1923 İzmir-Aydın demiryolu grevi: Siyasal iktidar, sermaye ve işçi sınıfı üçgeni üzerine bir deneme

*Erkan Serçe**

Ali Dursun Türkmen'in Anısına...

Yakın dönem Türkiye tarihi araştırmacılarının en önemli sorunlarından birini birinci elden kaynakların yetersizliği oluşturmaktadır. Bu sorun, işçi sınıfı ve sendikalaşma tarihi noktasına gelindiğinde kendisini daha da yoğun olarak hissettirmektedir. Türkiye işçi ve sendikalaşma tarihi üzerine, Kerim Sadi (A. Cerrahoğlu), Hüseyin Avni Şanda, A. Gündüz Ökçün, Mete Tunçay ve Mesut Gülmez gibi iki elin parmaklarını geçmeyen sayıda araştırmacının belgesel çalışmaları, oldukça önemli katkılar sağlamasına rağmen, daha pek çok çabaya gereksinim olduğu açık bir şekilde görülüyor.

Bu kısa çalışma, betimleme yoluyla, Türkiye işçi tarihine belgesel bir katkı amacını taşıdığı kadar bizzat olayın çevresinde gelişen ilişkiler ağını gözönüne alarak siyasal iktidar, siyasal koşullanma/koşullandırma, yabancı sermaye, işçi sınıfı ve örgütlenmesi konuları arasındaki etkileşimleri anlamaya çalışan bir kurgulama denemesidir.

Ele alacağımız İzmir-Aydın demiryolu işçileri grevinin meydana geldiği 1923 yılı, Türkiye tarihinin en önemli dönüşüm noktalarından birini oluşturmaktadır. 1923 yılı içinde meydana gelen grevleri anlayabilmek, büyük ölçüde dönemin askerî ve siyasal gelişmeleri sonucunda ülke genelinde –özellikle İzmir ve İstanbul gibi işgalden daha yoğun olarak etkilenmiş bölgelerde– oluşan havayı iyi kavrayabilmek ile mümkündür.

I. Dünya Savaşı ertesinde Osmanlı Devleti'nden arta kalan toprakları işgal eden militarist güçler, Osmanlı merkez yönetiminin aczi karşısında ortaya çıkan ve çoğunluğunu milliyetçilerin oluşturduğu, Ankara merkezli hareket tarafından yenilgiye uğratılmış ve Anadolu'dan çıkarılmıştır. Askerî başarı, ekonomik ve toplumsal kurtuluşun da başlangıcı olarak yorumlanmış, toplumun bu yönde hareketlendirilmesine ağırlık verilmiştir. Anadolu hareketinin "milliyetçi" karakteri, savaş sırasında güçlenen "anti-emperyalist" nitelikle birleşince, yabancı sermayeye ve Türk dışı unsurların yönlendirdiği ekonomik faaliyetlere karşı tavır konması için gerekli olan ortam hazırlanmıştır. Buna paralel olarak Anadolu'yu tamamen, İstanbul ve çevresini ise sembolik olarak yönetimi altına alan Ankara Hükümeti, siyasî olduğu kadar, ekonomik bağımsızlık konusunda da tavizkâr olmayan bir tutum izleyeceğini her fırsatta dile getirmekteydi. Hatta, bu konuda kendisine ayak bağı olacağını düşündüğü saltanatı bile kaldırmaktan çekinmedi. Bu tavrın, Rusya deneyimini yaşayan ve TBMM ile Sovyet Rusya arasındaki yakın ilişkinin farkında olan Batı devletlerini kuşkuya düşürmesi kaçınılmazdı. Nitekim, bu karşılıklı kuşku ortamında başlayan Lozan görüşmelerinin ilk dönemi başarısızlıkla noktalanacak, taraftarların anlaşmazlık noktalarının su yüzüne çıkmasından başka bir sonuç vermeyecektir.

Dönemin sınıfsal ilişkilerinde belirleyici kılınmak istenen yaklaşım ise "halkçılık" kavramıyla somutlaştırılmaktadır. Cumhuriyet Türkiyesi'nin Meşrutiyet Türkiyesi'nden devraldığı ilkelerden biri olan halkçılık (Toprak, 1977:92), Milli Mücadele kadrosu üzerinde belirleyici bir etkiye sahip olmuştur. Kurtuluşun sağlanması sonrasında yeniden yorumlanan halkçılık, artık tamamen sınıfsal farklılıkların reddi amacını ifade eder hale gelmiştir (Tekeli-Şalan 1978). Mustafa Kemal Paşa, İzmir İktisat Kongresi'nin açış konuşmasında, bu durumu şöyle ifade ediyordu: "Bizim halkımızın menfaatleri yekdiğerinden ayrılır, sınıf halinde değil; bilâkis mevcudiyetleri ve muhassala-i mesaisi yekdiğerine lâzım olan sınıflardan ibarettir. Bu dakikada samilerim çiftçilerdir, sanatkârlardır, tüccarlardır. Ve ameledir. Bunların hangisi yekdiğerine muarız olabilir? Çiftçinin sanatkâra, sanatkârın çiftçiye ve çitfçinin tüccara ve bunların hepsine, yekdiğerine ve ameleye muhtaç olduğunu kim inkâr edebilir?" (Ökçün, 1981:163-164). Taner Timur'un (1993: 49) da işaret ettiği gibi, "Kurtuluş Savaşı'nda bir ara otoriter bürokrasiye karşı bir silah olarak kullanılan halkçılık fikri artık sınıf mücadelelerini önlemek amacına" yöneltilmişti.

Kurtuluş sonrasında ortaya çıkan sınıfsal/meslekî örgütlenmeler "halkçılık" ile harmanlanmış "milliyetçilik" anlayışı doğrultusunda, temel hedeflerini "ekonominin millîleştirilmesi" şeklinde somutlaştırmışlardır. İstanbul merkezli *Millî Türk Ticaret Birliği ve İstanbul Umum Amele Birliği* "millîleşme yönünde açılan iktisadî savaşta" birlikte uğraşıp, yabancı ve azınlıkların ekonomik hayattaki egemenliğine son vermek ve Türklerin ekonomide ağırlıklarını kurmak amacında buluşmuşlardır. İşçilerin yabancı sermayenin elindeki işletmelerde düzenledikleri grevler, tüm grupların ve de devletin desteğini kazanmıştır (Güzel, 1983; Tunçay, 1989).

Bu gelişmeler sırasında, ülkedeki sol hareketin de yukarıdaki yapılanmaya

(*) Erkan Serçe, Dokuz Eyül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü öğretim elemanıdır.

tam anlamıyla bir alternatif oluşturabilecek yaklaşım içinde olduğu pek söylenemez. Dönemin en önemli sosyalist hareketi olarak nitelendirilen *Aydınlık* çevresinin lideri konumundaki Şefik Hüsnü, 1923 grevlerinin Türkiye'de sınıf mücadelesinin başladığının bir göstergesi olduğunu (Tunçay, 1991-II; 524), ancak sınıf çatışmasının işçiler ile yabancı sermayedarlar arasında bir millî mücadele biçimini aldığını belirtiyor, hükümetin de, daha önceki ferdî hanedan hükümetlerinin tersine, emekten yana tavır koyması gerektiğini önermekten öteye gidemiyordu. Hatta, kabinede Marksist eğilimli gördüğü(!) İktisat (Mahmut Esat Bozkurt) ve Muavenet-i İctimaiye (Rıza Nur'a vekalet eden Dr. Tevfik Rüştü Aras kastediliyor) vekillerinin varlığının da, bu konuda kendisine ümit verdiğini yazıyordu (Tunçay, 1991-I; 184). Sencer'in (1969; 258) de ifade ettiği gibi, 1923 grevlerinde sol siyasal kuruluşlar büyük ölçüde etkisizdi.

İngiliz sermayedarlarına ait İzmir-Aydın demiryolu hattında[1] çalışan işçi ve memurlar tarafından 1923 yılında gerçekleştirilen on günlük (31 Ağustos - 9 Eylül) kısa grevin öyküsüne, bugüne kadar kaleme alınan işçi ve sendikalaşma tarihi çalışmalarında değinilmesine rağmen, amacı ve içeriği tam olarak yansıtılamamıştır. Dönemin siyasal iktidar, işçi sınıfı ve yabancı sermaye üçgenindeki ilişkiler daha çok, İstanbul'da meydana gelen grevlere bakılarak çözümlenmeye çalışılmıştır[2] (Sencer, 1969; Sülker, 1973).

