiklet
- 70 Geleceği Taşıyan Bisikletler
- 72 Geçmişten Günümüze Edirne'de Bisiklet

4

Bisiklet Dostu En İyi 10 Kent

Copenhagenez Endeksi

4

Bisikletin Dünyası:
Avrupa'da Bisiklet

Bu Sayıda

Yıl 3 / Sayı 10 / Ekim - Kasım - Aralık 2018



Bir Yol, Bir Hikaye

İki Teker Üzerinde Bir Amerika Gezisi

26



Kadınların Bisiklet Hareketi



32



Bisikletle Hollanda'nın Altını Üstüne Getirmek...

46



En büyük hayal'in ne?

64

Hasan Söylemez



Küresel Uzmanlaşma Alanında Bisikletin Yükselişi

78



Rüyadaki Kırmızı Bisiklet ve Çocuğun Psikolojik Gelişimi

70

Bisikletin Dünyası: Avrupa'da Bisiklet



Özgür Çetinkaya

Bisiklet, iki tekerlekli ve temelde insanın fiziksel gücüne dayanan bir araç. Son dönemlerde elektrikli modelleri de oldukça revaçta. Kimi zaman boş zaman aktivitesi, kimi zaman bir spor dalı, kimi zaman da trafikte diğer araçlarla birlikte göze çarpan bir ulaşım aracı. Her ne kadar basit görünse de hatta kimi zaman çocuk işi olarak algılansa da bisiklet gerek endüstriyel açıdan gerekse son yıllarda çevre ve kamu politikaları açısından daha da popüler bir araç haline gelmektedir. Özellikle teknolojik yenilikler ve elektrikli bisikletlerin yaygınlaşması, dünya başkentlerinde bisiklet paylaşım sistemlerinin her geçen gün artarak gündelik hayatta kendisine yer edinmesi bu iki tekerlekli basit aracın gerek ekonomik anlamda gerek sağlık açısından gerekse de daha kaliteli bir yaşam için ne kadar önemli olduğunu bizlere göstermektedir.

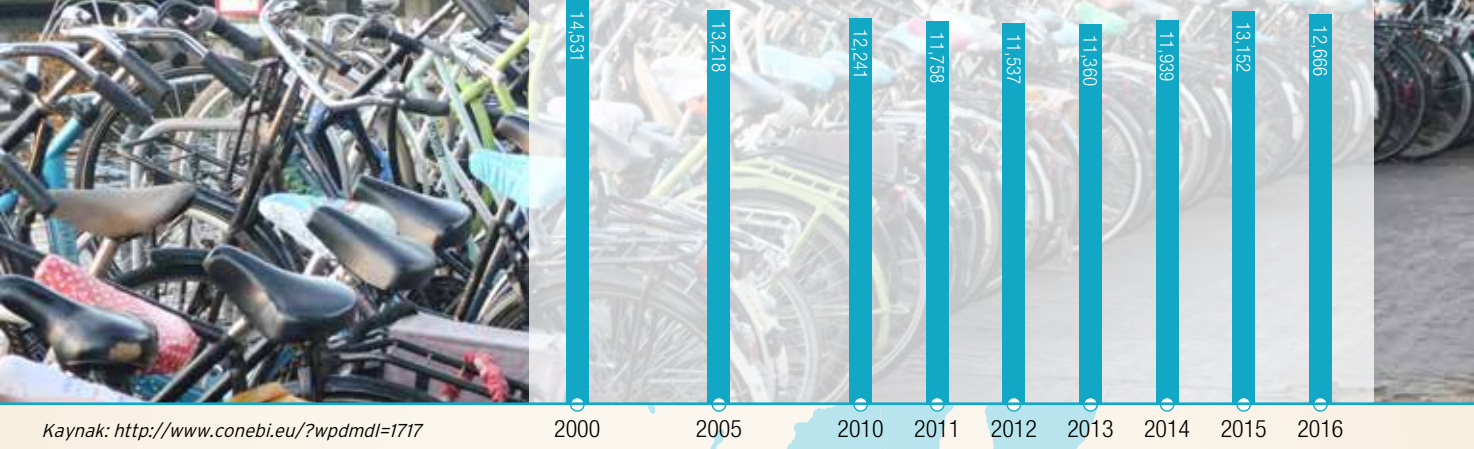
Dünyada ve Türkiye’de bu iki tekerlekli aracın yaratabileceği ekonomik, sağlık, rahatlık gibi veriler yeterli değildir, düzenli tutulmamaktadır. Yine de Avrupa Birliği üye ülkelerinde bisiklet kullanımı ve onun yarattığı etkiyi takip etmek için güncel veriler sayesinde biraz daha kolay görülmektedir.

Türkiye’de Konya’nın pilot il seçilerek Çevre ve Şehircilik Bakanlığı’nın bisiklet dostu kentler geliştirme hedefinde örnek aldığı “Kopenhag Modeli”ni daha iyi anlamak için Avrupa Birliği ülkelerindeki bisiklet kullanımına yönelik genel veriler bize yol göstermektedir.

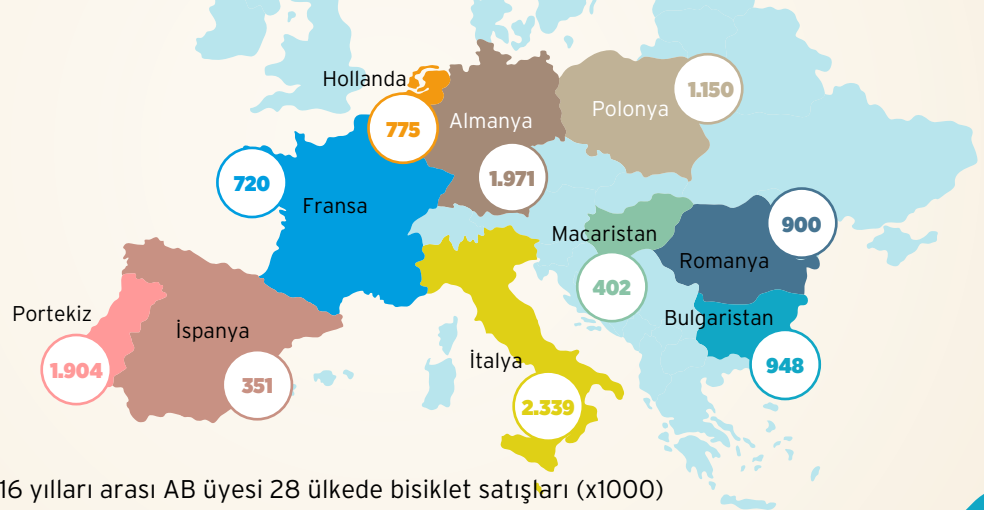
2016 yılı bazında bisiklet üretiminin yoğunlaştığı ülkeler İtalya (yüzde 18), Almanya (yüzde 16) ve Portekiz’dir (yüzde 15). 2016 yılında gerçekleşen toplam üretiminin yaklaşık yüzde 10’unu oluşturan elektrikli bisiklet üretiminde ise öne çıkan ilk üç Avrupa ülkesi Almanya, Hollanda ve Macaristan’dır. Hırvatistan, Güney Kıbrıs, Estonya, İrlanda, Letonya, Lüksemburg ve Malta da ise herhangi bir bisiklet üretimi yapılmamıştır.

2016 yılında tüm AB üye ülkelerinde toplam 19 milyon 606 bin adet bisiklet satışı gerçekleşmiştir. En çok satışın gerçekleştiği ilk üç ülke Almanya (tüm satışların yüzde 21’i), İngiltere (tüm satışların yüzde 16’sı) ve Fransa’dır (tüm satışların yüzde 15’i).

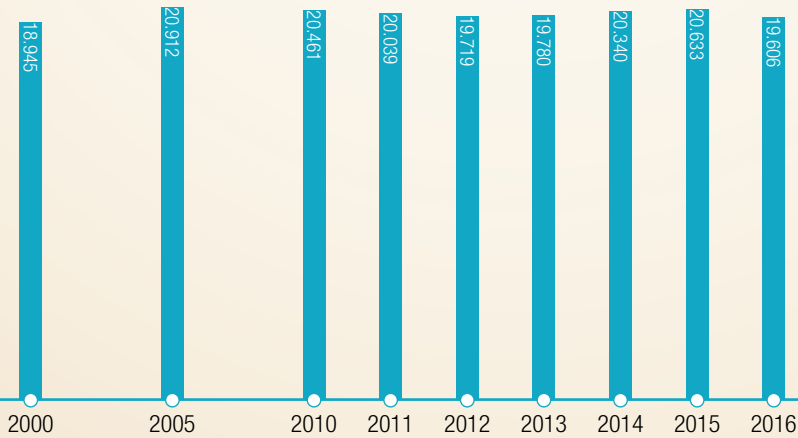
2000-2016 yılları arası Avrupa Birliği'nde bisiklet üretimi (x1000)



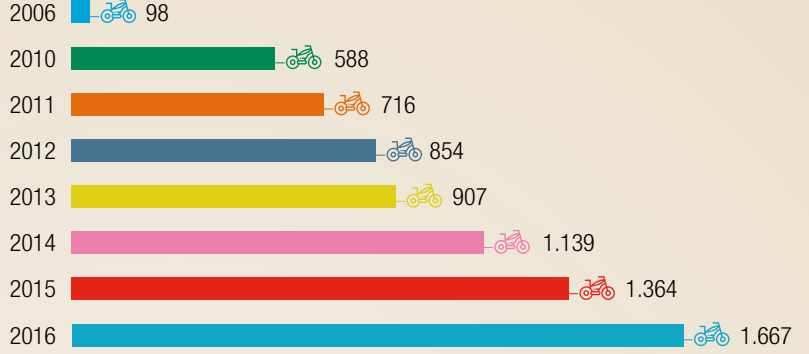
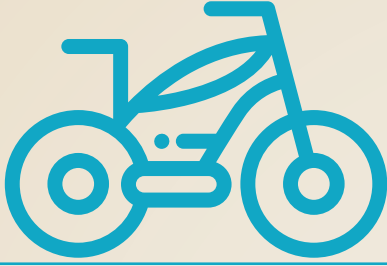
2016 yılında AB üye ülkelerinde bisiklet üretiminde öne çıkan ilk 10 ülke (x1000)



2000-2016 yılları arası AB üyesi 28 ülkede bisiklet satışları (x1000)

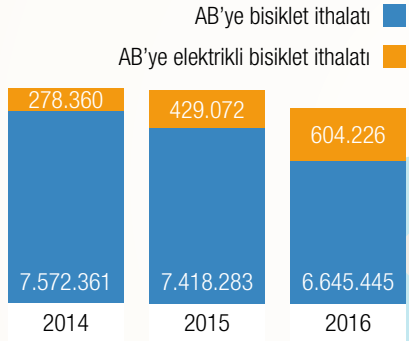


2006-2016 yılları arası AB ülkelerinde elektrikli bisiklet satışları (x1000)



Kaynak: <http://www.conebi.eu/?wpdmdl=1717>

2014-2016 yılları arasında AB bisiklet ithalatı (adet)

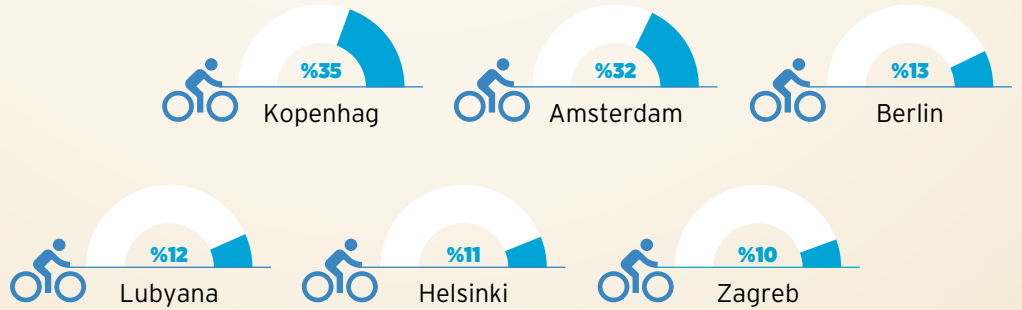


Kaynak: <http://www.conebi.eu/?wpdmdl=1717>

AB ülkelerinde bisiklet kullanımının yarattığı ekonomik değer (milyar Euro)



Gündelik hayatta bisikletin en çok yaygın olduğu AB ülke başkentleri ve trafikteki oranları





Fotoğraf: Ümit Emre Erdoğan

Özel olarak elektrikli bisikletlerin satışına baktığımızda ise 2006-2016 yılları arasında yüzde 22,5'lik bir artış gerçekleşmiştir. Elektrikli bisikletler gerek fikir gerek uygulama olarak 19. yy'dan beri dünya gündeminde olmasına rağmen asıl popülerliğini 1990'lı yıllarla yakalamış ve 2000'li yıllarla birlikte bisiklet dünyasında kendine yer edinmiştir. Elektrikli bisikletlerin Avrupa piyasasında gözlemlenen bu artışı da şu an sahip olduğu popülerliği göstermektedir. 2016 yılında AB üye ülkelerinde toplam 1 milyon 667 bin adet elektrikli bisiklet son kullanıcı ile buluşmuştur. Satışların yüzde 36'sı Almanya'da ve yüzde 15'i ise Hollanda'da gerçekleşmiştir. 2016 yılında Almanya'da toplam 605 bin adet elektrikli bisiklet satılmıştır.

AB ülkelerinde bisiklet üretimi ve yan sanayisi toplamda 45 bin kişilik bir istihdam alanı yaratmıştır. Üretim açısından en çok istihdam Polonya'da (4 bin 873 kişi), yan sanayi

ve aksesuar açısından ise Almanya'da gözlemlenmiştir (5 milyon 573 kişi).

AB ülkeleri aynı zamanda Avrupa dışında üretim yapan ülkeler açısından da önemli bir pazardır. 2014-2016 yılları arası AB üyesi 28 ülkenin 2016 yılı itibarıyla her iki ithalat kaleminde de bir düşüş söz konusudur. Bunun nedenlerinden birisi üretimin AB ülkelerinde artmasıdır.

2016 yılı itibarıyla AB'nin bisiklet ithal ettiği ülkelerin başında Tayvan, Kamboçya ve Bangladeş gelmektedir. Türkiye'den 2016 yılında yaklaşık 250 bin adet bisiklet ithal edilmiştir. Elektrikli bisiklet ithalatında ise ilk sıra Çin'e aittir.

Gündelik hayatta ulaşım amaçlı (işe veya okula ulaşım, alışveriş vb.) bisikletin kullanım oranlarına bakıldığında ise Danimarka'nın başkenti Kopenhag trafikte bisikletin bir ulaşım aracı olarak en çok paya sahip olduğu ülkedir. Bu durum kendiliğinden değil, Danimarka'nın özellikle de başkent ve bağlı be-

diyelerin 1980'li yıllardan itibaren ortaya koydukları daha çevreci ve kamu sağlığına önem veren politikaların bir sonucu olarak görülmektedir. Özellikle 2001 yılından itibaren bisiklet kullanımının özendirilmesi, konuyla ilgili gerekli verilerin toplanması, yol ve kullanım güvenliğinin iyileştirilmesi gibi konuları içeren stratejik planlama ile Kopenhag şehrinde bisiklet gözle görülür bir kamu politikası haline gelmiştir. 2011 yılında belediye konseyi, Kopenhag'ı bisiklet açısından dünyanın en iyi şehri haline getirmeyi amaçlayan "İyi, daha iyi, en iyi- Kopenhag'ın Bisiklet Stratejisi 2011-2025" adlı yeni bisiklet stratejisini oybirliğiyle kabul etmiştir. Bu amaca ulaşmak için şehir dört temel alana odaklanmayı seçmiştir; şehir hayatı, konfor, hız ve güvenlik.

Danimarka tüm ülke çapında yaklaşık 12 bin km'yi bulan bisiklet yolu ağına sahiptir. Başkent Kopenhag'da ayrılmış bisiklet yolu uzunluğu yaklaşık 400 km'dir. 2016 yılı verilerine



göre Kopenhag'da iş ve eğitim (okula ulaşım) amaçlı bisiklet kullanımının oranı yüzde 41'dir.

Avrupa Bisikletçiler Federasyonu'nun 2016 yılı sonunda yayınladığı önemli bir rapor bisiklet kullanımının AB sınırları çerçevesinde çevre/iklim, enerji ve doğal kaynaklar, sağlık, ekonomi, teknoloji ve zaman kullanımı açısından ne kadar önemli bir kamu politikası olduğunu açıkça ortaya koymaktadır. Rapora göre her yıl, 28 AB üye ülkesinde bisiklet kullanmak yaklaşık 513 milyar Euro ekonomik yarar sağlamaktadır. Rapor, bisiklet kullanmanın yararlarının yalnızca ulaşım ve çevre politikası gibi belirli ve yalıtılmış alanlarda değil, AB'nin sanayi politikası, istihdam, sağlık ve sosyal politika gibi yeterliliğin olduğu birçok alanda ortaya çıktığını göstermektedir. Bisiklet kullanmanın yararları, mültecilerin entegrasyonu, hareketliliğe erişim, istihdam edilebilirlik gibi toplumsal alanlara kadar uzanmaktadır. Belirlenen

alanlarda göze çarpan alt başlıklar ise şöyledir;

- Ekonomik anlamda istihdam, bisiklet turizmi ve katma değer
- Sağlık alanında uzun yaşam, gelişmiş ruh ve akıl sağlığı
- Çevre ve iklim alanında düşük karbon emisyonu, düşük hava ve gürültü kirliliği
- Enerji alanında yakıt tasarrufu.

Son olarak Avrupa Birliği Bisiklet Stratejisi Belgesine bakıldığında her ne kadar Avrupa Birliği tarafından resmen kabul edilmese de yine Avrupa Bisikletçiler Federasyonu'nun 2030 yılına AB sınırları içerisinde bisiklet kullanımının ulaşılmasının istendiği hedefler meselenin Avrupa ayağının oldukça ciddiye alındığını göstermektedir. Strateji belgesi hükümet kuruluşları, sivil toplum örgütleri ve akademiye temsil eden bir uzmanlar grubu tarafından hazırlanmış ve 2017 yılı ortalarında Avrupa Birliği Komisyonu'na sunulmuştur.

Stratejik plan önerileri ve hedefleri ise şöyledir;

- Bisiklet kullanımının yarattığı 513 milyar Euro'luk katma değer 2030 yılı itibarıyla 760 milyar euro'ya yükseltilmesi.
- 2017 yılı itibarıyla 650 bin kişi olan istihdam kapasitesinin 875 bin kişiye çıkartılması.
- 2017 yılı itibarıyla 160 milyon olan günlük bisiklet kullanan kişi sayısının 240 milyon kişiye yükseltilmesi.
- 2014 yılı verilerine dayanılarak hesaplanan bisiklet ile kat edilen her 100 milyon km'de 1,6 kişi olan ölüm oranının yarıya düşürülmesi.
- Bisiklet kullanımı ve ilgili projelere yönelik yatırım miktarının 6 milyar Euro'ya çıkartılması.
- Kullanımda olan elektrikli bisiklet sayısının toplam 62 milyona yükseltilmesi.

Bisiklet Dostu En İyi 10 Kent

Copenhagenize Endeksi



Hangi kentler bisiklet kullanımı için en iyi ve neden? Bu soruyu cevaplamak için “Copenhagenize Tasarım Şirketi” dünyanın en iyi bisiklet dostu kentlerini sıralamak için bir endeks geliştirmiştir. Şirket kentsel alanda bisiklet ulaşımının yeniden tesis edilmesine yönelik konularda hizmet veren Kopenhag merkezli bir danışmanlık firmasıdır.

“Copenhagenize Endeksi”, bisikletin uygulanabilir, kabul edilebilir ve pratik bir ulaşım şekli olarak yeniden tesis edilmesi çabalarına karşılık 136 kenti 14 ayrı kategoride 0-4 arasında puanlamaktadır. Ek olarak, özellikle etkileyici çabalar veya sonuçlar için en fazla 12 bonus puan uygulanmaktadır. Endeks içinde yer alan kriterler şöyledir; savunuculuk, bisiklet kültürü, bisiklet altyapısı, bisikletin gündelik ulaşımında payı ve bu payın 2006 yılından itibaren seyri, bisiklete yönelik kolaylaştırıcılar (park alanları, otobüs veya trenlerde bisiklete uygun alanların varlığı vb.), kentsel bisiklet paylaşım programları, bisiklet kullanımında toplumsal cinsiyet, güvenlik kamu politikaları, bisikletin sosyal kabulü, kentsel planlama, trafik ve trafik kuralları, kargo ve lojistik açıdan bisiklet kullanımı. Endeksin 2011, 2013 ve 2015 versiyonları da bulunmaktadır.

Kopenhag



Bisiklet yolu tasarımının dünyanın en iyisi olduğu düşünülmektedir. Son 10 yıl içinde kentin bisiklet alt yapısına ve tesislerine toplam 134 milyon Euro yatırım yapılmıştır. Geçtiğimiz yıl şehirde yaşayanların yüzde 62'si iş ya da okullarına ulaşmak için bisiklet kullanmıştır. Bu amaçlarla otomobil kullananların oranı ise yüzde 9'dur.

Malmö



Son yıllarda bisiklet kullanımına yaptığı yatırımlarla endekste kendine yer bulan Malmö, kent çapında yaklaşık 60 bin bisikletlik park yerine ve 470 km. uzunluğunda ayrılmış bisiklet yoluna sahiptir.

Amsterdam

Kent nüfusunun yüzde 60'ı her gün bisiklet kullanarak yaklaşık 2 milyon km. yol kat etmektedir. Yine nüfusun yüzde 73'ü en az bir bisiklete sahiptir. Kent içindeki ayrılmış bisiklet yolları ile neredeyse şehrin tamamına bisiklet ile ulaşım mümkündür. Kentte bisikletler için dizayn edilmiş yolların uzunluğu 762 km.'dir. Amsterdam merkez tren istasyonunda yaklaşık 10 bin bisiklet için park yeri mevcuttur.



Utrecht

Endeks içinde yer alan en küçük şehirlerden biri olmasına rağmen kentsel bisiklet kullanımına önemli yatırımlar söz konusudur. Kentte hali hazırda 12 bin bisiklet park yeri mevcuttur ve 2020 yılına kadar bu sayının 33 bine çıkartılması planlanmaktadır. 2011-2014 yılları arasında kentin bisiklet altyapısına 110 milyon Euro yatırım yapılmıştır. Gündelik yaşamda ulaşım amaçlı bisikletin trafikteki payı yüzde 60'tır.



Antwerp



Belçika'nın bisikletçiler için en iyi şehri olan Antwerp bisiklet kullanımının artırılmasına yönelik uygulamaya konan eylem planları ile Avrupa'nın en iyisi olmaya çalışmaktadır. Bu kapsamda büyük çaplı projeler, örneğin liman boyunca bisiklet yolları, bisiklet kullanıcılarına yönelik yeni köprüler gibi, bisiklet yollarının kent merkezi dışında kalan uydu kentlere doğru genişletilmesi ve düşük hacimli trafiği baz alan kentsel gelişme planları kenti daha da bisiklet dostu yapmak için son dönemde atılan bazı adımlardır.



Berlin

Berlin kentinde bisikletin trafikteki payı yaklaşık yüzde 13'tür. Bisiklet kullanımı için ayrılmış yolların uzunluğu ise 620 km'dir. Geçtiğimiz sene 100 bin kişinin imzasıyla olumlu sonuçlanan bisiklet referandumu sonrasında kent yönetimi kentin bisiklet dostu olma özelliğini geliştirecek yeni bir planı kabul etmiştir. Plan çerçevesinde kentin bisiklet yolu ağına iyileştirilmesi ve genişletilmesi, 2025 yılına kadar bisiklet park yeri sayısının 50 bine çıkartılması yer almaktadır. Plan çerçevesinde ilk etapta yapılacak yatırımların maliyeti ise yaklaşık 51 milyon Euro'dur.



Tokyo

20 milyondan fazla yolcunun yüzde 20'si bisikletlerini en yakın tren veya metro istasyonuna ulaşmak için aktif olarak kullanmaktadır. Japonya'nın yeni kurulan Bisiklet Elçiliği (CEJ) yaptığı çalışmalar ile bisikletçiler için Tokyo'nun en cazip mega kent olmasını sağlamaya çalışıyor.

Ljubljana



Kent önümüzdeki birkaç yıl içerisinde bisikletin trafikteki payını yüzde 20-30 oranına yükseltmeye yönelik çalışmalar yapmaktadır. Ljubljana'nın resmi olarak 2016 yılında Avrupa Yeşil Başkenti haline gelmesinden bu yana kentin bisiklet altyapısının modernizasyonu büyük bir ivme kazanmıştır.

Strazburg



Trafikte bisikletin payı yaklaşık yüzde 16'dır ve bu haliyle Fransa'nın en bisiklet dostu kenti olarak görülmektedir. Velhop adı verilen bisiklet kiralama sisteminin işleyen en iyi bisiklet paylaşım programı olduğu düşünülmektedir. Program kapsamında 6000 adet bisiklet kısa veya uzun süreli kiralanarak kullanılmaktadır.

Bordeaux

2016 yılında kabul edilen "Plan Vélo Métropolitain" 2017-2020 yılları arasında bisiklet kullanımının kentsel alanda artırılmasını ve trafikte bisiklet payının yüzde 15'e çıkartılmasını hedeflemektedir. 75 milyon Euro tutarında bütçeye sahip olan planın uygulanması için özellikle Kopenhag Modeli incelenmektedir.



TOLSTOY'UN BİSİKLETİ 2.0



Seçil Sayın Kutluca



İllüstrasyon: Seda Mutluer

*"Bütün mutlu aileler birbirine benzer
ama her mutsuz ailenin kendine
özgü bir mutsuzluğu vardır."*

Okuyan herkese dokunacak bu satırlar, tüm zamanların en büyük roman yazarlarından biri sayılan Lev Tolstoy (1828-1910)'un Anna Karenina'sının ilk cümlesi ve hatta kimilerine göre ⁽¹⁾ edebiyat tarihinin en iyi 100 giriş cümlesinden biridir.

Büyük yazar daha ilk cümlesinden, mutluluk kadar mutsuzluğun da, aile yaşamının normal olduğunu ve hatta daha da ilginç olduğunu ilan ediyor okuyucusuna. İşin ilginç tarafı sadece Anna Karenina'nın değil, edebiyat tarihçilerine göre kendisinin de hayatının son döneminde, örneğine az rastlanan mutsuz bir özel yaşamı olmuş. Tolstoy üzerine yazmamın sebebi edebi dehası değil, bisikleti aslında... Bisiklet sürmeyi öğrenme hikayesi... Öyle bir hikaye ki, hangi yaşta olursa olsun, öğrenmenin insanı iyileştirme, hayata bağlama gücünü simgeleştiren bir yaşam kesiti okuyacağınız... Ardından Tolstoy'un bisikletini kenara bırakıp, kendi bisikletimize ya da hayalimizdeki bisiklete binip, bisikletin bugününe bir bisiklet turu yapacağız. Eskilerin deyimiyle bir velospit uzmanı olmasam da bisikleti, kültürünü, bu alandaki çağdaş eğilimleri keşfetme hevesimi size bulaştırma denemesinde bulunacağım bu yazıyla.

Tolstoy ve bisikleti ile başlayalım o halde...



Tolstoy 67 yaşında yedi yaşındaki oğlu Vanichka'yı kaybeder ve yaşadığı derin üzüntüden çıkmasına yardımcı olması için Moskova Bisiklet Severler Derneği, yazara bir bisiklet hediye eder. Tolstoy, evladının yası ve 67 yaş bir yana, kendini bu işe verir ve günlük işlerini bitirir bitirmez, köylülerin şaşkın bakışları altında her sabah evinin bahçesi boyunca bisiklet sürer...

Eh işte öğrenmenin yaşı yok biliyorsunuz, türünden basmakalıp girmeyelim bu sıra dışı hikayeye... hele bir de, 1895 yılının Rusya'sında, Avrupa değil bahsettiğimiz, bembeyaz, uzun sakalıyla Tolstoy'un iki teker üzerinde dengesini bulmaya çalışması, tek kelimeyle etkileyici... Yaşına başına bakmadan giriştiği işi eleştirenlere karşı Tolstoy'un şöyle dediği rivayet olunur.

