

İstanbulda şehiriçi insan nakli meselesi ¹

ve

Tramvay işçilerinin bugünkü durumu

Prof. Dr. Fındıkoğlu Z. Fahri

1948 - 1949 senesi İçtimaî Siyaset Konferanslarının sonuncusunu ancak bugün yapmak kısmet oluyor. Aradaki gecikmeden dolayı Enstitü namına affımızı dilerim.

Konferans iki kısımdan ibaret olacaktır. Birinci kısımda,, men-sup olduğum sosyoloji ilminin telkin ettiği usule tâbi olarak mev-zuun ait bulunduğu problemin geçmişine, tarihine temas edeceğim İkinci kısımda doğrudan doğruya ve birinciden geçerek İstanbul tramvay işçilerinin bugünkü sosyal durumunu belirtmeğe çalışaca-ğım.

— I. —

XIX. uncu ASIRDA BÜYÜK ŞEHİRLERİN İNSAN NAKLİ DÂVASI

On dokuzuncu asra «her şey asrı» denilir, haksız değil. Bu asır-da ortaya çıkan «şey» lerden biri de büyük şehirlerdir. Büyük şe-hirlerin XVIII.inci asrın sonundan itibaren Avrupada, daha sonra Amerikada nasıl çıktığı —isterseniz nasıl hortladığını deyiniz— misallerle göstermeğe lüzum görmüyorum. Yalnız bir isim mesele-sine dokunmak isterim: Berlin'de bugün bir kaç «Berlin sokağı» var. Neden? Zira bir iki asır evvel Berlin, birbirine yakın köy ve kasabalardan ibaretti. Küçük Berlin şehrine karşı olan sevgiden do-layı bu köy ve kasabalar sokaklarından birine şehrin adını verdiler. Gel zaman, git zaman bu köy ve şehirler arasında birleşme ve bitişme olunca sokak adları da öylece kaldı. Bugünkü Ankarada da buna benzer bir hal görmüyor muyuz? İmparatorluk Ankarasın-

(1) Bu yazı 20 Mayıs 1949 da verilen konferanstan genişletilmiştir.

da Cebeci, Dikmen, Çankaya tarafı ilh... ayrı yerlerdi. Bugün birleşmişler ve daha da birleşiyorlar.

Her nasıl olursa olsun, ortaya çıkan büyük şehirlerin ortaya attığı meselelerden biri de şehir içi insan nakli işidir. Yine aynı Berlin'i ele alalım. XIX.uncu asrın başında ancak 150,000 nüfusu olan Berlin'de insanların taşınmasına mahsus hiç bir esaslı âmme hizmeti yoktu. 1739 da yalnız 36 arabası bulunan bir Fiaker loncası, bütün şehrin insan nakli ihtiyacını karşılarken 1824 te durumun değişmeğe yüz tuttuğunu, «Varşova arabaları» denen bir çeşit atlı arabaları şehir içinde kullanmak imtiyazının Martier adında bir müteahhit tarafından alındığını görüyoruz. Şehir nüfusunun artmasıyla mütenasip olarak araba sayısı da artmaktadır:

Sene	Araba sayı
1837	440
1846	1200
1870	3588

Bu devrin sonuna doğru «Kremser» denen arabalar Berlin ile Charlottenburg arasındaki insan nakliyatını ifaya başladı ise de artık lonca ve imtiyaz verme rejimi ile bu işi tahdit etmenin doğru olamayacağı görüldü: 1861 de imtiyaz verme usulü kaldırılır kaldırılmaz gelişme başladı: 130 omnibüs işleten bir şirketin teşekkülü arkası sıra şehirde bir «nakil vasıtaları komiserliği» kuruldu. Dr. Wüsterhoff'un tâbiriyle «şimdiye kadar esir olan burjuvazi harekete geçti (1).» 1898 sayımı Berlin'in 1,805,000 nüfuslu bir «dünya şehri — Weltstadt» olduğunu gösterdiği sırada şehir içi nakil vasıtalarında da kayıtsız ve hür bir inkişaf bütün neticelerini gösteriyordu. 1894 senesinde Berlin'e şehir dışından girip çıkanların 8,5 milyon olması, Bunların şehir içindeki cevelânlarının şehir içi nüfusunkine ilâvesi nasıl bir insan münakalesi işi tevliht edeceğini belirtmeğe kâfidir. Bu işin, ilk zamanlarda nasıl birden serptildiğini, dikkati celbe başladığını, beledî bir ehemmiyet taşıdığını 1892 senesine ait olan şu rakamlarda görüyoruz: Sabahın saat 6/10 u arasında Berlin'in Alexanderplatz köprüsünden 13,036 araba (el, yük arabaları ve paytonlar), 141,000 insan geçmektedir. Bu hâl umumî dikkati şehir içinde «Dördüncü Ştand» m, yani burjuvalar dışında kalan şehirlerin ucuz ve çabuk nakil vasıtalarına, onları civardan şehrin iş ve faaliyet merkezlerine getirme

(1) Dr. von Wüstenhaff: Verkehr und verkehrsmittel in Berlin während der Jahre 1865 bis 1895 (Zeitsch. d. könig. Preuss. Stat. Bureaus).

ve götürme işine gittikçe daha çok çekmeğe başlamıştır. «Berlin atlı demiryolları anonim şirketi» nin kurulmasıyla, biraz sonra 1890 da elektrikleştirilmesi, bu maksatla vücuda getirilmiş küçük şirketlerin bir araya gelerek büyük (Berlin tramvay şirketi) ne meydan verilmesi şehir içinde ucuz ve çabuk insan taşıma ihtiyacının karşılanması lüzumunu cevaplandıran hareketler meymandadır. Aynı hareketler arasında «Dördüncü Stand» a dahil tramvay işçilerine ait sosyal meseleler de görüşülmeğe başlıyor ki bunlardan biraz sonra bahsedeceğim.

Aynı hğdise Pariste buna yakın bir seyir takip ediyor. Henüz burjuvazinin zayıf olduğu zamanlarda aristokrasi, şehirde kendi süslü ve üniformalı arabacılar tarafından idare edilen arabalarıyla dikkati celbediyordu. İçinde «burjuva» ve «işçi» nin de dahil olduğu «halk» tabakası için ihtilâlden evvel herhangi umumî bir şehir içi nakil vasıtası bahis mevzuu değildi. İhtilâlden sonra hâkimiyeti ele alan burjuvazi ve gittikçe gelişen kapitalizm ile beraber civardan şehre gidip gelmeler fazlasıyla arttı. 1855 te bu ihtiyacı karşılamak üzere «Cocher» adlı kumpanyalar teşekkül etti. Bunların içinde en meşhurları «Urbaine» ve «Abeille» adını taşıyanlardır. Bir taraftan at için gümük vergisinin arttırılması, keza mısır gümrüğünün fazlaştırılması, bir taraftan atları kırıp geçiren hastalıklar, diğer taraftan serbest arabalarla rekabet, kumpanyaları zarara sokuyordu. Bununla beraber bu gibi haller vukua gelmeseydi bile «dördüncü tabaka» nın aynıyle Berlin'de meydana verdiği ihtiyaç, yani ucuz ve çabuk nakil vasıtası ihtiyacı ele alınmalıdır. 1892 de «Cocher kooperatifleri» kuruldu. Bu kooperatifler, kumpanyalara nisbetle daha ziyade muvaffak oldular. Kazanç hırsının az olması, araba atlarına daha iyi bakılması bu muvaffakiyetin âmilleri arasında idi. Maamafih bu da şehir içinde ucuz ve çabuk gidip gelme» ihtiyacını karşılamıyordu. Esasen Garbın büyük şehirlerinde elektrik, atın tarih boyunca insan oğluna ifa ettiği zahmetli işin yerini almıştı. Pariste de bir şimal diğeri cenup olmak üzere iki tramvay şirketi kuruldu. Demek ki aynı zaruretler Berlin gibi Pariste de kendisini gösterdi.

Müsaadenizle bu bahsi bitirmeden kısaca iki şehirden daha bahsedeyim.

Geçen asrın sonlarında Belçika sermayesi, iki Alman şehrinde şehir içi münakale vasıtasını tesis imtiyazını üzerine aldı. İlk önce atla, sonra buharla müteharrik tramvaylar vücuda getirdi. 1900 de elektrikleştirmeye teşebbüs edildi. Belçika şirketinin im-

tiyazı 1907 de sona erdi (1). Aynı ecnebi sermayesi Almanyada Dusseldorf şehrinde de tramvay işletmesini üzerine almış, 1892 de bu imtiyazı belediyeye devretmiş, 1899 da başka bir alman şirketi şehir tramvaylarını elektrikleştirme işini taahhüt etmiş, 1900 de bir kaç civar hat müstesna bütün şehir tramvay hatları belediyeye intikal etmiştir.

Şimdi asıl mevzuumuza girebiliriz. Demek oluyor ki büyük şehrin doğurduğu dertler, meseleler arasında şehir içi münakale dâvası, sebepler ve şartlar hazır olunca kendiliğinden ortaya çıkan bir dâvadır. Son asırların tarihi boyunca bizim «İstanbul»umuzun da bu neviden dertleri ve kayguları arasında bu da vardır. Şairler İstanbul için:

*Ne kadar âlemi devretse sipehr
Bulmaz İstanbula benzer bir şeh'r*

yahut: *Bak Stambulun şu Sa'dâbadı nevbünyanına
Âdemin' canlar katar âbü havası cânına*

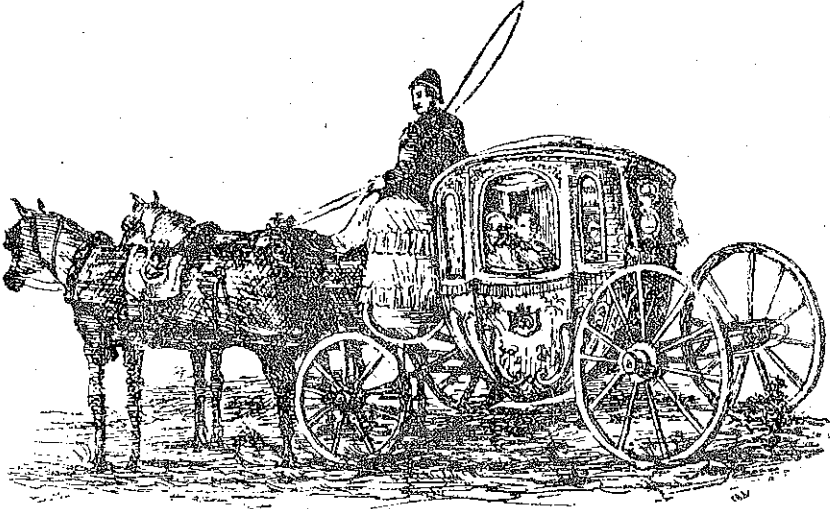
diye dursun. Dün de bugün de İstanbul, idarecilerimizi hayli yormuş, üzmüştür. O kadar ki mektepler olmasa maarifi iyi idare edeceğini söyleyen maarif nazırı gibi, İstanbul olmasa Türkiye iyi idare edilir denebilir!. İaşe tarihinde «İbadullahın muhtaç oldukları erzak ve eşya» derdi, en çok İstanbul için vaki olduğu gibi şehir içi münakale durumu da vakit vakit, yeni yeni meseleler çıkaran yine İstanbuldur.

Acaba eski İstanbulda şehir içi insan nakil vasıtaları nelerden ibaretti? 1868 de atlı tramvayların yapılmasından evvel ve hattâ sonra bu vasıtaların tek veya çift atlı arabalarla at ve eşekten ibaret olduğunu söylemeğe lüzum yok. Bunların yanında bazı müstesna bahtiyar insanları taşıyan ve insan ile taşman «sedye» lere de yer vermek gerek... 17-18 inci asırlarda pek sayılı olan bu «sedye» ler, 19 uncu asırda umumileşmeğe yüz tutmuş, araba, at yanında varlıklı halkın, ekseriya yabancılarla lövanten zümresine mer.sup kadınların istifade ettikleri bir vasıta olmuştu. Asrın ikinci yarısında sedyelere ve sedye taşıyanlara mahsus bir kararname bile neşredilmiş bulunuyordu (2). Fakat bütün bu va-

(1) Bk. H. Döscher: Zur Lage des im Münchener Strassenverkehrsgewerbe beschäftigten Personnal, Schriffen des Vereins für Soziapolitik, 1902 Sf. 317.

(2) Bk. Şehsüvaroğlu Halûk: İstanbulda sedye'ler. Cumhuriyet gazetesi, 3 Nisan 1949.

sıtaların hiç bir zaman bilhassa eski asırlarda bugünkü derecesiyle bir ihtiyaç teşkil etmediği de âşikârdır. Evliya Çelebinin 1100 adıyla gösterdiği İstanbul esnafı içinde, bu vasıtalara sahip bir sınıf göremiyoruz. Halbuki İstanbulun insanlarını kılı kırk yararcasına sınıflandıran, zümrelendiren Çelebi, İstanbulda insanları nakledici vasıtalarla götüren getirenleri mutlaka bize anlatacaktı. Demek ki

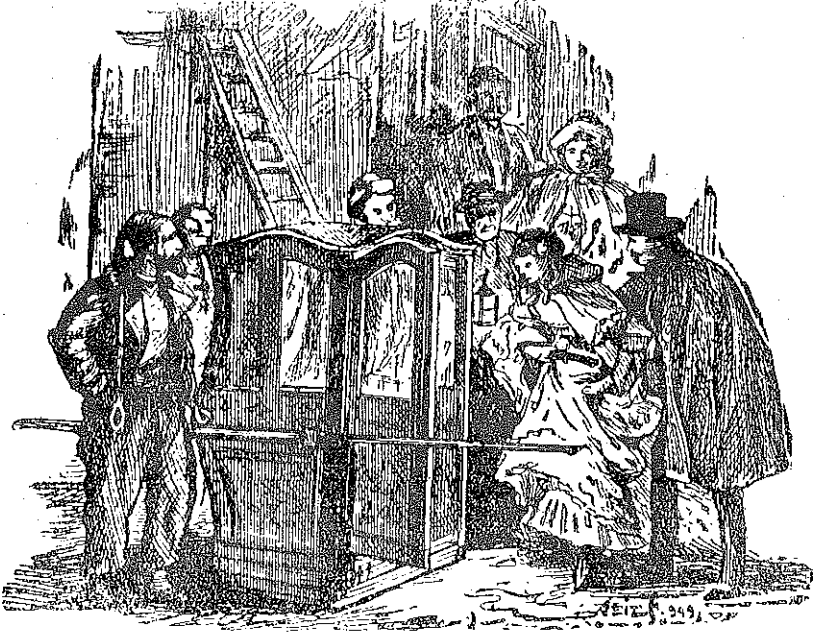


İstanbulda bir zamanlar münhasıran imtiyazlı şahısların, daha sonra geniş zümrelerin kullandığı kapalı nakil vasıtalarından biri: XIII. inci asırda hanımlara mahsus kapalı bir araba

(Şehsüvaroğlunun neşrettiği bir resimden)

(esnafı yankesiciyan, esnafı pehlivanan, esnafı cellâdan, esnafı ot yolucuyan...) gibi garip sınıf, zümre ve tabaka tasnifleri yapan bir müşahit, bu hususta zikre şayan bir cihet bulamamıştır. Karadan ziyade derizin mühim olduğu, her iki sahil ahalisinin «gemi» den ve «sandal» dan hayli istifade ettiği söylenebilir. Sultan Murat zamanındaki bir merasimde «gemiciler» in sırası bahis mevzuu olurken «pîr» leri Hazreti Nuh olan bu esnafın, insan ve eşya nakliyatındaki rolleri icabı «ekmekçiler» den mühim olduğu hakkında «ulemayı kibar ve meşayihî esnaf» m bir karara bile vardıklarını, hattâ şehir dışı gemilerinin kaptanlarının (Padîşahım istimâ ettik, bizim üzerimize kanlı kasaplar, tekaddüm edecekmiş. Ya bizim cümlemizi sen kırarsın veya biz cümlemiz kasapları kı-

rırız.) tarzındaki şikâyetlerine de hak veildiğini yine Evliya Çelebi'den öğrenmekteyiz. Buna mukabil karada şehir içi insan naklinin, büyük Avrupa şehirlerinin o devirlerinde de görüldüğü gibi, İstanbul için büyük bir ehemmiyet taşımadığı âşikârdır. Ancak idare eden tabakanın en sıvrılmış olanlarının, bilhassa saray mensuplarının, «Gerdüne» leriyle sayılı günlerde İstanbulda görünmeleri



İstanbulda XVIII.inci asırdan itibaren insan nakil işinde kullanılan ve Tünelin inşasından evvel bilhassa yüksek kaldırımında kullanılmış olan sedyelerden bir nümune.

(Şehsüvaroğlu'nun neşrettiği bir resimden alınmıştır)

müstesna birer hâdise sayılırdı. Eski İstanbulun hususiyetlerini araştıran muharrirlerimizden Şehsüvaroğlu Halûk Beyi dinleyelim: «Eski asırlarda araba daha ziyade şehirlerarası bir vasıta olarak kullanılıyordu. İstanbul içinde arabaya binmek saray mensuplarına mahsus bir lükstü. 17. ve 18. asırlarda Osmanlı hükümdarlarının bindikleri arabalarının üstleri kayıklarındaki sayebanlar gibi al çuhalardandı. İç döşemelerinde telli hatayı kullanılıyordu. Sultan İbrahim, İstanbulda al çuha kaplı arabasıyla sıkça dolaşıyor. Meşhur hasekileri mücevher topuzlu arabalara biriyorlardı. Padişahın kadınlarından Turhan Sultanın gümüşten bir araba-

sı vardı (1).» Fakat XIX. cu asırla vaziyet değişti: Müslim ve gayri müslim zenginlerin Viyana ve Paristen getirttikleri arabalara rastlanmakta, şehir nüfusunda bir artış görülmekte, Anadolu ve Rumeliden gelen bu nüfusun disiplin altına alınması âmme intizamı bakımından ihtisap nezaretini düşündürmektedir. Filhakika 1826 tarihli ihtisap nizamnamesinde şöyle deniyor: «Her tarafta bikâr odaları, hanlarüstü odalar, kahvehaneler inşa edilmekte... Bundan böyle Derseadete gelecek bikâr eşhas için münasip semtlerine uydurularak müslim, reâyâ mahlûtan sakin olmak üzere İstanbulda 3, 4, Üsküdar, Galata ve Eyüpte ikişer han tahsis ve gelenlerin kefalete raptı lâzım gelmekte... (2)» dir. Artık araba, İstanbul için yalnız mahdut saray mensuplarına mahsus bir nakil vasıtası olmaktan çıkmış, hiç değılese yukarı zümrenin istifade ettiği bir vasıta olmuştur. Aynı nizamname, bize artık bir «esnaf zümresi» nden bahsetmektedir: «Kucaş esnafı dahi arabaları olduğu mahalde şakird namiyle lüzumundan ziyade adam kullanmayıp el'an mevcut olan arabacı ve şakirtleri cümleten ehli ırz olmak üzere tahrir ve kefalete rapt olunduktan sonra fimabaat arabacılar şimdiki telebbüs eyledikleri bol biniş ve cüppe ve şalvar ve bellerine kuşandıkları Lâhur ve çarşab ve seffhane kıyafeti külliyyen ve umumen terk ile ehli ırz heyetide yenleri dar çuha biniş ve cüppe ve kenduleri başlarına dört parmak kenarlı ve şakirtleri iki parmak kenarlı yeşil kalpak giymelerine ve sakalsız arabacı olmayıp arabalarına nisa taifesi bindikte kenduleri zinhar arabanın önünde, ve ardından başka yerde gitmeyip ve arabanın penceresi yanında durmayıp doğrudan doğruya ırz ve edebleriyle gidip gelmelerine... ihtimam eyleye.» Böylece gerek reayâ taifesi arasında, gerek hususî bir ırkî zümre olarak vücuda gelen Levanter zümre içinde meydana verdiği hareket, nihayet Anadolu ve Rumeliden yukarıda işaret ettiğimiz şekilde İstanbula başlayan insan akını bizi 18 inci asrın sakin İstanbulundan her halde uzaklaştırıyor. Geçen asırlarda başlı başına bir «esnaf» sancılar, ilk İstanbul belediye (ihtisap) nizamnamesinde bir hüzen mevzuu olmakta, XIX. uncu asrın sonlarına doğru belediyece 176 ncı «esnaf» olarak gösterilen, tek ve çift binek arabalarını da ihtiva eden, resme tâbi bir arabacı esnafına rastlanmaktadır (3).

(1) Cümhuriyet Gazetesi: 26. 2. 1949: İstanbulda arabalar.

(2) Bk. Osman Nuri: Belediye Mecellesi. C. 1, Sf. 349.

(3) Bk. Osman Nuri: Belediye Mecellesi. C. 2, Sf. 393.

XIX. uncu asır ortalarına, Tanzimata' kadar çok mahdut ve ekseriya saray mensupları olanların binmesine mahsus olan at da artık herkesin hizmetine, şehrin uzak semtleri ile iş merkezleri arasındaki gidip gelmelere hasredilmişti. Filhakika atın bir zamanlar yalnız reayânın değil —ki artık bu asırda reayâ müslümanlar için de kullanılır— devlet hizmetinde, bilhassa Babiâlîde çalışan memurların bile faydalanamayacakları yasak bir vasıta olduğu malûmdur. At ile şehir içinde gezmek şöyle dursun, bir hacet için kullanılması bile yasak idi. Gayrı müslimler başta olmak üzere müslim esnaf, alt ve orta ahali, hattâ birinci sınıf memurlardan geriye kalan memurlar, ata binemezlerdi. Meşhur tarihçimiz Abdurrahman Şeref Beyin bir hikâyesine göre Babiâli memurlarından birini, gösterdiği gayretten dolayı mükâfatlandırmak isterler ve kendisine mükâfat nevini sorarlar. O da Edirnekapıdan Babiâliye yaya gelmenin güçlüğünden bahsederek at kullanmasına müsaadeden başka bir şey istemediğini söyler. Mükâfatın nev'ini soranlar, sorduklarına pişman olurlar. Zira böyle bir müsaade, memurun derecesine göre imkânsızdı. Bunun üzerine kabine kararıyla Babiâli civarında bir ev alınmasına ve kendisine hediye edilmesine karar verilir (1). Sonraları bu gibi tahdidatın kalktığını, hattâ bugünkü Babiâlinin (Vilâyet konağının) en alt katında at ile, bir rivayete göre eşek ile uzak yerlerden gelir memurların hayvanlarına mahsus bir ahır bulunduğu anlaşılmaktadır (2).

Fakat artık araba gibi at da XIX. asrın ikinci yarısına doğru tâbir caizse demokratize oluyor. İhtisap nezareti (yani Belediye), araba gibi at kullanılmasını da disiplin altına alıyor. Muayyen yerlerde ve ekseriya kahvelerin yanında binek at bulunan mahaller, bir yerden bir yere gitmek isteyenlerin emrine âmadedir. İstanbulun ilk belediye nizamnamesi sayılan (İhtisap nizamnamesi) nde (kira beygircileri) nden şöyle bahsedilmektedir: «Kira beygircileri dahi beygirlerini rapteyledikleri mahalde olup bir beygirin yanında iki üç şahıs olmamasına ihtisap ağası dikkat etmesini..., eğer içlerine sürücüden başka bir adam girerse ve yahut münasebetsiz

(1) Bk. Osman Nuri: Belediye Mecellesi, C. 1, Sf. 503.

