

Manchester United - Galatasaray Maçının Anımsattıkları - Rengigül Yaltırık Ural



Bu sabah içimden iki yazı kaleme almak geldi. Biri bu akşamki maçın bana hatırlattıkları vardı. Diğeri ise BÜMED ile ilgili bir yazı yazmak istiyorum. Ruhuma merhem gibi olabilir diye. Zira okulumun içinde yer alan BÜMED de anılarımda yaşayacak gibi gözüküyor. Çoğu kez güzel anıları yad etmek, içinde bulunulan hüznü duyulara derman olur. Daha doğrusu bende böyle bir his vardır diyelim. O eski güzel BÜMED anılarımı Manchester'ın bana anımsattıklarından sonra kaleme alacağım. Biraz vakit alabilir zira o güzel fotoğraf ve belgeleri de tarayacağım arşivimden. Belki benim gibi BÜMED üyeleri, kıymetli hoca ve yöneticilerimiz de kendi güzel anılarını kaleme alır, fotoğraflarla, birleştğinde hacimli bir külliyat ortaya çıkar.

Şimdi gelelim bu akşamki maçın anımsattıklarına.

Hayatımda ilk defa 2021 yılında sporla ilgili bir yazı yazmıştım: “Futbolla Sanat . Sanatla Spor – “Şenol Birol Gool”. Dileyen Güncel Kadın Dergisi köşemden, dileyen RE Books Arts'taki makale, anı-inceleme-röportaj bölümlerinden okuyabilir, diğer kaleme aldıklarım gibi. Vakitleri ve ilgileri varsa tabii.

“ Futbolla Sanat . Sanatla Spor “ yazımdaki bazı paragraflar içimi ısıtıyor ve tabii içinde George Best geçiyor. Manchester United dendi mi aklıma George Best gelir. Bunun da bir nedeni var tabii. Anılar ve çağrışımlar.

Adı geçen ilk spor yazımı Sinyor Can Bartu’nun uğurlandığı gece kaleme almam da ilginçti aslında. İslam upi “Ve futbol Türkiye’de bir gün, topun insanlara kumanda ettiği terör sisteminden, insanların topa hükmettiği bir sanat haline dönüşürse, o zaman hep birlikte bağırırız: Bu ustalığı ilk defa sahalara Can tarif etmiş. Can şuurlandırmış. Can gezdirmışti.” diye yazmış kitabında.

“İnsanların topa hükmettiği bir sanat” güzel, anlamlı, derin.
Sanata yansıyan nice olguyu pek seviyorum. Bunlardan biri de spor.

Futbol ile olana “Football Art” veya “Art of Football” deniyor. Her spor için de geçerli. Yine de futbolun dili nedir diye düşünecek olursam, kitaplarımda da bahsettiğim gibi: Dostluğun, aşkın, sanatın, sporun, tabiatın dili, dini, rengi “Sevgi Dili”dir.

Babamın spor, özellikle futbol sevgisi bambaşka bir tutku idi, tiyatroya, sinemaya olan tutkusu gibi, yceydi. Matematik gözle incelediği, yorum yaptığı hafızamda. Gece maçlarını kaçırmazdı. O kadar heyecanlıydı ki kalp krizi geçirecek zannederdim. Evde ma izlerken de hiç salona girmezdim. Yani seyrederken nnden geçip, o nı kaçırmasına da gönlüm razı gelmezdi. Büyüklerimiz böyle terbiye vermişlerdi. Tıpkı namaz kılan kişinin nnden geçmemek gibi. Ses ıkartmamak gibi.

Simon Kuper’in “Futbol Asla ve Sadece Futbol Değildir” kitabını refere edecek olursam ki Kuper’i Türklerin futbola ve hayata bakış açısının analizi ile ilgili kısmından dolayı kutlamamak mümkün değil. Futbol büyük bir pasta kuşkusuz. Sinema dünyası da büyük bir pasta. İkisini birleştirmişler. Örneğin “Tasız Kral” Metin Oktay’ın filmi. Atıf Yılmaz yönetmen. Gündüz Kılıç, Turgay şeren de filmde! Sinema tutkunları da bu filmde futbola aşına oluyorlar, futbolla ilgileri olmasa da.

O dönemde biri daha var! “Yerelden globale, globalden yerele” sözüme ve görüşüme izdüşüm: George Best! Kuzey İrlandalı. Ve Birol Sanlı, Best’i yakışıklı buluyor. Evet bir film yıldıızı gibi. Can Bartu’yu, Ercan Aktuna’yı ve kendisini sırayla yere yatırdığını, çok etkilendiğini de ifade ediyor söyleşisinde.

George Best ve Pele o dönemin dünya efsane futbolcuları. Ve Pele “**Best was the best footballer in the world.**” demiş. Evet, bir dönem “**Best is the best**” sözcüğü vardı.

Bu bağlamda Türk futbolunu da çağdaşlarıyla kıyaslayabiliyoruz. O günden bugüne skaladaki yerimiz nedir, bunu spor tarihçileri benden daha iyi bilir ve kaleme alırlar diye düşünüyorum. Ancak şunu da ifade etmeliyim ki bir ülkenin eğitim düzeyi, kitap okuru sayısı ile her meslek dalı paralel gider. Yani ülkenin en iyi niversitesi dünya skalasında nerede ise, futbolundaki en iyi de dünya skalasındaki yeri neredeyse aynı noktadadır. Bu, normal koşullarda sapma göstermez.

1963 yılında Edinburgh'ta ilkokula başladım. Babam da futbolla ilgiliydi İskoçya'da. O zamanlar küçüktüm, ama göz ve kulak doygunluğum olmuştu. 1974'te Londra'da okurken George Best en parlak dönemini yaşıyordu. Posterlerde fotoğrafları boy boy. Magazin dünyasına yansıyan neredeyse her adımını görebiliyorduk. Televizyonlarda izliyorduk. Maç günleri pek sokağa çıkmazdık. Özellikle maç sonrası. O kibar İngiliz erkekleri coşar da coşar. Pub'lar... Müthiş bir tutku.