"Payıma düşen neşeyi, tasasızlığı yaşamının hakkım olduğunu hissediyorum ve bir çocuk gibi kendinden memnun olmanın yanlış bir tarafı olamaz."

Çocukluğumdan beri bisiklet sürmekten çok keyif aldığımdan, Tolstoy'un coşkusunu anlamak hiç

de zor değil... Mümkün olan en yalın, az donanımlı halinizle, en yüksek seviyede rüzgarı, toprağı, kokuyu hissederek özgürce süzülüyorsunuz...

Yaşamboyu öğrenme ideali için yazarken, öğrenme yollarında rastladığım bu hikayeye kendimce bir not düşmek istedim. "Bu yaştan sonra olur mu?" demeden yeni öğrenmeler yoluyla insanın kendini bulmasına, fark etmesine ve hatta çocuk gibi mutlu olmasına engel yok demek ki...

Gelelim 2018'in bisiklet dünyasına... kimine göre özgürlük, kimine göre spor, eğlence, çevrecilik ile anılan bisiklet, modern çağın ilk hareketlilik aracı olarak 1817 yılında Karl Drais tarafından icadından bu yana 200 yaşını geride bıraktı ve biliyoruz ki modası hiç geçmedi. Hatta kimilerine göre bisiklet bugün altın çağına hazırlanıyor... Fazla iddialı bulduysanız, bisiklet dünyasının kapısını biraz aralayıp, ülkemizde, dünyada olan bitenden hazırladığım **"bisiklet sepeti"** ne bir göz atın, varın öyle verin kararınızı. Ne de olsa, merak duygusunu kaybetmeden, gözlerini, kulaklarını iyice açan, bilginin güç olduğunu fark edenleri, dünya da fark eder, fark edilmek isteriz değil mi...

67 yaşındaki Tolstoy'un bisikleti öğrenme günlerinden, 2018'de paylaşımcı, dönüşümlü kullanılan yeşil bisiklet dünyasına...

Dünya Bankası'nın tahminlerine göre şu an dünyada iki milyar adet bisiklet var. 2050 yılı itibarıyla bu sayının beş milyara ulaşacağı düşünülüyor ⁽²⁾. Sayısal artış dikkat çekici,



ancak asıl dönüşüm yine teknoloji etkisi ile gelecek gibi. Görünen köy kılavuz istemez, 2050 yılında dijital teknolojinin yaygınlaşmasıyla daha fazla kullanıcı verisi, daha entegre bilgi sistemleri ile bisiklet kullanımının daha “akıllı” hale geleceği öngörülüyor. Daha akıllıdan kasıt, ulaşım ağlarına, akıllı şehir sistemlerine bisiklet kullanım verilerini entegre ederek, ulaşım, planlama uzmanlarının bu verileri kullanması, sürücülerin daha az trafikle, güvenli, ihtiyaçların kolay giderildiği yollarda seyretmesi hali...

Teknoloji dokunuşuyla, 200 yaşındaki bisiklet medeniyetinde yeni sayfalar geliştirilmeye çalışılıyor. Tüm bunlar insanın hayalgücü, emeği, iş birliği ile gerçekleştirilecek idealler. Bunun için de, birçok ülke bisiklet

kullanımını daha güvenli, cazip bir ulaşım aracı haline getirmek, çevreci politikaları desteklemek için stratejik politika belgeleri, eylem planları hazırlıyor. Şehirde, kırsalda bisiklet kullanımı, elektrikli bisiklet kullanımı artсын isteniyor. Örnek mi istiyorsunuz, 2020 Ulusal Bisiklet Planı ⁽³⁾ ile Almanya, strateji, altyapı, güvenlik, iletişim, bisiklet turizmi, elektrik hareketlilik, diğer ulaşım seçenekleriyle bütünleşme, yol güvenliği eğitimi konusunda kurumlarının atacağı adımları, işbirliğini belirliyor.

Uluslararası Bisiklet Birliği'nin (UCI-Union Cycliste Internationale) Herkes için Bisiklet Manifestosu ⁽⁴⁾ da bisiklet kullanımının dünyanın her yerinde, karşılaşılan hava kirliliğinin azaltılması, trafik sıkışıklığının

engellenmesi ve halk sağlığının iyileştirilmesi gibi acil sorunlarla mücadelede yardımcı olabileceğini söylüyor. Yine UCI'nin desteğiyle yapılan bir araştırma, ulaşım motorlu araçlardan bisiklete geçişle, 2050 yılına kadar 25 trilyon ABD dolarına kadar altyapı tasarrufu sağlanabileceğini tespit etmiş.

Frankfurt'ta Alman Mimari Müzesi'nde Ride a Bike Reclaim the City sergisi (21 Nisan -2 Eylül 2018) ile “Bir bisiklet kullan, şehri geri iste, geliştir ve medenileştir, yeniden kullan” mesajı veriyordu. Serginin amacı daha çok insanı bisiklet kullanmaya ikna etmek için bisiklet trafiğinin, gerekli altyapının şehir planlaması ile en iyi nasıl birleştirilip bütünleştirileceğine dair dünyadan projeleri paylaşmak.

Bisikletini Tanı

Bisikletin kendisiyle başlamak, onu her bir parçasıyla tanımak⁽⁵⁾, yeri geldiğinde bakımını, tamirini üstlenmek yani dilinden anlamak iyi bir başlangıç olabilir.

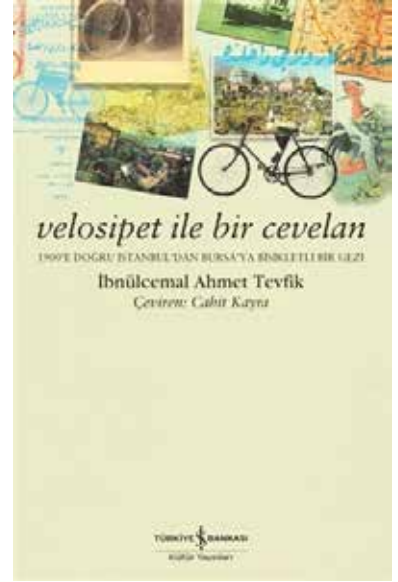
Bisikletimizle yollara düşmeden önce en önemli konu güvenlik elbette. Bisiklet sürüşü ile uyumlu yolların, geçiş noktalarının tasarlanması, bisiklet altyapılarının yol düzenlemelerine entegre edilmesi, trafik kurallarına, bisikletlilere saygı gösteren toplumla başlayan güvenlik konusu kask takmak, bisiklet sürerken işaretlerle haberleşmeyi bilmeye kadar gidiyor.

Kollarımızı kullanarak, dönüş, dur, geçiş izni, tehlikeli nesneden korunma, yavaşla, yol çukuruna karşı uyarı işaretleri ile hem kendimizi

hem de grup sürüşü yapıyorsak diğer bisikletlileri potansiyel tehlikelerden korumak mümkün.⁽⁶⁾

Bisiklet adabı, saygı demişken, sözüümüze balla kesip, iki bisikletlinin karşılaşması halinde nezaket icabı yapacağı, gülümseten bir selamlaşma örneği size.

“Mesela bisikletinize binmiş gidiyorsunuz. Karşıdan tanımadığınız birisi de aracı ile geliyor. Bir boru sesi ya da çingırağın uzun bir ahengi ile onu selamlamak mecburiyetini hissedersiniz. Bazen selam ile kalmayıp çark ederek ya da manevra yaparak, beraberce yola devam edersiniz. Bu suretle sohbet edip ahbab olursunuz. Yahut her ikiniz de inerek ‘nereden teşrif?’; ‘Siz ne cihete yahu?’ gibi kelimelerle konuştuktan sonra, makinelerinize binersiniz.”



Alıntı çok özel bir kitaptan, 1900 yılında Türkiye’de bisikletle ilgili yayınlanan ilk kitap olan Ahmed Tevfik’in “Velosiped ile Bir Cevelan (Gezinti)” adlı eserinden⁽⁷⁾. Kitap, İstanbul ile Bursa arasındaki bisiklet gezisini anlatan bir seyahatnamedir ve Osmanlı döneminde bisikletli iki gezginin yolculuğunu, gözlemlerini aktarır.

Okuduğunuz diyalogda insanı gülümseten, içini ısıtan, kullanılan kelimeler, üslup mu yoksa artık uzak bir geçmişte kalmış gibi gelen ancak yavaş bir ritimde tecrübe edilebilecek insanların birbirine kulak vermesi mi karar veremedim. Ama bisikletin bu tür bir insani sıcaklığı, dostluğu desteklediğine eminim.



Pedalla, karbon ayak izin düşsün ya da iklim değişmesin sen değiş!

Güvenli, medeni şartlarda bisikletini kullanmasını dilediğimiz bisiklet severler sadece sevdiği bir sporu yapmakla kalmıyor, ulaşım için bisikleti motorlu taşıtlara tercih ederek, aynı zamanda hava kirliliğinin, çevreci diliyle karbon ayak izinin azalmasına da yardımcı oluyor. Sırf bu sebepten bile hepimizin bu insanlara saygı borcu var. Bu arada meraklısına ya da duymayanlar için karbon ayakizi, bir kişi ya da kurumun, her türlü yaşamsal profesyonel faaliyetini sürdürürken ürettiği karbondioksit (CO₂) miktarına dair yapılan bir ölçüm anlamına geliyor. Karbon ayakizinizi büyük ölçüde elektrik, petrol, doğal gaz kullanımı, otomobil, uçak yolculuklarınız belirliyor. Ulaşımında motorlu taşıtlar yerine bisiklet kullanarak fosil yakıt tüketmediğiniz için karbon salınımını, ayakizini düşüren çevre dostu bir seçim yapmış oluyorsunuz.

Şehirde ya da kırsalda ulaşım amaçlı bisiklet sürüşü fiziki dayanıklılık bakımından herkesin harcı olmayabilir. Bu noktada elektrikli bisiklet ile teknoloji yardıma yaşıyor. Son yıl-

larda bisikletin en önemli gelişmelerinden sayılan elektrikli bisikletlerle şehirde pedal çevirmeden gidebilmek mümkün ya da dağ bisikletinde pedal çevirirken destek alabilmeniz de. Zorlu yokuşlar, dizinde sıkıntısı olanlar için büyük rahatlık. Dilerseniz bisikletinizi elektrikli bisiklete çevirmeniz de mümkün. Elektrikli bisikletin bisikleti daha çok insanla buluşturması bekleniyor.

Şehirdeki bisiklet turumuzu biraz da pistlere yani pist bisikleti yarışlarının yapıldığı “veledrom”lara ya da dünyaca ünlü “Tur”lara çevirelim. Pist yarışları demişken, hayatımda ilk defa bir bisiklet yarış pistini 1985 yılında Konya’da görmüştüm. Modern, sportif bir estetiği, profesyonel bir havası vardı Konya’da gördüğüm pistin. Başkent Ankara’da görmediğim tesisi Konya’da görmek çocuk aklımla beni şaşırtmıştı. Ancak şehrin genelinde gördüğüm bisiklet kullanımından, Konya’nın bisiklet için özel bir şehir olduğunu yavaş yavaş farkettim. Konya’nın “Türkiye’nin Bisiklet Başkenti” sayıldığını ise sonradan öğrenecektim.



Anna Meares Velodrome / Avustralya

1985 yazında Konya’da geçirdiğim üç ay kendi bisiklet tarihim açısından da özel bir dönem olmuştu. 18, 11 ve 9 yaşında üç kardeş, o yaz bir “Pinokyo”yu dönüşümlü ya da aynı anda, bir de tıp fakültesi kazanma hediyesi olarak yeni alınmış metalik gri “Bisan” yarış bisikletini dönüşümlü (küçükler olarak sıra geldiğinde ancak ayakta kullanabiliyorduk) ya da üçümüz birlikte sürmenin keyfini çıkarıyorduk.

Konya’ya geri dönersek, Konya Bisiklet Sporunu Kalkındırma Derneği’ne göre Konya’da bisiklet sporunun 1920’lerde başladığı ve 1923’den itibaren de bisiklet yarışlarının yapıldığı belirtiliyor. Ülkemizdeki ilk velodrom 1949’da Konya’da yapılmış. Velodrom oval biçimde, dış kenarı yüksek olacak biçimde içe doğru (12-55 derece) eğimli yapıdadır. Köşeleri hızla dönen yarışçılar bu eğim sayesinde savrulmaktan kurtulurlar. Açık pistler beton ya da asfalt, kapalı pistler ise genellikle ahşap yüzeylidir.⁽⁸⁾ Bugün bisiklet severler açık, kapalı pist/velodromun her türlüüne hasret, umarız kısa zamanda özellikle

sporcular bu tesislere kavuşur.

Güzel gelişmeler de var. Türkiye’de bisiklet kullanımının yaygınlaştırılması için hedeflenen Kopenhag sistemi kapsamında pilot il seçilen Konya’da, daha önce bisiklet yolu için belirlenen 2023 hedefinin şimdiden aşıldığını öğreniyoruz. Yaklaşık 500 kilometre bisiklet yolu olan kentte, 2023 için yeni hedef 1000 kilometre bisiklet yolu. Konya Büyükşehir Belediyesi ayrıca Kopenhag gibi bisiklet parkları, bisiklet sinyalizasyonu, bisiklet yolları ve bisiklet kullanma kültürünü geliştirmeye çalıştıklarını belirtiyor.⁽⁹⁾

Bu arada yarışlarla ilgili son olarak, Uluslararası Bisiklet Birliği’nin kabul ettiği sekiz bisiklet disiplinini de anmadan geçmeyelim, belki bir gün lazım olur... Yol (road), pist (track), dağ bisikleti (mountain bike), BMX (BMX), para-bisiklet (para-cycling), cyclo-cross (cyclo-cross), trials (trials) ve iç mekan bisikleti (indoor cycling).

Gelelim Tur’lara...Cumhurbaşkanlığı Türkiye Bisiklet Turu’na, Fransa, İtalya, İspanya, Avustralya

turlarına... Türkiye Bisiklet Federasyonu’nun düzenlediği, 1963 yılında “Marmara Turu” adıyla başlayan ve 1966’dan beri de Cumhurbaşkanlığı himayesinde, uluslararası nitelikte, dünyanın tek kıtalararası bisiklet turu organizasyonu olan Cumhurbaşkanlığı Türkiye Bisiklet Turu’na... 54’üncüsü, 9-14 Ekim 2018 tarihlerinde gerçekleştirilen Tur’da, geçen sene mücadele eden 13 takımdan 104 bisikletçi, 1025 kilometre boyunca pedal çevirmiş. 2017 yılı önemli çünkü Uluslararası Bisiklet Federasyonu-UCI, Tur’u “World Tour”-Dünya Turu kategorisine yükseltmiş, gelinebilecek en ileri aşamayı temsil ediyor sporcular için. Bu kategoride bir yarışa, sadece dünya takımları (dünyada 18 takım var bu nitelikte) ve profesyonel kıta takımları katılabiliyor (27 takım). Ülkemizde bu düzeylerde takım bulunmadığından milli takım ile temsil ediyoruz.

1903’ten beri Fransa’da yapılan dünyanın en itibarlı ve zorlu bisiklet yarışı kabul edilen, Tour de France, Fransa Turu’ndan bahsetmeden bisiklet sepeti eksik kalır. Diğer





Tour de France



Vuelta a España



Giro d'Italia

önemli yarışlar arasında İtalya Turu, Giro d'Italia ve İspanya Turu Vuelta a España sayılabilir. Görünüşte kategoriler, sporcuların kalitesi, medyanın takibi aynı olsa da, Tour de France'ın yeri ayrı sayılıyor. Tura özgü bazı ayrıntılar şöyle... Zamana karşı yarışlar ve zorlu yokuşları, dağ etapları ile sporcular için atletik dayanıklılık, güç testi anlamında... Sporcular davet üzerine yarışa katılabiliyor ve kazanan sarı mayo giyiyor. Her yıl temmuz ayı boyunca üç hafta süren Tur, Paris'te meşhur Champs-Élysée caddesinde sona eriyor. Dünyada bisiklet severlerin yakın takibinin yanı sıra, Tur, kültürel olarak ta Fransızlar için çok önemli. Tur, yol boyunca yarışları izleyen kalabalıklar, televizyondan takiplerle başlı başına heyecanlı bir temmuz yaşıyor izleyicisine. Herşey iyi güzel de, Tour de France dahil, tüm Tur'larda kadın sporcuların katılımı hep bir mesele olmuş. Karmaşık ta bir geçmişi var. Kadın bisikletçiler, 2006'dan itibaren "La Course" adıyla Fransa Tur'una katılmışlar nihayet. Bir de 2018 için UCI, Kadın Dünya Tur'una üç yeni rota ekleyerek 23 yarış düzenleyeceğini duyurdu.⁽¹⁰⁾ Bisiklet gibi özgürleştirici bir aracın "ikinci cins"i dikkate alması bir hayli zaman almış.

67 yaşındaki Lev Tolstoy'un bisiklet sürmeyi öğrenmesinden esinlenerek 2 yıl önce

yazdığım Tolstoy'un Bisikleti yazımı günümüz bisiklet dünyası gelişmeleri ile güncelledim Tolstoy'un Bisikleti 2.o oldu. Bisiklete ruh veren yine selesinde oturan insan. O nedenle bisiklette bugünü yakalamaya çalışırken, medyaya yansıyan üç bisikletlinin haberi ile bisiklet turumuzu tamamlayalım istedim. üç haber de, üç genç insanın bisiklet üzerinde,

“umut”,

“özlem”

“başarı”

yolunu anlatıyor.

20 Mart 2018 tarihli habere göre, ailesiyle birlikte mevsimlik gezici

tarım işçisi olarak Konya'nın Akşehir ilçesine gelen ve ortadan kaybolan 14 yaşındaki H.Ç., beş saat süren çalışmanın ardından jandarma tarafından ilçeden 29 kilometre uzaklıkta bisikletiyle Şanlıurfa'ya giderken bulundu... H.Ç. babası İsmail Ç.'ye teslim edilirken, çocuğun neden kaçtığı konusunda bir açıklama yapılmadı. ⁽¹¹⁾

Çin Yeni Yılında Çin'in Heilongjiang bölgesi Qiqihar şehrindeki evinde olmak için bisikleti ile Rizhao'dan 1700 km'lik mesafe için yola çıkan genç göçmen işçinin 30 gün sonra 500 km yol kattetikten sonra, otobanda kural ihlali yaptığı için polis tarafından durdurulunca, harita okuyamadığı için yanlış yöne gittiği

anlaşıldı. Çevredekilerin de katkısı ile göçmen işçinin evine gitmesi için tren bileti alındı. ⁽¹²⁾

13 yaşında Konya Çatalhöyük Çumra Belediyespor'da bisiklet sporuna adım atan, yıllar sonra Türk bisikletinin “Altın Çocuğu” olarak anılan Ahmet Örken'in çalışma azmi, yeteneği, bisiklete dört elle sarılması ile gelen Türkiye, Balkan, Avrupa şampiyonlukları ve nihayet Brezilya'nın başkenti Rio'da 5-21 Ağustos 2016'da yapılan Olimpiyat oyunlarında bisiklet branşında Türkiye'yi temsile giden yolu.... ⁽¹³⁾

Bir bisikletin yapabileceği çok şey vardır., çevre, sağlık bakış açısıyla olsun ve de toplumsal etkisi ile bisikletin dünyayı kurtarma gücü var.

Ted King

(Profesyonel Bisiklet Yarışçısı)

Notlar:

¹ sabitfikir.com/haber/edebiyat-tarihinin-en-iyi-100-giris-cumlesi

² blogs.worldbank.org/publicsphere/we-people-global-bicycle-momentum

³ nationaler-radverkehrsplan.de/en/federal-initiatives/national-cycling-plan-nvp-2020

⁴ bisikletakademisi.net/uci-herkes-icin-bisiklet-manifestosu/

⁵ bisikletimvben.com/bisiklet-tuyolari

⁶ www.dagbisikletiturkiye.com/2016/05/13/bisiklet-surerken-isaretlerle-haberlesmek/

⁷ Akçura, G. (2003). Evvel Zaman İçinde Bisiklet, İstanbul: Om Yayınları.

⁸ bisiklopedi.com/madde/veledrom

⁹ www.milliyet.com.tr/turkiye-nin-bisiklet-sehri-kopenhag-konya-yerelhaber-2381981/

¹⁰ www.bicycling.com/racing/a20047318/womens-worldtour-2018-3-new-races/

¹¹ m.habergazetesi.com.tr/haber/5137229/kayip-cocuk-bisikletiyle-aksehir-den-sanliurfaya-giderken-bulundu

¹² www.bbc.com/news/world-asia-china-38748373

¹³ www.fanatik.com.tr/2017/10/14/turk-bisiklet-tarihini-bastan-yazan-adam-ahmet-orken-1324558

¹⁴ t24.com.tr/haber/76-yasindaki-dede-askerdeki-torununu-gormek-icin-izmir-den-orduya-bisikletle-gitti,305025

Manisa'dan İtalya'ya 66 yıl önce Bisikletle Yolculuk...



Ali Haydar Aksakal

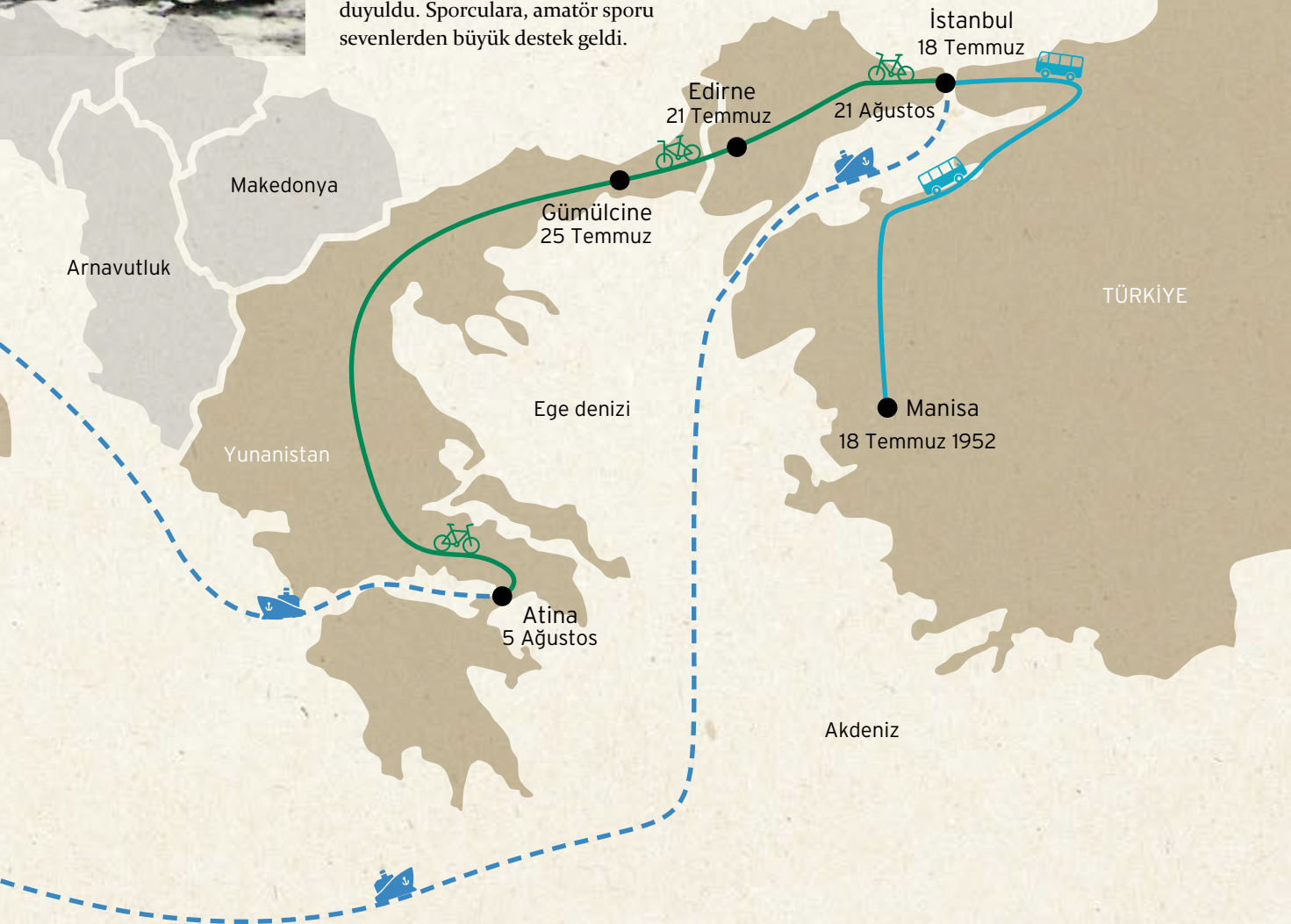




Yaz aylarında yurt gezilerine çıkan dağcılar, ülkemizi doğudan batıya ve kuzeyden güneye dek gezerken, Toroslar, Erciyes, Cilolar, Beydağlar, Akdağ, Kaçkar, Bozdağ... efsanevi Spil Dağı... dağcılarının mekanı oldu. Ağrı Dağı'na çıkan ilk dağcılar da Manisa dağcılarıydı.

Dağcılar, 1952 yılında Manisa'dan İtalya'ya, bisikletle gitmek için hazırlık yaptılar. Manisa Dağcılık Spor Kulübü'nden beş delikanlının bisikletle, Yunanistan üzerinden İtalya'ya gideceği haberi Manisa'da çabuk duyuldu. Sporculara, amatör sporu sevenlerden büyük destek geldi.

Bu geziye, Manisa Beden Terbiyesi'nden Dağcılık Antrenörü olan Halit Öğüt (Değirmencioglu), yaşamını atletizme adan gazeteci Hayrullah Olca, bisiklet teknisyeni İlhami Nalbantoğlu, Ahmet Mithat Efendi İlkokulu Müdürü Kamil Bozkurt (Sarı Kamil), Borsa Mahallesi'nden dağcı ve İtalya'yı gördükten sonra Hollanda'ya yerleşen Cihat Özbilgiç katıldı.



Son hazırlıklardan sonra... Manisa'da, bisikletle bir şeref turu atıldı. Sporcuların dostları bir sevgi seli içinde, yola çıkanları uğurlamak için Manisa otobüs garajındaydı. 18 Temmuz 1952'de otobüsle, Bandırma üzerinden İstanbul'a ulaşıldı...

Gezinin tüm masraflarını herkes kendi cebinden karşıladı. Bisikletçiler İstanbul'dan Edirne'ye doğru giderken, altlarında "Şampiyon" otomat marka, 4 vites kurs bisikletleri vardı.



O yıllarda, kentler arasında seyahat etmek oldukça zordu. Giydikleri montlarının üzerinde Türkiye-Manisa yazıyordu. Gittikleri yerlerde hep ilgi odağı oldular.

Temmuz ayının sıcaklığında, bisiklet lastiklerinin sık sık patlamasıyla zor anlar yaşadılar. Patlayan lastikleri bisiklet teknisyeni İlhami onarıyordu. 21 Temmuz günü, Edirne Valisi Emin Aksu ziyaret edildi. Vali, övgü dolu sözlerini, Manisalı dağcılarının, anı defterine yazdı...

Bisikletçiler, Sufli kasabasına geldiklerinde, kamp yapan izci ve liderler tarafından, Likofi İzci Kampı'na davet edildi. Manisalıların gelmiş olması, kamptaki çocukları sevince boğdu.

İstanbul 2952 plaka ile seyahat eden bir Türk aile (üç erkek, bir kadın) Manisalı bisikletçileri görünce, yolun ortasında arabadan inip, kırk yıllık dost gibi sarılıp sohbet daldılar. Duygulu anlar yaşandı.

25 Temmuz 1952'de Yunanistan-Gümülcine Çarşısı, o gün unutulmaz günlerinden birini yaşadı. Esnaf işini gücünü bırakmış, tuhafiyeci İbrahim Bey'in dükkanının önünde mahşeri bir kalabalık oluşmuştu.

Kavala'dan ayrılmak zordu. Duydukları bir haber, onların bir an önce yola çıkmasına neden oldu. İki gece sonra, Vefa Spor'un Selanik'te bir futbol maçı vardı. Heyecan doruğa çıkmıştı. Türk sporcuları desteklemek istiyorlardı. Önlerinde

180 km uzunluğunda bir yol vardı. Pedallar daha hızlı basılıyor, tekerlekler mesafeleri adeta yutuyordu. Yorulmuşlardı. Geceyi yol kenarında bulunan bir kamp yerinde geçirdiler. Batı Trakya ve Selanik çevresinde bulunan Türkler de bu maça gelmişti. Vefa Spor güzel bir oyun çıkardı, maçı 7-1 kazandı...