Örgütsel geçmiş

Aydın demiryolu işçilerinin oldukça eskiye giden örgütlenme ve grev geleneği bulunmaktaydı. II. Meşrutiyet'in getirdiği özgürlük havası içinde örgütlenen işçiler, Ağustos 1908'de birtakım istekler ileri sürerek greve gitmişler, oldukça çatışmalı geçen bir süreç sonunda (Şanda: 36-37; Onur, 1977:291-2) istemlerinden bir kısmını kumpanyaya kabul ettirmeyi başarmışlardı (*Ahenk*, 7 Ekim 1908). Ancak 1923 grevi öncesinde işçi temsilcilerinin bu olaya gönderme yaparak "kumpanyanın 1908'deki taahhüdatını ifa etmediğini" vurguladıklarına bakılırsa (*Türk Sesi*, 30 Ağustos 1923), kumpanya işçilere karşı bir oyalama taktiği uygulamıştı. Nitekim Eylül 1913'te işçiler yeniden greve gidecekler, ancak olağanüstü koşullar ileri sürülerek, grev bastırılacaktır. Fakat tüm bunlar ve özellikle de, işçi temsilcilerinin 1908 göndermesi bize önemli bir gerçeği vurgulamaktadır; 1923 grevcileri, örgütsel kökenlerini 1908 hareketinde buldukları gibi, işçilerin ekonomik ve sosyal yaşantılarında dönem boyunca pek fazla bir değişiklik de meydana gelmemiştir. I. Dünya Savaşı süresince yaşanan olağanüstü koşullar ve Tatil-i Eşgal Kanunu'nun örgütlenme konusundaki kısıtlamaları işçilerin seslerini yükseltmesini engellemiş olmalıdır.[3] Bu arada Osmanlı Devleti'nin I. Dünya Savaşı'na girer girmez tüm demiryollarına el koyarak, işletmelerini üstlendiğini de hatırlatalım. Ancak bu durum kalıcı olmamıştır. Mondros Ateşkesi'nin imzalanmasının ardından, yönetim tekrar kumpanyaya geçmiş ve Türk işçileri için oldukça zorlu bir dönem başlamıştır.

Kumpanya yönetiminin, Türk işçi ve memurlarını gerekçe göstermeden çıkarıp, Rum ve Ermeni elemanlar almasına karşılık gelişen tepki, daha çok "milliyetçi" bir yaklaşım içinde, işlerini kaybetmemek, kaybedenlerin de yeniden işe alınmalarını sağlamak doğrultusundadır. Bu dönemde demiryolunun Türk çalışanları *İzmir Demiryolları İslâm Memurini Teavün Cemiyeti* adı altında örgütlenmişler, en büyük desteği de *Türk Ocağı*'ndan görmüşlerdir (Arıkan, 1988: 53). Ancak Yunan işgali ile birlikte bu direniş de kırılmış, Türk işçileri tam bir sessizliğe gömülmüştür. Gerçi işgal döneminde, demiryolu çalışanlarının *İzmir Demiryolları Personeli Derneği* adı altında bir örgütlenmeye sahip olduklarını biliyoruz (Berber, 1993: 244). Ancak büyük olasılıkla sadece gayrımüslim çalışanları kapsayan bu derneğin, Türk çalışanlara hiçbir katkısı olmamıştır. Nite-

1 Anadolu toprakları üzerinde kurulan ilk demiryolu hattı olan, İzmir-Aydın demiryolu hattının imtiyazı 1856 yılında verilmiş ve peyderpey genişletilmiştir. Hat, "İzmir'den Aydın'a Osmanlı Demiryolu" adı altında oluşturulan bir İngiliz şirketi tarafından yönetiliyordu. İzmir ile zengin artbölgesi arasındaki en önemli ulaşım ve taşıma aracı olan bu hattın uzunluğu 1923'te 515 kilometreyi bulmuştu (Kurmuş, 1977:38). Demiryolu Batı Anadolu'nun çehresini değiştirmiş, gerek tarımsal üretimin modernleşmesine, gerekse de kentleşmenin hızlanmasına ortam hazırlamıştır (Akyıldız, 1992:114-121).

2 Aydın demiryolu işçileri grevinin işçi ve sendikalaşma tarihini betimlemeye çalışan eserlerde yer almaması ya da üstünkörü geçiştirilmesi, pek fazla sözü edilmeyen, ancak oldukça sağlam bir gerekçeye sahiptir. Grevin en sıcak aşamalarının yaşandığı günlerde, dönem hakkında en önemli haber kaynağı olan basının merkezi konumundaki İstanbul'da gazete mürettipleri greve gitmiş, 6-20 Eylül tarihleri arasında, gazete sahiplerinin ortaklaşa yayınladığı *Müşterek Gazete* ile mürettiplerin yayın organı *Haber* gazetesi dışında, güçlü haber alma ağına sahip başkaca bir gazete yayımlanamamıştır. Ankara basını da, grev hakkında Anadolu Ajansı tarafından aktarılan haberleri vermekle yetinmiştir. Bu grev hakkında en önemli kaynağımız, bu tür oluşumlardan uzak kalmış olan İzmir basınıdır. Bu sıralarda İzmir, başta *Ahenk*, *Anadolu* ve *Türk Sesi* olmak üzere oldukça zengin sayılabilecek bir basın dünyasına sahipti.

3 Bu konuda, 1329 (1913) senesine ait *Dahiliye Nezareti Muharrerat-ı Umumiye Mecmuası*'nın I. cildinin 57-58. sayfalarında yer alan Şura-yı Devlet kararı oldukça dikkat çekici ve açıklayıcı olduğu için aktaralım:
Umuma Müteallik Hidematı İfa Eden Müstahdemin ve Amelenin Sendika Mahiyetinde Cemiyet Teşkil Etmelerinin Memnuiyeti Hakkında 27 Haziran sene 329 Tarihli Tahrirat-ı umumiye Cemiyetler Kanunu ahkamına muvafık surette cemiyetler teşkili mücaz ise de umuma müteallik hidemat ifa eden müessesatta sendika teşkil etmek memnu bulunduğu Tatil-i Eşgal Kanunu'nun sekizinci maddesinde musarrih olmasıyla bu kabil müessesat amele ve müstahdemini ancak menafi-i maliyetlerini temin eylemek üzere tekaüt ve iane sandıkları tesis edebilip amele ve müstahdeminin başka maksatla ve sendika mahiyetinde cemiyetler teşkiline mesağ-ı kanuni bulunmamasına nazaran Hayfa'da Hicaz Demiryolu memurin ve müstahdemini ile amelesi tarafından sendika tarzında teşkil edildiği anlaşılan teavün cemiyetinin meni lüzumunun mahalline tebliği ve umuma müteallik hidemat ifa eden müessesat müstahdemin ve amelesi tarafından teşkil edilmek istenilen cemiyetlerin her halde Tatil-i Eşgal Kanunu ahkamına tabiyeti mukteza-yı kanun bulunduğu cihetle emsali hakkında da ona göre muamele ifası Şura-yı Devlet kararıyla batezkere-yi samiye izbar buyurularak icabı icra kılınmış olduğu tamimen beyan ve tebliğ olunur.

kim Türk işçilerinin bu dönemle ilgili en büyük yakınmaları, gayrımüslim çalışanların kendilerinden iki üç kat fazla ücret almaları olmuştur. Ayrıca gayrımüslim çalışanlar için farklı bir yönetmeliğin uygulandığına da dikkat çekilmektedir.

İşini kaybetmeyi, açlığı ve ulusal onurun zedelenişini işgal koşulları altında en ağır bir biçimde yaşayan Türk işçiler, kurtuluşun yaklaştığı 1922 senesi içinde, Denizli-Eğridir'de *Aydın Demiryolu Şimendöferciler Birliği* adıyla yeni bir örgütlenme oluşturdular. Birliğin kuruluş amacı, "umum memurin ve müstahdemin arasındaki tesanüdü ve yekdiğere muaveneti temin etmek, efrad-ı cemiyetin hukukunu kavanin ve nizamat-ı mevzua dairesinde muhafaza ve müdafaa eylemek, muhtac-ı muavenet bir halde bulunan efrad-ı cemiyete maddeten ve manen muavenette bulunmak, şimendöferciliğin terakkisi zımnında neşriyat irşadat yapmak, Türkiye'deki bilumum şimendöferciler ile temas ve muaveneti temin eylemek, menafi-i umumiyeye teşebbüsat ve faaliyet" olarak belirlenmişti (*Anadolu,* 1 Ağustos 1924). Birlik, kurtuluşu izleyen günlerde İzmir'de yeniden yapılandı. Bu nedenle birliğin kuruluş tarihi, kaynaklarda 4 Şubat 1923 olarak geçmektedir (*İstatistik,* 1923:186). Adı da, *Aydın Demiryolu İşçiler ve Memurin Birliği* şeklinde değiştirilmiştir. Bu sıralarda İzmir'de, hemen hemen tüm işkollarında işçilerin –Şefik Hüsnü'ye (1975:167) göre sayıları kadın ve erkek yaklaşık otuz kırk bin kişidir– hızlı bir örgütlenme çabası içine girdikleri görülüyor.[4]

Mütareke ve işgal dönemini, yukarıda vurguladığımız zorluklar içinde geçiren Türk işçilerinin, Milli Mücadelenin başarıyla sonuçlanmasının ardından sergileyecekleri tavrı kestirmek pek güç olmasa gerek.

