

**PATERNALİZM VE POPÜLİZM EKSENİNDE TÜRKİYE
DEMİRYOLU ENDÜSTRİSİNDE EMEK SÜRECİ (1960-1980):
ESKİŞEHİR DEMİRYOLU FABRİKASI ÖRNEĞİ**

**Pamukkale Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü
Doktora Tezi
Çalışma Ekonomisi ve Endüstri İlişkileri Ana Bilim Dalı
Doktora Programı**

Erkan KIDAK

Danışman: Doç. Dr. Hakan TOPATEŞ

**Aralık 2024
DENİZLİ**

Bu tezin tasarımı, hazırlanması, yürütülmesi, araştırmalarının yapılması ve bulgularının analizlerinde bilimsel etiğe ve akademik kurallara özenle riayet edildiğini; bu çalışmanın doğrudan birincil ürünü olmayan bulguların, verilerin ve materyallerin bilimsel etiğe uygun olarak kaynak gösterildiğini ve alıntı yapılan çalışmalara atıfta bulunulduğunu beyan ederim.

Erkan KIDAK

ÖN SÖZ

Bu çalışma, 1960-1980 döneminde Türkiye demiryolu endüstrisindeki emek sürecine, Eskişehir Demiryolu Fabrikası örneği üzerinden ışık tutmayı amaçlamaktadır. Sosyal tarihin bir parçası olan emek tarihi, sınıf oluşumunun kendine özgü dinamikleri ekseninde ele alınmaktadır.

Çalışmada, alternatif bir emek tarihi yazıcılığı yöntemi olarak “uluslararası yeni işçi sınıfı araştırmaları” yaklaşımı benimsenmektedir. Bu tercihin en temel nedeni, Türkiye’nin ekonomi-politik yapısı ve işçi sınıfı oluşumunun özgün yönleridir. Türkiye’nin dünya sistemi içerisindeki bağımlı statüsü, ekonomi-politiğin şekillenmesinde başat belirleyici etmendir.

Sanayileşmede yaşanan gecikme, işçi sınıfı oluşumunun da Avrupa ülkelerine oranla daha geç yaşanmasına neden olmuştur. Diğer taraftan sınıfsal dinamikleri, salt bağımlılık olgusu ekseninde değerlendirmek de mümkün değildir. Toplam nüfus içerisinde ücretlilerin payı, 1960’lı yıllardan itibaren önem kazanmaya başlamıştır. Ancak bunun yanında küçük ölçekli de olsa işçi sınıfının nitel birikiminin daha öncesinde oluşmaya başladığını belirtmek mümkündür.

Devletin sanayileşmede taşıdığı önem, sınıfsal davranışları değerlendirmede de anahtar role sahip olmuştur. Özellikle demiryolu endüstrisi gibi ağır sanayi tesislerinde devletin tek aktör olması, bu işletmelerdeki emek sürecinin doğasını doğrudan etkilemiştir. Demiryolu endüstrisinin kendine özgün koşullarıyla, devletin bu alandaki tek aktör olması birleştiğinde, Eskişehir Demiryolu Fabrikası’ndaki posta üretim tarzına dayalı bir emek rejimi ortaya çıkmıştır. Söz konusu emek rejimini şekillendiren iki temel kavram ise paternalizm ve popülizm olmuştur.

Emek sürecinde, denetim pratiklerinden yönetim stratejilerine kadar birçok noktada paternalizmin başat rolü bulunmaktadır. Bununla birlikte 1960-1980 döneminde Türkiye’de popülizmin işçilerin iktisadi koşullarını iyileştirmeye dönük bir anlam kazanması, söz konusu fabrikadaki emek sürecini şekillendiren diğer bir unsur olmuştur.

Araştırma, doküman incelemesine ve sözlü tarih görüşmelerine dayanmaktadır. Dokümanlar, Türkiye Raylı Sistem Araçları Sanayi A.Ş. (TÜRASAŞ) Eskişehir Bölge Müdürlüğü (Eskişehir Demiryolu Fabrikası’nın güncel ismi), Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD), Türkiye Büyük Millet Meclisi (TBMM), Türkiye İşçi Sendikaları Konfederasyonu (Türk-İş) ve Demiryol-İş Sendikası gibi kurum ve kuruluşlardan ve özel arşivlerden temin edilmiştir. Sözlü tarih görüşmeleri ise, 1960-1980 döneminde Eskişehir Demiryolu Fabrikası’nda çırak ve işçi olarak görev yapan, döneme tanıklık eden kişilerle gerçekleştirilmiştir. Görüşmeciler, büyük ölçüde T.C.D.D Çırak Sanat Okulu mezunudur. Bunun dışında farklı sanat okulu veya enstitülerden mezun olan görüşmeciler de bulunmaktadır. Bir görüşmeciye devlet memuru statüsünde yer almıştır.

Araştırmanın gerçekleştirilmesi için türlü olanak sağlayan TÜRASAŞ Eskişehir Bölge Müdürlüğü başta olmak üzere tüm kurumlara, sözlü tarih görüşmelerine katılarak tezi güçlendiren emekçilere, beni çalışma arkadaşı olarak kabul edip gerek somut

gerekse manevi desteklerini hiç esirgemeyen Ayşe Akar, Çağlar Akar, Gözde Hatun Şimşek, Mahmut Turan, Özgür Uysal ve ismini tek tek sayamadığım tüm TÜRASAŞ ve Devrim Müzesi çalışanlarına, ofislerinde araştırma ve yazım süreci için olanak sağlayan ağabeylerim Serkan Kıdak ve Melih Kırımlıoğlu başta olmak üzere tüm Kırımlı A.Ş. çalışanlarına, Anadolu Üniversitesi kütüphane çalışanlarına ve Çalışma Ekonomisi ve Endüstri İlişkileri Bölümü'ne, beni bugünlere getiren ve tezin bitmesinde desteklerini her zaman yanımda hissettiğim çok değerli aileme, tezin yazım sürecinde zorluklara benimle birlikte katlanan eşim Bensu Bergamalı Kıdak'a sonsuz teşekkür ederim.

Ayrıca başından beri desteğini her zaman hissettiğim danışman hocam Doç. Dr. Hakan Topateş'e, tez izleme komitesi üyesi olan hocalarım Dr. Öğretim Üyesi Fatih Güngör'e ve Doç. Dr. Aslıcan Kalfa Topateş'e, komite toplantılarına katılarak görüşlerini sunan değerli hocam Prof. Dr. Özlem Şahin Güngör'e, jüride yer alan hocalarım Prof. Dr. Banu Uçkan Hekimler'e ve Prof. Dr. Kamil Orhan'a, yanında çalışmaktan büyük mutluluk duyduğum bölüm başkanı hocam Prof. Dr. Oğuz Karadeniz'e ne kadar teşekkür etsem azdır. Kaynaklarını bana açan çok değerli hocalarım Yıldırım Koç'a ve Prof. Dr. Şuayyip Çalış'a ayrıca teşekkür ederim. Son olarak birlikte mesai yapmaktan büyük mutluluk duyduğum arkadaşlarım ve hocalarım Hicret Aydın'a, Ali Can Tonka'ya, Erdal Kaya'ya, Fikri Topaloğlu'na, Fırat Bektaş'a, Umut Kara'ya ve özellikle çalışmam için sonsuz anlayış gösteren Dr. M. Atahan Yılmaz'a ve Dr. Mehtap Sarıkaya'ya içtenlikle teşekkür ederim.

Tarihsizlerin tarihini yazmaya çabaladığım bu tezde bir teşekkür de bugüne kadar bu alandaki birikimi yaratanlara etmek isterim. Emek tarihi alanına bugüne kadar katkı sunan tüm araştırmacılara ve hocalarıma sonsuz saygılarımı sunarım.

Dünyanın tüm çocuklarının eşit şartlarda büyüme hakkını kullabildiği günler ümidiyle...

ÖZET

PATERNALİZM VE POPÜLİZM EKSENİNDE TÜRKİYE DEMİRYOLU ENDÜSTRİSİNDE EMEK SÜRECİ (1960-1980): ESKİŞEHİR DEMİRYOLU FABRİKASI ÖRNEĞİ

KIDAK, Erkan

Doktora Tezi

Çalışma Ekonomisi ve Endüstri İlişkileri Anabilim Dalı

Doktora Programı

Danışman: Doç. Dr. Hakan TOPATEŞ

Aralık 2024, XII+303 sayfa

Bu çalışmada, Türkiye’de 1960-1980 dönemindeki emek süreci, Eskişehir Demiryolu Fabrikası örneği üzerinden açıklanmaya çalışılmaktadır. Araştırmada, işçi sınıfı oluşumu “uluslararası yeni işçi sınıfı araştırmaları” yaklaşımından yararlanılmıştır. Bu yaklaşıma göre ülkelerin ekonomi-politik yapısı, işletmelerin üretim stratejisine doğrudan etki edebilmektedir. Ancak işçi sınıfının oluşumu ve sınıflar arasındaki mücadeleler açısından bir ülkedeki ekonomi-politik yapı tek başına açıklayıcı olamamaktadır. Örneğin, Osmanlı İmparatorluğu’nun geç sanayileşmesine ve çevreleşme sürecine bağlı olarak, yarı-sömürge bir ülke statüsünde yer alan Türkiye’deki sınıf oluşumunu, uluslararası yeni işçi sınıfı araştırmaları ekseninde ele almak mümkündür. Sanayileşme evresine tam anlamıyla geçememesi nedeniyle sermaye birikiminin oluşmadığı Osmanlı İmparatorluğu, Türkiye Cumhuriyeti’ne iktisadi miras olarak tarıma dayalı bir ekonomik yapı devretmiştir. Bu durum Türkiye işçi sınıfı oluşumundaki gecikmenin temel sebebidir. Diğer taraftan sınırlı düzeydeki sanayi işletmelerinde işçileşmenin başladığını ileri sürmek de mümkündür. Bu noktada Eskişehir Cer Atölyesi’nin, Türkiye işçi sınıfı tarihindeki öncül örnekler arasında yer aldığı belirtilebilir. Eskişehir Cer Atölyesi, erken Cumhuriyet döneminden itibaren hükümetlerin sanayileşme ve kalkınma stratejileri açısından önemli bir yer tutmuştur. Anadolu-Bağdat Demiryolu Hattının inşası sırasında lokomotif bakım ve onarım atölyesi olarak kurulan işletme, 1950’li yıllardan itibaren demiryollarında çeken ve çekilen araçların üretiminde kritik bir role sahip olmuştur. İşletme, iktisadi faaliyetlerinin yanında, işçi sınıfı oluşumu ve çalışma ilişkileri açısından da büyük bir öneme sahip olmuştur. Planlı kalkınma ilkelerinin uygulandığı 1960-1980 dönemindeyse işletmede çalışanların iktisadi ve sosyal çıkarları azami noktaya ulaşmıştır. Arşiv araştırması ve sözlü tarih görüşmelerine dayanan bu çalışmada, bir kamu iktisadi teşebbüsü olan Eskişehir Demiryolu Fabrikası’yla, işletmede çalışan işçiler arasında paternalizme ve popülizme dayanan bir bağ bulunduğu ileri sürülmektedir.

Anahtar Kelimeler: Sözlü tarih, emek tarihi, işçi sınıfı oluşumu, sendikacılık, emek süreci, Eskişehir Lokomotif ve Motor Sanayi Müessesesi, paternalizm, popülizm

ABSTRACT

ON THE CONTEXT OF PATERNALISM AND POPULISM LABOUR PROCESS IN THE RAILWAY INDUSTRY IN TURKEY (1960-1980): THE CASE OF ESKİŞEHİR RAILWAY FACTORY

KIDAK, Erkan

PhD Thesis

Department of Labour Economics and Industrial Relations

Doctorate Programme

Supervisor: Assoc. Prof. Dr. Hakan TOPATEŞ

December 2024, XII+303 page

This study attempts to explain the labour process in Turkey in the 1960-1980 period through the case of Eskişehir Railway Factory. The study utilizes the “international new working class researches” approach in terms of the making of the working class. According to this approach, the economy-politics of countries can directly affect the production strategy of factories. However, the economy-politic of a country alone cannot be explanatory for the making of the working class and the struggles between classes. For example, the making of working class in Turkey, a semi-colonial country due to the late industrialization and the process of encirclement of the Ottoman Empire, can be discussed in the context of international new working class research. The Ottoman Empire, where capital accumulation did not occur due to its failure to fully enter the industrialization phase, handed down an economic structure based on agriculture as an economic legacy to the Republic of Turkey. This is the main reason for the delay in the formation of the Turkish working class. On the other hand, it is also possible to argue that workerization began in limited industrial enterprises. At this point, it can be stated that Eskişehir Railway Factory is among the pioneering examples in the history of the Turkish working class. From the early Republican period onwards, Eskişehir Railway Factory played an important role in the industrialization and development strategies of the governments. Established as a locomotive maintenance and repair workshop during the construction of the Anatolia-Baghdad Railway Line, the factory played a critical role in the production of traction and towed vehicles for railways from the 1950s onwards. In addition to its economic activities, the factory was also of great importance in terms of the formation of the working class and labour relations. During the 1960-1980 period, when the principles of planned development were implemented, the economic and social interests of the workers at the factory were maximized. Based on archival research and oral history interviews, this study argues that there is a bond between the Eskişehir Railway Factory, a state-owned enterprise, and its workers based on paternalism and populism.

Keywords: Oral history, labour history, making of the working class, trade unions, labour process, Eskişehir Railway Factory, paternalism, populism

İÇİNDEKİLER

ÖN SÖZ	i
ÖZET	iii
ABSTRACT.....	iv
ŞEKİLLER DİZİNİ.....	viii
TABLolar DİZİNİ	ix
SİMGE VE KISALTMALAR DİZİNİ	xi
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM

ULUSLARARASI YENİ İŞÇİ SINIFI ARAŞTIRMALARI ÇERÇEVESİNDE TÜRKİYE’DE İŞÇİ SINIFININ OLUŞUMU

1.1. TARİH YAZICILIĞI VE MİKRO TARİH ANLAYIŞI.....	9
1.1.1. Avrupa’da Sosyal Parçalanmanın Tarih Yazıcılığına Etkisi.....	11
1.1.2. Sosyal Tarih Yazıcılığının Gelişmesi.....	12
1.1.3. Emek Tarihi Yazıcılığında Temel Eğilimler.....	15
1.1.4. Alternatif Bir Emek Tarihi Yazıcılığı: “Uluslararası Yeni İşçi Sınıfı Araştırmaları”.....	18
1.2. TÜRKİYE’DE İŞÇİ SINIFININ OLUŞUMU.....	20
1.2.1. Osmanlı İmparatorluğu Döneminde İşçi Sınıfı Oluşumu	20
1.2.1.1. Avrupa’daki Sanayileşme Sürecinde Osmanlı İmparatorluğu’nda Toplumsal Yapı ve Üretim Tarzı	21
1.2.1.2. İşçi Sınıfının Ortaya Çıkışı	27
1.2.1.3. Ücretlilerin Yaşam Koşulları	32
1.2.1.4. İlk İşçi Örgütlenmeleri ve Mücadeleler	34
1.2.2. Cumhuriyet Döneminde İşçi Sınıfı	41
1.2.2.1. Tek Parti Döneminde İşçi Sınıfı.....	41
1.2.2.2. Çok Partili Dönemde İşçi Sınıfı	44

İKİNCİ BÖLÜM

EŞİTSİZ GELİŞME TEORİSİ ÇERÇEVESİNDE TÜRKİYE’NİN EKONOMİ-POLİTİĞİ

2.1. EŞİTSİZ GELİŞMENİN ONTOLOJİSİ ÇERÇEVESİNDE TARİHSEL KAPİTALİZM	49
2.2. TÜRKİYE İKTİSAT TARİHİNDE DÖNEMLEŞTİRME	54
2.3. OSMANLI İMPARATORLUĞU’NDAN DEVRALINAN MİRAS	56
2.4. CUMHURİYET DÖNEMİNDE İKTİSADİ GELİŞMELER.....	60
2.4.1. Tek Parti İktidarı Döneminde İktisadi Gelişmeler.....	61
2.4.1.1. Özel Teşebbüsün Teşviki Doğrultusunda Yeniden İnşa (1923-1929) ...	61
2.4.1.2. Devletçi Sanayileşme (1930-1950).....	66
2.4.2. Çok Partili Dönemde İktisadi Gelişmeler	72
2.4.2.1. Demokrat Parti Dönemi (1950-1960)	72
2.4.2.2. Planlı Kalkınma Dönemi (1960-1980).....	79

2.4.2.2.1. Planlı Kalkınmanın Merkezi İdaresi Olarak DPT	83
2.4.2.2.2. Planlı Kalkınma Döneminin Temel Özellikleri	86
2.4.2.2.3. Kalkınma Planlarında Hedefler ve Gerçekleşme Oranları	89
2.4.2.3. Neoliberal Dönem (1980 Sonrası)	92

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

DÜNYADA VE TÜRKİYE'DE DEMİRYOLU ENDÜSTRİSİ

3.1. TARİHSEL SÜREÇTE DEMİRYOLU ENDÜSTRİSİNİN ÖNEMİ	96
3.1.1. Demiryolları ve Endüstrileşme	97
3.1.2. Dünyada Demiryolu Endüstrisinin Gelişimi	101
3.2. TÜRKİYE'DE DEMİRYOLU ENDÜSTRİSİNİN GELİŞİMİ	107
3.2.1. Cumhuriyet Öncesi Dönem	108
3.2.1.1. Hazırlık Dönemi	109
3.2.1.2. Özel Teşebbüsün İlk Dönemi	110
3.2.1.3. Devlet Dönemi	112
3.2.1.4. Duraklama Dönemi	115
3.2.1.5. Özel Teşebbüsün İkinci Dönemi	116
3.2.1.6. Devlet-Özel Teşebbüs Ortaklığı Dönemi	118
3.2.2. Cumhuriyet Dönemi	122
3.2.2.1. Kalkınmanın Anahtarı: Sanayileşme ve Demiryolları (1920-1940)	123
3.2.2.2. Duraklama Dönemi: Karayollarının Üstünlüğü (1940-1960)	127
3.2.2.3. Planlı Kalkınma Döneminde Demiryolları	130
3.2.2.3.1. Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planında Demiryolları (1963-1967) 130	
3.2.2.3.2. İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planında Demiryolları (1968-1972).. 138	
3.2.2.3.3. Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planında Demiryolları (1973-1977)	
.....	143
3.2.2.3.4. Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planında Demiryolları (1979-1983)	
.....	145
3.2.3. Türkiye Demiryolu Endüstrisinin Lokomotifi: Eskişehir Demiryolu Fabrikası (EDF)/Eskişehir Lokomotif ve Motor Sanayi Müessesesi (ELMS)	147
3.2.3.1. Fabrikanın Kuruluşu	150
3.2.3.2. Birinci Dünya Savaşı Yıllarında Fabrika	151
3.2.3.3. Cumhuriyetin Prometheus'u Olarak Eskişehir Demiryolu Fabrikası ..	154
3.2.3.4. Fabrika Rejiminin Atölyeden İmalata Dönüşümü	156
3.2.3.5. Fabrika Tarihinin Altın Dönemi: 1970'li Yıllar	157

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

EDF/ELMS'DE ÇALIŞMA İLİŞKİLERİ VE EMEK SÜRECİ

4.1. ARAŞTIRMANIN KAPSAMI	160
4.2. ARAŞTIRMANIN TASARIMI VE YÖNTEMİ	161
4.2.1. Araştırmanın Örneklemi	162
4.2.2. Araştırmanın Veri Toplama Araçları	163
4.2.3. Araştırmanın Kısıtları	164
4.3. ARAŞTIRMA BULGULARI	165
4.3.1. Demografik Veriler	165

4.3.2. Araştırmanın Temel Bulguları	169
4.4. ÜRETİM YÖNETİMİ	170
4.4.1. Üretim Tarzı ve İş Organizasyonu: Posta Sistemi	174
4.4.2. Emek Denetimi ve Yönetimsellik	181
4.4.3. Emek Sürecinde Paternalizm	192
4.5. İŞGÜCÜNÜN YAPISI	198
4.5.1. İşe Alım ve İşgücünün Niteliği	198
4.5.1.1. Eskişehir Alman Demiryolu Okulu'nun Kuruluşu	199
4.5.1.2. Cumhuriyet Öncesinde İşgücünün Etnik Yapısı	200
4.5.1.3. Cumhuriyet Döneminde İşgücü Temini ve Çırak Mektebi.....	201
4.5.1.4. Çırak Sanat Okulu'nun Oluşumu ve İşgücünün Niteliği	202
4.5.1.5. Aile Mektebi'nin Açılışı	210
4.5.1.6. Sosyal İlişkilerin Gelişiminde Çıraklığın Rolü.....	211
4.5.2. Fabrikada İstihdam İlişkileri	212
4.6. ÖRGÜTLENME VE SINIFSAK MÜCADELELER	217
4.6.1. Sendikal Örgütlenme.....	217
4.6.2. Mücadeleler ve Eylemler	226
4.7. ÇALIŞMA İLİŞKİLERİNİN DÜZENLENMESİ	233
4.7.1. Hukuksal Düzenlemeler	233
4.7.2. Toplu İş Sözleşmeleri.....	234
4.7.3. Popülizmin İşçi Sınıfının İktisadi Koşullarına Etkisi Bağlamında Ücretler	241
4.8. FABRİKANIN SOSYAL ETKİLERİ.....	250
4.8.1. Bataklıktan Sanayi Kentine Dönüşüm	251
4.8.2. Sosyal ve Kültürel Olanaklar	253
SONUÇ	259
KAYNAKÇA.....	264
EKLER.....	280
EKLER.....	281
ÖZGEÇMİŞ	303

ŞEKİLLER DİZİNİ

Şekil 1. 1921 yılında Eskişehir Şimendifer İmalathaneleri'nde üretim	154
Şekil 2. Lokomotif Fabrikası'ndan Bir Fotoğraf.....	176
Şekil 3. Torna Tezgahında Çalışan İşçiler	177
Şekil 4. ELMS Organizasyon Şeması	188
Şekil 5. Dönemin Genel Müdürü Ahmet Sarp Tarafından ELMS'ye Gönderilen Takdirname	197
Şekil 6. Devlet Demiryolları Sanat Çırac Okulları Talimatnamesi Kapağı (1940)	203
Şekil 7. Demiryolu Sanat Çırac Okulu Olgunluk İmtihanı Not Döküm Belgesi.....	208
Şekil 8. Demiryolu Sanat Çırac Okulu Şahadetnamesi Örneği	209
Şekil 9. Eskişehir'de 1986 Yılında 40 Bin İşçinin Katıldığı Yürüyüşten Bir Fotoğraf	229
Şekil 10. DYF-İş'in Türk-İş İmza Kampanyasına Destek Çağrısı	230
Şekil 11. Hız Dergisi'nin 1978/Ekim Sayısı Kapağı	231
Şekil 12. Sendika Dergisinde “Bir Demiryolu İşçisi Anarşinin Kurbanı Oldu” Başlıklı Haber Örneği.....	232