Manisa'dan ayrılalı 12 gün olmuştu. İletişimin zorluğundan memleketten haber alınamıyordu. Günler su gibi akıp giderken, Larisa'dan Lamia'ya inen yol gidiş yolu seçildi. Lamia Kenti'ne geldiklerinde güneş tepelerindeydi. Lamia Kenti, adını Eski Çağ'da Lamia Savaşı'ndan aldı. Lamia Kenti'nde bir Türk ailesine konuk olduklarında, Ağustos ayının ikinci günüyü. Kentte bulunan izci teşkilatının merkezi ziyaret edildi. İzci kampına gelen küçük izciler, bisikletçilerimizi sevgi çemberi içine aldı.

Atina'ya yaklaştıkça, trafik yoğunluğu arttı. Lavadhia ve Thival kentleri geçildi. Atina'yı uzaktan gördüklerinde bir kamp yerinde mola verdiler. Atina, Yunanistan'ın başkentidir. Antik çağlarda önemli bir kültür ve ticaret merkeziydi. Adı-



nı Savaş Tanrısı Athena'dan almıştır. Bugünkü Atina, eski kentin küçük bir parçası. Akropol bir tepenin üzerindedir. Manisalılar, Atina'da Ulusal Arkeoloji Müzesi'ne gittiklerinde kalabalık bir turist grubuyla müzenin salonlarını gezdiler.

Niobe'nin çocuklarına ait heykeller, onlara Manisa'daki Niobe'yi anımsattı. Niobe'nin ağabeyi, olimpiyatları başlatan ve tarihe adını yazdıran Manisalı Pelops'a ait mimari parçalar ve rölyefler de incelendi... Ağustos ayının beşinci günü Pire Limanı'nda İtalya'ya giden gemiyle, Atina'ya 77 km uzaklıktaki Korint Kanalı'ndan geçtiler. Pire Limanı'nda bindikleri gemi, 7 Ağustos sabahı Birindizi Limanı'na yanaştı. Manisalı sporcular artık İtalya'daydı.

İtalya'ya ayak bastıklarında tarihi yolculukları başladı.

Birendizi'den sonra ayın sekizinde Bari, dokuzunda Fuçia, onunda Benevette kentlerine ulaştılar. 11 Ağustos günü, Napoli Kenti'nin stadyumda çadırlarını kurdular... Daracık renkli sokakları, lezzetli yemekleri, pizzaları, Napolitan şarkıları ve dost insanları ile kent,



bir zamanlar acımasız mafya sayesinde dünyanın gündemindeydi. Napoli, ardından kültür sanat kenti Floransa bisikletle gezilirken, müzelerdeki sanat eserleri de bisiklet ekibini büyüledi.

Kolozyum (Colosseo), Pantheon, İspanyol Merdivenleri, Aşk Çeşmesi... dağcıların gezdikleri yerlerdi. Aşk çeşmesinde her milletten insan, suya para atıyordu. Ertesi gün Vatikan'daydılar... Vatikan 44 hektarlık bir alanı kapsıyor. Vatikan dönüşü, kendilerini Roma'daki Türklerin arasında buldular.

Roma'nın kuruluşuna ait söylencelerden birisi de, Polatium Tepesi'nde bir çoban tarafından büyütülen Romulus kardeşlerin Roma'yı kurduğudur. Ataları... Truvalı kahraman Aeneas'tı. 2800 yıllık surlarla çevrili tarihi kent, eski Roma'nın, Roma Krallığı'nın, Roma Cumhuriyeti'nin, Roma İmparatorluğu'nun, İtalya Krallığı ve İtalya Cumhuriyeti'nin merkezi olmuştur.

14 Ağustos'da, Kuzey İtalya'daki Toskano bölgesinin başkenti sayılan Floransa'ya ulaşıldı. Kent, için-



den geçen Arno Nehri çevresinde kurulmuş. Floransa, Toskano'nun yuvarlak tepeleriyle çevrilidir. Roma İmparatoru Jül Sezar, askerlerine Arno Nehri Vadisi'ndeki verimli toprakları vererek Floransa'nın kurulmasına sağlamış...

Floransa, İtalya'nın önemli ticaret merkezlerinden birisi. Kültürü ve mimarisıyla dünyaca ünlü bir turizm kentidir. Kentin içinde sanat galerileri ve müzeler bulunmaktadır. Adeta bir açık hava müzesi... Sanat kenti Floransa'dan bir türlü ayrılmak istemiyorlardı. Dönüş yolculuğunda, Roma'da geçen gece unutulmazdı.

Floransa'dan sonra Roma ve Vatikan gezildikten sonra, geldikleri yoldan ülkemize dönüş yaptılar... Napoli'ye ulaştıklarında, Ankara Vapuru'nda herkes coşkuluydu. Dört gün süren deniz yolculuğunda, tüm günlerini geminin güvertesinde geçirdiler. Ankara Vapuru İstanbul-Karaköy rıhtımına yanaştığında, Manisalı bisikletçiler 32 gün sonra sevdikleri dostlarına ve çocuklarına kavuştu...

Bir Yol, Bir Hikaye

İki Teker Üzerinde Bir Amerika Gezisi

 Dilek Kuş

Planlanmamış, rotası çizilmemiş, hazırlık yapılmamış bir kıta turunda; bisikletin hiç hesapta yokken başrole oturmasının, üstelik acemi seyyahın başöğretmeni haline gelmesinin bir hikayesini dinledim yakın zamanda. 2016-2017 yılında Kuzey Amerika'yı bisikletle gezen Kevser Pehlivan'ın *"Yolculuğun benim için anlamlı olmaya başladığı yer, insanların hikayeleriyle tanışmaya başladığım andı. Yoksa tek başımıza arabayla, otobüsle seyahat ettiğimiz, otelde kaldığımız zamanlar değildi,"* diyerek ruhunu ifade ettiği maceranın anlatımıydı bu. Bir kadının; hiç beklemediği şekillerde kendini tanımasının, kendisini aşmasının, güçlenmesinin bisiklet üzerinde geçen, bilinmeye değer hikayesini aktaracağım sizlere.



1990 yılında Eskişehir’de doğan Kevser’in “Ben sokakta büyüdüm,” diye anlattığı ve kışın Eskişehir’de, yazın memleketi olan Artvin yaylalarında geçen çocukluğu, insanların hayatlarına olan yaşam boyu ilgisinin oluşmaya başladığı zamanlar. İnsanların hayatlarına dalıp gitmeye, irdelemeye küçük bir çocukken başladığı gibi; örgü örmek, kardeşine göz kulak olmak gibi üretme esaslı işlerde üç yaş gibi epey genç bir yaşta geçer puan alabilecek performanslar sergilemiş. Buna göre aktif ve dinamik bir hayat süreceği az çok öngörülebilir olan Kevser’in, hayatının içinde hep var olacak olan bisikletle tanışıklığı, çocukken babasının kendisine ve ablasına birlikte kullanmaları için aldığı beyaz sepetli pembe bisikletle başlamış.

Kendisini çoktan göstermiş olan aktif mizacı, önce bisiklet sürmeyi öğrenmeye, sonra mahallesini arkadaşlarıyla birlikte bisikletle turlamak gibi yeni uğraşlar edinmeye yansımış. Büyüyüp üniversiteye başladığı zamanlarda bu

ilişki devam etmiş ve yaz tatillerini geçirmek için döndüğü Eskişehir’de bütün ulaşımını, mesafe ne olursa olsun, bisikletle sağlamış. Hacettepe Üniversitesi Sosyoloji Bölümü öğrencisiyken tanıştığı ve gönüllü olarak dahil olduğu sivil toplum alanına, üniversiteyi bitirdikten sonra Toplum Gönüllüleri Vakfı’nda çalışmaya başlayarak devam etmiş. İşe gidip gelirken bisiklet kullanmayı denemesine rağmen, şehrin bisiklet dostu olmayan planlaması sebebiyle kısa sürede vazgeçmiş ve günlük bisiklet kullanımını öğle aralarında kısa bir park turu yapmak şeklinde değiştirmiş. Hikayeyi dinlerken, üniversitenin son yılında Erasmus ile Almanya’ya gittiğini ve ilk gezi deneyimini Avrupa’yı gezerek yaşadığını söyleyince, hangi cevabı alacağını sandığını gizleyemeyerek sordum “Neyle gezdin?” diye. Anlayarak güldü: “Bisikletle değil; bunda uçak, tren ve arabayla gezdik,” diye cevap verdi.



Üniversite sonrası hayatın olağan akışı zamanla 9-6 saatlerine yaslanırken, çıktığı seyahatte yokluğunu en çok çekeceği bir düzenli hayat akışının içinde; seyahatlerde, gidilen şehrin pek görülemediği iş seyahatlerine evrilir. İki buçuk yıl sonra hayatın akışını değiştiren ve bir yıl önce Hıdrellez gecesinde kağıda çizildiği günden beri uyanmayı bekleyen “dünyayı gezme” hayalini gündeme getiren nokta, Kevser’in ölüm gerçeğiyle yüzleşmesi olur. Bir çocukluk arkadaşının ölüm haberini aldığı anda “neyi beklediğini” sorgular. “Birikim?” diye düşünür önce ama çalışmak için hayalini ne kadar ertelese de sonucu değiştirecek bir birikim yapmayacağı gerçeğinin farkındadır. Sonuç; Kevser’in, uzun yıllar belirli bir döngüde süreceği az çok öngörülen hayatın içinde, kendisine “şimdi” bir ara yaratmaya, kendi hayatına bir hediye vermeye karar vermesi olur. Kısa bir süre önce kendisine işlerini, düzenlerini,

hayatlarını bırakıp dünya turuna çıkmayı teklif eden arkadaşından güç alır ve bir arkadaşıyla birlikte 6 Eylül 2016 tarihli tek yön New York uçak biletlerini alırlar.

Kevser’in, New York’ta başladıkları yolculuğun ilk zamanlarına ilişkin anlatımını özetleyen üç sözcük var: “Hiçbir şey bilmiyorduk!”. Kalamaları yeri bilmiyorlardı. Nereye gideceklerini bilmiyorlardı ve planlamamışlardı. Yolculuğu hangi vasıta ile yapacaklarını bilmiyorlardı. Karşılaşacakları problemleri nasıl çözeceklerini bilmiyorlardı.

Başlamadan önce kasten cevaplammış oldukları bu sorular eşliğinde yola koyulurlar. İlk yapılacak şey rota belirlemektir. Yöntem basittir: haritayı açıp yer seçmek. Deniz kıyısı bir yer olmasını isterler ve New Jersey’e bağlı Atlantic City isimli şehre doğru, otobüs ve trenle yolculuğa başlarlar. Acemiliklerinin etkisiyle yaşadıkları bocalamalar sonucu





Kevser'in aklına "Neden yaptık ki biz bunu?" sorusu düşer. Sonuçta evini, düzenini, işini ve ailesini bırakıp gelmiştir. Güvendiği tek kaynak işsizlik maaşdır ve yol zorluklarla doludur. Ancak pes etmezler ve ilk durakları olan Atlantic City'ye, sonra da ikinci durakları Ocean City'e ulaşırlar. Ocean City'de kendilerine, çok ucuz olması sebebiyle araç kiralama tavsiyesi verilir ve ikili araç kirala-yıp önce Ocean City'den Miami'ye, oradan da bisikletli yolculuklarına başlayacakları Pensacola şehirlerine ulaşırlar.

Araba, hem ulaşım hem konaklama ihtiyacını görmesine rağmen Pensacola'da teslim edilmesi gerekiyordu. Konaklama sorunu, bir çadır satın



alınıp 5 dolar karşılığında konaklayabilecekleri bir kamp yeri bulunca kısmen çözülmüştü. Ancak aracın şehirdeki hava alanına bırakıldıktan sonra, toplu taşımanın çok yetersiz olduğu bu şehirde ikilinin kamp alanına nasıl döneceği sorusu hâlâ ortadadır. Cevap bulsalar da bulmasalar da arabayı bırakmak zorunda oldukları için yola koyulmuş halde, Kevser hâlâ ulaşım alternatiflerini gözden geçirirken yolda bir bisikletçiye rastlarlar. Hiç konuşmadan arabayı durdurur, hiç konuşmadan aynı anda arabadan iner ve hiç konuşmadan, ama aynı anda, karar verdikleri bisikleti satın almak için satıcıyla görüşürler. Acemiliklerinin süren etkisiyle, eski ve kötü durumdaki iki bisikleti, eşyaları taşımak için aldıkları eski ve kötü durumdaki iki vagonla birlikte satın alırlar. Bu andan itibaren, gezgin acemiliklerine bisiklet acemiliği de eklenir. Bisiklet için hangi ekipmanları almaları gerektiğini, günde beş kere tekerlekleri patlaya patlaya öğrenirler. Bir süre

sonra uyku tulumu alırlar. Yol hazırlığını, yolculuğun tam içinde yapa yapa devam ederler. Sürekli yolda olma zorunluluğu, bir yerde bir süre durulsa bile ertesi gün ya da iki gün sonra, ama muhakkak yola devam etme gerekliliği, bisiklet yolculuğu sırasında zorlayıcı olur. Bisikletin çalınma ihtimali her zaman vardır ve hiç uzak bir ihtimal değildir. Buna rağmen konfor alanını aşmak büyük bir zenginlik getirir. Yola devam etme zorunluluğuna rağmen; istediği yerde durabilme imkanı sağlaması ve gidilen yerlerdeki günlük hayatın içine dahil olma imkanı sağlaması, özgürlük ve yolculuğun en yoğun şekilde yaşanmasını sağlamış. Bir yandan, bisiklet sürerken düşünceleriyle baş başa kalmayı başardığı için kendini dinlemeyi ve kendisini kendisiyle ilişkilendirmesini güçlendirmiştir.

Yolculuklarının seyrini değiştiren iki olay vardır. İlk Warmshowers isimli, bisiklet kullanıcılarının dayanışma ağı olarak kurdukları, birbirlerine

kalacak yer ve bilgi paylaşımı amaçlı kullanılan bir uygulamadır. Bu uygulama sayesinde yalnızca kalacak yer bulmazlar; bisiklet kullanımlarına, tamirine, ekipmanlarına ilişkin bilgi edinirler. Becerileri artar. Rota belirlemek için, karşılaştıkları insanların tavsiyelerini dinlerler. Çok güzel insanlarla tanışır, yeryüzünde

bisikletlerle yollarına devam ederek yol alırlar. Bu şekilde, New York'tan araba ile başlayıp Florida'ya, oradan da bisikletle Louisiana, Texas, California rotalarını izleyerek San Diego şehrine varırlar. Mevsim koşulları kış şartlarından çöl şartlarına kadar değişken olduğu ve bisikletle seyahat etmek için gerekli kıyafet-



dayanışmanın hâlâ var olduğunu yaşayarak deneyimlerler. İkinci seyrir değiştiren olay, bisiklete binmenin yol veya hava koşulları bakımından uygun olmadığı zamanlarda otostop çekmek için kullanmak adına yazdıkları *"Biz Türkiye'den geliyoruz, ...'e gidiyoruz. Bize destek olmak isterseniz çok seviniriz."* şeklinde bir tabela olmuş. Gitmek istedikleri yer sürekli değiştiği için bu tabelayı görenler, Kevser'lerin gezginlik macerasına destek olmamazlık etmemiş. Kalacak yer sağlama, market alışverişlerinde ödemeyi onlar yerine yapma gibi irili ufaklı pek çok destek görmüşler.

Kevser, bu yolculuğun dayanışmaya olan inancını ve güveninin tazelediğini söylüyor. Warmshowers ve tabelalarının yardımıyla, yolculuklarına bisiklet takası yaparak ve bisikletlerinin üstüne küçük bir miktar para ekleyip daha iyi

lere sahip olmadıkları için, yolun en zorlu kısımlarında otostop ile yol almak zorunda kalırlar.

San Diego, yolculuğun seyrini değiştiren bir olay daha yaşatır. Karşılaştıkları bir bisikletçi, kendilerine sponsor olur ve çok iyi durumdaki iki bisiklet, bisiklet aksesuarları ve kıyafetler hediye eder. O güne kadar bisikletlerinin hep arızalı ve iyi durumda olmayan bisikletler olması sebebiyle günde 30-40 mil yol yapıyorlarken, iyi durumdaki bisikletler edinince günde 80-90 mile kadar yol yapabilmeye başlamışlar. Yolda konaklamak için kamp yeri bulamadıklarında benzin istasyonları, park yakınları gibi yerlerde kalmışlar. Küçük şehirlerde ise, kamp yapanlara destek olan insanlar daha fazla olduğu için, mutfak, banyo gibi imkanların olduğu itfaiye merkezleri gibi yerlerde kalarak yolculuk etmişler. Yolculuklarının iyice kolaylaşmasıyla



birlikte bir Youtube kanalı açarak yolda yaşadıklarını videolarla başka insanlarla paylaşmaya başlamışlar. Bir anı günlüğü olması için açtıkları "Bir Yol İki Hikaye" isimindeki bu Youtube kanalı hâlâ açık ve beş video izlenebiliyor. Ancak yolculuk sırasında ve sürekli hareket halinde video hazırlamak ve paylaşmak bir süre sonra zorlayıcı bir iş haline gelmiş ve video paylaşımları sona ermiş.

Artık becerikli, tecrübeli ve bilgili bisikletçiler olarak; yolda karşılaştıkları insanlar ve hikayelerine temas etmeye devam ede ede Meksika'ya doğru yol almış ve Cortez körfezi üzerinden Meksika'ya ulaşmışlardır. "Meksika'da dünya tamamen değişti," diye anlatmaya başladığı, Amerika Birleşik Devletleri sınırlarının dışına ilk kez çıktıkları Tijuana'da Amerika Birleşik Devletleri'nde kendilerini kısıtlayan



yasaklar azalmış, buna rağmen insanların yardımseverliği artmış. Bu iki faktörün etkisiyle Meksika'da daha rahat seyahat edecekleri beklenebilecek iken, şehre varmalarının beşinci gününde Kevser'in bisikleti bir araba tarafından ezilmiş ve yolculuk tamirat sebebiyle sekteye uğramış. Bisiklet tamir edildikten sonra ise, yolculuğa devam etmek için para kazanma gerekliliği sebebiyle Kevser ABD'ye geri dönmüş ve yeniden San Diego'ya yol almış. Meksika'dan ABD'ye yaptığı bu yolculuk, bisikletle aldığı son yol olmuş. Seyahatinin geri kalanını San Diego'da, evsizlerle birlikte yaşayarak, evsizlerin hakları için mücadele ederek ve para kazanmak için saç örme, müzik yapma gibi işler yaparak tamamlamış.

Yolculuk, bu kısımda bitmiş gibi görünse de Kevser'e kattığı şeyler fiilen bitmiş bir yolculuğun bir süre

daha devam ettiğini gösteriyor. Tek başına bir yolculuğa çıkma planı yapma ve bu uğurda sigortalı işini gözden çıkarma, Kevser'in ailesine kabul ettirmek için kendi benliğinin sınırlarını genişletmesini beraberinde getirmiş. Dahası, ABD'de Türkiye'den gelmiş ve çeşitli ön yargıların kendisini hazır beklediği bir kadın olarak, karşılaştığı insanlara kendini ifade etmeyi, kendi hikayesini anlatmayı ve onların hikayelerine temas etmeyi başarmış.

"Olanları olağan akışında, olduğu gibi ve dürüstçe anlatmak, insanların senin hakkında ne düşüneceğini düşünmeden ya da düşündüğün halde bunu göze alarak o paylaşım alanını açmak," diye özetlediği, insan ilişkilerinde edindiği yeni boyutu anlam dünyasına katmış. Bunun yanı sıra, hafif seyahat etmek hem bir zorunluluk hem bir beceri haline gelmiş. Seyahat etmenin ge-

tirdiği (ve öğrettiği) hafifliğin hayatı kolaylaştırdığını ve özgürleştirdiğini, eşyalardan ve paradan bağımsız hale geldiğini anlatıyor. Daha az maddi kaynakla yaşayıp daha fazla paylaşıyor ve insanlarla daha güçlü dayanışma içine giriyor. Bu, yolculuk sırasında hayatta kalmayı öğrenmesini, mücadele etme gücünü de geliştirmiş. Kampta yemek pişirmek ya da bisiklet tamir edebilmek gibi hiç bilmediği şeyleri, sahip olduğu bedeni kullanmayı öğrenmiş. Yolculuğun en zorlayıcı yanı olan 8,5 aylık bisiklet turu, gösterebileceği en yüksek çabayı ortaya çıkararak yoğun bir üretim faaliyeti içinde olmasına olanak tanımış. *"Bir kadın olarak, bedenimi kullanmak, bedenimle bir şey üretmek çok değerliydi"* diyor; kendi yükünü, hem maddesel hem soyut anlamda, üstlenmiş olmanın kendisini güçlendirdiğini belirtiyor. Daha özgür, daha sağlam bir beden sahibi olarak, kendi limitlerinin üzerine çıkmayı tecrübe ederek kendisini tanımasının hikayesini, bize bu şekilde anlatıyor.

13 aylık bu yaşantının, yalnızca bir yerden bir yere gitme macerası olmamasında pek çok şeyin payı var. Yola çıkma cesaretini göstermek, pes etmemek, farklı yaşam tarzlarıyla temas etmek gibi pek çok şey, yolculuk içindeki kazanımları ortaya çıkarmış. Yine de, iki tekerlek üzerinde, bedeniyle dünya arasında hiçbir engel olmaksızın seyahat etmenin, bu tecrübenin yoğunluğu üzerindeki payı gözden kaçmıyor. İliklerine kadar sindirdiği bir dünya turu, genç bir kadının kendi hayatına en büyük hediyesi haline geliyor. Geriye, onun öğrendiklerini ve kazandıklarını paylaşıp çoğaltmak kalıyor.



Kadınların Bisiklet Hareketi



Süslü Kadınlar

Ben Sema Gür. 1973 Bandırma doğumluyum. 1997 yılından beri Amerikan Koleji'nde tarih öğretmenliği yapıyorum. Altı yıldır bisikletli yaşamın içindeyim. Süslü Kadınlar Bisiklet Turu, yılda bir yapılmasını planladığımız bir bisiklet ve kadın etkinliğidir. Tur bir dikkat çekme eylemidir. İlk tur 22 Eylül 2013 pazar günü yapıldı. Ondan sonra her eylül ayında bu turu gerçekleştirdik. Başlangıçta sadece İzmir'de gerçekleşen bu turumuz 2017 yılında elliden fazla şehirde eş zamanlı yapıldı.



Bu tura kadınlar şık kıyafetleri ve süsledikleri bisikletleriyle katılıyorlar. Herhangi bir oluşumun veya bisiklet grubunun simgesinin taşınmamasına özen gösteriyoruz. Kadınların istedikleri gibi, sadece kendilerini ve bisikletlerini alıp gelmelerini istiyoruz. Tüm bisikletli İzmir kadınları katılabilir. Şartımız şık ve elbiseli olmak, bisikleti süslemek ve şaşkın şaşkın bakanlara el sallayıp gülümsemek.

Nereden çıktı bu hareket? Kendi yaşamışlığımdan yola çıkarak bu tur fikrini ortaya atmıştım ve yakın dostlarımla fikirleriyle şekillendi. Ben 38 yaşında bisiklet kullanmayı öğrendim. İlk başladığım zamanlarda bana yardımcı olan yakın arkadaşlarım olmasaydı cesaret edip de bisikletimle yollara çıkamazdım. Ben de İzmir kadınlarına cesaret vermek istedim. Çevremde 38 yaşından sonra nasıl cesaret edip de turlara, daha sonra da nasıl uzun turlara gittiğimi soran çok kadın oldu. Çoğu insandan duyduğum ise, bisikletlerinin balkonda, bodrumda çürümüş olduğuydu... Beni cesaretlendiren arkadaşlarım vardı, o zaman evlerinden bisikletlerini çıkarıp kadınları yollara dökcek bir şey yapmam gerektiğini düşündüm. Bisiklete binmeyi az bilen kadınlar da var olan turların erkek egemen tavrından yakınıyordu. Onları cesaretlendirecek bir hareket yapabileceğimi düşündüm. Ben "*kadın sokağa çıkarsa dünyanın değişeceğine*" inanıyorum. "*Kadın sokağa çıkar bisiklete binerse, çocuğu da biner. Onlar bisiklete binerse evin babası da biner*"...

Neden bisiklet? Bisiklet özgürlüğün simgesidir. Türkiye kadınlarının özgürlük simgesi neden bisiklet olmasın? İstedğim kıyafetle, istediğim zaman bisikletimle sokağa çıkabiliydim. İnsanlar bu görüntüye alışmalı. Bu hareketin başlatılabileceği en uygun şehir de İzmir...

Kısaca amacımız; kadının özgür duruşunu göstermek, erkek egemen toplumda bisiklet, özgürlük ve kadın temasına dikkat çekmek, bisikletin bir ulaşım aracı olduğunu, günlük kıyafetle de binilebileceğini vurgulamak, daha çok insanın bisiklete binmesini sağlamak, bisikletliler çoğaldıkça bisiklet yolları ile ilgili yaptırımların artmasını sağlamak, bisiklet kazalarına dikkat çekmek, araç trafiğine alternatif bir düşünce yaratmak, çevreci ve sessiz bir ulaşım aracını topluma düşündürmek. Bu bir farkındalık etkinliğidir.

Eleştirildiğiniz noktalar;

Erkek bisikletçiler tarafından “ayrımcı” olarak nitelendirildik. Destekleyenler de oldu. Ancak rahatsız edici söylemlerde duyduk. Biz “pozitif ayrımcılık” yapıyoruz. Feminist bir hareket değiliz. Siyasi bir yanımız varsa, o da “kadının özgür duruşu” dur. Bir erkeğin yönlendirmesi ve izni olmadan, dilediğimiz gibi bisikletimizle ya da bisikletsiz sosyal yaşama karışmaktır duruşumuz....



Biz kadın bisikletçiler diğer zamanlarda turlara, formamızla, uygun kıyafetimizle kadın erkek bir arada gidiyoruz zaten. Amacımız bisiklete hep süslü binilmesi değil ki. Bisiklet

günlük hayatımızın bir parçası olabilir. “Günlük kıyafetimizle ya da elbisemizle de binebiliriz” kısmını göstermek istedik.



Süslü Kadınlar Bisiklet Turu





Süslü Kadınlar Bisiklet Turu amacına ulaştı mı? Turdan sonra neler oldu?

Biz bu etkinliğe kadın ve bisiklet olgusuna dikkat çekmek için başladık. Ancak büyük cümleler kurmadık. Bazen ufak ve yaratıcı bir hareket, büyük çılgınlardan daha etkili oluyormuş onu anladık. İlk tura yaklaşık 250 kadın, ikinci tura yaklaşık 500 kadın geldi. 2015 yılında yaklaşık 1000 kadın geldi. 25 Eylül 2016'da



www.suslukadınlarbisikletturu.com

sadece İzmir'de 3 bin-4 bin bisikletli kadın eylemimize katıldı. 27 şehirde de başarılı bir şekilde turumuzu gönüllü arkadaşlarımız gerçekleştirdi. Sadece Facebook üzerinden örgütledik insanları. Instagram ve twitter ile de destekledik. Sosyal medya hesaplarımızı Bisikletizm sayfasının kurucusu bisiklet gezgini ve yazarı Pınar Pinzuti açtı ve yönetti. Turdan sonra hiç tanımadığımız kadınlar bize ulaştılar ve artık hayatlarına bisikleti dahil ettiklerini, kendi aralarında toplanıp turlar yaptıklarını paylaştı. Fotoğraf gönderdiler.

Türkiye'nin birçok şehrinden bize bisikletli kadın fotoğrafı gelmeye başladı. Örneğin Ağrı'dan bize ulaşan bir kadın cesaret edip orada tek başına yollarda bisikletle gezmeye başladı. Iğdır'dan bir kadın artık orada turu yapacak. Bazı anneler çocuklarını da tura getirdi ve artık ailecek bisiklete bindiklerini

söylediler. 8 Mart Kadınlar Günü'nde aracılığımızla yapılan bir etkinlikle yaklaşık 250 kadın bisiklete binmeyi öğrendi.

