

# Tarihten Bir Yaprak

## 1928 Tramvay Grevi

Berdan Güney

[http://uidder.org/1928 tramvay grevi.htm](http://uidder.org/1928_tramvay_grevi.htm)

Web sitesinden alıntıdır

Türkiye işçi sınıfının elinden birer birer alınan haklar, bu topraklarda uzun yıllar boyunca gerçekleştirilen mücadelelerle elde edildi. Osmanlı'nın son dönemine kadar uzanan sınıf mücadelesi, savaş yıllarında kesintiye uğrasa da, Cumhuriyetin kuruluşunun ilan edilmesiyle birlikte yeniden başladı.



Yıkılan Osmanlı devleti ile güçlü bağları olan İttihat Terakki geleneğinden gelen paşalar tarafından kurulan devlet, işçilere demokratik haklarını altın tepside sunmadı. İşgününün ortalama 16-17 saate ulaştığı Cumhuriyetin ilk yıllarında, son derece düşük olan ücretler dahi işçilere ödenmiyor, yabancı uyruklu işçilerle yerli işçilerin ücretleri arasında birkaç kat fark olmasına göz yumuluyor, kadın ve çocuk emeği de alabildiğine sömürülüyordu. Zonguldak madenlerinde “mükellefiyet” adı altında zorla ve kölece çalıştırmayı da hatırlamak gerekiyor. Yeni Cumhuriyette Koçlar, Sabancılar devletin yardımıyla zenginliklerinin temelini o yıllarda atarken, işçi sınıfı ağır çalışma ve yaşam koşullarına mahkûm ediliyordu. İşçiler, ücretlerinin yükseltilmesi, ayrımcılığın kaldırılması, çalışma koşullarının düzeltilmesi için çetin mücadeleler verdiler.

Cumhuriyetin ilk yıllarında filizlenen grevlerin büyümesinin önüne geçmek için Osmanlı'dan miras alınan Tatil-i Eşgal (Grev) Kanunu uygulandı. Kanun, bugünküne benzer şekilde, tarafları uzlaştırmak amacıyla hakem heyeti oluşturulmasını şart

koşuyor ve görüşmeler boyunca iş bırakmayı yasaklıyordu. Tatil-i Eşgal Kanunu, 2. Meşrutiyetin ilan edildiği 1908 yılında, dönemin İttihat ve Terakki hükümetinin yayınladığı bir kararnameyle çıkarıldı ve bir yıl sonra meclisten geçirilerek uygulamaya kondu.

Gelişen işçi mücadelesinin kontrol altına alınması amacıyla uygulanan kanun, yeni devletin de yardımına yetiştii, ancak buna rağmen o dönemde binlerce işçinin katılımıyla gerçekleşen grevlerin önüne geçemedi. Dokuma, maden, telsiz-telgraf ve demiryolu işkollarında meydana gelen grevlere binlerce işçi katıldı.

İş yasasının olmadığı İttihat Terakki döneminde yapılan eylemler sayesinde çalışma koşullarında iyileştirmeler sağlandı. Fakat kısa zaman sonra ardı ardına patlak veren savaşlar nedeniyle mücadele kesintiye uğradı. Balkanlar'ın Osmanlı'dan ayrılmasının da bu kesintide önemli bir etkisi oldu. Yıkılan Osmanlı devleti yerine Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulmasından sonra, İstanbul, İzmir ve Ankara gibi büyük kentlerde yeniden grevler başladı. İşçilerin talepleri, çalışma koşullarının düzeltilmesi, iş saatlerinin 8 saatle sınırlandırılması ve hafta sonu tatili hakkı verilmesi, ücretlerin yükseltilmesi, yabancı ve yerli işçilerin eşit ücret alması gibi son derece temel taleplerden oluşuyordu.