Maçlara şu açıdan da çok önem veriyorum. Maç konuşmalarına. Maç konusu açıldığında zengin ve fakir, müdür ve işçi, elit soylu şehirli ve toprakla uğraşan çiftçi, yakışıklı star ve berberi gibi nice faktör ortadan kalkıyor. Bu her ülkede böyle sanırım. Ben İskoçya, İngiltere, Türkiye, İtalya'dan yansımaları bilebiliyorum. Bir de Amerikalı ve Fransız hoca ve dostlarımdan yansıyanları.

Şimdi biraz Manchester'ın ilk kuruluşuna gidelim. Tabii ben kıymetli futbol tarihçi, araştırmacı yazarların bilgi birikimine ve bakış açısına sahip olmadığım için matematik, teknik olarak yazmayacağım, haddim de değil, ama Rengigül'ün gönlünden ve gözünden büyüdüğü, eğitildiği iki ülke bağlamında aktarmak arzusundayım. Romantik bir kadının gözünden bu gece.

Manchester United'ın ilk adı bu değil tabii. Demiryolu işçileri tarafından kurulmuş. Galatasaray da bir lise takımı olarak kurulmuş. Kuruluş yılları farklı tabii ama, aynı dönem olsaydı da bu demiryolu işçileriyle lise öğrencileri maç yapabilseydi diye hayal etmedim diyemem. Güzel ve naif olurdu. Demiryollarına çok önem veririm, zira dedem Haydar Sarıali ilk Gar Lokantası işletmecilerindendi ve yaptırdığı anıt statüsündeki evi de demiryolcular tarafından halen kullanılıyor.

1878 yılında kuruluyor Newton Health LYR adıyla. İnişli çıkışlı, hüzünlü öyküleri var tabii. İflaslar, I. Dünya ve II. Dünya savaşlarını görüyor. Şimdi biraz o yıllara biraz Manchester City'ye bir göz atalım:

İngiliz'in Manchester demesi ile İskoç'un Manchester demesi arasında da telaffuz farkı vardır, pek de hoştur, tiyatro, televizyon skeçlerine de yansır. Birleşik Krallık'ın Kuzey-Batı bölgesinde bir sanayi şehri. Bir Kelt medeniyeti bu bölge. Kontluk yönetimi vardı bir dönem. Kasaba yaşamından şehirleşme dönemine geçiş tarihine yansıyor Newton'un kuruluşu. Burada o dönemdeki trenlerin önemini görüyoruz. Bu sadece o bölgede değil tüm dünya için önemli.

Sosyalleşme, ticaret, kültür, sanat, eğitim gibi nice faktörü içinde barındırıyor. Nitekim futbolu da içine alıvermiş. Demiryolları işçileri kendi aralarında futbol oynuyorlar.

Peki, 1878 yıllarında nasılmış bizi ilgilendiren dünya? Çok kısa bir bakış:

“1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı (ya da 93 Harbi), Rusya’nın Balkanlara hâkim olma, Panslavist politikasını yayma ve Balkan uluslarını Osmanlı Devleti’ne karşı ayaklandırma girişiminin bir sonucu olarak ortaya çıkmıştır.

Osmanlı Devleti bu savaşta, hem Tuna hem de Kafkasya Cephesi’nde Rusya, Romanya, Sırbistan, Karadağ ve Bulgar gönüllülerine karşı mücadele etmiştir. Savaş, Rusya’nın Yeşilköy’e kadar ilerlemesi ve 3 Mart 1878 tarihli Ayastefanos Antlaşması ile sonuçlanmıştır. Bu antlaşma ile Rusya’nın Balkanlar üzerinde nüfuzunu genişletmesi İngiltere, Almanya, Fransa ve Avusturya gibi diğer batılı devletleri telaşlandırmıştır. Çünkü, Rusların Bulgaristan yolu ile sıcak denizlere inmeleri, İngilizlerin Hindistan siyasetine ve Avusturya’nın Bosna-Hersek’i ilhakına set çekmiş olacağı gibi Almanya’nın da yayılmacı politikasına ters düşmekteydi. Bu sebeple Batılı devletlerin girişimleri ile Berlin Konferansı toplanmıştır. Konferans sonunda Osmanlı Devleti’yle; Rusya, Almanya, Avusturya, Macaristan, İngiltere ve Fransa arasında 13 Temmuz 1878’de Berlin Antlaşması imzalanmıştır. 1878 Berlin Antlaşması’nı Osmanlı-İngiliz ilişkileri açısından ele aldığımızda, özellikle ön plana çıkan meselelerden birisi de Kıbrıs Meselesi’dir. Osmanlı Devleti, Kıbrıs’ı İngilizlere geçici olarak bırakmış, fakat daha sonra İngilizlerden geri alamamıştır. Kıbrıs üzerindeki nüfuz mücadelesi iki devlet arasında uzun bir süre devam etmiştir. Bu çalışmada, 1923 Lozan Antlaşması’na kadar olan süreçte, Kıbrıs’ın durumu ele alınacaktır.”, “Berlin Konferansı Sonrasında Osmanlı-İngiliz İlişkilerinde Kıbrıs Meselesi (1878-1923)”, Metin Menekşe