Milliyetçiliğin nüfuzu

İşçilerin bu dönemde sergiledikleri tavır, milliyetçiliğin işçi sınıfına ne derece nüfuz edebileceğini gösteren en ilginç örneklerden birini oluşturmaktadır. Sadece Aydın demiryolu işçilerinde değil, 1923 yılı grevlerine katılan işçilerin hemen hemen tamamında görülebilecek olan bu yön, işletmelerde çalışan gayrımüslim –özellikle Rum ve Ermeni– işçilerin işten çıkarılması isteği ile somutlaşıyordu. Türk işçilerin bu istekleri, bazı grevlerde, hayatî önemi olan sınıfsal ve ekonomik istemlerinin önüne geçmişti.[5] Bu açıdan 1923 grevleri, II. Meşrutiyet

4 1339 (1923) İstatistiğine göre, Ocak-Ekim 1923 içinde kurulan işçi örgütlenmeleri şunlardı; İzmir Kasaba Şimendöfer Fabrikası Amele Birliği, İzmir Liman-Rıhtım İthalat ve İhracat Amele Cemiyeti, İzmir Liman Amele Cemiyeti, İzmir Yılmaz Şöför ve İşçileri Derneği, İzmir Yük Kayıkçıları Cemiyeti, İzmir Kutucu Esnaf ve Amele Cemiyeti, Mülteci ve Göçmenler Amele Cemiyeti, İzmir Tütün Amele Cemiyeti, İzmir Maden Kömürü Yükleme ve Boşaltma Amele Cemiyeti, İzmir Merkez Say ve Sükun Amele Yardımlaşma Cemiyeti, İzmir Gümrüğü Hamallar Yardımlaşma Cemiyeti. Bu sıralarda henüz işçi ve esnaf örgütlenmeleri ayrışmasının tam olarak netleşmediği anlaşılıyor. Bu konuda daha geniş bilgi için bkz. Toprak (1988:141-153)

5 Bazı örnekler için bkz. Sencer (1969:262-263) ve Toydemir (1951:51,54)

döneminde meydana gelen grevlerden farklılaşmaktadır. Ancak sınıfsal ve ekonomik istemlerin dahi önünde yer alan "milliyetçi" istemleri, salt Milli Mücadele'nin yarattığı havanın eseri olarak görmemek gerekir. Yukarıda da belirttiğimiz gibi, diğer sınıfsal yapıların ve bizzat siyasal iktidarın "halkçılık" tutkalını kullanarak işçi sınıfını yönlendirmelerini ve bunun bir uzantısı olarak işçi örgütlenmelerinin başlarına "atanan" kimselerin etkilerini hesaba katmalıyız. Örnek olarak İzmir Valiliği, İttihat ve Terakki iktidarı döneminde çıkarılmış, 8 Mart 1332 tarihli kanuna dayanarak, şirketlerin tüm işlemlerinde Türkçe kullanmaları zorunluluğuna dikkat çekiyor, aksine hareket edenlerin cezalandırılacağını belirtiyordu (*Ahenk,* 12 Şubat 1923). Hükümet, demiryolu yönetimi ile yaptığı anlaşmada, "erbab-ı ihtisastan maada müstahdeminin Türk olması" şartını getiriyordu (*Sarkis,* 1935:42). Basın, sürekli olarak, şirketlerde çalışan gayrımüslimlere dikkat çekiyor ve bunların en kısa zamanda Türk işçilerle değiştirilmesi konusunu işliyordu. Mustafa Kemal Paşa bu durumu İzmir İktisat Kongresi'ni açış konuşmasında "... fabrikalarımızda kendi amelemiz çalışmalıdır" şeklinde özetliyordu (Ökçün, 1981:256). Siyasal iktidarın sahip olduğu ve uygulamaya koyduğu bu anlayışın işçi sınıfını etkilemesi kaçınılmazdı.

Milliyetçi ideolojinin işçilere nüfuz etmesinde rol oynayan bir diğer faktörün, işçi örgütlenmelerinin başlarına "atanan" kişiler olduğunu vurgulamıştık. Bu "atama" uygulaması, hükümet tarafından bilinçli olarak mı gerçekleştirilmiş, yoksa günümüzde olduğu gibi, yönetim yandaşı kişilere birer "arpalık" olarak mı düşünülmüştür? Belki her iki amacın da etkili olduğu söylenebilir. Ancak görülen şudur ki, Aydın demiryolu işçilerini kumpanyaya karşı yönlendiren kişiler, hem milliyetçi özellikleri ile tanınmış, hem de ilginç bir rastlantı olarak, I. TBMM'de Anadolu ve Rumeli Müdafaa-i Hukuk Grubu içinde yer almalarına rağmen, ikinci dönem meclise girememiş kişilerdir.

Aydın Demiryolu İşçiler ve Müstahdemin Cemiyeti'nin grevin başladığı güne kadar başkanlığını yürüten Refik Şevket (İnce), I. Dönem TBMM'de Saruhan milletvekiliydi. Bir ara Adliye Vekilliği de yapan Refik Şevket, II. ve III. dönem meclislerinde yer almamış, bu sıralarda İzmir'de serbest avukatlık yapmıştır (*Albüm,* 1973:62). Refik Şevket, Balkan Savaşları sırasında Aydın hattı üzerinde, kumpanyaya atfedilen ve "hazin bir suikast" olarak nitelendirilen bir kaza sırasında yaralanmış, "şimendiferlerin memlekete bağlı memleket çocukları tarafından idare edilmesi" gerektiğini yaşayarak öğrenmişti (Bayar, 1967:1566-7). Cemiyetin genel vekilliği ve sözcülüğünü üstlenen Veli(yüttin) (Saltıkgil) Bey, Darülfünun Anayasa Hukuku profesörüydü. I. Mecliste Burdur milletvekili olan Veli Bey, Lozan Görüşmelerine katılan heyette danışman olarak görevliydi (*Albüm,* 1973:13; *Türkiye,* 1973:997) İşçiler ile kumpanya arasındaki anlaşmazlığın çözümüne yardımcı olmak amacıyla hükümet tarafından görevlendirilen Enver (Tekant) Bey de, I. Mecliste İzmir milletvekili olarak bulunmuştu ve İttihat ve Terakki'nin İzmir örgütlenmesinin en önemi kişilerinden biriydi (*Albüm,* 1973:38).

Grevde rol oynamış kişiler arasında en dikkati çeken ise Harun Aliçe Bey'dir. Harun Aliçe, 1911'de İsviçre'de kurulan, ırkçı eğilimli *Lozan Türk Yurdu*'nun, I. Dünya Savaşı'nın sonlarına doğru *"de facto"* lideri konumundaydı (Tekeli-İlkin, 1978:276-277). Onu 1923 yılı başlarında *Hakimiyet-i Milliye*'de yazarken görüyoruz. Bu sıralarda, *Lozan Türk Yurdu*'nun en önemli kişisi olana Mahmut Esat'ın (Bozkurt) da İktisat Vekili olduğunu hatırlatalım.

Kumpanyanın, kendisine karşı geliştirilen, ulusal kimlikli bu tür hareketlere karşı tavizkâr bir tutum takındığı söylenemez. Tersine, işçilere karşı, kumpanyanın hükümetten bağımsız olduğunu, hükümetin kararlarından ve tutumundan etkilenmeyeceğini ve işlerini eskiden olduğu gibi devam ettireceğini vurgulayan bir tavır içine girmiştir. İşgal sırasında gayrımüslim işçilere ödediği ücreti, kurtuluştan sonra Türk işçilerinin çalışmaya başlamasıyla birlikte yarıya düşürmüş (*Ahenk*, 24 Aralık 1922), gayrımüslim işçileri Türk işçilerle değiştirmeye uzun süre direnmiş, İzmir İktisat Kongresi'ne işçi temsilcisi olarak seçilen beş işçinin işlerine son vermekten çekinmemiştir (Ökçün, 1981:303,306). Kumpanya bu tavrıyla hükümete Osmanlı döneminde elde ettiği ayrıcalıklara sonuna kadar –hiç değilse karşılıklı yeni bir düzenlemeye gidilinceye değin– sahip çıkacağı mesajını vermektedir. Bu ayrıcalıkların hiç kuşkusuz en önemlisi, Lozan'da da gündeme gelen, demiryolunun yönetiminden doğacak tüm anlaşmazlıkların çözümünde Türk mahkemelerinin yetkisiz olması, ancak bu sorunların hakemlik mahkemesinde ele alınabileceği hükmüydü (Meray, 1993-3:333-334).