TABLOLAR DİZİNİ

Tablo 1. İstanbul ve İzmir'deki Bazı Meslek Gruplarında Haftalık Ücretler (1875).....	33
Tablo 2. 1875 yılında İstanbul ve İzmir'de Üç Kişilik Bir Ailenin Geçinmesi için Gereken Harcama Kalemleri ve Perakende Fiyatlar (Aylık)	33
Tablo 3. 1948-1963 Döneminde Sendika ve Sendikalı İşçi Sayısına İlişkin Gelişmeler	46
Tablo 4. Kalkınma Planlarında Hedefler ve Gerçekleşme Oranları (1963-1983)	89
Tablo 5. 1840'tan İtibaren Her 10 Yılda Dünyada Açılan Demiryolu Hat Uzunluğu (Bin Mile Yuvarlanmış Olarak)	106
Tablo 6. 1856-1880 Döneminde İmparatorluk Sınırlarında Tamamlanan Demiryolu Hatları.....	114
Tablo 7. 1880-1917 Döneminde İmparatorluk Sınırlarında Tamamlanan Demiryolu Hatları.....	120
Tablo 8. 1923-1963 Döneminde Onar Yıllık Dilimler Halinde TCDD'nin Durumu ...	127
Tablo 9. Türkiye'de 1923-1960 Yılları Arasında Karayolu ve Demiryolu Hat Uzunlukları (Km).....	131
Tablo 10. Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planında Hedeflenen Karayolu ve Demiryolu Yatırımları (Milyon TL).....	136
Tablo 11. Türk-İş Tarafından Verilen Eğitimler.....	139
Tablo 12. Ortalama Günlük İşçi Ücretleri (TL)	140
Tablo 13. Yıllara Göre Üretilen Lokomotif Sayısı	158
Tablo 14. Sözlü Tarih Araştırması Kapsamındaki Görüşmeciler Bilgileri	166
Tablo 15. Kurumsal Yayınlarda Emek Denetimine Yönelik Görüşlerin Yer Aldığı Örnekler.....	183
Tablo 16. İşçi Tezkiye Raporu Örneği.....	191
Tablo 17. Yıllara Göre Reel Ücret Endeksleri (1960/61=100) ve Ücretlilerin Sınai Katma Değerden Aldığı Pay (%)	196
Tablo 18. Eskişehir Demiryolu Fabrikası'nda Yıllar İtibariyle İşçi Sayıları	213
Tablo 19. Eskişehir Demiryolu Fabrikası'nda Sanat Kolları	215
Tablo 20. Türkiye'de 1963-1975 Döneminde Sendika Üye Sayıları.....	222
Tablo 21. Türkiye'de 1966-1975 Döneminde Bağıtlanan Toplu İş Sözleşmelerinin Kapsamındaki İşçi Sayıları	223
Tablo 22. Toplu İş Sözleşmelerinde Sanatkâr İşçiler İçin (Brüt) Ücret Skalası (Saat/Kuruş)	243
Tablo 23. Toplu İş Sözleşmelerinde Sanatsız İşçiler İçin (Brüt) Ücret Skalası (Saat/Kuruş)	244
Tablo 24. Toplu İş Sözleşmelerinde Çıraklar İçin (Brüt) Ücret Skalası (Saat/Kuruş)..	244

Tablo 25. ELMS’de Katma Değer içinde İşçilik Giderlerinin Payı (1971-1979).....	248
Tablo 26. ELMS’de 1979 Yılında Toplam İşçilik Maliyeti İçinde Ödeme Kalemleri .	250

SİMGE VE KISALTMALAR DİZİNİ

AB	:	Avrupa Birliği
ABD	:	Amerika Birleşik Devletleri
ADF	:	Adapazarı Demiryolu Fabrikası
AET	:	Avrupa Ekonomik Topluluğu
AFL	:	Amerikan Emek Federasyonu
AID	:	Uluslararası Kalkınma Ajansı
AKP	:	Adalet ve Kalkınma Partisi
CHP	:	Cumhuriyet Halk Partisi
ÇSGB	:	Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı
DB	:	Dünya Bankası
Demiryol-İş	:	Türkiye Demiryolu İşçileri Sendikası
DİE	:	Devlet İstatistik Enstitüsü
DİSK	:	Devrimci İşçi Sendikaları Konfederasyonu
DİSK-AR	:	Devrimci İşçi Sendikaları Konfederasyonu Araştırma Merkezi
DP	:	Demokrat Parti
DPT	:	Devlet Planlama Teşkilatı
DUİ	:	Duyun-u Umumiye İdaresi
DYF-İŞ	:	Türkiye Demiryolları İşçi Sendikaları Federasyonu
EDF	:	Eskişehir Demiryolu Fabrikası
EDİ-KOOP	:	Eskişehir Demiryolu İşçileri Tüketim ve Yardımlaşma Kooperatifi
EDS	:	Eskişehir Devlet Demiryolları Sanayi İşçileri Sendikası
ELMS	:	Eskişehir Lokomotif ve Motor Sanayi Müessesesi
ES	:	Emekli Sandığı
GSMH	:	Gayrisafi Milli Hasıla
GSYH	:	Gayrisafi Yurtiçi Hasıla
Hak-İş	:	Hak İşçi Sendikaları Konfederasyonu
ICFTU	:	Uluslararası Hür İşçi Sendikaları Konfederasyonu
IMF	:	Uluslararası Para Fonu
İİSB	:	İstanbul İşçi Sendikaları Birliği
KİT	:	Kamu İktisadi Teşebbüsü
MİSK	:	Milliyetçi İşçi Sendikaları Konfederasyonu
MPM	:	Milli Prodüktivite Merkezi
NATO	:	Kuzet Atlantik Anlaşması Örgütü
OECD	:	Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Teşkilatı
PMT	:	Planlama Merkez Teşkilatı
SDF	:	Sivas Demiryolu Fabrikası
SGK	:	Sosyal Güvenlik Kurumu
SİDEMAS	:	Sivas Demiryolu Makinaları Müessesesi
SSCB	:	Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği
TBMM	:	Türkiye Büyük Millet Meclisi
TCDD	:	Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
TİP	:	Türkiye İşçi Partisi
TL	:	Türk Lirası

TSI	:	Türk Standartları Enstitüsü
TÜDEMSAŞ	:	Türkiye Demiryolu Makinaları A.Ş.
TÜİK	:	Türkiye İstatistik Kurumu
TÜLOMSAŞ	:	Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayi A.Ş.
TÜRASAŞ	:	Türkiye Raylı Sistem Araçları Sanayi. A.Ş.
Türk-İş	:	Türkiye İşçi Sendikaları Konfederasyonu
TÜSİAD	:	Türk Sanayicileri ve İş Adamları Derneği
TÜTİS	:	Türk Taşıt İşverenleri Sendikası
TÜVASAŞ	:	Türkiye Vagon Sanayi A.Ş.
UAB	:	Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
YDK	:	Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu
YPK	:	Yüksek Planlama Kurulu

GİRİŞ

Tarihçi Hobsbawm'ın ifadesiyle *ikiz devrimin* yaşandığı döneme kadar, tarih kralların ve imparatorların başarı hikâyelerinin yazıldığı bir alandı. Avrupa'da 18. yüzyılın ikinci yarısında gerçekleşen İngiliz Sanayi Devrimi ve Fransız Devrimi'yle beraber ortaya çıkan toplum modelindeyse, kralların başarılarına odaklanan tarih anlayışı, yerini ulus devletlerin kuruluşuna ve gelişimine odaklanan tarihi yazıcılığına bırakmıştır. Bu süreçte ortaya çıkan resmi tarih anlayışı, içinde bulunduğumuz toplum modelinde de etkisini korumaya devam etmektedir.

Egemen tarih anlayışında, sıradan insanların geçmişine, öznel deneyimlerine ve sosyal ilişkilerine yer bulunmamaktadır. Araştırma birimi, devletlerle ve başat aktörlerle sınırlıdır. Ancak kapitalist birikim rejiminin Avrupa'dan başlayarak tüm dünyada ortaya çıkardığı sosyal parçalanma ve sınıfsal kutuplaşmanın had safhaya ulaşması, sıradan insanların davranışlarının da incelemeye değer bir noktaya ulaşmasına yol açmıştır. Sınıfsal örgütlenmeler, sistem karşıtı hareketler, 1917 yılındaki Ekim Devrimi örneğinde olduğu gibi devrimler veya başarısız da olsa şiddetli devrimci mücadeleler, daha önceki dönemlerde önem verilmeyen kesimin geçmişini araştırmayı gerektirmiştir.

İkinci Dünya Savaşı sonrasında Marc Bloch'un öncülüğündeki Annalês Okulu, sosyal tarih anlayışının gelişmesinde önemli bir dönüm noktası olmuştur. Sosyal bilimlerde yaşanan paradigmatik dönüşüme verilebilecek önemli bir örnek, sosyal tarihin gelişimi olmuştur. Nitekim söz konusu dönemde *tarihsizlerin tarihini* yazmaya yönelik girişimlerin artması bunu açık bir şekilde desteklemektedir.

İşçi sınıfı tarihi ya da diğer ifadeyle emek tarihi, sosyal tarih içerisinde önemli bir yere sahip olmuştur. Kapitalist üretim ilişkilerinin vazgeçilmez unsuru olan ücretli istihdam, toplumsal ilişkilerin merkezi konumunda yer almıştır. Kapitalizmin geliştiği ülkelerde ücretliler, toplam nüfus içerisinde en yoğun paya sahip olan grubu oluşturmuştur. Bölüşüm eşitsizliğinden kaynaklı olarak yaşanan sınıfsal mücadeleler, işçilerin sayısal çoğunluğunun yanında niteliksel birikimini göstermek açısından önem taşımaktadır. Dolayısıyla işçilerin bir sınıf olarak ortaya çıkışını ele almak ve bu sınıfın davranış biçimlerini ortaya koymak, emek tarihi alanının ilgi alanı olarak öne çıkmıştır.

Sanayi Devrimi'nin gerçekleştiği ülke olan İngiltere'deki işçi sınıfı oluşumu, 1963 yılında E.P. Thompson tarafından yazılan örnek ve sembolik bir eserdir. İşçilerin

bir sınıf olarak özne rolünü vurgulayan Thompson (2015), emek tarihi alanının öncü isimlerinin başında gelmektedir. Thompson, işçi sınıfının kendine özgü kültürünün ve birikiminin bulunduğu İngiliz işçi sınıfına dair analizinde genişçe yer vermektedir. Diğer taraftan Althusser öncülüğündeki yapısalcı görüş, Thompson'un nesnellliğini kaybettiğini ve yapısal koşulların rolünü ihmal ettiğini öne sürmektedir. Bununla birlikte Kuczynsky (1994) gibi kurumsal tarih yazıcıları, sınıf araştırmalarında belgelerin önemine dikkat çekmektedir. Özetle özneci yaklaşım işçi sınıfını bir özne olarak kimlerin oluşturduğuyla ve bu sınıfın davranış örüntüleriyle ilgilenirken, kurumsal tarih yazıcılığı belgelere ve kurumsal verilere dayalı olarak sınıfın kimlerden meydana geldiğini ele almaktadır.

Sınıf oluşumunu açıklamada farklı tarihsel yöntemler bulunmakla birlikte, bu çalışmada Türkiye'de sınıf oluşumunun özgün yanları çerçevesinde alternatif bir tarih yazıcılığı yöntemi benimsenmektedir. Bu yöntem Waterman, Cohen ve Mucnk gibi araştırmacıların tezlerine dayanan "uluslararası yeni işçi sınıfı araştırmaları" yaklaşımıdır. Bu yaklaşıma göre, her toplum gerek ekonomi-politik gerekse sosyo-kültürel yönleriyle özgün bir yapıya sahiptir. İşçi sınıfının ortaya çıkışı, tüm ülkelerde eş zamanlı olarak gerçekleşmemiştir. Her ülkedeki işçi sınıfı, aynı davranış kalıplarıyla örgütlenerek sınıfsal çatışmalara girmemiştir. Ülkelerin kendine içkin dinamikleri ve toplumsal yapıları, işçi sınıfı oluşumunun farklı zamanlarda ve farklı biçimlerde ortaya çıkmasına yol açabilmektedir.

Uluslararası yeni işçi sınıfı araştırmaları, ülkeler arasındaki sanayileşme düzeyinin farklı olması konusunda bağımlılık düşüncesinin görüşlerini desteklemektedir. Ancak işçi sınıfının ortaya çıkışı ve sınıfsal mücadeleler konusunda, bu görüşün sınırlı bir çerçeveye çizdiğini savunmaktadır. Bu noktada Türkiye'deki işçi sınıfı oluşumu ve sınıfsal hareketin gelişimi, uluslararası yeni işçi sınıfı araştırmaları yaklaşımının görüşlerini destekleyen önemli bir örnektir.

Osmanlı İmparatorluğu'nun sanayileşme evresine geçememesi, işçi sınıfının ortaya çıkışını geciktiren başat faktördür. İstanbul, Selanik ve İzmir gibi gelişmiş kentlerde sınırlı düzeyde sanayi ve ticaret işletmesinin bulunması ve İmparatorluğun çöküş yıllarına kadar sanayinin askeri imalathaneler ve küçük ölçekli azınlık işletmeleriyle sınırlı olması, sınıfların ortaya çıkmasını engellemiştir. Ancak 19. yüzyılın ikinci yarısında, yabancılara verilen imtiyazlar çerçevesinde demiryolu

endüstrisi kurulmaya başlamıştır. Özellikle Alman demiryolu şirketinin Anadolu-Bağdat hattında faaliyet göstermesi, bu endüstride kapitalist üretim ilişkilerinin görece olarak gelişmesini sağlamıştır.

Osmanlı İmparatorluğu dönemindeki sınırlı düzeyde kapitalist işletme bulunmaktadır. Cumhuriyet döneminde İmparatorluk'tan devralınan iktisadi miras, sanayileşmenin gerçekleşmemesine bağlı olarak tarıma dayalı ekonomi modelidir. Ancak Cumhuriyetin kuruluşundan itibaren, kurucu kadronun temel kalkınma stratejisi sanayileşme olmuştur. 1930'lu yıllara kadar özel teşebbüsün teşviki yoluyla sanayileşmesi benimsenmiştir. Ancak 1929 yılında yaşanan Büyük Buhran'ın etkisi ve ülke içerisinde sermaye birikimini gerçekleştirme potansiyeline erişilememesi, 1930'lu yıllarda devletin iktisadi alana dahil olmasına yol açmıştır. Söz konusu yıllardan itibaren devletçi sanayileşme ilkeleri çerçevesinde kalkınma arayışına girilmiştir.

Türkiye'de 1930'lu yıllardan itibaren devlet, kamu iktisadi teşebbüsleri kurarak sanayileşme yolunu benimsemiştir. Ancak yine de söz konusu dönemde işçileşmenin tamamlanabildiğini söylemek güçtür. İşgücü devir oranı çok yüksektir ve ücretlilerin toplam nüfus içerisindeki payı belirli düzeyi aşmamıştır. İşçilerin devamlılığını sağlamak için devlet, kamu iktisadi teşebbüslerinin eklentisi olarak birçok sosyal tesis ve lojman inşa etmiştir. Ancak ülkenin toplumsal yapısı, modern anlamda işçi olmak yerine kira bağlı yaşamı sürdürme eğiliminin yüksek olmasına neden olmuştur. Sonuç olarak devletin paternalist yaklaşımı dahi işçileşmeyi sağlayamamıştır. Öyle ki İkinci Dünya Savaşı yıllarında maden işletmelerindeki işgücü açığını kapatmak için iş mükellefiyeti uygulaması hayata geçirilmiştir.

Cumhuriyet ekonomisinin kalkınmasında başat kurumlardan birisi olan Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD), işçileşme açısından da özel bir öneme sahiptir. Diğer kamu iktisadi teşebbüslerinde işgücü açığı sorunun yaşandığı yıllarda, TCDD Eskişehir Demiryolu Fabrikası'nda uygulanan posta üretim tarzı, devletin kurduğu paternalist otoritenin işlevsel hale gelmesine yol açmıştır. İşgücü devamlılığının sağlanmasında posta üretim tarzı ve paternalizm, önemli bir role sahip olmuştur. Öyle ki söz konusu işletmede çalışan işçiler, Cumhuriyet tarihi boyunca ekonomik ve sosyal açıdan ayrıcalıklı bir statüye sahip olmuştur. Eskişehir'deyse bu işletmede çalışmak, kimliğin inşasında önem taşımıştır.

Çırak Sanat Okulu'ndan işçi lokallerine ve diğer sosyal tesislere kadar birçok olanak sağlayan işletme, ücretler ve çalışma koşulları açısından da işçilere ayrıcalıklı bir statü yaratmaktadır. Özellikle 1960-1980 yıllarında işçilerin iktisadi çıkarlarını iyileştirmeye yönelik bir popülizm anlayışının gelişmesiyle beraber, işçilerin ücret düzeyleri ve katma değerden aldıkları pay en üst noktaya erişmiştir.

Ücret düzeyleri yüksek ve çalışma koşulları görece olumlu durumda olan, sosyal güvenlik hakkına ve sonraki yıllarda sendikal hak ve özgürlüklere erişmede zorlukla karşılaşmayan kesimi *işçi aristokrasisi* olarak ifade etmek gerekirse (Lenin, 2013: 110), Türkiye'de işçi aristokrasisinin en fazla varlık gösterebildiği kurumların başında Eskişehir Demiryolu Fabrikası'nın geldiğini ileri sürmek mümkündür. Devlet, bu olanakları işçilere sağlarken, diğer taraftan kendisine tabiiyeti güçlü ve sadık bir işgücünün varlığını garanti altına almaktadır.

Bu çalışmada, Türkiye demiryolu endüstrisinde paternalizm ve popülizm ekseninde ortaya çıkan emek rejimi, Eskişehir Demiryolu Fabrikası örneği üzerinden ele alınmaktadır. Demiryolu endüstrisindeki emek sürecine ve çalışma ilişkilerine ilişkin değerlendirmelerde bulunmadan önce, Türkiye'nin ekonomi-politik yapısının ve işçi sınıfı oluşumunun değerlendirilmesi gerekmektedir. Bu noktada Türkiye Cumhuriyeti'yle Osmanlı İmparatorluğu'nun süreklilik ilişkisi ihmal edilmemelidir. Zira 1923 yılında kurulan Cumhuriyet, İmparatorluk'tan iktisadi, siyasi ve sosyal mirası devralmıştır.

Çok partili yaşama geçiş sürecine dek Türkiye'de devletçi sanayileşme ve korumacı iktisat politikaları uygulanmıştır. 1946 yılında çok partili yaşama geçilmesinin ardından dışa açılma stratejisi benimsenmiş ve bu politikalar 1950'de iktidara gelen Demokrat Parti tarafından uygulanmıştır. 1950'li yıllarda ticaret burjuvazisi güçlenmiş, ancak yeterli sanayileşme düzeyine erişilememiştir.

Demokrat Parti dönemi, 27 Mayıs 1960 yılındaki askeri darbesiyle birlikte sona ermiştir. 1961 yılında yeni Anayasa kabul edilmiş ve bu tarihlerden itibaren Türkiye'de farklı bir iktisadi anlayış benimsenmiştir. Bu anlayış planlama ilkelerine dayanmıştır. 1960 ile 1980 yılları arasındaki dönem, planlı kalkınma dönemi olarak tanımlanmaktadır. Bu dönemde ithâl ikâmecî sanayileşme stratejisi benimsenmiştir. 12 Eylül 1980 tarihinde gerçekleşen askeri darbeye, 24 Ocak 1980'de alınan kararların

uygulanmasını sağlamıştır. Bu kararlar, ihracata dayalı sanayileşme anlayışının egemen olmasını içermektedir.

Bu çalışmada, Türkiye’de planlı kalkınma yıllarında stratejik öneme sahip olan demiryolu endüstrisindeki çalışma ilişkileri ve emek süreci ele alınmaktadır. Arşiv taramasıyla ulaşılan dokümanların incelenmesine ve sözlü tarih görüşmelerine dayanan bu çalışma, Türkiye Raylı Sistem Araçları Sanayi Anonim Şirketi Eskişehir Bölge Müdürlüğü’nde gerçekleştirilmiştir. 2024 yılı itibariyle kamu iktisadi teşebbüsü niteliğine sahip olan bu işletme, tarih boyunca yaşanan siyasal ve ekonomik gelişmeler çerçevesinde farklı hukuksal statülere tâbi olmuş ve isim değişikliği yaşamıştır.

İşletmenin kökeni, Osmanlı İmparatorluğu döneminde, Anadolu-Bağdat Demiryolu Hattı üzerinde lokomotiflerin bakım ve onarımı için Almanlar tarafından kurulan Eskişehir Cer Atölyesi’ne dayanmaktadır. Kurulduğu yıllarda, Almanların idaresindeki Anadolu Demiryolu Şirketi’ne bağlı olan atölye, Birinci Dünya Savaşı yıllarında önce İngilizler, ardından Yunanlıların Eskişehir’i işgal etmesi nedeniyle değişikliğe uğramıştır. Kurtuluş Savaşı yıllarında, 2 Eylül 1922 tarihinde Eskişehir’in düşman işgalinden kurtulmasıyla birlikte Türklerin idaresine geçen atölye, 1924 yılında kurulan Devlet Demiryolları Umum İşletme Müdürlüğü’nün genel müdürlüğü olmuştur. İlk işletme müdürü ise Behiç Erkin’dir.

Atölye, 1950’li yıllarda bakım ve onarım faaliyetlerinin yanında imalat gerçekleştirmeye başlamıştır. İlk olarak 1957 yılında Başbakan Adnan Menderes’in talebi üzerine Ankara Gençlik Parkı’nda turistik gezi hizmetlerinde kullanılması amacıyla “Efe” ve “Mehmetçik” isimli trenler üretilmiştir. Söz konusu yıllarda atölye, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları’na bağlı Eskişehir Demiryolu Fabrikası olarak örgütlenmiştir. 1961 yılındaysa ilk Türk lokomotifi olan Karakurt ve yine ilk Türk otomobili olan Devrim, Eskişehir Demiryolu Fabrikası’nda üretilmiştir.

Planlı kalkınma döneminde, demiryolu endüstrisinin başlıca kurumu niteliğine sahip olan fabrika, 1970’li yıllarda dizel ve elektrikli lokomotifler imâl etmiştir. Yurt dışındaki demiryolu şirketlerinden alınan lisanslarla üretim gerçekleştirilmiştir. Bu durum, Türkiye’nin çevre/yarı çevre ülke statüsünde yer almasından kaynaklanmaktadır. Nitekim işgücü ve hammadde büyük ölçüde yurt içinden tedarik edilmesine rağmen, patent ve lisans hakkı başta Alman ve Fransızlar olmak üzere yurt dışındaki şirketlere ait olmuştur. Dolayısıyla üretim miktarındaki olumlu gelişmeler ve

fabrikanın yarattığı sosyal etkiler, Türkiye'nin bağımlı ülke statüsünde olması nedeniyle uzun vadeli olamamıştır.

Fabrika, 1970 yılında TCDD'ye bağlı Eskişehir Lokomotif ve Motor Sanayi Müessesesi, 1986 yılında kamu iktisadi teşebbüsüne sahip olarak Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayi Anonim Şirketi Genel Müdürlüğü, 2020 yılında ise Türkiye Raylı Sistem Araçları Sanayi Anonim Şirketi Eskişehir Bölge Müdürlüğü isimlerini almıştır. Çalışmanın kapsamına giren dönemde, fabrika iki isimle anılmaktadır: Eskişehir Demiryolu Fabrikası ve Eskişehir Lokomotif ve Motor Sanayi Müessesesi. Bu çalışmada, anlatımı kolaylaştırmak amacıyla Eskişehir Demiryolu Fabrikası ismi kullanılmaktadır.

Çalışmada işletmede işçi-işveren ilişkilerini çevreleyen etmenler ve emek süreci üzerinde durulmaktadır. İlk bölümde işçi sınıfı tarihi yazımındaki yönetsel ayrımlar ele alınmaktadır. Öncelikle sosyal tarihin gelişimine ilişkin açıklamalar yapılmakta, ardından ana akım emek tarihi yazıcılığı yöntemlerinden söz edilmektedir. Son olarak “uluslararası yeni işçi sınıfı araştırmaları” ekseninde Türkiye’de işçi sınıfı oluşumuna odaklanılmaktadır. Nitekim Türkiye’de geç sanayileşme olgusu, işçi sınıfının nicel olarak gelişmesini engellemiştir.

Bu çalışma, Türkiye'nin planlı kalkınmaya dayalı sanayileşme sürecinde, emek süreci ve çalışma ilişkilerini sosyal tarih perspektifiyle ele almayı amaçlamaktadır. Sosyal tarihin araçları kullanılarak, işçi sınıfının deneyimleri, bu sınıfın oluşum süreçleri ve sanayileşme pratiği içerisindeki özgün yapılar analiz edilmektedir.

Dünyada ve Türkiye’de işçi sınıfının oluşumu, birbirinden farklı tarihsel, ekonomik ve politik bağlamlarda şekillenmiştir. Türkiye’de işçi sınıfının ortaya çıkışı, Batı’daki sanayi devriminden farklı bir yol izlemiş, büyük ölçüde devlet eliyle yürütülen sanayileşme politikaları ve kamu sektöründeki istihdam olanaklarıyla gelişmiştir. Bu bağlamda, demiryolu endüstrisi, hem ekonomik kalkınma stratejilerinin önemli bir unsuru olmuş hem de işçi sınıfının şekillendiği önemli bir sektör hâline gelmiştir.

Türkiye, planlı kalkınma döneminde ağır sanayi yatırımlarına odaklanmış, demiryolu endüstrisi ve özel olarak Eskişehir Demiryolu Fabrikası bu yatırımların merkezinde yer almıştır. Dünyada demiryolu endüstrisinin tarihi, işçi sınıfının erken

dönem örgütlenmelerine ve kapitalist üretim ilişkilerinin gelişimine katkıda bulunurken, Türkiye'deki demiryolu endüstrisi hem ekonomik kalkınmanın hem de sosyal politikanın bir aracı olarak görülmüştür. Bu çalışmada, Türkiye demiryolu endüstrisinin tarihsel gelişimi ve bu süreçte Eskişehir Demiryolu Fabrikası'nın rolü derinlemesine ele alınmaktadır.