Medyanın ilgisi giderek büyüdü. Ulusal kanallarda canlı yayınlar yapıldı. Uluslararası basının ilgisini çektik. BBC, New York Times ve birçok yabancı basın haberlerine çıktık. Bu ilgi daha çok süslüye ulaşmamızı sağladı.

İzmir'in dünyaya tanıtımına katkıda bulunduk. Türkiye'nin batıya bakan yüzü olarak tanıtılmaya başlandı Süslü Kadınlar... Bisiklet satışlarının arttığını gözlemledik. Daha çok kadının bisiklete ilgi duymasını sağladığımızı düşünüyoruz.

Şimdi İzmir'de ve diğer şehirlerde birçok kadın bisikletçi kendi sayfalarını açtılar, turlar yapıyorlar ve örgütleniyorlar. Bizler de Süslü Kadınlar Bisiklet Turu sayfalarımızdan bu etkinlikleri duyuruyoruz ve destek oluyoruz.

Hollanda'da Bisiklet Kültürü

✓ Ferry Erdmann & Carel Zwollo
Çeviri: Barış Kennedy

Bisiklet sıklıkla Hollanda ile ilişkilendiriliyor olsa da, pratik kullanımı olan ilk bisikleti yapmış olma iddiası bir Almanya aittir. Baden Grandükü'nün sarayında görevli olan Baron Karl von Drais "koşan makinasını" 1817 yılında icat etmiştir. Basın makina, baronun isminden hareket ederek "draisine" (İngilizce) veya "draisienne" (Fransızca) isimlerini vermiştir. Karl von Drais tasarımı için 1818 yılında patent almıştır. Bu tarihteki ilk iki tekerli, yön verilebilir, insan gücüyle çalışan makina olup, yaygınlıkla "velocipede" adı ve "hobby-horse (hobi atı)" lakabıyla anılmıştır. İlk üretimi Almanya ve Fransa'da gerçekleştirilmiştir.

İskoç bir demirci olan Kirkpatrick Macmillan (d. 2 Eylül 1812, Keir) pedalla sürülen bisikletin mucidi olarak kabul edilmektedir.



Bisikletin icadı Hollanda toplumunu tamamen değiştirmiştir. Önce bisiklet kültürünün Hollanda'da nasıl geliştiği ve niye bu kadar yaygın hale geldiği üzerinde duralım. Her şeyden önce, coğrafya çok yardımcı olmuştur. Hollanda büyük ölçüde düzdür. İkincisi, Hollanda'da çok sayıda tarihi şehir merkezi bulunmaktadır, buralara bisikletle gitmek de yolculuk süresi ve park etme açısından daha elverişlidir. Belediyeler, her tren istasyonunun yakınına bisiklet park yerleri kurmuşlardır.



Hollandalılar neden bisikleti esas ulaşım biçimi olarak seçmiştir?

Tarihi açıdan, yirminci yüzyıl başlarındaki ekonomi bunalımını İkinci Dünya Savaşı ve devamında uzun bir yoksulluk dönemi takip etmiştir. Bisiklet, yoksulların ulaşım aracı olmuştur. Devlet, bisiklet yolları inşa ederek bu gelişmede önemli rol oynamıştır.

Avrupa'da insan nüfusundan fazla bisiklete sahip olan tek ülke Hollanda'dır: ülkede 17,5 milyon insan ve 22 milyon bisiklet bulunmaktadır. Dolayısıyla bisikletin Hollanda'da bu kadar tutulmasının ilk nedeni pratiktir, ülkenin düz olmasıdır. İkinci neden de yine pratiktir, ülkenin küçük yüz ölçümü ve yoğun nüfusuna ilişkindir. Pek çok Hollanda şehrinin dar sokaklı tarihi merkezi bulunmaktadır. Tarihi şehir merkezlerinde araba kullanmak ve park etmek

sorunludur ve bisiklet kullanımı kentsel bölgelerde tıkanıklığı engellemeye yarar.

Bisiklet kullanımı ayrıca trafik kazalarını azaltır. Her ne kadar Hollandalıların trafikte bisiklet kullanma biçimi yabancılara tehlikeli görünse de, Hollanda 100 milyon kilometre yolculuk başına en az ölümlü kaza yaşanan ülkedir.

Bu durumun Hollanda'ya özgü olmasının pek çok nedeni vardır. Tuhaftır ki en yüksek sayıda bisiklet kazası az sayıda bisikletçi olan İtalya'da gerçekleşmektedir. İşte ilginç bir olgu: bisiklet kullanım oranı ne kadar yüksekse, bisiklet kullanmak o kadar güvenlidir. Bunun için en az dört neden sayılabilir: 1) Bisikletçilerin trafikte baskın olması, 2)

Bisikletçi sayısı ne kadar yüksekse araba kullanımının o kadar az olması, 3) Hollanda'da araba süren kişilerin yüzde 80'inin haftada en az bir, yüzde 60'ının haftada en az üç kere bisiklet sürüyor olması ve 4) Hükümetin ve belediyelerin bisiklet politikasının desteklenmesinin bisiklet altyapısına daha fazla yatırım yapılmasına yol açması.

Hollanda'da bisiklet kullanımının yaygınlaşmasının üçüncü nedeni enerji krizi ve çevrecilik hareketidir. Küresel ısınma sürecinin keşfedilmesi ve hava kirliliği hakkında bilinçlenme sürdürülebilir çözümlere duyulan ihtiyacı arttırmıştır. Şehir içinde daha fazla bisiklet kullanımı daha az karbondioksit salınımı ve daha sağlıklı bir çevreye yol açmaktadır. Ancak en pratik neden

ekonomiktir. Hollandalılar para israf etmekten nefret ederler ve dünyadaki en pinti insanlar olarak tanınırlar. Avrupa dillerinde "Hollandalı usulü" gibi deyimler olmasına şaşmamak gerek. Bu yazıda "Hollandalı usulü" bir anlamda daha kullanılacaktır; o da bisikletle gidip gelmek.

Son olarak kraliyet ailesinin bisikleti yaygınlaştırmaya yönelik çabalarına değinmek gerekir. Hollanda Kraliyet Ailesinin fertleri, bisiklet kullanımı-nı kendileri örnek olarak desteklemişlerdir. Bunun bir nedeni de, Belçika, İskandinav ülkeleri ve özellikle Hollanda kraliyet ailelerinin, İngiliz Kraliyet Ailesi'nin gösterişli yaşantısının aksine daha gayri-resmi ve alçak gönüllü bir yaklaşımı benimsemiş olmasıdır.



Hollanda Kraliçesi Juliana (1909-2004), ulaşım için bisiklet kullanımına örnek olmuştur.

Hollanda'da başbakanları, bakanları ve yüksek devlet memurlarını işe bisikletle giderken görmek sıradan bir şeydir.

Başbakan Rutte işyerine ulaştıktan sonra bisikletini kilitliyor.



Ancak Hollanda'da bisiklet için her şey güllük gülistanlık değildir. Ülke bisiklet hırsızlığı konusunda Avrupa'da birincidir. 2017 yılında 800 bin bisiklet çalınmıştır. Belediyelerin her gün kalabalık alanlarda engel yaratan bisikletleri depoya çekmek gibi bir sorunu bulunmaktadır.

Yukarıda bahsedildiği gibi Hollanda'nın düz bir alana yayılan yoğun nüfusu bisiklet kullanımını teşvik etmiştir. Okullar hiçbir zaman konutların uzağında yer almaz. Çocukları, küçük yaşlarda anne ve babaları bisikletle okula bırakır ve büyüyünce kendileri okula bisikletle giderler. Hollandalı her çocuk, ister kız, ister oğlan olsun, ebeveynlerinden patlak lastikleri onarmayı öğrenirler. Günümüzde daha çok internet sitelerinden bilgi almakta veya bisikletlerini profesyonel tamircilere götürmektedirler.

Araba sayısının artması ve otoyolların inşa edilmesiyle Avrupa genelinde bisiklet kullanımından vazgeçilirken, Hollanda'da bisiklet her zaman çocuklarca, kısa mesafe ve şehir içinde yolculuk edenlerce en çok tercih edilen ulaşım biçimi olmuştur. Bisiklet kullanımının yaygın olması,



Bisiklet park alanı, Amsterdam

devletin bisiklet yolu ağının bakımını ve genişlemesini sürdürmesine yol açmıştır. Bisiklet yolu ağında, özellikle bisikletler için yapılmış alt geçitlerin dahi bulunması önemlidir. Bisiklet sürmenin boş zaman geçirmek için yaygınlaşmasıyla yol ağı daha da genişletilmiş ve bisikletçiler için özellikle tasarlanan tabela

sistemleri geliştirilmiştir. Sistem bisiklet kullanımı lehine evrimini sürdürmektedir. Demiryolları duruma ayak uydurarak bisikletlerin trene alınabilmesini sağlamış (bisikletler için tasarlanmış vagon bölümleri oluşturmuş) ve başka bir şehre inen kişilerin bisiklet kiralayabilmesi için düzenlemeler yapmıştır. İspanya,

Portekiz ve Fransa'da bisiklete binmek isteyen Hollandalı turistlerin tatile gittiği şehirler yol sistemlerini onların ihtiyaçları doğrultusunda düzenlemiştir. Türkiye'nin düz kıyı bölgelerinde de, turizm sektörünün öncülüğünde, bisikletle ulaşım gelecekte yaygınlaşabilir.

Bisiklet sürmek sağlıklıdır...

Hollanda'da bisiklet kullanımının önemi giderek artan bir etken daha vardır. Hareket ve bedensel egzersiz ilaç gibidir. Groningen Üniversitesi'nde bir nöro-mekanik profesörü, bisikletçilerin trafikte nasıl davranmaları gerektiğini öğrenmeleri konusunda ilginç sonuçlara varmıştır. Hollanda'yı ziyaret eden yabancılar bisikletçilerin ne kadar özgür olduğuna ve trafik lambalarına uymamalarına şaşırırlar. Buna rağmen az sayıda kaza olmaktadır. Bisikletçiler diğer kullanıcılara (diğer bisikletçilere, arabalara, yayalara) bakarak yönlerini,



hızlarını ve hareketlerini buna göre düzenlerler. Diğer bisikletçilerin niyeti ne olabilir? Yol vermeli miyim, yoksa önce ben mi geçmeliyim? Bir omuz hareketi, hız veya bir bakış diğer tarafın ne yapacağına dair ipuçları verebilir. Trafikteki diğer kullanıcıların böyle gözlemlenmesinin birkaç saniye içerisinde beyinde gerçekleştirdiği değişiklikler önemli bir egzersiz kaynağıdır. Profesör Otten'e göre: *"Kişinin anlamlı bir çevre içerisinde hareket etmeye başlamasıyla, beynin büyük bölümü etkin hale gelir ve egersize başlar."* 'Sağlıklı yaşlanmanın' önemli siyasi ve kişisel bir kaygı olduğu günümüzde, bisikletçilerin her gün yaptığı bu 'zihinsel egersiz' önemli bir katkıdır."

Yol Kullanıcıları Derneği (ANWB) Lahey ve Haarlem şehirlerinde yaşayan iki bisiklet sevdalısı tarafından 1883 yılında kurulmuştur. Bu dernek yalnızca bisikletçiler için değil, aynı

zamanda araba ve motosiklet kullanıcılarını, yürüyüşçüleri, su sporlarıyla uğraşanları ve kampçıları da kapsayarak onların haklarını her siyasi ve idari platformda gözetmeyi amaçlamıştır. Aslında, bisikletçiler yol kullanıcılarının çoğunluğunu oluşturmaktadır. Daha sonra, arabalar hakim hale gelince, ANWB araba ve araba kullanıcılarının çıkarlarını, bisikletçilerin çıkarlarının önüne koymaya başlamıştır. Dolayısıyla

1975'te "tek hakiki bisikletçiler derneği" ENFB, ANWB'yi dengelemek üzere kurulmuştur. Yeni derneğin isim seçimi mahkemeye taşınmış ve bisikletçiler isimlerini NFB'ye çevirmiştir. Dernek günümüzde yaygın olarak bisikletçiler derneği anlamına gelen Fietzersbond ismiyle anılmaktadır.

NFB siyasi nüfuz sahibidir. Derneğin Utrecht'te bir genel merkezi ve pek çok bölge veya şehir temsilciliği bulunmaktadır. Bu nüfuzlu bisikletçiler derneğinin 35 bin üyesi ve Vogelvrje Fietser (VVF – Özgür Kuş Bisikletçi) isimli süreli bir yayını vardır. Vrienden op de Fiets (Bisikletli Arkadaşlar) bir başka bisikletçi derneğidir. Hollanda genelinde bisikletçilerin kalabileceği, bisiklet-

lerini bırakabilecekleri, bisikletçilerin ucuz pansiyon gibi ihtiyaçlarını karşılayabilecekleri 3.500 adres sunan bu dernek bisikletçilerin birbirleriyle tanışmalarını, fikir değişiminde bulunmalarını, arkadaş edinmelerini ve bisiklet sevdalarını paylaşmalarını sağlamaktadır.

Bisikletle bir şehirden diğerine gününbirlik gidilebilir. Bisikletçilere özel kamp tesislerinin bulunduğu Hollanda'da, bütün ülke geniş bisiklet yolu ağı kullanılarak gezilebilir. Aynı zamanda güvenli bisiklet bırakma alanları mevcuttur. Gönüllü ve arkadaşlık esasına dayanan derneklerin yanı sıra Hollanda'daki bisiklet kültürünün bir parçası olan kültürel ve sembolik unsurlara da değinilmeli. Geçmişte at zenginlerin ve güçlülerin sembolüymken, işçiler ve çiftçiler için atın yerini eşek tutardı. Arabanın atın, bisikletin eşeğin yerine geçtiğini söylemek yapay bir benzetme olur, çünkü bisikletin Hollanda kültüründeki yeri bir ulaşım aracı olmanın çok ötesindedir. Sembolik olarak bisiklet, özgürlük, bağımsızlık ve hatta, bir bisiklet meraklısı vites, fren, ışık takımlarını geliştirmek için para ve vakit harcadığı ve onlarca aksesuardan bazılarını edindiği zaman, bir prestij kaynağıdır. Kadınlar zarif modeller seçmekte, gençler daha uçuk renkleri tercih etmekte, bisiklet endüstrisi ve reklamcılık onların zevklerine göre ürünler sunmaktadır. Bisiklet dernekleri ve kulüplerinin düzenlediği etkinlikler ve tatillerde yeni arkadaşlıklar ve ilişkiler kurmak, yeni yerler keşfetmek mümkündür. Bu kulüp ve derneklere üyelik bir itibar ve gurur kaynağıdır. Mütevazı fiyatı ve bakım maliyetiyle bisiklet, bireylerin bir özgürlük kimliği yaratmasına olanak tanımaktadır.



Bisiklet kullanımının ulaşımdan rekreasyona evrimi

Vatandaşların, hükümetin ve belediyelerin bir ulaşım aracı olarak bisiklete bunca önem vermesiyle bisikletçi örgütlerinin ortaya çıkması doğaldır ve Hollanda'daki bisikletçi örgütlerinin siyasi ve kültürel alanlarda bile güçlü oldukları söylenebilir.



Bisiklet üretimi büyük bir sektör...

Hollanda geleneksel olarak bisiklet üreten bir ülke olmuştur. Ülke genelinde pek çok fabrika vardır. 2017 yılında ortaya atılan Gazelle ve Batavus fabrikalarını birleştirme planı, yeni fabrikayı dünyanın en büyük bisiklet fabrikası yapacak ve daha büyük çapta üretim kalitenin daha da geliştirilmesini sağlayacaktır. Birleşme henüz gerçekleşmemiştir.

Bisikletler oldukça gelişmiş makinalar haline gelmiştir. Üzerinde durulan bazı yenilikler: trafik lambalarıyla bağlantıya geçebilecek çipli bisikletler; hırsızlığın engellenmesi amacıyla GPS-takibi; dijital kilitli, erişim kodu ve kendisi birden fazla kişi arasında paylaşılabilir serbest dolaşan bisikletlerdir.

Bisiklet çeşitleri de farklılık göstermektedir. Örneğin şehir bisikletlerinin vitesi yoktur ve yalnızca pedal freni vardır. El freni olan modeller ve vitesli ve el frenli, hafif spor bisikletleri de mevcuttur. Spor bisikletlerinin kapsamı dağ bisikletleri ve arazi bisikletleriyle genişletilebilir. En son yenilikse tüm spor bisikletlerine disk fren takmaktır. Bisiklet satışları ve ticareti açısından büyük bir gelişmeye elektrik motor destekli bisikletin piyasaya sürülmesi olmuştur.

Katlanıp koltuk altında taşınabilen bisikletler de vardır. Hollanda Demiryolları katlanan bisikletler için ek ücret talep etmemektedir. İş trenle giden insanlar yolculuklarının bir kısmı için bu bisikletleri kullanmaktadır. Katlanabilir bisikletlerin tekerleri daha küçüktür.



Bir başka yeni gelişme, küçük çocuk veya teslimat için mal taşımaya yarayan kargo bisikletlerinin ortaya çıkışıdır.



Bisiklete binmenin Hollandalıların genetiğinde olduğunu söylemek abartmak olacaktır. Bisiklet üreticileri ve rekreasyon sektörü işletmeleri çıkarlarını çabuk

fark etmiş, fiyatları düşük tutmuş ve bisiklet turizmini kolaylaştırmak için sosyal altyapıyı genişletmişlerdir. Her ne kadar Amerikalılar ve diğer Avrupalılar Hollanda'daki bisiklet sevdasını başta küçümsemiş olsalar da, insanı uçmaya en çok yaklaştıran bu insan-makinanın faydaları yavaş yavaş pek çok ülkede fark edilmeye başlanmıştır. Gittikçe daha fazla ülkede bisiklet altyapısına yatırım yapılmaktadır. Hollanda toplumunu ve kültürünü gerçekten anlamak isteyen herkes Hollanda'ya gelmeli, bisiklet kiralama ve yolları ve bisiklet yollarını binlerce diğer bisikletçiyle paylaşmalıdır. Bir şehirden bir şehre veya bir köyden bir köye bisikletle gitmek, biraz da şansın yardımıyla bisikletini istediği yere bırakmak, etrafı dolaşmak, bisikletine geri gidip tekrar yola koyulmak çok güzel bir duygudur. Bisikletçiler, yaşları, cinsiyetleri, etnik kökenleri veya dini inanışları ne olursa olsun, aralarında sanki gizli bir bağlantı varmışçasına durup birbirlerini selamlarlar, yollar ve hava durumu hakkında konuşurlar. Bu bir kültürdür. Bisiklet Hollanda'da önemli bir kültürel ve toplumsal nesnedir.





.... Şayet fiziksel devingenlik özgürlüğün önemli bir şartıysa Gutenberg'den beri yapılan icatların içinde bisiklet, Marx'ın deyimiyle insan olmanın olanaklarını tümüyle gerçekleştiren ve hiç sakınca barındırmayan tek aletti... Bisikletin yol alma hızı istendiği gibi ayarlandığından ve sizi doğanın ışığından, hava, ses ve kokularından yalıtan bir cam levha olmadığından, 1930'lu yıllarda son derece değişik ve güzel bir coğrafyaya sahip olan bu ülkeyi tanımanın bundan daha iyi bir yolu olamazdı...

Eric Hobsbawn
Tuhaf Zamanlar

Çeviri: Orçun Madran

Uluslararası Bisiklet Birliği (UCI), bisiklet sporunun dünya çapındaki yönetim organizasyonudur ve dünyada bisiklet kullanımının günlük aktivite olarak yaygınlaşmasına kendini adanmıştır.

Bisiklet kullanımı, insanlığın karşılaştığı bazı acil sorunlarla mücadelede yardımcı olabilir. Günlük hayattaki bisiklet kullanımı, zengin ya da fakir olmasına bakılmaksızın dünyanın her yerinde, herkesin erişebileceği, hava kirliliğinin azaltılması, trafik sıkışıklığının engellenmesi ve halk sağlığının iyileştirilmesi gibi pek çok avantaj sunmaktadır. UCI tarafından desteklenen bir araştırmanın sonucu göstermektedir ki, ulaşımda motorlu araçlardan

bisiklete geçiş ile birlikte belirtilen avantajların yanı sıra 2050 yılına kadar 25 trilyon ABD dolarına kadar altyapı tasarrufu da sağlanabilecektir.

Dünya, Birleşmiş Milletlerin Sürdürülebilir Kalkınma Hedeflerini (BM SKH) (Sustainable Development Goals – SDG) 2030 yılına kadar gerçekleştirmeyi taahhüt etmiştir ve bisiklet bu hedeflerin çoğunu gerçekleştirmenin anahtarıdır. Bütün dünyadaki liderleri, sürdürülebilir kalkınma politikalarının merkezine bisiklet kullanımını koymaya davet ediyoruz.

Biz:

- bisiklete binmeyi herkesin ulaşabileceği çok yönlü, ekonomik ve sürdürülebilir bir ulaşım biçimi ve sağlıklı yaşamın bir parçası olarak tanıtacağız;
- diğer gruplarla ve kuruluşlarla, bisiklet adına tek ses olarak konuşmak ve savunuculuk yapmak için birlikte çalışacağız;
- Ulusal federasyonlarımızın ülkelerindeki tanıtım ve savunuculuk faaliyetlerinde yetkilendirilmelerini ve en iyi uygulamaların federasyonlar arası paylaşımını sağlayacağız.

Bisiklet İçin Tutkumuz

Dünyanın dört bir yanındaki şehirlerin, hükümetlerin ve uluslararası kuruluşların bisiklet sürmeyi daha güvenli hale getirdiklerini, çocukları bisiklet sürmeye teşvik ettiklerini ve herkesin yaşadığı, çalıştığı ya da öğrenim gördüğü yerlerde gerek ulaşım, gerekse de sağlıklı yaşam için bisiklete binebilmelerini sağlayacak daha iyi altyapılar inşa etmelerini görmek istiyoruz.

Her şehir, yolculukların üçte birinin bisikletle yapıldığı Hollanda ya da Danimarka gibi dünyanın önde gelen ülkelerinde elde edilen bisiklet kullanım oranlarından esinlenmelidir.

Bisiklete binmek, doğası gereği güvenli, eğlenceli ve pozitif bir aktivite, ancak bisikletin faydalarından yararlanabilmek için yol koşullarının daha güvenli olmasını sağlamamız gerekir.

Hükümetler, yolların ve geçiş noktalarının bisiklet sürüşü ile uyum içerisinde tasarlanmasını sağlayarak güvenliğini artırabilirler. Bisiklet sürüşü ile ilgili uluslararası deneyimler, bisiklet kullanımının en yüksek seviyede olduğu yerlerin, bisiklet altyapılarının yol düzenlemelerine entegre edildiği yerler olduğunu kanıtlamıştır.

Kanun koyucular doğru trafik yasalarının uygulamaya geçmesini sağlayarak bisiklet kullanım şartlarını iyileştirebilirler. Onları kasabalarda ve şehirlerde, güvenli geçme mesafeleri, ağır araçlar üzerindeki kısıtlamalar, daha düşük kentsel hız sınırları ve iyi şoför eğitimi konularında mevzuat çıkarmaya ve bu konularda yapılacak çalışmalarını aktif olarak teşvik etmeye çağırıyoruz.

Herkes için Bisiklet Manifestosu

UCI Nasıl Bir Fark Yaratacak

Bisiklet sporu, dünyadaki insanlara daha fazla pedallamaları için ilham vermeye yardımcı olur. Bu ilham ve politikalarımızla günlük hayattaki bisiklet kullanımının büyümesini desteklemek istiyoruz.

UCI Bisiklet Şehri etiketi (UCI Bike City label): Elit bisiklet etkinliklerine ve ayrıca günlük hayatta bisiklet kullanımı ve ilgili altyapılara yatırım yapan şehirleri ödüllendiriyoruz.

UCI Bisiklet Elçisi (UCI Cycling Ambassadors): Bisiklet sporundaki seçkin sporcularımız olan elçilerimiz, sahip oldukları star ışığını da kullanarak, günlük hayattaki bisiklet kullanımını teşvik eden savunuculuk kampanyalarını destekliyorlar.

BM SKH'leri: Ulusal federasyonlarımız, hükümetler ve bisiklet sürmeyi teşvik eden diğer ortaklar ile birlikte çalışarak,

Birleşmiş Milletler Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri arasında yer alan, 2020 yılına kadar trafik kazalarında ölümlerin ve ciddi yaralanmaların %50 oranında azaltılmasına ve 2030 yılına kadar güvenli ve ekonomik sürdürülebilir ulaşımın sağlanmasına yardımcı olacağız.

Ulusal Federasyonların Katılımları: Bisiklet kullanımını teşvik etmek ve güvenliği arttırmak için çocuklarda güven duygusu oluşturacak ve güvenli sürüş becerilerini arttıracak eğitim programları da dahil olmak üzere programların oluşturulmasına ve iyi örneklerin yaygınlaştırılmasına yardımcı olmak için ulusal federasyonlarımız ile birlikte çalışacağız. Hedefimiz, 2020 yılına gelindiğinde, 186 ulusal federasyonumuzun en az %75'inde bu programların uygulanabilir hale getirilmesidir.

Uluslararası Bisiklet Birliği (UCI)

Uluslararası Bisiklet Birliği, bisiklet sporunun dünya çapındaki yönetim organizasyonudur. Sorumluluğumuz, bisikletin rekabetçi bir spor dalı ve etkinlik türü olarak tüm biçimleri ile dünya çapında öncülüğünü yapmaktır. UCI sekiz bisiklet disiplini yönetir ve düzenler: yol (road), pist (track), dağ bisikleti (mountain bike), BMX (BMX), para-bisiklet (para-cycling), cyclo-cross (cyclo-cross), trials (trials) ve iç mekan bisikleti (indoor cycling). UCI

1900'de Paris'te kurulmuştur ve yönetim merkezi İsviçre'nin Aigle kentindeki UCI Dünya Bisiklet Merkezi'nde yer almaktadır. Yaklaşık 200 ulusal federasyonun, 5 Avrupa Konfederasyonun, 1.500'den fazla profesyonel bisikletçinin, yarım milyondan fazla lisanslı yarışmacının, birkaç milyon bisiklet hayranının ve iki milyar bisiklet kullanıcısının tüm dünyadaki çıkarlarını temsil etmektedir.

Bisikletle Hollanda'nın Altını Üstüne Getirmek...

Wageningen

Bir ülkenin kıvrımlarını en iyi bisikletle öğrenirsiniz. Tepeleri inerken ve çıkarken pedal çevirip terinizi akıttığınız için, onları olduğu gibi hatırlarsınız. Oysa bir motorlu araçla giderken sadece yüksek tepelerin farkına varabilirsiniz. Dolayısıyla üzerinden geçtiğiniz toprakları bisikletle olduğu kadar iyi hatırlayamazsınız.

Ernest Hemingway



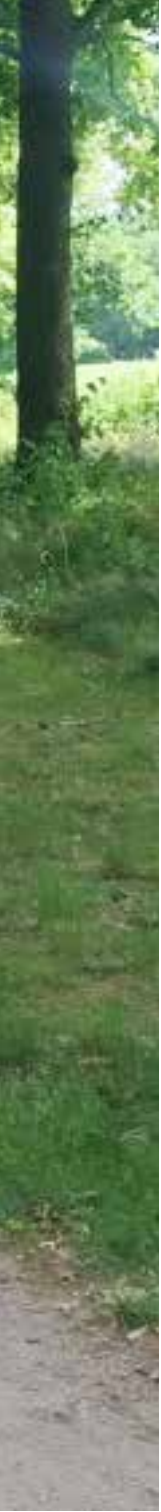
Bisiklet benim hayatımda kendimi bildim bileli var. Kendi bisikletime çok geç sahip olsam da köyümüzde bisikleti olanları bilirim ve hâlâ hatırlarım. Hele hele bisikletini süsleyen sinemacı Mesut'u hiç unutamam. Köyümüzden ilçeye çalışmak için her gün bisikletle gidip gelenler... Bir de bayram harçlıklarıyla ilçemizdeki kiralık bisikletle kısa turlar atmalar aklımdan çıkmaz. Babamın lastikleri patlamış bisikletiyle incir bahçesinde tepeden aşağıya salınmalar ve bisiklet jantlarını eğmeler...