Hükümet ile kumpanyanın anlaşması

Bir yandan hükümetin işçileri de etkisi altına alan milliyetçi yaklaşımı, diğer yandan kumpanyanın inatla ayrıcalıklarını devam ettirmek istemesinden doğan çatışma, tarafların 3 Temmuz 1923 tarihinde uzlaşması ile sonuçlandı. Lozan Antlaşması'nın yabancı şirketlerle ilgili hükümlerinin habercisi olarak görülebilecek bu uzlaşmaya göre, hükümet 1 Ekim 1914'ten 1 Şubat 1919'a kadar geçen sürede Aydın demiryolunun Osmanlı hükümetince işletilmesinden dolayı kumpanyanın uğradığı zararı –komisyon tarafından belirlendikten sonra– karşılamayı üstleniyor, komisyonun belirlediği miktar üzerinde anlaşma sağlanamadığı takdirde, 1856 mukavelesine göre, hakemlerin vereceği karara uyacağını kabul ediyordu. Böylece hükümet, kumpanyanın varolan hukuksal yapısını onaylamış oluyordu. Bunun karşılığında kumpanya da, uzmanlar dışında tüm çalışanlarının Türk olması şartının yanında 20 Temmuz 1923'ten geçerli olmak ve Eylül 1923 sonuna kadar devam edecek şekilde, yolcu ve eşya taşıma ücretlerinde % 25 indirime gitmeyi kabulleniyordu (Sarkis, 1935:41-42). Hükümet bu son hükümle taşıma ücretlerinden sürekli şikâyetçi olan üretici ve tüccarın isteklerine, tam da ihracat mevsimine denk getirerek, cevap vermeye çalışıyordu.

Hükümetin bu tavrı, İttihat ve Terakki'nin "Milli İktisat" politikasının bir gereği olarak ortaya çıkan, kendisinin de ana hedeflerden biri olarak sürdürdüğü, Türk topraklarında faaliyet gösteren yabancı şirketlerin Türk tüzel kişiliği kazanması isteğini bir süre için erteliyordu. Bu durum, Lozan Antlaşması'nda Türkiye'deki yabancı şirketlerin pek çok hakkını garantileyen "Yerleşmeye ve Yargı Yetkisine İlişkin Sözleşme" ve "Osmanlı İmparatorluğu'nda Birtakım Ayrıcalıklara İlişkin Protokol ve Bildiri" metinleriyle (Meray, 1993-8:64,100) uluslararası bir statü şekline dönüşecektir. Yeni Türk Devleti, son derece önem verdiği "sömürge bağlarını kesin bir şekilde atma" isteğini "kademeli" bir şekilde halletme politikasına yönelecektir (Timur, 1993:51). Yabancı şirketlere karşı hükümetin politikasında meydana gelen bu değişiklik, ister istemez işçilere karşı izlediği politikasına da yansıyacaktır.

Greve giden yol ve işçi istekleri

Kumpanya hükümet ile vardığı uzlaşma uyarınca yolcu ve eşya taşıma tarifesinde % 25 oranında bir indirim uygulayacağını, basın yoluyla kamuoyuna duyurdu. İndirimin asıl yönelik olduğu çiftçi ve tüccar kesimi, oranı yeterli bulmadığını ve ürünlerini develerle nakletmeyi sürdüreceklerini açıkladı (*Hakimiyet-i Milliye*, 15 Temmuz 1923). Kumpanyanın uygulamaya koyduğu indirimin asıl olumsuz yansıması ise işçi ücretlerinde gerçekleşti. Taşıma ücretlerinde yapılacak indirime paralel olarak, kumpanyada görevli tüm çalışanların ücretlerinde aynı oranda, % 25'lik bir kesintiye gidileceği açıklandı (*Türk Sesi*, 1 Ağustos 1923). Kumpanya indirimden doğacak açığını bu yolla kapatmayı düşünmüştü. Zaten hayat pahalılığının yarattığı son derece olumsuz koşullar içinde yaşayan işçiler için bu uygulama, bardağı taşıran son damla oldu. Hükümet kumpanyanın kararı karşısında sessiz kalmayı tercih etti. İşçiler ise hükümetin, kumpanyayı bu kararından vazgeçirmek için müdahale edeceğini umuyorlardı. Ancak hükümet, vali kanalıyla gerçekleşen ve sonuçsuz kalan "rica"larını yeterli görünce ortaya uzlaşmaz bir tablo çıktı.

O günlerde birliğin fahrî başkanı olan Refik Şevket, kumpanyanın uzlaşmaz tavrına karşı, işçileri yönlendirmek için yaptıklarını şöyle aktaracaktır: "... müteferrik ve perakende bir hayat geçiren amele ve müstahdemini vahdete davet ettim ve kumpanyanın taziratına ancak bu sayede muvaffakiyet hasıl olabileceğini tevcih eyledim. Şayan-ı teşekkürdür ki bu samimi tavsiyem kumpanyaya mensup her fert üzerinde seri ve faideli tesirini yaptı. Amele Birliği Cemiyeti kendi aralarına diğer memurin ve müstahdemini de almak suretiyle büyük bir kitle teşkil ettiler" (*Türk Sesi*, 5 Eylül 1923). Refik Şevket bu ifadesiyle, işçilerin örgütlenmesindeki rolünü her ne kadar abartıyorsa da, işçilerin kumpanya yönetiminden isteklerini içeren yirmibir maddelik bildirinin hazırlanmasında büyük bir katkı sahibi olduğu açıktır. Birlik, isteklerini belirledikten sonra, Burdur

eski milletvekili Veli Bey'i genel vekil, Mahmut Celal Bey ile Abdullah Bey'i temsilci seçmiş ve en kısa zamanda görüşmelerin başlaması için kumpanyaya çağrıda bulunmuştur (*Ahenk*, 17 Ağustos 1923).

Aydın demiryolu işçilerinin yirmi bir maddeden oluşan istekleri incelendiğinde; işgünün sekiz saate indirilmesi, mesailerin zamlı olarak ödenmesi, ücretlerin % 50 oranında arttırılması, ücretli yıllık izin gibi ekonomik istemlerin yanında, emeklilik hakkı, işçilerin kadroya geçirilmesi, keyfî işten çıkarmaların sona ermesi, 9 Eylül 1922'den sonra çıkarılanların işe iadesi (herhalde yalnızca Türk işçileri kastediliyor), çalışma ve sağlık koşullarının iyileştirilmesi gibi sosyal güvenceye ilişkin istemlerin de yer aldığı görülmektedir (Bkz. Ek: I). İşçilerin bu istemleri, İzmir İktisat Kongresi'nde kabul edilen, işçi grubunun iktisat esasları ile büyük ölçüde uyum içindedir. Böylelikle işçiler hem hükümetin, hem de diğer toplumsal grupların kendilerine destek vereceklerini düşünmüş olmalılar.

Daha önce de vurguladığımız gibi, "halkçı" ve "milliyetçi" söylem içinde işgören hükümetin başlangıçtaki politikası, yabancı sermayenin egemen olduğu şirketlerde, işçilerin yanında bir anlayışın oluşmasını sağlamıştı. Bu politika 1923 yılı içinde önemli değişikliklere uğramış ve pratikte uygulanabilirliğini büyük ölçüde yitirmişti. Ancak bu hızlı dönüşümün farkına varamayan, başta işçi sınıfı olmak üzere, geniş halk kitlesi "eski" söylemin etkisi ile davranmaya devam etmiştir. Bu nedenle Aydın demiryolu işçilerinin istemleri kamuoyunda büyük destek buldu. İzmir basını, sütunlarında hemen her gün işçilerin yaşam şartlarının olumsuzluğunu ve taleplerinin haklılığını dile getiren yazılara yer veriyordu. Aynı günlerde Kasaba-İzmir demiryolu işçileri de kırkdokuz maddeden oluşan bir istekler demeti ile ortaya çıktılar. Onların istekleri de Aydın demiryolu işçilerinin istekleri ile aynı paralellikte olmakla birlikte, daha çeşitlendirilmiş ve ayrıntılandırılmıştı (*Türk Sesi*, 24-27 Ağustos 1923). Bu gelişmeler karşısında hükümet, Tatil-i Eşgal Kanunu gereğince, tarafların karşılıklı görüşmelerini sağlamak amacıyla bir komisyon oluşturmuş, kendi temsilcisi olarak da İzmir eski milletvekili Enver Bey'i atamıştır. Ancak bu görüşmeler hiçbir sonuç vermemiş, kumpanya başlangıçta kabul etmeye eğilimli olduğu istemleri bile ısrarlı biçimde reddeden bir tavır takınmıştır. İşçi temsilcileri de, kumpanyanın öncelikle 1908 yılında kabul ettiği şartları yerine getirmesini isteyince görüşmeler tam bir çıkmaza sürüklenmiştir (*Türk Sesi*, 30 Ağustos 1923).

Grev

Uzlaşmanın olanaksız hale geldiği ortamda işçiler için başvurulacak tek yol kalmıştı: grev. Ancak bu kararın verilmesi kolay olmamış, büyük tartışmaların çıkmasına neden olmuştur. Birliğin fahrî başkanı Refik Şevket, greve gidilmesine karşı çıkmış, sorunun görüşmeler yoluyla çözümlenebileceğini iddia etmiştir. Ona göre görüşmelerin yeniden başlaması sağlanmalı, hiç değilse onbeş gün

daha beklenmeliydi. Ancak sabırsızlanan işçilerin grev kararı alması üzerine, Refik Şevket görevinden istifa etti (*Türk Sesi*, 5 Eylül 1923). İşçilerin genel temsilcisi olan Veli Bey'in yerine de Harun Aliçe getirildi.