Fabrika, Türkiye'nin kamu sanayileşme politikasının sembollerinden biri olarak, 1960-1980 yılları arasında yalnızca üretim değil, aynı zamanda emek süreci ve çalışma ilişkileri açısından da özgün bir örnek teşkil etmektedir. Bu dönemde, paternalist bir emek rejiminin ve popülist uygulamaların etkisiyle, işçilerle yönetim arasındaki ilişkiler, Fordist üretim modellerinden farklı bir biçim almıştır. Üretim yönetiminde kullanılan posta sistemi ve buna bağlı denetim mekanizması, demiryolu endüstrisinin özgün emek sürecini ortaya koymak açısından önemlidir. Ağır sanayi yatırımlarını gerektiren sektörün kendine içkin dinamikleri, zanaatkârlık gerektiren işlerin yaygın olması ve endüstride kamunun tekel statüsünde olması, özgün bir emek rejimi değerlendirmesi yapmayı gerektiren koşullardır.

Boratav (1983), Türkiye'de 1962-1976 yılları arasını, popülizmin işçi sınıfının iktisadi koşullarına yansıdığı dönem olarak tanımlamaktadır. Bu dönem kır temelli popülizm, kentlerdeki işgücüne yönelik uygulamalara bırakmıştır. Öyle ki sınai ücretlerin toplam katma değer içindeki payı, ekonomi genelinde yüzde 35 seviyesine kadar ulaşmıştır. 1960 yılı sonrasındaki popülizm dalgası, hem çalışma ilişkilerine hem de emek rejimine yansımış, paternalist yaklaşımlar ve devletin işçi üzerindeki rolü belirgin hâle gelmiştir. Bu bağlamda, Eskişehir Demiryolu Fabrikası'ndaki endüstri ilişkileri, bir yandan işçilerin hak arama mücadeleleri, diğer yandan yönetimle işçiler arasında kurulan paternalist bağlarla şekillenmiştir. Çalışmamız, bu özgün yapıyı inceleyerek, Türkiye'nin emek tarihine ve sanayileşme sürecine ilişkin alternatif bir tarih yazımı ortaya koymayı amaçlamaktadır.

Araştırma, Eskişehir Demiryolu Fabrikası'na ait arşiv belgelerine ve sözlü tarih görüşmelerine dayanmakta, mikro düzeyde bir analizle makro tarihsel bağlamlara ışık tutmayı hedeflemektedir. Bu yöntemsel ve kuramsal yaklaşım sayesinde, çalışmanın sosyal politika ve çalışma ilişkileri tarihi literatürüne özgün bir katkı sunması hedeflenmektedir.

Araştırmanın ilk bölümünde emek tarihi yazıcılığına ilişkin kavramsal tartışma yürütülmektedir. İkinci bölümde eşitsiz gelişme ve bağımlılık olgusu ekseninde Türkiye'nin ekonomi-politik tarihine ilişkin analizlerde bulunmaktadır. Dünyada ve Türkiye'de demiryolu endüstrisinin gelişimi ve Eskişehir Lokomotif ve Motor Sanayi Müessesesi'nin tarihsel serüveni, üçüncü bölümün konusudur. Son bölümde ise bu müessesedeki emek süreci ve çalışma ilişkileri ele alınmaktadır.

BİRİNCİ BÖLÜM

ULUSLARARASI YENİ İŞÇİ SINIFI ARAŞTIRMALARI ÇERÇEVESİNDE TÜRKİYE’DE İŞÇİ SINIFININ OLUŞUMU

Araştırma, mikro tarih yaklaşımının yöntemleri doğrultusunda ve Türkiye’de emek tarihi yazıcılığının özgün yanları çerçevesinde hazırlanmıştır. Bu bölümde, öncelikle bir tarih yazıcılığı yöntemi olarak mikro tarih anlayışı üzerinde durulmaktadır. Ardından sosyal tarihin bir alt dalı olarak emek tarihi yazıcılığına ilişkin değerlendirmelerde bulunulmakta ve az gelişmiş/gelişmekte olan ülkelerdeki emek tarihi yazıcılığına ilişkin alternatif bir yöntem olarak “uluslararası yeni işçi sınıfı araştırmaları” eğilimi ele alınmaktadır. Araştırma, bu eğilim çerçevesinde tasarlanmakta ve teorik çerçevenin oluşturulmasında da bu temelden hareket edilmektedir.

Türkiye’de işçi sınıfı oluşumunun, “uluslararası yeni işçi sınıfı araştırmaları” yaklaşımı ekseninde ele alınmasının en temel nedeni, ülkenin dünya sistemi içerisindeki konumundan kaynaklanmaktadır. Bu noktada ise Türkiye’de işçi sınıfının oluşumunun kendine özgü koşulları içerisinde ele alınması gerekmektedir.

1.1. Tarih Yazıcılığı ve Mikro Tarih Anlayışı

Tarihçinin içinde yaşadığı dönemdeki yaklaşım, onun tarihsel yöntemi açısından belirleyici öneme sahip olmaktadır. Örneğin, Antik Yunan döneminde egemen olan ve tarihin sürekli bir tekrar içerisinde olmasına dayanan döngüsel tarih anlayışı, Platon’un felsefi temellerinde yer almakla birlikte tarihçi Polybios’un tarih yazıcılığında etkili olmuştur¹.

Buna karşın tarihin sürekli bir ilerleme ve gelişme içerisinde olduğunu ileri süren ilerlemeci tarih anlayışı ise aydınlanma dönemi düşünürlerinin temel yaklaşımlarıdır. Aklın ve bilimin kullanılması yoluyla insanlığın ilerleme içerisinde olduğuna inanan Aydınlanma düşünürleri, modern sosyal bilimlerin doğuşundan itibaren tarihsel olaylarda da ilerlemeci yaklaşımı ve bilimi kullanmışlardır. Hegel’in diyalektik yaklaşımından ve Feuerbach’ın materyalizminden etkilenen Marx’ın, altyapı

¹ Döngüsel tarih yaklaşımı konusundaki benzerlik belirtilirken, Polybios’un siyaset ve yönetim tarzı açısından Platonik düşünceden ayrılan yönünü ifade etmek gerekmektedir. Platon ve Aristoteles’e göre siyasi kurumların başarısı toplulukların ve bireylerin iyi bir yaşama sahip olmalarına bağlanırken, Polybios’a göre devletin kurumsal örgüsü ulusal birliğin sağlanmasında baş aktördür (Ağaoğulları, 2020: 48).

ile üstyapı arasında kurduğu ilişki çerçevesinde ortaya koyduğu diyalektik materyalizm düşüncesini bu kapsamda değerlendirmek mümkündür (Marx, 2010: 27).

Tarihin belirli paradigmlar çerçevesinde anlaşılabilceğini savunan Kuhn ise paradigmatik yaklaşımı geliştirmiştir. Bu yaklaşıma göre tarihin bilimsel devrimler aracılığıyla ilerlediği kabul edilmektedir. Kuhn'a (2021: 38) göre söz konusu devrimler, verili paradigmanın yerine yeni paradigmanın ortaya çıkışıyla gerçekleşmektedir. Kuhn'un düşüncelerinin etkili olduğu bir dönemde ise tarih yazıcılığında paradigmatik yaklaşımın önem kazandığı görülmektedir.

Gerek ilerlemeci gerekse paradigmatik yaklaşım çerçevesinde bir tarihsel analiz yapıldığında ise döngüsel tarih anlayışından farklı olarak bilimsel devrimlerin dönüm noktaları olduğu görülmektedir². İngiltere'de ortaya çıkan teknolojik devrim ise günümüz toplumlarının tarihini açıklamada önemli bir kırılma noktası olarak karşımıza çıkmaktadır.

Kapitalizm öncesi dönemde tarih yazıcılığında temel anlayış, devletlerin ve siyasi liderlerin olaylara bakış açısıyla sınırlı iken; Avrupa'da ulus devletlerin kurulmasıyla birlikte, tarihsel olayların ilgili oldukları ulus devletlerin devamlılığını ve bütünlüğünü savunmaya yönelik yorumlama yöntemleri belirginlik kazanmıştır (Pamuk, 2015: 11). Diğer sosyal bilim dallarında görüldüğü gibi tarih yazıcılığı da Avrupa ülkelerinde hızlı bir şekilde ilerlemiştir. Bu yönüyle artı ürünün yaratılma süreciyle entelektüel alanın gelişimi arasında doğru yönlü bir ilişki bulunduğunu ifade etmek gerekmektedir (Timur, 2014: 41).

Tarih disiplininin, Ortaçağ Avrupası'nda kilise ve siyasal iktidarın koyduğu sınırlar çerçevesinde, siyaset bilimi ve ilahiyat ile etkileşim içerisinde geliştiği bir dönemde, İbn-i Haldun'un tarih yazıcılığında açtığı yol büyük bir öneme sahiptir. İbn-i Haldun'u tarih sosyolojisinin kurucuları arasında gösteren Timur (2014: 39), Doğu toplumlarının tarih yazıcılığında geride kalmalarının nedeni olarak ise sermaye birikim sürecinde ve sivil toplumun oluşumunda yaşanan gecikmeyi göstermektedir. Sonuç

² Oppenheimer'a (2019: 69) göre de bilim yalnızca teknik faaliyetlerle sınırlı değil, aynı zamanda toplumsal boyutları bulunan bir uğraştır. Bilim, devlet ve toplum arasında karşılıklı ilişkiler ve etkileşimler söz konusudur. Dolayısıyla tarihsel olayları da bu olgu çerçevesinde ele almak gerekmektedir.

olarak da tarih yazıcılığındaki değişimler, diğer sosyal bilim alanlarında olduğu gibi öncelikle Batı’da görölmüştür.

1.1.1. Avrupa’da Sosyal Parçalanmanın Tarih Yazıcılığına Etkisi

İngiliz Sanayi Devrimi ve Fransız Devrimi’nin ardından yaşanan ekonomi-politik dönüşüm, mülksüzleşen ve proleterleşen kesimin toplam nüfus içindeki payının artması biçiminde gerçekleşmiştir. İşçi sınıfını oluşturan bu kesimin, emek gücünü satması yoluyla ürettiği değerden payını alamaması sosyal parçalanmanın temelinde yer almaktadır. Kapitalist birikim rejiminin üstyapı kurumunu oluşturan ulus devletler, kapitalizm öncesindeki tarih yazıcılığından farklı olarak, sosyal parçalanma karşısında sosyal birliğin yeniden sağlanması amacıyla ulusal tarih yazımına önem vermişlerdir (Burke, 2005: 64).

Ülke içinde yaşanan sınıfsal ayrışmaya benzer bir parçalanma, dünya sistemi içerisinde yer alan ülkeler arasında da yaşanmıştır. Artı ürünün imalatı sürecinde ve bölüşümdeki eşitsizliklerden kaynaklı olarak sınıflar arasındaki çelişkinin derinleşmesi ise sosyal parçalanmanın en önemli göstergesi olmuştur. Dolayısıyla Avrupa ülkeleri için sosyal birliğin yeniden sağlanmasında, ulus devletlerin çatısı altında özgür yurttaşlık bilinciyle toplumu kurgulaması en işlevsel yol olarak görölmüştür. Bu noktada sınıf çatışmalarının sermaye birikimi açısından taşıdığı riskleri önlemede, yurttaşlık haklarını ön plana çıkaran yaklaşımların önem kazandığını belirtmek gerekmektedir. Bu yaklaşıma göre kanun önünde eşitlik ve ifade özgürlüğü gibi sivil haklar, siyasal haklar ve sosyal hakların genişletilmesi, sınıfsal eşitsizliklerin görünürlüğünü azaltarak yurttaşlık hakları temelinde sisteme entegre olmayı sağlamaktadır (Marshall, 1950: 45). Sanayi kapitalizminin yükselişiyile modern devletin gelişimini Avrupa’da gerçekleştiren çifte devrimin (Sanayi Devrimi ve Fransız Devrimi) baş unsurları olarak ele alan Hobsbawm (2013: 18) ise, milliyetçilik ideolojisi çerçevesinde güçlenen ulus devlet inşa sürecini “icat edilmiş geleneklere” dayandırmaktadır.

Avrupa’da teknik ve ekonomik alanlarda yaşanan gelişmeler, sosyal bilimler alanında da yeni eğilimlerin ortaya çıkmasına yol açmıştır. Tarihin *vakanüvislik*³ yapısından sıyrılarak rasyonel bir zemine oturması, sosyal bilimler alanında yaşanan

³ Vakanüvislik, resmi tarih yazıcılığını ifade etmede kullanılmaktadır. Gülbenkian Komisyonu’na göre vakanüvislik terimi, “kralları haklı çıkaran bir tarih yaklaşımı” olarak ifade edilmektedir (Wallerstein vd., 2003: 26).

paradigma değişimine verilebilecek örneklerden birisidir. Ampirik arşiv araştırmasına dayanan yeni tarihçilik anlayışı, geçmişin öyküsünü yazmaya odaklanan bir yapıya sahipken aynı zamanda genellemelerden ve evrensel yasaları bulmaktan kaçınmaktadır (Wallerstein vd., 2003: 25-26). Pozitivizmin egemen olduğu 19. yüzyıl sosyal bilimleri içerisinde tarih disiplini, nomotetik⁴ bilim dallarından bu yönüyle ayrılmaktadır.

1.1.2. Sosyal Tarih Yazıcılığının Gelişmesi

Sosyal bilimler, 19. yüzyıl boyunca araştırma nesnesi olarak ve zamansal açıdan farklı ayrımlara tabi tutulmuştur. Tarih, iktisat, siyaset bilimi ve sosyoloji modern dünyayı; antropoloji ve Doğu araştırmaları ise modern öncesi dünyayı inceleyen bilim dalları olarak gelişmiştir. Ayrıca modern dünyayı inceleyen bilim dalları arasında da geçmiş ve bugünü inceleyenler olmak üzere keskin bir ayrım söz konusudur. İnceleme nesnesi piyasa olan iktisat, devletle ilgilenen siyaset bilimi ve sivil toplumu inceleyen sosyoloji nomotetik bilim dalları iken, tarih geçmişle ilgilenen bilim dalıdır. İkinci Dünya Savaşı yıllarında Amerika Birleşik Devletleri'nde (ABD) ve sonraki süreçte dünyanın diğer yerlerinde yaygınlaşan bölge araştırmaları, tarihi kültürle ve dille birlikte değerlendirmiştir. Sonuç olarak, 1945 sonrası dönemde sosyal bilimlerde çok disiplinli yaklaşımlar önem kazanmaya başlamıştır. Tarihçiler gerek nomotetik bilim dallarını gerekse modern dünya öncesini inceleyen bilim dallarının yöntemlerini kullanmaya başlamışlardır (Wallerstein vd., 2003: 73-76).

İkinci Dünya Savaşı'nın ardından sadece siyasal alanı değil, aynı zamanda toplumsal, ekonomik ve kültürel faktörleri de içeren tarih yazıcılığı anlayışı hızla gelişmeye başlamıştır. Tarih, antropoloji, sosyoloji ve iktisadın bileşimini yansıtan çağdaş tarihsel sosyoloji bu doğrultuda öne çıkan eğilimdir.

Çağdaş tarihsel sosyoloji, Annales okulunun çalışmalarıyla gelişmiş ve bu gelişmenin entelektüel temellerinde Marc Bloch'un araştırmaları büyük bir rol üstlenmiştir (Chiot, 1983: 122). Tarihi her şeyden önce değişimin bilimi olarak tanımlayan Bloch, tarihsel olayları anlamada uzun dönemdeki yapısal değişiklikleri göz önünde bulundurmanın önemine işaret ederek tarih biliminin sosyoloji, iktisat, antropoloji ve coğrafya gibi bilimlerle birlikte çok disiplinli bir yaklaşımla

⁴ Genellikle niceliksel verilere dayalı olarak hipotezlerin test edildiği bilimsel yaklaşım nomotetik olarak adlandırılmaktadır. Buna karşılık idiografik yaklaşım, tekil olanla ilgilenmekte ve kültürel-subjektif desenleri içermektedir.

yürütülmesine öncülük etmiştir. Bloch'a (1992: 38) göre tarihçi, geçmişteki bireyleri ve toplumları sadece eleştirel bir bakış açısıyla değil, aynı zamanda onları anlamaya çalışarak incelemelidir. Bu noktada, geniş toplumsal süreçleri anlamak için bireylerin ve grupların yaşantılarına eğilmek önem taşımakta ve genellemelerin yerine özel ve belirli olaylara odaklanmak gerekmektedir (Bloch, 1992: 55). Carr'ın (2018: 76) “*çağının insanı*” olarak betimlediği tarihçiye düşen sorumluluk ise, ele aldığı tarihsel olayların geçtiği dönem ve kişilerle empati kurarak değerlendirmelerde bulunmasıdır. Diğer yandan Carr (2018: 121-122), tarihte tikelle genelin birbirinden ayıramayacağını ve iki yönlü ilişkinin ilişkisel bir niteliğinin bulunduğunu belirtmekte, dolayısıyla tarih ile sosyolojinin “iki yönlü gidiş-gelişe açık” olması gerektiğini vurgulamaktadır.

Tarih ile sosyoloji bilimleri arasındaki ilişki, birbirinden ayrılması güç değişkenlerin birlikte değerlendirilmesi gerekliliğine dayanmaktadır. Tilly (2020: 76-77), sosyolojinin iki temel tarihsel araştırma konusu açısından büyük bir önemi bulunduğunu belirtmektedir. Bunlar büyük ölçekli yapısal dönüşümler ve toplumsal hareketlerdir. Tilly (1995: 24), proleterleşmenin dünya ölçeğinde hızlı bir biçimde görülmesi ve modern dünya sisteminde sermayenin yayılma hızının olağanüstü boyutlara ulaşması gibi konuların iktisat, tarih ve sosyoloji disiplinlerinin işbirliğiyle anlaşılabilirliğini ileri sürmektedir. Erken dönem çalışmalarında yapısal tarih anlayışını benimseyen Tilly, 1980'li yıllardan itibaren kültürel ve yapısal unsurları birlikte değerlendiren ilişkisel gerçeklik yaklaşımını benimsemiştir. Nitekim 1998 yılında yaptığı bir mülakatta son 10 yıl içerisinde yaptığı en büyük entelektüel etkinliğin kimlik ve kültür üzerine gerçekleştirdiği araştırmalar olduğunu belirtmiştir (Linden, 2009: 243). Tilly'nin yaklaşımı, öznelerin rolünü anlamayı ve açıklamayı amaçlayan tarih yazıcılığı açısından önemli bir örnektir.

Bireylerin ve grupların toplumsal özneler olarak yaşamlarının vurgulandığı tarih anlayışını “mikro tarih” olarak ifade etmek mümkündür. Mikro tarih anlayışı, belgelerin ve sözlü tarih görüşmelerinin derlenmesi, tasnif edilmesi ve değerlendirilmesine dayanmaktadır. Bireylerin ve grupların deneyimlerinin toplumsal ve yapısal bağlamları içerisinde anlaşılmasını amaçlayan toplumsal (sosyal) tarih ise, mikro tarihle aynı anlamda kullanılmakta olup disiplinler arası bir niteliğe sahiptir. Bu anlayışa göre deneyimler, toplumsal ve tarihsel süreçlerin bir parçası olarak ele alınmalıdır. Buradan mikro tarihin küçük ölçekli olaylarla sınırlı bir alanda yürütülebileceği gibi bir anlam çıkarılmamalıdır. Aksine mikro tarih, dar bir anlayıştan ziyade olayların genel tarihsel

bağlamları içerisinde boylamsal ve kesişimsel olarak ortaya koyulmaya çalışıldığı bir tarih yazıcılığı yöntemidir. Bu anlayış, büyük tarihi olaylara da ışık tutmayı amaçlayan genel tarih anlayışını zenginleştirme potansiyeline sahiptir (Levi, 2012: 121-123).

Kişileri, kurumları, olayları ve olguları, tarihsel bağlamı içerisinde ele almayı amaçlayan mikro tarih anlayışı, siyaset ve iktisat bilimlerinin yöntemleriyle sınırlı kalmayıp sosyoloji, demografi, antropoloji ve psikoloji gibi birçok sosyal bilimin teknik ve yöntemlerinden de yararlanmaktadır. Ancak bu yöntem alışverişinin, tarihi sosyoloji veya diğer disiplinlerin bir alt dalı haline getirmediğini belirtmek gerekmektedir. Araştırma yöntem ve tekniklerinin disiplinler arasında “ödünc verilmesi”, bu disiplinlerin rollerinin ortadan kaldırılmasına yol açmamakta, kesişimsel çalışma olanaklarının artmasını sağlamaktadır (Skocpol, 2014: 402). Sosyal tarihin bir parçası olan emek tarihi araştırması niteliğini taşıyan bu çalışmanın analizlerinde iktisat, siyaset ve sosyoloji gibi disiplinlerin yöntem ve tekniklerinden yararlanılmaktadır.

Tarihsel bağlamı içerisinde monografik olayların, kurumların ve bireysel deneyimlerin ön plana çıkarıldığı mikro tarih yaklaşımı, bu yönüyle sosyal tarih olarak da değerlendirilebilirken, makro ölçekli tarihsel olayların değerlendirildiği ve genellikle niceliksel verilere dayanan yaklaşım kurumsal tarih yazıcılığı olarak ifade edilebilir (Ginzburg vd, 1993: 12). Bu noktada makro/kurumsal tarih ile mikro/sosyal tarih arasındaki farklılıkların vurgulanması gerekmektedir.

Kişilerin, grupların, tarihsel olayların ve monografik açıdan kurumların küçük ölçeklerle incelendiği mikro tarih ile yapıların, toplumsal kurumların ve devletlerin inceleme nesnesi olarak ele alındığı makro tarih arasında farklılıklar ve benzerlikler söz konusudur. Örneğin; her iki tarih yazıcılığında da benzeri veri toplama tekniklerinden yararlanılabilmektedir. Bireysel etkileşimlerin ve kişisel deneyimlerin önemli veriler sunduğu mikro tarih anlayışında, olaylar ve olgular tarihsel bağlamı içerisinde yeniden değerlendirilirken, makro tarih yazıcılığında geleneksel tarih yazıcılığı tercih edilebilir. Mikro tarihi, makro tarihten ayıran özellikleri göz önüne alındığında; sosyal tarihle eş veya yakın anlamlı olarak kullanılması daha iyi anlaşılmaktadır.

Mikro tarih veya sosyal tarih alanında yapılan bir araştırma, elde edilen verilerin değerlendirilmesi ve yorumlanması açısından çeşitli risklerle karşı karşıya kalabilmektedir. Pamuk (2015: 13-14), tarihsel olay ve olguların değerlendirilmesinde tarihinin karşı karşıya olduğu iki temel riske değinmektedir. Bunlardan birisi tarihinin

derlediği belgelerin hazırlandıkları dönem açısından taşıdığı öznellik riski, diğeri ise elde edilen verileri tasniflendirmeye ve değerlendirmeye yönelik kuramsal eksikliklerdir. Birinci riski ortadan kaldırmak için tarihçinin, elde ettiği belgelere eleştirel yaklaşması ve geçmişin belirli bir kesiminin bakış açısıyla yaklaşımdan kaçınması gerekmektedir. İkinci riski ortadan kaldırmanın yolu ise çok sayıda belgede yer alan olay ve olguların belirli bir kuramsal çerçevede ele alınmasıdır. Braudel'in (2020: 76) ifadesiyle "nasılları niçinlerden daha rahat gören" tarihçinin, büyük sorunların kökenine inebilmesi ve "kendisine meydan okuyan" kökenleri anlayabilmesinde kuram anahtar rol oynamaktadır.

Carr'a (2018: 78) göre de "tarihçinin görevi geçmişi sevmek ya da kendisini geçmişten kurtarmak değil, bugünü anlamının anahtarı olarak onun üstünde çalışmak ve anlamaktır." "Tarih nedir" sorusunu tarihçinin olguları seçme ve değerlendirmesinden başlayarak cevaplamaya çalışan Carr (2018: 120), olayların önemini nesnel bir biçimde vurgulanmasıyla tarihsel olguların meydana geleceğine inanmaktadır. Olgular ve belgeler bir araştırmada geniş yer tutmakla birlikte, tarihçinin "olgu toplayıcılığı" ve "belge fetişizmine" kapılmaması gerekmektedir.

