

Demiryolları Çalışmalarında Yeni ve Eskimeyen Perspektifler

Peter H. Cristensen, *Germany and the Ottoman Railways, Art, Empire, and Infrastructure*. New Haven: Yale University Press, 2017. 204 Pages. ISBN: 9780300225648

Doktor Arhangelos Gavril, *Anadolu Osmanlı Demiryolu ve Bağdat Demiryolu Şirket-i Osmaniyesi İdaresi'nin İçyüzü* (çev. Baha Coşkun, Fadime Ersin, Hamit Erdem). İstanbul: İstos Yayın, 2021 [1911]. 352 Sayfa. ISBN: 9786054640775

ALP YÜCEL KAYA*

"Demiryollarının ... yayılması bütün kıtaları ve aksi halde endüstrileşmeden kalacak olan ülkeleri mekânın gücüyle tanıştırdı. Demiryollarının gelmesi ..., kendi başına devrimci bir simge ve kazanımdı; çünkü yerkürenin birbiriyle etkileşen tek bir ekonomi kalıbına dökülmesi, pek çok bakımdan endüstrileşmenin en kapsamlı ve kesinlikle en göze batan yanıydı."¹ Hobsbawm'ın vurguladığı gibi 19. yüzyılda demiryollarının gelişimi iktisadi gelişimin lokomotifini oldu, sanayi ve finansı bünyesinde eritmekle kalmadı kapitalist ekonominin coğrafi alanını genişletti. Demiryolları üzerine yapılan araştırmalar, özellikle sanayileşmiş Batı dünyasında, ağırlıklı olarak bu çarpıcı iktisadi gelişmeye odaklandı.²

Bu tür bir perspektif Türkiye'de erken bir tarihte, 1914'te Parvus Efendi (Alexander Israel Helphand) tarafından Anadolu ve Bağdat demiryollarını konu alan Hermann Schmidt'in kitabını değerlendirme yazısında da kendini göstermiştir: "[k]öylünün tezyid-i servet eylemesi, yalnız memleketin servetini değil, devletin kudret ve kuvvetini de arttırmak değil midir? Bu ise, ancak şimendiferleri faydeli bir surette inşa etmek ile olabilir. Doktor Şimid'in, bize bu hakikatleri izah itmekte bulunan bu nafi' eserini Almanca bilencilere tavsiye ederiz."³ Ama bu perspektif Türkiye'deki demiryollarının gelişimi üzerine olan literatürde oldukça istisnaidir; literatür demiryollarının gelişimini "emperyalizmin

* Ege Üniversitesi İktisat Bölümü, alp.yucel.kaya@ege.edu.tr.

1 Eric J. Hobsbawm, *Sermaye Çağı, 1848-1875* (Ankara: Dost Yayınevi, 2003), [1975], 54.

2 Buna istisna olarak kliometrinin öncülerinden Robert William Fogel'in 1964'te yazdığı kitap ile demiryollarının ABD'nin iktisadi gelişiminde pek de etkili olmadığı, alternatif nakliye yollarının da mevcut olduğu ve aynı işi görebileceğini ileri sürmesi gösterilebilir, bkz. Robert William Fogel, *Railroads and American Economic Growth: Essays in Econometric History* (Baltimore: John Hopkins Press, 1964).

3 Parvus, "Neşriyat: *Das Eisenbahnwesen in der asiatischen Türkei*. Von Dr. Jur. Et phil. Hermann Schmidt. Berlin 1914 Verlag Franz Siemenroth", *Bilgi Mecmuası*, cilt 1, sayı 3, Kanunusani 1329 (Ocak/Şubat 1914), 338. Schmidt'le aynı tarihlerde Anadolu ve Bağdat demiryolu üzerine doktora tezi yazan Alexander Ilitch ise Almanya'nın iktisadi çıkarlarını öne çıkarmaktadır, bkz. Alexander Ilitch, *Le Chemin de fer de Bagdad au point de vue politique, économique et financier, ou l'expansion de l'Allemagne en Orient*, (Brüksel: Editeurs Misch & Thron, 1913).