31 Ağustos sabahından itibaren greve başlayan işçilerin, greve gitme gerekçeleri 2 Eylül –1 Eylül"de gazete yayınlanmadığından– tarihli gazetelerde yer alan "İzmir halkının vicdanına" başlıklı bildiri ile açıklanıyordu (Ek: II). Baştan sona "milliyetçi" söylemin egemen olduğu bildiride işçiler "her nevi hürriyet(lerini) yüz binlerce şüheda kanı bahasına istihsal ettikten sonra bir ecnebi sermayesine esir olarak zelilâne ve muhkirâne yaşamaya şeref-i milli namına tahammül" edemediklerini, kumpanyanın kendilerine ödediği ücretle "en basit maişet teminine bile muvaffak" olamadıklarını, "İngiliz ameline şeref-i millîsini feda etmek zilletine tenezzül etmeyen" arkadaşlarının kapı dışarı edildiğini vurguluyorlar ve sonuçta "pek aşikâr olan bu küstahlığa karşı grev ilan etmek suretiyle cevap vermek" zorunda kaldıklarını belirtiyorlardı. Grevin 31 Ağustos 1922 bayramının sene-i devriyesine denk geldiğinden dolayı üzüntü duyduklarını, şenliklerin yapılacağı Buca alanına parasız tren işletme tekliflerinin de askerî makamlar tarafından reddedildiğini bildirilerine eklemişlerdi.

Greve, İngiliz memurlar ile tamirhanelerde çalışan işçiler dışında kalan tüm memur ve işçiler katılmıştı (*İstatistik*, 1923:160). Ancak grevci işçilerin toplam sayısı çeşitli kaynaklarda oldukça farklılıklar göstermektedir. Şnurov (1971:54), oldukça abartmalı biçimde 3.000 rakamını aktarmaktadır. Güzel (1983:1852) de aynı sayıyı veriyor. Kitaygorodski (1979:148) daha gerçekçi bir yaklaşımla, 1600 kişinin greve katıldığını yazıyor. İzmir İstatistiğine (1923:160) göre ise bu sayı tam tamına 1563'tür. Fakat açık olan bir şey varsa, Aydın demiryolu işçilerinin grevi, 1923 yılının hem en kalabalık, hem de en uzun süren grevlerinden biridir.

Grevin başlamasının hemen ardından kentteki diğer işçi grupları, grevcilere maddî ve manevî her türlü desteği vereceklerini açıkladılar. Uzun süreden beri aynı nedenlerden dolayı rahatsızlıkları ifade eden ve birtakım isteklerde bulunduğunu yukarıda belirttiğimiz Kasaba-İzmir demiryolu işçilerinin de greve başlayacağı söylentisi belirdi (*Anadolu*, 3 Eylül 1923). Hükümet ise, muhtemel olayları engellemek amacıyla Alsancak garını asker ve polisle koruma altına aldı (*Anadolu*, 2 Eylül 1923). Buna rağmen çeşitli olayların çıkması engellenemedi. İşçi Birliği idare heyeti kısa bir süre gözaltında tutuldu (*Türk Sesi*, 2 Eylül 1923). Bunun üzerine İngiliz Konsolosu Vali Aziz Bey'i ziyaret ederek, güvenlik önlemlerinin arttırılmasını istedi.

Kısa bir süre sonra ilk andaki heyecan yerini dinginliğe bıraktı ve grevin ilk sonuçları da belirmeye başlandı. Grevin en önemli etkisi ticaret üzerinde hissedildi, nakliyatın kesilmesiyle piyasa durgunluk noktasına geldi. İncir ve üzümün İzmir piyasasına indirilemediği bir yandan üreticileri zor durumda bırakırken, diğer yanda tam ihracat devresinde, tüccarın sipariş alamaması sonucunu doğurdu (*Türkiye İktisat Mecmuası*, 29 Ekim 1923:312). Tüccar ürünlerin

taşınmasında develeri kulanmaya çalıştıysa da yetersiz kalındı. Bu gelişmeler üzerine, başlangıçta grevi destekleyen, hatta grevci işçilere parasal yardım yapan tüccar ve çiftçi kesimi, grevin kendi üstündeki olumsuz etkileri farkettikleri ve bunun uzun süre devam edebileceğini anladıkları andan itibaren geri çekilmişler ve grevin biran önce sona erdirilmesi yönünde çabalamaya başlamışlardır. Grevcilerin en önemli destekçisi görünümündeki "milliyetçi" *Türk Sesi* gazetesi bile ihracatın en önemli devresine denk düşen bu grevin durdurulması için, hükümetin olaya el koyması çağrısı yapmaya başladı (4 Eylül 1923). *İzmir Çiftçiler Birliği* bir beyanname yayınlayarak grevin engellenmesini isterken, Aydın incir tüccarları da aynı amaçla Nafıa Vekaleti'ne başvuruyordu. Aynı günlerde Yusuf Akçura'nın başkanlığında toplanan TBMM İktisat Encümeni, tarımsal üretimin, özellikle de incir ve üzüm üretiminin ne derece arttığını tartışıyordu.[6]

Tüm bu gelişmelerin lehine işlediğini gözlemleyen kumpanya, kabul etme eğiliminde olduğu istemleri de reddederek görüşmelerden çekildi (*Türk Sesi*, 6 Eylül 1923) ve lokavt ilan etti. 8 Eylül tarihli gazetelerin arka sayfalarında yer alan ilanlara göre kumpanya, yeni işçi ve memur alımına başlanacağını duyuruyordu. İşte bu noktada hükümet olaya müdahale edecek ve Tatil-i Eşgal Kanunu'na dayanarak greve son verecektir. Anlaşıldığı kadarıyla hükümet, şirketin taşıma ücretlerinde yaptığı % 25'lik indirimden vazgeçmiş, böylece işçi ücretlerinin indirilmesini engelleyerek bir yumuşama sağlamıştır (*Yeni Gün*, 11 Eylül 1923). Aynı gün, İstanbul'da, mürettipler grevi nedeniyle gazete sahipleri tarafından ortaklaşa yayınlanan *Müşterek Gazete*'de şu haber görülüyor: "Ankara, 11 Eylül (muharrir-i mahsusumuzdan)– İstanbul ile diğer şehirlerimizde son zamanlarda amele tarafından ilan edilen grevler Heyet-i Vekile'nin nazar-ı dikkatini celp etmiş ve seferberlik hitam bulmadığı cihetle grevler hakkında mukarrerat-ı mahsusa ittihazı derpiş edilmiştir" (Tunçay, 1993-1;185).

Sonuç

Şefik Hüsnü (1975:195), grevin bastırılmasının hemen sonrasında kaleme aldığı bir yazısında, bu sonucun bir iki bakanın yanlış kararından kaynaklandığı, "Halk Hükümetinin meyve tüccarlarının malları nakledilmedi diye –buna başka çıkar yol arayacak yerde– İngiliz kumpanyası lehine şiddetli müdahalesi ve uğursuz Grev Kanunu'nun uygulaması Aydın demiryolu işçilerinin bilinçli hareketini bozguna" uğrattığı değerlendirmesini yapıyor. Yukarıda anlatılan olaylar dizgesine bakıldığında, bu değerlendirmeye katılmamak mümkün değil.

6 Gerçekten de tarımsal üretim bir önceki yıla göre büyük artış göstermişti. 1922 yılı üzüm rekoltesi 8.179.872 kg. iken, 1923 yılında yaklaşık beş kat artarak 36.608.000 kg.'a çıkmıştır. Aynı şekilde, 1992'de 2.681.136 kg. olan incir üretimi, yaklaşık on kat artarak 20.480.000 kg.'a fırlamıştır (Berber, 1985;187-190).

Ancak sonucun bir iki bakanın tutumuna bağlanması, hükümetin sınıfsal karakterini gözden kaçırmaktadır. Ankara Hükümeti'nin işçi hareketi karşısında izlediği politika, dış ilişkilerdeki dalgalanmalara göre farklılaşmış, yabancı şirketlerde çalışan işçilerin eylemlerini zaman zaman teşvik etmiş ve yönlendirmiş, zaman zaman da engellemiştir. Burada üzerinde durulması gereken bu dalgalanmalar ve dalgalanmalar sonucu hükümetin yaklaşımlarındaki farklılaşmaların İşçi sınıfının bilinçsel yapısına nasıl yansıdığıdır. Yukarıda aktardığımız gibi, grev sonucunda uğranılan başarısızlık, hükümetin sendikacılığın minimum talebi olan 'adil bir işgünü için adil bir ücret' talebini bastırması, işçilerin bilinçsel yapılarında kaçınılmaz olarak bir değişim yaratmıştır. Ancak bu değişim, Hobsbawm'ın "varolan sistem karşısında genel bir hoşnutsuzluk, daha tatmin edici bir sistem için genel bir özlem ve alternatif toplumsal düzenlemelere ilişkin bir tasarım" olarak nitelendirdiği (akt. Hyman, 1987:95) ikinci diziden değişiklikler talebine evrilememiştir. Böyle bir dönüşümün önünü kesen en önemli etkenlerden biri olarak, II. Meşrutiyet'ten itibaren genel ideolojik yapının belirleyicilerinden biri olan "halkçı-milliyetçi" söylemi göstermek mümkündür. Yukarıda betimlediğimiz gibi, sınıfsal yapıların inkarı biçiminde yorumlanan halkçılık ile farklı etnik yapılara karşıt bir anlayış şeklinde gelişen milliyetçilik işçi sınıfının bilincinin/kimliğinin oluşumunu derinden etkilemiştir. Öyle ki, bu etkilenme hükümetin işçi sınıfına karşıt bir tavır içine girmesine rağmen devletin sınıfsal yapısını perdelemiş, işçi sınıfının siyasal dönüşüm yönünde taleplerde bulunmasını engellemiştir.