(2) Daha sonraları tek veya çift atlı arabalarla da memurların vazifelerine gitmeleri mümkün oldu, bu suretle nakil vasıtalarında nisbî bir demokratlaşma ameliyesi vukua geldi. Değerli bir kadın muharririmiz, bugünlerde hatırlanan eski «Kâtibim» türküsüne vesile olan imparatorluk «Kâtibi» nin «setre» ve «pantolon» u ile, «kolalı gömlek» ile araba kullandığını anlatıyor. Bk. Halide Edib: Kâtibim, Akşam Gazetesi, 25. 7. 1949.

yerde ihtisap ağası tutar ise kiracı başının hakkından geline (1)» satırları görülmektedir.

Hulâsa şöyle böyle yüz sene evvelki İstanbulun araba ile şehir içi gidip gelmelerini, şimdi İstanbulun banliyölerinde rastladığımız arabalara, at kullanmasını da Heybeli ve Büyükdada yaz günlerinde görülen eşek ve nadiren at binmelerine, hattâ bunların Ada Belediyesince ücret ve seyrüsefer bakımlarından düzen altına alınmalarına bakarak hayal etmek pek güç değildir.

— II. —

İSTANBULDA UCUZ VE TEZ NAKİL VASITASI
İHTİYACININ DOĞUŞU

Büyük Garp şehirlerinde şehir içi insan taşıma işini bir âmme meselesi olarak ortaya çıkaran sebepler ve şartlar İstanbulda da kendi çapında tesirini gösterecektir. XIX. uncu asır boyunca tedrici surette beliren bu sebepler ve şartların başlıcası, İstanbulun nüfusunda hasıl olan artıştır. Filhakika XIX. uncu asır sonuna doğru yapılan iki nüfus tahriri arasında İstanbul böyle bir artış göstermiş 1296 (1880) tahririne nisbetle 1306 (1885) tahriri 543,876 gibi bir fazlalık arzemişti (2). Aynı istatistik, XIX. uncu asrın ikinci yarısında (han), (odalar) ve (hotel) lerin sayısını zikretmekte, 463 (han) da 14,719 —ki 645 i kadındır— nüfusun bulunduğunu, (Hotel) lerin Kadıköy, Büyükdere ve Beyoğlundaki açıldığını göstermektedir (3).

Bütün bu noktalar bize İstanbulun kendi ölçüsünde diğer garp şehirleri gibi XIX. uncu asırda demografik yapısı bakımından çehre değiştirdiğini gösteriyor. Garp burjuvazisinin ve Avrupa kapitalizminin bir nevi devamı olan Galata ve Beyoğlundaki ekonomik faaliyet zaviyesinden teşekkülü, demek oluyor ki Garp şehirlerinde şehir içi insan nakline ve nakil vasıtalarının tekemmülüne tesir eden aynı âmiller, bizim İstanbul'umuz için de rol oynamıştır. Bu rolün devam etmemesi, araba ve atın arkası sıra «ucuz ve çabuk»

(1) Bk. Kz. Belediye Mecellesi, C. I, Sf. 347.

(2) Bk. Derseâdet ve Bilâdi selâse nüfusu umumiyesi istatistik cetveli, 1301, Matbaai Osmaniye (O. Prof. Ö. Celâl Beyin hususî kütüphanesinde. Bu nadir vesikadan istifademizi mümkün kıldığı için kendisine teşekkür ederim.)

(3) Bk. Kz. Sf. 00

- 17 -

de (cent) trois cents Livres Turques destinées à faire face aux frais de contrôle.

N.B. Les frais ont été portés à 300 Lt. par année selon art. 20. de la Convention du 8/21 Janvier 1326/1911

Art. 26.

Toute contestation entre la Préfecture et la Compagnie au sujet de l'exécution ou de l'interprétation de la Convention ou du présent Cahier des charges sera jugée par une commission mixte composée d'arbitres nommés en nombre égal des deux parts.

Le jugement des ces arbitres sera exécutoire et obligatoire sans appel.

En cas de partage des voix, l'affaire sera portée à la section contentieuse du Conseil d'Etat pour être jugée.

Modifié par l'article additionnel du Cahier des Charges du 2 Ramazan 1298

Ce Cahier des Charges après avoir été étudié minutieusement en Séance plénière du Conseil d'Etat et au Conseil des Ministres a été soumis à la sanction Impériale.

Fait en double exemplaire et échangé après avoir été signé par le Ministre ad-interim des Travaux Publics.

Le 22 Djemazet Ewel 1286

(18 Août 1285)

(30 Août 1869)

Signé: MEHMED KABOULI

Ministre du Commerce et de l'Agriculture
Ministre (ad-interim) des
Travaux Publics.

مقابل قرضیه امانت مشارالیه استوی بوز عثمانی
نیرانی اشط ایده حکمدر .

(ش کانون ثانی ۱۸۶۹ ۱۸۶۹ تاریخلی مقابوله نامه تک
پنجی ماده سیه اشبو مختصصات اوج بوز لیرایه ابلاغ
ایدلشددر .)

بکرمی التوفی ماره

اشبو شرطنامه و یاخود مقابوله نامه احکامتک اجراسندن
و یاخود حاوی اولدینی عیارلک مناسندن طولای شهر
امانی ایله قویلییه پینده ظهور ایده بیه کک کانه تخلف و دعوی
طرفندن مساوی العدد ناسب اولدنی حکمدرن مرکب
قویسیونده فصل و رویت اولدنی و اشبو حکمدرک حکم
و قراری استیناف قبول ایچوب جان موقع اجرایه قویله حکمدر.
اشبو قویسیونده تساری آوا و توعیولورسه کیفتیک فصل
ر حسی شورای درلک محاکمات دائره سنه حواله اولدنی حکمدر.
(بو ماده ۲ رمضان سنه ۱۲۹۸ تاریخلی شرطنامه تک
ناده منضمه سیه تعدیل اولدشددر .)

خاتمه

اشبو شرطنامه شورای دولت هیئت عمومی سنده
و مجلس خاص و کلای فخرامده بالاطراف مطالبه
و تدقیق اولدنی طرف اشرف حضرت پادشاهی به
دخی عرض ایله لدی الاستیذان بر منوال محور اجرایی
خصوصنه اراده سنیه جناب خلایقده ای متعلق
و شرفصدور بیورلش اولغله ایکی نسخه اولدنی محور
و نامه نظارت جلیله سی و کالی چاپندن و مومی الیه
طرفندن امضا و تمهیر اولدنی تاطقی قانندی. محور برآ
فی الیوم الثانی و العشرین من شهر جمادی الاولی سنه
ست و ثمانین و مائین و الف .

فی ۲۲ جمادی الاولی سنه ۱۲۸۶

ایضا

محمد قیولی

ناظر تجارت و زراعت و وکیل نظارت امور نامه



1868 de İstanbul'da faaliyete başlıyan İstanbul Tramvay Şirketinin ilk mukavelenamesinin fransızca ve türkçe bir nüshasının son sahifesi.

taşınma taleplerine cevap veren bir nakil vasıtasının ortaya çıkması için bir mâni yoktur.

Bundan evvelki kısımda Berlin, Paris ve Münih'te şehir içi insan nakli hâdisesinin seyrini gösterirken, bu şehirlerden birinde Belçika sermayesinin işe karıştığını söylemiştim. İşte aynı sermaye, XIX. uncu asrın ikinci yarısında İstanbul'u da hedef ittihaz etmiş olmalı ki 16 Ağustos 1868 tarihli bir mukavelename ile Carapanos adlı bir mümessilin temsil ettiği bir Belçika şirketi «Saltanatı seniye» den İstanbul tramvaylarını inşa ve işletme fermanını alıyor. Fermanın mütemmimi olan mukavelenamenin birinci maddesinde şöyle deniyor: «Saltanatı Seniyye işbu mukavelenameye merbut şartnamede gösterilen Derseadet sokaklarında yolcu ve eşya nakli için tramvay tâbir olunan timuryolun inşasıyla hayvan vasıtasıyla araba işletilmesi imtiyazını Carapanos Eferdinin teşkil edeceği kumpanyaya ita eder. Kumpanya dahi şartname ahkâmına tatbikan masarifi ve zarar ve ziyarı kendisine ait olarak işbu yolları inşa edecektir (1)». Beşinci maddenin ferman tarihinden itibaren beş sene içinde «timuryol» yapılacak semtlerin imtiyazının başka kumpanyalara verilemeyeceğini tasrih etmesi, herhalde bunu düşünen başka yabancı şirketler bulunduğu hissini veriyor ki o devrin yatırım yeri arayan yabancı garp sermayesi için bundan daha tabii bir şey olamaz. 1868 mukavelenamesinin sarih olarak tayin etmediği hatları on iki sene sonra akdedilen ikinci mukavelenin şartnamesi tayin eylemiştir. Buna göre ilk hamlede şu üç hat inşa edilecektir:

1 — Galatada Voyvoda sokağından Tepebaşı, Taksim ve Pangaltıdan geçerek Şişliye, 2 — Eminönünden Balıkpazarı, Odunkapısı, Unkararı, Cibali, Fener, Defterdardan Eyüb'a; 3 — Birinci hattın ileride gösterilecek bir noktadan ayrılarak Tatavlaya. Her üç hatta ferman tarihi olan 1868 den itibaren bir sene içinde başlanacak, aksi takdirde ihtara lüzum kalmaksızın şirket bütün haklarını kaybedecek ve temirat akçası olarak verilen 10,000 Osmanlı lirası hazineye kalacak, inşaat başladığı takdirde ise her hattın yapılması sonunda teminat akçasının dörtte biri şirkete verilecektir.

(1) Bk. Derseadet Tramvay Şirketi : Mukavelename ve şartnameler, 1341 — 1925 İstanbul (E. T. T. Umum Müdürlüğü fen mühendisi sayın Süleyman Seden'in hususî kütüphanesinde.) Travmay tâbiri o zaman kullanılmamış, «Timur yolda hayvan vasıtasıyla araba» ifadesi kullanılmıştır. «Timuryol» sözü, Almanyada da bir zamanlar tramvaylar için istimal edilmişti. Sonradan «sokak yolu» mânası gelen bir tâbir kullanılmıştır. Bizde ise «Tramvay» tâbiri yayıldı.

Bu cihet, şehirde insan nakli işinin bir an evvel başarılmasını düşünenlerin endişesini göstermekte, hemen hemen aynı tarihlerde garp şehirlerinin de aynı endişe ile hareket ettiklerini hatırlatmaktadır.

Bu suretle «ucuz ve tez» nakil vasıtasını İstanbulda vücuda getirmeğe başlayan yabancı işletmenin 18 Ağustos 1868, 16 Temmuz 1881, 18 Ocak 1907, 8 Ocak 1911, 15 Mayıs 1912, 28 Eylül 1919, 16 Mayıs 1920, 17 Haziran 1923 tarihli ferman, mukavelename, şartname ve iradelerinde görülen genişlemesini takip, mevzuumuzun dışındadır. Fakat 1286 da şirkete «tarafı eşrefi hazreti padişahi» ve «iradei seniyyei cenabı hilâfetpenahi» ile verilen «ferman» dan, Cumhuriyet devrinin 1938 tarihli «satmalma mukaveleramesi» ne kadar olan uzun devre içinde bir «müessese» olarak ele alınacak işletmenin hukukî, teknik ve içtimai bakımlardan incelenmesini alâkalılarından beklemek lüzumuna da işaret etmekten kendimizi alıkoyamıyoruz. Herhalde imparatorluğun umuru nafia nazırı «Mehmet Kabulî Paşa» sı ile Cumhuriyetin Nafia vekili Ali Çetinkayaası arasında çizilecek bir hattın tetkiki, bu tetkikten çıkacak meselelerin bugününün aynı neviden meselelerine bağlanması nazarı olduğu kadar ameli faydalar da temin edebilir.

Şu halde garbın büyük şehirlerinde demografik gelişme ve şehirlerin morfolojik serpilmesi neticesinde kendisini gösteren «ucuz ve tez» nakil vasıtası ihtiyacı, İstanbulda 1868 de duyuluyor, veya gerçekleştiriliyor. Burada bir kaç noktaya yalnızca işaret edip geçeceğiz:

1 — İstanbul büyük garp şehirlerinin kaderini şehir içi insan nakli işinde paylaştan bir şehirdir. Pek cüzî bir farkla aynı devir içinde bazı şehirler ucuz ve tez nakil vasıtası zarureti duymuşlardır. İstanbul da bunların arasındadır.

2 — Gelişen kapitalizm, sermaye yatırımını düşünürken ucuz ve tez nakil vasıtası işini de istihdaf ediyor. Hedeflerin seçimi sırasında meselâ Münih ile İstanbul yanyana görülüyor. Demek ki kazanmak isteyen sermayenin muayyen bir devirdeki istikşafı sırasında, bir Alman şehri ile bir Türk şehri aynı gözle görülüyor.

3 — Kapitalizm, memleketten memlekete değişen bir varlıktır. Belçika sermayesi bir taraftan Münih'in, öbür taraftan İstanbul'un «ucuz ve tez» nakil vasıtası teminini düşünüyor. Alman kapitalizmi henüz byle bir teşebbüste bulunacak durumda değildir. Türkiyede bu neviden bir iktidasi zihniyet tabiatıyla hiç aranamazdı (1).

(1) Bununla beraber bir istisnayı iftiharla kaydetmek isteriz. Filhakika

4 — Almanyada ecnebi sermayesinin faaliyet ve devamı yalnız başlangıç rolünü oynamış, işletme kısa bir müddet sonra almanlaşmış, Türkiyede ise yabancı sermayenin faaliyeti üç çeyrek asır devam etmiştir. Bu da her iki memleketin ekonomik durumu, iktisadî dünya görüşü ile alâkalı ayrı bir mesele teşkil eder. Namık Kemal'in 1870 i takip eden senelerde «şirket kuralım» feryadını koymasına, bunun lüzumunu «İbret» te çok ikna edici şekilde anlatmasına rağmen «tek gül ile yaz gelmez» sözünün düşündürdüğü gibi bir mütefekkirin mücerret düşüncesi iktisadî cihan görüşümü-zü anî bir bünyevî istihaleye tâbi tutamayacağı aşikârdır (1).

5 — Başka memleketlerde «ucuz ve tez» insan nakli işinin belkemiği olan insan unsuru da, işletmelerin milli olması, devletin kayıtsız bir müessese olmaması münasebetiyle hemen gözönüne alınmış, biraz sonra anlatacağım içtimaî politika hareketlerine yol açmıştır. Türkiyenin «ucuz ve tez insan nakli» işinin bahis mevzuu olduğu yegâne şehrin ecnebi şirketi için böyle bir mesele asla yoktur, «isteyen» olmadığı için istekleri gerçekleştiren de bulunamazdı.

— III. —

BÜYÜK ŞEHİRLERDE İNSAN NAKLİ AMELİYESİNDE
İNSAN UNSURUNUN YERİ VE EHEMMİYETİ

İstanbulda şehir içi insan nakli işinin yakın bir asra ait panoramasını göstermeğe çalıştıktan sonra şimdi bu nakil vasıtalarını işleten insan unsuruna geçiyorum. Bu unsur, demin işaret ettiğim gibi Belçika şirketinin görüldüğü âna kadarki devirde başlı başına

İstanbulda ecnebi bir şirketin «Timuryolu» vücuda getirdiği senelerde büyük devlet adamımız Mithat Paşa, Bağdat valiliği sırasında orijinal bir teşebbüste bulunuyordu. Bağdat'a bir buçuk saat mesafede bulduan, ahalisi iktisadî ve ticarî saiklerle sık sık Bağdada gelip giden Kâzimiye kasabasını vilâyet merkezine bağlayan bir tramvay teşebbüsü, bir Türk teşebbüsü olarak gerçekleşti. Mithat Paşa, gidip gelenlerin sayısını gözönüne almış, bu sayının bir tramvay hattı inşasına tahammül edeceğine karar vermiş, yedi kilometrelik bir hat yapılmıştır. Bütün malzemesi İngiltereden getirtilen tramvay hattı, bu maksatla kurulan şirkete yalnız 18,000 liraya mal olmuştu. Bağdat'tan sonra üçüncü tramvay inşası tecrübesi İzmirde, daha sonra Konyada ve Üsküdar'da görülmektedir. Atlı tramvayın son izi, İzmirde Karşıyaka'da bir kaç sene önceşine kadar muhafaza edilmişti.

(1) Namık Kemal'in İstanbul Tramvay Şirketinin kurulduğu senelerde bu fikri ortaya atması şayanı dikkattir. Mütefekkire ait bir araştırmamızda bu ciheti aydınlatan amlûmata rastlanabilir: İş Mecmuası, sayı 25.

bir mesele teşkil etmemiştir. Ne Tünel'in inşasından evvel Yüksek-kaldırımından, bugün buz dolaplarını taşıyan hamalların taşıdıkları şekilde, asansörlerin kutularına benzer camekânlı dolaplar içinde, insan taşıyanlar için, ne de mahdut arabacı ve beygir sahipleri için ortaya atılmış bir sosyal mesele yoktur. Olsa olsa ortada bir narh mesele olabilirdi.

Fakat tramvay, tabii olarak ortaya bir amele meselesi çıkarıyor. Esasen tramvayın ve omnibüs ile otobüsün çıktığı her yerde bu mesele de kendisini göstermiş, geçen asrın son senelerinde belediyeleri ve hükümetleri işgal etmiştir. Fakat hemen söyleyelim ki, işçiyi alâkalandıran diğer sanayi ve iş sahalarındaki sosyal tecrübelerden istifade edildiği, yani tramvay işçisi, çok sonraları ortaya çıkan bir işçi zümresi olduğu için büyük ölçüde grevler, ihtilâflar ve işçi problemi bu sahada mevcut değildi. Diğer taraftan âmme intizamını yakından alâkadar eden bu meselede hükümetlerin ve belediyelerin de doğrudan doğruya veya dolayısıyla kapitalist işletmenin istismarını ve dolayısıyla amele ihtilâflarının doğmasını önleyecek mahiyette tesir icra ettikleri söylenebilir. Meselâ Berlin Tramvay şirketinin kazaya karşı sigorta, hastalık sandığı teşkilâtı asrımızdan çok evvel iyi tesirlerini göstermişti. 1900 senesine ait bir istatistik hastalık sandığının 4632 âzası olduğunu, o sene 4272 hastalık ile meşgul olduğunu, bunlardan 858'inin göz hastalığı olduğunu, meslekî olan bu hastalığa karşı mavi gözlük kullanılmasına başlandığını, hastalara gündeliklerinin 2/3 nü verdiğini, maamafi üç seneden fazla hizmet görmüş olan işçilerin 2/3 den geri kalan yevmiyesini tramvay işletmesinin taahhüt ettiğini izah ediyor. Aynı sene içinde tramvay işçileri, ne gibi arzuları bulunduğu hakkında yapılan bir ankete ittifakla emekli sandığına olan ihtiyaçlarını belirtmişlerdi (1). Aynı neviden tramvay işçisini himaye tedbirlerine aynı senede Münih'te de rastlıyoruz. Tramvayları önce bir Belçika şirketi, sonra Almanlar tarafından işletilen Münih'in, bu hal bakımından, İstanbul ile bir kader iştiraki vardır. Fakat bu kader iştiraki, Alman ve Türk tramvay işçilerinin sosyal durumları bakımından maalesef aynı değildir. Zira Münih tramvay işçilei, daha 1900 den evvel mükemmel bir sosyal korunma teşkilâtına sahip olmuşlardır. Halbuki İstanbul tramvay işçileri, anlaşıldığına göre, ecnebi sermayedarlığının tam bir istismar hedefini teşkil etmiş,

(1) Bk. Dr. F. Deichen: Erhebungen über die Verhältnisse der unteren Bediensteten und Arbeiten in Strassenverkehrsgewerbe Berlins, Sf. 470.

İkinci Meşrutiyetten çon sonra, ancak 1922 de Belçika şirketinin amele için bir (ihtiyat ve muavenet sandığı) kurma teşebbüsüne giriştiği görülmüştür. Bu teşebbüste bir sene sonraki 1923 Millî Hâkimiyet başlangıcının İstanbuldaki tramvay amelesini koruyucu tesirini görmemek, bu yüzden 1908-1918 arasındaki İkinci Meşrutiyeti tramvay amelesine meselesine kayıtsız kalmakla itham etmek mümkün değildir.

— IV. —

TRAMVAY İŞÇİLERİNİN 1948 İŞ İHTİLÂFLARININ
HALLİ VE NETİCELERİ

O halde İstanbul tramvay işçilerinin içtimaî durumu başlıca şu devrelerde ayrı ayrı gözönüne alınmalıdır:

- 1 — 1868 fermanı ile başlayan ve 1922 de sona eren elli dört senelik devre;
- 2 — 1922 den Tramvay Şirketinin belediyeleştirildiği tarih olan 1938 arasındaki devre;

Bunlardan birinci devrede şirket, gerek atlı ve gerek elektrikli tramvay zamanlarında amele için ne gibi sosyal yardım organizasyonları kurmuştur?.. Kazaya, meslek hastalıklama, terfi kademelerine, mesken dâvasına ait ne gibi yardımlar düşünülmüş, hülâsa bu işteki sây ve sermaye münasebetleri tanzim edilirken Türk gücünün kadri yabancı sermaye tarafından ne derece bilinmiş veya bildirilmiş, yabancı sermayedarlara ve hisse sahiplerine dağıtılan kâra Türk işçisinin ne nisbette âdil hakkı ödenmeyen göznuru karışmıştır? Bu noktaların cevabı ancak her devreye ait tarihî ve sosyolojik araştırmalardan çıkarmak mümkün olacaktır. Şimdilik bu gibi araştırmalardan mahrumuz. Yapılacak şey bugünkü tramvay işçileri ve tramvay işletmesi ile alâkalı kimselerden anket ve soruşturma yolu ile şirket zamanındaki amele durumu hakkında bazı şifahî malumat almak ve bunları bugünkü durum ile mukayese etmektir. Halk hikmetinin formüllerinden olan «kör ölür badem gözlü olur» sözünün şirket hakkında da bahis mevzuu olabileceğini düşünmekle beraber o günlerde çalışmış olanların intiba ve hatıralarının da kendisine göre bir değer taşıyacağı şüphesizdir.