1.1.3. Emek Tarihi Yazıcılığında Temel Eğilimler

Emek tarihi yazıcılığında Batı'da yaygın olan iki ana eğilimden söz etmek mümkündür. Bunlardan birisi kurumsal gelişmelere dayalı olarak emek tarihini ele alan Kuczynsky'nin (1994) yöntemi iken; diğeri ise Thompson'ın (2015) işçi sınıfının oluşumunu mikro tarih yöntemiyle ele aldığı eğilimdir⁵.

Yazarların tarihi ele alışlarındaki temel farklılıklardan birisi, sınıfın kimlerden oluştuğu ile kimlerin sınıfı meydana getirdiğini açıklama girişimleriyle ortaya çıkmaktadır. Kuczynsky, işçi sınıfının hangi sosyal rolleri üstlenen kişilerden oluştuğunu açıklama uğraşındayken, Thompson hangi sosyal rolleri üstlenenlerin sınıfı meydana getirdiğine önem vermektedir. Thompson, sınıfı meydana getirenlerin tarihte yer alan özneler olduğunu, bu öznelerin kendilerine ait yaşam tarzı, sanatsal anlayışı,

⁵ Popper (2020), tarihsel olayların karmaşık olduğunu ve bilimsel yasalar çerçevesinde neden-sonuç ilişkisinin kurulamayacağını belirtmekte ve deterministik yaklaşımların totaliter yönetimler için işlevsel olduğunu ileri sürmektedir. Öte yandan bu tür tarihsel yazıcılık yöntemlerini "tarihsiciliğin sefaleti" olarak tanımlamaktadır. Oysa katı bir deterministik anlayışa sahip olmadan tarihsel olayların belirli sosyal örüntülere dayalı olarak yorumlanması ve sosyal bilimlerin kendine özgü yöntemleri çerçevesinde değerlendirmelerde bulunulması nedeniyle tarihte öngörülebilirliklerin mümkün olduğunu belirtmek gerekmektedir.

eğitimi, m¼cadele deneyimleri, başkaldırılarına yol açacak koşullara bizzat maruz kaldıklarını vurgulamaktadır. Buna karşın Kuczynsky, istatistiksel verilere ve kurumsal belgelere dayalı olarak analizlerde bulunmaktadır.

Kurumsal tarih yazıcılığının teorik temelleri arasında Althusser'in g¼r¼řleri genişce yer bulmaktadır. Marksizmin temelinde yer alan ekonomik determinizme karşı yapısalcı yaklaşımı geliştiren Althusser (2019), toplumsal ilişkilerde yapıların belirleyici olduğunu ileri s¼rmektedir. Yapı ise k¼lt¼r, ideoloji, y¼netim ve d¼zenleme araçlarının tamamını içermektedir. Althusser (2019: 28), ¼zne merkezli işçi sınıfı tarihi yazıcılığını idealist ve ¼zc¼ bir yaklaşım olarak değerlendirmektedir. Ona g¼re tarih sosyal yapılar tarafından belirlenmektedir.

Kurumsal tarih, belgeler ışığında geçmişe ışık tutmaya çalışırken; mikro tarih anlayışı, kurumsal belgelerin sınırlılığı ve d¼nemin siyasal, iktisadi ve sosyal ¼zelliklerinin bu belgelerdeki etkileyciliği sorununa karşı daha kullanışlı olabilmektedir. ¼rneđin 1830'lu yıllardaki artist hareketin açıklanmasında parlamentoya sunulan dilekçeler ve resmi yazışmalar gibi belgelerle sınırlı kalınması halinde, 1820'li yıllarda Radikallerin basın-yayın faaliyetleriyle artist hareketin zemininin oluşturulmaya başlandığı g¼rmezden gelinebilmektedir. Politik iktisadın gelişerek toplumsal ilişkiler üzerinde belirleyici olduğu s¼rete, işçi sınıfının (artizme benzer biçimlerde) ahlaki ¼fkelerini radikal eylemler yoluyla dile getirmesi Thompson'ın ¼zneci yaklaşımının temelinde yer almaktadır (Thompson, 2015: 848). Bu noktada Hobsbawm'ın (2008: 46) şu vurgusu ¼nem kazanmaktadır:

“Tarihçinin geçmişe neyin gerçekleştiğini açıklama y¼k¼ml¼l¼đ¼n¼n yanında, gerçekleşen şeyin nasıl ve niçin gerçekleştiğini açıklaması gerekmektedir.”

Tarihsel sosyoloji alanı, tam da bu noktada işlevsellik kazanmaktadır. ¼nceki olayların sonraki olaylar ¼zerindeki toplam etkisini açıklamada kullanılan tarihsel sosyoloji metodolojisinde, ¼znelerin sosyal yapı içerisinde yer aldığı, ancak bu toplumsal yapının esiri olmadığı kabul¼ yatmaktadır. Adam Smith'in felsefesi çerçevesinde gelişen politik iktisada karşı, İngiliz işçi sınıfının ahlaki ekonomi temelli başkaldırıları, ¼znenin tarihsel yapının esiri olmadığını net bir şekilde açıklamaktadır.

İşçi sınıfı tarihini salt kurumsal tarihe indirgemek, gerek tekil gerekse topluluk olarak ¼zne olan bireylerin deneyimlerini ve eylemlerini g¼z ardı etmeye yol

açmaktadır. Özneye gerektiği ölçüde değer biçmeyen bir yaklaşımla yapılan tarih yazıcılığı, geçmişteki bireysel deneyimlerinin ve toplumsal hareketlerin ihmal edilmesi riskine yol açabilmektedir. Diğer taraftan yalnızca tarihte yaşanan olayların idealizm veya romantizm içerisinde betimlenmesi de tarih biliminin en temel ilkelerinden olan nesnelliğin ortadan kalkması riskini beraberinde getirmektedir. Kurumsal belgelerle elde edilen bulguların, öznel deneyimleriyle tamamlanması, en elverişli yol olabilecektir. Olayların neler olduğunun yanında niçin ve nasıl olguya dönüştükleri, hangi davranış örüntüleriyle nedensellik ilişkilerinin bulunduğunu açıklamak gerekmektedir.

Kuczynsky ve Thompson, genel yaklaşımları itibariyle zıt kutuplarda yer almasına rağmen paralel bulgulara da ulaşabilmektedir. Örneğin, işçi sınıfının hangi bireylerden oluştuğu sorusu ile hangi bireylerin işçi sınıfını oluşturduğu sorusunun yanıtı ortak bir paydada buluşmaktadır. Sanayi Devrimi öncesindeki emeğin yapısının serfler, lonca sistemi içerisindeki imalat işçileri, kalfalar ve çıraklar, gezgin serseriler, gündelikçi tarım işçileri, yapı işçileri ve maden işçileri gibi katmanlardan oluştuğunu ifade etmektedirler. Ancak Kuczynsky, sınıfı bir toplumsal yapı çerçevesinde ele alırken, Thompson bir yapı veya kategori olarak değil, toplumsal rolleri gereği ortaya çıkan bir ilişki olarak ele almaktadır. Zanaatkarların⁶ feodal dönemdeki görece üstünlüklerini kaybetmelerine karşı, kalfaların koşullarının ağırlaşması nedeniyle örgütlenme girişimleri ise, bu toplumsal kesimin bir özne olarak tarih sahnesinde yer almaya başladığını açıkça ortaya koymaktadır. Benzer şekilde 19. yüzyılda muhafazakarlar ve liberaller arasındaki mücadelelerde işçi sınıfının bir nesne olmadığını Luddizm ve Çartizm gibi hareketlerle temellendiğini ileri sürmek mümkündür. Erken kapitalizm döneminde liberallere karşı işçi sınıfının yanında saf tutmasına rağmen, Luddist hareket sonrasında Parlamento'daki idam kararlarında muhafazakarların liberallerle aynı fikirde olması ise, işçi sınıfının dayanışmasının nesnel koşullarını oluşturmaktadır.

Kurumsal tarihçiler 1820'li yılların sakin geçtiğini ileri sürmesine karşın, Thompson bu yıllarda radikal hareketlerin temellerinin atıldığını, özellikle basın ve yayın faaliyetleriyle bilinçlenme düzeyinin arttırıldığını, okuma-yazma girişimleriyle

⁶ Zanaatkarlığın toplumsal ve kültürel yapıyla ilişkilerini ele alan Sennett'e (2009) göre toplumun zanaatkara yüklediği anlam yapılan işin niteliğiyle ilgiliyken, Thompson, lonca sistemi içerisindeki hiyerarşik yapılanmanın sınıfsal dinamikleri üzerinde durmaktadır.

işçi sınıfının örgütlenmeye olan ihtiyacını ortaya koyduğunu belirtmektedir. Gerçekten de işçi sınıfı tarihsel bir özne olma özelliğiyle 1830’lu yıllardan itibaren gelecek mücadelelere 1820’li yıllardan itibaren hazırlanmıştır⁷. Thompson’a göre işçi sınıfı durağan değil, sürekli olarak ilişki içerisinde olan ve mücadele deneyimleriyle tarihte rol almış bir öznedir.

Türkiye’de her iki ana eğilimin de esas alındığı emek tarihi araştırmaları bulunmaktadır. Örneğin Koç’un (2019) Türkiye emek tarihine ilişkin değerlendirmelerinde kurumsal tarih yaklaşımına dayalı analizlere sıkça yer verildiği görülmektedir. Diğer taraftan Koçak (2008: 52), tarihsel gelişmelerin sınıfsal mücadeleler perspektifinden ele alınması gerektiğini, yapısalcı yaklaşımın işçi sınıfına pasif bir rol vermesi nedeniyle anlaşılabilir olmadığını belirtmektedir. Akın (2005: 78), erken cumhuriyet dönemi emek tarihçiliğine yönelik yaklaşımlar arasında özne merkezli tarihçilik anlayışını “hareket tarihçiliği” olarak ifade etmektedir. Buna karşılık Makal (2006: 227), emek tarihi alanının doğası gereği “bütün” ile “enstantaneler” arasında ilişkiler kurmaya dayandığını öne sürerek Akın’ı eleştirmektedir. Güzel (2016) de hem yapının hem de öznenin rolüne önem vererek karma bir tarih yazıcılığı yöntemini benimsemektedir.

1.1.4. Alternatif Bir Emek Tarihi Yazıcılığı: “Uluslararası Yeni İşçi Sınıfı Araştırmaları”

Tarihçiler ve nomotetik sosyal bilimciler, İkinci Dünya Savaşı sonrasında Avrupa ve Kuzey Amerika dışında kalan bölgeleri incelemeye başlamıştır. Modern sosyal bilimlerin, çok disiplinli yaklaşım çerçevesinde tarihsel olaylarla ilgilenmeye başlamaları ile tarih biliminin Batı dışına açılması aynı döneme tekabül etmektedir (Wallerstein, 2003: 78-79). Ancak buradaki en temel risk, Batı’da gelişen yaklaşımlar ve kavramsal çerçevelerden hareketle Batı dışında kalan bölgeleri yorumlamak ve değerlendirmektir. Emek tarihi araştırmaları da bu risk potansiyeline sahiptir. Nitekim Avrupa-merkezli analizler, Üçüncü Dünya Ülkeleri’ndeki sınıf hareketlerini yorumlamada yanıltıcı sonuçlara yol açabilmektedir. Örneğin Pakistan’da 1969-1972

⁷ 1830’lu yıllar, parlamentoda liberallerle muhafazakârlar arasındaki mücadelelerin ağırlıklı olarak görüldüğü dönemdir. Ancak bu dönemde işçi sınıfı radikalizmi, Çartist hareket ekseninde kendisini göstermiştir. 1848 yılına gelindiğinde ise çatışmanın tarafları liberallerle sosyalistler olmuştur. Bu noktada ise muhafazakârlar liberaller karşısında gücünü arttırmak için sosyalistlerin desteğini almayı planlamıştır. 11 saatlik işgünü düzenlemesinin parlamentodaki muhafazakârlar tarafından üstlenilmesi de bu planın bir parçasıdır (Işıklı, 2005: 164).

yılları arasında yaşanan grev dalgası, Batı ülkelerinde olduğu gibi toplu iş uyuşmazlığından kaynaklanmamıştır. Grevlerin nedeni ücrete ilişkin konulara indirgenmemiş, emek sürecine ve üretim noktasındaki otoriteye ilişkin hoşnutsuzluklar grevlerin arkasında yer almıştır (Munck, 1995: 230).

Bu araştırmada, Avrupa merkezli emek tarihi yazım riskinin ortadan kaldırılması amacıyla alternatif emek tarihi araştırma yöntemlerinden faydalanılmaktadır. Bu noktada eşitsiz gelişmenin tarihsel süreçleri deneyimlemeye olan etkisinden hareketle Üçüncü Dünya’da emek tarihi yazıcılığı üzerine odaklanılmaktadır.

Gelişmiş kapitalist toplumlar, sosyalist toplumlar ve çevre toplumlarda işçi araştırmaları arasında bir kompartmanlaşma bulunmaktadır. Proterleşme ve sınıf oluşumu, işçi mücadeleleri ve yeni istihdam biçimleri gibi konular çevre ülkelerde, merkez kapitalist ülkelere göre geç tarihlerde ortaya çıkmaktadır (Munck, 1995: 21).

Kapitalizmin evrelerini görece geç deneyimleyen çevre ülkelerdeki emek araştırmaları da bu doğrultuda şekillenmektedir. Batı’daki emek araştırmalarına alternatif olarak yeni uluslararası işçi araştırmaları yaklaşımını öne süren Cohen (1980: 27), emek araştırmaları açısından toplumlar arasındaki kompartlaşmayı ortadan kaldırmayı amaçlamaktadır. Waterman (1983: 2) ise Üçüncü Dünya ülkelerindeki enternasyonalist ve radikal eğilimleri de dikkate alarak yeni uluslararası işçi araştırmalarının merkezinde işçi sınıfı hareketine rol vermektedir. Yeni uluslararası işçi sınıfı araştırmaları eğilimi, bu yönüyle Thompson’ın özne merkezli yaklaşımına benzemektedir. Nitekim Thompson’ın yaklaşımı, Üçüncü Dünya’daki emek tarihi alanında da derin etkiler bırakmıştır. Ancak bu yaklaşımı Üçüncü Dünya’ya basitçe ve doğrudan transfer etmek birkaç nedenle mümkün olmamaktadır. Başlıca sebepler, Üçüncü Dünya olarak tarif edilen ülkelerde, İngiltere’de olduğu gibi zengin arşiv kaynaklarının bulunmaması ve Türkiye’de olduğu gibi kamu bürokrasisinin arşiv belgeleri üzerindeki “hoyratça” tavırlarıdır (Özuguurlu, 2002: 36).

Ülkelerin eşitsiz gelişmeden kaynaklı olarak bağımlı yapıda bulunmaları, emek tarihi alanında hem makro hem de mikro tarih yazıcılığının benimsenmesi açısından çelişkileri içinde barındırmaktadır. Örneğin refah devleti anlayışının yaygın olduğu dönemde Avrupa’da işçi sınıfının ehilleştirilmesi “çok başarılıyken”, dünya genelinde sosyal uyumun sağlanması bir “hayaldi” (Wallerstein, 1993: 3). Bağımlılık yaklaşımının ihmal ettiği toplumsal tarih konusuna, uluslararası yeni işçi sınıfı

araştırmaları yaklaşımıyla eğilmek m¼mk¼n olabilmektedir. Uluslararası yeni işçi sınıfı araştırmaları yaklaşımına g¼re,¼lkelerin uluslararası iřb¼l¼m¼ndeki rol¼n¼n iřg¼c¼n¼ Şekillendiren temel etkenlerden biri olduğu kabul edilirken; bağımlılık okulunun işçi sınıfı i¼in etkin bir rol¼ kabul etmeyen yaklaşımı reddedilmektedir (Munck, 1995: 24). Latin Amerika¼lkelerinde, Kuzey Amerika'nın tam zıttı bir bi¼imde politik sendikacılığın gelişmesi, bağımlılık yaklaşımının işçiler i¼in pasif bir rol ¼ng¼r¼s¼n¼n tartışmalı olduğunu g¼stermektedir (1995: 29).

Benzer Şekilde T¼rkiye'deki TEKEL işçilerinin ¼zelleřtirme karşısında 2009 yılında başlattıkları kitlesel eylemler ve bu eylemlerin toplumsal muhalefetin odak noktası haline gelmesi, işçi sınıfına bi¼ilen pasifize rol¼n kabul edilmesini g¼çleřtiren diğer bir ¼rnektir (Yılmaz, 2011: 170). Dolayısıyla yeni uluslararası işçi araştırmaları yaklaşımı,¼lkelerin d¼nya sistemindeki konumunu ihmal etmemektedir. Ancak işçi sınıfının ve sınıfsal hareketlerin,¼lkenin kendine ¼zg¼ koşulları çerçevesinde olduğunu kabul etmektedir.

1.2.T¼rkiye'de İşçi Sınıfının Oluşumu

T¼rkiye'nin iktisadi yapısı ve bağımlılık olgusu, sınıfların oluşumu, ¼alıřma ilişkilerinin kurumsallaşması ve sınıfsal m¼cadeleler a¼ısından belirleyici bir role sahiptir. Dolayısıyla ¼alıřma ilişkilerinin tarihini, ekonomi-politik çerçevede değerlendirmek gerekmektedir. Üretim ve b¼l¼ř¼m ilişkilerini merkeze alan bir ekonomi-politik değerlendirmede ise Osmanlı İmparatorluğu d¼nemiyle Cumhuriyet d¼nemi arasındaki devamlılık ¼nem kazanmaktadır. Buradan hareketle, ¼ncelikle Osmanlı toplumunun üretim tarzından başlayarak sınıfların ortaya ¼ıkıřı a¼ıklanmalıdır.

1.2.1. Osmanlı İmparatorluğu D¼neminde İşçi Sınıfı Oluşumu

İşçi sınıfı oluşumu, kapitalist üretim ilişkileri ekseninde bir toplumsal d¼n¼ř¼m ve üretim tarzına bağlı olarak m¼mk¼n olmaktadır. End¼striyel toplumlarda ücretli ¼alıřmanın, toplumsal d¼zendeki başat ekonomik faaliyet h¼line gelmesi, işçi sınıfının ortaya ¼ıkmasına ve gelişmesine yol a¼mıřtır. Sanayi kapitalizminin ihtiya¼ duyduğu emek g¼c¼, m¼lks¼zleřmiř ve ¼zg¼rleřmiř bir kesim tarafından karşılanmıştır. Sanayi ¼ncesi toplumlarda vesayet altında yerine getirilen üretici faaliyetler, end¼striyel gelişmeler ve Fransız Devrimi'nin getirdiği "sözleşme h¼rriyeti" d¼ř¼ncesiyle birlikte "¼zg¼rleřmiř bireyler" tarafından üstlenilmiştir (Castel, 2017: 23).

Avrupa’da görülen endüstriyel ve düşünsel gelişmeler, Osmanlı İmparatorluğu’nda eşanlı olarak yaşanmamıştır. Buradan hareketle, özgür emeğin ortaya çıkışının ve işçi sınıfı oluşumunun da geç sanayileşme olgusuna bağlı olarak aynı dönemde yaşanmadığını belirtmek mümkündür.

1.2.1.1. Avrupa’daki Sanayileşme Sürecinde Osmanlı İmparatorluğu’nda Toplumsal Yapı ve Üretim Tarzı

Osmanlı İmparatorluğu’nun toplumsal yapısı, geleneksel üretim modeli olan tarım ekonomisine dayalı olarak şekillenmiştir. Batı’daki sanayileşme hareketini yakalayamayıp pre-kapitalist aşamada kalan Osmanlı toplumunda tarım, toplumsal ilişkilerin merkezindeki konumunu çöküş yıllarına kadar sürdürmüştür. Dahası Cumhuriyetin kurulmasının ardından yeni devlete devredilen ekonomik yapı da tarıma dayalıdır.

Avrupa’da ticaret kapitalizminin geliştiği 16. yüzyılda, Osmanlı nüfusunun yaklaşık yüzde 90’ını kırsal alanlarda yaşayan ve ekonomik faaliyetleri tarımsal üretim olanlar kesim oluşturmuştur. Toprak mülkiyeti ise büyük ölçüde devlete ait olup sınırlı miktarda da olsa küçük ölçekli aile işletmeleri bulunmaktadır (Pamuk, 2015: 32).

Anadolu’daki tarımsal üretimin temel birimi ailedir ve devlete ait olup “miri” olarak tanımlanan tarımsal alanlar vergi ödeme yükümlülüğünü yerine getirme karşılığında aileler tarafından işletilmektedir. Osmanlı toplumunda tarımsal üretimden elde edilen artığa el koyma biçimi ise “tımar” düzenine dayanmaktadır. Tarihsel kökeninde Selçuklu Devleti’nin ikta ve Bizans’ın pronoia sistemi yer alan tımar düzeni, Osmanlı İmparatorluğu’nun toplumsal yapısı içerisinde feodal beylerin oluşmasını engellemekte ve merkezi devletin gücünü korumasını sağlamaktadır. Bu gücü sağlayan temel unsur ise devletin fethedilen topraklarda vergi geliri sağlama potansiyeli bulunan mal ve işgücü kaynağının sayımını yaparak kayıt altına almasıdır. Tutulan kayıtlara göre elde edilmesi muhtemel gelirler, büyüklüklerine göre sınıflandırılmakta ve bu sınıflara “dirlik” ismi verilmektedir. Yıl içerisinde en fazla gelir sağlayan dirliklere has, orta ölçekli dirliklere zeamet ve küçük ölçekli dirliklere ise tımar denilmektedir. Tımar, sayısal açıdan en büyük grubu oluşturan dirliktir. Has ve zeametlerden elde edilen vergi gelirleri padişahlara ve devlet memurlarına verilirken, tımar gelirleri sipahilere dağıtılmaktadır (Pamuk, 2015: 39-42).

Osmanlı İmparatorluğu'nun mülkiyet yapısı ve üretim ilişkileri, Avrupa'daki feodaliteden birçok yönüyle farklıdır. Engels (2010: 209), İmparatorluğun toplumsal yapısını klasik feodaliteyle değil, bir çeşit "tarımsal feodalite" ile açıklamaktadır. Engels bu yönüyle Osmanlı'yı yarı-feodal toplum olarak tanımlamaktadır. Ancak söz konusu yapı içerisinde üretilen artı-değere, askeri sınıf ve devlet memurları tarafından el konulmaktadır. Osmanlı İmparatorluğu'nun merkeziyetçi yapısı, bürokrasinin ve memur sınıfının oluşumunun temelinde yer almaktadır. Merkezi hükümetin taşradaki otoritesini sağlama işlevini yürüten memurlar, ayrıcalıklı bir sosyal statüye sahiptir. Merkezden uzak bölgelerde devleti temsil eden memurların, merkezi otoritenin zayıfladığı dönemde rüşveti bir geçim kaynağı olarak kullanma eğilimi artmıştır. Bu durum, Osmanlı bürokrasinin çözülmesinde ve merkezi hükümetin zayıflamasında önemli bir etken olmuştur (Mumcu, 2005: 127). Amin (2018: 207), çevre ülkelerde ekonomik ve siyasi güce sahip bir üst tabaka olarak nitelendirilen memurların, rüşvet ve yolsuzluk araçlarını kullanarak ekonomik ve sosyal güçlerini arttırdığını belirtmektedir.

Merkezi yönetimin taşra örgütlenmesi içerisinde yer alan memurların en önemli işlevlerinden birisi, diğer sosyal sınıfların ortaya çıkmasını ve gelişmesini önlemektir. Bu noktada Osmanlı İmparatorluğu'nda feodalizmin varlığı veya tarımsal feodalite tanımlamasının geçerliliğini tartışmak gerekmektedir. Osmanlı İmparatorluğu'ndaki üretim ilişkileri, tarıma dayalı ekonomik faaliyetlerin başat iktisadi etkinlik olması ve köylülerin toprak mülkiyetine sahip olmaması gibi nedenlerle feodalizme benzemektedir. Ancak derebeylik sisteminin bulunmaması ve mülkiyetin devlete ait olması gibi nedenlerle, Osmanlı toplumsal yapısında ve üretim tarzında klasik feodalizmin var olduğunu kabul etmek mümkün değildir (Berkes, 2002: 78).