1996 yılında Ankara'ya taşınınca kendime YİBA çarşısından zamanın en fiyakalı bir bisikletini aldım. Bisikletler genellikle bu çarşıda satılıyordu. Henüz bisiklet o zaman yükselen bir trend değildi ve butik bisiklet dükkanlarından bisiklet almak oldukça pahalıydı. Bir süre sonra oğlum doğdu ve onu da bisikletle gezdirmek için bisiklet arka koltuğu satın aldım. İthal ve pahalıydı. Mahallemizde benden başka bisikletle gezen yoktu ve oğlumu bisikletin arkasında gördüklerinde insanlar şaşkın gözlerle bize bakıyorlar. Oğlumun kendi bisikleti olunca ben de uzun süre bisiklete binmeye ara verdim.

O çok küçük yaştan beri bisiklete binmeye alıştı, zaman zaman düştü, yaralandı ve hâlâ bisiklete biniyor. Sanırım bu süreçte kendisine beş bisiklet satın aldık. Şimdi yeni bisikletini kendisi satın almak için uğraşıyor.

Bir süre bisiklete binmeye ara verdikten sonra biraz da yükselen trendin etkisi, yeterince spor yapmaya zaman ayıramamanın getirdiği hareketsizlik benim





tekrar bisikletle buluşmamı ve onu daha düzenli kullanmama vesile oldu. Oğlumla birlikte her hafta sonu Ankara'nın Eymir Gölü etrafındaki 11 km'lik parkurda bisiklet binmeye başladık. Bu arada Türkiye'de ve dünyadaki bisikletle ilgili gelişmeleri izlemeye, hangi ülkede bisikletin hangi düzeyde kullanıldığını öğrenmeye başladım.

Hollanda'daki bisiklet kültürü ve bireylerin bunu kullanımıyla ilgili gelişmeler ilgimi çekti. Zaman zaman iş kapsamında gerçekleştirdiğim Hollanda ziyaretlerimde de bu konuyu daha çok sormaya ve konu hakkında yazılar okumaya başladım. Benim için bisiklet bir yandan kendi enerjinle gerçekleştirdiğin bir yol alma faaliyeti, öte yandan bisiklet kullanırken rüzgarın getirdiği tazelik, yolları, çevreyi gözleme imkanı yaratması bakımından da inanılmaz bir araç.

Hollanda'nın kentlerinde bisiklet kullananların çokluğu, bisiklete binerken yaptıkları hareketler, bisiklet için tasarlanmış kentlerin özellikleri, bisiklet yolları, bisiklet trafik işaretleri, bisiklet park yerleri, bisikletle ülkede her yere gidilebiliyor olması, bir de benim gibi yaşı ilerlemiş birinin göreceli olarak daha rahat bisiklet kullanabileceği düzlükte bir ülke olması bu ülkeyi daha da içten, derinden ve de bisikletle keşfetme isteğini ortaya çıkardı.

2017 yılının başında 16 yaşındaki oğluma bir teklifte bulundum; *var mısın bisikletle Hollanda'nın altını üstüne getirmeye?* Hiç düşünmeden; *varım*, dedi. Bisikletle bir ülkeyi keşfetmek için gerekli bütün hazırlık-



ları yaptık; kendi bisikletlerimizle, çadırımızla, uyku tulumumuzla ve yemeklerimizi yapacağımız malzemelerimizle birlikte Haziran 2017'de Amsterdam'a uçtuk. Bisikletlerimizi kurduk ve bir gece arkadaşımızın evinde konakladıktan sonra Amsterdam'dan Haarlem'e doğru bisikletlerimizle yola çıktık. Hollanda'da haziran ayında havalar genellikle yağmurlu, zaman zaman da güneşli olur. Yola çıktığımız ilk gün bulutlu, kısa süreli de hafif yağmurluydu. Hollanda'nın en batısından en kuzeyine, oradan en güneyine, sonra tekrar en batısına, oradan da orta Hollanda'ya gitmeye karar verdik.

//

Hollanda'nın kentlerinde bisiklet kullananların çokluğu, bisiklet için tasarlanmış kentlerin özellikleri, bisiklet yolları ve park yerleri, bisiklet trafik işaretleri, bisikletle ülkede her yere gidilebiliyor olması, bir de benim gibi yaşı ilerlemiş birinin göreceli olarak daha rahat bisiklet kullanabileceği düzlükte bir ülke olması bu ülkeyi daha da içten, derinden ve de bisikletle keşfetme isteğini ortaya çıkardı.

2017

Hollanda Turu

“

Günde ortalama 80 km. yol alıyorduk. Çadırlarda kalıp, kendi yemeğimizi kendimiz yapıyorduk.



Haarlem'den kuzeye doğru yola çıktık. Bisiklet turu boyunca kamp alanlarında çadırda kalma, kendi yemeğimizi kendimiz hazırlama planı yapmıştık. İlk günün sonunda o kadar şiddetli yağmur yağdı ki, Alkmaar'a vardığımızda ucuz bir otelde kalmaya karar verdik. İlk gün için yaklaşık 80 km yol almıştık. Fena değildi. Çok da yorulmadan gidebiliyorduk.

İkinci gün kuzeye doğru yol aldık ve Hollanda'nın okyanusla bağlantısını kesen 35 km'lik büyük bendi rüzgarı arkamıza alarak geçtik. Bendi geçer geçmez nüfusu seyrek, tarım alanları fazla, hayvancılığın çok olduğu Friesland eyaletine, bölgesine giriyorsunuz. Bu eyalette, bölgede Hollandaca'dan farklı bir dil kullanılıyor. Farklı kültürleri olduğu ifade ediliyor. Eyaletin en çok bilineni ise 11 kenti kapsayan ve kış aylarında yollarda, nehirlerde, kanallardaki buzlar üzerinde yapılan buz pateni yarışması. Konaklayacağımız yere ulaşmak için o gün dokuz saat ve 120 km pedal çevirmemiz gerekti.

Havanın akşamın 11'inde karardığı bu ülkede yaz aylarında daha uzun süre aktivite yapmak mümkün. Leeuwarden'den Groningen'e geçtik. Kuzeyden sonra güneye doğru yöneldik. Harika bir şehir parkında çadırımızı kurduk ve Hollanda'da bazı kentlerin içinde bulunan ender kampinglerden biri sanırım.

Oradan Assen üzerinden Hogeveen'a ulaştık. Bu kentte gördüğümüz ilk şey Türklerin lokantaları oldu. Önce onlara uğradık ve bize çok garip baktılar. Türkiye'den gelip Hollanda'da bisiklet kullanmaya gelmenin delilik olduğunu ifade ettiler. Oysa biz o kadar memnunduk ki; insanları, coğrafyayı, üretimi, köyleri, mimariyi, ülkenin denizlere karşı mücadelesini hem yerinde görüyor hem de insanlarla sohbet ediyor-



duk. Buradan güneye doğru Zwolle üzerinden Apeldoorn'a ulaştık. Zwolle'ye varmadan önce biten su mataralarımızı doldurmak üzere bir bisküvi fabrikasına uğradık. Bizim bisiklet gezgini olduğumuzu öğrenen fabrika çalışanları suyun yanında fabrikanın ürettiği bisküvilerden de hediye ettiler. Apeldoorn'da yaşamış ve 25 yıllık arkadaşım Carel Zwollo Amsterdam'dan bisikletiyle bize bu kentte katıldı ve onun lise arkadaşı Hanekeen ile buluşup kentin parkları, kraliyetin yazlık sarayı ve ormanı, şatoları, heykelleri, mimariyi yerinde gördük ve onlar sayesinde çok bilgilendik. İkinci Dünya Savaşı'nın en etkili olduğu bölge burasıdır.



Apeldoorn'da yaşamış ve 25 yıllık arkadaşım olan Carel Zwollo, lise arkadaşı Hanekeen ile bize bu kentte katıldı.

Apeldoorn'dan Arnhem'e ulaştık. Arnhem'den Nijmegen'e vardık. Tesadüfe bakın ki; bizim bu kente vardığımız gün Avrupa'nın en büyük bisiklet konulu toplantısının yapıldığı güne denk geldi. Ancak katılım ücreti o kadar yüksekti ki, toplantıya katılmamız mümkün olmadı. Kenti gezdikten sonra dünyanın en büyük tarım üniversitesi Wageningen'in yakınında harika bir kampingte geceyi geçirdik. Sabahın ilk ışıklarıyla ismini kentin adından alan Wageningen Üniversitesi'ne gittik ve sabah kahvaltımızı okul kantininde yaptık. Burada eğitim gören gençlerle sohbet ettik. 98 ülkeden binlerce öğrencinin eğitim gördüğü dünyanın en önemli tarım üniversitesi burası. İnsanın etkilenmemesi mümkün değil. Sanayi-üniversite iş birliğinin en iyi örneklerinin bulunduğu bir yer. Bir de üniversite kampüsünün herhangi bir sınırı, üniversite alanının bir tel örgüsü, girişi kapısı mevcut değil. Herkes istediği zaman üniversiteye gelinebilir, gezilebilir, ziyaret edebilir. Ne bir kimlik kartı sunmak, ne de birilerinden izin istemek gerekiyor. Kentin ünlü arboretumunu (canlı ağaç müzesi) gezdikten sonra doğrudan Eindhoven kentine geçtik. Bu kent adeta bir uluslararası öğrenci kenti gibi. Teknik eğitimin yoğun olduğu bir üniversite kenti. Oradan Tilburg



kentine ulaştık. Tilburg kentinden sonra harika ormanlık alanlardan, kanal kenarı yollardan geçerek zenginlerin yaşadığını sandığımız Breda kentine, daha sonra da Hollanda'nın en kozmopolit kenti, Avrupa'nın en büyük liman kenti Rotterdam'a ulaştık. Orada da bir kent parkında



çadırımızı kurduk. Rotterdam; farklı mimarisi, Erasmus Köprüsü, deniz müzesi, kübik evleri, kalem şeklinde binası, yel değirmenleri, büyük parkları, İkinci Dünya Savaşı'nda yerle olan kentin yeniden yapılanmasıyla diğer yerlerden oldukça farklı. İşçi sınıfının, etnik çeşitliliğin en fazla olduğu kent.

Rotterdam'da geçen yıl vefat eden ve Türkiye'de çocuk işçiliğiyle mücadele konusunda medya yoluyla katkı sağlayan Mehmet Ülger ve eşini ziyaret edip, birlikte kahvaltı yaptık. Oradan ayrıldıktan sonra yine dünya ölçeğinde önemli bir üniversite olan ve adını küçük kasabadan alan Delft Üniversitesi'ne gittik. Karnımız acıkmıştı. Üniversitenin yemekhanesinde yemeklerimizi yedik ve kimse bize nereden geldiğimizi, neden burada yemek yediğimizi sormadı. İnsan böyle bir tabloyla karşılaşınca şaşırıyor. Üniversiteden ayrılıp





doğruca Utrecht kentine ulaştık. Burası Utrecht eyaletinin de merkezi. Ülkenin dördüncü büyük kenti. 330 bin nüfusu var. Üniversiteler kenti de deniyor buraya. Her yerde gençler var. Zamanımız oldukça kenti gezdik ve kent yakınlarındaki bir parkta çadırımızı kurduk. Uzun süredir tanıdığım ve Türkiye'deki çocuk işçiliğiyle mücadele konusunda kurumlara teknik destek sağlayan ve bir ketçap, mayonez fabrikasının üretim şefi olan Mail Urker'in evine yemeğe ve çay içmeye gittik; tabii ki bisikletle... Hollanda'da bisikletiniz varsa taksi kullanmanıza gerek yok. Hatta toplu ulaşım aracı bile... Eğer zamanınız yoksa, kışın çok soğuk ve fırtınalı hava varsa, o da zorunluluktan dolayı otobüs veya tram kullanmak durumundasınız. Onunla uzun uzun sohbet ettik.

Artık yavaş yavaş Amsterdam'a dönme zamanı. Utrecht'ten kuzeye

doğru çıkmaya başladık ve harika bahçeleri, evleri, ormanları geçerek Amesfoort üzerinden Almere'ye geldik. Adeta yazlık bir kenti andıran bu yerleşimde rüzgardan elektrik üreten büyük pervanelerin yanından doğruca Amsterdam'a ulaştık. 13 gün süren, Hollanda'nın altını üstüne getirdiğimiz ve oğlumla birlikte yaptığımız bisiklet turunda 1030 km yol almışız. İrili ufaklı 25 kent, yüzlerce köy gördük. Hollanda'yı biraz daha yakında tanıma olanağı bulduk. Herkesten yardım gördük, trafikte bizlere çok saygılı davrandılar, hiçbir zorlukla karşılaşmadık. Bütün harcamalarımızı; uçak bileti, bisikleti uçakla taşıma bedeli, Hollanda'da iletişim için 6 GB kapasiteli sim kart bedeli dahil hepsini kaydettik. Zamanın kuruyula kişi başına 2000 TL (500 Euro) harcama yaptık. Günlük 153 TL (38 Euro).

13 gün

1030 km yol

25 kent

2000 TL kişi başına toplam harcama



“

2017 yılında oğlumla yaptığım 13 günlük bisiklet turu beni kesmemiş olacak ki, Haziran-Temmuz 2018’de bu sefer yalnız başıma on günlük bir bisiklet turuna daha çıktım...

2018 Hollanda Turu

Bu sefer katlanabilir, 20 inch ebadında lastiği olan küçük bisikletimle Amsterdam’ın Schiphol Havaalanı’ndan Amsterdam’a doğru yola çıktım. Bir saat sonra kent merkezindeydim. Bir gün sonra Hollandalı arkadaşım ile birlikte Amsterdam’dan önce doğuya doğru gittik: Haarlem’e... Geçen yıl da bu kenti ziyaret etmiştim. Kent olduğu gibi yerinde duruyor. Kafeler, onların sandalyeleri bile aynı... Herşey yerli yerinde, bir şey değişmemiş... Daha sonra arkadaşımın başka bir

arkadaşıyla buluştuk ve hep birlikte kısa bir Haarlem çevre gezisi yaptık.

Onlarla Haarlem’de vedalaştım. Zaandam’a, kuzey doğuya doğru yalnız başıma yola devam ettim. Bu kente gitmek için büyük bir kanal olan Nordzeekanal’ı, feribotla

“

Zaandam diğer kentlere göre değişik bir kent... Şehir merkezi yerden çelik yapılarla yükseltilmiş. Adeta kenti üstten izleme olanağı veren mekanları mevcut.

geçmek gerekiyordu. Ben de öyle yaptım ve kente geldim.

Zaandam’dan sonra ilk mola vereceğim, geceyi geçireceğim Hoorn kentine vardım. Konaklayacağım yerleri genellikle öğleden sonra cep telefonumda bulunan ve Hollanda dilinde yayınlanan ‘Campingapp’ yazılımından buluyorum. Hangi kamp alanında kalmak istiyorsam önce onu belirliyorum, sonra da bu kamp alanına doğru yol alıyorum.

O gece Hoorn kenti kamp alanında konakladıktan sonra, sabah erkenden kahvaltı yapmak için kente geldim. Kent merkezinde bir banka oturup, fırından aldığım taze ekmekle kendi hazırladığım kahvaltımı yaptım. Sabahın erken saatinde bu kahvaltılar bir harika oluyor.

Bugün yolum biraz uzundu. Çünkü ülkenin 28 km uzunluğundaki ikinci büyük bendi, Markarwaarddijk'e geçecektim. Burayı geçtikten sonra da Kampen kentinin yakınlarındaki bir kamp alanında kalmak istiyordum. Yola çıktım. Ancak bir süre sonra işçiler beni durdurdu ve bendin bakımı yapıldığı için yolun kapalı olduğunu, ileride bir tabela göreceğimi, tabeladan sola doğru dönüp bir süre gittikten sonra sol tarafta bir telefon kulübesi bulunduğunu, oradaki bilgi panosunda yazan telefon numarasına telefon etmem gerektiğini anlattılar. Bendin tamirat kısmı için beni bent sonuna bisikletimle birlikte taşıyacak minibüs için bir randevu almam gerekiyormuş. Ben de aynen öyle yaptım. Randevu saatinde minübüs geldi ve benim gibi bekleyen bisikletlileri alıp bent sonuna kadar götürdü. Akşam saatlerine doğru belirlediğim kamp alanına ulaştım.

//

Hollanda'daki kamp alanlarının çoğunda duş almak için depozito karşılığı bir kart veriliyor, içine de bir miktar duş parası yükleniyor ve kullandığın kadar suyun parası bu karttan düşüyor.

Ben bu tür kamp alanlarında aldığım duşlarda genellikle 35 centlik (2 TL) su kullanıyorum.



Nordzee Kanalı

Sabahtan Kampen kentine gittim, biraz kent merkezinde gezdikten sonra oradan Zwolle kentine geçtim... Çok fazla zaman kaybetmeden Almelo yakınlarındaki bir kampa ulaştım. Gün boyu harika orman yollarından geçtim. Bir orman kampında çadırımı kurdum; akşam yemeğimi yedim, güzel bir uykuya geçtim.

//

Akşam yemeği için tüp gazım, su ısıtma kabım, küçük tencerem var. Genellikle marketten aldığım yiyeceklerden hazırlıyorum yemeklerimi. Konserve balık, salatalık, domates, peynir, makarna, yoğurt, et, meyve, içecek... günlük besin ihtiyacını dengeli olarak sağlayacak her şey mevcut.



Ertesi gün Almelo kentine doğru yola çıktım. Almelo'dan sonraki hedefim Oldenzaal'dı. Orada yaşayan memleketten bir arkadaşımı ziyaret etmek istiyordum. Ancak rüzgara karşı gitmek oldukça zordu. Bisikletin, taşıdığım yüklerin ve kendi ağırlığım dahil yaklaşık 145 kg'dık. Üstüne üstlük hem cep telefonumun, hem de güç kaynağımın şarjı da bitmek üzereydi. Gideceğim yeri bulmakta zorlanıyordum. Bu nedenle bütün enerji kaynaklarımı kapatıp, Hollanda'nın her yerinde bulunan ve harika bir bilgilendirme sağlayan bisikletliler için hazırlanmış tabelalarla yol alıyordum.



Nihayetinde bir sıkıntı olmadan, sanırım 20 yıldır görmediğim arkadaşımın evine vardım. O gece onun evinde kaldım. Uzun uzun sohbet ettik.

Yavaş yavaş geri dönme zamanıydı. Sabah sıkı bir kahvaltıdan sonra geldiğim gibi doğudan batıya doğru yola çıkmak için hazırlandım. Bu sefer farklı bir rotadan, biraz daha güneyden gidecektim. Rüzgar bir gün öncesine göre arkamdan esiyordu. Bisiklet binerken rüzgarı arkadan almak harika bir şey. Bisiklet binmeyi daha da zevkli hale getiriyor. Hem pedallar hem de rüzgarın güçlü beni adeta uçuruyordu. Sonraki durağım Deventer'dı. Hollanda'nın en eski tarihi kentlerinden biri olan Deventer'da, IJssel nehri kenarında bulunan, sanırım belediyeye ait bir kamp alanında çadırımı kurdum. Gün daha bitmediği için, çadırımı kurduktan sonra kenti bisikletle gezmek istedim ve nehri bir feribotla geçerek kente geldim. Kentin harika bir meydanı vardı. Orada oturup günlük notlarımı yazdım. Tekrar kamp alanına geri dönüp, nehrin kenarında harika bir gece geçirdim. Sabaha çok az uşumüş, ancak dinlenmiş olarak uyandım. Güzel bir kahvaltıdan sonra Apeldoorn'a doğru yola çıkmak için hazırlandım. Ancak bu eski kenti daha çok gezmek istiyordum.



Hollanda'da kamp alanlarının çoğu özel sektöre ait. Bazı kentlerde ise belediyeye ait kamp alanları da mevcut ve bunları özel firmalara kiralyorlar. Kamp alanlarının niteliğine göre 8-12 Euro arasında bir kişi için bir çadır yeri kirası ödüyorsunuz. Duş, elektrik, internet kullanımı ayrıca fiyatlandırılıyor.

Deventer'ı biraz daha gezdikten sonra öğle saatlerine doğru Apeldoorn'a vardım. Apeldoorn büyük bir kent. Çevresi ormanlarla kaplı. Bundan 3-4 yüzyıl önce prensler, krallar, avcılık yapmak için bu kentin çevresindeki geniş alanları ormanlaştırmışlar. Şimdi de bu ormanlar koruma altındalar.

Geceyi Apeldoorn'da harika bir kamp alanında geçirdim. Burada Hollandalı bir çiftle de tanışıp, uzun uzun sohbet etme imkanı buldum. 4 çocuklu bu çiftin aynı zamanda 14 tane de torunu varmış ve bu Hollanda'da normal bir durum değilmiş.

Sabah erkenden Putten'e gitmek için yola çıktım. Ağaçların içindeki yollardan oradaki meşhur arboretuma ulaştım. Arboretumu gezdikten sonra Amesfoort üzerinden Hilversum'a yakın bir yerde son gecemi geçirmek için yine bir kamp alanında çadır kurdum. Bu seferki kamp alanı ortalarda gezen tavşanlar ve kuş sesleri ile doluydu. Adeta bir müzik resitali eşliğinde rahat bir uyku çektim ve yine o seslerle uyandım. Artık turumun son günüydü. Hava bulutlu, çok az da yağmur çiseliyordu. Ancak bisiklet kullanmaya engel değildi. Hilversum'a doğru yola çıktım. Hilversum'a varmadan önce kapısı açık bir şato gördüm. Aynı zamanda bir restaurant olan bu Şato'yu gezdikten sonra yoluma devam ettim. Yol boyunca, henüz okulları kapanmamış onlarca lise çocuklarının bisikletlerle okullarına gittiklerini gördüm. Hilversum'a nihayet vardığımda, botanik bahçesini gezmeye karar verdim. Kapısı açık ve giriş ücretini alacak ortalıkta kimse yoktu. Girişin yanındaki panonun üzerinden Hollandaca yazılanları anlamaya çalıştım ve 2,5 Euro'yu bir



delikten atarak giriş biletimi aldım. Şekillerden nasıl bilet alınacağını çözmüştüm. Botanik parkını eğitim amacıyla çok iyi düzenlemişler. Hollanda ölçeğinde 50'ye yakın benzeri botanik parkı varmış. Eğitim Hollandayı büyüten ve ayakta tutan en önemli sektör. Herşey ama herşey eğitime dayanıyor burada. Parkı gezerken Rotterdam'da yaşayan bir inşaat mühendisi ile tanıştım ve işlerimiz hakkında uzun uzun sohbet ettik. Parktan sonra daha vaktim varken kenti de gezdim ve Amsterdam'a, yani son durağıma doğru yola çıktım.

10 günde Hollanda'nın batı-doğu yönünde yaklaşık 15 kent gezmiş, 700 km yol almıştım. Günde, çadır kirası, duş, yemek dahil 25 Euro (140 TL) harcadım. Yolda onlarca insan ile tanıştım. Hollanda'nın ekolojisini, kentlerini, köylerini, üretim yerlerini yeniden görme imkanı buldum. Özetle, geçen yıl 13, bu yıl 10 toplam 23 günde Hollanda'nın altını üstüne getirdim. Hâlâ gezilecek yerleri var Hollanda'nın. Aslında 2019'da tekrar bu ülkeye gelip bisiklet kullanmak istiyorum. Bu sefer daha önce altını üstüne getirmiştim, şimdi de üstünü altına getirmek için.

2017-18 Hollanda Turu

— 2017 TURU
— 2018 TURU

Alkmaar

Kentin en önemli özelliği nisan ayından ekim ayına kadar her cuma günü saat 10.00-12.30 arasında kent meydanında kurulan peynir pazarıdır. Bu Pazar adeta turizmin bir parçası haline gelmiştir. Kent yakın çevresinde peynir üretkenler peynirlerini kent meydanına getirmekte ve geleneksel yöntemlerle tartılan peynirler burada satılmaktadır.



Amsterdam

Kanallarıyla anılan bu kente yılda 5-6 milyon turist gelmektedir. Ülkenin fenomen kentlerinden biridir. Kentin merkezi nüfusu 850 bindir. Kent bisiklet dostu bir kendir ve 2017 yılında bisiklet dostu kent endeksine göre Kopenhag, Utrecht'ten sonra üçüncülük almıştır. Kentte yaşayanların yüzde 60'ı her gün bisiklete binmekte ve yaklaşık 2 milyon km yol almaktadır. Kentte yaşayanların yüzde 73'ü en az bir bisiklete sahiptir. Kentte yaklaşık bir milyon bisiklet bulunduğu tahmin edilmektedir. Buna karşın bisiklet hırsızlığının da yaygın olduğu bir kendir. Kentte 43 bin Türkiyeli yaşamaktadır. Fas ve Surinamlılardan sonra üçüncü etnik grubu oluşturmaktadır.



Utrecht

Ülkenin orta kısmında bulunan Utrecht, yüz ölçümü en küçük, nüfusu dördüncü olan kendir. Kentin kuzeyinde yer alan Amersfoort ve çevresi ormanlık alanlarla kaplıdır. 2017 yılında bisiklet dostu kentler arasında Kopenhag'tan sonra ikinci sırayı almıştır. Dünyaca ünlü doğa koruma örgütü WWF'in Hollanda ofisi bu kenttedir. Natura and Environment, doğa ve çevre koruma örgütünün de merkezi buradadır. Kent adeta bir üniversite öğrenci kentidir.



Rotterdam

Avrupa'nın en büyük liman kenti olan Rotterdam İkinci Dünya Savaşı'nda adeta yer birle olmuş, küllerinden yeniden doğmuştur. Kentte yaşayanların yarısı Hollandalı değildir. 45 bin Türkiyelinin yaşadığı bu kentin sloganı: Mücadele ederek daha güçlü olmaktır. Kent merkezinde kapalı bir Pazar yeri, kübik evler, kalem şeklinde bina, deniz müzesi, Erasmus Köprüsü ziyaret edilecek başlıca yerlerdir. Kentin önemli bir kısmı deniz seviyesi altında bulunmaktadır.



Eindhoven

Hollanda'nın güneyinde yer alan bu kentin nüfusu 213 bindir. Belediye sınırları içinde yaşayan nüfusun yüzde 4,5'i Türkiyeli. Kentte bulunan Eindhoven Teknik Üniversitesi Avrupa'nın önemli mühendislik üniversitelerinden biridir. Bu nedenle kenti gezerken Hollandalı olmayan çok sayıda yabancı öğrenciye, gence rastlamak mümkün. Herkesin bildiği Philips fabrikası bu kentte kurulmuş ve dünyaya buradan yayılmıştır. Van Abbemuseum isimli modern sanat galerisi de bu kenttedir.



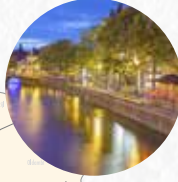
Breda

Belçika'ya yakın bu kentte 78 bin kişi yaşamaktadır. Hollanda askeri kışlaları bu kenttedir. Kentteki Breda Şatosu, Hollanda Harp Okulu ve Akademisi olarak kullanılmaktadır. Bu kentin içinden geçtiğinizde zenginlerin bir kenti olduğu izlenimi edirsiniz. Hem sokaklara park edilmiş araçlar hem de çevredeki konutlar size bu izlenimi verir.



Leeuwarden

Friesland eyaletinin başkenti. İkinci Dünya Savaşında ağır Alman işgaline uğramış bir yerleşim. Bu bölge hayvancılığın, özellikle süt üretiminin yoğun olduğu bir bölge. Bölgenin sütünü değerlendiren ülkenin en büyük kooperatifi olan FrieslandCampina'nın ortaklarının çok büyük kısmı buradan. Kooperatifin yıllık cirosu 11-12 milyar Euro. Ürünlerini yüzden fazla ülkeye ihraç ediyor. Bölgenin en önemli faaliyetlerinden biri de kış aylarında 11 kenti kapsayan buz üzerinde paten yarışmasıdır.



Groningen

180 bin kişinin yaşadığı bu kentte gıda sanayi, kimya ve hazır giyim endüstrisi, bir de bisiklet imalatı gelişmiştir. Kentte bir üniversite mevcuttur. Bölgede doğal gazın varlığı ile sanayi de geliştirmiştir.



Hoogeveen

55 bin kişisini yaşadığı bu kent Drenthe eyaletine bağlıdır. Kentin tarihi 1965 yılına kadar gider. 1819 yılında kentin arması verilmiştir. Arma beyaz renklidir. Merkezinde samanla kaplı turba yığını, her iki yanında da arı kovani ile kentin ilk iki büyük sanayisi temsil edilmektedir. Türklerin yoğun olarak yaşadığı kentlerden biridir.