“1877-1878 yıllarında Osmanlı Devleti ile Çarlık Rusya’sı arasında yapılan savaş Rumî takvimde 1293 yılına denk geldiği için tarihimize 93 Harbi olarak da geçmiştir. Savaşın sebepleri Çarlık Rusya’sının Osmanlıları Avrupa’dan çıkararak kendi topraklarına katmak, İstanbul’u ele geçirmek istemesi, İstanbul’u kendi idaresine geçirdikten sonra en büyük arzusu olan sıcak denizlere inme düşüncesidir. Çarlık Rusya’sının 1853 yılındaki Kırım bozgununun intikamını almak istemesi ve Çarlık Rusya’sının Hristiyan ve Slav azınlıkları korumak amacıyla Osmanlı Devleti’nin sürekli iç işlerine karışmasıdır. Ancak iki ülke arasındaki gerginliğin savaşa dönüşmesindeki en büyük etken bu sonuncu maddedir. Rusya 24 Nisan 1877’de Osmanlı Devleti’ne savaş ilan ettiğinde Yunanistan Osmanlı Devleti’ne düşmanca bir tavır takınmış, Romanya, Sırbistan ve Karadağ prenslikleri de isyan ederek Rusya’nın yanında yer almıştır. Bunun neticesinde Osmanlı Devleti savaşta yalnız kalmış oldu. 93 Harbi Tuna ve Kafkasya cephelerinde cereyan etmiştir. 93 Harbi Osmanlı Devleti’nin ağır mağlûbiyetiyle neticelenmiştir. Rumeli Türklüğü, Rus birlikleri ve Bulgarların büyük katliamı sebebiyle, büyük sarsıntıya uğradığından, Türk nüfusu azınlığa düşmüştür. Son asır Türk tarihinin en büyük göç faciası gerçekleşmiştir. Balkanlardan Anadolu’ya uzanan yollar, göçmen kabileleriyle dolmuş ve bunların büyük bir kısmı, yine Ruslar ve Bulgarlar tarafından imha edilmiştir.

Rusların Yeşilköy’de karargâh kurmalarından sonra, Bâb-ı Alî, 19 Ocak 1878’de Çarlık Rusya’sından mütareke istedi. 9 ay 7 gün süren savaşa, 31 Ocak 1878’de imzalanan Edirne Mütarekesi son vermişti. Sonradan, 3 Mart 1878’de, Ayastefanos (Yeşilköy) Antlaşması imzalanmış, ancak Abdülhamid Han’ın siyasî dehasıyla, bu antlaşma yürürlüğe girmemiştir. Ayrıca bu antlaşma, Rus nüfuzunu son derece arttırdığından, Avrupa devletlerini telaşa düşürmüştü. Avrupa devletlerinin iştirakleriyle düzenlenen Berlin Antlaşması’na göre (13 Temmuz 1878}, önceki antlaşmanın bazı maddeleri hafifletilmiştir. Ancak, Osmanlı Devleti bu antlaşmaya göre, bugünkü 120 Türkiye’nin üçte birine yakın toprak ve büyük nüfus kaybına uğramıştır. Ayrıca. 300 milyon altın franklık savaş tazminatı ödeme mecburiyetinde bırakıldı. Balkanlarda ise Sırbistan, Karadağ ve Romanya bağımsız birer devlet oldular.”, “1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı Ve İki Ülke Açısından Sonuçları”, Eltut, Nükhet

“Tarihlerimizde bir Çırağan Vak’asından (olayından) söz edilir. Dönemin Padişahı Abdülhamid’e karşı bir harekettir. Ali Süavi adında azıcık da dengesiz biri, Mekteb-i Sultani Müdürlüğü’nden kovulunca kızmış, buna tepki olarak başına ne idüğü belirsiz birkaç yüz serseriye toplayıp, delirdiği için tahttan indirilen ve Çırağan Sarayı’na hapsedilen eski Padişah Beşinci Murat’ı yeniden tahta çıkarmaya kalkışmış, yetişen Beşiktaş Muhafızı Yedisekiz Hasan Paşa’nın başına vurduğu bir sopayla ölmüş ve ayaklanma da bastırılmıştır, denilir... Resmî tarihlerde, üç aşağı beş yukarı Çırağan Sarayı baskınının öyküsü budur. Dahasını ararsanız, karşınıza büyük özgürlük ve vatan şairimiz Namık Kemal’in şöyle bir dörtlüğü de çıkabilir:

*“Suavi dedikleri o küçük adam
Paris’te oturmuş yanında madam
Biz anı adam sandık o damı cudam
Aman yalnız kaldı Mustafa Paşa.”*

Dahanın dahası da vardır. Hürriyet kahramanlarımızdan ünlü şair-vali Ziya Paşa da, Abdülhamid’in saltanatının ilk yıllarında kurulan bir edebiyat cemiyetine Ali Suavi’nin alınmasını veto etmiş, bu yüzden de o cemiyet, kurulduğunun ertesi günü kapanmıştır. Ali Suavi’ye dengesizlikten öte “deli” diyenler, “İngiliz ajanı, Rus maşası” diyenler de hiç eksik olmamıştır. “Mürettib-i melanet ve menşe-i mefsedet” (Melunlukların düzenleyicisi ve azdırmaların kaynağı) gibi deyimler ise, 1878’den bu yana Ali Suavi için yakıştırılmış nice nitelikten sadece biridir. Falih Rıfkı Atay ise, Ali Suavi için; “Ali Suavi’yi Haşan Paşa’nın sopası değil, bizim fikir adamlarımızın kayıtsızlığı ve tenkit sistemimizin bozukluğu öldürmüştür” der. Ondan, “Baş veren bir inkılapçı” olarak saygıyla söz eder, İsmail Hami Danişmend’e göre de “Ali Suavi’nin ihtilâlciliği dünyanın en samimi sayılmış ihtilalcilerinde bile görülen menfaat fikrinden münezzehtir. Tazminat ve Birinci Meşrutiyet devirlerinde fikrini canından tatlı bilen ve böyle bildiği için ecel şarabını kendi eliyle hazırlayabilen yegâne şahsiyet ondan ibarettir” ... Ali Suavi’ye şarlatandır ya da büyük bir zekâdır, cahildir ya da bilgindir, ahlâksızdır ya da fazilet sahibidir, çıkarıcıdır ya da özverilidir, gerektiğinde canını bile vermesini bilmiştir diyen nice ünlü kişi bu dünyadan gelmiş ve geçmiştir. Ali Suavi’nin Yeni Osmanlılar hareketinde, Birinci Meşrutiyet döneminde olduğu kadar, Türk basın tarihinde de önemli bir yeri vardır, olması gerekir.