Üretilen artı-değere tımar sahipleri tarafından el konulması, feodal sistemin özelliklerine benzemektedir. Boran (1962: 513), bu noktada iki tip feodalizmin varlığından söz etmektedir. Boran'a göre, Batı'daki feodalite ile Osmanlı İmparatorluğu'ndaki feodalite, feodalizmin iki ayrı tipidir. Batı ülkelerinde toprağın hizmet karşılığında dağıtıldığı senyörlerin memur sıfatında yer aldığını belirtmektedir. Merkezi otoritenin teknolojik ve iktisadi gelişmeler karşısında zayıflaması nedeniyle senyörlerin toprağın fiili sahibi hâline geldiğini ifade etmektedir. Osmanlı İmparatorluğu'nda ise merkezi yönetim, taşradaki hakimiyetini görece başarılı bir şekilde sürdürebilmesi nedeniyle farklı tipte bir feodalizme sahip olduğunu ileri sürmektedir.

Tam da bu noktada Asya tipi üretim tarzına ilişkin değerlendirmelerde bulunmak yararlı olacaktır. Divitçioğlu'na göre (1981: 115) Doğu toplumlarının tarihini açıklamak için onların sömürgecilik-öncesi geçmişlerinin aydınlatılması işlevseldir. Batı toplumlarında kapitalist mülkiyetin oluşumu öncesinde, sırasıyla kabile mülkiyeti, kolektif mülkiyet (diğer bir ifadeyle devlet mülkiyeti) ve feodalite aşamaları yer almıştır (Engels ve Marx, 2018: 57). Oysa Doğu toplumlarında bu aşamaların tamamlandığını ileri sürmek mümkün değildir. Tam aksine Avrupa ülkeleri feodalizm aşamasını tamamlayıp kapitalist mülkiyet aşamasına geçiş yaparken, Asya üretim tarzının geçerli olduğu toplumlar yeni-sömürge alanlarına dönüşmüş ve az gelişmiş ülke olmaya şartlanmıştır. Bu yönüyle Asya üretim tarzının, emperyalizm olgusundan bağımsız düşünülmemesi gerekmektedir (Divitçioğlu, 1981: 117).

İktisadi artığa el koyan hâkim sınıfın devlet görevlilerinin olduğu Osmanlı, Asya tipi üretim tarzının bazı özelliklerini içinde barındırmaktadır. Zira özel mülkiyet yerine kolektif mülkiyet/devlet mülkiyetinin varlığı, Asya tipi üretim tarzının en belirgin özellikleri arasındadır. Osmanlı toplumunda da “Asyal toplumlarda” olduğu gibi devlet ulu bir niteliğe sahip olup birleştirici özelliği bulunmaktadır. Devlet otoritesi altında birleşen halk ise “genelleşmiş köle” veya “kul” niteliğine sahiptir (Divitçioğlu, 1981: 119-120). Üretim tarzının, Osmanlı İmparatorluğu'nda gerek burjuvazinin gerekse işçi sınıfının oluşumunu geciktirdiğini ileri sürmek mümkündür. Avrupa'ya benzer şekilde kapitalist mülkiyetin gelişmediği Osmanlı toplumu, doğal olarak sanayileşme evresini de gecikmeli olarak yaşamaya başlamıştır.

Osmanlı İmparatorluğu'nun üretim tarzını “Asyal” olarak nitelendirmenin de Avrupa-merkezli ve genelleyci bir değerlendirme olduğunu belirtmek mümkündür. Asya üretim tarzına benzer özellikleri bulunmasına rağmen, İmparatorluğun toprak mülkiyeti ve tımar sistemi konuları başta olmak üzere, toplumsal yapı ve devletin rolü gibi birçok konuda özgün koşullara sahip olduğunu belirtmek gerekir. Timur'a (1989: 35) göre Osmanlı İmparatorluğu'nun üretim tarzı ve toplumsal yapısı özgül yanlara sahip olup, toplumsal formasyonların tümünün bazı ortak eğilimleri bulunmaktadır.

Osmanlı İmparatorluğu'nun üretim tarzını açıklarken dönemlendirme yapılması gerektiğini ileri süren Timur, “Klasik Çağ” olarak adlandırılan 15. ve 16. yüzyıldaki toplum düzenine ilişkin tartışmalarda Asya Tipi Üretim Tarzı kavramı çerçevesinde değerlendirmelerin yapıldığına dikkat çekmektedir. Bu değerlendirmenin temelinde ise

mülkiyetin devlete ait olması ve İmparatorluğun “merkeziyetçi” ve “despotik” eğilimleri yatmaktadır. Oysa İmparatorluğun merkeziyetçiliği, modern anlamda bir merkeziyetçilik biçiminde değil “Dar-ül Harb”e karşı “cihat” anlayışının bir ürünü olarak görülmektedir. Osmanlı İmparatorluğu’nun 600 yıllık tarihi içerisinde barışın egemen olduğu dönemin toplamda 20 yılla sınırlı olması nedeniyle devletin despotik yönü bulunduğu da ayrıca dikkat çekilmelidir. Diğer taraftan feodal rejimlere sahip olan Avrupa devletlerinde de mutlakiyetçilik ve despotizmin varlığı söz konusudur. Dolayısıyla Timur, İmparatorluğun Asya Tipi Üretim Biçimi’ne ve Doğu despotizmine sahip olduğu tezini kabul etmemektedir (1989: 36-37).

Osmanlı toplumunu iç dinamikleri itibariyle proto-feodal⁸ bir toplum olarak tanımlayan Timur, barışın kalıcı hale getirilmesi durumunda Batı’da yaşanan klasik feodalizmin Osmanlı İmparatorluğu’nda da yaşanmış olacağını ileri sürmektedir. Yöneten sınıfın iktidarı elinde bulundurmamak amacıyla savaş politikasını sürdürmesi nedeniyle, uzun yıllar boyunca tımar sistemi tüm ülkede egemen durumda varlığını sürdürmüştür (1989: 37).

Batı’da kapitalizme geçiş süreci, 15. yüzyıldan itibaren feodalizmin çözülmesiyle birlikte başlamıştır⁹. İlkel kapitalist birikimin temelinde, “emeği dış koşullarından ayıran tarihi hareketler” yer almıştır. Feodal toplum döneminde tarımsal üretimde yer alan serfler, kapitalizme geçiş sürecinde öncelikle özgür köylülere, ardından ise proleterlere dönüşmüştür. Sermaye birikiminde ise ticaret ve tefecilik faaliyetleri belirleyici olmuştur. Feodalizmin çözülmesini sağlayan unsur, sermaye birikim faaliyetleridir. Dolayısıyla parasal sermayenin birikmesi, kapitalizm öncesi üretim yapılarında da gerçekleşebilir. Bu yaklaşıma göre, kapitalizme geçiş için yalnızca feodal evreyi tamamlamış olma gereği bulunmamaktadır (Timur, 1989: 41). Kısacası Avrupa’nın ilerleme evreleri çerçevesinde tarihsel gelişmelerin ele alınması, Doğu toplumlarının üretim tarzını ele almaya uygun bir kavramsal çerçeve sunmamaktadır. Avrupa’da mülksüzleşme süreci sonunda özgür emek ortaya çıkarken, Amerika’nın keşfinin ardından kölelik düzeninin kurulması bu anlamda önem taşıyan

⁸ Proto-feodal kavramı, feodalizme geçiş halinde olan toplumları tanımlamak için kullanılmaktadır.

⁹ Feodalizmin çözülme sürecinde İtalya’da ortaya çıkan kent devletleri, ticari faaliyetlerin gelişmesi yönüyle proto-kapitalizmin ilk örnekleri arasında yer almaktadır (Fulberth, 2018: 21). Birinci sistemik birikim dairesinin merkezini oluşturan kent devletleri, sanayi kapitalizmi öncesinde burjuvazinin yükselişi açısından da önem taşımaktadır (Arrighi, 2016: 86).

bir örnektir. Doğu toplumlarının üretim biçimini de buna benzer bir perspektiften ele almak gerekmektedir.

Batı Avrupa’da mülksüzleşme süreciyle ve Amerika’dan gelen kıymetli madenlerin etkisiyle fiyat dengesi sarsılmıştır. Hayvan yetiştirme çiftliklerinin hububat ekimine oranla daha az emek gücü gerektirmesi nedeniyle ekili alanlarda azalmalar yaşanmıştır¹⁰. Sonuç olarak ilkel kapitalist birikimin ilk etkisi olarak hububat açığı ortaya çıkmıştır. Batı Avrupa’nın bu ihtiyacı, Doğu Avrupa’da hububat ekiminin artmasıyla karşılanmıştır. Dolayısıyla Batı’da kapitalizm gelişirken, Doğu’da yeni feodal ilişkiler ortaya çıkmaya başlamıştır¹¹. Osmanlı toplumsal yapısı da Avrupa’da yaşanan bu süreçten etkilenmiştir. 17. ve 18. yüzyıllarda feodal anlamda çiftliklerin ortaya çıkması ve yaşanan sosyal çalkantılar da bu sürecin sonucudur (Timur, 1989: 42-44).

Avrupa’da sözleşme özgürlüğüne bağlı olarak özgür emeğin ortaya çıktığı bir dönemde, Osmanlı İmparatorluğu’nda “ikinci servaj” olarak ifade edilen bir sınıf meydana gelmeye başlamıştır. Merkezi devletin otoritesinin zayıfladığı 17. yüzyıldan itibaren “ayanlar” da klasik feodalizm döneminin derebeylerine çağrışım yapmaktadır (Timur, 1989: 56-58). Bu yönüyle İmparatorluğun 17. yüzyıldan itibaren ilkel feodalizme geçiş sürecini yaşadığını ileri sürmek mümkündür.

Üretim tarzı konusu, İmparatorluğun kendine içkin koşullarıyla ilişkili olmakla birlikte, Avrupa’da sanayileşerek güçlenen devletlerin geçirdiği süreç yönünden de değerlendirme yapılması gerekmektedir. Çavdar (1970: 20-21), sanayi kapitalizmine geçiş sürecinde dünyadaki ekonomilerin geçirdiği evreleri şu şekilde sıralamaktadır:

- i. Teknolojik ilerlemenin bir sonucu olarak meydana gelen üretim güçlerindeki gelişmeler,
- ii. Özellikle kömür, demir-çelik, bakır ve altın gibi maddelerin üretimindeki büyük artışlar,
- iii. Diğer hammadde, mamul ve yarı mamul madde üretimindeki artışlar,

¹⁰ Hububat fiyatlarında yaşanan gelişmeler, feodal aristokrasi ile burjuvazi arasındaki çatışmaların sembolik bir göstergesidir. Fiyatların yükselmesi, feodal aristokrasinin kazancını güvence altına alırken, burjuvazinin gerek endüstriyel üretim gerekse ticari faaliyetler aracılığıyla gerçekleştireceği sermaye birikiminin önünde engel teşkil etmiştir (Smith, 2018: 28).

¹¹ Timur, Doğu ile Batı ayrımını Elbe Nehri ekseninde yapmaktadır.

- iv. Ulaştırma imkanlarının gelişimi, demiryollarının yayılması, okyanus ulaşımının hacim olarak büyümesi, telgrafın okyanus altına döşenen kabloların da yardımıyla geniş ölçüde kullanılan bir haberleşme aracı haline gelişi,
- v. Dış ticaretteki gelişmeler,
- vi. İşgücünün uluslararası dağılımını yeniden düzenleyen göç artışları,
- vii. Sermaye hareketlerinin uluslararası bir görünüm kazanması.

Batı’da sanayi kapitalizminin başat birikim formu durumuna gelmesi, Çavdar’ın belirttiği evrelerin tamamlanmasıyla mümkün olmuştur. Osmanlı İmparatorluğu’nda ise bu süreçler ya gecikmeli olarak yaşanmış ya da hiçbir şekilde deneyimlenmemiştir. Örneğin üretim güçlerinin teknolojik ilerleme sonucunda gelişmesi ve sınıfların oluşumu, devletin iktisadi alanda sahip olduğu merkezi rol gereği tam anlamıyla gerçekleşmemiştir.

Bu süreçlerin tamamlanamaması, Osmanlı İmparatorluğu’nun yarı-sömürge statüsünde değerlendirilmesinin temelinde yer almaktadır. Sermaye birikim sürecinde geri kalmış durumda olan Osmanlı İmparatorluğu, 19. yüzyıl sonları ile 20. yüzyıl başlarında Balkanlardaki ulusçu-milliyetçi ayaklanmalar sonucunda büyük toprak kayıpları da yaşamış ve kapitalist gelişmenin merkezi niteliğini taşıyan Avrupa’nın dışına coğrafi olarak da taşınmak durumunda kalmıştır (Çavdar, 1970: 30-31). Bununla birlikte 19. yüzyılda yabancılara verilen imtiyaz anlaşmaları ve dış borçlar gibi sorunlar, Osmanlı İmparatorluğu’nun geri kalmışlığının köklerinde yer almıştır (Cem, 1979: 199-205).

“Türkiye Batı’dan en az 100 yıl geri bir ülkedir. Bu durumuyla ‘Üçüncü Dünya’ denilen geri kalmış, sömürge ülkeler gibi ezilip soyulan milletler arasındadır (Kıvılcımlı, 1969: 9).”

“Geri kalmışlığın” ve “Üçüncü Dünya” statüsünde yer edinmenin arkasında İmparatorluğun dış borçlarının ve yabancılara verilen imtiyazların payı oldukça fazladır. Azgelişmişlik ve yeni sömürge statüsünde yer alma, finansal sermayenin kurduğu hegemonik ilişkilerle bağlantılıdır. Bu durum, sınıf oluşumuna ve genel anlamıyla halkın yaşam şartlarının ağırlaşmasına yol açan temel belirleyicidir (Kıvılcımlı, 1969: 27).

1.2.1.2. İşçi Sınıfının Ortaya Çıkışı

Osmanlı İmparatorluğu, sanayileşememesi nedeniyle kapitalist üretim ilişkileri eksenindeki sosyal sınıfların da oluşmadığı bir toplum görüntüsüne sahiptir. Öte yandan 19. yüzyıl itibariyle Batı ülkelerinin yarı-sömürgesi durumuna gelmesi, kapitalist üretim ilişkilerinin belirli sektörlerde gelişmesine yol açmıştır. Ucuz hammadde imalatına ve tarımsal imalata dayalı sektörlerde çalışan işgücü, genellikle yarı-proleter olarak ifade edilen kesimden oluşmuştur¹². Dolayısıyla mülksüzleşme aşamasını geçmemiş olan işgücününün sınıf bilincine sahip olmasını ve sermayeyle mücadeleye girdiğini ileri sürmek oldukça iddialı bir söylemdir (Koç, 2022: 17).

Osmanlı ekonomisinde, kapitalizm öncesinde de işçi istihdamı söz konusudur. İnşaatlarda ve madenlerde çalışanlar ile kapıkulu olarak tanımlanan askerler, modern sanayi öncesinde istihdam edilen işçilere verilebilecek örneklerdir. Örneğin 1550-1557 yılları arasında Süleymaniye Camisi'nin inşasının tamamlanması için kullanılması gereken işgünü sayısı 2,7 milyondur. Bu inşaatta kullanılan işgününün 1 buçuk milyonu ücretli işçiler, 1,1 milyonu acemi oğlanlar, 140 bin günü de köleler tarafından sağlanmıştır (Koç, 2022: 18). Bu tür örnekler bulunmakla birlikte, ekonominin geneli itibariyle Osmanlı döneminde işgücü yetersizliğinin yaşandığını ve var olan işgücünün de genellikle yarı-proleterlerden oluştuğunu belirtmek gerekmektedir (Koç, 2022: 24). Mülksüzleşmeyen ve özgür sözleşmelere dayalı çalışma ilişkilerine dahil olmayan bu kesim, tam zamanlı biçimde ücretli istihdam edilmemiştir. Tarımsal üretim hem ekonominin geneli hem de toplumsal kesimler açısından başat faaliyet alanıdır.

Ücretliler, İmparatorluk döneminde çeşitli biçimlerde söz konusu olmakla birlikte, bir işçi sınıfı hareketinin ağırlığından bahsetmek mümkün gözükmemektedir. İşçi hareketinin doğuşu, sanayileşmeye ve mülksüzleşmeye koşut biçimde varlık gösterebilmektedir. İngiltere'de başlayan ve ardından Kıta Avrupası ile ABD'de görülen Sanayi Devrimi, geniş toplumsal kesimlerin mülksüzleşmesine ve ekonomiye işgücü arzında bulunarak katılmasına yol açmıştır. Kapitalist üretim ilişkilerinin temelinde yer alan bu gelişmeler, Osmanlı Devleti gibi yarı çevre ve çevre kategorilerdeki ülkelerde de gecikmeli olarak ortaya çıkmıştır. Dolayısıyla örgütlü bir işçi sınıfı hareketinin gelişimi de buna koşut olarak gecikmiştir (Işık, 2002: 5-6).

¹² Osmanlı İmparatorluğu dönemindeki işgücü, toprağa bağlı bir niteliğe sahiptir. Söz konusu dönemde mülksüzleşme ve özgürleşme kavramlarından söz etmek olanaklı değildir. Buradan hareketle, yarı-proleter kavramını kullanmak yerinde olacaktır.

“Sınıf anatomisinden”, “sınıf dinamiklerine” geçişin üç boyutu, Osmanlı İmparatorluğu’ndaki işçi hareketinin gecikmesini kuramsal açıdan açıklamada önem taşımaktadır. Bunlar, toplumsal sınıfların oluşum, evrim ve dönüşümü; bölüşüm ilişkilerinden kaynaklanan sınıfsal mücadeleler, toplumsal sınıf, grup ve tabakalarla devlet arasındaki ilişkilerdir (Boratav, 2016: 22). 19. yüzyılda Osmanlı Devleti, iktidarın tek kaynağı olma özelliğini kaybetmesine rağmen, henüz artı ürüne el koyan sınıf devleti kontrol etme gücünü tam anlamıyla eline geçirememiştir. Bu durumu, sınıf anatomisinden sınıf dinamiklerine geçiş sürecinin tüm boyutlarıyla tamamlanmadığı argümanı ile açıklamak mümkündür.

Esnaf loncalarına bağlı olup zanaatlarla ve tarım dışı diğer faaliyetlerle uğraşanlar ise toplam nüfusun yüzde 10’unu oluşturmaktadır. Bu kesim, toprağa bağlı olmayıp kentsel nüfusa dahil olmaktadır. Loncalar içerisinde çıraktan kalfaya, kalfadan ise yoksul ve zengin ustaya doğru hiyerarşik bir yapılanma söz konusudur. Kentlerde tarım dışı faaliyetlerle uğraşan bu kesim dışında küçük veya büyük ölçekli tüccarlar ve tefeciler yer almaktadır (Pamuk, 2015: 32-33).

Tarımsal üretimde veya tarım dışı faaliyetlerde yer alan tüm bu kesimler genel olarak “reaya” ismini almaktadır. Reaya dışında kalan ve en güçlü sosyal sınıfı oluşturanlar ise yönetici sınıf ve askeri bürokrasidir. Askeri sınıf, devleti temsil etmekte ve üretilen artığın bir bölümüne el koymaktadır (Pamuk, 2015: 33). Osmanlı İmparatorluğu’nun toplumsal yapısının korunması, bir yandan merkezi devletin gücünü ve devamlılığını sağlarken, diğer yandan da askeri sınıfın çıkarlarını güvence altına almaktadır. Dolayısıyla toplumsal yapının devamlılığının teminat altına alınması ve Avrupa’dakine benzer bir sosyal parçalanmanın yaşanmamasının, askeri sınıf açısından öncelikli bir amaç olması doğal karşılanmalıdır.

Sosyal parçalanma, Osmanlı toplumunda Avrupa ülkelerinde olduğu gibi keskin bir biçimde kendisini göstermemiştir¹³. Ancak 19. yüzyıla gelindiğinde Osmanlı İmparatorluğu’nun dünya kapitalist ekonomisiyle bütünleşme sürecine girmesiyle birlikte devlet, toplumun tek iktidar kaynağı olmaktan çıkmaya başlamıştır. Bu süreçte etkinlik alanlarını geliştiren grupların başında yerel eşraf, tüccarlar ve sarraflar yer

¹³ Gulbenkian Komisyonu, Avrupa’da sınıfların ortaya çıkışına koşut olarak tarih yazıcılığında yeni eğilimlerin ortaya çıktığını belirtmektedir. Komisyonun “Sosyal Bilimleri Açın” isimli raporunda Avrupa’daki sınıfların oluşumu ve ardından yaşanan gelişmeler, “sosyal parçalanma” kavramıyla ele alınmaktadır (Wallerstein vd., 2003: 17).

almıştır. Devletin iktidar alanını bu gruplarla paylaşması, İmparatorluğun “çevreleşme sürecinin” doğal bir sonucu olarak görülmektedir (Özügurlu, 2002: 42).

Dünya kapitalist ekonomisiyle bütünleşme ve çevreleşme süreci, 1850’li yıllardan itibaren Osmanlı iktisadi ve mali yapısının şekillenmesinde belirleyici olmuştur. 1838 yılında imzalanan Balta Limanı Anlaşması, Avrupa’dan ithal edilen ürünlerin yerli ürünlere göre daha uygun (fiyatlı) hale gelmesine yol açmıştır. Bu durum, yerli üreticinin ekonomik rekabetten olumsuz etkilenmesine ve lonca sisteminin bozulmasına yol açmıştır (Ahmad, 2010: 68). Diğer yandan Osmanlı İmparatorluğu’ndaki lonca sisteminde yer alan ustalar Avrupa ülkelerinde olduğu gibi sermaye birikim olanağına erişememiş, buna karşılık kalfaların da sendikal örgütlenmeyi gerçekleştirmesi söz konusu olmamıştır (Koç, 2019: 55-56).

Balta Limanı Anlaşması’nın ardından, 1839 yılında gerçekleştirilen Tanzimat Reformları, Osmanlı İmparatorluğu’nda sivil toplumun oluşmasını sağlamıştır. Osmanlı tebasının yurttaşlık statüsünü kazanmasına giden süreçte ilk nüveler, Tanzimat Dönemi’nde görülmüştür. Bununla birlikte padişahın müsadere hakkının kaldırılması, özel mülkiyet hakkının tanınması ve ticarete şer’i mahkemelerin sahip olduğu yetkinin kaldırılması gibi düzenlemeler, ekonomik liberalizmin ilk defa ortaya çıkmasını sağlayan gelişmeler arasındadır. Söz konusu gelişmeler ekseninde, Osmanlı İmparatorluğu’nda modern anlamdaki ilk sınai işletmeler ve ilk makinalı fabrikalar Tanzimat’ın yan ürünleridir (Karakışla, 2017: 27). Bu yönüyle Osmanlı ekonomisinin kendi içine kapalı yapısından piyasa ekonomisine geçişinin arkasında İngiltere’yle yapılan Balta Limanı Anlaşması yer almaktadır. Bu anlaşma ekseninde ortaya çıkan ekonomik ortam Osmanlı İmparatorluğu’ndaki altyapıyı oluşturmaktadır. Söz konusu ekonominin düzenlenmesinde rol alan Tanzimat Reformları’ysa üstyapının şekillenmesini sağlamıştır.

Osmanlı İmparatorluğu’nun sanayileşmesi, Batı ülkelerinde olduğu gibi piyasadaki talebe değil, askeriye başta olmak üzere devletin ihtiyaçlarına dayanmıştır. İstanbul’da kurulan Feshane işletmesinin, Tanzimat döneminde oluşmaya başlayan “modern Osmanlı ordusunun” ihtiyaçlarını giderme amacına hizmet etmesi, İmparatorluğun ilk sanayileşme hareketlerinin niteliğini göstermesi açısından önemlidir. Asakir-i Mansure-i Muhammediye’nin ihtiyaçlarını gidermek, ordu için deri, silah ve barut gibi askeri malzemeler üretmek, Tanzimat döneminde kurulan sanayi

işletmelerinin temel işlevleri arasında yer almıştır. Söz konusu fabrikalarda çalışan işçiler ise askerlerden oluşmuştur. Zira Osmanlı ekonomisi, emek gücünü satarak geçimini sağlamak durumunda olan bir sınıfın ortaya çıkmasını sağlayan bir yapıya sahip değildir (Karakışla, 2017: 28).

Sosyal sınıfların ortaya çıkması, Osmanlı İmparatorluğu'nun sosyal ve ekonomik yapısı nedeniyle 20. yüzyıla dek mümkün olmamıştır. Devlet tarafından açılıp işletilen fabrikalarda işçi yerine askerlerin çalıştırılması da bu yapının doğal bir sonucudur. Avrupa'dakine benzer bir feodal sınıfın bulunmaması ve devletin ekonomideki merkezi konumu, kapitalist toplumlardaki sınıfların ortaya çıkışını geciktiren başlıca etmenlerdir.