Türkiye'ye girişi" bağlamında değerlendirmiştir. Zaten Parvus'un makaleleri de genel olarak Osmanlı İmparatorluğu'nun mali tutsaklığını (yarı-sömürgeleşmesini) vurgulamaktadır; yukarıdaki değerlendirme ile madalyonun yalnızca bir yönünü sunmuştur; yukarıda alıntılan yazının diğer yazıları ile birlikte değerlendirilmesi gerekir. Bu bağlamda literatürde Parvus'un Türkiye'de 1910'larda yayımladığı makaleler⁴ ve Rosa Luxemburg'un 1917 tarihli makalesi (hem açıklayıcı hem de) belirleyicidir: demiryolları, devlet borçlanması kanalıyla Deutsche Bank tarafından finanse edilmektedir; Osmanlı devleti hem Deutsche Bank'a borçlarının faizlerini hem de demiryolu şirketine kilometre teminatını her yıl düzenli olarak ödemek zorundadır; devlet borçların ödenmesinde aşar vergisini rehin göstermektedir; zaten mültezimler ağı tarafından tahsil edilen bu vergi "köylüye yaklaştıkça bir çığ gibi büyümekte"dir; "Avrupa sermayesinin yürüttüğü kültürel çalışma kanalıyla 'Türkiye'nin iktisaden kalkındırılması'nın iç mekanizması" bundan ibarettir.⁵ Lothar Rathmann'ın çalışması⁶ emperyalizmin gelişimini vurgulayan bu perspektifi 1960'larda tekrar gündeme getirmiş; Orhan Kurmuş da 1970'lerde Batı Anadolu demiryolları bağlamında yaptığı araştırmada aynı perspektifi izlemiştir.⁷ Muhteşem Kaynak, İlber Ortaylı, Donald Quataert ve Murat Özyüksel'in 1980'lerdeki çalışmaları da Anadolu ve Bağdat demiryolunu yine Alman emperyalizminin gelişimi bağlamında ele alan çalışmalar olarak ortaya çıkmıştır.⁸

Peter H. Cristensen'in 2017'de yayımlanan *Germany and the Ottoman Railways, Art, Empire, and Infrastructure* başlıklı kitabı ise iktisadi gelişme ve emperyalizmin yarattığı sömürü mekanizmasını bir kenara koyarak "Alman-Osmanlı ilişkisine özellikle nesnelere sanat-tarihsel prizmasından bakıyor: tren istasyonları, resimler, kent yolları, haritalar, köprüler, anıtlar, fotoğraflar ve arkeolojik eserler".⁹ Yazar, "... haritalar gibi küçük taşınabilir nesnelere devasa kamusal anıtlara kadar kültürel eserlerin üretimine ilişkilerin bir tarafın siyasi egemenliğinden vazgeçmesine dayanmadığı, Alman-Osmanlı ilişkileri gibi, belirsiz [ambiguous] bağlamlarda bakmanın yeni bir yolunu" ortaya koyduğunu iddia ediyor.¹⁰ Söz konusu nesnelere hayat buluşunu kitabın ilk dört bölümü siyasetten başlayarak coğrafi, topoğrafik ve arkeolojik bilginin inşası ile ikinci dört bölümü ise bireysel işçiden başlayarak bina, kamusal anıt ve kent üzerinden biçim inşası ile (ve yoğun görseller kullanımıyla) inceliyor. Yazarın ulaştığı sonuç yukarıda özetlenen literatürden oldukça farklıdır:

⁴ Parvus Efendi, *Türkiye'nin Mali Tutsaklığı*, yay. haz. Muammer Sencer (İstanbul: May Yayınları, 1977).

⁵ Rosa Luxemburg, "Alman Emperyalizminin Harekât Alanı: Türkiye", yay. haz. Lothar Rathmann, *Alman Emperyalizminin Türkiye'ye Girişi* (İstanbul: Gözlem Yayınları, 1976), [1917], 148-150. Chester demiryolu projesi ile yeniden kızışan emperyalist rekabeti ele alan Edward Mead Earle'in çalışmasını da bu bağlamda anmak gerekir: *Turkey, the Great Powers, and the Bagdad Railway, a Study in Imperialism* (New York: The Macmillan Company, 1924).

⁶ Lothar Rathmann, *Alman Emperyalizminin Türkiye'ye Girişi*.

⁷ Orhan Kurmuş, *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi* (İstanbul: Yordam Kitap, 2021), [1974].