Ama gariptir, tüm bunlar böyleyken ülkemizde Ali Suavi, bundan yüzbeş yıl önce yaşamış ve ölmüş bir büyük devrimci doğru dürüst bilinmez ve anılmaz. Ali Suavi her şeyden önce bir halk adamıdır. Halkın içinden gelmiş, halka dayanmak istemiş, ne yapmak istemişse halkıyla birlikte yapmak istemiştir. Yanlışları, dengesizlikleri, ters davranışları kuşkusuz ki olmuştur. Cemal Kutay'ın deyimiyle Ali Suavi'nin en talihsiz yanı, “doğru söylemeyi bilir, doğrunun nasıl söyleneceğini bilmez” oluşudur.”, “Çırağan Vak'ası ve Sarıklı Devrimci Ali Suavi”, İlhami Soysal, Taha Toros Arşivi

“Ülkemiz, demiryolu açısından fakir olmakla birlikte, trenlerin insanlarımız üzerinde bıraktığı etki, her zamankinden daha güçlü ve daha kalıcı olmuştur. Demiryolu, maziye çağrıştıran yönüyle, âdeta geçmişe kurulan bir köprü gibidir. Mevcut demiryollarımızın önemli bir kısmı Osmanlı döneminden kalması bir yana, yine o dönemde yapılmış olan birçok hat, bugün sınırlarımız içinde dahi değildir. Buna rağmen demiryolu, o yörelerle, aramızda duygusal bir köprü olmaya devam etmektedir. Demiryolu bu yönüyle sanki Hicaz'dır, Bağdat'tır, Yemen'dir, Üsküp'dür, Bosna'dır, Selanik'tir, Filibe'dir. Velhâsıl demiryolu, kaybolan değerlerimize karşın, varlığını hâlâ sürdürebilen birkaç güzel hasletimizin simgesi, Osmanlı yadigârıdır. Lâkin, kaybolan bir güzellik gibi demiryolu da son yıllarda âdeta kaderine terkedilmiştir. Demiryolunun sosyal ve kültürel etkilerinden öte, bir de İktisadî yönü vardır ki, hiç de göz ardı edilemez. Nitekim, yakın dönem İktisadî gelişmeleri kapsamında, demiryolunun oldukça önemli bir yere sahip olduğu görülmektedir. Demiryolu ve Tekâmül Seyri: Aslında ulaştırma, genel manada insan ya da eşyanın bir yerden diğer bir yere hareket etmesini ifade etmektedir.

Ulaştırma faaliyetlerinin gelişmesi, mesafelerin kısalması ve yeryüzünde bölgesel karakterlerin meydana gelmesinde de önemli bir role sahip olmuştur. Ulaştırma imkanları sayesinde insanlar, ihtiyaçları olan maddeleri diğer bölgelerden kolaylıkla temin edebilmişlerdir. Günümüzde kullanılan modern ulaştırma araçlarından biri de demiryollarıdır. Demiryolu, çekilen taşıtların belli bir yönden, şaşmaması ve sürtünme direncinin azaltılması için yapılan araştırmalardan doğmuştur. Bu araştırmaların ilerlemesi sonucu, demiryolu, XIX. yüzyılın ilk yansından itibaren, bugünkü modern anlamıyla kullanılmaya başlanmıştır. Demiryolundaki bu ilerlemeler, buharlı makinedeki gelişmelere paralel olarak yürümüştür. Bununla bir beraber buhar makinesinin icadından çok daha önce bazı maden ocaklarında raya yer verildiği görülmektedir. Maden ocağından çıkarılan ham madde, ray üzerinde hareket eden ve insanlar ya da atlar tarafından çekilen dekovillerle yüklenecekleri taşıta ulaştırılmaktaydılar. Bu, şekilde ilk kullanılması 1550'lerde Fransa'daki Alsace maden ocaklarında gerçekleşmiştir. Bu dönemde raylar tahtadandı.

Madenî rayların ilk kullanılmasına ise ilk defa 1776 yılında İngiltere'de Sheffield'de başlanmıştır. Sanayi inkılâbı geliştikçe, süratli ulaştırma araçlarına ihtiyaç duyulmuş, diğer yandan bu inkılâbın ortaya çıkardığı makede kullanılması hâdisesi, ulaşım için büyük imkân yaratmıştır. Bu cümleden hareketle, buhar makinesinin icadı, demir sanayiinin gelişmesine yol açmış (Deane 1988:103) ve her ikisinde sağlanan gelişmeler, modern demiryolculuğun doğmasına fırsat vermiştir. 1769 yılında Fransız Nicolas Cugnot, 1786 yılında ise İngiliz William Murdock, buhar gücünü, karayolu araçlarında kullanmayı denemişlerdir.