İkinci Mahmut Dönemi'nde kurulan savaş sanayi işletmelerinde ve demiryolu endüstrisinde çalışan inşaat işçileri, Osmanlı işçi sınıfının temelinde yer almaktadır. Diğer taraftan Zonguldak havzasındaki madenlerde de demiryollarına ve modern sanayi işletmelerine benzer şekilde sürekli işçi çalıştırmayı gerektiren işler bulunmaktadır. Yabancı sermayenin imtiyaz sahibi olduğu madenlerdeki en büyük güçlük ise işçi temini konusudur. Ereğli Kaymakamı olan ve maden müdürlüğü yapan Dilaver Paşa'nın 1967 yılında çıkardığı Nizamname, işçi temini sorununa angaryaya dayalı bir çözüm önermiştir. Düzenlemeye göre Zonguldak'taki köylüler, 13 yaşından 50 yaşına kadar 15 gün tarlada, 15 gün ise madende çalışmak için mükellefiyete tabi tutulmuştur (Kıvılcımlı, 1974: 35-36).

Dilaver Paşa Nizamnamesi'nin kapsamında üç iş kategorisi yer almıştır: kazmacılar, küfeciler ve pompaları çalıştıracak hayvanları sağlayan kiracılar. Köy muhtarları, üç kategoride yer alan işçileri madene gönderme görevini üstlenmişlerdir. Maden işletmecilerden ücretlerin alınarak işçilere dağıtılması görevi de muhtarlara aittir. Üç kategorideki işçiler arasında kazmacılar, yaptıkları işin niteliği gereği işverenle pazarlık gücüne de sahip olmuşlardır. Nizamname, işçi temini sorunu giderme amacını taşımakla birlikte, işçilerin korunmasına yönelik düzenlemeleri de içermiştir. Çalışma sürelerine yönelik sınırlandırmalar, tatil günlerinin belirlenmesi, ücretlerin korunması, tıbbi destek ve ilaç sağlanması gibi önlemler, işçileri korumayı amaçlayan temel düzenlemelerdendir (Quataert, 2017: 100-101). Ancak son tahlilde Nizamname'nin temel amacının işgücü açığını gidermek olduğunu vurgulamak gerekmektedir.

Demiryollarında ise Anadolu'nun çeşitli yerlerinde yaşayan köylülerin işçi olarak çalışma eğiliminin yüksek olduğu göze çarpmaktadır. Anadolu Demiryolu Şirketi tarafından inşaatı yapılan Anadolu-Bağdat Demiryolu Hattı üzerindeki yerleşim yerlerinde, köylülerin işçi olarak çalışmak üzere yaya olarak gelmesi, Alman mühendisler ve diplomatlar tarafından şaşkınlıkla karşılanmıştır (Quataert, 2017: 127). Ancak bu köylülerin özelliği, mülksüzleşmemiş olmaları ve kırla bağlarını koparmamalarıdır (Koç, 2022: 17). Dolayısıyla bu durum, Anadolu Demiryolu Şirketi için önemli bir tehlikeyi içinde barındırmaktadır. Zira şirket, düzenli işgücünü tercih etme eğilimindedir. Söz konusu köylülerin bir miktar maddi kazanç elde ettikten sonra köylerine dönmesi, demiryolu endüstrisinde işgücü sorununa yol açmıştır. Bu sorunun çözümü için öncelikle zorunlu çalıştırma uygulamasına başvurulmuş, diğer taraftan işçilerin işe devamlılığını sağlamak üzere ekipler oluşturulmuş ve ekipbaşımının yönetiminde bir kontrol mekanizması hayata geçirilmiştir (Quataert, 2018: 78).

Demiryolu inşaatlarında görülen önemli bir husus da etnik tabakalaşma sorunudur. Köylü-işçi olarak tanımlanan vasıfsız işçiler, düşük ücretlerle istihdam edilirken; vasıflı işlerde çoğunlukla -Almanlar başta olmak üzere- yabancı işçiler tercih edilmiş olup bu işgücünün ücretleri görece olarak daha yüksek olmuştur. Örneğin Anadolu Demiryolu Şirketi'ndeki üst düzey yöneticiler, Almanlar başta olmak üzere Avrupalılardan; orta düzey yöneticiler yine Avrupa kökenli yabancılardan ve Osmanlı uyruklu Hıristiyanlardan; vasıfsız işçiler ise Müslüman Türklerden oluşmuştur (Quataert, 2017: 131-135). Tamir atölyelerinde çalışan ustabaşı gibi pozisyonlardaki yabancı işçiler, yerlilere oranla yüzde 50'den fazla ücret geliri elde etmişlerdir. Diğer taraftan yabancı işçiler aylık ücretle çalıştırılırken, yerli işçilere günlük ödemeler yapılmıştır. Şirketin 1907 yılında kurduğu emeklilik fonu programına ise yalnızca aylıklı personel katılabildiği için yerli işçi sosyal güvenlik olanağından da yararlanamamıştır (Özügurlu, 2002: 67-69).

Anadolu Demiryolu Şirketi, Türkiye'de hem demiryolu endüstrisinin gelişimi hem de işçi sınıfı oluşumu açısından özel bir öneme sahiptir. Öncelikle şirket, Osmanlı Devleti'nden aldığı imtiyazlar aracılığıyla Anadolu'daki demiryollarının gelişiminde başat belirleyici aktör olmuştur. İşgücünün temini, şirket-devlet-işçi sınıfı arasındaki ilişkiler ve sendikal örgütlenme gibi konular ise gerek Osmanlı İmparatorluğu'nun son yıllarında gerekse Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulmasının ardından başlayan süreçteki

çalışma ilişkilerine yönelik araştırmalarda temel başvuru kaynakları haline gelmiştir (Quataert, 2017: 126)¹⁴.

Madencilikte ve demiryollarında yaşanan işgücü sorunu, Osmanlı İmparatorluğu'nda işçi sınıfı oluşumunun gecikmesini ortaya koymak açısından önemli bir örnek teşkil etmektedir. Bir taraftan üretim tarzına ve mülkiyet ilişkilerine bağlı olarak sanayileşmenin gecikmesi, diğer taraftan sosyo-kültürel etmenler, ücretli istihdamın niceliksel olarak belirli bir düzeyi aşamamasına yol açmıştır. Nitekim Işıklı'ya (2002: 6) göre, Cumhuriyetin kurulmasından önceki dönemde toplam işçi sayısı 35 bin kişiden ibarettir. İşletmelerde çalışan işçi sayısı ise ortalama olarak sadece 2,3 düzeyindedir. 1927 sanayi sayımına göreyse mevcut sanayi işletmelerinin yüzde 70'inden fazlasında dörtten az işçi istihdam edilmektedir. Buna bağlı olarak Türkiye'de işçi hareketinin gelişiminde de gecikme yaşanmıştır (2002: 7-8).

Diğer taraftan Osmanlı İmparatorluğu sınırlarındaki işçi sayısına ilişkin net bir veri bulunmadığını belirtmek gerekmektedir. Örneğin Çavdar (1974: 129), Osmanlı İmparatorluğu'ndaki işçi sayısının 50-75 bin kişiyle sınırlı olduğunu belirtirken; Karpat (1985: 218), 1894-1895 yıllarında "amele" adıyla 186 bin kişinin istihdam edildiğini ileri sürmektedir. Öte yandan Baydar (1982: 63), 1908 yılında tarım işçileriyle birlikte yaklaşık bir milyon işçinin bulunduğunu belirtmektedir. Makal (1999: 40) ise 1894-1895 yıllarında yapılan Genel İstatistik Sayım sonuçlarından hareketle değerlendirme yapmaktadır. İlgili sayım sonuçlarına göre imparatorluğun toplam nüfusu 27 milyon 229 bin 500 olup; işgücü 14 milyon 980 bin 600 kişiden oluşmaktadır. "Amele" statüsünde istihdam edilenlerin sayısı, 186 bin olarak kabul edildiğinde toplam nüfus içerisinde ücretlilerin payının yüzde 1,24 seviyesinde olduğunu sonucuna varılmaktadır.

1.2.1.3. Ücretlilerin Yaşam Koşulları

Osmanlı İmparatorluğu'nda ücretlilerin yaşam koşullarını ve alım güçlerini ölçmeye yönelik kurumsal kaynaklar sınırlıdır. Var olan veriler ise yabancı kökenli kaynaklara dayanmaktadır. Örneğin İngiltere Dışişleri Bakanlığı Konsolosluk Raporları, Osmanlı İmparatorluğu'ndaki ücretlilerin yaşam şartlarını ortaya koymak açısından önem taşımaktadır. Söz konusu raporlara göre 1875 yılı itibariyle İstanbul ve İzmir gibi

¹⁴ Anadolu Demiryolu Şirketi'nin iktisadi, sosyal ve siyasal yaşama birçok etkisi bulunmaktadır. Tarihsel gelişimi göz önüne alındığında, şirket, bu araştırmanın analiz biriminde yer almaktadır. Dolayısıyla ayrıntılı bilgilere ilgili bölümde yer verilmektedir.

kıyı şehirlerindeki bazı meslek gruplarındaki haftalık ücretler şu şekildedir (Çavdar, 1970: 42):

Tablo 1. İstanbul ve İzmir’deki Bazı Meslek Gruplarında Haftalık Ücretler (1875)

Meslek	Haftalık Ücret (Kuruş)
Çamaşırcı Kadın	3-6
Duvarcı ve marangozlar	15-20
Gezginci (gezici) olarak çalışanlar (sıra işçileri)	10-12
Ustabaşılar	30
At bakıcıları ve seyisler (at kirası dahil)	100
Kavaslar ¹⁵	182
Tercüman (Gündelik)	96

Kaynak: İngiltere Dışişleri Bakanlığı Konsolosluk Raporları (Akt: Çavdar, 1970: 42).

Kavas, tercüman ve ustabaşı gibi nitelikli mesleklerde çalışanların büyük ölçüde Levantlardan ve gayrimüslim vatandaşlardan oluştuğunu belirten Çavdar (1970: 42), Müslümanların genellikle sıra işçilerinden oluştuğunu ve ortalama aylık kazançlarının 50-100 kuruş aralığında olduğunu ifade etmektedir.

Tablo 2. 1875 yılında İstanbul ve İzmir’de Üç Kişilik Bir Ailenin Geçinmesi için Gereken Harcama Kalemleri ve Perakende Fiyatlar (Aylık)

Harcama Kalemi	Perakende Fiyatı (Kuruş)
30 ekmek	30
1 okka terayağ	14
6 adet mum	4
1 okka et	2
1 okka pirinç	4
1 at yükü odun (yemek pişirmek için)	3

¹⁵ Kavas, Arapça kökenli bir sözcük olup Osmanlı İmparatorluğu’nda sarayın önde gelenlerinin güvenliğini sağlamakla görevli kişileri ifade etmektedir.

Yarım okka şeker	3
Yarım okka sabun	3
1 okka peynir	4
1 okka süt	6
1 gram tütün	5
Haftada üçer okkadan çeşitli meyve ve sebze	12-15

Kaynak: (Çavdar, 1970: 42-43).

Konsolosluk Raporları'nda bazı zorunlu malların perakende fiyatlarına da yer verilmiştir. Buna göre 1 okka ekmek 1 kuruş, 1 kg arpa 12 kuruş, 1 okka terayağ 14 kuruş, bir okka peynir 4 kuruş, 6 adet mum 4 kuruş, bir tavuk 4 kuruş, 10 adet yumurta 1 kuruş, 1 okka et 2 kuruştur.

Aylık ortalama geliri 50-100 kuruş arasında olan bir hanenin, zorunlu harcamaları karşılama olanağının dahi mümkün olmadığı görülmektedir. Tablo 1 ve Tablo 2 birlikte değerlendirildiğinde, özellikle Anadolu'daki Müslüman-Türk halkının geçim şartlarının oldukça güç olduğu sonucuna varılmaktadır. 20. yüzyılın başlarında ise vasıfsız işçilerin aylık ücretleri ortalama 100-150 kuruş civarında olup; asgari geçim şartlarını sağlayan bir ücretin günlük 20 kuruş civarında olması gerekmektedir (Çavdar, 1974: 130).

1.2.1.4. İlk İşçi Örgütlenmeleri ve Mücadeleler

Geç sanayileşme olgusu, Osmanlı İmparatorluğu'nda işçi sınıfı hareketinin ve sendikal örgütlenmenin Avrupa ülkelerine oranla daha geç bir tarihte görülmesine ve etkisinin sınırlı düzeyde kalmasına yol açmıştır. Diğer taraftan işçi sınıfı oluşumunun ve sınırlı düzeyde de olsa sınıfsal mücadelelerin ilk nüvelerinin görülmeye başladığını ileri süren görüşler de mevcuttur.

“... Ortadoğulu emekçilerin kendi toplumlarından pek fazla olumlu etkiler almadığını söyleyerek köşeye atmamalıyız. Ortadoğu'nun endüstriyel kapitalizmle tanışmadan önce protestoyu dillendirmede kullandığı terminolojiyi ve geleneksel protesto biçimlerini bilmeyen akademisyenler, işçi hareketlerinin kökenlerini başka coğrafyalarda aramışlardır. Toplumu ileriye götüren sosyal

değişimler için gerekli görülen endüstriyel kapitalist yapı ve işçi hareketlerinde benimsenen model Avrupa'dan ithal edilmiş görünüyor” (Vatter, 2017: 80).

Modern sanayi işçisiyle ücretli zanaatkarların mücadele deneyimleri arasında ilişki kurmayan tarihçileri eleştiren Vatter (2017: 80), işçi sınıfının geçmiş kuşaklardan kendilerine miras kalan terminolojiyi ve protesto/davranış modellerini miras olarak aldığı ileri sürmektedir. Kısmen bilinç düzeyi yüksek olan zanaatkarların Osmanlı İmparatorluğu'nun son dönemindeki modern sanayi ve demiryolu işçilerine mücadele deneyimini aktardıklarını savunmaktadır. Tam da bu noktada Avrupa ülkelerine benzer bir şekilde, kapitalist üretim ilişkilerine koşut olarak ortaya çıkan sınıfsal ilişkilerin, lonca örgütlenmesindeki ilişkilerden etkilendiğinin altını çizmek gerekmektedir.

Osmanlı İmparatorluğu'nda çalışanlar ile çalıştıranlar, loncalar içerisinde birlikte örgütlenmişlerdir. Loncalar, çalıştıranların denetim yetkisinin olduğu, çıraklarla ve kalfalarla çalıştıranlar arasında pederşahi bir otoritenin başat olduğu yapılardır. Üretim, dağıtım ve satış gibi işyerlerindeki çalışma koşulları açısından da loncalar belirleyici bir rol üstlenmişlerdir. Bu rol, çırak ve kalfa çalıştıranların paternalist himayesi çerçevesinde şekillenmiştir. Diğer taraftan yeni kurulan sınai işletmeler, madenler, demiryolları, tersaneler ve limanlarda çalışma koşulları loncaların denetiminin dışında kalmıştır (Güzel, 2016: 25).

Lonca düzeninin dışında kalan işletmelerde çalışan işçilerin, düşük ücretler ve ağır çalışma koşullarına karşı sınırlı düzeyde ve boyutta da olsa örgütlenme girişimleri bulunmaktadır. İşçi sınıfı tarihine ilişkin kaynakların birçoğunda, Osmanlı İmparatorluğu'ndaki ilk işçi örgütünün 1866 yılında İstanbul'da kurulan Amelperver Cemiyeti olduğu ileri sürülmektedir. Söz konusu iddianın temel kaynağı ise Erişçi'nin *“Bu arada İstanbul'da bir de Ameleperver Cemiyeti kurulmuştu (1871). Fakat, yeni sınai hayatın icaplarını gayrikafi islahat karşılayamıyordu”* ifadesidir (1951: 4). Ancak bu örgüt, işçilere yardım etme misyonuyla hareket eden bir “hayırsever cemiyeti” niteliğine sahip olup, gerçekte bir sendika örgütü değildir (Işıklı, 2005: 473). Nitekim Sencer (1969: 104), Amelperver Cemiyeti'nin hayırsever cemiyeti olduğunu belgeleriyle ortaya koymuştur.

İkinci Meşrutiyetin ilanından önce Osmanlı İmparatorluğu'nda bilinen sendika sayısı oldukça azdır. Bilinen örgütlerin birçoğu Amelperver Cemiyeti'ne benzer şekilde

hayırsever dernekleridir. İtalyan Operaaja Derneği, Emek Dostları ve Yunan Omonia Derneği, bilinen cemiyetler arasında yer almaktadır. Bu cemiyetler, İstanbul'da yaşayan yabancılar ve gayrimüslim Osmanlı burjuvasının muhtaç işçilere yardım etmesi amacıyla kurulmuşlardır (Karakışla, 2017: 38).

Sınıf bilincine sahip olarak gerçek anlamda sendikal faaliyet yürüten ilk örgütün, İstanbul'daki Tophane Fabrikası'nda çalışan işçiler tarafından 1894 yılında gizlice kurulan Osmanlı Amele Cemiyeti (Amele-i Osmanlı Cemiyeti) olduğu ileri sürülmektedir (Sencer, 1969: 157). Harbiye Nezareti'ne bağlı olan bu fabrikada yaklaşık 4 bin işçi çalışmaktadır. İşçiler 8 kişiden oluşan bir komite kurarak Avrupa'daki Jön Türklerle temasa geçince, örgüt açığa çıkmış ve öncü işçiler sürgüne gönderilmiştir. Komite üyelerinin bir kısmı, 1902 yılında İstanbul'a dönerek örgütü yeniden faaliyete geçirmek istemiş, ancak bu girişim başarısızlıkla sonuçlanmıştır (Karakışla, 2017: 39). Osmanlı Amele Cemiyeti'nin yöneticileri, 1908 yılının Ağustos ayında Osmanlı Terakki Sanayi Cemiyeti'ni kurmuşlardır (Erişçi, 1951: 9).

1921 yılında kurulan Türkiye İşçi ve Çiftçi Sosyalist Fırkası'nın oluşturduğu Türkiye İşçi Cemiyeti Bakırköy Şube Başkanı Agah Bey'in bir konferansta dile getirdiği iddiaya göre, 1894 yılında gizli bir örgüt olarak kurulan Osmanlı Amele Cemiyeti ile Türkiye İşçi Derneği arasında bir devamlılık bulunmaktadır. Söz konusu örgüt üyelerinin, 1908 yılında Osmanlı Terakki Sanayi Cemiyeti'nin kapatılmasının ardından 1910 yılında Osmanlı Sanatkarlar Cemiyeti kurulmuş ve bu örgüt daha sonra Türkiye İşçi Derneği'ne dönüşmüştür (Yıldırım, 2017: 109).

İşçi örgütlenmelerine ilişkin başka örnekler de mevcuttur. Özellikle hayat pahalılığının arttığı ekonomik koşullar, 1908 yılında İkinci Meşrutiyet'in ilan edilmesiyle birleşince Osmanlı İmparatorluğu'nda işletme düzeyinde sendikal örgütlenmelerin yolu açılmıştır. Anadolu Demiryolu Şirketi işçilerinin 1908 yılında sendika kurması, söz konusu koşullar ekseninde mümkün olmuştur (Quataert, 2017: 136). Benzer bir örnek de Şark Demiryolu işçilerinin kurduğu Dayanışma Cemiyeti'dir (Quataert, 1983: 80). Selanik'te örgütlenen tütün işçileri sendikası, Manastır'da "Sınıf Bilinci" ismiyle meydana çıkan örgüt, Türk Bulgar Tütün İşçileri Sendikası, 1909 yılında sosyalizm sempaticanı bir öğretmen tarafından Vodina'da kurulan Tekstil İşçileri Sendikası diğer örnekler arasında yer almaktadır (Karakışla, 2017: 40). Bu

örgütlerin en önemli özelliği ise dağınık yapıya sahip olmalarıdır. Dolayısıyla yerel ölçekte ve dağınık yapıya sahip olmaları nedeniyle devamlılık arz edememişlerdir.

Sendikal örgütlenmeler dışında fiili zeminde yürütülen işçi mücadeleleri de bulunmaktadır. Osmanlı İmparatorluğu'nda modern anlamdaki ilk işçi hareketleri, İngiliz işçi sınıfının eylemleri arasında önemli bir yer tutan Ludist harekete benzer şekilde makinelerin tahrip edilmesi biçiminde ortaya çıkmıştır. 1839 yılında Slevne'de bir tekstil fabrikasında çalışan kadın işçiler, makinelerin işlerini elinden alacağı kaygısıyla makine kırma eylemi yapmışlardır (Sencer, 1969: 69). Benzer şekilde 1873 yılında Anadolu-Bağdat Demiryolu inşaatında çalışan taşeron işçileri, işten çıkarılmaları nedeniyle Haydarpaşa-İzmir demiryolu hattını tahrip etmişlerdir. 1907 yılında İstanbul'da Elektrik ve Tramvay İşletmesi'nin üç arabası, 12 yaşındaki Müslüman bir erkek çocuğun tramvay kazasında yaralanması nedeniyle tahrip edilmiştir. Bir diğer makine tahrip olayı örneği ise Uşaklı halı dokumacıların 1908 yılının Mart ayındaki isyanıdır (Karakışla, 2017: 29).

Seramik ve inşaat işçileri başta olmak üzere çeşitli sektörlerde iş bırakma eylemlerine 1473 yılında dahi rastlanmış olmakla birlikte, Osmanlı emek tarihinde belgelere dayalı olarak modern anlamdaki ilk grevin 1872 yılının Şubat ayında Beyoğlu Telgrafhane işçileri tarafından gerçekleştirildiği kabul edilmektedir. Yakın tarihlerdeki bir diğer grev ise 1873 yılındaki tersane işçilerinin grevidir. Tersanede çalışan yaklaşık 500 işçi, 11 aydır ücretlerini alamadıkları gerekçesiyle 22 Ocak 1873 tarihinde iş bırakarak Bab-ı Ali'ye gitmiş ve Sadrazam'a dilekçe vermişlerdir. Bu girişim üzerine işçilere 25 Ocak 1873 tarihinde bir miktar ödeme yapılmıştır. İşçiler, yapılan ödemenin yetersiz olması nedeniyle aynı gün Bab-ı Ali'ye yürüyüş gerçekleştirmişlerdir (Koç, 2022: 63).

Grevlere ilişkin ilk hukuksal düzenleme, 1845 yılında çıkarılan Polis Nizamnamesi'dir. Nizamnamede "*Amele ve işçi makulelerinin, cemiyetlerinin def ve izalesi ile ihtilal vukuunun önü kestirilmelidir*" hükmüne yer verilmiştir. Sülker (1976: 7), Nizamnamede yer alan "*İşini gücünü terk ile mücerret tatil-i mesalih-i ibad garezinde olan amele ve işçiler*" ifadesinden hareketle, söz konusu yıllarda "*işçilerin kendilerini bir varlık olarak hissettirdiklerini*" ve "*menfaatlerini koruyucu çabalardan geri durmadıklarını*" ileri sürmektedir. Ancak, söz konusu yıllarda Osmanlı İmparatorluğu'nda işçi sınıfının niceliksel olarak büyümediği ve sınıf bilincinin

gelişmediği göz önüne alındığında, Polis Nizamnamesi'nde ilgili düzenlemenin Fransızca'dan doğrudan çevrilmesi nedeniyle yer aldığı görüşünü kabul etmek gerekir (Gülmez, 1983: 361).

İmparatorluk döneminde faaliyet gösteren sınırlı sayıdaki sınai işletme, devlet fabrikalarından ve imtiyazlar çerçevesinde faaliyet gösteren yabancılara ait şirketlerden oluşmaktadır. 1860'lı yıllarda ortaya çıkan mali kriz, devlete ait işletmelerde işçi ücretlerinin ödenmesinde güçlükler yol açmıştır. Osmanlı dönemindeki ilk grevlerin söz konusu yıllardan itibaren görülmeye başlamasının temel nedeni, ücretlerin geç ödenmesi veya ödenmemesidir (Makal, 1999: 43).

Ücret artışı talebiyle yapılan grevlerin bilinen ilk örneği, 1878 yılının Ekim ayında İstanbul'daki terzi işçilerinin grevidir. Bu grevin arkasındaki temel neden, 1877-1878 yıllarındaki Rus Savaşı'nı Osmanlı İmparatorluğu'nun kaybetmesinin etkisiyle paranın değerinin düşmesi ve "kaimenin" satın alma gücünün gerilemesidir. Aynı yıllarda terzi, ayakkabı tamircisi ve duvarcı gibi çeşitli meslek gruplarında çalışan işçiler, ücret artışı talebiyle greve gitmişlerdir. İnşaat işçileriyle ücret artışının yanında çalışma sürelerinin kısıtlanması nedeniyle 1879 yılında grev yapmışlardır. Aynı yıl Şirket-i Hayriye vapur işletmesindeki dökümhane işçilerinin ve tersane işçilerinin ücretlerini kaime veya bakır parayla değil altın parayla ödenmesi talebiyle gittikleri grevler ise diğer grev örnekleri arasındadır (Karakışla, 2017: 31).