⁸ Muhteşem Kaynak, *Demiryolları ve Ekonomik Gelişme XIX. Yüzyıl Deneyimi* (Basılmamış Doktora Tezi, Ankara: Gazi Üniversitesi, 1982); İlber Ortaylı, *Osmanlı İmparatorluğunda Alman Nüfuzu* (İstanbul: Kaynak Yayınları, 1983), 87-116; Donald Quataert, *Social Disintegration and Popular Resistance in the Ottoman Empire, 1881-1908, Reactions to European Economic Penetration* (New York: New York University Press, 1983); Murat Özyüksel, *Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları* (İstanbul: Arba Yayınları, 1988).

⁹ Peter H. Cristensen, *Germany and the Ottoman Railways, Art, Empire, and Infrastructure* (New Haven: Yale University Press, 2017), 2.

¹⁰ Cristensen, *Germany and the Ottoman Railways*, 2.

"Demiryolu ağı, ağırlıklı olarak Almanlar tarafından tasarlanmış olmasına rağmen, Osmanlı İmparatorluğu'nun modernleşme saiklerinin gurur kaynağıydı. Yerel inşaatçıları ve zanaatkarları istihdam edip Osmanlı'nın emperyal konsolidasyon ve modernleşme hedeflerini ilerletirken Almanların bölgedeki nüfuzunu da hızlandırdı. Bu nüfuz, İngiltere ve Fransa'nın çıplak egemenlik modelleriyle tezat oluşturması nedeniyle Avrupa'nın geri kalanını şaşırttı. Aslında bu hem Almanlara hem de Osmanlılara kendi yöntemleriyle fayda sağlayan tamamen eş eksenli bir ilişkiydi [*coaxial relationship*]. Bu kitabın da gösterdiği gibi Osmanlılar hem ekonomiyi (çok az ve çok geç olsa da) hem de hareketliliği geliştiren yeni altyapılarının tadını çıkardılar."¹¹

Dünyanın 1990'larda yaşadığı siyasi dönüşüm Marksizm'in sosyal bilimlerdeki etkisini kaybetmesine de neden olmuş; üretim tarzları, sınıf çatışmaları ve sömürü mekanizmaları gibi konu başlıkları sosyal bilimlerin araştırma gündeminden neredeyse düşmüştür. Cristensen'in kitabı tam da böyle bir bağlamda Anadolu-Bağdat Demiryolu inşası sürecinde Alman emperyalizminin sömürü mekanizmalarını değil, Alman ve Osmanlıların "eş-eksenli ilişkisini" ele almaktadır.¹² Bu bakımdan Rosa Luxemburg'un da sermaye sömürsünün iç mekanizmasını ortaya koyarken müstehzi bir şekilde gönderme yaptığı, demiryollarının "barışçı kültür eserleri" ve "kültür çalışmaları" olduğuna dair dönemin siyasi perspektifi yaklaşık yüz yıl sonra neredeyse tekrar gündeme gelmektedir.¹³

Diğer taraftan Cristensen'in çalışması, emperyalist ve kolonyalist gücün hâkim anlatı ve söylemine eleştiri olarak gelişen, bu bağlamda da ezilen ve sömürülenleri pasiflikten çıkararak aktörlüklerini gösteren post-kolonyal teori bağlamında da değerlendirilebilecek bir çalışmadır. Gerçekten de Cristensen çalışmasında bilgi ve nesne inşasına katkıda bulunan kişilere öncelik vermekte, onları işleri/eserleri ile ortaya koymaktadır. Ama aktörlük atfedilen kişiler yazarın Simon de Beauvoir referansı ile kullandığı (post-kolonyal teoride de kolonize eden ile edilen arasındaki ilişkinin *ambivalence* kavramı bağlamında ele alınması gibi) belirsizlik (*ambiguity*) kavramı çerçevesinde tanımlıdır:

"Osmanlı demiryolu ağında çalışan işçilerin, süreçlerin ve inşaat pratiklerinin incelenmesi, kâğıt üzerinde ifade edilen fikirler ile bunların gerçekte nasıl işlediği arasındaki uçurumdan doğan belirsizliğin [*ambiguation*], işçilerin gündelik hayatlarında bir koşul olarak nasıl inşa edildiğine ışık tutuyor. Seri olarak üretilen planlardan inşa edilen görünüşte benzer yapılar arasındaki farklılıklar, ciddi bir çabaya rağmen zaman ve mekân boyunca tutarlı, tek tip bir mimari programı imkânsız kılan bir avuç değişkenliğin sonucudur. Sonuç, platonik ideallerin hem kesin konumlarına hem de kesin inşaatçılarına kadar izlenebilen, hepsi de yavan, hegemonik ve görünüşte «Alman» bir inşaat programı çerçevesinde tekinsiz mimari uyarlamalardan oluşan bir ağıdır. Demiryolu ağının mimari programında ne ölçüde Alman ya da Osmanlı olduğu, her şeyden çok stratejiler ve taktikler arasındaki dengeyi ne kadar yakından ölçtüğümüzün bir yansımasıdır."¹⁴

¹¹ Cristensen, *Germany and the Ottoman Railways*, 153.

¹² Anadolu-Bağdat demiryollarının inşasını emperyalizm bağlamında ele alan yukarıda zikrettiğimiz bazı klasik çalışmalar (Ilitch, Earle, Rathmann) Cristensen'in kaynakçasında yer almaktadır ama işin ilginç yanı hiçbirine metin içerisinde atf bulunmamaktadır.

¹³ Luxemburg, "Alman Emperyalizmi...", 148, 150.

¹⁴ Cristensen, *Germany and the Ottoman Railways*, 95.

Bu tür bir "belirsizlik", Cristensen'e göre nesnelere dünyasını birleştirici özelliğindedir,¹⁵ kitap böylece tüm çatışma ve sömürü ilişkilerini dışlamaktadır ya da çatışmayı özen forma şiddetinden soyutlayarak taşımaktadır.

Aslında demiryolları çalışmalarında, demiryolu inşa sürecine dahil olanların aktör olarak ele alınması için pek de post-kolonyal teoriye ihtiyaç yoktur. Marksist perspektiften beslenen birçok araştırma emekçi sınıflara aktörlük biçen bir perspektifi uzun zamandır ortaya koymaktadır. Bu bağlamında Türkiye'de işçi sınıfının gelişimini (özellikle de grevleri) demiryolları emekçileri üzerinden inceleyen çalışmaları anmak gerekir ki bunlar zaten demiryolları literatürünün de başat çalışmalarıdır. Hüseyin Avni Şanda, Oya Sencer, Zafer Toprak, Donald Quataert, Zeki Arıkan, Erkan Serçe ve Vangelis Kechriotis'in incelemeleri bu anlamda ilk akla gelenlerdir.¹⁶ Anadolu-Bağdat Demiryolu emekçilerini ele alan ilk dört araştırmacının temel kaynağı Doktor Arhangelos Gavril'in 1911'de yayımlanmış *Anadolu Osmanlı Demiryolu ve Bağdat Demiryolu Şirket-i Osmaniyesi İdaresi'nin İyüzü* başlıklı kitabıdır. 2000'li yıllarda Türkiye'de emek tarihi çalışmalarının ağırlık kazanmasının etkisiyle kitap 2021'de yeni baskısını yapmış, günümüz Türkçesi ile yayımlanmıştır.¹⁷

Anadolu Osmanlı Demiryolu Şirketinin eski hekimi olarak şirket içinden (klasik arşiv malzemelerinin veremeyeceği şekilde) detaylı bilgi verme şansına sahip olan Dr. Gavril'in kitabı iki kısım ve beş bölümden oluşmaktadır.¹⁸ Ele aldığı konuları ise iki başlıkta değerlendirmek mümkün. İlk olarak, Anadolu Osmanlı Demiryolları ve İşletmesi ile Haydarpaşa Limanı Şirketi'ni ele alan bölümlerde şirket özel çıkarlarının kamu yararını nasıl hiçe saydığını ayrıntılı bir şekilde ele almıştır. Bunu yaparken Dr. Gavril okuyu-