Zwolle

Bu kentin geçmişi çok eskilere, M.Ö. 1500'lü yıllara kadar gitmektedir. 20. Yüzyılın başında büyük balık pazarının bulunduğu ve Rotterdam'dan sonra en büyük büyükbaş hayvan pazarının yer aldığı kenttir. 1932 yılında Güney Denizi'nin okyanusla bağlantısı kesildikten sonra bu önemini yavaş yavaş kaybetmiştir. Bu kentte yaşayanlara alaycı olarak mavi parmaklılar (Blauwvingers) denir. Bunun 1600'lü yıllara dayanan bir hikayesi vardır. Aynı zamanda bu kentin futbol takımının da takma adı budur.



Arnhem

150 bin nüfuslu bu kent İkinci Dünya Savaşı esnasında Almanlarla onlara karşı savaşan İngiliz ve ABD askerlerinin şiddetli çatışmaların yaşandığı bölgede bulunmaktadır. Bu kentte sekiz bin Türkiyeli yaşamaktadır. En büyük etnik grubu oluşturmaktadır.



Nijmegen

Hollanda'nın onuncu büyük kenti. Nüfusu 165 bin. Bu kent Roma askeri lejyon kampı olarak ikibin yıl önce kurulmuş. Hollanda'nın en eski kenti konumundadır. Almanya sınırına çok yakın bir yerde bulunmaktadır. 2017 yılında bu kentte dünyanın en büyük bisiklet konferansı Velo-City 2017 düzenlenmiştir. 80 ülkeden yaklaşık 1500 kişi katılım sağlamıştır.



Dünyanın Bütün İşçileri
Bisikletle Birleşin...



Bursa İnegöl'de Bisiklet Yaşamı



Muhan Kadir Başak

1890 yılları sonunda bisiklet meraklısı bir genç İstanbul'dan Bursa'ya velosipeti ile yola çıkar. Bursa-İnegöl-Yenişehir-Bursa güzergahında bir keşif yolculuğu yapar ve bu yolculuğu bir kitapla kayda geçirir. İbnül Cemal Ahmet Tevfik'in kaleme aldığı "Velosipet ile bir cevelan"-gezi notları Osmanlıca'dan-Türkçe'ye Cahit Kayra tarafından çevrilmiş, İş Bankası Kültür Yayınları tarafın-



dan 2006 yılında yayınlanmıştır.

19. Yüzyıl başlarında Avrupada icat olunan bisiklet ilk önce coğrafyanın elitlerince kullanılmış, Osmanlı'ya Levantenler tarafından getirilmiştir. Osmanlıda bisiklet önce posta idaresinde sonra polis teşkilatında kullanılmıştır.

20. yüzyıl başlarında bisiklet sadece burjuva hobisi ve spor aracı olmaktan çıkmış, günlük



*İnegöllü
vatandaşların
bisiklet ruhsatları
(1940)*

sayesinde; en
uzaktaki üretim
birimlerine hızla
ulaşan, bildiri
dağıtan, afişleme
yapan sınıf
militanları ile
doludur. İşçi sınıfı
bu kolaylaştırıcı
araç ile hızla
örgütlenme
becerilerini
sergilemiştir.
1970'lerde Şili'de

Allende hükümetinde yer alan
Jose Viera-Gallo'nun "*Sosyalizm
ancak bisikletle gelir*" sözü fazla
iddalı olsa da sınıf hareketlerinin
tüm dünyadaki bağı bisikletten hiç
kopmamıştır.

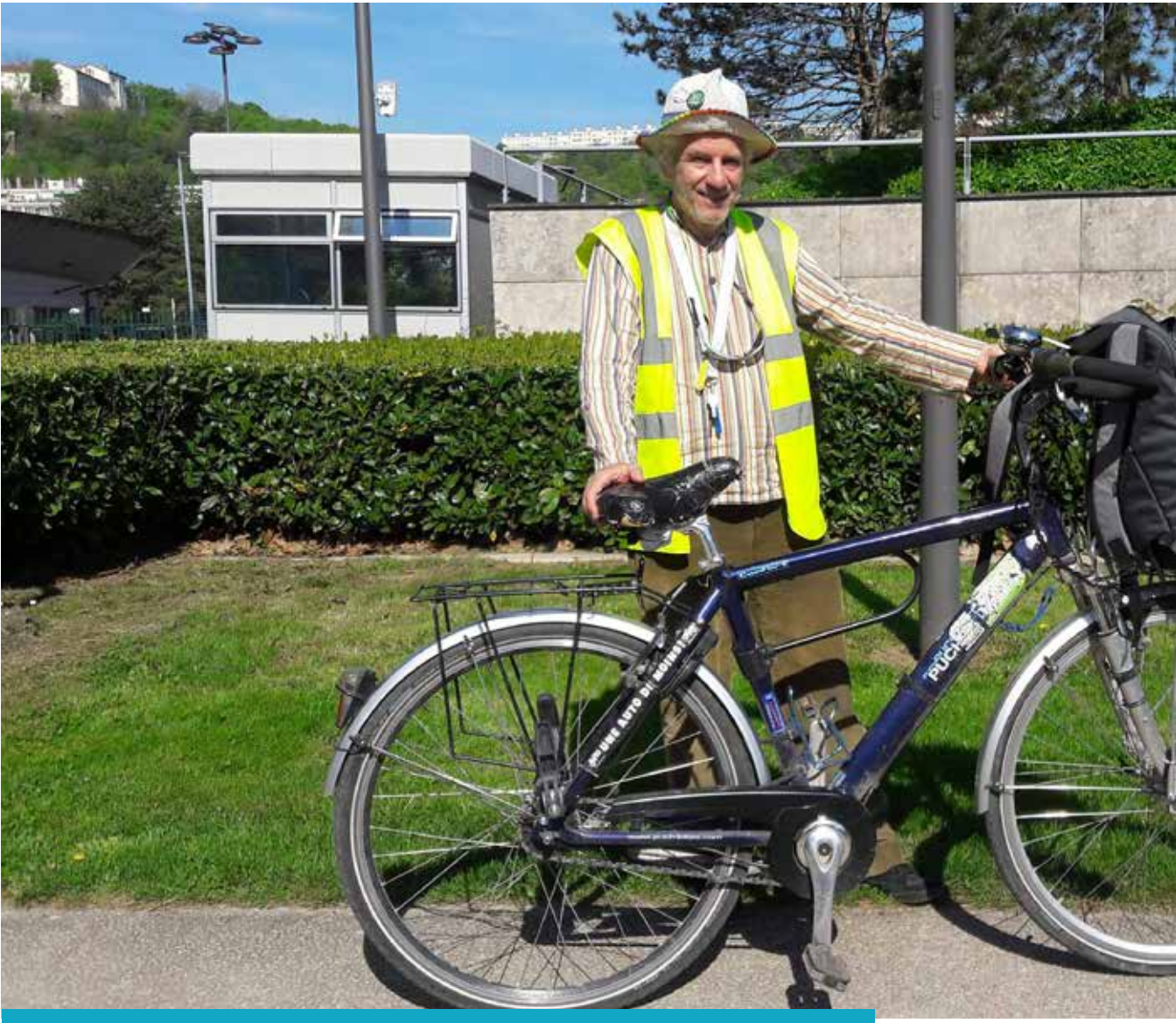
1980 sonrası çarpık kentleşme,
neo-liberalizmin vahşice saldırıları,
rantın egemenliği, bisikletle aramıza
girmesine rağmen, yaşamımızda hep
bisiklet olmuştur. Çarpık kentleşme,
kapitalizmin gerekliliği içerisinde
oluşurken motorlu araç trafiğinin
bu denli çoğalması bisikletin
hükümlerliğini gölgelemekle
birlikte bitirememiştir. Çağdaş
denen şehirlerde bisiklet yolları,
trafikte hukuksal düzenlemeler,
bisikletin gelişimindeki sıra
taşlarıdır.

1980'lerde yapılan bir araştırmaya
göre Konya'dan sonra Bursa-İnegöl
ilçesi bisiklet kullanımının en
yoğun olduğu yerleşim birimidir.
Motorlu taşıtların yaşamımıza
bu kadar girmediği yıllarda
bisiklet şehri İnegöl'de; ulusal,
uluslararası sporcuların yer aldığı
yarış güzergahına konumlanıp
geçişlerini zevkle izlerdik. Geçen
sporculara su uzatır, bir gün bizim
de yarışacağımız hayali ile evimize
dönerdik. Bir genç, bir çocuk için
müthiş bir motivasyon idi. Alınan
ilhamla; babamızın bisikleti kaçırlır,
kadro arası dediğimiz yöntemle
sokak aralarında dolaşırdık. Düşüp
yara bere aldığımızda bir papara
da evdekilerden yerdik... Sünnet
düğünlerinde bisiklet alınması her
çocuğa nasip olmazdı. Büyük jantlı
üç tekerli bisikletler rüyalarımızı
süsler, ancak bayramlarda el
öpmelerden topladığımız paralarla
eser miktarda kiralardık. O yıllarda,
tek, en çok da iki katlı evlere sahip
şehrimizde her evin bir bisikleti
mutlaka olurdu. Hane reisinin
kullandığında olan bu bisikletin
tüm bakımları, tamirleri evin
bahçesine yapılır, süsleri de ihmal
edilmezdi. Bugün işçi servislerinin
tahakkümüne rağmen apartman
girişlerinde hâlâ üç dört bisiklet
bulunmaktadır. İnegöl'de mobilya
imalatında çalışan yüzlerce insan
hâlâ işlerine bisikletle gidip
gelmektedir. Farklılaşan şehir
anlayışına paralel gelişen bisiklet
anlayışı şehirde bisikletlilerin
birlikte hareketini sağlayacak
örgütlenmeler yaratmıştır. Artık her
şehirde olan bisiklet kulüpleri gibi.
Haftasonları birlikte pedallamanın
hazzını yaşıyor insanlar. Bisikletli
yollarınız, yıllarınız olsun.

Kahn sağlıcakla.....

olarak halkın kullandığı bir
araç haline gelmiştir. Öncelikle
Avrupalı burjuva kadınlar bisikletin
özgürlük aracı olduğunu keşfetmiş,
erkeğe bağımsızlığının bu
sayede olabildiğini görmüşlerdir.
Kapitalizmin, refah toplumları
yaratma konsepti içerisinde
bisikletin yaygınlaşarak
çoğalması işçi sınıfının daha
rahat hareket etmesini, sınıfsal
örgütlenmelerini bisikletle
kolaylaştırarak sağlamışlardır.
Almanya'daki "*bisikletli işçiler
birliği*", İngiltere'deki "*The Clarion*"
gibi sosyalist hareketler bisiklete
nasıl bir devrimci araç olarak sahip
çıktıklarının örneğidir. Artık 1900'lü
yılların ortalarıdır. Meydan bisiklet

Paris'te bisiklet dersi...



Sadece parkta, kırdan değil, şehirde de bir ulaşım aracı olarak bisiklet kullanabilmek istediğim için bu alanda çalışan bir derneği aradım. Dedim ki; *“bisiklete binmeyi biliyorum; ama seneler oluyor binmeyeli; trafikte de hiç kullanmadım. Birkaç ders alayım...”*

Bir öğretmenle randevu ayarladılar. Gittim; randevu noktasında bisikletli yaşlıca bir adam duruyor. *“Siz misiniz bisiklet öğretmeni?”* diye sordum; oymuş. Yakından bakınca adamın yaşına dair fikrim netleşiyor. 70 yaşında olmalı en az. Hayal kırıklığı. Hani, düşersen filan beni tutacak, kaldıracak, gerekirse trafiği durduracak, otobüsleri kenara çekecek... Bir süpermen bekliyormuşum herhalde.

Neyse, adamı bozmamak için çaktırmıyorum hayal kırıklığımı. Derse başlıyoruz. Jean hem bisiklet kullanmanın inceliklerine, hem bisikletçi açısından trafik kurallarına hem de acemi şapşallıklarına o kadar hakim ki, hemencecik güven duyuyorum ona. Bir saat boyunca önce parkta, sonra da yavaş yavaş trafikte bisiklet sürüyoruz; bana bir sürü şey öğretiyor. Bu arada, tanıdığım 60-70 yaş arası kişileri aklımdan geçiriyorum; bir de Jean’a bakıyorum... En az 75 yaşında olduğuna kanaat ediyorum.

Dersin sonunda tekrar parka dönüyoruz beraber. Bisikletten indiğimizde, gölün kıyısındaki iki kazı gösteriyor : *“Bunlar buraya ilk gelen kazlar. Diğerleri hep onların torunları.”* diye başlayarak, kazların sosyal yaşamına dair senelerdir gözlemlediği şeyleri anlatıyor. Genç



bir kazın daima iki en yaşlı kaza göz kulak olduğunu, kaz yavrularına gölde avlanmayı öğretmek için yetişkinler arasındaki iş bölümünü... Bebek kazların suya ilk açıldıkları anı anlatırken gözleri doluyor. Dikkatlice bakıyorum gözlerine, yüzüne, dişlerine... En az 80 yaşında olduğuna ikna oluyorum bisiklet öğretmeninim.

Hayatı boyunca ofis işlerinde çalışmış olan, bugün 80 küsur yaşındaki Jean’ın hem kendisine gelir getiren, hem zinde kalmasını hem de sosyalleşmeye devam edebilmesini sağlayan, üstelik de çok sevdiği böyle bir uğraş bulabilmiş olmasına şapka çıkarmak geçiyor içimden.

Ben bisikletten inerken bir sonraki öğrenci geliyor. Yazlıktaki bütün arkadaşları bisikletle gezerken kendisi bilmediği için onlara katılamamaktan çok sıkılmış bir kadın. Daha önce hiç pedal çevirmemiş; ama artık öğrenmeye kararlı. Bugün ilk dersini alacak. En az 50 yaşında.

 Meri İzrail Kohen





En büyük hayalın ne?

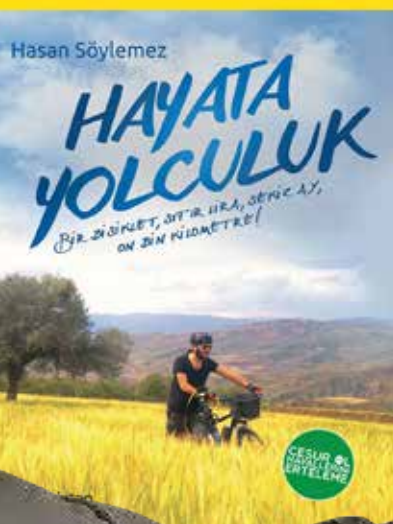
Hasan Söylemez



Sedef Orman



İnsan, insana ve tabiata dokundukça insan kalır!



27 Yaşındaki genç adam, bir sabah aynada kendisi ile yüzleşiyor. Ardından eline bir A4 kağıdı alıyor ve istifa mektubunu müdürünün masasına bırakıyor. Hasan Söylemez'in hikayesi işte böyle başlıyor...

Hayır, aslında her şey ya da hiçbir şey böyle başlamıyor. Her birey gibi Hasan Söylemez de kendini keşfetme yolculuğuna "rahatsızlık" duygusu ile başlıyor. Yaşadığı şehirden rahatsız, okuduğu haberlerden rahatsız ve gördüklerinden rahatsız. Her sabah yaptığı gibi yüzünü yıkamaya gittiğinde, aynada gördüğü kişi ile onun istediği kişi arasında bir uçurum olduğunu fark ediyor. O an, hissettiği "rahatsızlık" duygusunu da arkasına alarak yola çıkmaya karar veriyor.

Sekiz ay boyunca Türkiye'nin tüm kıyılarını, beş parasız, bisikletiyle turluyor. Yolculuğunu bisiklet ile yapmasını ise "Hayata Yolculuk" kitabında şöyle anlatıyor. "Bisiklet, bir iletişim aracıdır; yollarda insanlarla ve kendimizle tanışmamızı sağlar. Bisiklet tek kişiliktir, pedal döndükçe çok kişilik olur."

Hasan Söylemez şimdi Afrika'da! Ocak 2017'te bisikleti ile Fas'tan yola çıktı. Hayali, Afrika'nın 54 ülkesini gezmeyi pedal çevirerek tamamlamak. Yolculuğu sırasında Afrikalılara kendi dillerinde "En büyük hayalin nedir?" sorusunu sorarak Afrika'nın hayal haritasını çıkarıyor!

Hasan Söylemez'in her röportajında ve çektiği Afrika belgeselinde vurguladığı bir nokta var: "Yola çıkın, korkmayın ve hayata dokunun!"

Yola çıkmak, bir bireyin kendini keşif yolculuğudur... Bu keşif yolculuğunda yol arkadaşlarınız ise tanıştığınız insanlar, geçtiğiniz yollar ve doğadır.

Eğer sizin de içinizde bir göçebe var ise ve kendinizi keşfetme arzusu içindeyseniz, bugün, şimdi, şu anda bu yola çıkın!

Çünkü unutmayın ki hayat, sandığımız kadar uzun değildir; evrenin bize ayırdığı o küçük zaman parçası, aslında doğduğumuz andan itibaren bir geriye sayımdır.



Hasan Söylemez



Yoksullukla Mücadelede
Etkin Bir Araç Olarak

BİSİKLET

 Dilek Kuş

Bisiklet, bir yerden bir yere gitme amacına hizmet eden araçlar içinde en ekonomik olanıdır. Bir hobi, bir ulaşım aracı, bir spor dalı, bir oyuncak, hatta zaman zaman aktivizim aracı olarak kendisine yer bulur. Bisiklet; çevre dostu, sağlıklı, pratik olması gibi sebeplerden dolayı gelişmiş ülkelerde kendisine giderek daha geniş ölçüde yer bulmakta ve özellikle şehir içi kullanım içinde başlıca araçlardan biri haline gelmektedir. Buna rağmen, bisikletin bir topluluğun temel ulaşım aracı olması, genel algı içinde çoğunlukla yoksullukla ilişkilendirilir.



Özellikle Uzak Doğu ülkelerinde yaygınlaşma sebebinin yoksulluk olduğu bilinmektedir. Gerçekten de, tedarik etmenin daha az maliyetli ve kolay olması sebebiyle bisikletin yoksullukla mücadele eden gruplar arasında yaygın bir ulaşım aracı olduğu doğrudur. Ancak biz bunu, bisiklet ve yoksulluk arasında bir mahkumiyet ilişkisi kurmaktan çok uzak olduğu gibi, bisikletin bir “yoksulluğu yenme aracı” haline nasıl gelebildiğini göstermesi açısından değerlendireceğiz.



Bisiklet, diğer ulaşım araçlarına kıyasla yoksullukla mücadele içinde önemli bir yere sahiptir. Ülkedeki her bireyin, aynı hizmete ulaşma şansının aynı olmadığı durumlarda fırsat eşitliğinin sağlanmasına katkıda bulunur.

Yoksulluk kavramını ele almadan, bisikletin yoksulluğun üstesinden gelmede yarattığı etkiyi nasıl gerçekleştirdiğini anlamamız zor. Maddi kaynaklardan mahrum olma, parasızlık, sahip olunan materyallerin azlığı gibi olgularla birlikte düşünülen yoksulluk kavramı bunlardan ibaret kılınamaz. Yoksulluğu belirleyen şey yalnızca ve doğrudan maddi varlıklar olmamakla beraber; sahip olunan maddi varlıkların özellikleri aracılığıyla bir şeyler “yapabilme” yetisi, bu yetiye göre yaşam standardının artıp artmadığıdır. Başka bir deyişle, kişiyi yoksul kılan şey, sahip olduğu varlıkların maddi değerinden ayrı olarak, onun kabiliyetini, hareket alanının ortaya çıkmasına elverişli olmayan veya kısıtlayan unsurlardır.

Bu görüşe paralel olarak, Afrika’da faaliyet göstermekte olan Bicycles Against Poverty (Yoksulluğa Karşı Bisiklet) hareketinin elde ettiği sonuçlara göre yoksulluk, bulunduğu yerden ayrılmadığı için eğitim ve sağlık gibi temel hizmetlere, iş olanaklarına ve fırsatlara erişim sağlayamamakla ilişkilidir. Dolayısıyla, yoksulluğun olumsuz etkilerinin azaltılması için yapılması gerekenin mal varlığı artışı sağlayacak düzenlemelerden ziyade, bireylerin ve toplulukların erişim olanaklarını, dolayısıyla hareketliliğini artırmak olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır.

Bisiklet, diğer ulaşım araçlarına kıyasla yoksullukla mücadele içinde önemli bir yere sahiptir. Tahmin edilebileceği üzere bunun ilk sebebi, bisikletin, hatta ikinci el olanının ucuz olması sebebiyle çok daha kolay satın alınabilmesidir. Öyle ki, bir bisikleti satın alma bedeli

çoğunlukla bir yıllık toplu taşıma bedelinin çok çok altında kalır. Ek olarak, yakıt masrafı bulunmamaktadır ve bakımının maliyeti düşüktür. Bisiklet kullanıcısı, bisikletinin bakımını kendi kendine yapmayı öğrendiği takdirde bu giderler daha da azalacaktır. Portatif bir araç olduğu için park yeri gibi ihtiyaçları, motorlu taşıtlar kadar sorun teşkil etmez. Motorlu taşıtların kullanımı için elverişli yolların dahi olmadığı bölgelerde, bisiklet ile en ücra yerlere gitmek mümkündür. Bulunduğu yerden dışarı açılma, dışarıyı keşfetme ve dışardakine erişme imkanı olmayan toplulukları harekete geçirmek için yeterli imkanı sağlar. Ülkedeki her bireyin, aynı hizmete ulaşma şansının aynı olmadığı durumlarda fırsat eşitliğinin sağlanmasına katkıda bulunur. Bisiklete atfettiğimiz “etkili olma” özelliği, bu etmenlerin birleşimiyle sağlanır. Başka bir deyişle, olabilecek en az seviyede yatırım yapılarak sağlanabilecek en yüksek faydanın elde edildiği yöntemlerden birisidir.

Buna paralel olarak, Güney Afrika, Güney Amerika ve Güneydoğu Asya ülkelerinde bisiklet, yoksul kesimin sosyal ve ekonomik olanaklardan yoksun oldukları yaşam alanları ile bu olanakların toplanmış olduğu merkezi yerler arasında ulaşımını, dolayısıyla imkanlara erişimlerini sağlamak için bir ulaşım modeli olarak teşvik edilmiş ve uygulamaya geçirilmiştir. Amaçlanan, kişilerin ulaşım imkanlarının olmaması sebebiyle mahrum kaldıkları ihtiyaçlarına erişimlerini, ulaşım sorununa bisikletle çözüm getirerek çözmektir. Örneğin, okula erişmek için çok uzun mesafeleri yürüyerek kat edilmesi gereken çocukların bu uzun mesafelerin bir risk unsuru



Okula erişmek için çok uzun mesafeleri yürüyerek kat etmesi gereken çocukların bu uzun mesafelerin bir risk unsuru haline geldiği ülkelerde, ulaşımı kolaylaştıran böylesi bir araç kritik bir rol oynamaktadır.

wbr - impact report 2015

haline geldiği ülkelerde, ulaşımı kolaylaştıran böylesi bir araç kritik bir rol oynamaktadır. Uganda'da Kasiisi Projesi, kız çocuklarının okulu bırakmalarını engellemeyi ve bu yolla uzun vadede ekonomik özgürlüklerini edinme şanslarını sağlamayı hedeflemiş; bu hedef doğrultusunda kız öğrencilere bisiklet sağlayarak okula erişimleri, kısa zamanda ulaşımını desteklemiştir. Endonezya, Tayland, Kolombiya, Peru, Eritre, Güney Afrika gibi ülkelerde de bisikletin eğitim olanaklarına erişimi artırma aracı olarak kullanıldığı uygulamalar hayata geçirilmiştir.

Bisiklet, evin ve iş olanaklarının bir birinden uzakta olduğu yerler için, işe gitme aracı olarak da kullanılabilir. Toplu taşıma dahi olsa motorlu araçların kullanımı, bir işe gidip gelir elde edebilmek için öncelikle ulaşım için ayrılmış bir miktar

paranın var olmasını ve bu bütçenin sürekli kılınmasını şart koşar.

Yukarıda bahsettiğimiz gibi düşük maliyet karşılığında edinilebilen ve sürekli yatırım gerektirmeyen bisiklet, işe gidebilmek ve gelir elde etmek için gerekli olan bu örtük şartı ortadan kaldırır ve kazancın daha tasarruflı, daha öncelikli ihtiyaçlara yönelik kullanımına katkı sağlar. 1980'li yıllarda Konya'da, Bursa'nın İnegöl ilçesinde yaygınlaşmış ve günümüzde ise Türkiye'nin birçok yerinde yaygınlaşmaya devam eden bisiklet kullanımı da tasarruflı ve kullanışlı bir ulaşım modeli olarak iyi bir örnektir.

Gelir sağlamanın bir diğer yolu olan üretim ve üretilen malların satılması ise, kişilerin mallarını satabilecekleri yerleşimlere ulaşımını gerektirir. Afrika'da üretimin ve ekonominin en büyük kısmını üstlenmiş olan kadınlar, üretimleri yoluyla

para kazanabilmek için çok uzun mesafeleri yürüyerek kat etmek zorundadırlar. Herhangi bir ulaşım aracının olmadığı durumlarda bu mesafeleri kat etmek için tamamen kendi bedensel güçlerini kullanarak üretimlerini taşımak zorundadırlar. Bunu yapamadıklarında gelir getirici kaynaklara erişememe, dolayısıyla süregelen bir yoksulluk durumuyla karşı karşıyadırlar. Bisikletin bu sorunu çözüp çözemeyeceğine ilişkin cevabı Burkino Faso veriyor. Burkino Faso, bisikletle yalnızca hafif yüklerin değil, ev eşyası ve canlı hayvan gibi yükler de taşıyarak yoksulluk sebebiyle motorlu araçlara erişimin olmamasının doğurduğu taşıma problemini çözüme ulaştırmış görünmektedir.

Bütün bunlara ek olarak, dünyanın belli yerlerinde hâlâ yaşanmakta olan temiz su, ucuz ve kaliteli gıda (gıdanın daha pahalı olduğu yerel marketler yerine daha ucuz olduğu merkezi marketlere erişim), hijyen ve sağlık hizmetleri gibi hizmetlere erişimin dolaylı koşulu yine ulaşım- dır. İklim, coğrafyaya ve kültüre göre bireylerin ihtiyaç duyduğu kaynaklar daha fazla çeşitlilik gösterebilir. Ancak, motorlu taşıt ulaşımının kullanılabilirdiği hemen her alanda bisikletin bu yeri doldurabildiğini söyleyebiliriz.

Bisiklet, evin ve iş olanaklarının birbirinden uzakta olduğu yerler için, işe gitme aracı olarak da kullanılabilir.



Genel olarak söyleyebileceğimiz, eğitim, sağlık, gıda, hijyen, ve diğer kamu hizmetleri ile temel haklar; insanların yaşamlarını insan onuruna yakışır şekilde sürdürmeleri için ihtiyaç duyduğu kaynaklar olduğudur. İnsanların bu ihtiyaçlarına karşılık bulamadıkları noktada önce yoksunluk hali başlar. Bir yoksunluğun diğer yoksunluğu tetiklemesi sıklıkla meydana gelerek bir döngü yaratır ve zaman içinde yoksunluk, bir döngü halini alarak yoksulluğa dönüşür. Yoksulluğun etkilerini azaltmak için yapılan girişimler

içinde bisikletin yerini belirleyen, pek çok kaynağa ulaşımı aynı anda sağlaması ve döngüyü kırma şansını olabilecek en kapsamlı yollardan biriyle yaratması olmuştur. Gelir eşitsizliğinin sosyo-ekonomik durum farkını yarattığı zamanlarda fırsat eşitliği anlamına gelmiştir. Dolayısıyla aslında bisikletin tanımının yoksulluğun simgesi olarak değil, yoksullukla başa çıkmanın simgesi olarak yerleşmesi daha doğru olacaktır.