İktisat Fakültesi Sosyoloji talebeleri vasıtasıyla yapılan anket sualleri içinde —ki bunlar etüdümüzün sonuna konmuştur— birisi şu idi: Tramvay şirketi zamanında işçi mi idiniz? O zamanla bu za-

man arasında, şirket ile idare arasında kendi durumunuz, geçinmeniz, size verilen kıymet ve ehemmiyet itibarıyla ne gibi bir fark görüyorsunuz? Bu suale cevap veren on beş tramvay işçisinden onu şirket devrinde de bulunmuştur. Amele ile müessese arasında işçiyi alâkadar eden meseleler zaviyesinden vaki münasebetler ve bunların bugün ile mukayesesini itibarıyla on beş işçinin beşi âdetâ anketçiye haklı bir ders verir gibi «o devir başka idi, bugün başka. Bir şey söylenemez.» demektedirler. Neticeye göre, şirket zamanında bulunan ve bulunmayan işçilerin toptan on kadarı şirket idaresini (yani hususî teşebbüsü), 5 i bugünü (yani belediye ve hükümet işletme sistemini) tercih etmektedir. Bu son beş cevap içinde (iş kanunu, işçi sigortaları kanunu tatbikatından dolayı bugün üstündür), (şirket yabancı idi, idare ne olursa olsun, bizim demektir) diyecek kadar selîm bir akıl ve mantık kullananlar bulunduğu gibi (şirket ceza verme hallerinde bir kontranket kabul eder, bu suretle cezaya uğrayan da hakkını arardı), yahut (şirket işçileri buldukları semtlerin iş yerlerinde kullanırdı), (şirket tekaüt olanlara tekaütlük bağlardı), (şirket tekaüt olanlara bir paso verirdi) gibi bugünkü tramvay idaresinin gözörüne almaktan ancak fayda göreceği esaslara (keşke idare de böyle yapsa!) temennisi ile işaret edenler de mevcuttur. Şüphesiz şirket zamanında amelenin durumu, böyle bir kaç suale geliş güzel alınmış cevapla anlaşılmaz. Fakat sosyolojik anket usulünün sathî de olsa bazı araştırma vesileleri verdiği, tutulacak ipuçları temin eylediği muhakkaktır. Bununla beraber şirket zamanında işletmenin insan unsuru, sendikalaşmamış, yahut devlet tarafından himaye görememiş olduğu için sermayenin emek erbabına gösterdiği alâka, ancak rasyonel ve verimli bir işletme endişesinden doğmuştur. İşin içinde içtimaî siyaset hareketine misal olacak bir taraf yoktur.

Yetmiş senelik bir devre içinde tramvay işçilerinin işveren ile münasebeti bize:

- 1 — Vaki taleplerin iş veren tarafından olduğu gibi veya tadil suretiyle kabulü,
- 2 — Vaki taleplerin iş veren tarafından kabul edilmeyerek greve meydan vermesi,
- 3 — Yeni 3008 sayılı İş Kanununa uyularak toplulukla iş ihtilâfı çıkarma.

gibi üç ihtimali düşündürüyor. Bunlardan birincisi inkılâptan, yani 1922 den evvel vaki olmuş bulunabileceği gibi sonra da gerek

تعییل اشغال

مزین — اونلر نه ایستلرسه یایستیلر. سکا نصیحت ویره جک
دکلم . یالکز بن ، سنک یرنده اولسه یدم ، کیتمزدم .

حیدر — نه دن ؟

مزین — حیدر ، بک اعلا بیلورسک که قومانیایا مدیرلری سنی
تشیویقچیلردن صایبورلر . براقچ کرد ، اوفاق غره ولره اولتیه آتاق
اولمادکده دکلم . اکر ایشلر ترس کیدرسه ایلمک اوکجه قابو دیشاری
ایدیله جکلردن بری ده سن اولاجسک . اوزمان بوخسته یاوروجاغله
حلز نه یه واریر ؟

حیدر — جانم ، برشی اولاجنی یوق . فورو قورو مناقشه ،
هپسی اوقادار .

مزین — براق ، اونار کندی کندیلرینه قونوشسینلر .
حیدر — آراسیرا بومستهلری قورجالامق دنده دن خالی دکلمر ،
آ کلابورمیسک ؟ نه قوباره بیلیرسه ک کار .

مزین — هیکزه راحت باطیور .

حیدر — قادینم ، بویله شیلره سنک عقلک ایرمز . حالندن نمون
اولان وار ، اولمایان وار ، هر کس بردرلو دوشونویور . هایدی اللهه
ایصهارلادق !

مزین — نی دیکلرسه ک ، اورایه کتیمه ! شاید کیدرسه ک هیچ
سوزه قاریشمه .

حیدر — باقالم بکا آغیز آچدی برلرمی ؟ قونفرانس ویرمه
نه اشتهلیلر واردر . [چوجوغی قوجاقلامق ایستر]

مزین — خایر ، خایر ! چوجوغی اویمه ! بیقلرک یوزینه دوونیر ،
اویاندیررسک .

İstanbul Tramvay Şirketinin Belediyeye devrinden evvel 1923-1936
arasında İstanbul Tramvay işçilerinin yapmış oldukları grevin türk
edebiyatına tesiri: Mahmut Yesari'nin «Tatili eşgal — Grev, Gréve»
isimli piyesinden bir sahife.

şirket, gerek idare zamanlarında cereyan etmiş ve işverenle işçi zümresi dışında kimsenin haberi olmayacak tarzda muslihane olarak halledilmiş olabilir. İkincisi için yani grev ile neticelenen haller için 1922 - 1938 arasında bir kaç hareket görüldü. Bu grevlerin —ki o zamanların ifadesiyle tatili eşgal adını taşırdı— tasviri, sebeplerinin izahı ve işçi leh ve aleyhine verdiği neticeler ayrıca ele alınabilir. Sosyoloji talebelerinin yaptıkları anketlerde bu nokta hakkında alâka verici tarihî malûmata rastlanmıştır. Fakat burada onlardan bahsetmeyeceğim. Üçüncü halin ilk tatbikatı, 1948 seresi ortalarında tramvay şirketi hareket servisine mensup 343 işçi namına dört mümessil ile İ. E. T. T. arasında çıkan toplulukla iş ihtilâfında görülür. Çalışma Müdürlüğü temsilcilerinin müdahalesiyle halledilemeyen bu ihtilâf, 3008 sayılı kararın B. fıkrası gereğince İstanbul Vilâyet Hakem Heyetine intikal etmiş, aşağıda anlatacağım karara bağlanmıştır. İstanbul tramvay amelesinin bugünkü durumunu aksettirdiği için üzerinde duracağımız bu nokta'nın izahına işçilerimizin şikâyeti ile başlayalım:

İşçiler, «çok yorucu ve yıpratıcı olan işlerinde sekiz saat adedilen günlük çalışmalarının karşılığı olarak bekâr ve kıdemsiz bir biletçinin ayda eline ancak 95 lira 40 kuruşun geçtiğini, bu para ile bugünkü şartlar altında geçinilemeyeceğini, idarece de kendilerine müteaddit tarihlerde ücretlerine zam yapılacağını vâdedilmiş olduğunu, şu sıkıntılı günlerde bu zammın bir çok ahvalde idare tarafından esas olarak alınan ücretin çıplak yevmiye kısmına % 100 nisbetinde, yahut günlük kazanç olarak elde edilen ücrete % 25 nisbetinde bir zam yapılmasını» istiyorlar. Hakem Heyetinin sonraki temaşlarında işçiler bu talebin dayandığı delilleri, geçim durumlarına ait tasvirî bilgilerle tamamlamışlar, kendi kültür seviyelerinin müsaadesi nisbetinde yaşayış durumlarını çok iyi aydınlatmışlardır. Buna karşı idare mümessilleri, aynı vatanın evlâdı olmak itibarıyla işçilerin taleplerinde haklı olduklarını teslim zaruretinde bulduklarını, ancak «idarenin malî vaziyetinin yeni bir zamma imkân bırakmadığını, esasen muhtelif tarihlerde çeşitli çeşitli zamlar yapıldığını, yeni bir zammın hiç bir suretle karşılanamayacağını, bilhassa istimlâk ve yol inşaatının harbin ilk yılma nazaran bir hayli yükselmiş olduğunu, 1947 yılında tramvay işletmesi hesaplarının 1,096,000 liralık bir açık ile neticelendiğini, 1948 senesinin sona ermemesi dolayısıyla bu açığın bu sene neye vardığının bilinemeyeceğini, son zamanlarda aktarma biletlerinin kaldırılması ve tramvaylarda zabıt biletlerinin ücretlerinin sivil biletleri ücret-

leri derecesine çıkarılması keyfiyetinin bu açığı kısmen telâfi edeceğinin ümit olunduğunu» beyan etmişlerdir.

Vilâyet Hakem Heyeti iki tarafın bu tarzdaki beyanları karşısında:

1 — Tramvay işçilerinin başlangıç ücretlerinin, benzer yerlerdekine göre çok aşağı olduğunu, meselâ biletçilerin 160, vatmanların 180 kuruştan ibaret bir çıplak yevmiye ile başladıklarını, bu başlangıçtan sonra da her sene sonunda yalnız 5 kuruş kıdem aldıklarını, maânafeih bu kıdemin 30 kuruşa vardıktañ sonra yürütülmediğini,

2 — Yemek yardımının muhtelif sebeplerden dolayı ayık kazanç içinde sayılamıyacağını,

3 — İş zamanının ve şartlarının rasyonalize edilmediğini, bu yüzden yorucu olan işçiliğin, yıpratıcı da olduğunu,

4 — Nihayét işverenin, işçilerin şikâyetini haklı gören hüsnüniyetinin de gözönüne alınması lâzımgeldiğini

düşünerek tramvay işçilere bir zammın yapılmasını prensip olarak kabul etmiş, 160 - 180 kuruş çıplak yevmiye alan ve ekseriyeti teşkil eden biletçi ve vatman işçilerin eline net olarak ayda on lira kadar geçmesini temin maksadiyle işçilerin çıplak gündeliklerine seyyanen yüzde otuz nisbetinde bir zammın 1 Ekim 948 den itibaren yapılmasına karar vermiştir.

Fakat bu karara her iki taraf da itiraz etti. İşçiler, birinci Hakem Heyetinin % 30 zammının, hayat pahalılığını asla karşılamıyacağını, İ. E. T. T. memurlariyle işçilerin ücret bakımından mukayesenin gerektiği, eğer idarenin masrafında bir artış varsa bunda işçi ücretlerinin de artmış olmasının aranması lâzım geldiğini, halbuki böyle bir artış bulunmadığını ileri sürerken, işveren, çıplak yevmiyeye geçmiş seneler esnasında yapılan zamlar bulunduğunu ve bunun hakem heyetince meskût geçildiğini, resmî mahiyeti haiz belediye müessesesinin iş kanunu şumulü haricinde olduğunu serdeyledi. Fakat ikinci Hakem Heyeti bu itirazları kabul etmedi. İdarenin son itirazını, yani tramvay işletmesinin iş kanunu ve tahkim icapları dışında olacağı düşüncesini yersiz buldu ve birinci Hakem Heyeti kararını, yalnız tatbik tarihi olan 1 Ekim 1948 i, tebliğ tarihine kalbetmek şartıyla, tasdik etti.

Türk işçi zümresine âdil ücret telâkkisinin kanunî yollarla gerçekleştirilebileceğini gösteren ve onların gördükleri hususî veya âmme işlerine canla başla sarılmaları neticesini verecek olan bu karar acaba ihtilâf mevzuu olan işçinin geçim seviyesi üzerinde nasıl bir tesir icra etti? Bu tesiri muhakeme ederken önce toplulukla iş ih-

tilâfının zuhur ettiği zamanı (ki 1948 Eylülüdür) ve o zaman zarurî gıda maddeleri fiyatını ve hayat pahalılığı derecesini, bir de 1949 başlangıcının ve içinde bulunduğumuz ayların hayat şartlarını düşünmek lâzımdır. Vakıaların, amele ailelerinin bütçeleriyle, bunlara ait anket neticeleriyle karşılaşmadan çok evvel, % 30 zammın istendiği zaman ile verildiği zaman arasında zarurî gıda maddelerinin daha süratli bir tempo ile değiştiğini gösterdiği aşikârdır. Tecrübeden önce bir hüküm vermemek için yapılan sosyolojik anket neticelerinin bu noktaya ait kısmını ele alalım.

% 30 zammın yapıldığından sonra hasıl olan geçim durumu veya bu durumda işçi lehine herhangi bir değişiklik araştırılırken bazı işçilerin acı bir tebesüm ile karışık beyanlarına rastladık. Bu beyanların hulâsası şudur: 1 Ocak 949 ile verilmeğe başlanan % 30 zammın mütevazi aile bütçelerindeki tesirini düşünerururken birdenbire evvelce istifade edilen fazla servis bedelleri ortadan kalktı. Sekiz saat haricindeki her fazla saat veya servis için biletçilerin bir, vatmanların iki lira aldığını düşününüz. Ortalama 10 veya 12 fazla servis yapan işçi, vatman veya biletçi olduğuna göre 10 veya 20 lira kadar bir aylık fazlalığa nail oluyor. % 30 zam bunun üzerine katıldığı için gereken farkı aylık miktarında göreceğiz. Fakat 1 Nisan 1949 dan sonra bu fazla servis nimetinden işçi istifade edememektedir. İşçi, işverenden fazla mesai isteyemeyeceğine göre % 30 zam, şimdi mahrum kaldığı bu fazla hizmet bedelini ancak karşılayabilecek. Sözün kısası toplulukla iş ihtilâfının uzun bir zaman sonra, karışık ameliyeler neticesinde, yani bir kaç resmî makamı ve iki hakem heyetini işgal etmesine rağmen verdiği netice hiçten ibaret oluyor. Yekten hasıl olan kanaat idarenin bir elden verdiğini öteki eli ile geri alması tarzında ise de bu kanaat doğru değildir. Fazla mesai imkânlarının ortadan kalkması daha başka sebeplerden ileri gelmektedir. Müsaadenizle bu noktayı izah edeyim.

17. 11. 948 tarihli ve 11223 sayılı bir teftiş raporunda bu cihet çok iyi belirtiliyor. Normal sekiz saatlik iş müddeti içindeki seferler vaktinde bitmediği takdirde sekiz saati aşan çalışma için % 30, bu fazla zaman akşamın saat 20 sinden sabahın 6 sına kadar olan müddet içinde bulunursa % 50 zam verilmesi iş yeri iş talimatnamesi gereğince zarurî iken işveren gece ve gündüz farkını gözönüne almaksızın % 30 zam esasına göre hareket etmektedir. Maamafih işverenir. davranışmdaki aksama yalnız bundan ibaret değildir. Raporda deniyor ki: «Sekiz saat normal mesai içinde normal sefer-

ler tamamlandıktan sonra fazla seferler yapılırsa idare sefer müddetince işçinin çalıştığı fazla saati nazara almayarak maktuan sefer adedine göre ücret vermektedir. Bu takdirde de işçiler kısmen mağdur vaziyettedirler. Zira idare seferin devam adedini nazara almadığından uzun seferlerde, yahut munzam seferlerin geceye intikal etmesi halinde, yahut seferde herhangi bir gecikme vukuu halinde işçinin iş başında geçirdiği müddet gözönüne alınmamakta, sefer adedine göre maktuan ücret verildiğinden ücret tahakkuk ettirme şekli kanuna aykırı olduktan başka işçilerin de haklarının kaybolmasına sebep olmaktadır... Toplulukla iş ihtilâfı günlerinde Hakem Heyeti azalariyle birlikte temas ettiğimiz işçilerin bu vaziyetten şikâyetçi oldukları görülmüştür». Filhakika tramvay işçileri her ne kadar toplulukla iş ihtilâfında bu noktadan bahsetmişlerse de bu, müstakil bir şikâyet mevzuu teşkil etmemiştir. Zira bazılarına göre «idare, çalışma müddetini, gece ve gündüz farkını hesaplamak yerine ya büsbütün vazgeçer de fazla mesaiyi kaldırır mı halimiz nice olur?» endişesinin gözönüne alınması lâzım gelmiş ve üzerinde durulmamıştır.

Bununla beraber işçinin hukukunu müdafaada gereken dikkati fazlasıyla gösteren İstanbul Çalışma Müdürlüğü teftiş teşkilâtı, tramvay işçilerinin ancak yakından temas suretiyle anlaşılabilcek bu haklı endişesini, iş kanununun ve iş yeri iç talimatnamesinin verdiği imkânlarla dayanarak izaleye çalışmıştır. 467 sayılı ve 4. 1. 1949 tarihli bir tezkere ile işverene yapılan bir tebliğde Çalışma Müdürlüğü: 1) Adı geçen talimatnamenin 26 ncı maddesinin a fıkrasında belirtildiği şekilde işçi ücretlerinin saat üzerinden yürütülmesini, binaenaleyh tatbik edilen «sefer başına ücret» in derhal «saat başına ücret» e kalbedilmesini, 2) gündüze düşen fazla mesainin, normal ücretin saat başına verilen miktarına % 30 zam ile ödenmesini, geceye düşen çalışmanın da çalışma nizamnamesinin 7 nci maddesinin b ve müteakip fıkraları mucibince en az % 50 ile karşılmasını bildirmiştir. İşverenin hemen verdiği 8. 4. 1949 tarihli ve 1085 sayılı cevapta bu her iki noktanın istenen şekilde «hesaplanmasına ve tahakkuk ettirilmesine başlandı» bildirilmiştir. Durumun bundan sonraki halini ancak hâdiselerle beraber takip edebileceğiz. Bir taraftan idarenin fazla servisi kaldırdığı, diğer taraftan Çalışma Bakanlığının hâdiseyi takip ettiği günlerde işçi muhitlerindeki kanaati şundan ibaretti: İdare % 30 zam yapmağa mecbur olunca fazla mesai ile ilâve ücret vermekten kurtulmayı düşünmüştür. İdare ise 1. Nisan 1949 dan itibaren fazla servise lü-

zum kalmamasının asıl sebeplerini 1) fazla servis yapmayı icabetti-
ren çalışma ve işçi şartlarının değişmesi, yani işçi krizinin orta-
dan kalkması, 2) iş gücü piyasasında arzın talebi aşması hâdisesin-
de aramak lâzımdır. Sebep ne olursa olsun görülüyor ki idare ile
işçi arasındaki münasebetler belki kötü bir tesadüf —yani bir ta-
raftan Çalışma Müdürlüğünün haklı müdahalesi, diğer taraftan iş-
çilerin zam isteği, öbür taraftan idarenin iş isteyenler karşısında
bulunması— yanlış mânalar verdimiş, neticede ameleler topluluk-
la iş ihtilâfı çıkarmamış bir duruma düşmüştür. Yoksa bahsi geçen
meselede işveren tarafın hususî teşebbüs sahibi olmadığına, hod-
kâm bir kapitalist zihniyet ile hareket etmeyeceğine göre ameleye
bir elden verdiğini diğer elden almayı düşünene pek hükmet-
mek istemiyoruz. Bununla beraber sebep ne olursa olsun durum
şudur: Amele, 1948 Eylülünde bir ücret zammı istiyor. Bu istekte
bulunduğu zaman fazla servis bedeli almaktadır. Hakem Heyeti de
mülâhazalarında bu hale vakıf olarak % 30 miktarında zam düşü-
rüyor. Bunun bilfiil verilmesinden bir iki ay sonra, aşağı yukarı
bu zam miktarını tutan fazla servis bedelleri ortadan kalkıyor. Hâ-
dise, «bir elden verilen, öteki el ile geri alınıyor» zehabını uyan-
dıracak şekildedir. Vaziyetin meşru tarafı varsa, bunun işçi efkârı
umumiyesi karşısında izah ve tenviri lâzımdır. Aksi takdirde bu
zehap ve kanaat sürüp gidecektir.

Bir bütün olarak düşünülebilecek idarenin 1948 senesinde elek-
triğe zam yapması, elektrik tenzilâtını kaldırması, aktarma usulü-
ne nihayet verilmesi suretiyle elde ettiği fazla gelirden işçiye bir
pay ayırması muvafık olur. Bu gibi ilâve ve artışlar, onu bizzat tah-
sil eden işçiye de bir pay ayrılmasını çok mantıkî kıldığı gibi eko-
nomik bakımdan da meşru göstermektedir. Faraza aktarma biletin-
in cari olduğu zamanda akşam hesaplarını tesviye eden tramvay
işçisinin, aktarma biletlerinin kalkmasından sonra idare kasasına
bir miktar fazla tediyatta bulunması hâdisesi karşısında aradaki
farka hiç değilse tahsildarlık yüzdesine benzer basit bir muhakeme-
nin tatbiki, işçiyi işletmeye bağlamak hususunda da hayırlı bir ne-
tice tevhit edecekti. Nitekim yapılan % 30 zam kararını veren Ha-
kem Heyeti, müzakereler esnasında bu noktayı rapora derc etmek-
sizin, gözönüne almıştır.

Son senelerde arttığını gördüğümüz «toplulukla iş ihtilâfı» hâ-
diselerine bir yenisini ilâve eden tramvay işçilerinin ücret anlaşı-
mamazlığını halle memur Hakem Heyeti, müessesenin muayyen bir
devreye ait gelirin seyri ile bu devre içinde işçiye verilen ücret-

tin seyrini birbirine yaklaştırıp mukayese etmişti. Böyle bir mukayesenin birinci unsuru olan gelir şöyle bir seyir takip etmektedir:

Sene	Gelir	Bir evelki seneye nisbetle fark
1937	2,424,962	—
1938	2,473,689	—
1939	2,669,251	—
1940	2,809,723	—
1941	3,240,452	7,645
1942	3,571,698	325,000
1943	4,377,012	801,325
1944	5,900,978	1,556,726
1945	6,408,862	507,883
1946	6,540,919	132,056
1947	6,740,495	199,577

Bu levhanın belki aynı derecede mühim olan ve giderleri gösterecek mukabil levhasına gözönüne almayı, şimdilik işletmenin diğer sahalardaki rasyonalizasyonları düşünecek olanlara bırakarak burada şu sual üzerinde duralım: — On senelik bir devre boyunca bir düziye artan gelirden, bu geliri temin ve tahsil hususunda emeği geçen emekçinin ne nisbette hissedar olduğunu mülâhaza etmek yerinde olmaz mı? Buna katlandığımız takdirde gelir artış faktörleri arasındaki mühim rolü bedihi olan iş ve emek gücünün diğer faktörlerle ahenkli surette, yahut zamanın içtimaî adalet emreden telâkkileri karşısında kâfi derecede âdilâne ödenmediği görülür. 1941 ile 1948 başlangıcına kadar devreye ait şu mukayese oldukça aydınlatıcıdır: Bu devre esnasında tramvay işletmesi gelirinin artış nisbeti % 240, bunun yanında tramvay işçisinin ücretindeki artış % 340 tır. Fakat bu global, toptan rakam, ortalama ve adedi en çok bir işçi kategorisine tatbik edildiği takdirde 1941 de eline geçen ücret 37 lira 51 kuruş olan bir işçinin 1948 başlangıcında 95 lira 40 kuruş olduğu görülür. Bu artış % 255 nisbetinde bir artıştır. 1948 senesi iş ihtilâfından, varmış olduğu % 30 zam neticesinden evvelki bu ücret durumunun, harp ve buhran devirlerinin bitmesine rağmen o tarihten itibaren ne kadar vahimleşmiş olduğunu kestirmek güç değildir. Huzurunuzda resmî kaynaklardan elde edilmiş yahut anketimize verilen cevaplarda görülen zarurî gıda maddeleri fiyatlarındaki artışı gösteren rakamaları sayıp dökmeğe lüzum görmüyorum. Bütün içtimaî sınıf ve tabakalara tesir eden hayat pahalılığını, hepimiz kendi çevremizde muayyen derecelerde

hissetmekteyiz. Tramvay idaresinin 1947 senelerinde başlayan bütçe açığı, 1948 ve 1949 senelerinde de devam edebilir. Fakat bu açıkların Hakem Heyeti raporunda da belirtildiği gibi «işveren tarafından başvurulacak rasyonalizasyon tedbirleri» ile kapatılması mümkün olduğu gibi, işletmenin canlı unsurlarına «gittikçe temposu artan hayat pahalılığı karşısında kayıtsız kalmayı hiç bir zaman icap ettiremez. Bilâkis işçinin refah hakkını tanımamanın, belki de müesseseye candan bağlanmış bir istihsal faktörü vasıtasıyla gelir ve gider müsavatını husule getirmeğe yarayacağını düşünmek icabeder.