15 Cristensen, *Germany and the Ottoman Railways*, 156.

16 Hüseyin Avni Şanda, *1908 İşçi Hareketleri, Yarı Müstemele Oluş Tarihi* (İstanbul: Gözlem Yayınları, 1978); Oya Sencer, *Türkiye'de İşçi Sınıfı, Doğuşu ve Yapısı* (İstanbul: Habora Kitabevi, 1969), 179-180; Zafer Toprak, *Türkiye'de İşçi Sınıfı 1908-1946* (İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2016), 82-100; Donald Quataert, *Social Disintegration and Popular Resistance in the Ottoman Empire, 1881-1908, Reactions to European Economic Penetration* (New York: New York University Press, 1983), 71-93; Zeki Arıkan, "İzmir-Kasaba-Aydın Demiryolu İşçilerinin Bir Muhtırası", *Tarih ve Toplum*, cilt 9, sayı 49, 1988, 52-56; Erkan Serçe, "1923 İzmir-Aydın Demiryolu Grevi: Siyasal İktidar, Sermaye ve İşçi Sınıfı Üçgeni Üzerine Bir Deneme", *Toplum ve Bilim*, sayı 66, 1995, 86-104; Vangelis Kechriotis, "Social Unrest on the Aftermath of the 1908 Revolution: The Strike of the Aydın Railway in Izmir And its Repercussions", *The Young Turk Revolution and the Ottoman Empire, The Aftermath of 1908*, yay. haz. Noémi Lévy-Aksu ve François Georgeon (Londra: I.B. Tauris, 2017).

17 Doktor Arhangelos Gavril, *Anadolu Osmanlı Demiryolu ve Bağdat Demiryolu Şirket-i Osmaniyesi İdaresi'nin İyüzü*, çev. Baha Coşkun, Fadime Ersin, Hamit Erdem (İstanbul: İstos Yayın, 2021), [1911]. 1911'de Dersaadet'te Mahmud Bey Matbaası'nda yayımlanan kitabın Fransızca bir versiyonu da mevcuttur: Dr. A. Gabriel, *Les dessous de l'Administration des chemins de fer ottomans d'Anatolie et de Bagdad* (Constantinople: E. Pallamary, 1911). Kitabın 2021 baskısının önsözünde Osmanlı Türkçesinden günümüz Türkçesine çeviriyi gerçekleştiren Baha Coşkun, Fadime Ersin, Hamit Erdem metindeki cümlelerde yaşadıkları zorluklar karşısında "ifade çevirisi" yoluna gittiklerini not etmektedirler. Bunun nedenini "[y]an cümle kullanımları başta olmak üzere, cümle unsurlarını kullanma biçimi, isim ve sıfat tamlamaları, bağlaçlar velhasıl tüm gramer unsurları bize, D. Gavril'in cümlelerinin bazılarını önce Rumca kurup sonra Osmanlıcaya çevirdiğini düşündürmüştür" diye açıklamaktadırlar. Bizce buradaki ifadelerdeki zorluğun kaynağı Gavril'in cümleleri önce Rumca kurmasından değil; kitabı önce Fransızca kaleme alması, Türkçesini sonradan hazırlanmış olmasındadır.

18 Stefo Benlisoy'un yazdığı ve kitapta yayımlanan "Çokkatmanlı Bir Geç Dönem Osmanlı Aydını: Doktor Arhangelos Gavril'in Yaşamı ve Eseri" başlıklı makale Dr. Gavril üzerine bilgi vermekte ve onu tarihsel bağlamda ayrıntılı bir şekilde tartışmaktadır.

cuya neredeyse diğerk bir hekimi, Henrik Ibsen'in *Bir Halk Düşmanı*'nı, kamu sağlığını korumak için iktisadi çıkarlara karşı savaş açan Dr. Stockmann'ı hatırlatmaktadır. Bu bağlamda söyledikleri daha liberal bir perspektifte halkın parasının çarçur edilmesine odaklanmakta, meseleyi Parvus veya Luxemburg hattındaki bir emperyalizm analizi ve eleştirisine ulaşmamaktadır. Ama ikinci olarak, "İdare'nin Teşkilatı ve Memurlar ile İdare Arasındaki Münasebat" başlıklı bölümlerde demiryolu emekçilerinin işverenle ilişkilerine dair anlattıkları sermaye-emek çatışmasını tüm çıplaklığıyla vermektedir. Anlattıkları, bize Edward Palmer Thompson'un *İngiliz İşçi Sınıfının Oluşumu*'nda alıntılıdığı Bir Yün Eğrime Kalfasının greve hazırlanan Manchester halkına yönelik (emekçilerin koşulların ittifakı altında sermaye tarafından sömürsünü aktaran) beyanname-sini hatırlatacak düzeydedir:¹⁹