1801 yılında ise Richard Trevichick, buhar gücüyle çalışan lokomotifi demiryolu üzerinde denemiştir (Mossman-Mortan 1957:64). Trevichick'in lokomotifi, arkasında 10 ton demir yüklü bir vagon ve içinde 70 yolcu bulunan bir başka vagon olduğu halde Cardiff ten yola çıkarak, saatte 8 km hızla 16 km yol alabilmiştir. Aynı türden denemeleri 1811'de Blenkinsod ve 1813'de Bronton yapmışlarsa da olumlu sonuç alamamışlardır. Bu yıllarda kullanılan demir rayları, lokomotifin ağırlığı altında kolayca kırılması ve lokomotif yapımında kullanılan malzemelerin kalitesizliği ve donanım yetersizliği, bu tür buharlı çekicilerin kullanılmasını bir süre geciktirmiştir. Bu konudaki asıl gelişme, George Stephenson tarafından gerçekleştirilmiştir. Eskisine göre çok daha sağlam ray ve gelişmiş lokomotif yapmayı başaran Stephenson'a, Edward Pease (Fair-Williams 1959:61) adlı sanayici destek olmuştur. Bu sayede, Darlington maden ocağını Stocton limanına bağlayacak bir demiryolu hattı, Stephenson tarafından gerçekleştirilmiştir. 1825 yılında ulaşımaya açılan bu hatta, Stephenson'un kendi icadı lokomotifin çektiği tren saatte 20 km hızla hareket ederek, yolculuğunu tamamlamıştır (Çadircı 1991:300). Bu başarılı sonuç, İngiltere'de büyük ilgiyle karşılanmıştır. Çok geçmeden bu yeni taşıtın büyük önemini fark eden iş adamları, birbiri ardına Stephenson'a yeni lokomotifler ısmarlamışlardır. 1829 yılında "roket" adını verdiği, eskisinden daha süratli bir lokomotif geliştiren Stephenson'a Liverpool ile Manchester arasında demiryolu yapması teklif edilmiştir. Ancak bu konu ortaya atılınca, atlı araba sahipleri, iki şehir arasında su yoluyla ulaşım sağlayanlar ve demiryolunun üzerinden geçeceği arazi sahipleri, projeye karşı çıkmışlardır. Projenin kabul edilmesi üzerine ise çalışmaları baltalamaya başlamışlar, fakat yolun tamamlanmasını engellemeyememişlerdir.

Bu şekilde modem anlamda ilk demiryolu, Liverpool-Manchester arasında 15 Eylül 1830 tarihinde faaliyete geçmiştir (Fair-Williams 1959:62). Daha sonraki yıllarda, buharlı trenlerin işlediği demiryollarının, diğer dünya ülkelerinde de yapılmaya başlandığı görülmektedir. Fransa'da ilk demiryolu hattı 1832 yılında, St. Etienne-Lyon arasında yapılmıştır. 1835 yılında Almanya'da Nürnberg-Furth arasında, yine aynı yıl Belçika'da Brüksel-Malines arasında ilk demiryolu inşa edilmiştir. Amerika Birleşik Devletleri'nde ilk demiryolu 1830 yılında, Baltimore-Ohio arasında gerçekleştirilmiştir. Milletler arası ilk demiryolu hattı ise Belçika'nın Liege ile Almanya'nın Köln şehirleri arasında, 1843 yılında hizmete açılmıştır. Bundan sonra demiryolu yapımında bir patlama döneminin yaşandığı görülmektedir. O kadar ki, 1852 yılında, İngiltere'de henüz demiryolunun ulaşamadığı, sadece 3 şehir kalmıştır (Deane 1988: 151-152). Demiryolunun gelişmesi, dünyada, bölgeden bölgeye farklılıklar göstermiştir. Sanayileşmiş bölgelerdeki gelişmeler, son derece belirgindir. Fakat maliyetinin çok yüksek olması sebebiyle, imkanları kısıtlı ülkeler, aynı hızla demiryolu inşa edememişlerdir. Bunun yanı sıra sömürge ülkeleri demiryollarının, emperyalizmin bir aracı olarak bizzat sömürgeciler tarafından yapıldığı görülmektedir. Meselâ, Hindistan'da İngiliz hükûmetinin desteklediği özel şirketlerin faaliyetleri sonucu kurulan demiryolları, Hindistan pazarının en ücra köşelerine kadar İngiliz sermayesine açmıştır. İngiliz hükûmeti bu yatırımların %5 kâr getirmesini de garanti etmiştir. Eğer yıllık ortalama kâr, bu oranın altına düşerse, hükümet, şirketlerin uğradığı zararı telâfi edeceğini açıklamıştır (Kurmuş 1982:8). Demiryolunu emperyalizmin bir aracı olarak kullanmak isteyen İngiltere, her şeye rağmen, bu hâdisenin, Hindistan'daki yerli sanayinin geliştirdiğini görünce, bu gelişmeyi, karmaşık bir tarife sistemi uygulayarak köreltmıştır.

Sonuçta; demiryolu ile Hindistan'ın doğal kaynakları, dünya pazarına açılmış ve İngiltere'nin bu ülke için mal üreten bir konumda olması sağlanmıştır. Buna karşın Hindistan'ın kendisi için mal üreten bir memleket olması da önlenmiştir (Kurmuş 1982:9). Değişik amaçlarla da yapılmış olsa, demiryolu yapımı süratle yaygınlaşmıştır. Nitekim 1850 yılında 38.600 km olan dünya demiryolları uzunluğu, 1860'da 108.000 km, 1870'de 209.000 km, 1880'de 372.500 km, 1890'da ise 616.200 km'ye ulaşmıştır ("Demiryolu", Türk Ansiklopedisi, C. XIII, s. 9). 1895 yılında Amerika'da ilk defa elektrikli tren uygulamasına geçilmesi, bu gelişmeye ayrı bir katkı sağlamıştır (Johnson-Mettre 1918:79). Nitekim dünya demiryollarının uzunluğu 1905 yılında 860.000 km, 1913 yılında ise 1.110.000 km'ye ulaşmıştır. Bu tarihten sonra demiryolu yapımı, hızını kaybettiği görülmektedir. Gerek ekonomik, gerekse sosyal ve kültürel alanda sahip olduğu önemli mevkiye karşın, demiryollarının yeteri kadar araştırıldığını iddia etmek oldukça zordur. Bu mevzu son yıllarda yüksek lisans ve doktora seviyesinde ele alınmaya başlanmıştır. Bu çalışmaların artmasıyla, yakın dönem sosyal ve iktisat tarihinin daha da açıklık kazanacağı bir gerçektir.