Cumhuriyetin ilk yıllarında devletin kurucu bürokrasisi tarafından yapılan "millileştirmelere" rağmen, birçok büyük fabrika ve bazı önemli demiryolları halen yabancı sermayeli özel şirketlerin elindeydi. Bu şirketlerdeki yabancı uyruklu işçilerin ücretleri ile yerli işçilerin ücretleri arasındaki fark, meselâ maden işkolunda 10 katı geçiyordu. "20'li yıllarda taşkömürü sanayiinde yabancı işçiler günde 410-730 kuruş alırken, yerli işçiler 160-300 kuruş alıyordu. Yeraltında yabancı işçiler 670 kuruş, yerli işçiler ise sadece 60 kuruş alıyordu. Erkek, kadın ve çocuk işçiler arasında da büyük farklar vardı. Erkek dokumacılar günde 150 kuruş alırken, kadınlar 75, çocuklar ise 20 kuruşa çalışıyorlardı." (Sosyalizm ve Toplumsal Mücadeleler Ansiklopedisi, 59. fasikül, s.1895)

Elektrikleşmenin henüz sınırlı olduğu o dönemde gazyağı gibi temel tüketim maddelerine konulan yüksek vergiler, düşük ücretler nedeniyle geçim sıkıntısı yaşayan işçilerin yaşamını daha da katlanılmaz kılıyordu.

Savaştan yeni çıkan toplumda milliyetçiliğin fazlasıyla zemin bulması nedeniyle işçilerin hak mücadeleleri hoş görülüyordu. Grevler "devlet bütünlüğü ve çıkarlarına" aykırı olduğu gerekçesiyle bastırılıyordu. Ancak neredeyse tamamı yabancıların işlettiği şirketlerde gerçekleştirilen grevler, zımnen destekleniyordu. Bu zımnî destek yabancı işletmelerin devlet tarafından satın alınarak tümüyle millileştirilmesine dek devam etti. Dönemin iktidarı, sömürünün ancak yabancı işletmelerde olabileceğini söyleyerek, devlet işletmelerinde grevin gereksiz olduğunu savunuyordu! Millileştirmeden sonra grevler yasaklandı. Grevci işçiler, "düzeni bozan fesatçılar" olarak damgalandılar. O dönemin egemenlerinin grev ve

hak arama mücadelelerine bu şekilde kara çalmaları ile bugünkü AKP iktidarının grevi “ıvır zıvır” ilan etmesi arasında pek de bir fark olmadığı görülüyor. İki yönetim de sermayenin çıkarları için grevleri yasakladı.

Grevlerin en çok meydana geldiği sektörlerden biri tramvay-demiryolu sektörü idi. 20’li yıllarda bu sektörde önemli grevler gerçekleşti. 1927’deki Adana Demiryolu Grevinden sonra gerçekleşen 1928 İstanbul Tramvay Grevi, bu dönemdeki önemli grevlerden biridir.

İstanbul’u bir ağ gibi kuşatan ve kara ulaşımının önemli bir bölümünü sağlayan tramvay hattı, Dersaadet Tramvay Şirketi tarafından işletiliyordu. 1928’de işe yeni giren bir biletçinin günlüğü 126 kuruştı. 6 yılını doldurmuş olanlara ayrıca ayda 9 lira kıdem zammı ve 180 kuruş fazla mesai ücreti veriliyordu. Biletçi aylık ortalama 45 lira, vatman ise 60 lira alıyordu. Sendikanın resmi olarak tanınmadığı bu yıllarda İstanbul Tramvay İşleri Amelesi Cemiyeti, 1928 Eylülünün sonunda, şirket yönetimine ücretlere yüzde 50 zam ve sosyal haklarda iyileştirme taleplerini bildirdi. Uzun saatler boyunca çalıştırılan işçiler, işe giriş ve çıkış saatlerinin belirlenmesini de talep ediyorlardı. Şirket, işçilerin taleplerini kabul etmedi. İşçiler Valiliğe başvuru yapınca Tatil-i Eşgal Kanunu uyarınca bir hakem heyeti oluşturularak taraflar toplantıya çağrıldı. Heyet üyeleri toplantının ardından Valiye, “işçilerin müzakeresine bile imkân olmayan isteklerinin kabul edilemeyeceğini” bildirdiler. İşçi temsilcileri bir kez daha Valiliğe giderek 6 Ekimde greve başlayacaklarını açıkladılar. Vali Vekili Muhittin Bey (Üstündağ), 6 Ekimin İstanbul’un beşinci kurtuluş yıldönümü olduğunu belirterek günün değiştirilmesini istedi. İşçiler bunun üzerine grevin kesin tarihini 8 Ekim Pazartesi olarak belirlediler.