"Hat boyunda çalışan ameleyle gelince: ... Bu zavallı amelenin çalıştıkları yerlerin hemen her tarafında hava gayet pis, sağlığa zararlı oluşu dikkat çekicidir. Bu kötü şartlara rağmen bu amele hemen senenin büyük kısmını iş mahallerinde çadırlar altında geçirirler. Bu durum Kumpanya'nın menfaatinedir. Zira havası güzel ve oldukça güvenilir bir yerde oturmak için biraz hattan uzaklaşmak gerekir. İş başına gelirken yolda geçen zaman gündeliğe dâhildir. Bunu men için müdüriyet 5692 numaralı 23 Temmuz sene 1904 tarihli yazısı ile amelenin iş mahallerinde yatıp kalkması ve mümkün olduğu kadar seyahat zamanlarının kısılmasını emretmiştir."²⁰

Şirket kurduğu iş disiplini altında düşük ücret vermekte ameleleri posaları çıkana kadar çalıştırmaktadır:

"Makinist ve ateşçilere gelince bunların adamakıllı bir istirahat zamanları bile yoktur. Hele kış mevsiminde, 1908 Grevinden sonra en eski ve ehliyetli makinistlere en fazla 1400 kuruş geçer akçeye kadar verilmektedir. En fazla zam alanlar bunlar idi; evvelki ücretlerini bir kere düşünün! Cer şubesinin nazar-ı dikkate aldığı nokta, cer menfaati için yevmiyelerin kesilmesidir. Bu şubenin bir sürü hilesiyle en mükemmel bir makinist bugün rençber gündeliği olan on dört kuruş yevmiye ile çalışıyor. Hele eski idarelerden kalma otuz, otuz beş senelik makinistlere reva görülen muamelata insaniyet bir sıfat vermekten acizdir... İdare bu biçareleri insafsızca çalıştırır, bütün kuvvet-i hayatiyetini sülük gibi emdikten sonra vücutlarına gelen arıza sebebiyle vaki olan en ufak bir hata için gayet ağır ve nakdi cezaları verdikten sonra suyu alınmış bir limon posası gibi bir köşeye atıyor."²¹

Dr. Gavril'in emekçilerin çalışma koşullarına dair bu çarpıcı gözlemleri Anadolu Osmanlı ve Bağdat Demiryolu şirketlerinin içyüzünü ortaya sermekle kalmamakta, hemen 1908 Devrimi sonrası kurulan kendisinin de reisi olduğu "Anadolu Osmanlı Demiryolları Memurun ve Müstahdemin Cemiyet-i Uhuvvetkarisi" faaliyetleri ve dönemin önemli konu başlıklarından tatil-i eşgal meselesi hakkında da bilgi vermektedir.²²

¹⁹ Edward Palmer Thompson, *İngiliz İşçi Sınıfının Oluşumu*, çev. Uygur Kocabaşoğlu (İstanbul: İletişim Yayinevi, 2012) [1963], 254-257.

²⁰ Dr. Gavril, *Anadolu Osmanlı Demiryolu*, 168.

²¹ Dr. Gavril, *Anadolu Osmanlı Demiryolu*, 170.

²² Dr. Gavril, *Anadolu Osmanlı Demiryolu*, 215-229.

Dr. Gavril'in bizlere aktardıkları bu haliyle Cristensen'in "belirsizlik" anlatısındaki sis perdesini tamamen ortadan kaldırmaktadır. Ortada belirsiz bir şey yoktur; sermayenin emek sömürüsü tüm çıplaklığı ile ortadadır. Buna karşı Dr. Gavril'in de dahil olduğu demiryolu emekçileri örgütlenerek kendi kaderlerini ele alma yolunda mücadele yolunu, bir başka deyişle tarihin gidişinde aktör olma yolunu seçmişlerdir.

Görüldüğü üzere demiryolları literatüründe tarihin gidişatında Cristensen'in çalışması gibi yeni perspektifler ortaya çıksa da Dr. Gavril'in çalışması gibi sınıflar arası çatışmayı vurgulayan eski perspektifler canlılığını hala korumaktadır. Türkiye'de emek tarihi üzerine son yıllarda artan çalışmalar ve Dr. Gavril'in kitabının yeniden basılması bunu açıkça göstermektedir.