Türkiye'nin siyasal yaşamında süreç içinde meydana gelen ideolojik farklılaşmalar, 'halkçı-milliyetçi' söylemin işçi sınıfı üzerindeki etkisini zaman zaman azaltmış veya arttırmıştır. Ancak günümüzdeki sendikal hareketin kimliği bu söylemin devamlılığının dolayısıyla bir sorunsal olarak varlığını koruduğunun göstergesi olarak algılanmalıdır.

İzmir-Aydın demiryolu grevi, bu açıdan bakıldığında hükümet, yabancı sermaye ve işçi sınıfı arasındaki ilişkilerin anlaşılabilmesi yolunda oldukça ilginç örneklerden birini oluşturuyor. Ancak bu olay işçilerin sendikal örgütlenmeye yaklaşımları konusunda da anlamlı bir örnektir. İşçiler, grevin başarısızlıkla sonuçlanması üzerine, kendi haklarını savunma iddiasında olan örgütlenmelerine karşı büyük ölçüde güvenlerini yitirmişlerdir. Nitekim, Aydın Demiryolu İşçiler ve Memurin Birliği, yönetim kurulu değişmesine rağmen (*Ahenk*, 21 Ekim 1923) büyük üye kaybına uğramış ve sarsılmıştır. Birliğin yeni başbakanı Dr. Zeki Bey *Anadolu* gazetesi muhabiri ile yaptığı söyleşide, birliğe giriş ücretini kaldırmış ve aidatı yarıya indirmiş olmalarına rağmen üye bulamadıklarını, bunun nedeninin de birliğin grevdeki başarısızlığından kaynaklandığını itiraf etmek zorunda kalmıştır (1 Ağustos 1924). İşçilerin örgütlenmelerine karşı tepkisinin başlangıcı her ne kadar grevin başarısızlığı ise de, bu aynı zamanda sorunlarına birlik aracılığı ile çözüm üretilebileceği düşüncesinden uzaklaştıkları

anlamına da gelmektedir. Bu gelişmelere 1930'lu yıllarda CHP'nin doğrudan kendisine bağlı işçi örgütlenmeleri yaratma girişimi de eklenince, günümüzdeki sendika-işçi ilişkileri konusunda önemli sayılabilecek tarihsel ipuçları elde edilebilir.

Diğer yandan, Meclis gündemine alınmış olan İş Yasası tasarısının görüşülmesi büyük ölçüde bu grevin yarattığı hava nedeniyle ertelenmiştir. İş Yasası tasarısı, I. dönem TBMM'den devralınan evrak arasında "müzakeresi lüzumlu olanlar" listesinin ilk sırasında yer alıyordu. İktisat Encümeninin bu konudaki mazbatası TBMM'nin 26 Ağustos 1923 tarihli 2. oturumunda kabul edilmişti (Gülmez, 1991:209).[7] İşte tam bu sıralarda meydana gelen grev, tasarının sahibi ve en ateşli savunucusu İktisat Vekili Mahmut Esat (Bozkurt) Bey'i son derece zor bir duruma düşürmüştür. Halk Fırkası'nın 22 Eylül tarihli grup toplantısında "amele meselesinden dolayı" İktisat Vekili Mahmut Esat "sorguya" çekilmiş (*İkdam*, 23 Eylül 1923), ertesi gün devam eden "fırka müzakeratında muhtelif meselelere dair, bilhassa amele mesaili hakkında müteadit suallere maruz kalan" Mahmut Esat istifa etmek zorunda kalmıştır (Tanin, 24 Eylül 1923). Böylece büyük ölçüde sahipsiz kalan tasarı, Meclis gündemine bir daha ancak 1924'de girebilecek, dönemin İktisat Vekili Hasan (Saka) Bey tarafından acele hazırlandığı gerekçesiyle geri çekilecektir. Hükümet, Takrir-i Sükun Kanunu (1925) sonrasında işçi sınıfına karşı tavrını netleştirecek, sendikal nitelik taşıyan örgütlenmelere karşı hoşgörüsü yok olacaktır. Tek Parti anlayışının kurumsallaşmasıyla birlikte grev, cezayı gerektiren bir eylem olarak yorumlanacak, gecikmeyle 1936'da çıkarılan İş Kanunu, kapsadığı alan içinde grev tamamen yasaklanacaktır. Recep Peker'in, bu düzenlemedeki amacın "... sınıfçılık şuurunun doğmasına ve yaşamasına imkan verici hata bulutlarını ortadan silip süpür(mek)..." düşüncesi olduğunu vurgulaması oldukça anlamlıdır (Esin, 1974:124)

7 Bu noktada konunun dışına çıkarak bir uyarıda bulunmak istiyorum. Prof. Mesut Gülmez, *Türkiye'de Çalışma İlişkileri (1936 Öncesi)*, başlığını taşıyan oldukça kapsamlı ve yararlı çalışmasında oldukça önemli, o derece de vahim denebilecek bir hataya düşmekteyiz. Gülmez, 1 Ocak 1926'da Türkiye'de tek resmi takvim olarak Gregoryen takvimin kullanılmaya başlamasına kadar geçen dönemde, ele aldığı olayların "mali" olarak belirtilen tarihlerini "miladi"ye çevirirken "belirtilen güne" Julyen takvimi ile Gregoryen takvimi arasındaki farklılıktan dolayı sürekli 13 gün eklemektedir. Bu işlem belli bir yere kadar doğrudur. Ancak ne yazık ki Gülmez, 21 Şubat 1333 tarihli kanundan haberdar değildir. Bu kanunla Osmanlı Devleti'nde tarih başlangıcı (Hicret) değişmemek kaydıyla, Gregoryen takvimine geçiş yapılıyor, böylece Mali takvim ile Miladi takvim arasındaki 13 günlük fark ortadan kaldırılıyordu. Bu nedenle 1 Mart 1333'ten sonraki Mali takvimde herhangi bir tarih miladiye çevirilmek istenirse, tarihin günü ve ayı belirleyen kısmı değişmez, yalnızca miladi karşılığı olan yıl değişir. Örneğin, yukarıdaki alıntımızda vurgulandığı gibi, İktisat Encümeni'nin İş Yasası Tasarısı ile ilgili mazbatası Meclisin 26 Ağustos 1339 tarihli oturumunda görüştüğünü belirttiğimizde, bu tarihin miladi karşılığı Gülmez'in belirttiği gibi 8 Eylül 1923 değil, 26 Ağustos 1923'tür.

EK: I
Aydın Demiryolu İşçilerinin Metalibi

Aydın Demiryolu İşçiler ve Memurin Birliği'nin Kumpanya'ya Teklif Ettiği Mevad

Birinci Madde: Milel-i mütemeddinede olduğu gibi bilumum işçiler için yevmiye sekiz saat çalışma müddetinin kabul ve sekiz saatten fazla çalışanlar ile eyyam-ı tatiliyede çalışanlara birer misli zam icrası.

İkinci Madde: Hafta tatilleri ile eyyam-ı resmîye tatillerinde ve Türkiye işçiler bayramı olan 1 Mayıs'ta yevmiyelerin tam olarak itası.

Üçüncü Madde: Hal-i hazır maaşat ve ücurat-ı yevmiyesi ile gala-yı es'ar yüzünden ölmeyecek derecede bir hayat-ı iztırar geçirmekte olduğu görülen bilumum işçi ve memurîn ve müstahdemîne yüzde elli zam icrası.

Dördüncü Madde: Beş sene mütemadiyen ücretle müstahdem bilumum işçi ve müstahdeminin beşinci sene nihayetinde yevmiyesinin maaşa tahvili ve yirmibeş sene hizmet eden işçi ve memurîn ve müstahdemîni sebk eden senelerde almış oldukları ücret ve maaşat yekûnunun yüzde onunun ikramiye olarak itası ve tekaüde sevki ve eğer tekaüd olan kimse kaviyyü'l-bünye ise ikramiyesi verilmekle beraber istihdamı ve onbeşinci senenin hitamında aldığı son maaşın maa-mahsusat sekiz misli ikramiye itasıyla ikinci defa tekaüde sevki ve müddet-i tekaüdiyesini ikmal etmeden ecel-i mev'udiyle vefat edenlere sevbk eden senelerde almış olduğu meblağ-ı umumiyesinin yüzde sekizinin ve mübtala olduğu hastalıktan dolayı vazifesinden af buyurulacak bilumum işçi ve müstahdemînin keza sebk eden senelerde almış olduğu meblağın yüzde onunun ikramiye olarak itası.