7 Ekim akşamı Şişli Tramvay Deposunda son kez bir araya gelip toplantı yapan yaklaşık 2 bin işçi, sabahın ilk ışıklarına kadar tartıştı. Toplantının sonunda greve çıkma kararını kesinleştirdiler. Günün ilk tramvayları sefere çıkmadı.

İşçilerin grev hazırlıkları devam ederken Dersaadet Tramvay Şirketi yöneticileri de boş durmadı. Grevin etkisini kırmak için hazırlıklara giriştiler. Devlet yetkililerine grevden bir gün önce başvurarak depoların çevresinde güvenlik tedbirlerinin alınmasını sağladılar.

Grevin başlamasının hemen ardından şirket işçilere grevden dönmeleri için öğleye kadar süre verdi. Bu süre sonunda geri dönmeyenlerin işten çıkarılacağını duyurdu. Öte yandan şirket hastalık ve askerlik gibi nedenlerle daha önce işlerinden ayrılmış eski işçilerin başvurularını bekletmeden kabul ederek onları yeniden işe aldı ve işin durdurulduğu depolara gönderdi. Greve katılmayan, çoğu masa başı çalışanlar ve kondüktörlerden oluşan işçilere vatmanlık görevi verildi. Bu ehliyetsiz sürücüler nedeniyle meydana gelen kazalar ucuz atlatıldı.

Şirketin isteği üzerine depoların etrafında alınan grev kırıcı tedbirler sayesinde, Şişli-Tünel, Harbiye-Fatih, Aksaray-Eminönü, Bebek-Eminönü hatlarında tramvaylar çalışmaya başladı. Sonra Maçka-Beyazıt, Tatavla (Kurtuluş)-Beyazıt, Sirkeci-Yedikule, Sirkeci-Topkapı tramvayları da çalışmaya başladı.

Tramvay depolarının önünde bekleyen grevci işçilerden bazıları, grevin sonuçlarını görmek için şehri dolaşmaya çıktı. Gördükleri manzara karşısında grevin istedikleri gibi gitmediğini anladılar. Şirketin verilerine göre, atölye işçilerinin yüzde 35'i, hareket kısmının yüzde 30'u, diğer kısımların da yüzde 47'si greve katıldı. İlk depolardan toplam 135 tramvay sefere çıktı. Römorksuz olarak çalıştırılan tramvaylar, toplam tramvay sayısının yüzde 48'ini oluşturuyordu. Bu tramvayları süren vatmanlardan bazıları, ara vermeden çalıştıkları için baygınlık geçirdiler. Hastaneye kaldırılan bu vatmanların yerine vakit kaybetmeden yenileri bulundu. Şehir Seyrüsefer Merkezi (Kent Trafik Merkezi) memurları, kaza ihtimaline karşı, ehliyetsiz vatmanlardan bazılarının sefere çıkmalarını engellediler. Bu da ikinci gün sefere çıkan tramvay sayısının azalmasına neden oldu.

Grevci işçiler, Şişli, Aksaray ve Beşiktaş tramvay depoları çevresindeki kahvehanelerde vakit geçirip grevin sonucunu bekliyorlardı. Bu grevde sınıf dayanışmasının güzel örnekleri de yaşandı. Otomobilciler Cemiyeti 4 bin lira yardımda bulundu. Demiryolu işçileri kendi aralarında 2 bin lira toplayarak grevcilere ulaştırdılar.