Çeşitli işkollarında çalışan işçilerin, birçok taleple grev yoluna başvurduğu örnekler mevcuttur. Karakışla (2017: 34), grevlere kaynaklık eden işçi taleplerinde Anadolu Demiryolu Şirketi işçilerinin talep listesinin en detaylı örnek olduğunu ifade etmektedir. Anadolu-Bağdat Demiryolu işçilerinin talepleri, 1908 yılındaki grev dalgasında diğer işkollarında çalışanlar üzerinde de etkili olmuştur (Güzel, 2016: 52). Almanlar tarafından işletilen Anadolu Demiryolu Şirketi işçilerinin talep listesi:

- i. Sendikanın işveren tarafından tanınması,
- ii. Belirli çalışma saatlerinin getirilmesi,
- iii. Bir aylık ücretli izin,
- iv. Hafta tatili,
- v. Yıllık ikramiye,
- vi. Sağlıklı çalışma koşulları,
- vii. Seyahatlerde 5 kg'lık bagaj taşıma hakkı,

- viii. Aile üyelerine indirimli tarife,
- ix. Kapalı makinist kabini,
- x. Yılda iki kez yeni üniforma,
- xi. Haydarpaşa Garı'ndaki büfenin işçiler tarafından işletilmesi,
- xii. İşçiler ve aileleri için ücretsiz sağlık hizmeti,
- xiii. Hastalık veya kaza halinde ücretlerin düzenli olarak ödenmesi.

İşçilerin talepleri, sosyal politikayla ve sosyal güvenlik hakkıyla yakından ilgilidir. Şirket yetkililerininse çalışma ilişkilerindeki otoritesini koruma amacı bulunmaktadır. İşçilerin, işin niteliği, çalışma esasları ve disiplin hükümleri gibi hususlarda söz sahibi olmaya dair talepleri, şirket ve hükümet yetkililerini en fazla tedirgin eden konulardır. Talepler arasında yer alan açığa alma ve işten çıkarma hususlarındaki koruyucu hükümleri, kontrol altına alma, atamalarda ve yeni işe alınacak işçileri belirlemede söz sahibi olma gibi istekler takip etmektedir. Bu talepler, taraflar arasındaki uzlaşmazlık konuları arasında öne çıkanlar olup süreç sonunda grevi beraberinde getirmiştir (Karakışla, 2017: 36-43).

Osmanlı İmparatorluğu'ndaki sınıfsal mücadelelerin en üst noktaya ulaştığı dönem 1908 yılındaki grev dalgalarıdır. İkinci Meşrutiyetin ilan edilmesinin ardından işçiler, ekonomik temelli olarak çeşitli işkollarında greve gitmişlerdir. Deniz taşımacılığı, ardiye ve antrepoculuk, gıda sanayi, basın ve yayın, dokuma, demiryolu taşımacılığı, ağaç, enerji, çimento-toprak-cam, konaklama-eğlence, gemi yapımı, ticaret-büro-eğitim-güzel sanatlar, madencilik, metal ve deri imalatı işkollarında toplam 111 grev tespit edilmiştir. Grevlerin 41'i İstanbul, 31'i Selanik, 13'ü İzmir'de, diğer grevler ise muhtelif yerleşim yerlerinde gerçekleşmiştir. Greve giden işçi sayısına ilişkin veriye 30 grev için ulaşılabildiği olup; söz konusu 30 greve toplam 42 bin 728 işçi katılmıştır. En fazla greve gidilen işkolu demiryolu taşımacılığıdır (23 grev). Demiryolu taşımacılığını, gıda sanayi (21), antrepoculuk (10) ile dokuma ve deri (10) imalatı takip etmektedir (Güzel, 2016: 35-47).

Grev dalgası, Osmanlı iktisadi ve mali yapısına yönelik oluşturduğu risk nedeniyle, 1909 yılında İttihat ve Terakki Cemiyeti tarafından Osmanlı Mebusan Meclisi'nde Tatil-i Eşgal Kanunu'nun kabulüne yol açan temel etmen olmuştur. Işıklı'ya göreyse (2005: 474) Tatil-i Eşgal, "Batılı kapitalistlerin ve ülkenin egemenliğini ele geçirmiş bulunan Batılı emperyalist devletlerin" etkisiyle kabul

edilmiştir. Türkiye’de sendikacılık hareketini baskılayan bu düzenlemenin arkasında, 1908 yılındaki Alman kapitalist çevrelerin talepleri ve dönemin İktisat Nazırının Alman asıllı müşaviri Kont Ostrorog’un telkinleri yer almaktadır (Gavril, 2021: 39).

Cumhuriyet döneminde de varlığını sürdüren Tatil-i Eşgal Kanunu, kamuya hizmet veren kuruluşlarda sendika kurulmasını, kurulan sendikaların kapatılmasını ve iş uyuşmazlıklarının barışçı yollarla çözülmesini öngörmektedir. Toplu iş ilişkilerini düzenleyen bu yasa 1938 yılında çıkarılan Cemiyetler Kanunu’na kadar yürürlükte kalmıştır (Makal, 1999: 42-43).

Yasanın kabul edildiği 1909 yılından 1918 yılına dek savaş koşulları nedeniyle uygulanan sıkıyönetim politikaları, işçi örgütlenmesinin önünde büyük engel teşkil etmiştir. Yasadaki kısıtlamalar nedeniyle grev sayısında azalma yaşanmıştır. Yapılan grevler, ekonomik temelli olup genellikle yabancı şirketlerde görülmüştür. Bu grevlerin süresi ise Kazlıçeşme deri sanayinde olduğu gibi uzun süreli olmuştur (Karakışla, 2017: 37).

İkinci Meşrutiyet, Türkiye’de siyasi haklar bakımından sembolik bir anlam taşımakla birlikte, İttihat ve Terakki Cemiyeti’nin sınıfsal örgütlenmeye yaklaşımını ortaya koymak açısından da öneme sahiptir. Nitekim halkçılık düşüncesinin temellerinin atıldığı İkinci Meşrutiyet yıllarından itibaren Türkiye’de sınıf örgütlenmeleri, yasal zemine 1947 yılına kadar oturtulmamıştır. 1947 yılında sağlanan sendikal haklar ise sınırlı ölçüde özgürlük getirmiştir¹⁶.

Jön Türk Devrimi olarak da ifade edilen İkinci Meşrutiyet’le iktidara gelen İttihat ve Terakki’nin halkçılık ideolojisine bağlılığı, ekonomik kalkınma için gerekli olan sermaye birikiminde milli iktisat anlayışının kusursuz bir şekilde işlemesi amacına dayanmaktadır. İttihat ve Terakki, çokuluslu bir imparatorluktan ulus devlete geçişi sağlama amacını taşımış ve bu doğrultuda ulus içerisinde sınıfsal ayrışmaları önleme ilkesini benimsemiştir. Bu yönüyle İkinci Meşrutiyet dönemini cumhuriyet döneminin “siyasi laboratuvarı” olarak ifade etmek mümkündür (Özüoğlu, 2002: 78-79).

¹⁶ Toprak (2013: 170), halkçılığın İkinci Meşrutiyet’in Osmanlı İmparatorluğu’ndaki düşünsel yaşama getirdiği en temel akım olduğunu ileri sürmektedir: “*Rus Narodnik hareketinden ve Balkanlar’daki uzantısı halkçılık (popülizm) ve köycülüğten (peasantizm) esinlenen Osmanlı halkçıları Türk Ocağı ile Milli Talim ve Terbiye Cemiyeti çerçevesinde toplanmış, Türk Yurdu ve Halka Doğru dergilerini çıkarmışlardı.*”

1.2.2. Cumhuriyet Döneminde İşçi Sınıfı

Cumhuriyet döneminde işçi sınıfına dair gelişmeler, tek partili ve çok partili dönemler itibariyle ele alınmalıdır. Cumhuriyetin kurulmasından itibaren 1946 yılına dek varlığını sürdüren tek partili dönemde ekonomik kalkınma amacıyla sanayileşmeye kilit bir rol verilmiştir. Dolayısıyla söz konusu dönemde izlenen politikalar, işçi sınıfıyla devlet arasındaki ilişkileri açıklamak açısından önem taşımaktadır. Dışa açılma politikalarının izlendiği ve serbest piyasa ekonomisi için koşulların hazırlandığı Demokrat Parti dönemiyse başka bir kırılma noktasını oluşturmaktadır. Ardından 27 Mayıs 1960 ve 12 Eylül 1980 askeri darbeleri sonrasında oluşan iktisadi ve düşünsel yapı, işçi sınıfı hareketinin seyrini açıklamada kullanılacak dönüm noktalarıdır.

1.2.2.1. Tek Parti Döneminde İşçi Sınıfı

Türkiye Cumhuriyeti, Osmanlı İmparatorluğu'nun siyasal, toplumsal ve iktisadi mirasının yanında; bazı hukuksal düzenlemeleri, ücretlilerin nicel varlığını, işçi sınıfının örgütlenme ve mücadele deneyimlerini de miras olarak devralmıştır (Makal, 1999: 39-44). 1921 yılındaki sayım sonuçlarına göre İstanbul, İzmir, Adana ve Bursa gibi sanayi kentleri dışında ve "milli hudutlar" içerisinde 33 bin işyerinde toplam 76 bin 213 işçi çalışmaktadır. Bu işçilerin 35 bini tekstil, 17 bini deri işleme, 8 bini metalürji ve 6 bini ağaç/marangozluk işkolunda istihdam edilmektedir. İşyeri başına ortalama işçi sayısının 2,53 olduğu göz önüne alınırsa, söz konusu işletmelerin kapitalist niteliğinin bulunmadığını, ekonominin büyük ölçüde esnaf ve sanatkâr işyerlerine dayandığını söylemek mümkündür (Koç, 2022: 114).

Cumhuriyetin ilan edildiği 1923 yılında Türkiye nüfusu 9-10 milyon civarında olup; toplam işçi sayısının 111 bin ila 114 bin arasında olduğu tahmin edilmektedir (Güzel, 2016: 127). 1927 yılında yapılan Resmi Sayım sonuçlarına göreyse 37 bini kadın ve 22 bini 14 yaşından küçük çocuk olmak üzere toplam 147 bin 128 işçi olduğu tespit edilmiştir.

Birinci Dünya Savaşı yıllarında işgal altında olan yerlerdeki işçilerin büyük kısmı Rum, Ermeni ve Yahudilerden oluşmaktadır. Öte yandan Anadolu'daki işçilerin büyük kısmı tam olarak mülksüzleşmemiş, yeniden toprak sahibi olabilme ve kendilerine ait işyeri açabilme olanağı bulunan ücretlilerdir (Koç, 2022: 114). Dolayısıyla Türkiye'de erken Cumhuriyet döneminde geniş bir işçi kitlesinin sınıf bilincine ulaştığı fikrini ileri sürmek olanaklı değildir. Osmanlı İmparatorluğu'ndan

devralınan iktisadi miras, sosyal sınıfların niceliksel ve niteliksel gelişimini de doğrudan etkilemiştir. Savaş sonrası yıllarda ekonomik kalkınmanın anahtarı olarak görülen sanayileşme düşüncesi, tek parti döneminde sınıf çatışmalarının yerine milli dayanışma fikrini ön plana çıkarmıştır. Bu yaklaşım, İttihat ve Terakki Partisi'nin temellerini attığı ve Cumhuriyet döneminde de varlığını sürdüren temel prensip hâlini almıştır.

İttihat ve Terakki'den Cumhuriyet rejimine devrolan milli iktisat anlayışı, sınıf bilincinin yerine milli kimliği ikame etmeyi amaçlamıştır. “Milli sınıf” yaratma isteğiyle hareket eden İttihat ve Terakki, milli kimlikten bağımsız bir sınıf kimliğine mesafeli yaklaşmıştır. Milli iktisat anlayışı, sınıf kutuplaşması ve sınıf çatışması fikirlerini reddetmektedir (Ahmad, 2017: 127; Özuğurlu, 2002: 86-87).

Yeni devletin düşünsel temellerinde önemli bir yeri bulunan Ziya Gökalp'in yaklaşımı (1980: 77), milli iktisat anlayışı ve sınıf meseleleri açısından ipucu vermektedir. İktisadi vatanperverliğin devletin milli iktisat siyaseti izlemesine bağlı olduğunu belirten Gökalp, toplumun genel menfaatlerinin bireysel menfaatlerin üzerinde tutulması gerektiğini ifade etmektedir. İşbölümü ve toplumsal dayanışma sayesinde milli iktisat anlayışının somutlaşacağını savunan Gökalp, milli burjuvazinin gelişmesi yoluyla kalkınmanın mümkün olacağına inanmaktadır. Gökalp'in solidarist yaklaşımı, Cumhuriyet yönetiminin sınıfsal konulara bakışını göstermesi açısından önem taşımaktadır. Tam da bu noktada halkçılık ideolojisinin işçi sınıfına ve çalışma ilişkilerine yansımaları üzerinde durmak gerekmektedir.

Makal'a göre (1999: 50) Türkiye'de halkçılık ideolojisi, içeriği ve toplumsal sonuçları itibarıyla farklı anlamları içermektedir. Örneğin Kurtuluş Savaşı yıllarında halkçılık, ulus devletin kuruluş motivasyonu olarak görülürken; savaş sonrası dönemde milli burjuvazi eliyle iktisadi kalkınmanın sağlanmasının temel aracıdır. Halkçılığın bu noktadaki rolü, sınıf farklılıklarının mevcut olmadığı düşüncesinin meşruiyetinin sağlanmasıdır. Gökalp'in “tesanütçülük” olarak adlandırdığı solidarizm ve mesleki temsilcilik ideolojisi, halkçılık ideolojisinin teorik temelleri arasında yer almaktadır. Sınıf çatışmalarını gündemine almayan ve sosyal demokrasiyle dirsek teması bulunan tesanütçülük, sosyalizm karşısında sağ ideolojilerin güçlenmesinde de işlevsellik kazanmıştır (Toprak, 2013: 171-172).

Halkçılık ideolojisi, “rejimin sınıf ahengi” fikrine dayanmaktadır (Timur, 2018: 179). Tek parti döneminde -özellikle 1929 krizi sonrasında- kalkınmanın yolu, “programlı devletçilikten” geçmektedir (Aydemir, 1934: 5). Programlı devletçiliğin başarıya ulaşması içinse “sınıfsız ve tezsatsız bir millet olma gayesine” erişmek, sınıfsız ve kaynaşmış bir kitleyi örgütlemek gerekmektedir (Tör, 1932a: 17). Sınıfsız ve kaynaşmış kitle söyleminin arka planında yer alan halkçılık, tek parti döneminde sistemin varlık ögesi durumuna gelmiştir. İşçi örgütlenmesini engellemede yasal ve polisiye önlemler baskı aracı; halkçılık ve milliyetçilik söylemleri ise rıza mekanizmasının aracı olarak kullanılmıştır (Özügürlü, 2002: 116).

Devletçi sanayileşme ilkelerinin benimsendiği 1930’lu yıllarda halkçılık, sınıflı toplumların reddi için gerekçe olarak kullanılırken 1940’lı yıllardan itibaren ise halkçılık ideolojisinin yerini milliyetçilik ilkesi almaya başlamıştır (Makal, 1999: 50). Kalkınma stratejisi, halkçılık-devletçilik ve milliyetçilik ekseninde yürütülmeye çalışılırken, Cumhuriyet Halk Partisi/Fırkası (CHP) işçi örgütlenmelerine ilişkin birtakım düzenlemeleri de hayata geçirmiştir. Örneğin, 1938 yılında kabul edilen Cemiyetler Kanunu, sınıf esasına dayalı örgüt kurmayı yasaklamıştır. 1936 yılında kabul edilen 3008 sayılı İş Kanunu’nda da grev yasağı yer almaktadır. 1926 yılında kabul edilen Borçlar Kanunu’nda ise “umumi mukavele” kurumuna yönelik düzenleme yapılmış, ancak sendika kurma yasağı nedeniyle bu hükmün uygulamaya geçmesi mümkün olmamıştır (Makal, 1999: 178-184).

Diğer taraftan sınıf hareketlerine dolaylı yoldan etkisi bulunan düzenlemelere rastlamak da mümkündür. Örneğin 1925 yılında Şeyh Sait Ayaklanması nedeniyle çıkarılan Takrir-i Sükûn Yasası, her türlü muhalefetle birlikte sendikacılığın fiilen ortadan kaldırılmasına yol açmıştır. Tek parti döneminde Soma-Bandırma Demiryolu grevi, İstanbul Liman işçileri grevi, Adana demiryolu işçileri grevi, tütün işçileri grevi ve 1928 yılındaki İstanbul Tramvay işçileri grevi haricinde sendikacılık hareketi içinde önemli yeri bulunan bir eyleme rastlamak mümkün değildir (Işıklı, 2005: 479-180).

Erken cumhuriyet döneminin önemli sorunlarından birisi de işgücü temini konusudur. Öyle ki İkinci Dünya Savaşı yıllarında Zonguldak’taki madenlerde işgücü talebini karşılamak amacıyla 1940 yılında çıkarılan Milli Korunma Kanunu kapsamında “iş mükellefiyeti” uygulaması başlatılmıştır (Koç, 2022: 176). İşçileşmenin teşvik edilmesi açısından bir başka önemli girişim de devletçi sanayileşme olgusuna bağlı

olarak kamu iktisadi teşebbüslerindeki çalışma koşullarının ve sosyal standartlarının yüksek seviyelerde tutulmasıdır. Ücretlerin görece yüksekliği, lojman, ücretsiz yemek, sağlık, eğitim ve kültür, ekonomia¹⁷, spor, sosyal güvenlik ve diğer sosyal olanakların sağlanması yoluyla kamu kesiminde istihdam arttırılmaya çalışılmıştır. Devlet, bu uygulamalarıyla, ayrıca özel sektör işverenlerine de örnek olma girişiminde bulunmuştur (Makal, 1999: 264-279). Bu olanaklar, işçi sınıfı içerisinde oluşan tabakalaşmaları ve kamu kesiminde istihdam edilenlerin “işçi aristokrasisi” yaklaşımı çerçevesinde değerlendirilmesini beraberinde getirmiştir (Koç, 2022: 177).

1.2.2.2. Çok Partili Dönemde İşçi Sınıfı

İkinci Dünya Savaşı'nın “faşizmin yenilmesiyle sonuçlanmasının” ardından Türkiye’de 3 Haziran 1946 tarihinde Cemiyetler Kanunu’nda değişiklik yapılmıştır. Yapılan değişiklikle birlikte sınıf esasına dayalı cemiyet kurma yasağı kaldırılmıştır. Çok partili siyasi yaşama geçişin başladığı 1946 yılında, işçiler de sendikaların çatısı altında örgütlenmeye başlamıştır (Işıklı, 2005: 463).

Kurulan sendikal örgütlerden bir kısmı siyasi örgütlerin girişimiyle, diğerleri ise kendiliğindenci bir şekilde ortaya çıkmıştır. Ancak sendikal örgütlerin kurulmasını sağlayan özgürlükçü ortam uzun vadeli olamamıştır. Tehlikeli sayılan sendikalar ve sosyalist partiler, 21 Aralık 1946 yılında sıkıyönetim kararıyla kapatılmıştır. Ardından 1947 yılının başında “devletle beraber/millî sendikacılık” koşulunu arayan ve “güdümlü demokratik rejime” uygun sendikaları meşru kabul eden 5018 sayılı Sendikalar Kanunu çıkarılmıştır (Güngör, 2002: 131).

1947-1960 dönemi, Türkiye’nin iktisadi ve siyasal yaşamında olduğu gibi işçi sınıfı hareketinde de ABD etkisinin görüldüğü yıllardır. Truman Doktrini çerçevesinde sağlanan Marshall yardımları, özellikle Demokrat Parti (DP) döneminde ülkenin birikim stratejisinin ve siyasal yaşamının ABD güdümünde şekillenmesinin temelinde yer almaktadır. Nitekim çok partili yaşama geçişle birlikte, ABD’de McCartyçiliğin egemen olduğu yıllarda, CHP ile DP arasında “antikomünizm yarışı” başlamış ve “*bu yarış daha sonraları TCK’nın 141. ve 142. maddelerinde öngörülen cezaların açık arttırmaya çıkarılmasıyla devam etmiştir*” (Güngör, 2002: 141)”

¹⁷ Ekonoa, kurumlarda çalışanların gıda ve diğer temel ihtiyaçlarının karşılanması amacıyla kurulan servisleri ifade etmede kullanılmaktadır. Çalışanların, uygun fiyatlarla alışveriş yapmasını sağlayan ekonomalar, devletçi sanayileşme döneminde işgücü devrini azaltmaya yönelik olarak çeşitli kurumlarda yer almıştır.

Tek parti döneminde sınıf çatışmalarını önlemede rol oynayan halkçılık, çok partili dönemde yerini milliyetçiliğe bırakmıştır. Özellikle 1950'li yıllarda, anti-komünizm ve milliyetçilik, sendikal alandaki politik iklimin ayrılmaz unsurları durumuna gelmiştir (Koçak, 2014: 179). Nitekim önce CHP, ardından DP döneminde bu iki unsur sendikalar üstündeki vesayet ve hegemonyanın aracı olarak kullanılmıştır (Çelik, 2015: 121-122). Vesayet rejiminin hukuksal çerçevesini oluşturan 5018 sayılı İşçi ve İşveren Sendikaları ve Sendika Birlikleri Hakkında Kanun'un ideolojik çerçevesini de milliyetçilik oluşturmaktadır (Güngör, 2002: 148).

Güngör'e göre (2002: 158-159) CHP, 1950 yılına dek bir yandan milliyetçi ideoloji ekseninde işçi sınıfı üzerinde vesayet kurmaya çalışırken, diğer taraftan otoriter yönünün uluslararası mecralarda görünmemesini sağlamak için faaliyetler yürütmüştür. İşçi Bürosu'nun kurulması, CHP'nin işçi sınıfı üzerindeki otoriter tavrının görünmesini önlemek için attığı en önemli adım olarak gösterilmektedir. Bu büronun kurulmasının diğer bir amacı da işçilerin gizli örgütler kurmasını önlemek ve muhalefet partilerinin eleştirilerini en aza indirmektir. CHP ayrıca mali yardımlarda bulunmak kaydıyla çeşitli sendikal örgütlerin kuruluşunda doğrudan yer almıştır. İstanbul İşçi Sendikaları Birliği (İİSB), bu girişimlerin bir çıktısıdır. Ancak CHP, DP'nin iktidara geldiği döneme dek işçilerin grev hakkını elde etmesine olanak tanımamıştır. 1950 yılındaki iktisadi kriz, işçilerin alternatif bir parti olarak DP'ye yaklaşmasına yol açmıştır. Gerek sendikaların içinde yer alan muhalefet, gerekse DP'nin bu muhalefeti örgütleme girişimleri, bazı sendikacıların DP'ye yönelmesine neden olmuştur. İİSB'ye alternatif olarak 1950 yılında Hür İşçi Sendikaları Birliği'nin kurulmasını bu doğrultuda ele almak mümkündür.

Tablo 3. 1948-1963 Döneminde Sendika ve Sendikalı İşçi Sayısına İlişkin Gelişmeler

Yıllar	İş Kanuna Tabi İşçi Sayısı	Sendikalı İşçi Sayısı	Sendikalaşma Oranı (%)	Sendika Sayısı	Birlik ve Federasyon Sayısı	Sendika Başına Üye Sayısı
1948	329.463	52.000	15.78	73	1	712
1949	344.514	72.000	20.90	77	2	935
1950	373.961	78.000	20.86	88	3	886
1951	427.364	110.000	25.74	137	8	803
1952	488.505	130.000	26.61	248	16	524
1953	556.535	140.000	25.16	275	17	509
1954	583.292	180.387	30.93	323	23	558
1955	604.295	189.595	31.37	363	27	522
1956	645.321	209.155	32.41	376	26	556
1957	681.012	244.853	35.95	383	18	639
1958	671.704	262.591	39.09	394	18	666
1959	754.875	280.788	37.20	417	21	630
1960	824.881	282.967	34.30	432	27	655
1961	868.954	298.679	34.37	511	-	584
1962	903.817	307.639	34.04	543	-	567
1963	975.570	295.710	30.31	565	-	523

Kaynak: Makal, A. (2002). Türkiye’de Çok Partili Dönemde Çalışma İlişkileri: 1946-1963, İmge Kitabevi, s. 276.