Bilindiği gibi dünyada ilk demiryolu, 1825'lerde İngiltere'de döşenmiştir. Bir süre sonra ilk lokomotif raylar üzerinde hareket etmeye başlamıştır. Fransa'da 1832'de, Almanya'da 1835'te ilk trenler yolcu taşımaya başlamışlardır. Avrupa'da bu yeni ulaşım aracı hızla yayılırken, 1830'larda 129 kilometre olan demiryolu uzunluğu, 1850'lerde 23.400 kilometreyi bulmuştur. Fabrikalardan sonra, sanayi devrinin en büyük simgesi olan demiryolları, Osmanlı Devleti'ne, birçok yeniliğe göre daha erken girmiştir. Daha 1830'larda demiryollarının yapımı projelendirilmiş, yapım çalışmaları ise yüzyıl ortalarında başlatılmıştır. 1914'e varıldığında, imparatorluğun Avrupa, Anadolu ve Mısır dahil Arap topraklarında döşenmiş ve işletmeye sokulmuş olan demiryollarının uzunluğu 12 bin km'yi aşmıştır. Bu demiryolları, Osmanlı Devleti'ni, Avrupa'nın ağır bastığı dünya ekonomisine daha sıkı bağlamanın yanı sıra, bir zamanlar uzak ve huzursuz olan vilâyetler üzerinde Osmanlı Devleti'nin idarî ve askerî denetimini de güçlendirmiştir. Ama yine de, demiryollarının yapımı ve işletilmesi, Osmanlı'nın Avrupa'ya bağımlılığını daha fazla artırmıştır. Demiryollarının büyük bölümü, yabancı sermaye tarafından yapılmıştır. Osmanlı demiryollarına yapılan yatırımın % 90'ı yabancı olup, yabancı sermaye içindeki en büyük pay ise Fransa'ya aittir. Ayrıca, yapım için gereken teknolojik uzmanlık da -Osmanlı Devleti'nde henüz hiç bulunmadığından- tümüyle Avrupa'dan sağlanmıştır. Dahası, tek dikkate değer istisna olan Hicaz Demiryolu dışında, Osmanlı demiryolları, hemen hemen tamamı yabancılar tarafından işletilmiş, yönetilmiş ve denetlenmiştir. Bir başka deyişle, Osmanlı ülkesindeki demiryollarında aşağı kademelerde Osmanlı tebaası işçiler çalıştırılıyordu ama sermaye, araç, gereç ve yönetim, Avrupalılara aittir. Osmanlı demiryollarının üçte birinde fazlası, XIX. yüzyılda fiilen Osmanlı Devleti'nden bağımsızlaşmış olan Mısır'da bulunuyordu. Bugünkü Türkiye sınırları içinde, Osmanlı demiryollarından yalnızca 4 bin km'lik bir bölüm kalmıştır. Türkiye sınırları dışında kalan Rumeli vilâyetlerindeki Osmanlı demiryollarının uzunluğu ise bunun üçte ikisine ulaşmaktadır. Suriye vilâyetindeki demiryolları 1.600 km'yi bulurken, Irak'taki demiryolları 200 km'yi aşmıyordu. Osmanlı Devleti'nde ilk demiryollarının projelendirme çalışmaları, 1830'lara kadar uzanır. Ancak bunların yapım tarihleri çok sonradır. İlk kez 1851'de Mısır'da başlayan yapımlar sonunda, Mısır, o dönemde çok yoğun bir demiryolu şebekesine sahip olmuştur.

Ardından İngilizlerin Anadolu’da yapımını üslendiği İzmir-Aydın, İzmir-Kasaba ve Haydarpaşa İzmit hatları, kısa olmalarına rağmen o dönemde önemli yatırımlar olmuştur. Aslında Batılılar Türkiye’yi demiryolu inşaatı için teşvik etmeye başlamışlardır. 1830 yılında başlayan bu teşvikten, bir hayli zaman müsbet bir netice çıkmamıştır. Nihayet Kırım Savaşı’nın tarihi (1854), İngilizlerin Osmanlı coğrafyasına çift mantarlı çelik rayı getirmelerine vesile ve bu tarih Türkiye şimendiferleri için bir başlangıç oldu ki, hemen bundan iki yıl sonra bir yandan Rumeli’de, bir yandan da Ege bölgesinde, demiryolu yapımı işine başlanmıştır (Ulaştırma 50 Yıl 1973:41; Engin 1993:31).”, “Osmanlı Dönemi Demiryollarının Tarihî Gelişimi İçerisinde Siyasî Ve İktisadî Sosyal Etkileri”, Soyalp Tamçelik

Bu bilgiler ışığında Rengigül Hanım’ın eşi dönemine de yine arşivimden atıfta bulunmak isterim:

“Demiryolu sayesinde, Hacı Ahmet Efendi’nin İstanbul’a gidip, gelmesi daha rahat olacak, bundan da önemlisi buğdaylar daha hızla, daha az hasarla, çürümeden İstanbul’a ve yabancı limanlara varacaktı. Karahisâr-i Sâhib’te birbirine yakın ama birbirinden bağımsız iki demiryolu var. İlk tren, 1890 yılında “Kasaba Demiryolu” olarak bilinen, “Bizim İzmir İstasyon” adıyla dağarcığımıza girer. Ahmet Efendi Mevlevîhâne Yolu’ndaki konaktan Mecidiye’ye yâni “İzmir İstasyon”a taşınma kararı ile hem kendi ailesine hem amcazâdesine geniş bahçeli evler yaptırmaya başlar ve 1901’de taşınırlar. Yusuf (Özer) Amca’nın tâbiriyle, “Haydar deden, İstasyonun hâkimiydi.” dediği, “Anadolu Demiryolu” ise “Bizim İstanbul İstasyon” olarak bildiğimiz, beş yıl sonra hayata geçmiştir.