— V. —

TRAMVAY İŞÇİLERİNİN MESKEN DURUMU

Şimdi İstanbul tramvay işçilerinin içtimâî durumu ile alâkalı en mühim noktaya gelmiş bulunuyorum: **MESKEN MESELESİ**. Anket suallerinin enbaşmda bu noktanın bulunması sebepsiz değildir.

Ev, yapı olarak maddesi ile, müessese olarak manevî havası ile her insanın bütün içtimâî hayatına beşiklik yapar. Ev ve mesken ile medeniyet münasebetini araştıranlar haksız değildirler. İçtimâî sınıf ve tabaka farklarını en çok belirten hâdiseleri «Ev» de görürüz. «Mesut köylü, mesut cemiyet!», «müreffeh işçi, ileri cemiyet!» formüllerini objektif olarak tahkik için elimizdeki vasıta, «ev» ile onun içinde geçen ve «aile bütçeleri» ne akseden iktisadî ve içtimâî hâdiselerdir.

Sosyolojik anket usulü ile İstanbul tramvay işçilerinin içtimâî durumunu araştıranlar, yukarıdaki formüllerden ikincisini çok uzak bir mefkûre gibi görmüşlerdir. Bazı anketçiler, içtimâî bir ızdırabın tesiri altında kalmışlar, bazı işçiler anlaşılması kolay psikolojik sebeplerden dolayı anketçileri lüzumsuz yere bu ızdıraba düşmeden kurtarmak, âdeta lisanı hâlleri ile «nasılsa yaşıyoruz, hayatımızı bize düşündürterek büsbütün endişelendirmeyiniz!» demek istemişlerdir.

Anketin birinci sualine gelen cevaplardan on beşini şu levhada aksetmiş görüyorsunuz:

No.	Gelir	Aile	Kaç göz	Kira	Mülkiyet	Semt
1	120	2	1	6	—	Şehremini
2	135	3+2	2	16	—	Aksaray
3	120	2	1	20	—	Beşiktaş
4	160	2+2	2	25	—	Karagümrük
5	200	4+2	3	40	—	Davutpaşa
6	150	6+2	2	12	—	Şişli
7	118	2	2	—	+	Topkapı
8	135	5+2	1	—	+	Küçükpazar
9	102	2	2	10	—	Küçüklanga
10	127	2+2	1	15	—	Edirnekapı
11	140	2	2	25	—	Kılıcalı
12	120	2+2	2	25	—	Nişantaşı
13	116	2	1	25	—	Şehremini
14	155	5+2	2	—	+	Şehremiri
15	144	1+2	3	15	—	Cerrahpaşa

On beş tip tramvay işçisinin mesken durumu pek tipiktir. Rastgele seçilen ve biletçi, vatman, planton, kontrolör... gibi muhtelif işçi nevelerinden nümuneler ihtiva eden bu levhaya bakılırsa kendi mülkiyetleri olan meskenlerde oturanlar yalnız üçtür. Bunlardan biri (7), iki gözlü yeri kendi alın teriyle vücuda getirebilmiştir, diğeri (8), babadan kalmış ve diğer varisler arasında dağılmış bir evin karısına düşen bir odasından ibarettir. Nihayet üçüncü (14) işçi tarafından yapılmıştı. Geriye kalan on iki işçi, kira bedelleri miktarı itibariyle şu dört zümreye giriyor:

1 — 15 liraya kadar (15 lira dahil) kira verenler ki beşi bu guruba dahildir (1, 6, 9, 10, 15),

2 — 15 ten yukarı 25 liraya kadar kira verenler ki ikisi bu guruba dahildir (2, 3),

3 — 25 lira kira verenler ki dördü bu guruba dahildir (4, 11, 12, 13),

4 — 25 liradan yukarı kira verenler ki yalnız 40 lira veren bir işçi bu guruba dahildir (5).

Meskenin ihtiva ettiği gözlerle aile efradının karşılaştırılması da hayli düşündürücü neticeler veriyor. «Bir köroğlu bir ayvaz» sözünü hatırlatan çocuksuz aileleri bir gözlü meskende kendi başlarına bırakarak düşünmeyebiliriz. Fakat bir tarafı hep 2 olan ve karı kocayı gösteren rakamın yanındaki rakamlara bakınız. Meselâ 6, 8, 10, 14 numaralarıyla gösterilen işçilerin aile hayatını ele alınız, bu çocuklardan kimisinin ilk, kimisinin orta mektebe gittiğini, içlerinde lise tahsilini yapanların bile bulunduğunu düşününüz, 6 numara ile gösterilen ailenin altı çocuğunun iki gözlü bir meskende nasıl baimabildiğini mülâhaza ediniz. Bazılarının mutfakları, oturdukları evin ev

sahibi ile müşterektir. Hepsi mesken darlığından tabii olarak şikâyetçidir. On beş anket cevabı içinde yalnız ikisi, 5 ve 11 numaralı işçiler, «ihtiyaca kâfi!» diyorlar. Demek geri kalan on üç işçinin de bu tarzda memnun bir cevap verebilmesi için altı nüfuslu bir ailedir. üç gözlü bir meskeni, bir de ele geçen net ücretin 200 lira olması kadar bir dünya nimeti kâfidir! Zira (ihtiyacıma kâfi) diyen işçilerin birinin 25 lira aylıklı iki gözlü bir meskeni ve net 140 lira aylığı, diğerinin kırk lira aylıklı üç gözlü bir meskeni ve net 200 lira aylık ücreti vardır. Bu noktaya, çok mutevazi olan bir işçi zümresini memnun etmenin çok güç olmadığını göstermek için parmak basıyorum.

Demek ki İstanbuldaki umumî mesken krizi içinde tramvay işçilerinin mesken durumu ayrı olan hüviyeti ile dikkatimizi çekmekte, tramvay işçilerinin düşünen resmî ve hususî teşekküllerin mühim bir mesele karşısında kaldıkları görülmektedir.

Tramvay işçilerinin mesken dâvası, şirket zamanında yani maddî imkânların çok müsait olduğu devirlerde hiç bahis mevzuu olmamış mıdır? İşveren (yani şirket), yahut işçi tarafından bu hususta ortaya atılmış fikirler, tasavvurlar, icraatlar var mıdır? Yapılan anketin bir suali, şirket devrine ait bilgilerin kazanılmasına hasredildiğinden sorulan suallere verilmiş cevaplara dayanarak bu noktayı aydınlatmak mümkün. O çok eski devirlerden, yani Cumhuriyet inkılâbına kadar olan zaman esnasında ve biraz sonra «Şirket» ir bir tramvay işçileri mahallesi vücuda getirmek tasavvurunda olduğunu öğreniyoruz. Şirket zamanında da çalışmış bazı işçilerden ev yaptırılmalara 100 - 300 lira miktarında avanslar verilmiş. Geç vakte kalıp evlerine gidemeyen işçiler için bir yatakhane de şirket tarafından yaptırılmış olup bugün bekâr işçiler için kullanılmaktadır. Bunlar dışında 1922 de vücuda gelen, sermayesi işçi ile şirket tarafından verilen % 4 lerle teşekkül eden «İhtiyat ve muavenet sandığı» nm dahilî talimatnamesinde «işçilerin ve ailelerinin refah ve hıfzıssıhhasını temin edecek müşterek müessesatı içtimaiyede kullanılması» dendiğine göre umumî bir prensip olarak işçi evleri fikrinin de bu arada düşünülmüş olması çok mümkündür. Fakat bu ihtimal ne kadar kuvvetli olursa olsun vakıalar, (sandık) m (mesken) işi ile alâkasızlığını göstermektedir.

1922 de şirket idarecilerinin, hiç şüphesiz millî hükûmetin kuruluşu ile beliren Türk işçisini himaye havasındır müteessir olarak vücuda gelmesine yardım ettikleri (ihtiyat ve muavenet sandığı) isminin gösterdiği gibi bir idare altında iki (sandık) tan müteşekkil

idi. Bunlardan birincisi (ihtiyat sandığı) olup işçi ücretlerinden kesilen % 4 lerle, ikincisi (muavenet sandığı) olup şirket tarafından işçi adına ve hesabına yatırılan % 4 lerle vücuda gelmiş bulunuyordu. Şirketten ayrılan ameleler, kendi verdikleri % 4 leri faizleriyle (ihtiyat sandığı) ndar. alabilirken, kendi adlarına (şirket) in (muavenet sandığı) na yatırdığı % 4 leri alamazdı. Şirketin de almak hakkına sahip olmadığı ve kendisinin verdiği bu % 4 ler «hususî sermaye» adı altında ayrıca muhafaza edilmeğe, ileride bununla (işçilerin ve ailelerinin refah ve hıfzıssıhhasını temin edecek müessesatı içtimaiye) vücuda getirmeğe hasredilmişti ki bu durum, 3645 sayılı kanunla, amelesi (ihtiyat ve muavenet sandığı) na dahil üç şirketin İstanbul Belediyesine devrinden sonra da 1926 senesine kadar devam etmiştir. Şimdi (muavenet sandığı) nm bu suretle teraküm etmiş ve 427,000 liraya balığ «hususî sermaye» sinin kullanılış yeri için Belediye âzasından Remzi Beyin (amele evleri) inşası teklifinin işçi çevrelerinde meydana verdiği sevinç, anketçilerin dikkatini celp etmiştir. Eski Şehremizi Cemil Paşanın, istimplâk konusu olan arsaların belediyece bu maksatla alınması fikri, bu sevinci bir kat daha artırıyor. Fakat şimdi ortada biri nazari, ötekisi teknik ve ekonomik olan iki mesele ile karşılaşyoruz. Acaba amele evleri inşası, (muavenet sandığı) nm 1922 deki dahili nizamnamesindeki (müşterek müessesatı içtimaiye) kaydine uygun mudur? Bunun yanında böyle bir uygunluk kabul edilse bile 427,000 lira ile bu maksada, yani E. T. T. işçilerine ev temini maksadına erişilebilir mi? Bugünkü (E. T. T. işletmeleri umum müdürlüğü) bu nokta üzerinde hassasiyetle durmak lüzumunu hissetmiş bulunuyor. Ancak işin teknik ve ekonomik tarafları da, umum müdürlüğe göre, kenara atılamaz. Bu nokta etrafında hazırlanan bir raporda şöyle deniyor: «En müsait hesapla arsasıyla beraber iki oda ve bir mutfaklı bir evin 3,000 liraya çıkabileceği hesap ve kabul edilirse cem'an 427,000 lira tutan bir sermaye ile en çok 142 ev yapılabilir. Halbuki bu sermayenin (işçilerin hepsinin menfaatine bir cihete tahsisi) lâzım olduğundan sayısı 4,000 olan bir işçi zümresi içinde yalnız 142 sine mesken temini yukarıdaki hükme uygun düşmemektedir.» Diğer taraftan işçiler, İstanbulun muhtelif semtlerine dağılmış bulunuyorlar. Böyle bir durumda «142 evin nerelerde yapılabileceğinin, hangi semtlerin tercih edileceğinin düşünülmesi icabeder.» Bütün bunlara rağmen 142 evin yapılıp kıdem veya kur'a usuliyle dağılmış olması takdirinde de durum karışık bir hal alacaktır. Böyle bir dağıtmadan sonra iki faydalanma şekli ile karşılaşyoruz. Ya 1) işçilerden geri

alınacak. Bu şekil için rapor şu mütalâayı yürütüyor: «Bir işçinin kendi mutevazi bütçesiyle ayda verebileceği en çok kira bedeli ortalama yirmi lira kabul edilirse evlerin bakımı, ufak tefek tamirleri, vergi ve resimleri gibi zarurî masraflar hesaba katılmasa bile 142 evin senelik kirası olan 34,000 lira ile müteakip senede on bir ev yapılabilir. Hesap bu esas dahilinde yürütülürse ev sayısınır on sene sonra 280, yirmi sene sonra 600, otuz sene sonra 1295, otuz beş sene sonra 2050 ye yani mevcut işçi sayısının ancak yarısına yetecek bir miktada çıkacağı görülür.» Yani bu uzun müddet sonunda ve bu şartlarla dahi «işçilerin refahını temin edecek müşterek müessesatı içtimaiye» gayesine kavuşulmaz. Yahut 2) Evler işçilere maledilecek. Rapor bu nokta hakkında diyor ki: «Bu takdirde işçinin ev sahibi olmak gayesiyle sarfedeceği gayreti de hesaba katarak ayda otuz lira verebileceğini kabul edersek bu hesap ile... temlikin tamamlanması en müsait şartlarla, sekiz seneden fazla sürecektir.» Her iki şekli, yani inşası tasavvur edilen 142 evin kira veya temlik suretiyle amele verilmesi, haklı olarak dikkatli davranan ve kılı kırk yarar rapor sahiplerine göre içinden çıkılmaz neticeler doğuracaktır ki bunların başında bu evlerde kiracı olarak oturan işçilerin ve ailelerinin, işten ayrılma veya ölüm gibi haller dolayısıyla çıkarılmaları geliyor. Bu vaziyette evler işçilere bırakılsın diyeceksiniz. O zaman «zaten sayısı işçi sayısı ile hiç mütenasip olmayan bu evleri tedricen asıl maksattan ayrılarak bir hayır müessesesi haline getirmek neticesi» hâsıl olacaktır. Evleri işçilere mâletmede de aynı neviden güçlükler çıkabilir. Gayet tabii olarak kıdemli, aile sahibi işçilerden başlayacağımıza göre tedricî ödemenin bitmesinden evvel herhangi bir sebep ile işten çıkan veya çıkarılanların veya hayattan ayrılanların durumu ne olacak? Bu gibi hallerde kendilerinin veya ailelerinin evi terke mecbur tutulmaları ve o zamana kadar ödedikleri taksitlerden vergi, bakım, tahribat... gibi masraflar çıktıktan sonra ödenmiş taksitlerden daha az bir kısmının geri verilmesi ayrıca mühim bir mahzur teşkil edecektir.» Bu gibi mahzurlar bazı garp şehirlerinde görüldüğü şekilde kıslamsı amele apartmanları inşası için de varit bulunmaktadır. Bununla beraber raporun, işçi evleri inşası işine yolu tamamen kapamadığını, bu maksatla yeni «biriktirme ve yardım sandığı» nm altıncı maddesinde «kongre karar almak şartıyla işçiyi faydalandırarak gayri menkuller satın almak, işçi evleri kooperatifi kurmak, yahut bu maksatla kurulmuş kooperatiflerle işbirliği etmek salâhiyeti» nden bahsedildiğini kaydedelim.

EK : III

İSTANBUL TRAMVAY İŞÇİLERİNİN HAKEM KARARINA
İTİRAZI*İstanbul Vilâyeti Makamına*

İ. E. T. T. idaresi hareket kısmı işçilerinden 343 işçi adına yapılan ve kesin uzlaşmaya varılamıyan toplulukla iş ihtilâfının İstanbul Vilâyet Hakem Kurulunun 21/9/1948 ve 30/9/1948 tarihli toplantılarından tarafların fikir ve mütaleaları sorulduktan sonra 1/Ekim/1948 günü yaptıkları toplantıda o ybirliğiyle verilen karar 7/Ekim/1948 perşembe günü işçi mümessillerine tebliğ edildi. Bu karar tetkik edildi ve aşağıda gösterilen mucip sebeplerle itiraza karar verdik:

1 — Vilâyet Hakem Kurulunca yapılan incelemeler neticesinde idarenin 1940 yılında kıdemsiz bir biletçiye vermekte olduğu 37 lira 1947 yılına kadar muhtelif sebeplerle yapmış olduğu zamlarla 95 lira 40 kuruşa kadar yükselterek 1940 yılına göre 2,5 misli bir fark görüldüğü tesbit edilmiş ise de vergi muafiyeti dahil bu artışın 1,5 nisbetinde olduğu bilet satışlarına göre de azalması ve işçilerin ayda bir iki gün çalışmaması göz önünde tutulursa bu miktarın biraz daha azaldığı kolayca anlaşılır.

2 — 1940 yılı ile 1948 yılı hayat şartları mukayese edilirse bu gün hayatın bire karşı beşe yükseldiği görülmektedir.

3 — Hakem Kurulu raporunda beyan edildiği veçhile ağır, yorucu, yıpratıcı işte çalışan tramvay işçileri uzun müddet vazifeleri başında çalışabilmeleri için fazla gıdaya ihtiyaçları olduğu, toplu işyerlerinde çalışan işçiler arasında zafiyeti umumiye, verem gibi öldürücü hastalıkların en fazla tramvay işçilerinde görülmesi bunu bir kere daha teyit etmektedir. Fakat, günlük mesai ücretlerinden başka bir gelir kaynakları olmayan, sadece çalıştığı mesai ücretleri ile geçinmeye uğraşan işçilerin yaşayabilmeleri için yapılan ilk taleplere uygun bir zam yapılması işçilerin istek ve arzularıdır.

4 — İdarenin gösterdiği masraf yüksekliğine gelince: Bunun yalnız işçilere verilen zamlardan değil, 1940 yılına göre bugün işçi kadrosunun bir hayli çoğalmış olmasından ileri geldiği kanaatindeyiz. Çünkü (1946 yılı ile 1947 yılı arasında yevmiye masarifi artışı 503000 lira olduğuna göre beher işçinin yevmiyesine ortalama bir lira zam yapılması icap etmektedir.

5 — Hakem Kurulu raporundan anlaşıldığına göre: Üsküdar — Kadıköy tranlarının ve Yunus çimento fabrikasının, demiryolları işçilerinin ücretlerinde tramvay işçilerinin ücretlerine benzerlik görüldüğü izah edilmekte ise de Üsküdar tramvayları yakın zamanda İstanbul tramvaylarını kendine örnek göstermiş ve çalışma şartları da İstanbul tramvaylarına göre daha çok müsaittir.

6 — Yunus çimento fabrikası işçilerine gelince: Bunlar nisbeten daha fazla ücret almakta oldukları ve hem de ucuz meskenlerde faydalandıkları kanaatindeyiz.

7 — Tramvay idaresi işçilerinin vazifeleri icabı şehir dahilinde yaşadıkları ve hepsinin de birer odada oturdukları ortalama 25 lira oda kirası ödedikleri gözönünde tutulursa kalan para ile geçinilip geçinilemeyeceği kolayca anlaşılır.

8 — Hayat şartlarında tramvay işçilerine benzerlik görülen taşkızak ve Havuzlar gibi devlet idarelerinde çalışan işçilerin bu gün 156 kuruşa kadar saati mesai ücreti almaktadırlar. Halbuki, tramvay işçilerinin saatte kaç kuruş aldığı malûmdur. Esasen bu örneklere de lüzum yoktur. Çünkü tramvay idaresi aynı işyerlerinden çalışan şoför arkadaşların 1946 yılına göre ücretlerine % 100 nisbetinde zam yapmış ayda 120 - 130 lira alan şoför arkadaş bugün net olarak 200 - 250 liraya kadar yükseltilmiş fakat, kendisi ile beraberce servis yapan biletiçiye hiç bir zam yapılmamıştır.

9 — Yeni idare 1947 yılında memur arkadaşlara yaptığı zamlarla 1947 yılına kadar ayda 70 - 80 lira alan bir memur arkadaşın maaşı bu gün 180 liraya, hatta daha yukarı çıkarılmıştır. Aynı iş kollarında açışan memurlara zam yapıp işçilere yapılmaması işçilerin aldığı ücretlerin kâfi geldiği manasını çıkarmamalıdır.

10 — Sayın Hakem Kurulu hem idarenin malî durumunu ve hem de işçilerin çekmekte olduğu geçim zorluklarını gözönünde tutarak adilâne bir karar vermiye çalışmış ise de bugünkü hayat şartlarına uygun görülmediğinden işçileri tatmin etmediği yine işçilerden anlaşılmakta olduğundan yukarıda izaha çalıştığımız işçilerin tatmin edici karar verilmesi için durumun Yüksek Hakem Kuruluna bildirilmesini üstün saygılarımızla rica ederiz.

18/Ekim/948 İ. E. T. T. idaresi hareket kısmı işçi mümessilleri.

1 Numaralı kontrol 157 numaralı kontrol 962 numaralı gişeci
Mehmet İnbanlı *aNmi İşınak* *aFik Dönmez*

116 numaralı tornacı 1173 numaralı vatman
Tevfik Tezer *Mehmet Akar*

Ek : IV

YÜKSEK HAKEM KURULU KARARI

3008 sayılı İş Kanununun 83 üncü maddesinin B fıkrası gereğince:

Danıştay İkinci Başkanlarından Salâhaddin Odabaşıoğlu'nun başkanlığı altında:

1 — Ankara Hukuk Fakültesi Profesörlerinden Hüseyin Cahit Oğuzoğlu,

2 — Çalışma Bakanlığı Çalışma Genel Müdürü Halil Sezai Erkut,

3 — Ekonomi Bakanlığı Sanayi Tetkik Heyeti Üyelerinden İskender Batu,

4 — Adalet Bakanlığı Hukuk İşleri Genel Müdür Muavini Nurettin Gürsel,

5 — İçişleri Bakanlığı Hukuk Müşaviri Muavini Kemal Aral,

6 — Çalışma Bakanlığı Birinci Hukuk Müşaviri Muhtlis Ferden müteşekkil Yüksek Hakem Kurulu, Çalışma Bakanlığının daveti üzerine nAkara'da Çalışma Bakanlığında 10/11/948 çarşamba günü toplandı.