Kaynakça

unreasonable.is/how-bicycles-are-transporting-people-out-of-poverty/
www.citylab.com/transportation/2015/10/the-poor-bike-the-rich-bike-share/413119/
www.yenisafak.com/dunya/en-fakir-ulkeler-arasinda-ama-bisiklet-yollari-var-420724
bicyclesagainstpoverty.org/statistics/
worldbicyclerelief.org/en/impact/

Geleceği Taşıyan Bisikletler

 Sedef Orman

Gelişmekte olan birçok ülkenin kırsal bölgelerinde okullara ulaşım bulunmamaktadır. Okula gitmenin tek yolu saatlerce yürümektir. Yolda geçen zaman hem ders çalışma zamanından almakta hem de yol güvenliği öğrencileri tedirgin etmektedir. Bu yüzden çocuklar genellikle haftanın bir iki günü okula gitmeyi tercih etmekte ya da aileler çocuklarını okula göndermemektedir. Özellikle ilkokuldan sonra kız çocuklarını bu yüzden okuldan alan aileler çocuklarını küçük yaşta evlendirmektedir. Bu durumun önüne geçmek adına özellikle kız çocukların eğitime erişimi sağlamak için dünyanın birçok yerinde yardım kampanyaları yürütülmektedir. Bu yardım kampanyaları, var olan sorunu kız çocuklarına bisiklet sağlayarak çözmektedir.



Örneğin, ChildFund Ireland, “The Dream Bike” kampanyası ile tüm dünyadan bağış toplamaktadır. Bağışçılar, 100 Euro ile bir bisiklet bağışında bulunuyorlar. Bu bağışlarla satın alınan bisikletler Hindistan, Etiyopya, Mozambik, Sri Lanka ve Uganda’da yaşayan, okulları yaşam alanlarından uzak olan kız çocuklarının okullarına güvenli ve zamanında ulaşımı için hediye edilmektedir. Okula gitmek için saatlerce yol yürümek zorunda kalan kız çocukları, bu bisikletler sayesinde okullarına devam etme fırsatı bulmaktadır. Bir diğer çalışma ise, Hindistan’ın en büyük kooperatif bankasından biri olan ve kadınlar tarafından işletilen Mann Deshi Bankası’nın Mann Deshi Vakfı tarafından yürütülmektedir. Hindistan’da yukarıda bahsettiğimiz dezavantajlı kız çocuklarının okula



erişimleri için beş yıldır bağış toplamakta ve bu süre zarfında 7 bin 400 bisiklet kız öğrencilere ulaştırılmıştır. Birleşmiş Milletler’in desteklediği “SchoolCycle” girişimi ile kız çocukların okula erişimi için 2014 yılından beri özellikle Malawi ve Guatemala da 800’den fazla bisiklet kız çocuklarına ulaştırılmıştır.

Doğduğu yer insanın kaderi değildir! Bunun en güzel örneği olan bisiklet kampanyaları sayesinde iki tekerleğin üzerinde geleceğe pedal çeviren kız çocuklarımızın sayısının her geçen gün artması umuduyla.

Çalışmalar hakkında detaylı bilgi almak isteyenler aşağıdaki linkleri kullanabilir.



¹⁾ girlup.org/schoolcycle/#sthash.Zrk2Vnt2.dpbs

²⁾ www.globalgiving.org/projects/girls-education-through-bicycles-in-india/

³⁾ www.childfund.ie/dream-bike/

Bariř ve dostluk için...



Geçmişten günümüze Edirne'de bisiklet...



Murat Özden

Meriç, Arda ve Tunca nehirleriyle, Türkiye, Yunanistan ve Bulgaristan'ın sınırlar ötesi dostluklarla ele ele verdiğ i Anadolu'yu Avrupa'yla buluşturan zengin kültüre sahip kadim bir şehirdir Edirne. Bu şehir, tarihi ve kültürel zenginliklerin şehri olduğu kadar, sportif alanda da altı yüz elli yıldan beridir süren geleneksel yağlı güreşleriyle olimpiyatlardan sonra dünya çapındaki en eski spor organizasyonu unvanına sahiptir.

Edirne Bisikletle Tanışıyor

19. Yüzyıl ortalarında yıldızı parlamaya başlayan bisiklet Osmanlı İmparatorluğu'nda gayrimüslim vatandaşların öncülüğünde önceleri bisikletli askeri zaptiyelerle, daha sonra da bisikletli postacılarıyla Edirne'nin de günlük yaşamında yerini almıştır. Kolay edinebilir olması, kısa mesafelerde hızlı ulaşımı sağlaması yavaş yavaş halkın da ilgisini çekmeye başlar. Özellikle 1890'lı yıllardan sonra Edirne'de yapılan panayır benzeri şenliklerde yerel bisiklet gösterileri ve yarışları düzenlenmeye başlar. Edirne'nin sportif amaçlı uluslararası bisikletçilerle tanışması çok eskiye dayanır. 1889 yılı başlarında Amerika'dan gemiyle Avrupa'ya gelen Robert Oglesbe ve Horacey adlı iki Amerikalı bisikletçi Paris'ten ayrıldıktan sonra Berlin, Prag, Viyana, Belgrad, Sofya, Filibe üzerinden Edirne'ye gelirler. Bir süre Edirne'de kalan Amerikalı kardeşler burada bisiklet sporunu ve maceralarını da Edirneli bisiklet severlerle paylaşırlar ve dünya turlarına devam etmek üzere İstanbul'a hareket ederler. Amerikalı bisikletçilerin Avrupa'da savaşların devam ettiği bir

dönemde bisikletle yaptığı dünya turu Edirne'deki birçok bisikletçiye de cesaret verir. Bayram, panayır ve şenliklerdeki bisiklet gösterisi sayılarında artış olur .

Ancak Balkan Savaşları, Birinci Dünya Savaşı ve nihayetinde Kurtuluş Savaşı döneminde zorunlu göçler ve savaşlardaki kayıplar nedeniyle nüfusu hızla azalan Edirne'de bisiklet kullanımı bisikletli zaptiyeler ve bisikletli postacılar dışında uzun süre çok kullanılmaz. Savaşlardan zaferle çıkan yeni Türkiye Cumhuriyeti döneminde Edirne'de özellikle gençlik ve spor bayramı törenlerinde bisiklet çok sık görülmeye başlar. Edirne'yle ilgili tarihi fotoğraflarda adeta bisikletli genç kız ve erkeklerden oluşan grupların geçmediği hiçbir bayram yoktur. Ayrıca Cumhuriyet Bayramı resmi geçit törenlerinde



bisikletli postacılar ve liseli bisikletçi grupları yine vazgeçilmezler arasındadır. 1930'lu yıllarda Galatasaray Lisesi'nden sonra en eski lise olan Edirne Lisesi öğrencilerinin kurduğu kız ve erkek bisiklet takımları ve bunların yaptıkları etkinlikler, yarışmalar bisiklet farkındalığının artması adına kent yaşamına çok farklı renkler katmıştır. Edirne uluslararası bir bisiklet sporu organizasyonu da ilk kez 1938 yılında tanışır. Amsterdam Olimpiyatları sonrası "Ege Turu" adıyla düzenlenen Türkiye'nin ilk uzun etaplı bisiklet turunun ardından 1938'de İstanbul-Edirne-İstanbul Etabı düzenlenmiş ve Edirneliler bu güzel organizasyonun finaline tanıklık etmişlerdir. Bu etap 1939, 1941 ve 1942 yıllarında da tekrarlanmış ve 1940 yılında ilk kez düzenlenen Balkan Bisiklet Şampiyonası'na dönüşmüştür. Bu etkinlikler Edirne'den birçok bisiklet sporcusunun yetişmesine neden olur, hatta 1940'lı yıllarda Edirne'de kadın bisiklet takımları kurulur ve çeşitli yarışmalar düzenlenir. Bu ivmelerle o yıllarda kurulan bazı sivil bisiklet kulüpleri ve bisiklet alanında elde edilen ulusal başarılar ne yazık ki gerekli desteği ve ilgiyi görmediği için uzun ömürlü olmamıştır.





Edirne Bisiklet Kulüpleri

Edirne'nin bisikletle tanışması, bisikletle ilgili faaliyetler yapılması çok eskiye gitmesine karşın bisiklet ve bisiklet sporunun belirli bir düzeye gelmesi ancak 1990'lı yılların sonunda olur. Bu yıllardan sonra gerek sportif kurumlar, gerekse sivil toplum kuruluşları bisiklet sporuna yavaş yavaş destek vermeye başladılar. İlk olarak 2005 yılından bu yana Edirne Doğa Sporları Kulübü (EDOSK) bisiklet sporu branşında etkinlikler düzenleyerek insanlara temiz bir çevre, sağlıklı bir yaşam şansı sloganıyla öncülük etmiştir. EDOSK sportif amaçlı, lisanslı bisikletçi yetiştirme ve uluslararası Avrupa Birliği proje çalışmalarıyla halen bu spora destek vermektedir.

EDOSK'un ardından kurulan Edirne Bisiklet Gençlik Spor Kulübü Derneği (EBİS), kurulduğu günden beri Edirne'deki bisiklet sporuna çok önemli katkılar sağlamıştır. EBİS'in en önemli faaliyetlerinden bazıları her yıl mayıs ayında yapılan Edirne-İstanbul arası 236 km'lik Mimar Sinan'a Saygı Turu, Çanakkale Şehitleri haftasında yapılan Edirne-Çanakkale arası 240 km'lik Şehitlerimize Saygı Turu ve bu yıl onuncusu düzenlenecek olan ve her yıl 29 Ekim Cumhuriyet Bayramı haftasında yapılan Uluslararası Cumhuriyet Bayramı Yol Bisiklet Yarışı Kupası etkinliğidir. İlk yıllarda elli altmış katılımcıyla başlayan Uluslararası Cumhuriyet Kupası yarışlarına, 2017 yılında -rekor bir sayıyla- yedi yüz yarışmacı aktif olarak katılmıştır. Yarışma yedi ayrı kategoride dü-





zenlenmiştir. Yarışmaya Yunanistan ve Bulgaristan'dan yüz civarında bisiklet sporcusu katılmıştır.

Sonrasında EBİS organizasyonu ile sınırlar ötesi -Türkiye, Bulgaristan, Yunanistan- üç ülke bisiklet dostluk turları düzenlenmiştir. Saraybosna-Edirne ve Edirne-Ardahan turları, Kampli Yunanistan Aleksandrapoli (Dedeoğlu) turları, rutin olarak gerçekleştirilen salı ve perşembe günleri Edirne'ye yakın köy ve ilçe turları, Süslü Kadınlar Bisiklet Turu EBİS organizasyonunda gerçekleşen diğer etkinliklerdir. Ayrıca ulusal ve uluslararası bisiklet festivalleri yine EBİS organizasyonunda yapılmıştır.

Edirne 'de bisiklet sporuna destek veren gençlerin oluşturduğu Edirne Bisiklet ve Doğa Sporları Topluluğu da (EBİDOST) çalışmalarında sınır

ötesi üç ülke dostluk projeleriyle başlayıp üç-dört gün konaklamalı Bulgaristan, Yunanistan Balkan Bisiklet Turları, Bulgaristan Kültür ve Bisiklet Turları, Edirne yakın köy ve ilçe turlarıyla devam etmektedir. Yeni kurulan Arda Bisiklet Derneği (ARDABİS), Trakya Üniversitesi öğrenci faaliyetleri çerçevesinde faaliyet gösteren Trakya Üniversitesi Bisiklet Topluluğu (TÜBİT), Modavizyon Bisiklet Topluluğu (MODABİS), EGS&BİRLİK Bisiklet Derneği ve Özgür Pedallar adlı bisiklet toplulukları mevcuttur. Ayrıca Edirne'nin ilçesi olan Keşan'da Keşan Doğa, Çevre ve Kültür Derneği (DOÇEK) ve Keşan Saroz Doğa Sporları Topluluğu (SARDOS) adlı bisiklet dernekleri bisiklet sporuna destek vermektedirler.



Bisiklet, Dostluğa ve Barışa Gider; Üç Ülke Dostluk Turları

Beş sınır kapısıyla üç ülke sınırlarının kesişme noktası olan Edirne, bisiklet severlere olağanüstü imkanlar sağlayan bir coğrafi konumdadır. Yaklaşık yüz kilometrelik bir etapla Türkiye-Bulgaristan ve Yunanistan'ı birkaç saatte turlamak mümkündür. Edirne'nin merkezinden batıya

doğru yol almaya başladınız mı yaklaşık on iki kilometre sonra kendinizi Bulgaristan'a açılan Kapıkule sınır kapısında bulursunuz. Türkiye sınırından geçişle birlikte Bulgaristan Kapitan Andreevo sınır kapısı sizi karşılar. Uluslararası E-80 otoyoluna bisikletle giriş yasak olduğu için

mecburen Kapitan Andreevo köyünden her iki yanı ağaçlarla dolu alt yoldan yaklaşık 18 km. uzaklıktaki yakın yerleşim merkezi Svilengrad'a pedal çevirmek adeta sınırlar ötesi dostluklara yelken açmak gibi bir duygu yaşatır insana. Çünkü varacağınız yerlerde sizi bekleyen sınırları aşmış, sınır tanımayan bisiklet sever dostlarınız vardır.

Hafif eğimli zor olmayan bir etaptan sonra sizi Edirne'ye en yakın yerleşim merkezi olan Svilengrad bütün güzelliği ile karşılar. Svilengrad gerek Osmanlı dönemi tarihi yapıları, köprüleriyle, gerekse yeni yüzü olan parkları, bahçeleri, kafe ve size farklı lezzetler sunan lokantalarıyla çok güzel vakit geçireceğiniz bir ilçedir. Svilengrad'da Türk bisikletçileri





karşıl原因 birçok Bulgar bisikletçi arkadaşımız vardır. Önceden kararlaştırılan buluşma noktalarında dostluk sohbetlerinin ardından yenilen güzel yemekler sohbetleri adeta taçlandırır. Svilengrad'da verilen molanın ardından Meriç Nehri üzerinde bulunan Cisri Mustafa Paşa tarihi köprüsünü geçerek yönümüzü Bulgaristan-Yunanistan sınır geçişini sağlayan Ormenio sınır kapısına çevirince kendinizi iyi sınırlar ötesi bir maceraya pedal çevirirken bulursunuz.

Her iki tarafı sık ağaçlarla kaplı sekiz kilometrelik sıkı bir tırmanma etabından sonra ulaştığımız Ormenio sınır kapısı sizi bir anda eski ve köhne yapılarıyla ürkütücü dünyaya götürür adeta. Ormenio'dan sonraki etap antrenmansız bisikletçileri biraz zorlayabilir belki ama sabrın sonu selamettir. Yunanistan ovalarının güzel manzaraları eşliğinde hafif eğimli rampaları çıkarsınız. İniş etabının bitiminde sizi Arda Nehri'nin üzerindeki köprüleri geçtikten sonra Yunanistan'ın Kastanies köyü karşılar. Küçük ve şirin bir köy olan Kastanies aynı zamanda Pazarkule'ye açılan küçük bir sınır kapımızdır. Kastanies'ta mola verilecek en güzel Arda Nehri boyudur. Burada yine sizi karşılayan Yunan bisiklet dostları vardır. Yapılan bisiklet sohbetleri, gelecekte yapılacak olan festivaller ve etkinlerden konuşmak sohbetlerin ana konusu olur hep. Bu sohbetler

siyaseti, dış politikaları aşan gerçek dostluk sohbetleridir. Kastanies'ta verilen molanın ardından 17 km. uzaklıktaki en yakın ilçe olan Orestiada'ya (Kum çiftliği) gitmek tamamen pedal gücünüze kalmış bir şey.

Eğer Orestiada'ya rotanızı çevirirseniz sizi orada çok güzel balık lokantaları ve Yunan tavernaları bekler. Keyfine düşkün olanların mutlaka uğraması gereken bir yerdir Orestiada. Turunuzu tamamlayıp Türkiye'ye doğru yönünüzü çevirdiğinizde kilometrelerce öteden Yunanistan'dan bile görünen Selimiye Camisi size adeta bir pusula gibi yön gösterir.

Yaklaşık yüz kilometrelik sınırları aşan turu tamamladığınızda içinizdeki duygu, sanki bilinmeyen bir Avrupa seferine çıkıp yeni keşifler yapmış olmamanın coşkulu duyusudur adeta. O duygu Bulgar, Yunan ve Türk dostluklarını keşfetmek, geliştirmek, her türlü art niyetten uzak üç ülke insanının barış içinde birbiriyle buluşma kaynaşma duyusudur.



KÜRESEL UZLAŞMA ALANINDA BİSİKLETİN YÜKSELİŞİ

Birleşmiş Milletler Dünya Bisiklet Günü ve Küresel Çevre Fırsatları (GEF)
Küçük Destek Programı (SGP) Türkiye



Gökmen Argun



Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri, Rio de Janeiro'da toplanan Birleşmiş Milletler Sürdürülebilir Kalkınma Konferansı'nda kabul edildi ve 2015 yılında bundan 15 yıl önce küresel seferberlik başlatan Binyıl Kalkınma Hedefleri'nin yerini aldı. Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri, diğer bir deyişle küresel hedefler, yoksulluğu ortadan kaldırmak, gezegenimizi korumak ve tüm insanların barış ve refah içinde yaşamasını sağlamak için bir evrensel eylem çağrısıdır. Bisiklet bu çağrının en kritik ve tamamlayıcı parçalarından biri kabul edilebilir.



3

Haziran Dünya Bisiklet Günü

12 Nisan 2018 tarihli
Birleşmiş Milletler
Genel Kurulu kararıyla,
3 Haziran
Dünya Bisiklet Günü
olarak ilan edildi.

Ulaşım çoğu faaliyetin ayrılmaz bir parçasıdır. Birleşmiş Milletler; iklim değişikliği, insan sağlığı, sürdürülebilir kalkınma vb. kapsamda ulaşımdan kaynaklanan sera gazı emisyonlarını düzenlemeye yönelik pek çok önerge ve kararın ülkelerce kabul edilmesinde rol oynadı. Bu kapsamda, **12 Nisan 2018** tarihli kararıyla Birleşmiş Milletler Genel Kurulu **3 Haziran'ı Dünya Bisiklet Günü** olarak ilan etti. Genel Kurul bu kararla, üye devletleri, sivil toplum kurum ve özel sektörü bu özel günde farkındalık etkinlikleri yapmaya davet etti. *Hedeflenen; üye devletleri birbiriyle kesişen kalkınma stratejilerinde bisiklete özel önem vermelerini ve bisikletin bölgesel, ulusal ve yerel kalkınma plan ve stratejilerine; barış, sağlık, toplumsal cinsiyet eşitliği ve toplumsal kapsayıcılık açılarından dâhil edilmesini teşvik etmektir.*

Ayrıca yaya ve bisikletlilerin güvenliğini sağlayacak önlemler alma, kullanımı yaygınlaştırma ve iyi örneklerin üst ölçeklere taşınmasını desteklemektir.

Bu konuda üye ülkelerin ulusal boyutta büyük bir boşluğu kapatmakla ilgili istikrarlı bir ulusal politika oluşturması gereği bir yana, bu seferberliğin başlaması ve ilerlemesinde sivil toplum kurumlarının bugün ve yakın gelecekteki olası payı yadsınamaz. Sivil toplum ülkemizde zamanın çok önünde hedefler koyabilmiş, iyi ve çarpıcı örnekler oluşturmuş, ancak yaygınlaşmada ve diğer politikalarla kesiştiği noktalarda yalnız kalmış, ancak yine de bu alandaki değerli çalışmaları hiç hız kaybetmemiştir.

Öte yandan, yerel yönetimlerin sınır aşan iletişim ve bilgi paylaşımının getirdiği ve iyi uygulamalara heveslenen dönemde **Küçük Destek Programı (SGP)**





SGP bugün de
ülkümüzde bisiklet
kullanımının
yaygınlaşmasına
yönelik projeleri
desteklemek için
sivil toplum
kurumlarının
başvurularını
beklemektedir.

tarafından desteklenen sivil toplumun örnek çalışmalarının da katkısı olduğunu söylemek yanlış olmaz. SGP Ulusal Yönlendirme Komitesi, 2000'li yıllarda iklim dostu alternatif ve yenilikçi ulaşım seçeneklerini öncelik olarak belirlemiş, bunu bisiklet odaklı çalışmalar dışında kapsamı tam olarak bisiklet olmayan çalışmalara da dâhil etmeye çalışmıştır. İklim değişikliği odak noktası yanında biyoçeşitliliğin korunması ve arazi bozunumunun önüne geçilmesi yönünde geliştirilen eko-turizm

vb. projelerin tümünde bisikletli ulaşımın kapsama alınmasını teşvik etmiş, bazen onay koşulu olarak öne sürmüştür. Belediyelerin bisiklet altyapısı kurması, planlanması ya da ödünç bisiklet uygulamalarının arkasında da sivil toplumun varlığı ve uzmanlığı görülmektedir.

SGP bugün de ülkemizde bisiklet kullanımının yaygınlaşmasına yönelik projeleri desteklemek için sivil toplum kurumlarının başvurularını beklemektedir. Uygulama döneminde iki stratejik

Bu iki hedef:

- 1) Yerel yönetimler işbirliğiyle, iklim dostu ulaşım alternatiflerinin ve yenilikçi kentsel ulaşım örneklerinin oluşturulması ve/ya yaygınlaştırılması ve
- 2) Yerel düzeyde düşük karbonlu, yenilenebilir enerji teknolojilerinin, yapı malzemelerinin, kaynak verimliliği sağlayıcı sürdürülebilir pratiklerin; gösterim, teknoloji transferi vb. araçlarla hayata geçirilmesi hedefleridir.



hedefi benimseyen kurumlarla diledikleri takdirde proje geliştirme sürecine de katkı sağlamaktadır.

Bugüne kadar desteklenmiş projelere bakıldığında, en son 2013 yılında Temiz Enerji Vakfı'nın Kayseri'deki Bisiklet Projesi göze çarpar. Bu proje Kayseri'de kadınların da kolaylıkla kullanabileceği rotalar üzerindeki sorunların saptanması, çözülmesi ve kadın inisiyatifin süreçte yer almasını sağlamıştır. Bisikletli Yaşam Derneği'nin 2012 yılındaki projesinde ise **Citta Slow**, yani sakin şehir ilan

Rektör makamına bisikletle gitti

Uludağ Üniversitesi (UÜ) öğrencilerinin kampus ve çevresinde bisiklet kullanmasını yaygınlaştırmak amacıyla "Dikkat Bisiklet Çıkabilir" projesi başlatıldı. Projeyi Rektör Prof. Dr. Mete Cengiz tanıttı.

UÜ, Nilüfer Belediyesi Kent Konseyi ve Başka Derneği tarafından yürütülen projeyi tanıtan Uludağ Üniversitesi Rektörü Mete Cengiz bisiklet sürdü. Bisikletle tur atan Cengiz, "Bu süreç bizim

Konseyi Genel Sekreteri Mehmet Kartal ise bisiklet yollarının çoğaltılması be-
delediklerini belirterek, "Nilüfer'de bisiklet yolunu
şu anda 60 kilometreye
ulaştıracağız. 2014 yılında bu



edilen Ordu-Perşembe'de bisikletli yaşam için çöp toplama, güvenlik gibi belediye faaliyetlerini de kapsayacak şekilde dönüşüme katkı verebilecek bisikletli kullanımlar ortaya konulmuştur. Bu uygulama diğer sakin şehirlerin de planlama süreçlerine katkı sağlamıştır.

2009 yılında Burdur Su Sporları Spor Kulübü Derneği tarafından hayata geçirilen **Doğayı Pedalla Koru!** adlı projede, kuş sayımı, izleme vb. uzun süre doğada konaklama ve malzeme taşıma ihtiyacı getiren doğa koruma

faaliyetlerinde motorlu araçların yerine bisiklet kullanımını teşvik edilmiştir.

Bursa'da Başka Derneği'nin hayata geçirdiği **Karbon Dostu Şehir Bursa ve Dikkat! Bisiklet Çıkabilir** projeleri minibüs kullanan üniversite öğrencilerine yakın yerleşimlerdeki evlerine anarılmış ve aylık kiralanın bisikletlerle ulaşabilme altyapısını kurmuştur.

Benzer kapsamda 2008 yılında İzmit'te okul servislerinin yerine bisikletli öğretmenler liderliğinde bisikletle giden ve gerekli güvenlik eğitimleri alan okul çocukları o dönem medyanın da büyük ilgisini çektiler. **Bisiklete Biniyorum, Doğayı Koruyorum** - Van'da Doğa Gözcüleri Derneği'nin üniversite öğrencileriyle başlayan ve tüm şehre yayılan etkinlik ve festivallerin başlamasına vesile oldu.

Rüyadaki Kırmızı Bisiklet ve Çocuğun Psikolojik Gelişimi

 Ceyda Dedeoğlu

Teknoloji çağında okul öncesi çocukların bile elinden ekranlı oyun araçları düşmezken genç kafaları şarj edilebilen aletlerden uzaklaştırıp açık havaya çıkmaya ikna etmek giderek daha zor hale geliyor. Tüm cazibesine rağmen teknolojik oyuncaklarla hala kıyasıya yarışabilecek bir oyuncak varsa o da bisikletten başkası değildir herhalde. Rüyalara giren, karne hediyesi (bu şekilde olanı bizzat önerim olmasa da) pırıl pırıl bir kırmızı bisiklet... Neredeyse 200 yıl öncesinin icadının post-modern çağın gereçleriyle hala yarışabilmesinin birden çok sırrı var elbette. Neler mi o sırlar: Tekerlekler, sele, gidon, pedal, fren, zil; hız, renk, caka...



Fotoğraf: Jacek Chabraszewski / 123rf.com / 15511940

Sele, oturak, bu araç benim hakimiyetimde dedikten taht ya da kaptan köşkü. Dengeyi bulmak, vücudu uygun şekilde tutabilmek lazım. Bu da vücutla ilgili farkındalığı artırıyor. Vücudun duruşu (postür), bireyin sadece fiziksel değil psikolojik gelişiminin de bir parçası. Bisiklet kullanımındaki uzmanlık artıkça rahatlayan beden zaman zaman oturma ihtiyacı duymadan bile dengeyi bulur hale geliveriyor.

Gidon, belki de en sihirli. Dümen ellerimde, kontrol bende. Nereye çevirmeliyim, hangi yöne gitmeliyim? Özgürlük ve kontrolün bir arada toplandığı, vücudun gücüne yön veren araç. Bir bebeğin ayak hareketleriyle dönenceyi döndürebildiğini keşfetmesi kadar heyecan verici, ne yöne istersen gidebileceğini keşfetmek. Aynı zamanda dikkatli ve uyanık olmak gerektiğini hemen hissettirir,

çamura girip çıkamazsan iş başa düşüyor zira. Vücudunun gücüyle orantılı yollardan gitme (mesela yokuşlardan kaçma), tekerini patlatmayacak yerleri tercih etme, geri dönülemeyecek uzaklıklara gitmeme ve dikkat edilmesi gereken daha birçoğu... Risklerden kaçınma eğitimi için birinci el deneyim. Karar verme mekanizmalarını çalıştırmak lazım ve tehlikeyi tehlikesizden ayırt edebilmek.

Pedallar, gücün sınırlarını deneme aracı. Fiziksel aktivitenin faydaları diye bilindikleri tekrarlamaya gerek yok. Ama bisiklete özgü araştırmalar diyor ki, okula bisikletle giden çocuklar servisle giden arkadaşlarına göre fiziksel olarak daha güçlü oluyorlar, obezite sorunlarına nadir rastlanıyor, depresyon ve kaygı problemleri daha az görülüyor. Pedal çevirme ritmik hareketi, motor gelişim ve öğrenme için önemli bulduğumuz seri/sıralı hareketler

becerisini güçlendiriyor. Fiziksel koordinasyon ve motor planlama becerileri için birebir. Hareket edebilme, özgürlük, kendi gücünü sınama, öndeki arkadaşlara yetişme, ha gayret şu tepeyi aşma... Bedensel, zihinsel, sosyal gelişimi ivmelendirip direnci artırıyor.

Tekerlekler, bastıkça dönüyor; bacaklara kuvvet, sonra bırak kendini rüzgara. Varsa bir hedef, nefes nefese kaldığının farkına bile varmıyorsun. Kimselerin bilmediği kestirmelerden, normalde ulaşamayacağın diyarlara ulaşıyorsun. Hangi sokaktan geçerken sessiz olman gerektiği, hangi apartmanın önünde tümsek olduğu, çukurlardan kaçış rotası senden sorulur artık. Çevreni etrafındaki bisikletsizlerden çok daha iyi biliyorsun, bakkala gitmenin sekiz farklı yolunu keşfettin, annene acele yumurta yetiştirdin, komşudan aldığı

! Bisiklete özgü araştırmalar diyor ki, "okula bisikletle giden çocuklar servisle giden arkadaşlarına göre fiziksel olarak daha güçlü oluyorlar, obezite sorunlarına nadir rastlanıyor, depresyon ve kaygı problemleri daha az görülüyor."

diğer komşuya bırakıp “aferin” kazandın, yaşadığın çevreye etkin, katkı var; gururlusun, mutlusun, tekerler döndükçe daha yetkin hissediyorsun.