“Demiryolu en ucuz ve en güvenli ulaşım araçlarından birisidir. XIX. yüzyılın ilk yarısında kullanılmaya başlanan demiryolu, Osmanlı Devleti’nde de yaygınlaşmaya başlamıştır. Ekonomik sıkıntıları nedeniyle Osmanlı Devleti demiryollarını çoğunlukla yabancı şirketlere yap-işlet-devret yöntemi ile yaptırmıştır. Anadolu’nun önemli kavşak noktalarından biri olan Afyonkarahisar, 1890’da İzmir-Kasaba Demiryolları’nın tamamlanmasıyla İzmir’e, 1895’te tamamlanmış olan Anadolu Demiryolları ile de İstanbul’a bağlanmıştır. Fakat bu iki demiryolu birbiri ile bağlantılı değildi. Diğer taraftan Antalya bölgesinin İstanbul ve diğer yerlerle irtibatının sağlanabilmesi için Antalya ve çevresinde demiryolu yapımı için İtalyanlar çeşitli projeler hazırlamışlardı. Kurtuluş Savaşı yıllarında askerî açıdan önemli olan Antalya’yı iç bölgelere bağlayacak bir demiryolu yapımı gündeme geldi. Ancak uygulamaya geçirilemedi.” Dr. Şaban Ortak, “Cumhuriyet Türkiye’sinin Tamamlanması Gereken Bir Projesi: Afyon-Antalya Demiryolu Hattı İnşaatı” Afyon Kocatepe Üniversitesi, Eğitim Fakültesi

İlk yılların acemiliği, zahmeti, sıkıntıları tabî ki göz ardı edilemez. Şimendifer (Chemin de fer Ottoman) terimi de aile dağarcığımıza girer. Dolayısı ile İngiliz, Alman, Fransız ve İtalyan “demiryolcu” uzmanlar ile tanışılır. Ailemden aktarılanlar; trenler sâdece gündüz yol alabilmekte, su ve yakıt ikmâlleriyle yolculuklar uzun sürmekteydi. Tren istasyonlarının yakınında hanlarda gece konaklanmakta, atların bakımları, dinlenmesi, değişimi sağlanmaktaydı. Çoğunlukla yaylılar, atlar, faytonlar ulaşımının vazgeçilmeziydi.

Tabîi, deve kervanlarını, kağnıları, katarlarla; katırları, merkepleri hattâ filleri de unutmamak lâzım. Zâten Afyon, “Kervan Yolu” üzerindedir. Aile büyüklerimizin de gerek hacca gerek iş ilişkileri gereği Mısır’a giderken bu kervanlara katıldıkları vurgulanır. Ülkemizde demiryolu ağının var olması, o günlerden yıllar sonra, Kurtuluş Savaşı’mızın kazanılmasında önemli bir faktör olacağı, hiç o zaman diliminden bilinebilir miydi? Sarı Hacı Alizâde Ahmet Efendi’nin İstanbul’a her gelişinde, ikâmet ettiği konak, Aksaray, Taşkasap mevkindedir. Ne Taşkasap kalmış ne konak!” Rengigül e-kitabı s. 143, Buğdaylar bölümü

“Garların yanına oteller, evler inşa edilir. İstasyon evleri, tenis kortları, DDY Kulübü, kütüphanesi ile Cumhuriyet döneminin ilk yıllarındaki sosyalliktir. Şehir Kulübü’nde de ağırlanır misafirler. İstanbul İstasyon Gar Lokantası ile parlak devrini yaşarken İzmir İstasyon; ailenin söyleyişi ile “Hamamların İstasyonu” görevini üstlenir.” Rengigül e-kitabı s.347

“Yedirmeyi İçirmeyi Sever, İsim Bilir: *“Babayiğit, isim bilen, sayılan, sevilen bir zâttı. İstasyon’un hâkimiydi. İstanbul Tepebaşı Lokantası’nı aratmazdı, Afyon Gar Lokantası. Yemeği, daveti ile bambaşkaydı. Şehir Kulübü gibi herkes oturamaz, oturan da hakkını vermesini bilir. Yedirmeyi, içirmeyi sever.”* diye târif eder Kâzım Özer’in oğlu Yusuf Özer, baba dostu Haydar Sarıali’yi.

Gar’a Yakın Otel: Haydar Bey, sinema işletmeciliği yaptığı yıllar içinde: Gar’a yakın otel yaptırır, oteli de işletmeye başlar. Dürüst, iyi bir hanım otelde günümüz otelcilik terimi; “housekeeping” diye bilinen kat hizmetlerinde çalışmaktadır. Bir gün, odalardan birinde, temizlik sırasında yastığın altında bir deste para bulur. Parayı hemen Haydar Bey’e verir. Haydar Bey, sahibini arayarak, bir şekilde emaneti teslim eder. Çalışan hanımı da bir miktar para ile ödüllendirir. Çalışkan, işine bağlı, dürüst çalışanını takdir eder.

Seviye Hanım, İzmir İstasyon’daki dede evinden Cemile Hanım’dan önce gelin olmuştur. Şerife Hanım’ın büyük kızı Seviye Hanım’ın eşi Basri Bey, 1898 Afyon doğumlu Rezzakzâdelerden. Almanya’da inşaat mühendisliği okumuş, Devlet Demir Yolları’nın mühendisidir. Uzun boylu, efendi, çalışkandır. Haydar Bey’in sevip, saydığı eniştesi olur, birbirlerine hürmet ederler. Seviye Hanım, eşi 1956’da vefat edinceye kadar, demiryolları inşaatındaki zor koşullara, meşakkatli mesleğinde kendisine dâima destek olur. Devrin en önemli ulaşım kaynağı, demiryolları projelerinde Alman müteahhitlerle, Alman ekolü mühendisler de çalışır, doğal olarak. Bu müteahhitlerden birisi de babamın arkadaşı, Prof. Dr. Hüsnü Demiriz’in babasıdır: *“Mühendis mektebinden 1914’de Birinci Cihan Savaşı çıktığında mezun olmak üzere babamın sınıfındaki öğrenciler bir yandan sınavlara giriyor, bir yandan da askerliğe hazırlık talimlerine katılıyorlarmış. Annemin deyişi ile bir ellerine diplomalarını, bir ellerine tüfeklerini vererek savaşa yollamışlardı onları. Babamın durumunda silah söz konusu değildi aslında, amele taburlarına komutan olarak Niğde’ye tayin edilmişti. Bütün Cihan savaşı yıllarını Niğde’de geçirecekti Yusuf Ziyâ. Bu sırada Niğde’de Nafia Müdürü bulunmadığından, bu makâma da vekaletle bakıyordu. ”* Prof. Dr. Yıldız Demiriz, *“Demir Yolcular, Anayurdu Demirağlarla Dört Baştan Örenlerin Öyküsü”* Rengigül e-kitabı s. 350