Bu toplantıda;

İstanbul'da Tünel'de Metrohanmda bulunan İ. 8. T. T. işletmeleri Umum Müdürlüğü üile bu idarenin hareket servisinden 343 işçiyi temsil eden 1 numaralı kontrol Mehmet İnhalı, 926 numaralı işçeci Faik Dönmez, 157 numaralı kontrol aNmık İşşmbay, 116 numaralı Tevfik Tezer, 1173 numaralı Mehmet Akar'm hayat pahalılığının gittikçe artması sebebiyle bugün aldıkları ücretlerle geçinemediklerini ileri sürerek çıplak yevmiyenin % 100 artırılması için çıkardıkları iş uyuşmazlığı hakkında İstanbul İl Hakem Kurulunun verdiği 31/9/948 tarihli kararı iş verenin ve işçi mümessillerinin itirazı üzerine İstanbul Valiliğinin 25/10948 tarihli, 9409 sayılı yazısı ile bu yazıya ek olarak gönderilen,

1 — İş ihtilâfının kesin uzlaştırılmasına memur edilen İş Müfettişi Sedat Toydemir'in raporu ile ekleri,

2 — İstanbul Bölge aÇalışma Müdürlüğünden İstanbul Valiliğine yazılan 18/9/1941 tarih, 8310 sayılı yazısı,

3 — İl Hakem Kurulunun 21/9/1948 tarihli toplantı tutanağı ve ekleri,

4 — İl Hakem Kurulunun 309/1948 tarihli toplantı tutanağı ve ekleri,

1 — İl Hakem Kurulunun 31/9/1948 tarihli kararı,

6 — İşçi mümessillerinin 18/10/1948 tarihli itirazı,

7 — İşverenin 22/10/1948 tarihli itirazı ve ekleri okundu.

İl Hakem Kurulunun keyfiyeti tetkik için vazifelendirildiği kendi üyelerinden Profesör Fındıkoğlu Ziyaeddin Fahri ile Malî Müşavir Osman Fikret Arkun'un muhtelif müesseselerle mukayeseli olarak yaptıkları tetkiklere istinad ederek verdiği karar ve bu karara karşı gerek işveren gerek işçiler tarafından vaki itirazların süresi içinde yapıldığı tesbit edilerek meselenin esasına tetkikine geçilmiş ve işverenin:

İl İş İhtilâflarını Uzlaştırma ve Tahkim Tüzüğü'nün 45 inci maddesi gereğince Hakem Kurulu kararında işçi mümessillerinin adreslerinin bulunmadığı yolundaki itirazı, bu husus kararın isabetine müessir görülmediğinden,

2 — Üsküdar, Kadıköy ve Havalisi Halk Tramvayları idaresi işçilerinin ücretlerinin emsal gösterilmesi keyfiyeti, ücretler hakkındaki umumî bir mukayesenin anasırından yalnız birini teşkil etmekte olup ücretlerin artması yolundaki kararın yegâne mesnet ve mucip sebebinin tazammun etmediğinden,

3 — İl Hakem Kurulunca çıplak ücrete yapılan zamların nazara alınmadığı iddiası mavaaka uymadığından,

4 — İ. E. T. T. Umum Müdürlüğü resmî bir işyeri olduğuna göre bütçe ile idare edilen resmî mahiyeti haiz bir belediye müessesesinin İş Kanununun şümulü haricinde bulunması lâzım geldiği yolundaki mütalâa bu kanunun 5 inci maddesinin ikinci fıkrasına göre bu gibi işletmelerde istisnanın yalnız idarî müstahdemlere münhasır bulunması ve faaliyet mevzuu olan tramvay ve otobüs işçilerinin ise «Devlet vilâyet veya belediyece doğrudan doğruya işletilen müesseseler ile memleket müdafaasıyle ilgili işyerlerinin mürakabe ve teftişine dair tüzük'ün birinci maddesinde sarahatle de belirtildiği üzere kanun şümulü dahilinde bulunduğundan,

İşçilerin:

Yapılan zamların bilet satışlarına ve çalışılmama vaziyetine göre azalması, yapılan zammın hayat payalılığı şartı nisbetine tamamen tekabül etmesi, işlerin ağırlığı ile ücretlerin mütenasip olmaması idarenin masraflarının artması ile yevmiyelerin de yükseltil-

mesi icabedeceği diğer işletmelerdeki ücret ve mesken durumlarının daha elverişli olduğu, memurlarla işçilerin ücret bakımında mukayesesi yolundaki itirazları ise İl Hakem Kurulunun müdellel kararında taayyün eden vaziyet karşısından mesnetsiz bulunmuştur.

Bu sebeplere dayanılarak İstanbul İl Hakem Kurulunun 31/9/1948 tarihli kararında derpiş edilen zammı uygun görülmüştür. Şu kadar ki çıplak yevmiyelilere yapılan % 30 zammın 1 Ekim 1948 tarihinden itibaren tatbiki hakkıdna İl Hakem Kurulu kararı 3008 sayılı İş Kanununun 83 üncü maddesinin D fıkrasındaki hükme aykırı görüldüğünden bu zammın Kurulumuz kararının taraflara bildirildiği günün ertesi gününden itibaren uygulanmasına ve iş bu kararın Resmî Gazete ile yayınlanmasına aşağıda oybirliği ve yargılanma tarihi hakkında oy çokluğu ile 10/11/1948 tarihinde karar verildi.

Reis	Âza	Âza
Danıştay ikinci Bşk. dan	Adalet Bakanlığı Hukuk İş. G. Md. Mua.	İçişleri Bakanlığı Hukuk İşleri Md. Mua.
<i>Selâhattin Odabaşoğlu</i>	<i>Nrettin Gürsel</i>	<i>Kemal Aral</i>

Âza	Raportör
Çalışma Bakanlığı İkinci Hukuk Müşaviri	Çalışma Bakanlığı Bölge Çalışma Müdürü
<i>Bülent Kural</i>	<i>Şadan Rüma</i>

sahibi ile müşterektir. Hepsi mesken darlığından tabii olarak şikâyetçidir. On beş anket cevabı içinde yalnız ikisi, 5 ve 11 numaralı işçiler, «ihtiyaca kâfi!» diyorlar. Demek geri kalan on üç işçinin de bu tarzda memnun bir cevap verebilmesi için altı nüfuslu bir aile için üç gözlü bir meskeni, bir de ele geçen net ücretin 200 lira olması kadar bir dünya nimeti kâfidir! Zira (ihtiyacıma kâfi) diyen işçilerin birinin 25 lira aylıklı iki gözlü bir meskeni ve net 140 lira aylığı, diğerinin kırk lira aylıklı üç gözlü bir meskeni ve net 200 lira aylık ücreti vardır. Bu noktaya, çok mutevazi olan bir işçi zümresini memnun etmenin çok güç olmadığını göstermek için parmak basıyorum.

Demek ki İstanbuldaki umumî mesken krizi içinde tramvay işçilerinin mesken durumu ayrı olan hüviyeti ile dikkatimizi çekmekte, tramvay işçilerinin düşünen resmî ve hususî teşekküllerin mühim bir mesele karşısında kaldıkları görülmektedir.

Tramvay işçilerinin mesken dâvası, şirket zamanında yani maddî imkânların çok müsait olduğu devirlerde hiç bahis mevzuu olmamış mıdır? İşveren (yani şirket), yahut işçi tarafından bu hususta ortaya atılmış fikirler, tasavvurlar, icraatlar var mıdır? Yapılan anketin bir suali, şirket devrine ait bilgilerin kazanılmasına hasredildiğinden sorulan suallere verilmiş cevaplara dayanarak bu noktayı aydınlatmak mümkün. O çok eski devirlerden, yani Cümhuriyet inkılâbına kadar olan zaman esnasında ve biraz sonra «Şirket» in bir tramvay işçileri mahallesi vücuda getirmek tasavvurunda olduğunu öğreniyoruz. Şirket zamanında da çalışmış bazı işçilerden ev yaptıranlara 100 - 300 lira miktarında avanslar verilmiş. Geç vakte kalıp evlerine gidemeyen işçiler için bir yatakhane de şirket tarafından yaptırılmış olup bugün bekâr işçiler için kullanılmaktadır. Bunlar dışında 1922 de vücuda gelen, sermayesi işçi ile şirket tarafından verilen % 4 lerle teşekkül eden «İhtiyat ve muavenet sandığı»nın dahilî talimatnamesinde «işçilerin ve ailelerinin refah ve hıfzıssıhhasını temin edecek müşterek müessesatı içtimaiyede kullanılması» dendiğine göre umumî bir prensip olarak işçi evleri fikrinin de bu arada düşünülmüş olması çok mümkündür. Fakat bu ihtimal ne kadar kuvvetli olursa olsun vakıalar, (sandık) m (mesken) işi ile alâkasızlığını göstermektedir.

1922 de şirket idarecilerinin, hiç şüphesiz millî hükümetin kuruluşu ile beliren Türk işçisini himaye havasından müteessir olarak vücuda gelmesine yardım ettikleri (ihtiyat ve muavenet sandığı) isminin gösterdiği gibi bir idare altında iki (sandık) tan müteşekkil

idi. Bunlardan birincisi (ihtiyat sandığı) olup işçi ücretlerinden kesilen % 4 lerle, ikincisi (muavenet sandığı) olup şirket tarafından işçi adına ve hesabına yatırılan % 4 lerle vücuda gelmiş bulunuyordu. Şirketten ayrılacak ameleler, kendi verdikleri % 4 leri faizleriyle (ihtiyat sandığı) ndan alabilirken, kendi adlarına (şirket) in (muavenet sandığı) na yatırdığı % 4 leri alamazdı. Şirketin de almak hakkına sahip olmadığı ve kendisinin verdiği bu % 4 ler «hususî sermaye» adı altında ayrıca muhafaza edilmeğe, ileride bununla (işçilerin ve ailelerinin refah ve hıfzıssıhhasını temin edecek müessesatı içtimaiye) vücuda getirmeğe hasredilmişti ki bu durum, 3645 sayılı kanunla, amelesini (ihtiyat ve muavenet sandığı) na dahil üç şirketin İstanbul Belediyesine devrinden sonra da 1926 senesine kadar devam etmiştir. Şimdi (muavenet sandığı) nın bu suretle teraküm etmiş ve 427,000 liraya balığ «hususî sermaye» sinin kullanılış yeri için Belediye âzasından Remzi Beyin (amele evleri) inşası teklifinin işçi çevrelerinde meydana verdiği sevinç, anketçilerin dikkatini celp etmiştir. Eski Şehremizi Cemil Paşanın, istimlak konusu olan arsaların belediyece bu maksatla alınması fikri, bu sevinci bir kat daha artırıyor. Fakat şimdi ortada biri nazari, ötekisi teknik ve ekonomik olan iki mesele ile karşılaşyoruz. Acaba amele evleri inşası, (muavenet sandığı) nın 1922 deki dahilî nizamnamesindeki (müşterek müessesatı içtimaiye) kaydine uygun mudur? Bunun yanında böyle bir uygunluk kabul edilse bile 427,000 lira ile bu maksada, yani E. T. T. işçilerine ev temini maksadına erişilebilir mi? Bugünkü (E. T. T. işletmeleri umum müdürlüğü) bu nokta üzerinde hassasiyetle durmak lüzumunu hissetmiş bulunuyor. Ancak işin teknik ve ekonomik tarafları da, umum müdürlüğe göre, kenara atılamaz. Bu nokta etrafında hazırlanan bir raporda şöyle deniyor: «En müsait hesapla arsâsiyle beraber iki oda ve bir mutfaklı bir evin 3,000 liraya çıkabileceği hesap ve kabul edilirse cem'an 427,000 lira tutan bir sermaye ile en çok 142 ev yapılabilir. Halbuki bu sermayenin (işçilerin hepsinin menfaatine bir cihete tahsisi) lâzım olduğundan sayısı 4,000 olan bir işçi zümresi içinde yalnız 142 sine mesken temini yukarıdaki hükme uygun düşmemektedir.» Diğer taraftan işçiler, İstanbulun muhtelif semtlerine dağılmış bulunuyorlar. Böyle bir durumda «142 evin nerelerde yapılabileceğinin, hangi semtlerin tercih edileceğinin düşünülmesi icabeder.» Bütün bunlara rağmen 142 evin yapılıp kıdem veya kur'a usulüyle dağılmış olması takdirinde de durum karışık bir hal alacaktır. Böyle bir dağıtmadan sonra iki faydalanma şekli ile karşılaşyoruz. Ya 1) işçilerden geri

alınacak. Bu şekil için rapor şu mütalâayı yürütüyor: «Bir işçinin kendi mutevazi bütçesiyle ayda verebileceği en çok kira bedeli ortalama yirmi lira kabul edilirse evlerin bakımı, ufak tefek tamirleri, vergi ve resimleri gibi zarurî masraflar hesaba katılmasa bile 142 evin senelik kirası olan 34,000 lira ile müteakip senede on bir ev yapılabilir. Hesap bu esas dahilinde yürütülürse ev sayısını on sene sonra 280, yirmi sene sonra 600, otuz sene sonra 1295, otuz beş sene sonra 2050 ye yani mevcut işçi sayısının ancak yarısına yetecek bir miktarda çıkacağı görülür.» Yani bu uzun müddet sonunda ve bu şartlarla dahi «işçilerin refahını temin edecek müsterek müessesatı içtimaiye» gayesine kavuşulmaz. Yahut 2) Evler işçilere maledilecek. Rapor bu nokta hakkında diyor ki: «Bu takdirde işçinin ev sahibi olmak gayesiyle sarfedeceği gayreti de hesaba katarak ayda otuz lira verebileceğini kabul edersek bu hesap ile... temlikin tamamlanması en müsait şartlarla, sekiz seneden fazla sürecektir.» Her iki şekli, yani inşası tasavvur edilen 142 evin kira veya temlik suretiyle amele verilmesi, haklı olarak dikkatli davranan ve kılı kırk yarar rapor sahiplerine göre içinden çıkılmaz neticeler doğuracaktır ki bunların başında bu evlerde kiracı olarak oturan işçilerin ve ailelerinin, işten ayrılma veya ölüm gibi haller dolayısıyla çıkarılmaları geliyor. Bu vaziyette evler işçilere bırakılsın diyeceksiniz. O zaman «zaten sayısı işçi sayısı ile hiç mütenasip olmayan bu evleri tedricen asıl maksattan ayrılarak bir hayır müessesesi haline getirmek neticesi» hâsıl olacaktır. Evleri işçilere mâletmede de aynı neviden güçlükler çıkabilir. Gayet tabii olarak kıdemli, aile sahibi işçilerden başlayacağımıza göre tedrici ödemenin bitmesinden evvel herhangi bir sebep ile işten çıkan veya çıkarılanların veya hayattan ayrılanların durumu ne olacak? Bu gibi hallerde kendilerinin veya ailelerinin evi terke mecbur tutulmaları ve o zamana kadar ödedikleri taksitlerden vergi, bakım, tahribat... gibi masraflar çıktıktan sonra ödenmiş taksitlerden daha az bir kısmının geri verilmesi ayrıca mühim bir mahzur teşkil edecektir.» Bu gibi mahzurlar bazı garp şehirlerinde görüldüğü şekilde kışlamsı amele apartmanları inşası için de varit bulunmaktadır. Bununla beraber raporun, işçi evleri inşası işine yolu tamamen kapamadığını, bu maksatla yeni «biriktirme ve yardım sandığı»nın altıncı maddesinde «kongre kararı almak şartıyla isciyi favdalandırarak gayri menkuller satm almak, işçi evleri kooperatifi kurmak, yahut bu maksatla kurulmuş kooperatiflerle işbirliği etmek salâhiyeti»nden bahsedildiğini kaydedelim.

Her türlü teknik mahzurları ve iktisadî neticeleri gözönüne alarak işçi evleri problemini düşünen raporun bu mütalâaları karşısında elimizi kolumuzu bağlamak ve raporu ve nizamnameyi kaleme alanlarla beraber fikir birliği yaparak mutmain olmak mümkün müdür? Kanaatimize göre asla. Her şeyden evvel işveren tarafından «muavenet sandığı» na işçi başına verilen % 4 lerle işçinin «ihtiyat sandığı» na bıraktığı % 4 lerir gerek şirketin belediyeye devrinden evvelki, gerek sonraki devreler esnasında ekonomik yatırılışı ve kullanılışı bahis mevzuu olabilir. İkinci dünya harbine tekaddüm eden senelerde, hattâ harbin koptuğu senelerde «ihtiyat ve muavenet sandıkları» nın her ikisinin veya yalnız ikincisinin muhteviyatını işçi evleri temin endişesiyle gayri menkullere yatırmak çok mümkündü. Hattâ 1937 den evvelki Türk devletini, «sandık» m dahilî nizamnamesindeki işçilerin ve ailelerinin refah ve hıfzıssıhhasını temin edecek müşterek müessesatı içtimaiyede kullanılması» kaydının sözde kalmaması için hususî bir işletme olan şirketi icbar edebilirdi. Haydi bu yapılmadı, hiç değilse şirketin Belediyeye devrinden sonra böyle bir endişeye şahit olmalı idik. 1939 - 1949 arasında gerek arsa, gerek gayri menkul fiyatlarının yüksek kabarıklığı, 427,000 liralık «hususî sermaye» nin 1939 sıralarında hiç değilse arsalarla hasredilmesinden elde edilecek parlak neticeyi düşünmeğe kâfidir. İkinci dünya harbine tekaddüm eden senelerde, hattâ harbin ilk yıllarında muayyen bir zümrenin fert, belediye, devlet... ellerindeki geniş emlâki nasıl istismar mevzuu haline soktuğunu, hattâ varlık vergisi kanununun ihzarında da nasıl bu istismarı önleme endişesinin kısmen bulunduğunu, nihayet son yapı kanununun nasıl çıktığını düşünenler, elinde o zamana göre iştirâ kuvveti hayli fazla ve «işçinin refahına matuf» «hususî bir sermaye» bulunduran fakat bunun mesken endişesiyle yatırımını düşünmeyen şirket veya idareyi mesul saymaktan geri kalamıyacaklardır. Bununla beraber, yani kaçırılmış kazançlı fırsatlara rağmen, 1949 da dahi bu imkânın mevcut olduğunu, bilhassa son yapı kanununa dayanarak ve İstanbul Belediyesinin elinde dağılmağa mahsus veya herhangi bir maksatla muhafaza edilmesi mukarrer arsaların elverişli fiyatlarla tramvay işçilerine ev temini gayesi için kurulacak yapı kooperatiflerine devredilebileceğini düşünebiliriz. Bu takdirde de, muhteviyatına yukarıda işaret ettiğim rapordaki müşküllerin öne sürülmesi, her türlü içtimâî aksiyon kapılarını lüzumundan fazla aşırı bir ihtiyatkârlıkla kapamaktan başka bir şeye yaramaz., Hâdiseler, meselâ arzettiğim levhanın tasviri, bizden süratli bir hareket ve ça-

buk bir iş istiyor. Ev teminine hazırlık olmak üzere işçilere sadece parsellenmiş, küçük ölçüde arsalar gösterilmesi bile, gaye uğrun-da gayret sarfedildiğini gösterir. Tramvay işçilerinin İstanbul muhtelif semtlerinde oturmalarının böyle bir gayrete de engel olacağını ileri sürmek tamamiyle yersizdir. Şehir nakil vasıtalarını idare eden işçi, nisbî bir huzur verecek meskenine gitmek için, ameleliğini yaptığı vasıtaları neden kullanmasın? Kaldı ki idare, iş plânının tanziminde yapılan anketten çıkan neticelere göre amelelerin oturdukları semtleri gözönüne almamakta veya herhangi bir sebeple alamamaktadır. (Halbuki şirket, bu hususta daha rasyonel hareket etmekte idi.) O halde muayyen bir semtte toplu işçi evlerinin bulunması mühim bir mahzur teşkil etmiyecektir. Eğer İstanbul muhtelif istikametlerinde bir kaç amele evi mahallesi yapılırsa, işçilerin bu mahallelere yakın iş yerlerinde çalışması temin edilebilir. İş yerleri değişen işçilerin aralarında ev mübadelesi yapımaları da mümkündür.

Hülâsa çeşitli işçi nevelerini ve derecelerini ihtiva eden 4000 i mütecaviz işçinin «işveren» ine mesken politikası bakımından düşen çok mühim vazifeler vardır. Tip olarak seçtiğimiz on beş misal, bu yazifenin bir an evvel ifasını, yahut ifa yolunda adım atılmasını zarurî kılmaktadır. Her türlü ihtiyatkârlıklara rağmen, (biriktirme ve yardım sandığı) nın altıncı maddesini düşünenler, bu zarureti kabul etmiş görünüyorlar. Sulh ümitlerine rağmen hayat şartlarının gittikçe kötüleştiğini gördüğümüz bir zamanda, daha kötü zamanların güçlüklerini şimdiden yenmek üzere işvereni işbaşında görmek lâzımdır.

— VI. —

TRAMVAY İŞÇİLERİNİN BAZI DİLEKLERİ

Anket suallerine gelen cevapların hepsini ele almağa imkân yoktur. 1948 de yapılan % 30 zam ile alâkalı cevapların yanında mesken ve sosyal teşkilât meselelerini bu suretle huzurunuzda anlattıktan sonra hiç değilse işçilerin dileklerine bir yer ayırmamak yersiz olurdu. 1948 deki zam talebine ilâveten herhangi bir yeni zam talebinde bulunabilecek işçilerden evvel işverenin bu gibi taleplere meydan vermiyecek teşebbüs ve hareketlerinin nelerden ibaret olabileceğine de bu dileklere dayanarak işaret etmek isterim.

I — Yemek rejimine ait anket sualine verilen cevapları belir-tirken de söylediğim gibi harp senelerinin müstesna bir ânında

devlet şefinin işareti ile girilen yemek yardımını nakdî yardıma çevirmek. Yaptığımız tahkikata göre başka bir kaç işyerinde böyle bir çevirme mümkün görülmüştür. Bunun nasıl yapıldığını idare tahkik edebilir. Bazı gıda maddelerinin devlet eliyle bütün vatandaşlara tevzi edildiği sıkıntılı bir zamanın hâdisesi olan yemek yardımı, bugün aynı ehemmiyeti muhafaza etmemektedir. Diğer taraftan tramvay işçilerinden sabit hizmetli olmayanlarının yemek vakitlerinde yemek yerlerinde bulunamamalarından ve bir kısmının yemek yemeyen vazgeçmelerinden mütevellit bir zaruret, yemek yardımının para yardımına kalbini icabettirebilir. Yapılan yemek ve ekmek yardımının kalitesi hakkında bir mütalâa serdine lüzum görmeksizin idarenin; bu noktayı gözönüne alması, kabil olduğu takdirde buna mşni olduğu ileri sürülen vergilendirmeden muafiyet çarelerini araştırması, kabil olmadığı takdirde yemek ve ekmek yardımlarının tamamiyle artırılmış bir miktarda ekmek dağıtımına kalbi uygun olur.

II — İşveren, işçi ücretleri bahsinde haklı olarak gelir ve gider muvazenesizliğinden ve bunun 1947 den itibaren gelir aleyhine gösterdiği terakkiden şikâyetçidir. Bu arada Belediyeye verilen hissenin kabarıklığı dikkati celbediyor:

Seneler	Belediye hissesi
1940	103.000.—
1945	226.000.—
1946	233.000.—
1947	238.000.—

İdarenin bu şikâyetini yalnız başına bir mesele olarak ele almak, hisseyi makul haddine indirmek, normal zamanların avdetine kadar meselâ 1940 hissesini esas addetsek, hiç değilse bundan sonra, yukarıdaki rakamların artış seyrinden 1947 den sonra da ahenkli bir artış istidlâl edileceğine göre, yeni hisse artışları ihtimallerini önlemek acaba mümkün olmaz mı? Vilâyet Hakem Heyetinin % 30 zam kararma itiraz eden idare, bu itirazında tramvay işletmesinin bir âmmé hizmeti olduğunu söylüyor. İşçiye tahmil edilmek istenen fedakârlık, kendisine bağlı bir işletmeden hisse alan Belediyeye de tahmil edilebilir.