Hız katıverdin mi bir de bu maceraya, değme keyfine. Kan ter içinde kaldığın yokuşun ıstırabını unuttun bile alnını yalayan rüzgarla. Hızını, gücünü kontrol edebilip kontrolü elinden bırakmadığın sürece yetkinliğin ve duyduğun gurur katlanıyor. Yaptığın hızın yarattığı vestibüler uyarılma (vestibüler sistem; denge duyusu-başın ve göz küresinin hareketi ve postür ile ilgili) dengenin gelişmesine ve korunmasına katkı sağlıyor. Tümsekli yollarda debelenirken vücudunun durumu, kasların hareketleri hakkında beynine sinyaller uçuveriyor (proprioseptörlerin aktivasyonu; vücudun kendisiyle ilgili geri bildirim almayı öğreniyor).

Destek tekerlekleri bahsini açmadan geçmek haksızlık olur. Hayatın ilk yılları, tüm bunların üstesinden nasıl geleceğim diye düşünürken aslında yapmak istediklerine ulaşabilmek için çeşitli destek sistemleri kullanabileceğini hatırlatıyor sana adeta arka tarafa iliştirilmiş iki küçük teker (ya da sen dengede durana kadar kollarını kanat yapıp arkandan koşuveren ebeveyn). Bir de hedef koyuyor tabi, hadi uğraş, sağla şu dengeyi de bana ihtiyacın kalmasın. Öğrenmenin, uzmanlaşmanın kademeleri olduğunu, her bir aşamayı geçebilmenin hazzının apayrı olduğunu deneyimliyorsun. Öğrenme gerçekten sağlandıktan sonra bir önceki duygusal/zihinsel duruma geri dönmenin imkansızlığı da aynı deneyimin parçası; bisiklete binmek unutulmaz çünkü (işlemsel bellek; geçmiş deneyimlerimizi üzerinde düşünmeden otomatik

hatırlarız, yıllarca kullanmasak da bisiklete binmeyi bedenimiz/zihnimiz hatırlar), unutulmaz bir deneyim olmasının yanı sıra...

Fren ise tüm bulmacanın sırrı gibi. Usta aşçının tarifinde kimseye vermeyeceği ufak ayrıntılar misali, sende saklı ince ayarlar. Nerede, ne zaman, hangi kuvvette, ön fren mi arka mı? Pat diye öğrenilmiyor tabii ki, ustalık gerekiyor dedik ya. Kontrollü olmak, hızını ayarlamak, risklerden kaçınmak, düşmeden durabilmek, ani frenle yuvarlanmamak ve bunların hepsini bir arada düşünebilmek. Günümüz dünyasının aynı anda çoklu düşünme gereksinimlerini çağrıştırdı mı? Bir de kontr pedal var tabii (çocukluğu 80’lerde bisikletle geçebilenlere selam olsun diye), çoklu bilmeceye fren yapılacak da el mi ayak mı kademesini ekleyen; gücümü terse kullanırsam duruşum havalı olur!



Hayatın ilk yılları, yapmak istediklerine ulaşabilmek için çeşitli destek sistemleri kullanabileceğini hatırlatıyor sana adeta arka tarafa iliştirilmiş iki küçük teker. Bir de hedef koyuyor tabi, hadi uğraş, sağla şu dengeyi de bana ihtiyacın kalmasın.

Fotoğraf: Anna Grigorjeva / 123rf.com / 32695827

Kontrol, planlama, karar verme sistemleri her saniye devrede.

Düşmek var bir de ve sonra kalkmak, kalkabilmek. Etrafında korumacı -ebeveyn ordusuyla gezen zamane çocuklarının pek deneyimlemediği... Usturuplu düşmek, kolundaki sıyrığı hissetmeden bisiklete bir şey oldu mu diye bakmak, hemen kendini toparlayıp yola geri koyulmak, bacaklarındaki yara bere listesiyle gurur duymak. Hayatta düşülebildiğini görmek, kalkılabildiğini deneyimlemek. İnsanın incinebildiğini, bununla paramparça olmadığını, yaraların sarıldığını, toparlandığını, iyileştiğini yaşamak. Her bir düşüşün öğrettiklerini belleğe kazımak, bir daha aynı hatayı yapmamak/yapmamaya çalışmak. Canın çok yandıysa daha da yanabileceğini anlayıp korkmak, önlem almak,

tedbirli olmak.

Aldığın risklerin bedeli olduğunu kulaktan dolma duymak değil, dirsekte, dizde sızı olarak yaşamak. Kendine özen göstermeyi öğrenmek, riskler için önlem almak gerekliliğini içselleştirmek, kask, dizlik, dirseklik kullanmak...Kuralları öğrenmek, kuralların senin canın yanmasın diye koyulduğunu anlamak.

Zincir atabilir sonra, uğraşıp takmak gerekir. Teker söndüyse ta bisikletçiye kadar gidip sıra beklemek var. Sorumluluk ister bisiklet sahibi olmak, iyi bakmak, temiz tutmak lazım. Zincirin yağını, aynanın parlaklığını eksik etmeyeceksin. Koruyacaksın, her seferinde kilitleyeceksin bir kere, unutmayacaksın. Edindin mi o rüyadaki bisikleti, hepsini boynunun borcu bileceksin. Büyüyeceksin adeta.

● Kontrollü olmak, hızını ayarlamak, risklerden kaçınmak, düşmeden durabilmek, ani frenle yuvarlanmamak ve bunların hepsini bir arada düşünebilmek. Günümüz dünyasının aynı anda çoklu düşünme gereksinimlerini çağırıştırdı mı?

Güçlenip, gelişip, tüm bu sorumlulukları yerine getirdikçe daha bir şanlı çalacaksın zilini ben buradayım dercesine. İlan edeceksin etrafına o yollardan geçtiğini, herkesten çok seni tanıyacak mahalleli. Ve bir de bisiklet çeteni. Bir bisikletli anlar anca seni. Hele bir de birden çoksa etrafındaki iki tekerlekli özgürlük düşkünleri, artık değmesinler keyfine, bu günler gelmez geri. Arkanda taşıyacaksın arkadaşını, göz kulak olacaksın onun bisikletine, hatta biricik bisikletini paylaşacaksın gerektiğinde; düşeni kaldıracaksın, sana da gelir elbet sıra; tamiri de beraber yaparsınız, keşfi de.

Tek tük arabanın geçtiği sokaklarda özgürce bisiklet kullanabilmiş bir dönemin çocuğu olma ya da yolları uygun, ortamı güvenli olup bisiklet kullanılabilen şehirlerde yaşayabilme lüksü hakim oluyor tabi yukarıda dizilegelen olumlu deneyim listesinde. Çocuğu pedal çevirme lüksünü tatsın diye bagaja attığı bisikletle kilometrelerce öteye sıkışık trafikte gidip üç buçuk metre çapındaki park alanında çocuğuna özgürlük koklatmaya çalışanların çoğunlukta olduğu şehir yaşantısında biraz ütöpik gelebilir kimi yazılanlar... Her ne kadar çevre şartları kısıtlasa da bisikletin kattıklarını/katabileceklerini, bir kısmını bile denemeye değer.

İster tüm mahalleyi keşfet ister gidebildiğin parkı dört dön, kaptan köşkünde oturup gidona yön verirken keyfin de bir başka olur, cakan da... Hele bir de düldül kırmızıysa.



Kalkınma Atölyesi Program ve Projelerinde Bisiklet

Kalkınma Atölyesi bisikletin sosyal kalkınma bağlamında öneminin ve etkisinin farkındadır. Bu kapsamda sosyal kalkınma sürecinde bisikletin yer alması için üç proje fikri geliştirmiştir. Ancak bu üç proje fikri finansal ve teknik destek bulunamadığı için uygulanamamıştır.

Suriyeli Göçmen ve Türkiyeli Mevsimlik Tarım İşçilerine Bisiklet Temini

Kalkınma Atölyesi bünyesinde yer alan Barış ve Kalkınma Atölyesi Adana Ovası'nda çadır yerleşimlerinde yaşayan Suriyeli göçmen ve Türkiyeli mevsimlik gezici tarım işçilerin mekânsal hareketliliğini sağlamak ve yaşadıkları yalıtılmış ortamın etkilerini azaltmak amacıyla belirli oranda katkı payıyla 750 adet bisiklet temini hedeflenmiştir. Bu kapsamda Amsterdam Belediye'si ile görüşme yapılmış, belediyenin kent içinde el koyduğu, tamir ederek kullanılabilir hale getirdiği bu bisikletlerin nakliyesi, vergisi ve operasyonel giderleri karşılandığı takdirde Kalkınma Atölyesi ile paylaşabileceği ifade edilmiştir. Kalkınma Atölyesi olarak Hollanda'da bir ortak kurum bulunamamış, nakliye, vergi ve operasyonel giderleri karşılayacak finansal destek temin edilememiştir. Proje fikri kamu kurumu, kaymakamlık, yerel yönetim ve benzer kurumlarla paylaşılmış, onların bu sürece girebileceği belirtilmiş, ancak herhangi bir gelişme sağlanamamıştır.

Mevsimlik Tarımda Çocuk İşçiliğini Durdurun Kampanyası...

Mardin'den Adana'ya Bisiklet Turu - 2018 yılı Türkiye'de çocuk işçiliğiyle düzenli mücadelenin 25. yılıdır. Bu kapsamda çocuk işçiliğinin en kötü biçimlerinden biri olan mevsimlik tarımsal üretimde çocuk işçiliği için Mardin'den Adana'ya 563 km'lik bisikletle gerçekleştirilecek bir yolculukla mevsimlik tarımda çocuk işçiliğini durdurun kampanyası planlanmıştır. Bu kapsamda sosyal medya araçları, yerel ve ulusal medya ve dört ilde yapılacak toplantılar aracılığıyla toplumsal duyarlılık sağlanması öngörülmüştür. Finansal destek bulunamadığı için kampanya gerçekleştirilememiştir.

Sosyal Hareketlilik ve Sağlıklı Yaşam için Bisiklet

Özel sektör firması tarafından Kalkınma Atölyesi'nden talep edilen toplumsal kalkınma amaçlı bir program kapsamında geliştirilen Sosyal Hareketlilik ve Sağlıklı Yaşam için Bisiklet Projesi fikri firmanın projeye sıcak bakmaması nedeniyle uygulanamamıştır.



Kalkınma Atölyesi'nde Bisiklet Kullanımını Destekleme Yönergesi

Kalkınma Atölyesi bisiklet kullanımını teşvik etmek, desteklemek amacıyla genel sekreteri için makam aracı olarak elektrikli bir bisiklet tahsis etmiş, personeli ve danışmanlarının bisiklet kullanımını desteklemek için de bisiklet destek yönergesi yayınlamıştır.

- 1** Kalkınma Atölyesi'nde tam zamanlı çalışan ve her gün ofis ortamına (Ankara veya başka illerde) işe düzenli gelmek durumunda kalan uzmanın, personelin her gün işe bisikletle gelmesi ve bunu imza karşılığı kanıtlaması durumunda günlük 5 TL net destek sağlanacaktır. Bu destek Türkiye'nin kuzey illerinde yıllık 150 gün, Orta Anadolu illerinde 125 gün, güney ve Ege illerinde yıllık 200 günle sınırlıdır.
- 2** Yukarıda belirtilen sınırları aşan personele günlük 5 TL destek yerine yıllık maaşına 1000 TL toplam maliyet olacak şekilde yansıtılır.
- 3** Kalkınma Atölyesi'nde kısa zamanlı uzman ve/veya danışman olarak çalışanlar sözleşme süreleri kapsamında bulundukları illerde kendi işlerine giderken bisiklet kullandıklarını kanıtladıkları takdirde bu yönergenin birinci maddesinde yer verilen günlük veya yıllık destekten yararlanabilirler.
- 4** Bisiklet satın almak isteyen Kalkınma Atölyesi uzmanı, danışmanı ve personelin talebi doğrultusunda kendilerine talepleri dahilinde bir sefere mahsus olmak üzere bir yıl sonra ödenmek koşuluyla borç olacak şekilde 1000 TL faizsiz destek verilecektir.
- 5** Bu yönergeden Kalkınma Atölyesi Yönetim Kurulu, Denetleme Kurulu, Genel Sekreter ve atölye direktörleri yararlanamaz.
- 6** Bu yönerge 1 Temmuz 2018 tarihinde yürürlüğe girer, Yönetim Kurulu'nun bir sonraki alacağı karara kadar geçerlidir.



The Bicycle Thief Bisiklet Hırsızları

Sabah uyanıyorsun, duşunu alıp, güzel bir kahvaltının ardından bisikletine atlayıp işe gidiyorsun. İşlerini bitirip eve dönme vakti geldiğinde bisikletinin yerinde olmadığını görüyorsun, geride yerde uzanmış, kırılmış bir kilit karşılıyor seni. Ne yaparsın? Çalıntı raporları, dilekçeler ve sonrasında gidip yenisini alıyorsun.

Şimdi gelin bu sahneleri İkinci Dünya Savaşı sonrası fukaralık içinde yaşama mücadelesi veren, ailesiyle varolma savaşı içindeki bir işçinin gözünden seyredeyim: *Bisiklet Hırsızları*. Dönemin koşullarını düşündüğümüzde bir taraftan insanlara propaganda yapmak, diğer yandan da berbat giden ekonomik ve siyasi sistemi sorgulamalarından uzaklaştırmak amacıyla yapılan filmlerin arasından bütün gerçekliğiyle tokat gibi çarpıp geliyor beyazperdeye İtalyan Usta Vittorio de Sica'nın elinden *Bisiklet Hırsızları*. Ve başlıyor İtalyan Yeni Gerçekçiliği.



Epeydir iş bulamayan Antonio (Lamberto Maggiorani), İş Kuru-
mu'nun ayarladığı afiş yapıştırma
işiyile çok mutlu olur, ta ki bisikleti-
nin olması zorunluluğunu öğrenene
kadar. Muhtaçlığın verdiği çaresiz-
likle bisikletin olduğu yalanını
söyler. Eşinin evdeki çarşafı
satmasıyla bir bisiklet edinir ve işe
koyulur. Fakat ne yazık ki işinin ilk
gününde bisikletini çaldırır Antonio,
küçük bir kovalamacanın ardından
daha büyük koşuşturması polise git-
mesiyle başlar. Polis basit bir işçinin
çalıntı bisikletiyle pek ilgilenmez,



bisikletin çalınmasının altında onun
şu meşhur deyişini de hatırlatmakta
fayda var;

*“Çocukken her akşam yatmadan
önce ve aklıma geldiği her an
Tanrı'ya bana bir bisiklet vermesi
için dua ederdim. Bir gün Tanrı'nın
çalışma tarzının bu olmadığını
anladım. Ertesi gün gittim, kendime
yeni bir bisiklet çaldım ve her akşam
yatmadan önce Tanrı'ya günahlarımı
affetmesi için dua ettim.”*

zira yapacak daha 'ehemmiyetli' işeri
vardır. Bu aşamada başlar Antonio
ve oğlu Bruno'nun çaresizlik ve aciz-
lik dolu sarmalı. Kiliseden kovul-
malar, sahtekar din simsarlarından
medet ummalar, ellerinde kalan son
parayla restoranda ziyafet çekerken
masalardaki sınıfsal ayrımlar bize
günümüz dünyasından çok ta geriye
gidilmediğini gösteriyor.

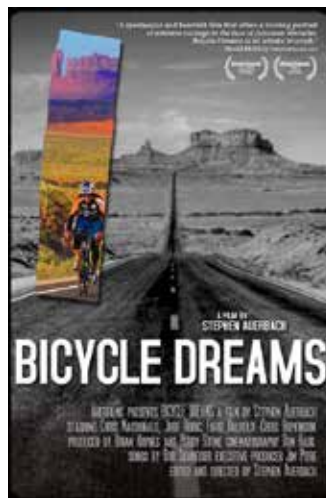
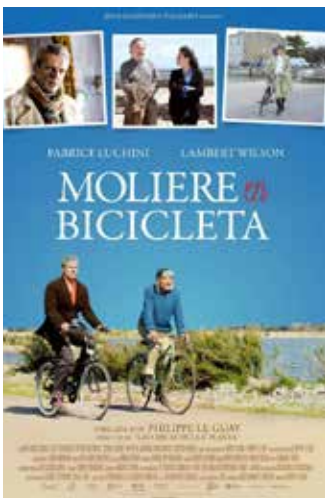
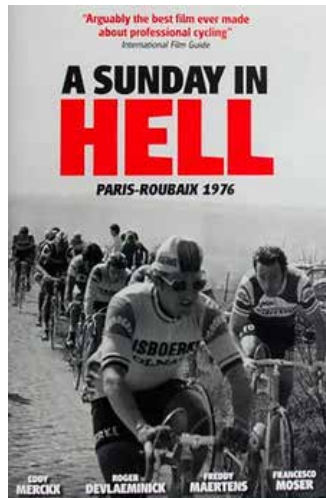
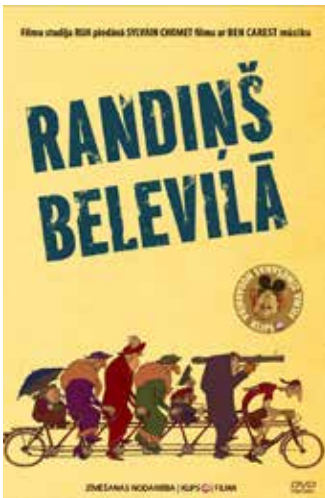
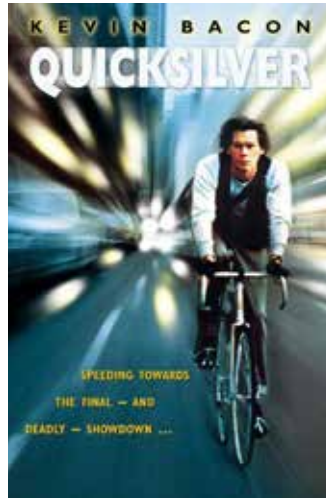
Filmin mekanlarından, ışığına ve
tüm oyuncularına kadar doğallık
göze çarpar, tamamen amatörlerden
kurulu bir oyuncu kadrosu dönemin

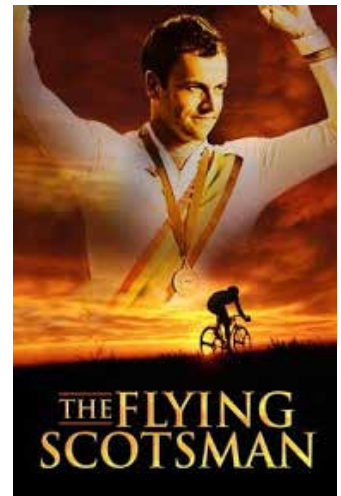
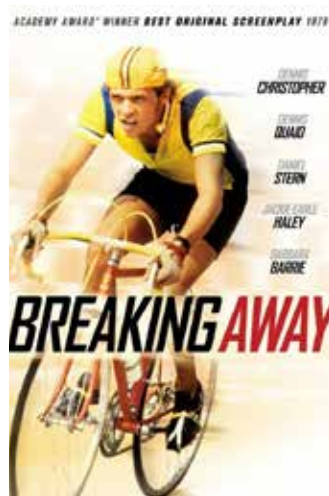
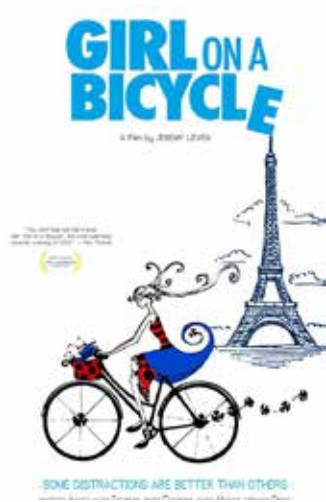
yaşantısını olabildiğince gerçekçi
ifade eder filmde. Aynı tadı bere-
ketli topraklardan Dünya'ya açılan
Yılmaz Güney ustanın filmlerinde
de görürüz. Kendisi de belirtmiş-
tir De Sica'nın filmlerinden ilham
aldığını. Yılmaz Güney de bu filmle
benzer olarak gençlik dönemlerinde
Adana'daki yazlık sinemalar arası
film makaralarını yetiştirmek için az
pedal çevirmemiştir tekeriyle*.

O dönemde yaşanan yoksulluk
ve sefalet ortamında binlerce Al
Capone'un dolaştığını düşünürsek,

Bu kıssadan bisiklet çalmanın haklı
ve affedilir bir gerekçesi vardır anla-
mı çıkararak, işlenen suçu masum
göstermeyelim. İki kere bisikletini
çaldırılmış biri olarak Antonio'nun
çaresizliğini hissettim ama onun
bisiklete duyduğu ihtiyacın anlamı
benimkinden tabi ki farklıydı. Siz de
filmi izlerken keşke Antonio'ya bir
bisiklet verebilseydim demişsiniz-
dir. Yine de bunu diyen biz 'duyarlı'
izleyicilerin çevremizde sağımıza,
solumuza baktığımızda rahatlıkla
görebileceğimiz binlerce ihtiyaç
sahibini fark etmeden 'onurlu' ya-
şamlarımıza devam ediyoruz.

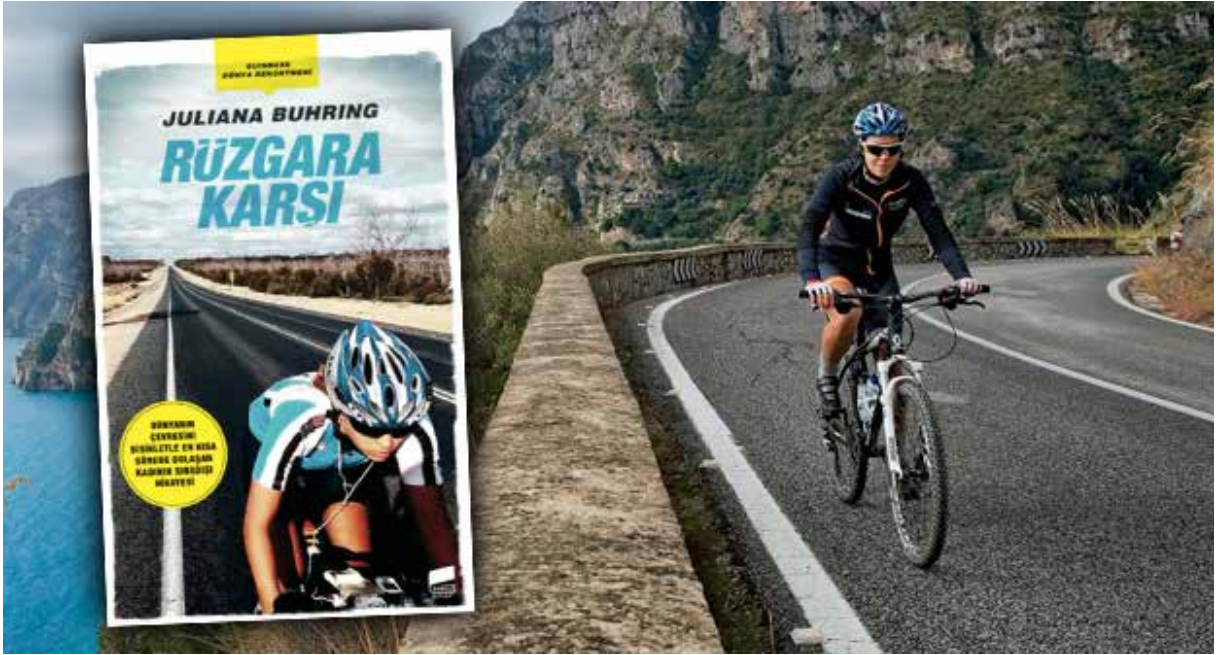
* Adana'da bisiklet için kullanılan yaygın isim “teker”dir.





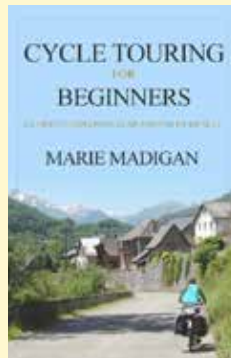
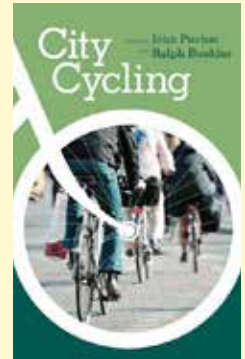
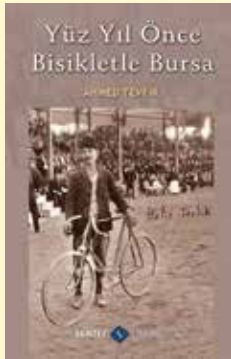
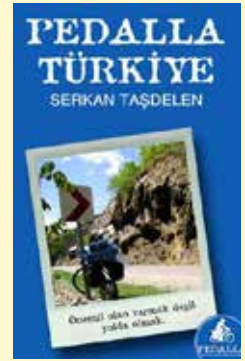
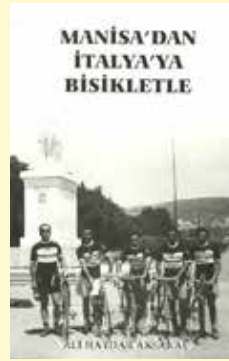
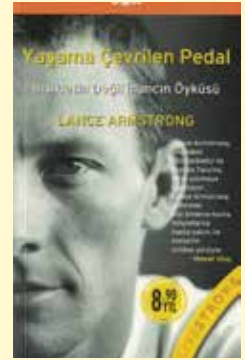
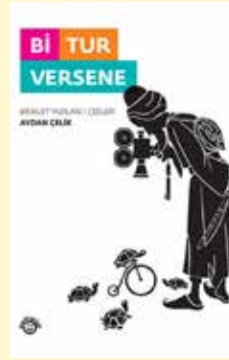
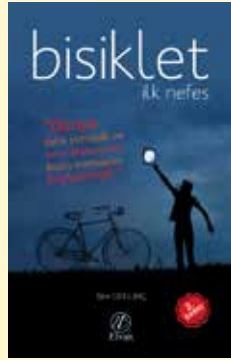
Juliana Buhring Rüzgara Karşı

Büyük bir kaybın acısının üstesinden gelebilmek için ne kadar ileriye gidebilirsiniz?



Juliana Buhring bu konuda çıtayı çok yükseltenlerden biri. Sevdiği adamı kaybettikten sonra hiçbir eğitimi, deneyimi olmamasına rağmen eşi benzeri görülmemiş bir rekor denemesine imza atıyor ve bisiklet üzerinde 152 günde 19 ülkeyi geçerek dünyayı turlayan ilk kadın oluyor. “Rüzgara Karşı” adlı kitabında Buhring’in başarısını kendi kaleminden okuma şansını elde ediyoruz. Sadece sekiz aylık bir eğitimle 4 kıta ve 19 ülkeyi bisikletle pedallayan Buhring, bize sadece cüret ederek bir insanın neleri başarabileceğini gösteriyor. Hayat hikayesi de en az yolculuğu kadar ilginç... Tanrı’nın Çocukları adlı dini bir tarikatta doğup büyütülüyor. Tarikatın emriyle annesinden

çok küçük yaşta kopartılan Buhring, daha o yaşlarda tarikat içerisinde asi damgası yiyor. 23 yaşına geldiğinde tarikattan ayrılarak bağımsız bir insan olarak yaşamaya başlıyor. Bu bağımsızlık arzusu, kitabında da sürekli olarak vurgulanan bir detay. Tarikatta büyüdüğü için çocukluğunu dünyanın farklı yerlerinde geçirmesi özgürlük algısına çok şey katmış. Yolculuğu boyunca kendisini nasıl “hiçbir yerden” ve “her yerden” hissettiğini anlatıyor. Dünya rekorunu kırdıktan sonra birçok yarışa da katılarak bir kadının bir bisiklet ve biraz da cesaretle neleri başarabileceğini göstermeye devam ediyor. Siz de ilham verici yolcuğunda Juliana Buhring’e eşlik edin.



22 EYLÜL 2019 / PAZAR