“Sevgili Rengigül, eski günlerimizi bana hatırlattığın için sana çok teşekkürler. Onlar ne kadar güzel günlermiş, yaz gelince en büyük sevincimiz Gazlıgöl’e gitmekti. Babamın, Demiryolları’nın Gazlıgöl tren istasyonunun yanındaki 2 odalı lojmana gidebileceğimiz müjdesinden sonra, benim çalışkan ve yılmaz annem yatakları denk etmeye, kabı kacağı toplamaya başladılar. Çünkü o lojmanda sâdece 4 adet somya olurdu. Şimdiki hâlimizi düşünürsek, ne eziyet değil mi? Ama dünyalar bizim olurdu. Ben ilk yüzmeme küçük havuzda belimize bağladığımız su kabaklarının, beni su üzerinde tutması ile öğrendim, onun için hâlâ doğru düzgün yüzmeyi bilmem. Benim çocuklarım, Galatasaray Tesisleri’nde hoca nezâretinde yüzme öğrendiler, onun için çok güzel yüzerler. Nereden nereye değil mi? Demir’e alınan bisikletle de bisiklete binmeyi orada öğrendik. Hattâ benim çok sevgili, acısı yüreğimden hiç çıkmayan Oya kardeşim, kendisine çok büyük olan bisiklete binerken idare edemedi, küçük bir köprüden aşağıdaki ufak dereye uçtu, neyse bir şey olmadı ama annemden papara yememesi için durumu sakladık. Bir de 26 Ağustos’ta babamın beni götürdüğü, tam yerini hatırlamıyorum ama Kurtuluş Savaşı’nın yapıldığı yer olarak bildiğim Afyon’a biraz uzaklıkta bir mevkiye gider, törenleri seyrederdik, sonra da kurulan uzun masalarda yemek yerdik. Teşekkürler ve çok sevgiler.” Suna Okutan” Rengigül e-kitabı s. 572

Şimdi dönelim 1902 yılında demiryolu işçilerinden bir iş adamına geçerek adı değişen bu akşamki rakibimize. İngilizlerin “nickname” dedikleri adı da var Manchester United’in: “**Red Devils**”. İngiliz futbol tutkunları yenmek için “Kırmızı Şeytan”ı kullanırlar diye düşünüyorum bu gece. Formalar giyilir, planlar yapılır, müthiş heyecanlıdırlar. Red Devils-Galatasaray diye geçiyordur sanırım bazı Büyük Britanya medyasında. Manchester United denince Sir Alexander Matthew Busby’yi anmadan olmaz ve tabii ki çok hüznü bir öykü olan Busby’s Babies’i. Çok uzun görevde kaldığı hafızamda. Efsanevi teknik direktör diye anılır. Fatih Terim gibi diyebiliriz. Fatih Terim’in hayatı da bir başarı öyküsü. Gerçi Sir ünvanı alamadı ama İmparator lakabı ile anıldığı gibi adı bir stadyuma verildi ve futbol tarihimize geçti. George Best’i de belki Turgay Şeren gibi mi görsem acaba diye düşündüm. Gerçi yaş farkı var, ama olsun. Sayın Şeren acaba liseden çıkan son futbolcu mu bilemiyorum, ama babamla aynı dönem Florya’da tedavi ediliyordu, yaşları gereği. Nasıl kibardı size anlatamam. O nesli arıyorum açıkçası. Sir Alexander Matthew Busby’dan sonra Alex Ferguson’u da analım. Ve tabii meşhur David Beckham. Futbolcu bir de yakışıklı oldu mu hayli ilgi odağı oluyor tabii. Aklımda George Best’ten sonra David Beckham kalmış ve Guinness Rekorlar kitabına giren Spice Girls ekibinden eşi Victoria. “Top of the Pops” dergisini alırdım. Sanırım bazıları İngiltere Dosyası arşivimde. “Spice” sözcüğünü pek severim. Yemeklerimizde de pek kullanırım ve lezzet verir.

“**George Best is the best**” sloganı gibi esprili sözcükleri anılarımızda ve futbol tarihinde yerini alıyor. Bizim ülkemizdeki slogan da “**We are the best**”.

“Kendisi pek solcu olmasa da zâten o zaman ne sağcılık vardı ne de solculuk vardı. Sâdece Faik’in eli ve ayağı solcuydu, hem Beşiktaş’ta oturur hem koyu Beşiktaşlıdır. Sol açık Şükrü’den sonra Faik gelirdi. O yıllarda, Alman ormancı gençlik organizasyonunun daveti üzerine fakültemizin de bilgisi dahilinde, bir Almanya gezisine katılmıştık.

Temaslarımız arasında futbol karşılaşması da vardı; sol açık olarak takımında yerini alarak millî olmuştu; yıl 1950 olabilir.”, “Kasnak Meşesi ve Türkiye Florası Sempozyumu”, 21-23 Eylül 1998. Prof. Dr. Nihat Uluocak’ın sempozyum konuşmasından.

Nihat amca babam Prof. Dr. Faik Yaltırık’ın futbola tutkusunu, bilgi ve ilgisini böyle dile getirmişti. Ben de bir güzel özelliğini aktarmak isterim. Evet, koyu Beşiktaşlı idi, ama hangi Türk takımı yabancı bir futbol takımıyla oynuyorsa onun kazanmasını isterdi. Sanırım tüm futbol tutkunları bu gece Galatasaraylı.

1878 yılında demiryolu işçilerinin kurduğu takım ile 1905 yılında lise öğrencilerinin kurduğu takımı futbol severler heyecanla izleyecekler.

Rengigül Yaltırık Ural, 3 Ekim 2023, Suadiye