III — İşveren aynı derecede harp seneleri boyunca istimplâk ve yol inşaatı işlerinin bütçeye yüklediği yükten de şikâyetçidir. Bu hususta şu rakamlara bakınız:

Seneler	İstimlâk ve yol masrafları
1940	60,000
1945	194,000
1946	150,000
1947	328,000

Belediye hissesiyle beraber bu yük aynı seneler için sırasıyla 163.000, 420.000, 383.000, 566.000 liraya baliğ olmaktadır. İstanbuldaki istimlâk problemi ve buna ait meseleler içinde ayrı bir mesele olan bu nevi istimlâkleri ve yol inşaatı gibilerini, işletmenin insan unsurunun geçim ve yaşama şartları bahis mevzuu olurken engel diye göstermesi asla doğru olamaz. Bu istimlâkler ne maksatla yapılırsa yapılsın, iş ve emek faktörünün ödenmesinden bahsedilirken tamamiyle arka plâna atılmaları gerekir.

IV — Yaptığımız tahkikat neticesinde tramvay işçilerinin daha başka taleplerinin bulunduğu, karşılandıkları takdirde ücret artırımağa doğru atılacak adımlara yardım edeceği ve belki nominal işçi ücretini artırmadan daha ziyade manevî bir tesir icra edeceği anlaşılmıştır. Bunların başlıcaları şunlardır:

a. — İşyerlerine mahsus talimatnamenin 90'nci maddesinde (askerlik hizmeti için ayrılma, fasıla sayılmaz, fakat askerlikte geçen müddet kıdeme ilâve edilmez) denmektedir. Bu son fıkranın derhal (askerlikte geçen müddet, kıdeme ilâve edilir) şekline ifrağı doğru ve yerinde olur.

b. — Aynı talimatnamenin aynı maddesinde (idarede yirmi beş sene fasılasız iyi hizmet eden işçiye bir defaya mahsus olmak üzere üç aylık kazancına muadil bir ikramiye verilebilir) ifadesinin (... beş aylık kazancına muadil bir ikramiye verilir) şekline kalbi çok teşvik edici ve işçiyi müesseseye bağlayıcı bir tedbir olur.

c. — 91'inci maddede (İdarenin daimî kadrolarına dahil olan işçilerin gündeliklerine her hizmet senesi sonunda beş kuruş kıdem zammı ilâve edilir. Bu zamların son haddi altıncı hizmet senesi sonunda verilecek cem'an otuz kuruştur) deniyor. Bu zam haddinin kaldırılması lâzımdır. Altıncı hizmet senesinden sonraki hizmet seneleri için de beş kuruş zam muamelesinin yürütülmesi uygun olur. Fakat bunun 95'inci maddedeki ehliyet zamlarına herhangi bir tesiri olmamalıdır (1).

(1) Bu maddede şöyle deniyor: «91'inci maddedeki kıdem zamlarından başka, hareket dairesi işçilerine buldukları sınıfta ikinci, beşinci, onuncu, on beşinci ve yirminci hizmet seneleri sonunda beşer kuruş ehliyet zammı verilir».

FINDIKOĞLU Z. FAHRİ

OSMANLI ANONİM ELEKTRİK ŞİRKETİ

İkraz ve İane Sandığı

NİZAMNAMESİ

Satıl Naka Nezâretî Kopînerî hüsnünde 12 Şubat 1337 tarihinde Osmanlı Anonim Elektrik Şirketi Murahhasları ile Şirket mekûrûsânî ferzâ yevmîyehi tekele müstakademîn ve amzelî dâimîsi murâhhasları hüsnünde imza olunan kâğıtlarında 17 maddesi ve 18 üclî maddelerinde ve 10 Ekim 1337 tarihinde Şirket Murahhasları ile merkez fabrikası amelest murahhasları kıyolude teati olunan' tâlîmnamesini şûrî maddesinde dâhilî vesayî haklêrîn kâffesi hüsnü bir sanc sandığına yâterîlîk ve bu sandık muamelesi amele tekellîfînîni murakabîsi dâimîsi alundâ bulunmaktadır" diye mahaberrîdîr.

Bu seçüde irakînü efen ve bu sandığın ilk sermayesini teşkil edecek emsal meblağ pek şûrî cihânda Müdîriyet Müstahabînîni tarâfînden usulî daire-sinî müntehap ve müvâzâfîni talebî üzerine meabir yâdîk muvâcîhîni muasîr rîdâğı zaman itfâ edîmek üzere 1934 bir yıl için avânâ ücretna kursu vermişîr.

Şirketin İrsadi Meclisi tarafından hazırlanmış ve
Şirketin İrsadi Meclisi tarafından hazırlanmış ve
Şirketin İrsadi Meclisi tarafından hazırlanmış ve

İstanbul Elektrik, Tramvay ve Tünel İşletmeleri
Umum Müdürlüğü
İstanbul Elektrik, Tramvay ve Tünel İşletmeleri
Umum Müdürlüğü

İSTANBUL ELEKTRİK, TRAMVAY
ve TÜNEL İŞLETMELERİ
Umum Müdürlüğü
MEMUR ve MÜSTAHABLERİ

İSTANBUL ELEKTRİK, TRAMVAY VE TÜNEL İŞLETMELERİ
UMUM MÜDÜRLÜĞÜ GÜNEŞLİK İŞÇİLERİNE AİT
HİKMETİRNE VE YARDIM SANDIĞI

YARDIM CEMİYETİ
NİZAMNAMESİ

İstanbul Tramvay İşçileri
Tüzümü
Tüzümü

TÜZÜMÜ

İSTANBUL
Mühür Baskısı
1934

1337
1937
Tarih: 20 Mayıs 1937

İSTANBUL
Hükümet Baskısı
1934

İstanbul
Mühür Baskısı

İstanbul Tramvay İşçilerine ait sosyal teşkilât ile alâkaî izanname
ve talimatnamelerin ilk sahifeleri.

d. — İşyerine mahsus talimatnamenin 106 ncı maddesinde (işçiler için İş Kanununun 100 üncü maddesi hükümlerine uygun sigorta veyahut 3645 sayılı kanunun 9 uncu maddesi hükümleri dahilinde bir tekaüt teşkilâtı vücuda gelinceye kadar halen mevcut ihtiyat ve muavenet sandığı hükümleri tatbik olunur) denilmektedir. Sigortaya ait nokta, Çalışma Bakanlığı teşkilâtı içinde üç sene evvel ele alınmış, medeni milletlerin yanında yer almaktığımızı yol açan muvaffakiyetle yürütülmeğe başlanmıştır. Birleşmiş Milletlerin iş teşkilâtına mensup âzanın bu sırada mazisi pek kısa olan İşçi Sigortalarımızı teftiş ettiklerini görüyor, gazete haberlerine göre memnuniyet beyan ettiklerini anlıyoruz. Tramvay işletmesi, bütün işverenler gibi sigorta primlerini muntazaman işçi sigortalarına vermektedir. Tramvay işçileri, bu hususta hem idareye, hem de sigorta kurumuna müteşekkirdirler. Bunun yanında bir arzuları daha var: Bir emekli sandığı. Evvelce izah ettiğim gibi 1922 de kurulan (ihtiyat ve muavenet sandığı) nm (muavenet) e ait olan % 4 lerinden mürekkep para ile böyle bir emekli sandığı kurulması icabettiğini söylüyorlar. Şirket zamanında basit bir tekaütlük müessesesinin mevcut olduğunu, hattâ bugün şurada burada bazı ihtiyarlanmış ve şirket devrinde çalışmış işçilere tasfiye halinde olan şirket tarafından tekaütlük olarak bir fonds ayrıldığını ve bunun (Selânik Bankası) nda mahfuz bulunduğunu da hikâye ediyorlarsa da bu noktayı tahkike imkân bulamadım. Yeni vücuda getirilen (Biriktirme ve yardım sandığı), takdire değer bazı yardım imkânları bulmuş ise de amelenin tekaütlük endişelerine cevap verecek durumda değildir (1).

Diğer taraftan (Muavenet sandığı) ndan kalma 427,000 liranın böyle bir sandık için ayrılması, bazı hukukî sebeplerden dolayı imkânsız görünüyor. Zira bu para, ameleden alman % 4 lerin değil, şirketin şimdi belki çoğu hayatta olmayan veya çalışmayan, başka iş sahalarına geçmiş bulunan işçiler için verdiği % 4 lerden teşekkül etmiştir ve ancak «bütün işçilerin menfaati» namına kullanılabilir. Fakat bu engelden dolayı işçiye tam bir hayat garantisi veren bir (emekli sandığı) nm kurulması imkânsızdır denemez. Temelleri bugün de atılabilir. Binaenaleyh (ihtiyat ve muavenet sandığı) yerine (biriktirme ve yardım sandığı) nı kuran ve işçiye karşı alâkasını gösteren idare bu hususta da rehberlik etmelidir.

(1) Bu konferans verildiği zaman henüz İhtiyarlık Sigortası Kanunu kabul edilmemişti.

V. — Gerek şirket zamanından müdevver, gerek idare tarafından alınmış, bütün hayatlaunu işletmeye hasreylemiş işçilerin uzun bir çalışma devresi sonunda aldıkları ücret, bir müesseseye hasrı hayat edecek herhangi bir insanın muayyen bir zaman sonunda kavuşması gereken nisbî refahı temin etmekten çok uzaktır. Faraza 1929 da müesseseye intisap etmiş biletçi, bağlayıcı, vatman... gibi iş gören tiplerinin 1949 da, yani yirmi yıllık bir emek gücünün sadikane sarfedildiği devrede başlangıç ve bugünkü ücretler arasındaki fark, ne mantikî muhakemelerin lüzum göstereceği derecede bir farktır, ne de arada geçen seneler zarfındaki hayat şartları değişikliğini karşılayacak durumdadır. İdarenin yeni bir hizmet ve ücret baremi tanzim etmesi, fi tarihinde yapılmış baremleri yeni hayat şartlarına intibak ettirmesi lâzımdır.

Hülâsa halli istenen durum gelir ve ücretlerin seyirlerini gösteren rakam tabloları ile değil, tramvay işçisinin içinde yaşadığı sert hayat realitesi ile gözönüne alındığı takdirde Türk işçisi tabakasının en münevverlerinden teşekkül eden tramvay işçilerinin hiç de memnuniyet verici bir geçim seviyesine sahip olmadıkları kendiliğinden anlaşılır. Tramvay amelesinin bir kaç tipik nümunesine ait monografik görüş bu seviyedeki aşağılığı açıkça göstermektedir. İşverenin işyeri talimatnamenin 14 üncü maddesinde (işçi yalnız bedeni ile değil, kafası ile de çalışmalıdır. Yalnız düşünerek iş görmeğe alışan işçiler terfi ve terakki edebilirler.) deniliyor. Yukarıdanberi anlattıklarımız, İstanbul şehrinin insan taşıma işlerinde emekleri geçen, Türk işçi sınıfının en münevver tabakasını teşkil eden, hattâ vazifeleri icabı diğer içtimâî sınıf ve tabakalarla her dakika temas halinde olan, yani başka çeşit yaşayanlarla, başka tarzda yiyen ve içenlerle sık sık temas eden, konuşan ve görüşen nakil vasıtaları işçilerinin bu maddedeki talepleri yerine getirmeyi zarurî gösteriyor.

Bu vesile ile de işaret edelim ki, işçi sınıfı, hiç bir zaman Marxist'lerin düşündüğü şekilde, yeknasak bir memlekette veya bütün dünyada birbirine benzer, mücerret bir nesne değildir. İşçi sınıfı, başlı başına bir âlemdir, onun içinde öyle tabakalar ve zümreler vardır ki birbirlerine «madde ile temas derecesine göre», yahut «başka içtimâî sınıf ve tabakalarla temas imkânlarına göre» başkalaşırlar. Bu bakımdan tramvay işçileri, işçi sınıfının başka tabakalarından ziyade içtimaiyatçıların orta sınıf dedikleri sınıfa daha yakındır. Zira vazifelerinin ifa edildiği sahnelerde, diğer neviden işçilerle değil, işçi olmayan sınıf ve tabakalarla karşılaşılırlar. Kıyafet-

leri, hayat tarzları, konuşmaları bunu gösterdiği gibi kendi çocuklarını temas ettikleri sınıf ve tabakaların zenaat ve mesleğinde yetiştirmek istemeleri ve her türlü mahrumiyetlere katlanarak buna muvaffak olmaları da bunu isbat eder. Ankette, tahsil gören işçi çocukları, mühim bir mesele teşkil etmekte, bu kadar az bir ücret ile çocuklarına lise tahsili yaptıran tramvay işçilerine rastlamak, insanı hem memnun bırakmakta, hem de «bu para ile nasıl mümkün oluyor?» dedirterek şaşırtmaktadır. Bu yüzden olmalıdır ki yeni biriktirme ve yardım sandığı talimatnamesinin 11 inci maddesinin g paragrafı isabetli bir düşünce ile mektepte çocuğu olanlara (mektep çocukları yardımı) esasını kabul etmiş bulunuyor. Bunu bugünkü İdare'nin dikkatliliği namına memnuniyet ile karşılamak lâzımdır.

İşçilerin dileklerinden dahilî talimatnameye ait olanlar (meselâ c bendinde bahsi geçen «her hizmet senesi sonunda beş kuruş» düşüncesi- gerçekten yeni bir reviziyona tâbi tutulmalıdır. Eski devrin 5 kuruşunu, 1949 senesinde de muhafaza etmek, donmuş bir rejim zihniyetinin nişanesinden başka bir şey değildir. Kanunlar gibi nizamname ve talimatnameler de, değişen sosyal ve ekonomik hayatın icaplarını takip etmelidir. Aynı reviziyonu, idarenin iç mekanizmasına tatbik etmek, Hakem Heyeti raporunda temas edilen rasyonalizasyon dâvasını ele almak, belki de işletmenin emekçi unsuruna sosyal politikanın ilk mütefekkeri Sismondi'nin ileri sürdüğü «âdil ücret — Le juste salaire» i daha çok temin edecek, dolaşısıyla, işletmenin verimliliğini arttıracaktır. Üç nevi işletmeyi ihtiva eden E. T. T., iddia edildiği gibi bu üç harften yalnız birincisinin temin ettiği kârı diğerlerine aktarma etmek suretiyle idamei hayat edebiliyorsa bu, cidden düşündürücü bir problem ile karşı karşıya kalındığını gösterir. İlim müesseselerinde iktisat, işletme, maliye ve malî kanunlar, iktisat politikası, içtimâî siyaset... gibi derslerin harıl harıl okunduğu bir memlekette, ekonomik faaliyetlerin içyüzünü düşünmek fonksiyonunu üzerine alan ilim adamlarına bir çok vazifelerin düştüğünü söylemeğe lüzum yoktur. Şu kadar ki hususî olmayan İşletmelerin birinci ve ikinci derecedeki mesul erkânı, millî bir endişe ile böyle bir vazifenin yapılmasına zemin hazırlamadıkça, yani meselâ E. T. T. ilim müesseselerimizin tenvir ve irşatlarına ihtiyaç hissetmedikçe, ilim müesseseleri için sükûttan ve acımadan başka bir yol kalmaz. Bu gibi durumlarda nihayet bir gün ecnebi ilim ve ihtisas sahiplerinden medet ummak, ancak kollektif ruhiyat hasta, millî itimadı nefis

duygusunu kaybetmiş, kendi içinde uzvî tesanüt bağılıkları gevşemiş cemiyetleri seciyelendiren bir tezahürden ibarettir. Hulâsa işçilerin dileklerinden bazılarına işaret ederken iktisat sosyolojisine tatbiki faydalı olan bir gestalt nazariyesinden mülhem olarak işletmelerin de dilekleri bulunabileceğini tahayyül ediyor, yapılacak revizyonların «işveren ve iş alan elemanlarına şamil geniş bir gözden geçirme ameliyesi» almasını düşünüyor ve... bazı temennilerde bulunuyoruz.

— VII. —

TRAMVAY İŞÇİLERİNİN TEŞKİLÂTLANDIRILMASI

Son senelerde gelişen sendika hareketlerinden sayısı 4,000 i geçen E. T. T. işçilerinin istifade edemediğini görüyoruz. Sendikadan vazgeçtik, kendi aralarında tamamiyle meslekî veya zümrevî bir yardımlaşma teşkilâtı da mevcut değildir.

Böyle bir mütalâa, çeşitli isimlerle şimdiye kadar mevcut olan gelmiş, kısmen de mevcut bulunan işçiye yardım teşkilâtını inkâr demek değil midir? Sualin cevaplandırılması için tramvay işçilerinin teşkilâatlanmasını veya teşkilâtlandırılmasını gösteren yakın bir maziye göz atmak gerektir. Şimdiye kadar aşağıdaki organizasyonların doğduğunu görüyoruz:

1 — 1922 de ilk defa olarak vücuda getirilen «ihtiyat ve muavenet sandığı», şirket tarafından teşkil edilmiş, «bilâ ücret idaresinin münhasıran şirkete ait olduğu», sandık reisi ile kâtip ve muhasibinin şirket tarafından tayin edileceği nizamnamesinin yirminci maddesinde belirtilmiştir. Bunlara katılan ve işçiler tarafından seçilen üç âzanın mühim bir rolü yoktur.

2 — 1924 te tramvay şirketi memur ve müstahdemleri tarafından bir (İstanbul tramvay şirketi işçileri tesanüt ve teavün cemiyeti) kurulmuştur. (Cemiyet) nizamnamesinin 3 üncü maddesinde belirtilen gaye «işçinin âdabı, sa'y ve amel, içtimâî kavait, bilhassa iktisadî kavanin ahkâmına riayetle tesanüt dairesinde terakkiyatı asriye ile mütenasip mevcudiyetler göstermek...» dir. (Cemiyet), dokuz işçi âzadan mürekkep bir idare heyeti tarafından, yani şirket ile herhangi bir resmî alâka olmaksızın idare edilmektedir. Umumî heyet, «kongre gününde tatili mesaiye mahal vermemek üzere» her on işçiye bir murahhas seçilme suretiyle bu murahhaslardan vücuda gelir.

3 — 1934 te şirketin «duçarı felâket olan müstahdemlere ve a-meleye» otuz liraya kadar faizsiz avans vermek, ve bazı şartlar altında iade şartı olmaksızın yirmi liraya kadar yardım etmek maksadiyle bir ikraz ve iane sandığı kurmuştu. Bu sandık, demin zikrettiğimiz «ihtiyat ve muavenet sandığı» nı idare edenlerce çevril-mektedir. Bu teşekkülün de amelenin kendi tarafından vücuda ge-tililmediği, idare edilmediği görülüyor.

4 — Şirketin belediyeye devrinden sonra 1944 te İdarenin teşkil ettiği (yardım cemiyeti) de aynı mahiyettedir. 1922 de kurulan (İhtiyat ve muavenet sandığı) na dahil işçilere «arkadaşlık ve te-sanüdün icabettirdiği yardım» da bulunmak üzere kurulan bu (cemiyet) i de, işverenin hayırhah bir hareketi olarak şükranla kay-detmek, lâzımdır.

5 — Nihayet İdare, 1948 de «işçilerinin para biriktirmelerini kolaylaştırmak, aileleri efradının tedavilerine yardım etmek, işçinin ölümü halinde geride kalan ailesi efradına, ailesi efradından birinin ölümü halinde işçiye para yardımında bulunmak, sıkıntıya düşen işçilere faizsiz ödünç para vermek, yangın ve benzerleri gibi büyük felâkete uğrayan işçilere paraca yardım etmek, işçilerin ve ailele-rinin kolay ve iyi yaşamalarına yarar tedbiiler almak üzere gün-delikli işçilere mahsus bir (biriktirme ve yardım sandığı) kurmuş» tur. İdare merkezi, umum müdürlükte bulunan «cemiyet» in umu-mî idaresi «umum müdürlükçe temin ve tanzim edilmekte», yine «umum müdürlük tarafından tayin edilecek bir başkan, iki âza» ta-rafından idare olunmakta, bu heyete İş Kanunu hükümleri dahi-linde seçilen işçi mümessillerinin kendi aralarında seçecekleri üç murahhas katılmaktadır.

Demek oluyor ki 1922 den evvel herhangi bir içtimâî yardım organizasyonundan mahrum olan İstanbul tramvay işçileri 1922 den bugüne kadar geçen yirmi yedi senelik devre içinde yukarıda bah-settiğimiz beş teşkilâta kavuşmuşlardır. Bunlardan birincisi (yani ihtiyat ve muavenet sandığı), üçüncüsü (yani ikraz ve iane sandığı), dördüncüsü (yani yardım cemiyeti) muhtelif tarihlerde birbirlerine katılarak hep birden beşinciye (yani biriktirme ve yardım sandığı) na aktarma edilmiş bir durumdadır. İkincisi muayyen bir ömürden sonra bütün meslek ve zümre teşekküllerine son verildiği bir devrede ortadan kaybolmuştur. Bu beş organizasyon içinde yalnız ikincisi, demin söylediğim prensipe uygundur; yani işçilerin kendi aralarında, spontane doğmuş, yine kendi taraflarından idare edilen

müstakil, işveren ile herhangi bir ilişiği olmayan bir tarzda kurulmuştu. Fakat bu «cemiyet» pek az yaşamış, başka nevi meslek ve zümre teşekküllerini müteessir eden bir devrede yaşatılamamıştır. Diğer dört organizasyon ise, hususî teşebbüsün (yani şirket) veya âmme idaresinin (yani belediye) işçiyi düşünen bir işveren tarafından, kendi nezaret ve himayesi altında vücuda gelmiştir. Bunların hepsinin beşinci olarak zikrettiğimiz (biriktirme ve yardım sandığı) nda toplanması da işverenin hissettiği bir nevi teşkilât santralizasyonu ihtiyacından ileri gelmektedir.

O halde bugünkü durum, sayısı 4000 kadar olan tramvay, tünel ve elektrik işçilerinin 1945 tenberi memleketimizde estiğini ve şehrimizde 20 den fazla sendikanın doğuşuna meydan verdiğini gördüğümüz demokratik rüzgârdan hissesini almadığını gösteriyor. Muhtelif iş sahalarında çalışan işçiler, kendi aralarında organize olurken, E. T. T. işçilerinin kendi aralarında teşkilâtlanmamış olmaları bir vakıa olduğuna göre sebeplerinin aranması lâzımdır.