Gazeteler grevci işçilere greve son verme çağrısı yaptı. Cumhuriyet gazetesi işçiler için şöyle bir çağrı yayınladı: "Grevlerin menfi (olumsuz) neticesini gören tramvay amelesine samimiyetle tavsiye ederiz. Ameleler! Verilen mühletten istifade ediniz. İşinizin başına gidiniz. Aksi taktirde işsiz ve sefalet içinde kahrşınız." Milliyet gazetesindeki çağrı ise şöyleydi: "Tramvaycı Türk ameleye tekrar tekrar tavsiye ederiz. Derhal iş başına avdet ediniz (dönünüz). Çocuklarınızı aç bırakmak vebalini boynunuza almayınız."

Şirket yönetimi bir yandan uzlaşmaz tutumunu sürdürdü, bir yandan da grevden vazgeçecek işçilere çift gündelik vereceğini açıkladı. İşçilerin zam taleplerini karşılamayan şirket, grevi bastırmak için cömertçe para harcamaktan geri durmadı. Çift gündelik, özel lokantalardan yemek verilmesi, işe geri dönecek vatmanlara fazladan 1 lira ödeneceği açıklamaları nedeniyle, zaman ilerledikçe sefere çıkan tramvay sayısı arttı, grevci işçi sayısı ise azaldı. Yine de grev önemli ölçüde ulaşımın aksamasına neden olmaya devam ediyordu. Normal çalışma düzeninde 05:30-24:00 saatleri arasında yapılan seferler, 07:30-22:00 saatleri arasında yapıyordu. Tramvay seferlerinin azalması, at arabalarının ve duraklarda bekleyen yolcu sayısının artmasına neden oldu.

Grevin sürmesi üzerine Cumhuriyet Halk Fırkası (Partisi) yetkilileri, 12. Bölge Müfettişi Hakkı Şinasi Paşa'yı şirket ve işçiler arasında arabuluculuk yapması için görevlendirdiler. İki tarafı da dinledikten sonra açıklamalarda bulunan müfettiş, grevcilere grevi bırakma tavsiyesinde bulundu.

Grev komitesi gelişmeleri değerlendirmek üzere şişli'deki depoda 14 Ekimde tekrar bir araya geldi. Grevin bir haftayı doldurduğu gün tramvayların yüzde 85'i sefere çıkmıştı. Grevin başarıyla sonuçlanmayacağını düşünen işçiler de işlerini kaybetmek kaygısıyla işlerine geri dönüyorlardı. Bu gelişmeleri değerlendiren komite, "Haklarının savunmasını kayıtsız şartsız Cumhuriyet Hkmeti'ne bırakarak göreve başlama" kararı aldı. Işiler ıkarılan tüm işçilerin yeniden işe alınması şartıyla göreve döneceklerini Vali vekili Muhittin Bey'e bildirdiler. şirket bu isteği kabul etti.

15 Ekim sabahı tramvaylar normal seferlerine başladılar. Ne var ki grev komitesini oluşturan işçiler şirket tarafından "kara listeye" alındı. İki yıl içerisinde çeşitli bahanelerle bu işçiler işten çıkartıldı.

1928 tramvay grevi ve bu yıllarda gerçekleşen birçok grev, işçilerin taleplerinin kısmen kabul edilmesiyle sonuçlandı. Örneğin, 1927 Adana Demiryolu Grevi şiddetle bastırılmış, yine de işçilerin talepleri kısmen de olsa kabul edilmişti. Aslında 1925'te bastırılan şeyh Sait ayaklanmasından sonra ıkarılan Takrir-i Sükun Kanunuyla birlikte tüm işçi örgütlenmeleri yasaklanmıştı. Işilerin örgütlenmelerinin engellenmesi mücadele etmelerini de gleştirmişti. Ama 1928'deki Tramvay Grevi rneğinde olduğu gibi tümüyle engelleyememişti. 1933 yılından itibaren ise grevler tümüyle yasaklanacaktı.

Bu ve diğer yasaklarla işçi mücadeleleri kesintiye uğrasa da, 20'li yıllar boyunca gerçekleşen grevler, Türkiye işçi sınıfının önemli mücadele deneyimleri arasındadır.