Beşinci Madde: İşçi, memur ve müstahdemîne senede bir ay mezuniyet itası ve bu mezuniyet zarfında maaş ve ücuratın tam olarak tesviyesi.

Altıncı Madde: Vazife esnasında sakatlanan ve hastalananların tamamen tedavisine kumpanyanın mecbur olması ve tedavi müddetince maaş ve ücuratın tam olarak tesviyesi ve vefat eden uzvundan birini kaybeden arkadaşın efrad-ı ailesine veya kendisine sermaye olmak üzere müteveffa veya mecruhun almış olduğu son maaşın maa-tahsisat yirmibeş mislinin ikramiye olarak itası veya malulün haline göre diğer bir işte istihdamına imkan varsa birlik ile kumpanyanın tayin edecekleri hakem heyetinin münasib görecekleri ikramiyenin itasından sonra maaş-ı haliyesiyle istihdamı, şu kadar var ki, iki eli kesilen kimseye veya ayağı kesilen veyahut hayatta çalışmak kudret ve kabiliyeti kalmayanlara işbu ikramiyeden maada kayd-ı hayat şartıyla muntazaman maaş itası.

Yedinci Madde: Badema işçilerin ve memurînin kumpanyanın hod-behod bilâ-tahkikat işine nihayet verilmemesi lazimü'l-tecziye olanlar hakkında birlik ile kumpanyanın tayin edecekleri hakem heyetlerinin karar vermesi bu heyet kararıyle yevmiye ve maaşattan kat' olunacak ceza-yı nakdilerin birlik sandığına teslim edilmesi.

Sekizinci Madde: 9 Eylül sene 338 senesi İzmir'de Büyük Millet Meclisi Hükümeti'nin teşekkülünden beri sirkat ashabı müstesna olmak üzere gerek kabahatli ve gerekse kabahatsiz olarak işten çıkarılan esamisi malum işçi, memurîn ve müstahdemînin bu ana kadar olan ihrac cezalarının kâfi addiyle maaş-ı sabıka ve zamaim ile vazife-i sabıkalarına alınmaları ve seferberlikleri kabahatlerinden dolayı hal-i hazırda müracaat edip de kabul edilmeyen Şimedifer Mektebi mezunlarının bademe müracaat edecekler(in) tercihan kayıt ve kabulü.

Dokuzuncu Madde: Seferberlikten mukaddem ve seferberlikte hizmeti sebk eden arkadaşların tarih-i duhullerinin nazar-ı itibara alınması.

Onuncu Madde: Seyr ü sefere vaz' olunan katarlarda behemahal doktorlarının bulunması ve kabil olamadığı takdirde kaza vukuunda ittihaz olunacak tedabir-i evveliyenin temini için mualece kutularının katarlarda temini.

Onbirinci Madde: Kumpanyanın depodaki müstahdemîni olan makinistleri ile katar ser-memurlarını ve her yüz mil için yetmişbeş kuruş ve ateşçi, biletçi, koçodorlara altmış kuruş itası ve merkezde manevrada çalışan umum makinist ve katar memurları için sekiz saatte yetmişbeş kuruş ekstra ve keza ateşçi ve manevracılara da elli kuruş ekstra itası.

Onikinci Madde: Kumpanyanın bilumum mevakıf ve depolarında yatak bulunmadığından elli kuruş yatak ücreti olarak itası veyahut hıfz-ı sıhhaya muvafık bir tarzda yatakhanelerinin inşası.

Onüçüncü Madde: [Sanservie] namı altında gönderilen depo ve katar müstahdemînin mahal ve mevakıfa gidinceye kadar olan mil ile yatak ücuratını bi't-tamam itası merkezden ayrılan depo ve katar müstahdemîni için yirmidört saati mürur ettiğinde yirmidört saat için yetmişbeş kuruş itası.

Ondördüncü Madde: Makinist ve ateşçilere icra ettirilmekte olan lavaj ameliyesinin ref'iyle ihtiyatlardan gayrısının depoda bulunmalarının mecbur edilmemesi ve katar memur ve müstahdemîni hüsn-i rızalariyle gidenler müstesna olmak üzere hattın herhangi bir kısmında mütesaviyen ve münavebeten ifa-yı vazife eylemelerinin temini.

Onaltıncı Madde: Havayic-i zaruriyeleri taşradan temin edecek olan işçi, memurîn ve müstahdemînin kömür, odun, un ve buna mümasil aylık veya senelik ihtiyacının meccanen nakli ve üç-beş kıyye miktarında gönderilecek sepet veya paket çamaşır veya yiyeceğin sülüs olarak ücret-i nakliyesinin kaydiyle zimmetinin ber-sabık kumpanya hesabına kaydedilmesi.

Onyedinci Madde: Memurîn ve müstahdemînin ahval-i fevkalade müstesna olmak üzere senevi istenilen mahalle azimet ve avdet pasolarının itasında sabıkı misillü idare-i maişetleri tarafından temin edilen ve sinni elliyi tecavz ve içbir işle iştiga etmeyen peder ve valideleriyle bakir ve seyib ve hemşire ve on yaşını tecavüz etmeyen erkek kardeşlerine meccanen pasolarının itası ve civar mevakıfta ikamet eden memurîn ve müstahdemîne intizamın halelden vikayesi için meccanen senevi pasolarının itası.

Onsekizinci Madde: Umur-ı cerriye, hareket ve diğer devairde vukubulacak münhalata hüsn-i hizmeti sebkat eden memur ve müstahdemînin zammiyatıyla tercihan tayini ve katar kısmına alınacak yeni memurların olbabdaki nizamnameye tevfikan baskıcı olarak kayıt ve kabulü.

Ondokuzuncu Madde: Amele çavuşlarıyla maiyetine ve mevakıf arasında hattı muayene eden bayrakçılara ve tamirat-ı mütemadiyenin hattı ve mevakıfı imara gidenlere birer adet muşamma ve merkez manevrasının gece vazifesinde bulunanlara sabıkı misillü ayda ve gündüz manevracılara iki ayda birer çift potin, makine ve katar memur müstahdemînine keza sabıkı misillü çizme ve muşamma ita edilmesi.

Yirminci Madde: Memurîn ve müstahdemîne kumpanya ile olan hukuk ve taahhüdat-ı mütekabilezini tesbit ve tayin eden ve harb-i umumiden evvel olduğu kadar işgal-i meş'um esnasında da Rum ve Ermeni memurin ve müstahdemîni için mer'i ve muteber tutulmuş olan kumpanya nizamname-i dahilisinin aynen Türk memurîn ve müstahdemînine de tatbik ve teşmilli ve asgarî müddet zarfında bu nizamnameden birer nüshasını alelumum memurîn ve müstahdemîne tevzii.

Yirmibirinci Madde: Kumpanya ile demiryolu memurîn ve müstahdemîn ve işçilerinin bi'l-itilaf tesbit edecekleri şeraitin tarafeyn murahhasları imzasıyla testisi.

Türk Sesi, 18 Ağustos 1923

EK: II
İzmir Halkının Vicdanına

Kardeşler!

Meşru hakkımızı istihsal için kumpanya ile mücadeleye giriştiğimizi biliyorsunuz. Her nev'i hüriyetimizi yüzbinlerce şüheda kanı bahasına istihsal ettikten sonra bir ecnebi sermayesine esir olarak zelilane ve muhkirane yaşamaya şeref-i milli namına tahammül edemedik. Bu İngiliz kumpanyası ordumuza bi'lfiil hıyanet eden Ermeni ve Rum amelesine verdiği parayı aynı işi tutan biz Türkler'e vermemekle lisan-ı hal ile Amerika ve Afrika yerlilerine yaptıkları gibi bizlere de vahşi ve menfur bir vaziyet almaktadırlar. Ve istiyorlar ki bizi de müstemlekesinde kamçılarla çalıştırdıkları mazlum işçiler gibi çalıştırsınlar.

Bugün kumpanyanın emeğimize mukabil verdiği para ile en basit bir tarz-ı maişet teminine bile muvaffak olamıyoruz. Şimdiye kadar kolu, ayağı kesilen malul kardeşlerimizle, şehit kardeşlerimizin eytamı sürünmekte ve bunu görerek halimizden, atimizden ümidimiz münkat' olmaktadır.

Alelumum medeni memleketlerde sermaye ile say'ın vaziyet-i müştereke ve müsavat-ı hukukiyesi kabul edilmiş ve hasılatın bir kısmını teşebbüs hissesi olarak sermaye hesabına tefrik ve tahsis ettikten sonra mütebaki kârı amele kendi aralarında taksim edecek kadar meş'ûr bir intibah-ı iktisadiye mazhar olmuş iken biz Türk işçileri hür hudutlarımız dahilinde en meşru ve insani arzularımıza bile cevab-ı hakaret almaktayız. Maluliyet-i ihtiyarlık, hastalık, kaza ve saire gibi maruz kaldığımız her türlü mehalike karşı vasıtasız ve müdafaasızız.