1 — Bu sebeplerin başında işverenin mütalâasına yer vermek mümkündür. İdare bir münasebetle şöyle düşünüyor: İhtiyat ve muavenet sandığı için, yardım birliği için İş Kanunu hükümlerinin emrettiği mümessillikler için senede altı seçim! «Bu halin esasen vatman, biletçi, yol ameleli... gibi dağınık mmtakalarda seyyar olarak çalışan işçilerimizi sıkmakta olduğu görülmektedir. Bundan başka idare heyetlerine seçilen işçilerin asıl vazifeleri hariçte ve birbirine uymayan muhtelif saatlarda olduğundan bu kadar çok murahhas ve mümessillerin iş saatleri dışında dahi zamanlarını ayarlayıp sandıklar idaresi ile meşgul olmalarındaki zorluk tecrübe ile görülmüştür...»

2 — İkinci sebep, işçilerin anket esnasında verdikleri cevapta okunuyor. Şirket zamanında tamamiyle serbest bir (cemiyet) kurulmuş idi. O zaman (sendika) kelimesi henüz türkçeye nüfuz etmediği için teşkilâta (cemiyet) denmişti. Fakat fonksiyonu tamamiyle sendikaların bugün görmek istedikleri vazifenin aynı idi. İşletme, şirketten İdareye geçtiği zaman yalnız tramvay ameleleri değil, diğer bütün meslek ve zümre teşekkülleri de teşekkül imkânlarından mahrumdular. Maamâfih mahrum olunmasa bile işverenin Belediye (yani hükümet) olması, ameleli böyle bir sendika kurma hareketine sokmaktan alıkoyuyor. Bir işçinin basit ifadesiyle amele sendikaları, icabında, devletten hakemlik istemek için kurulur. Bizzat devlet işveren olursa sendika kurmak mânasız, yersiz belki de tehlikeli olur.

3 — Fakat kanaatimize göre asıl sebep yalnız tramvay işçilerini değil, organizasyon vücuda getirmeğe gerek zamanları, gerek fikrî durumları ve maddî imkânları daha çok elverişli olan meslek sahiplerinin ve zümrelerin dahi serbest teşekkülleri idare edememelerinde aranmalıdır. Yoksa ne işverenin dediği gibi işçinin kâfi zamanının olmaması, ne de işçinin düşündüğü şekilde belediye, hükümet veya devletten korkma kâfi bir sebep sayılamaz.

Bu üç sebebin, hâdisedeki hisseleri ne olursa olsun E. T. T. işçileri sendikasını bir an evvel teşekkül etmiş görmeliyiz. Evvelce de söylediğim gibi Türk işçi sınıfı içinde bu işçiler, en münevver, en uyanık bir zümre teşkil etmektedirler. Sonra diğer sınıflarla sık sık temas halindedirler. İctimaî sınıflar ve tabakalar istihalesinde Türk işçilerinin bu zümresini daima yukarıya doğru yönelmiş görmekteyiz. Diğer taraftan sendikaların idaresi, umumî heyetler, hattâ idare heyetleri tarafından çevrilmekle beraber onların hukuk müşavirleri ile beraber aynı zamanda İktisat Fakültesinde içtimâî politika sahasında yetiştirilmiş sosyal müşavirleri, müdürleri de bulunacaktır. Bu son noktaya bilhassa parmak basmak lâzımdır. Son zamanlardaki demokrasi cereyanlarından istifade eden şuurlu ve münevver Türk işçilerinin, iş hukuku ile alâkalı ilim adamlarından, sendika mevzuatına vakıf münevverlerden istifade etmeğe başladıklarını görüyoruz. Bugünkü emekleme devrinde Türk işçi sendikalarının ne bir hukuk müşavirini, ne de sosyal politika işleriyle uğraşacak sosyal müşavirleri besleyemeyeceğini iddia etmek mümkündür ve böyle bir iddia doğrudur (1). Fakat bu güçlük dâ-

(1) İş alanların bir hukuk müşaviri, bir sosyal müşavir besleyemeyeceklerini düşünürken bunu besleyecek olan işverenlerin sosyal işler için ne hususî şekilde yetiştirilmiş elemanlar, ne de müşavirler bulundurmadıklarını teessürle kaydedelim. Böyle demekle resmî ve hususî iş yerlerinde, amele işlerine bakan daire müdürlerinin veya memurların ehliyetinden şüphe ettiğimizi söylemek istemiyoruz. Fakat sosyal işler artık bugün hukuk müşavirlerinin dahi ihtisasları haricinde kalan, ayrı bir yetiştirme ve düşünme melekesi isteyen bir saha halini alıyor. Memleketimizdeki iş alan sendikalarını şimdilik bir tarafa bırakalım ve yalnız iş verenlerin işletmelerinde içtimâî siyaset işleriyle uğraşacak bir daire, bir masa, bir memur vücuda getirmelerini temenni edelim. Bu gibi işler için İktisat Fakültesi, İctimaiyat Enstitüsü çok kıymetli elemanlar yetiştirmektedir. Eğer tesmî ve hususî işyerleri, ilim organizasyonları içinde bu elemanların yetiştirilmesine arka çevirmekte devam edlrlerse bunun zararı yine o işyerlerine, dolayısıyla içtimâî siyasetimize, ve yine dolayısıyla iş gücümüzün gelişme dâvasına teveccüh edecektir. Bu gibi iş yerleri, istedikleri içtimâî siyaset elemanları için İktisat Fakültesine daima müracaat edebilirler.

vanın esasındaki ehemmiyeti inkâra yol açmamalıdır. Türk işçi sendikalarının böyle bir duruma gelmeleri ânına kadar bilhassa belediye, iktisadî devlet teşekkülleri ve devlet tarafından idare edilen işletmeler, kendi memurları vasıtasıyla ve bir an işveren olduklarını unutarak hasbî şekilde tamamen gayrı resmî ve fahrî hizmet esasına dayanarak işçilerimizin organize olmalarına yardım etmelidirler. Zira resmî işyerlerinin işverenlerinden müstakil olarak teşekkül edecek ve gelişmesine çalışılacak sendikalar ve her nevi yardım organizasyonları, aynı zamanda umumî bir mesele olan demokrasi terbiyesini muayyen bir vatandaşlar zümresi içinde gerçekleştirmeğe çalışmış olacaktırlar. Kendi meslek ve zümre teşkilâtı içinde demokrasiyi anlamış olan her hemşeri, millet çevresi içinde de aynı anlayışı göstermekten geri kalmıyacaktır. Bilhassa bu hemşeriler çalışma şartları itibariyle şehir dışında veya kenarındaki bir işyerinde bulunmayan, kapalı ve münzevi bir hayat yaşamayan, bilâkis günün her dakikasında çeşitli sınıf ve tabakalara mensup kendilerinden çok daha müreffeh vatandaşlarla yüzyüze gelen, tramvay ve otobüslerde onların ekseriya lüzumsuz asabiyetleriyle karşılaşan, fakat hepsine, çoğu zaman bir âmme hizmetinin selâmeti namına terbiye ve tevekkül ile boyun eğen tramvay ve otobüs işçileri olursa mesele bir kat daha ehemmiyet kazanacak, bu gibi işçilerin kendi kendilerine organize olmaları, sendikalaşmaları millî ölçüde bir mesele teşkil edecektir. Böyle bir harekette yani bir sendika kurmak hususunda, çalıştıkları işyerinin belediye ve hükûmete aidiyeti yüzünden, endişe hisseden işçilerin bu endişelerini izale etmek, onlara her türlü hareket hürriyetini vermek, bu hürriyetlerini kullanmanın hiç bir suretle iş ve çalışma şartlarına tesir etmeyeceğini sözle ve fiil ile belirtmek hepimizin vazifesi olmalıdır. Bilâkis Türk işçisinin bu gibi endişelere düşmesine yol açan işverenleri ve mümessillerini, eğer varsa, demokratik terbiyemizin inkişafı namına mesul saymak lâzımdır.

Biraz uzun ve belki de dağınık olan konferans burada nihayet buluyor. Hâdiseleri, tarihçesi ile, günlük tarafı ile anlatan benim. Fakat E. T. T. idaresinin işçi meselelerine imkân nisbetinde alâka gösteren, bu meseleleri öğrenmek isteyenlere her türlü yardımı yapan kıymetli müdür ve memurların yardımı olmaksızın, keza işçilerine kadar giderek anlattığım ve anlatmadığım noktalar hakkında yerinde malûmat toplayan İktisat Fakültesi talebeleri olmaksızın, nihayet İstanbul Üniversitesinin İktisadiyat Enstitüsünün başta Prof. Dr. Kessler olduğu halde bütün elemanlarının hazırladık-

ları imkân olmaksızın bu konferansın verilmesi imkânsızdı. Huzurunuzda bana bu imkânları verenlere teşekkür ederim. Eğer bugünkü İstanbulun sosyal dâvalarından birisini biraz olsun vak'alar ve rakamların yardımı ile aydımlatabildimse bu, ancak bana yardım edenlerin bu dâvalara olan bağlılığından dolayı mümkün olabilmiştir(1). Aynı zamanda cemiyet realitemizin bir görünüşüne ait izahları dinleyen dikkatli ve sabırlı dinleyicilere de kendim ve «İçtimaiyat Enstitüsü» namına minnetlerimi sunarak yalnız kendi konuşmama değil, aynı zamanda bu seneki «İçtimai siyaset konfansları» na da nihayet veriyorum.

(1) Anket yapan talebelerin isimlerini buraya kaydetmeyi, böyle bir an'nenin İktisat Fakültesi sosyoloji, metodoloji ve içtimai siyaset tedrisatında yerleşmesine hizmet maksadiyle, faydalı görüyorum:

3773 Kemal Uysal, 3380 Ayten Hazer, 3624 Süheylâ Sözer, 3737 Kâmrân Eyliyaoğlu,

3776 Fatın Baki, 2914 Şakir Palancıoğlu, 2331 Orhan Bağman, 3847 İbrahim Aksoy,

3619 Nabi Aybaş, 3915 Ziyaettin Erçağ, 3479 Süreyya Tuncer, Ahmet Bildirik,

3432 Müfit Bilyap, 2918 Ediman.

EK : I

İSTANBUL TRAMVAY İŞÇİLERİNE AİT
ANKET SUALLERİ

§ — Mesken :

- 1 — Meskenin semti ve mahallesi,
- 2 — Kendi malı mı? Malı değilse bedelsiz ve kirasız mı? Kira ise ne kadar?
- 3 — Malı ise kendi mi almış, yoksa intikal mi etmiş. (Intikal ise işçinin kendi ailesinden mi, eşi tarafından mı?)
- 4 — Mesken kaç gözdür? İhtiyacına kâfi mi?
- 5 — Kiralık meskenlerin aylık kira miktarı
- 6 — Meskenle iş yeri arasındaki mesafe. (Tahminen Km. ile)
- 7 — Nerelisiniz? İstanbulda veya başka bir yerde mülk ve araziniz (kendisinin veya eşinin) var mı, Bunlardan bir gelir geliyor mu?

§ II — Gelir (gelirin aklı ve net olarak ele geçen miktarın ayrı ayrı gösterileseği).

- 1 — İşçinin kendi geliri.
- 2 — Eşinin veya çocuklarının muhtelif şekillerde ele geçmesi muhtemel gelir ve miktarları.
- 3 — Evlenme ve doğum gibi muhtelif yerlerden, muhtelif vesilelerle alınan yardımlar.
- 4 — Yakın akrabalarından devamlı veya fevkalâde hallerde aynı veya nakdî yardımını gördükleri kimseler var mı?
- 5 — Gelirlerinizden bir yardım sandığına, sigortaya verme, çocuk kumbarasına, yoksa kenar ve köşede saklama şeklinde tasarruf imkânları var mı?

§ III —Gider: (ay hesabiyle).

- 1 — Kira? (Eğer kirada otuuluyorsa).
- 2 — Zarurî gıda masrafları için.
- 3 — Tenvirat için.

- 4 — Teshin için (mevsim hesabı)
- 5 — Su (Terkos mu, taşıma mı?)
- 6 — Giyim (İç ve dış eibisesi. Bu noktaya verilecek cevaplarda ay hesabı düşünülemez)
- 7 — Mobilya ve yatıp kalkacak eşya (Aile eşyasına vakit vakit ilâve edilen veya yenileştirilen temel eşyası)
- 8 — İstanbulda veya başka yerlerde yardımınıza devamlı veya arasıra muhtaç kimseler var mı?

§ IV — Çeşitli giderler :

- 1 — Çocukların tahsili:
 - a) Çocuk sayısı (kaçı kız, kaçı erkek)
 - b) Tahsil yaşındaki çocukların sayısı,
 - c) Tahsil yapan çocukların tahsil dereceleri (iâk, orta, yüksek),
 - d) Tahsil gören çocuklar için mektep veya başka yerden yardım var mı?
 - e) Tahsil yapan çocuk veya çocuklar için tahsil masrafları (senelik kitap, aylık, kalem, defter ve saire gibi).
 - f) Mektep, çocuklardan Kızılay, Yeşilay, Okul-aile Birliği gibi teşekküller için para yardımı istiyor mu?
 - g) Umumiyetle çocukların sıhhi durumu hakkında notlar (kabilse çocuklarla münferit görüşmeler ve edinilen intibalar, mümkünse ailece çıkarılmış fotoğraflar!)
- 2 — Zarurî olmayan giderler:
 - a) Gazete, kitap, roman ihtiyacı için (Çocukların mektep, kitap, dergiden maada)
 - b) Sigara, tütün ve ilâh... için,
 - c) Sinema, piyango ilâh... için,
 - d) İş icabı verilen cezalar var mı? (Bunlardan 1948 içinde vaki olanlardan misaller)

§ V — Ailenin sıhhi durumu:

- 1 — Karı ve kocanın ve çocuklarının yaşları,
- 2 — Aile reisi ve efradının gödüğü sıhhi yardımlar (Yardım Sandığından, Belediyeden, mektepten ve ilâh...)
- 3 — Tabii hallerde aylık hekim ve ilâç masrafları,
- 4 — Fevkalâde hastalık masrafları (Doğum, Apandisit ve çocuk hastalıkları ve ilâh...)
- 5 — İdareye intisaptan evvel herhangi bir sıhhi ârızanız var mıydı?

- 6 — İdareye intisaptan sonra herhangi bir umumî veya lekî rahatsızlığa veya hastalığa uğradınız mı? (Ne gibi meslek hastalığı. Bu hastalık için müracaat ve netice, çünkü durum.)

§ VI — Tramvay işletmesinin yemek rejimi:

- 1 — İşletmenin verdiği yemekten istifade ediyor musunuz?
 2 — Bu istifadeden ailenizin faydalandırılması mümkün mü?
 3 — Bu aynı yardım yerine para yardımını tercih ediyor sunuz?
 4 — Şimdiye kadar bu yemekler hakkında ne gibi memnuniyet ve şikâyet hareketleri oldu ve ne netice verdi? (Münferit olarak veya topluca)
 5 — Bu yemeklerin miktarı, kalitesi ve tatmin edip etmemesine dair muhtelif malûmat.

§ VII — Tramvay idaresinin Şirket zamanındaki durunu hakkında:

- 1 — Tramvay İdaresinin Şirket tarafından idare edildiği zamanda işçi miydiniz?
 2 — O zamanla bu zaman arasında bir mukayese yapılırsa, kendi menfaatiniz bakımından hangi idareyi tercih ederdiniz?
 3 — Bu tercihin sebepleri (Araştırmacı, konuştuğu işçi ile bu tercihin sebepleri hakkındaki bilgiyi çok objektif olarak not etmelidir)
 4 — Şirket, işçinin menfaatini korumak için ne gibi teşebbüslerde bulunmuştu:
 a) Mesken hususunda,
 b) İctimaî yardım hususunda,
 c) Fazla tatil ve boş zaman verme hususunda,
 d) İaşe hususunda,
 f) Kazalara karşı teminat, mükâfat, sigorta ve saire hususunda,
 g) İşten ihtiyarlık ve başka sebeplerle çıkarıldığı takdirde ne gibi şartlarla işçi çıkarılırdı?
 5 — Sizden başka Şirket zamanında çalışmış, şimdi çalışmayan ihtiyar işçi tanyor musunuz? (Varsa adresi alınarak onunla yukarıdaki notlar hakkında görüşmek faydalıdır).
 6 — Eski Şirket zamanındaki yardım sandığı, temin ettiği yardımlar hakkında malûmat.

- 4 — Teshin için (mevsim hesabı)
- 5 — Su (Terkos mu, taşıma mı?)
- 6 — Giyim (İç ve dış elbisesi. Bu noktaya verilecek cevaplarda ay hesabı düşünülemez)
- 7 — Mobilya ve yatıp kalkacak eşya (Aile eşyasına vakit vakit ilâve edilen veya yenileştirilen temel eşyası)
- 8 — İstanbulda veya başka yerlerde yardımınıza devamlı veya arasına muhtaç kimseler var mı?

§ IV — Çeşitli giderler :

1 — Çocukların tahsili:

- a) Çocuk sayısı (kaçı kız, kaç erkek)
- b) Tahsil yaşındaki çocukların sayısı,
- c) Tahsil yapan çocukların tahsil dereceleri (iâk, orta, yüksek),
- d) Tahsil gören çocuklar için mektep veya başka yerden yardım var mı?
- e) Tahsil yapan çocuk veya çocuklar için tahsil masrafları (senelik kitap, aylık, kalem, defter ve saire gibi).
- f) Mektep, çocuklardan Kızılay, Yeşilay, Okul-aile Birliği gibi teşekküller için para yardımı istiyor mu?
- g) Umumiyetle çocukların sıhhi durumu hakkında notlar (kabilse çocuklarla münferit görüşmeler ve edinilen intibalar, mümkünse ailece çıkarılmış fotoğraflar!)

2 — Zarurî olmayan giderler:

- a) Gazete, kitap, roman ihtiyacı için (Çocukların mektep, kitap, dergiden maada)
- b) Sigara, tütün ve ilâh... için,
- c) Sinema, piyango ilâh... için,
- d) İş icabı verilen cezalar var mı? (Bunlardan 1948 içinde vaki olanlardan misaller)

§ V — Ailenin sıhhi durumu:

- 1 — Karı ve kocanın ve çocuklarının yaşları,
- 2 — Aile reisi ve efradının göndüğü sıhhi yardımlar (Yardım Sandığından, Belediyeden, mektepten ve ilâh...)
- 3 — Tabii hallerde aylık hekim ve ilâç masrafları,
- 4 — Fevkalâde hastalık masrafları (Doğum, Apandisit ve çocuk hastalıkları ve ilâh...)
- 5 — İdareye intisaptan evvel herhangi bir sıhhi ârizanız var mıydı?

- 6 — İdareye intisaptan sonra herhangi bir umumî veya meslekî rahatsızlığa veya hastalığa uğradınız mı? (Ne gibi bir meslek hastalığı. Bu hastalık için müracaat ve netice, bugünkü durum.)

§ VI — Tramvay işletmesinin yemek rejimi:

- 1 — İşletmenin verdiği yemekten istifade ediyor musunuz?
 2 — Bu istifadeden ailenizin faydalandırılması mümkün oluyor mu?
 3 — Bu aynı yardım yerine para yardımını tercih ediyor musunuz?
 4 — Şimdiye kadar bu yemekler hakkında ne gibi memnuniyet ve şikâyet hareketleri oldu ve ne netice verdi? (Münferit olarak veya topluca)
 5 — Bu yemeklerin miktarı, kalitesi ve tatmin edip etmemesine dair muhtelif malûmat.

§ VII — Tramvay idaresinin Şirket zamanındaki durumu hakkında:

- 1 — Tramvay İdaresinin Şirket tarafından idare edildiği zamanda işçi miydiniz?
 2 — O zamanla bu zaman arasında bir mukayese yapılırsa, kendi menfaatiniz bakımından hangi idareyi tercih ederdiniz?
 3 — Bu tercihin sebepleri (Araştırmacı, konuştuğu işçi ile bu tercihin sebepleri hakkındaki bilgiyi çok objektif olarak not etmelidir)
 4 — Şirket, işçinin menfaatini korumak için ne gibi teşebbüslerde bulunmuştu:
 a) Mesken hususunda,
 b) İhtimâî yardım hususunda,
 c) Fazla tatil ve boş zaman verme hususunda,
 d) İaşe hususunda,
 f) Kazalara karşı teminat, mükâfat, sigorta ve saire hususunda,
 g) İşten ihtiyarlık ve başka sebeplerle çıkarıldığı takdirde ne gibi şartlarla işçi çıkarılırdı?
 5 — Sizden başka Şirket zamanında çalışmış, şimdi çalışmıyan ihtiyar işçi tanıyor musunuz? (Varsa adresi alınarak onunla yukarıdaki notlar hakkında görüşmek faydalıdır).
 6 — Eski Şirket zamanındaki yardım sandığı, temin ettiği yardımlar hakkında malûmat.

- 7 — Şirket zamanında tramvay işçileri grev yaptılar mı? Bunlar ne netice vermiştir? Bu hususta neler biliyorsunuz? (Eğer kendisiyle görüşülen işçi bu greve iştirak etmişse, hikâyesini dinlemek ve esaslı noktaları not etmek ve grevin ne netice verdiği hakkında malûmat elde etmek bizdeki grevlerin tarihi için faydalı olur. O zamana ait fotoğraflar varsa, bunlardan nünuneler temin etmelidir.)

§ VIII — Gıdanın nev'i :

- 1— Ayda tahminen ne kadar et sarfediliyor?
- 2 — Unlu maddeler,
- 3 — Sebze,
- 4 — Meyve.

(Bunların tahminî miktarları gösterilecektir. Zarurî görülp de alınamıyan gıda maddeleri üzerinde işçi ile görüşülebilir.)

§ X — Zam ve neticeleri :

- 1 — Tramvay işçilerinin son ücret arttırma talepleri zamaniyle (yani Eylül 1949) bugün (yani Şubat 1949) arasındaki muhtelif masraflarda ne gibi artışlar görüldü.
2. — Yapılan % 30 zam, ele geçen net ücrette (bu ücret gösterilecek) ne miktarda bir fazlalık temin etti.
- 3 — Ücreti arttırma talebi ile ücret arttırıldığı zaman arasında zarurî ihtiyaç masrafları arttı mı? Ücret artışı bu masrafların artışını karşılayabiliyor mu?

EK : II

İSTANBUL VİLÂYETİ HAKEM HEYETİ TARAFINDAN
HAZIRLANARAK VİLÂYETE VERİLEN KARAR SURETİ

3008 sayılı İş Kanununun 82 inci maddesinin «B» fıkrası gereğince İstanbul İli İş İhtilâfları Hakem Kurulu İstanbul Valisi yerine Vali muavini İhsan Ecemiş'in başkanlığı altında İstanbul Bölgesi Çalışma Müdürü Kemal Tilkicioğlu, İstanbul Vilâyeti Hukuk İşleri Müdürü Kemal Özlü, İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Dekanı Prof. Ziyaeddin Fahri Fınıdikoğlu ve Ticaret Odası malî müşaviri Osman Fikret Akun'dan müteşekkil olarak İstanbul Vilâyeti binasında 21. 9. 948, 30. 9. 948 ve 31. 9. 948 tarihlerinde üç defa toplandı.

narak tarafları ile mevzuu aşağıda bildirilen iş ihtilâfları hakkında atideki karara varmıştı.

- Taraflar : 1 — İstanbul Elektrik, Tramvay ve Tünel İşletmeleri Umum Müdürlüğü adına İşveren vekili İsmail Hakkı Ceyhan ve Hareket Dairesi Reisi Gıyasettin Darman,
- 2 — İ. E. T. T. İşletmesi Tramvay Hareket Dairesinin iş ihtilâflı 343 işçisi adına işçi temsilcileri, 1 numaralı kontrol Mehmet İnhanlı, 926 numaralı gişeci Faik Dönmez, 157 numaralı kontrol Nami İşmbark, 116 numaralı Tevfik Tezer, 1173 numaralı Mehmet Akar.

İhtilâhın mahiyeti : Toplulukla iş ihtilâfı.
 İhtilâfın mevzuu : Geçim zorluğu karşısında Tramvay İşletmesi işçilerinin ücretlerinin arttırılması isteği.

İ. E. T. T. İşletmeleri U. Müd. 343 işçisi ile işveren idare arasında çıkan ve toplulukla iş ihtilâfları mahiyetinde görülen müzakerelere geçildiği halde uzlaşmaya varılmayan ve kesin uzlaşmadan temin edilmeyen ihtilâf tarafları 21. 9. 948 ve 30. 9. 948 tarihli Hakem Kurulu oturumlarına birlikte alınmış ve (istek) ile buna karşı ileri sürülecek (görüşün) neden ibaret bulunduğu sorulduktaki,

Mümessil işçiler gerek ihtilâflı arkadaşları adına gerekse kendi namlarına izah ederek çok yarucu ve yıpratıcı olan işlerinde sekiz saat addedilen günlük mesailerinin karşılığı olarak bekâr ve kıdemsiz olan bir biletçinin ayda eline ancak 95,40 liranın geçtiğini bu para ile ebugünkü şartlar altında geçinilemeyeceğini, Umum Müdürlükçe de kendilerine müteaddit tarihlerde ücretlerine zam yapılacağını vâdedilmiş olduğunu şu sıkıntılı günlerde bu zammın bir çok ahvalde İdare tarafından esas olarak alınan ücretin çıplak yevmiye tâbir edilen kısmına % 100 nisbetinde yahut günlük kazanç olarak elde edilen ücrete % 20 nisbetinde bir zam yapılması talebinde bulundular.

İşveren idare temsilcileri ise, İ. E. T. T. İdaresinin malî vaziyeti dolayısıyla bugün için ücretlere yeni bir zam yapılması imkânı olmadığını, esasen İdaresinin ücretlere muhtelif tarihlerde muhtelif zamlar yapmış olduğunu bugün ise işçilerin taleplerinin hiç bir veçhile karşılanamayacağını, bildirtiler.

Karar :

İşçilerin zam talepleri üzerine Hakem Kurulunca Tramvay İdaresinin malî durumunu tetkike memur edilen Hakem Kurulu üyelerinden Prof. Ziyaettin Fahri Fındıkoğlu ve Osman Fikret Arkun'un yapmış oldukları tetkikat neticesinde Tramvay varidatının muhtelif yıllarda aşağıdaki seyri takip ettiği anlaşılmıştır:

1940	yılında	2.869.000	lira
1945	»	6.605.000	»
1946	»	6.817.000	»
1947	»	6.907.000	»

İdareden alınan bu hesaplara nazaran 1947 yılındaki hasılat takriben harbin başladığı yıla nazaran iki buçuk misli roddesinde arttığı görülmüştür.

Buna mukabil masrafta yer alan hareket kısmı gündelikleri şu şekilde yükselmiş bulunmaktadır:

1940	yılında	644.000	lira
1945	»	1.549.000	»
1946	»	1.714.000	»
1947	»	2.217.000	»

Bu hesaba nazaran kısmî gündeliklerinin umumî yekûnunun 1940 a nazaran takriben üç buçuk misli bir artış ifade ettiği anlaşılmaktadır. Diğer taraftan en kıdemsiz ve bekâr bir biletçinin İdarece hazırlanan ve işçiler tarafından da kabul edilen hesaba göre bir ay zarfında muhtelif namlarla eline geçen paradan vergiler indikten sonra kalan safî miktar 1940 ta 37 lira 51 kuruş tutmakta, 1947 de ise bu miktar vasatî olarak iki buçuk misline yani 95 lira 40 kuruşa yükselmiş bulunmaktadır.

Gerek bu hesaplar ve gerekse Üsüdar, Kadıköy ve havalis Halk Tramvayları ve Yunus Çimento Fabrikası ve Devlet Demiryolları gibi kısmen mümasil işyerlerindeki işçilerle müracaat sahibi işçilerin yevmiyelerinin ve bilhassa satış nisbetlerinin mukayesesinde de benzerlik mevcut olduğu görülmüştür.

Diğer taraftan Tramvay İdaresinin vermiş olduğu sureti ilişik hesaptan müstahdem ücretlerine yapılan zamlarla diğer masraflardaki artışların ve bilhassa istimlâk ve yol inşaatının ilk yılına nazaran bir hayli yükselmiş bulunması 1947 yılında Tramvay işletmesi hesaplarının 1.096.000 liralık bir açıklama sona ermesini gerektirmiştir. Son defa aktarma biletlerinin kaldırılması ve tramvaylarda su-

bay biletlerinin ücretlerinin sivil biletleri ücretleri derecesine çıkarılması keyfiyetinin bu açığı kısmen telâfi edeceği ümit edilmektedir.

Hakem Kurulu Prof. Fındıkoğlu Ziyaeddin Fahri ve malî müşavir Osman Fikret Arkun'un vermiş olduğu bu izahatı dinledikten sonra işveren ve işçi mümessilleri ilk yapmış olduğu temaslarda nazara almak suretiyle şu noksanlar üzerinde durmuştur.

1 — Tramvay işçilerinin başlangıç ücreti umumiyetle benzer yerlerdekine nisbetle çok dündür. Sayısı 1500 ü bulan hareket servisi (vatman, biletçi, kontrol v.s.) işçi grubu nadir istisnalar hariç olmak üzere büyük bir ekseriyeti teşkil eden biletçilerin çıplak yevmiyeleri (gündelik namı ile muayyen olan miktardır. Çeşitli zamlar bunun haricindedir.) 160 kuruştan ve vatmanların yevmiyeleri 180 kuruştan başlamaktadır.

2 —Başlangıçtaki cuz'ilik işçinin işletmede geçirdiği uzun seneler boyunca da hemen devam ediyor denilebilir. Filhakika İdarenin işyeri itimatnamesine nazaran daimî kadroya dahil işçilerin gündeliklernie her hizmet seneşi sonunda 5 kuruş kıdem zammı ilâve edilmekte, fakat bunun hiç bir zaman 30 kusuşu geçmeyeceği şart koşulmuş bulunmaktadır. Gerek her sene yapılan zam miktarının azlığı, gerekse bu zam miktarının tahdit edilmiş bulunması gözönünde bulundurulması lâzım gelen hususlardır.

3 — Aynî yardım olarak işyerinde verilen yemekten bütün işçilerin iş saatlerinin icabi olarak tam mânasiyle faydalanamaması da bu yardımın hepsinin aylık kazançları içinde mütalâasına imkân vermemektedir.

4 — İstanbul Tramvay işçilerinin çalışmaları günün uzun bir kısmıan dağılmış olup arada iş müddetlerie ithal edilmeyen ve işçinin istirahatine yaramayan fasıllar bulunmakta ve bu hal esasen yorucu olan tramvay işçiliğini büsbütün yıpratıcı kılmaktadır.

5 — Heyetimizi işçilere bir zam yapılması mütalâasına sevk eden âmiller arasında işverenin işçiler hakkında taşıdığı hüsnüniyette bulunmaktadır. Nitekim idarenin işçi mümessillerinin istidasına verdiği cevapta bu cihet teyit edilerek işçileri daha müreffeh yaşatmak imkânlarını idarenin aradığı belirtilmektedir. İşçiler de buna mukabil idareye iyi hislerle bağlı olduklarını ifade etmiş bulunmaktadırlar. Bugünkü hayat şartları muvacehesinde geçim zorlukları ile mücadele ettiklerine şüphe olmıyan ve diğer işçilerden

farklı bir âmme hizmeti ifa eden tramvay işçilerinin ücretlerine münasip bir miktar zam yapılması hakkaniyete uygun görülmüştür.

6 — Bahis mevzuu olan iş ihtilâfında ücretin tezyidüne engel gibi görülen idarenin 1947 yılı açığının ve yeni yapılacak doğuracağı masraf ilâvesinin kapatılmasının işveren tarafından rasyonalizasyon tedbirleri ile kabil olacağı mütalâasındayız.

Bu gibi mucip sebeplerden hareket eden ve gün geçtikçe artan geçim zorluklarını ehemmiyetle nazara alan Kurulumuz muhtelif tramvay işçisi tiplerine, bunların aile bütçelerini, geçim ve yaşama durumlarına ait olan ve pek memnuniyet verici bulunmayan müşahedelere ve soruşturmalara dayanarak adı geçen işçi grubunun ücretlerine herhangi bir zammın yapılmasını prensip itibariyle kabul etmiş; bundan sonra bu zammın nisbetini aynı zamanda bir âmme hizmeti ifa eden işveren idareyi önüne geçilmez zorluklar karşısında bırakmıyacak ve bunun inikâslarını yine işçinin aleyhine bir duruma sokmıyacak ölçüde tayine çalışmıştır. Varılan neticeye göre Tramvay İdaresi bütçesine fazla külfet tahmil etmeyecek ve günde 160 kuruş çıplak yevmiye alan biletçilerle 180 kuruş yevmiye alan vatmanlar büyük bir ekseriyeti teşkil ettiklerinden bunların eline ayda net olarak 10 lira kadar fazla para geçmesini sağlayacak bir nisbet gözönüne alınarak tramvay hareket servisinde çalışanların çıplak gündeliklerine seyyanen 1 Ekim 1948 tarihinden itibaren % 30 nisbetinde zam yapılmasına oy birliği ile karar verildi.

Hakem Kurulu Başkanı

Vali muavini

İhsan Ecemiş

Bölge Çalışma Müdürü

K. Tilkicioğlu

Vilâyet Hukuk İşleri

Müdürü

Kemal Özlü

İktisat Fakültesi Dekanı

Prof. Fındıkoğlu Z. Fahri

İst. Ticaret Osası

Mali Müşaviri

Osman Fikret Arkun

EK : III

İSTANBUL TRAMVAY İŞÇİLERİNİN HAKEM KARARINA
İTIRAZI*İstanbul Vilâyeti Makamına*

İ. E. T. T. idaresi hareket kısmı işçilerinden 343 işçi adına yapılan ve kesin uzlaşmaya varılamıyan toplulukla iş ihtilâfının İstanbul Vilüyet Hakem Kurulunun 21/9/948 ve 30/9/948 tarihli toplantılarından tarafların fikir ve mütaleaları sorulduktan sonra 1/Ekim/948 günü yaptıkları toplantıda o ybirliğiyle verilen karar 7/Ekim/948 perşembe günü işçi mümessillerine tebliğ edildi. Bu karar tetkik edildi ve aşağıda gösterilen mucip sebeplerle itiraza karar verdik:

1 — Vilâyet Hakem Kurulunca yapılan incelemeler neticesinde idarenin 1940 yılında kıdemsiz bir biletçiye vermekte olduğu 37 lira 1947 yılına kadar muhtelif sebeplerle yapmış olduğu zamlarla 95 lira 40 kuruşa kadar yükselterek 1940 yılına göre 2,5 misli bir fark görüldüğü tesbit edilmiş ise de vergi muafiyeti dahil bu artışın 1,5 nisbetinde olduğu bilet satışlarına göre de azalması ve işçilerin ayda bir iki gün çalışmaması göz önünde tutulursa bu miktarın biraz daha azaldığı kolayca anlaşılır.

2 — 1940 yılı ile 1948 yılı hayat şartları mukayese edilirse bu gün hayatın bire karşı beşe yükseldiği görülmektedir.

3 — Hakem Kurulu raporunda beyan edildiği veçhile ağır, yorucu, yıpratıcı işte çalışan tramvay işçileri uzun müddet vazifeleri başında çalışabilmeleri için fazla gıdaya ihtiyaçları olduğu, toplu işyerlerinde çalışan işçiler arasında zafiyeti umumiye, verem gibi öldürücü hastalıkların en fazla tramvay işçilerinde görülmesi bunu bir kere daha teyit etmektedir. Fakat, günlük mesai ücretlerinden başka bir gelir kaynakları olmayan, sadece çalıştığı mesai ücretleri ile geçinmeye uğraşan işçilerin yaşayabilmeleri için yapılan ilk taleplere uygun bir zam yapılması işçilerin istek ve arzularıdır.

4 — İdarenin gösterdiği masraf yüksekliğine gelince: Bunun yalnız işçilere verilen zamlardan değil, 1940 yılına göre bugün işçi kadrosunun bir hayli çoğalmış olmasından ileri geldiği kanaatindeyiz. Çünkü (1946 yılı ile 1947 yılı arasında yevmiye masarifi artışı 503000 lirası olduğuna göre beher işçinin yevmiyesine ortalama bir lira zam yapılması icap etmektedir.

5 — Hakem Kurulu raporundan anlaşıldığına göre: Üsküdar — Kadıköy tramvayları ve Yunus çimento fabrikasının, demiryolları işçilerinin ücretlerinde tramvay işçilerinin ücretlerine benzerlik görüldüğü izah edilmekte ise de Üsküdar tramvayları yakın zamanda İstanbul tramvaylarını kendine örnek göstermiş ve çalışma şartları da İstanbul tramvaylarına göre daha çok müsaittir.

6 — Yunus çimento fabrikası işçilerine gelince: Bunlar nisbeten daha fazla ücret almakta oldukları ve hem de ucuz meskenlerde faydalandıkları kanaatindeyiz.

7 — Tramvay idaresi işçilerinin vazifeleri icabı şehir dahilinde yaşadıkları ve hepsinin de birer odada oturdukları ortalama 25 lira oda kirası ödedikleri gözönünde tutulursa kalan para ile geçinilip geçinilemeyeceği kolayca anlaşılır.

8 — Hayat şartlarında tramvay işçilerine benzerlik görülen taşkızak ve Havuzlar gibi devlet idarelerinde çalışan işçilerin bu gün 156 kuruşa kadar saati mesai ücreti almaktadırlar. Halbuki, tramvay işçilerinin saatte kaç kuruş aldığı malûmdur. Esasen bu örneklerle de lüzum yoktur. Çünkü tramvay idaresi aynı işyerlerinden çalışan şoför arkadaşların 1946 yılına göre ücretlerine % 100 nisbetinde zam yapmış ayda 120 - 130 lira alan şoför arkadaş bugün net olarak 200 - 250 liraya kadar yükseltilmiş fakat, kendisi ile beraberce servis yapan biletçiye hiç bir zam yapılmamıştır.

9 — Yeni idare 1947 yılında memur arkadaşlara yaptığı zamlarla 1947 yılına kadar ayda 70 - 80 lira alan bir memur arkadaşın maaşı bu gün 180 liraya, hatta daha yukarı çıkarılmıştır. Aynı iş kollarında çalışan memurlara zam yapıp işçilere yapılmaması işçilerin aldığı ücretlerin kâfi geldiği manasını çıkarmamalıdır.

10 — Sayın Hakem Kurulu hem idarenin malî durumunu ve hem de işçilerin çekmekte olduğu geçim zorluklarını gözönünde tutarak adilâne bir karar vermiye çalışmış ise de bugünkü hayat şartlarına uygun görülmediğinden işçileri tatmin etmediği yine işçilerden anlaşılmakta olduğundan yukarıda izaha çalıştığımız işçilerin tatmin edici karar verilmesi için durumun Yüksek Hakem Kuruluna bildirilmesini üstün saygılarımızla rica ederiz.

18/Ekim/948 İ. E. T. T. idaresi hareket kısmı işçi mümessilleri.

1 Numaralı kontrol

157 numaralı kontrol

962 numaralı işçeci

Mehmet İnbanlı

aNmi Işınak

aFik Dönmez

116 numaralı tornacı

1173 numaralı vatman

Tevfik Tezer

Mehmet Akar

Ek : IV

YÜKSEK HAKEM KURULU KARARI

3008 sayılı İş Kanununun 83 üncü maddesinin B fıkrası gereğince:

Danıştay İkinci Başkanlarından Salâhaddin Odabaşıoğlu'nun başkanlığı altında:

1 — Ankara Hukuk Fakültesi Profesörlerinden Hüseyin Cahit Oğuzoğlu,

2 — Çalışma Bakanlığı Çalışma Genel Müdürü Halil Sezai Erkut,

3 — Ekonomi Bakanlığı Sanayi Tetkik Heyeti Üyelerinden İskender Batu,

4 — Adalet Bakanlığı Hukuk İşleri Genel Müdür Muavini Nurettin Gürsel,

5 — İçişleri Bakanlığı Hukuk Müşaviri Muavini Kemal Aral,

6 — Çalışma Bakanlığı Birinci Hukuk Müşaviri Muhlis Ferden müteşekkil Yüksek Hakem Kurulu, Çalışma Bakanlığının daveti üzerine nAnkara'da Çalışma Bakanlığında 10/11/948 çarşamba günü toplandı.

Bu toplantıda;

İstanbul'da Tünel'de Metrohanmda bulunan İ. 8. T. T. işletmeleri Umum Müdürlüğ ü ile bu idarenin hareket servisinden 343 işçiyi temsil eden 1 numaralı kontrol Mehmet İnhalı, 926 numaralı işçeci Faik Dönmez, 157 numaralı kontrol aNmık İşmbay, 116 numaralı Tevfik Tezer, 1173 numaralı Mehmet Akar'ın hayat pahalılığının gittikçe artması sebebiyle bugün aldıkları ücretlerle geçinemediklerini ileri sürerek çıplak yevmiyenin % 100 artırılması için çıkardıkları iş uyumsuzluğu hakkında İstanbul İl Hakem Kurulunun verdiği 31/9/948 tarihli kararı iş verenin ve işçi mümessillerinin itirazı üzerine İstanbul Valiliğinin 25/10948 tarihli, 9409 sayılı yazısı ile bu yazıya ek olarak gönderilen,

1 — İş ihtilâfının kesin uzlaştırılmasına memur edilen İş Müfettişi Sedat Toydemir'in raporu ile ekleri,

2 — İstanbul Bölge aÇalışma Müdürlüğünden İstanbul Vafiliğine yazılan 18/9/1941 tarih, 8310 sayılı yazısı,

3 — İl Hakem Kurulunun 21/9/1948 tarihli toplantı tutanağı ve ekleri,

4 — İl Hakem Kurulunun 309/1948 tarihli toplantı tutanağı ve ekleri,

1 — İl Hakem Kurulunun 31/9/1948 tarihli kararı,

6 — İşçi mümessillerinin 18/10/1948 tarihli itirazı,

7 — İşverenin 22/10/1948 tarihli itirazı ve ekleri okundu.

İl Hakem Kurulunun keyfiyeti tetkik için vazifelendirildiği kendi üyelerinden Profesör Fmdıkoğlu Ziyaeddin Fahri ile Malî Müşavir Osman Fikret Arkun'un muhtelif müesseselerle mukayeseli olarak yaptıkları tetkiklere istinad ederek verdiği karar ve bu karara karşı gerek işveren gerek işçiler tarafından vaki itirazların süresi içinde yapıldığı tesbit edilerek meselenin esasına tetkikine geçilmiş ve işverenin:

İl İş İhtilâflarını Uzlaştırma ve Tahkim Tüzüğü'nün 45 inci maddesi gereğince Hakem Kurulu kararında işçi mümessillerinin adreslerinin bulunmadığı yolundaki itirazı, bu husus kararın isabetine müessir görülmediğinden,

2 — Üsküdar, Kadıköy ve Havalisi Halk Tramvayları idaresi işçilerinin ücretlerinin emsal gösterilmesi keyfiyeti, ücretler hakkındaki umumî bir mukayesenin anasırından yalnız birini teşkil etmekte olup ücretlerin artması yolundaki kararın yegâne mesnet ve mucip sebebini tazammun etmediğinden,

3 — İl Hakem Kurulunca çıplak ücrete yapılan zamların nazara alınmadığı iddiası mavaaka uymadığından,

4 — İ. E. T. T. Umum Müdürlüğü resmî bir işyeri olduğuna göre bütçe ile idare edilen resmî mahiyeti haiz bir belediye müessesesinin İş Kanununun şümulü haricinde bulunması lâzım geldiği yolundaki mütalâa bu kanunun 5 inci maddesinin ikinci fıkrasına göre bu gibi işletmelerde istisnanın yalnız idarî müstahdemlere münhasır bulunması ve faaliyet mevzuu olan tramvay ve otobüs işçilerinin ise «Devlet vilâyet veya belediyece doğrudan doğruya işletilen müesseseler ile memleket müdafaasıyla ilgili işyerlerinin mürakabe ve teftişine dair tüzük'ün birinci maddesinde sarahatle de belirtildiği üzere kanun şümulü dahilinde bulunduğundan,

İşçilerin:

Yapılan zamların bilet satışlarına ve çalışılmama vaziyetine göre azalması, yapılan zammın hayat payahlığı şartı nisbetine tamamen tekabül etmesi, işlerin ağırlığı ile ücretlerin mütenasip olması idarenin masraflarının artması ile yevmiyelerin de yükseltil-

mesi icabedeceği diğer işletmelerdeki ücret ve mesken durumlarının daha elverişli olduğu, memurlarla işçilerin ücret bakımında mukayesesi yolundaki itirazları ise İl Hakem Kurulunun müdellel kararında taayyün eden vaziyet karşısından mesnetsiz bulunmuştur.

Bu sebeplere dayanılarak İstanbul İl Hakem Kurulunun 31/9/1948 tarihli kararında derpiş edilen zammı uygun görülmüştür. Şu kadar ki çıplak yevmiyelilere yapılan % 30 zammın 1 Ekim 1948 tarihinden itibaren tatbiki hakkı İL Hakem Kurulu kararı 3008 sayılı İş Kanununun 83 üncü maddesinin D fıkrasındaki hükme aykırı görüldüğünden bu zammın Kurulumuz kararının taraflara bildirildiği günün ertesi gününden itibaren uygulanmasına ve iş bu kararın Resmî Gazete ile yayınlanmasına aşağıda oybirliği ve yargılanma tarihi hakkında oy çokluğu ile 10/11/1948 tarihinde karar verildi.

Reis	Âza	Âza
Danıştay ikinci Bşk. dan	Adalet Bakanlığı, Hukuk İş. G. Md. Mua.	İçişleri Bakanlığı Hukuk İşleri Md. Mua.
<i>Selâhattin Odabaşoğlu</i>	<i>Nrettin Gürsel</i>	<i>Kemal Aral</i>

Âza	Raportör
Çalışma Bakanlığı İkinci Hukuk Müşaviri	Çalışma Bakanlığı Bölge Çalışma Müdürü
<i>Bülent Kural</i>	<i>Şadan Rüma</i>