İngiliz ameline şeref-i millisini feda etmek zilletine tenezzül etmeyen arkadaşlarımız kapı dışarı edilmek tehditine maruzdur.

(Türk amelesi hakkını aramaktan aciz ve sefil bir vaziyette açtır. Ve grevlerinde iki günden ziyade devam edemezler. Bunlar arsız çocuklara benzer. İtaata davet etmek için kulaklarını çeke çeke yola getireceğiz) gibi İngiliz rüesası tarafından vaki olan tecavüzat ve türrehat, hüsn-i niyetle giriştiğimiz müzakeratın inkıtaına en büyük amil olmuştur ve bi'n-netice pek aşikar olan bu küstahlığa karşı grev ilan etmek suretiyle cevap verme mecburiyetinde kaldık.

Türk gençliğine, İzmir'in iktisadi seviyesine, işçinin masum ve mazlum hakkına ve halk hükümetinin inkışaf-ı iktisadi hakkındaki umdelerine istinaden hakkımızın temin ve vikayesi için bu hareketimize sebat edeceğiz.

Yalnız bu mecburiyet-i katiyemizin 31 Ağustos 1338 bayramının sene-i devriyesine tesadüfünden mütehassıl teessüratımızı bütün İzmir halkına ve onun vicdanını temsil eden muhterem valisine ve muhterem kumandanımız ve mebusumuz İzzettin Paşa hazretlerine bir tarziye şeklinde takdim etmekle beraber bilhassa şu noktaları tenvire lüzum görürüz ki, birliğimiz halkın, Buca alanında müretteb askerî resm-i geçide iştirakini temin için kumpanya kasasına bir menfaat temin etmemek şartiyle, yani bilâ-ücret veyahut askerî tesviye muhtırası mukabilinde lüzumu kadar tren tahrikini deruhte etmiş ise de bu müracaatımız makamat-ı askeriyenin menfi cevabıyla karşılaşmıştır. Binaenaleyh her hareketimizde olduğu gibi bu meselede de vazifemizi müdrik olarak hareket ettiğimize kaniiz.

AYDIN DEMİRYOLU İŞÇİ ve MEMURİN BİRLİĞİ

Türk Sesi, (83), 2 Eylül 1339 (1923)

KAYNAKÇA

Gazeteler

Ahenk (İzmir)

Anadolu (İzmir)

Hakimiyet-i Milliye (Ankara)

İkdam (İstanbul)

Tanin (İstanbul)

Türk Sesi (İzmir)

Yeni Gün (Ankara)

Diğer Eserler

Albüm (1973), *TBMM Albümü*, (Haz.) Kasım Öztürk, Ankara, Önder Mat.

Akyıldız, Ali (1992), "Demiryolları ve Değişme (Batı Anadolu Örneği)", *Yeni Toplum*, Yıl: 1, Sayı: 1.

Arıkan, Zeki (1988), "İzmir-Kasaba-Aydın Demiryolu İşçilerinin Bir Muhtırası", *Tarih ve Toplum*, Cilt 9, Sayı 49.

Bayar, Celal (1967), *Ben de Yazdım*, V. Cilt, Ankara.

Berber, Engin (1985), "Kurtuluştan Cumhuriyetin İlanına Kadar İzmir", Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İzmir.

Berber, Engin (1993), "Mütareke ve Yunan İşgali Döneminde İzmir Sancağı", Yayınlanmamış Doktora Tezi, İzmir.

Dahiliye Nezareti Muharrerat-ı Umumiye Mecmuası, 1. cilt, 1329 senesine mahsus, 1329 (1913), İstanbul.

Esin, Pars (1974), *Türkiye'de İşveren Sendikacılığı*, Ankara.

Gülmez, Mesut (1991), *Türkiye'de Çalışma İlişkileri, (1936 Öncesi)*, 2. bs., Ankara.

Güzel, M. Şehmus (1983), "Cumhuriyet Türkiyesi'nde İşçi Hareketleri", *Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi*, Cilt 7, İstanbul, İletişim Yayınları.

Hyman, Richard (1987), "Sendikal Bilincin Sınırları", *Onbirinci Tez*, 5.

İstatistik (1924), *İzmir Vilayeti 1339 (1923) Senesi İstatistiği*, İzmir.

Kitaygorodski, P. (1979), "Türkiye'de İşçi Hareketi", Çev. F. Bursalı, *Türkiye Komünist ve İşçi Hareketi*, içinde, İstanbul, Aydınlık Yayınları.

Lenin, V.I. (1975) ve diğerleri, *Sendikalar Üzerine*, İstanbul, Bilim Yayınevi.

Meray, Seha L. (1993), *Lozan Barış Konferansı, Tutanaklar-Belgeler*, İstanbul, Yapı Kredi Yayınları.

Onur, Hakkı (1977), "1908 İşçi Hareketleri ve Jön Türkler", *Yurt ve Dünya*.

Ökçün, A. Gündüz (1981), *Türkiye İktisat Kongresi 1923 - İzmir, Haberler-Belgeler-Yorumlar*, 3. bs., Ankara, AÜSBF Yayınları.

Sarkis, Karakoç (1935) Der., *Sicilli Kavanin*, On ikinci cilt, İstanbul.

Sencer, Oya (1969), *Türkiye'de İşçi Sınıfı, Doğuşu ve Yapısı*, İstanbul, Habora Yayınları.

Sülker, Kemal (1973), *Türkiye'de İşçi Hareketi*, 3. bs., İstanbul, Gerçek Yayınevi.

Şanda, Hüseyin Avni, *1908 İşçi Hareketleri*, 3. bs., İstanbul, Gözlem Yayınları.

Şefik, Hüsnü (1975), *Türkiye'de Sınıflar*, 2. bs., Ankara, Ülke Yayınları.

Şnurov, A. (1973), *Türkiye Proletaryası*, İstanbul, Yar Yayınları.

Tekeli, İlhan-İlkin, Selim (1978), "Kurtuluş Savaşı Sırasında, Avrupa'daki Bir Türk Gencinin (A. Şerif Onay'ın) Kalkınma Sorunlarıyla İlgili Çalışmaları", *Kanun-ı Esasinin 100. Yılı Armağanı*, Ankara, AÜSBF Yayınları.

Tekeli, İlhan-Şaylan, Gencay (1978), "Türkiye'de Halkçılık İdeolojisinin Evrimi", *Toplum ve Bilim*, Sayı 5-6, İstanbul.

Timur, Taner (1993), *Türk Devrimi ve Sonrası*, 2. bs., Ankara, İmge Kitapevi.

Toprak, Zafer (1977), "2. Meşrutiyette Solidarist Düşünce: Halkçılık", *Toplum ve Bilim*, Sayı 1, İstanbul.

Toydemir, Sedat (1951), "Türkiye'de İş İhtilaflarının Tarihçesi ve Bugünkü Durum", *İctimai Siyaset Konferansları*, Dördüncü Kitap, İstanbul.

Tunçay, Mete (1989), *1923 Amele Birliği*, İstanbul, BDS Yayınları.

Tunçay, Mete (1991-1), *Türkiye'de Sol Akımlar-I (1908-1925) 1*, 4. bs., İstanbul, BDS Yay.

Tunçay, Mete (1991-2), *Türkiye'de Sol Akımlar-I (1908-1925) Belgeler*, İst., BDS Yay.

Türkiye İktisat Mecmuası (1923), Cilt 2, Sayı 32, 29 Ekim 1339, İstanbul.

İzmir-Aydın railway striks 1923: An essay on goverment, capital and working class

The year of 1923 is one of the important transformation periods of Turkish history. The regulation of foreign affairs and the structural changes that took place in society became the major characteristics of this important period. Populism was the main concept of this new socio-structural change with its dimension of social classfication. While populism emphasizes class harmony in order to avoid class differentiation, nationalism, which became obvious during the Turkish National Struggle, tries to nationalize economy in order to get rid of foreign capital. Strikes that took place in this political atmosphere show how much the nationalist movement was able to penetrate into the working class.

This article studies the 10 days strike (31 August-9 September), which took place at Izmir-Aydın Railway Line, organized by the officials and workers against the English capitalists. The strike was supported both by the goverment and the other classes in all over the country. Thus, an agreement was made with the Aydın Railway Company, securing that the priviliges which had been to them by the Ottoman State during the second half of the 19th century. In return, the company had to make 25 % reduction on the transportation.

At the some time they had to reduce the wages of railway workers. As a result of these developments, the workers and official had gone on strike. Although, merchants farmers and the press supported the strike at the beginning, they gradually lost their support, due to its harmful effect during the export season.

Nevertheless, the workers demands that were constituded of 21 items, included the same items with the ones accepted at the Izmir Economy Congress. But these export produce gradually got rotten and the strike happened to be against the workers. The Company declared lock-out and the new workers were thus demanded.

Since, the strike became unsuccesful, the Minister of Economy, Mahmut Esat Bozkurt resigned and the negotiations for making the life of workers more prosperoes were posponed.