Sendikalaşma oranının 1948-1963 arasında hızla yükseldiği görülmektedir. Ancak, istatistiklerin toplanmasında sendikaların beyanının esas alındığı dikkate alınarak bu sayılara ihtiyatla yaklaşılması gerekmektedir. Tabloda dikkat çeken bir diğer husus da sendika başına düşen işçi sayısıdır. Buradan hareketle, 5018 sayılı Kanun döneminde Türkiye’de sendikacılığın dağınık bir görünüme sahip olduğunu belirtmek mümkündür.

DP döneminde iktidarın sendikaları kendisine bağımlı kılmasındaki en önemli araçlardan birisi Çalışma Bakanlığı tarafından sendikalara ödenen “ceza paraları” olmuştur. Bakanlık tarafından sendikalara ödenen bu paralar, örgütlerin aidat gelirlerinin bir hayli üzerinde olmaktadır. Bu durum, sendikanın iktidarın kontrolüne girmesinde anahtar bir rol üstlenmektedir. 1952 yılında kurulan Türkiye İşçi Sendikaları Konfederasyonu’nun (Türk-İş) kurulduğu yılki aidat geliri 8 bin 177 TL iken ceza paralarından edindiği paranın 26 bin 500 TL düzeyinde olması, buna verilebilecek örnekler arasındadır (Işıklı, 2005: 492).

1950’li yıllarda Türkiye’deki sendikal örgütlenme üstündeki ABD etkisi, Türk sendikacılığının özellikleri arasında önemli bir yer tutmaktadır. 1951-1952 yıllarında sendikaların konfederasyonların çatısı altında toplanmasını teşvik etmek üzere Uluslararası Hür İşçi Sendikaları Konfederasyonu (ICFTU), Amerikan Emek Federasyonu (AFL), ABD Elçiliği, Marshall Yardım Servisi ve Amerikan Hükümeti’ne bağlı bir kuruluş olan Uluslararası Kalkınma Ajansı (AID) gibi örgütler, yoğun bir şekilde Türkiye’ye ziyaretler gerçekleştirmiştir. Dış ve iç faktörlerin birleştiği bir tarihsel dönemde, 31 Temmuz 1952 günü Türk-İş kurulmuştur. Türk-İş’in 6 Eylül 1952 tarihinde İzmir’de gerçekleştirilen ilk genel kurulunda Amerikalı sendikacı Irving Brown¹⁸ da yer almıştır. Brown, konuşmasında Türk-İş’e antikomünizm misyonu yüklemiştir (Güngör, 2002: 172-176).

Tüzüğünde “partiler üstü politika” ilkesini benimseyen Türk-İş, kurulduğu günden bu yana tüm siyasi partilerle belirli düzeyde ilişki kurmuştur. İlk genel başkanı CHP’li olan Türk-İş, bir yıl geçmeden olağanüstü kongre kararı almış ve söz konusu genel kurulda DP’li bir sendikacı genel başkanlığa seçilmiştir. Ardından söz konusu genel başkan, 1953 yılında yapılan seçimlerde İstanbul’dan DP Milletvekili olmuştur (Işıklı, 2005: 493).

DP, grev hakkı taahhüdüyle sendikaların desteğini alarak iktidara gelmesine rağmen, söz konusu vaadini siyasi yaşamı boyunca yerine getirmemiştir. CHP’ye benzer şekilde milliyetçilik ve anti-komünizm söylemiyle sendikalar üzerinde vesayet kuran DP, 27 Mayıs 1960 tarihine kadar iktidarda kalmıştır. 27 Mayıs Darbesinden sonra ise 1961 yılında yeni Anayasa yürürlüğe girmiştir. 1961 Anayasası, sendikal hak

¹⁸ I. Brown’un CIA ajanı olduğuna dair kanıtlar bulunmaktadır (Çelik, 2015; Işıklı, 2005; Güngör, 1994 vb.).

ve özgürlükler açısından ilerici düzenlemeleri beraberinde getirmiştir. Anayasa örgütlenme, toplu iş sözleşmesi ve grev hakkını birlikte ele alan bir yaklaşıma sahiptir. Bu çerçevede 1963 tarihinde 274 sayılı Sendikalar Kanunu ve 275 sayılı Toplu İş Sözleşmesi, Grev ve Lokavt Kanunu yürürlüğe girmiştir.

1960-1980 dönemi, Türkiye işçi sınıfı tarihi açısından en hareketli dönemdir. Türk-İş'in ABD sendikaları ile kurduğu ilişki nedeniyle 4 sendikacının girişimiyle 1967 yılında Devrimci İşçi Sendikaları Konfederasyonu'nun (DİSK), ardından Alparslan Türkeş'in öncülüğündeki milliyetçi partinin sendikal alandaki temsilcisi olan Milliyetçi İşçi Sendikaları Konfederasyonu'nun (MİSK) ve Necmettin Erbakan öncülüğündeki milli görüş hareketinin temsilcisi Hak İşçi Sendikaları Konfederasyonu'nun (Hak-İş) kurulması, bu döneme rastlamaktadır.

Sendikal hak ve özgürlüklerin geniş bir biçimde tanındığı bu dönem, 12 Mart 1971 tarihindeki askeri muhtırayla tahrip olmuş, 12 Eylül 1980 yılındaki darbeye de tamamen ortadan kalkmıştır. Sendikal barajlar, sendikacıların cezalandırılması, milli tip sendikacılık dışındaki örgütlenmenin gayrimeşru hale gelmesi, sendikalaşma oranının düşmesi ve sendikaların nitel açıdan güç kaybı yaşaması, 12 Eylül askeri darbesinin doğrudan bir sonucu olarak görülmelidir. Darbeden sonra 1983 yılında çıkarılan 2821 sayılı Sendikalar Kanunu ve 2822 sayılı Toplu İş Sözleşmesi, Grev ve Lokavt Kanunu, birçok bakımdan 274 ve 275 sayılı yasaların gerisinde kalmıştır. 2012 yılında kabul edilen 6356 sayılı Sendikalar ve Toplu İş Sözleşmesi Kanunu da askeri darbe koşullarında hazırlanan yasaların devamı niteliğini taşımaktadır. Öyle ki 2024 yılı itibarıyla sendikalaşma oranı yüzde 15 (ÇSGB, 2024); toplu iş sözleşmesi kapsamı ise yüzde 8 düzeyindedir (DİSK-AR, 2024).

İKİNCİ BÖLÜM

EŞİTSİZ GELİŞME TEORİSİ ÇERÇEVESİNDE TÜRKİYE’NİN EKONOMİ-POLİTİĞİ

Çalışmanın bu bölümünde bağımlılık ekolünün sınıflandırması ekseninde yarı-çevre ülke niteliğine sahip olan Türkiye’nin iktisadi yapısı ele alınmaktadır.

2.1. Eşitsiz Gelişimin Ontolojisi Çerçevesinde Tarihsel Kapitalizm

Braudel (2020: 106), tarihin her zaman yeniden başladığını, kendisini sürekli bir şekilde yenilediğini ve kaderinin bütün insan bilimlerinin kaderinden farklı olmadığını belirtmektedir. Kapitalizmin krizleriyle birlikte kendisini gösteren yeniden yapılanma süreçlerinde yaşanan tarihsel evrimler, tarihsel olguların geçerliliklerini yitirerek yeniden yazılmalarını gerekli kılan en önemli etkenler olarak karşımıza çıkmaktadır (Arrighi, 2016: 15).

Tarih yazıcılığındaki önemli sorunlardan birisi, olguların geçerli olduğu coğrafi alandır. 15. ve 16. yüzyıllarda Avrupa’daki ekonomik ve teknolojik gelişmelerin Avrupa dışındaki ekonomik mekanizmaları açıklamaya yetip yetmeyeceği, tarihin sınırlılıklarını gösteren başlıca konulardan birisidir (Braudel, 2020: 27). Avrupa’da gelişen ticaretin belirlediği ekonomik yapının tarih araştırmalarında geniş yer bulması, bu olgunun Avrupa’nın gerçeği olmasından kaynaklanmaktadır. Ancak Avrupa dışı ekonomiler bu olguyla aynı dönemde karşı karşıya gelmemişlerdir. Oysa aynı dönemde Avrupa dışındaki ekonomik, sosyal ve siyasal yaşamı da ele alan ve seyyahların anlatımına dayanan tarihsel metinler de bulunmaktadır. Ancak tarihçiliğin, bir bilimsel uğraşı olarak Avrupa’da gelişmesi, dünya tarihinin de Avrupa eksenli tarihçilerin eserleri çerçevesinde yorumlanmasına yol açmaktadır. Bu noktada Avrupa dışını, Avrupa’ya göre değerlendirmek tarihinin karşı karşıya olduğu büyük bir risk olarak ele alınmaktadır (2020: 31-32).

Avrupa ile Avrupa dışı arasındaki tarihsel ayrımın kökeninde, kapitalist gelişme sürecinin eşitsiz ilerlemesi yer almaktadır. Eşit derecede gelişmemiş toplumlar, tarihsel süreçleri eş zamanlı olarak deneyimlemelerine rağmen, gelişmiş toplumların kavramsal çerçevesinde yazılan tarihe tanıklık etmektedir. Bu durum, az gelişmiş ve gelişmekte olan toplumlarda tarihin soyut bir nitelik taşımasına yol açmaktadır. Gelişmiş toplumlar ile diğer toplumlar arasındaki ayrımın kökenini ise “uygarlık”

kavramıyla açıklamak mümkündür. Rousseau'ya (1982: 155) göre uygar toplumun gerçek kurucusu, “*bir toprak parçasının etrafını çitle çevirip ‘bu bana aittir’ diyebilen, buna inanacak kadar saf insanlar bulabilen ilk insandır*” ve “*bu sahtekara kulak vermekten sakınınız! Meyvelerin herkese ait olduğunu, toprağın ise kimsenin olmadığını unutursanız, mahvolursunuz diye haykıracak olan*” kişi ise insanlığı suçlardan, savaşımlardan, cinayetlerden ve yoksulluklardan esirgeyecek kişidir. Bu bakış açısıyla, kapitalist birikim rejimindeki toplum yapısının, erk sahiplerinin güçsüzleri baskı yoluyla sömürmeye dayandığını ileri sürmek mümkündür (1982: 96).

Ekonomi-politik güç ilişkileri çerçevesinde ülkelerin merkez veya çevre statüsüne sahip olduğunu savunan Amin (2018), bu ayrışmayı küresel kapitalizmin temel özelliği biçiminde ifade etmektedir. Bu bağlamda çevre ülkelerin ekonomik büyümeleri, merkez ülkelere olan bağımlılıkları tarafından şekillendirilmektedir. Üçüncü Dünya olarak nitelendirilen çevre ülkelerin burjuvazi kesimi ise bu bağımlılık ilişkisini kendi çıkarları doğrultusunda kullanma çabası içindedir. Nitekim 19. yüzyılda Amerika ve Asya'daki çevre ülkeler ile Arap ülkeleri ve Osmanlı İmparatorluğu'nun ürettiği mamul maddeler, merkez ülkelerdeki sermaye birikiminin hızlanmasında önemli derecede rol oynamıştır (2018: 127). Eşitsiz gelişmeden kaynaklı olarak gösterilen bu çaba, dünya sisteminde bağımlı konumda olan devletlerin yurttaşı durumundaki işçi sınıfları açısından eşitsizliğin yeniden üretilmesine yol açmaktadır (2018: 111).

Tarihsel kapitalizmin temel özelliği, toplumsal sistemin temelinde sermayenin birikim amacıyla yer almasıdır (Wallerstein, 2016: 16). Braudel'e (2020: 49) göre de kapitalizmin anahtar sözcüğü “kendisini sürekli yeniden üreten sermayedir” ve “kullanılmayan hazinedeki para sermaye değildir.” Dolayısıyla kapitalistlerin daha fazla sermaye birikimi amacıyla toplumsal süreçleri hızla metalaştırdığını belirtmektedir. Sermaye birikimini hızlandırmayı sağlayan diğer bir yol ise yeniden konumlandırmadır. Kapitalist dünya sistemi, yaklaşık elli yılda bir kendisini coğrafi bakımdan yeniden konumlandırmaktadır. Hiyerarşinin üst kademelerine yeni üretim süreçleri dahil oldukça, diğer üretim süreçleri alt kademelere doğru kaymaktadır. Coğrafi yeniden konumlandırma, işgücü maliyetlerinin azaltılması yoluyla sermaye birikimini hızlandırmaktadır (2020: 35). Hiyerarşinin alt basamaklarında yer alanlar ise, merkez ülkeleriyle eşit derecede gelişme olanağını yakalayamayan ülkeler olmaktadır.

Dünya ülkeleri arasında sınıflandırma yapmanın gerekçesi, temelinde pazar ekonomisinin yer aldığı, ilerleyen süreçte ise sermaye ihraçlarıyla birlikte küresel bir nitelik kazanan üretim ilişkileridir. Borsalar, krediler, değiş-tokuş ilişkileri ve genel anlamıyla pazar ekonomisi, Avrupa dışındaki ülkelerde de çeşitli düzeylerde ve biçimlerde kullanılmış olmasına karşın, Avrupa ekonomisinin daha hızlı gelişmesinin nedeni ise, Avrupa'daki kurumların ve enstrümanların görece üstünlüğüdür (Braudel, 2020: 36-37). Bu noktada “dünya ekonomisi” ve “ekonomi dünyası” kavramları arasında ayırım yapmak gerekmektedir. Dünya ekonomisi, bütünlüğü içerisinde dünyanın ekonomisini ifade ederken; ekonomi dünyası, “yaşadığımız dünyanın ekonomik bir bütünlük oluşturması ölçüsünde sadece bir parçasının ekonomisidir” (2020: 76). Ekonomi dünyasının özellikleri üç maddede toplanabilir:

- i. Belirli bir coğrafi mekanı işgal etmesi,
- ii. Egemen bir kent tarafından temsil edilen bir merkezinin bulunması (Venedik, Cenova, Amsterdam, Londra ve New York),
- iii. Çevre bölgelerin bulunması ve bu çevrelerin katılımcı olmaktan çok alt ve bağımlı niteliklere sahip olması (2020: 77-78).

Kapitalizm tarihi boyunca sistemin merkezi konumunda yer alan ülkeler, ekonomik etkenler çerçevesinde değişiklik göstermiştir. Kapitalizmin her dönemde belirli bir hiyerarşiye ihtiyaç duyduğunu belirten Braudel (2020: 70), dünya ekonomisinin çekim merkezinin ekonomik nedenlerle değişiklik göstermesini “merkez kayması” olarak nitelendirmektedir (2020: 81). Arrighi (2016: 23) ise merkez kaymalarını sistemik birikim daireleri yaklaşımı çerçevesinde ele almaktadır. Bu yaklaşıma göre, kapitalizm tarihi boyunca dört ayrı sistemik birikim dairesine yer verilmektedir (2016: 532):

- i. Birinci Sistemik Birikim Dairesi: Ceneviz (15. yüzyıldan 17. yüzyıla dek)
- ii. İkinci Sistemik Birikim Dairesi: Hollanda (16. yüzyılın son çeyreğinden 18. yüzyılın sonlarına dek)
- iii. Üçüncü Sistemik Birikim Dairesi: İngiltere (18. yüzyılın ortalarından 20. yüzyılın ilk çeyreğine dek)
- iv. Dördüncü Sistemik Birikim Dairesi: ABD (19. yüzyılın son çeyreğinden 20. yüzyılın sonuna dek).

Kapitalist tarihsel-toplumsal sistem içerisinde, kapitalistler arasında sürekli bir niteliğe sahip rekabet söz konusudur (2016: 149). Sistemik birikim daireleri arasında geçiş keskin olmamakta ve zaman geçtikçe azalmalar görülmesine rağmen her bir daire en az yüz yıl varlığını sürdürmektedir. Buradan hareketle Arrighi (2016: 23) “uzun yüzyıl” kavramını kullanmayı tercih etmektedir. Kondratieff dalgaları, sistemik birikim dairelerinin temelinde yer almaktadır. Bu dalgalar, genişleme, yavaşlama, resesyon ve iyileşme olmak üzere dört ayrı evreden oluşmaktadır. Yapısal ekonomik değişimlerle ilişkilendirilen Kondratieff dalgaları, ekonomik büyüme ve daralma, işgücü piyasası, yatırımlar, sosyal politikalar ve genel ekonomik düzenlemeler üzerinde etkili olmaktadır.

Ülkelerin dünya sistemi içindeki konumu, üretim ilişkileri içerisindeki rolüyle yakından ilişkilidir. Diğer taraftan bu olgu, farklı statüdeki ülkelerin benzer tarihsel süreçleri de farklı dönemlerde deneyimlemelerine yol açmaktadır. Fransız Devrimi sonrasında “özgür yurttaşlık” kavramının gelişmesine rağmen, 18. yüzyılda Hint adalarındaki ve 19. yüzyılda Brezilya’daki kahve plantasyonlarında köle emeğinin kullanılması tarihsel olayların yaşandığı dönemler ile bağımlılık ilişkileri ve eşitsiz gelişmeyle ilişkisini ortaya koyması açısından önem taşıyan örneklerdir (Frank, 1978: 127-128). Bir başka örnek ise kapitalist birikim rejimi içerisinde ülkelerin kişi başına düşen milli gelirlerinin karşılaştırmalı analiziyle verilebilir. Türkiye’nin 1960-1962 yıllarındaki kişi başına düşen milli geliri 200 dolar iken; bu rakam ABD’de 1832, İngiltere’de 1837, İsviçre’de 1839, Fransa’da 1852, Rusya’da 1889 ve İtalya’da 1909 yılında geçerlidir (Başkaya, 2001: 46).

Dünya sisteminin hiyerarşik yapısı içerisinde çevre statüsünde yer alan ülkelerin bağımlılıkları hem dışsal hem de içsel bir nitelik taşımaktadır (Cardoso ve Faletto, 1979: 200-201). Azgelişmişlik, kapitalist gelişme seviyesi açısından geride olma anlamında kullanıldığında (Başkaya, 2001: 45), ülkelerin hiyerarşik açıdan kendilerinden üst konumlarda yer alan ülkeleri takip etmesidir. Bu durumda azgelişmiş ülkelerin tarihsel değişimi yakalamak için kendilerinden ileri olan ülkeleri takip etmekten başka çaresi bulunmamaktadır. Değişmenin koşulu bu dışsal dinamığa bağlıyken, içsel dinamik ise değişimin temelini oluşturmaktadır (2001: 47).

Bağımlılık ilişkisinin sürmesi, Latin Amerika ülkeleri açısından kıyı burjuvazisi olarak ifade edilebilecek bir kesimin çıkarını korumaktadır. Kıyı bölgelerinde faaliyet

gösteren bu kesim, ihracata dayalı ekonomik kalkınmanın sınıfsal avantajlarını kullanmaktadır. Kıyı burjuvazisi, kolonyal ve postkolonyal dönemlerde, uluslararası ticaretteki küresel aktörlerle kurdukları ilişkiler çerçevesinde yerel ölçekte politik etkilerini attırabilmiş ve bağımlılık ilişkisinin içsel dinamiği üzerinde etki gücüne sahip olabilmıştır (Cardoso, 1979: 61). Osmanlı İmparatorluğu'nun son döneminde ve erken Cumhuriyet döneminde finansal güce sahip olan Levantenler ve Galata bankerleri de bu kapsamda ele alınabilecek örneklerdir. Ticaret burjuvazisi içerisinde yer alan bu gruplar bir yandan sermaye birikiminde rol oynarken, diğer taraftan ise ülkenin politik ve sosyolojik dönüşümünde önemli figürler haline gelmişlerdir (Ahmad, 2018: 123).

Çevre kategoride yer alan ülkelerin temel özelliği, merkez ülkelere tarımsal ürün ve hammadde ihraç etmesi, bunun karşılığında ise sanayi ürünleri ithal etmesidir. Sanayi ürünleri ile hammadde ve tarımsal ürünler arasındaki fiyat dengesizlikleri ise uzun vadede ticaret dengesinin çevre ülkeler aleyhine yeniden üretilmesine yol açmaktadır. Dış ticaret açıklarının artması aracılığıyla çevre ülkelerinin bağımlılığını pekiştiren bu durum, küresel ölçekte gelir dağılımı eşitsizliğinin derinleşmesine de yol açmaktadır (Harvey vd., 2010: 375)¹⁹. Öte yandan dünya sistemi içerisinde çevre ülkelerin yarı-çevre olarak nitelendirilen kategoriye, yarı çevre ülkelerin ise merkez ülke statüsüne yükselme amaçlarına ulaşması güçleşmektedir.

Dış ticaretten kültürel birikimlere kadar geniş yelpazede sonuçlara yol açan bu sosyal gerçekliklerin arkasında, ülkelerin tarihsel süreçleri farklı evrelerde deneyimlemiş olması yatmaktadır. Birikim rejiminin merkezinde yer almak, tarihsel süreçlerin diğer ülkelere göre erken deneyimlenmesini sağlamakta; az gelişmiş ülke statüsünde yer almak ise tarihsel süreçlerin gecikmesine yol açmaktadır. Gramscian perspektifle bir değerlendirme yapmak gerekirse; Batı hegemonyasının, kendisini kültürel ve entelektüel alanlarda da gösterdiği söylenebilir ve bu hegemonyanın kökeninde kuşkusuz askeri ve ekonomik güç yer almaktadır (Gramsci, 1999: 765).

¹⁹ Az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerin dış ticaret dengeleriyle tarım ve sanayi ürün fiyatları arasındaki ilişkiyi kuran bu eğilim Prebisch-Singer Tezi'ne dayanmaktadır. Raul Prebisch ve Hans Singer tarafından 1950 yılında birbirinden bağımsız olarak ortaya atılan ve aynı sonuca ulaşan bu tez, bağımlılık teorisi düşünürleri tarafından yaygın olarak kullanılmaktadır.

2.2. Türkiye İktisat Tarihinde Dönemleştirme

Tarihsel analizler yapılırken dikkat edilmesi gereken hususların başında dönemleştirme olgusu gelmektedir. Hangi ekonomi-politik kırılma noktasının dikkate alınarak dönemleştirmenin yapılacağı, tarihinin olgular karşısındaki hassasiyetini ve nesnellliğini yansıtmaktadır. Mikro tarih alanı ise belirli bir olay, kurum veya olgu gibi inceleme nesnelere odaklanması nedeniyle dönemleştirme konusunda daha da hassas davranılmasını gerektirmektedir.

Türkiye iktisat tarihine yönelik bir dönemleştirme yapmak gerekirse, başlangıç noktasının neresi olacağı büyük önem taşımaktadır. Osmanlı İmparatorluğu'nun yok olmasıyla Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulması arasında siyasal yönetim açısından keskin bir kopuş yaşansa da iktisadi ve sosyal açıdan bir süreklilik söz konusudur. Nitekim erken Cumhuriyet döneminin ekonomik sorunları arasında, İmparatorluğun dış borçları önemli bir yer işgal etmiştir. Söz konusu dış borçlar, Cumhuriyet dönemi hükümetleri tarafından miras olarak alınmış, ülkenin maliye ve ekonomi politikalarının şekillenmesinde etkili olmuştur. Diğer taraftan toplumsal ve sınıfsal yapı da İmparatorluk'tan devralınmıştır. Dolayısıyla Türkiye'nin iktisadi tarihine ilişkin değerlendirmelerde Osmanlı İmparatorluğu dönemine de yer vermek gerekmektedir.

14. yüzyıldan 20. yüzyılın başlarına kadar varlığını sürdüren Osmanlı İmparatorluğu'nun iktisadi ve mali yapısının tamamını dönemler arasına dahil etmek ise araştırmanın sınırlarını aşmaktadır. Türkiye'de demiryolu endüstrisindeki çalışma ilişkilerine odaklanan bu araştırma açısından yapılabilecek en elverişli sınırlama, demiryolu endüstrisinin tarihiyle ve dolayısıyla İmparatorluğun sanayileşmesiyle bağlantılı bir nitelik taşımalıdır. Bu noktada ise 19. yüzyılın ikinci yarısı ön plana çıkmaktadır. Sonuç olarak Türkiye iktisat tarihine ilişkin olarak yapılan değerlendirmelerde 1850-1923 yılları arasını bir dönem olarak kabul etmek mümkündür. 1850'li yılları, Osmanlı ekonomik tarihi açısından "yarı-çevreleşme" sürecinin sonuçlarının ortaya çıktığı dönemin başlangıcı olarak görmek mümkündür (Özguçurlu, 2002: 42). Bu tarihler, İmparatorluğun kapitalist ekonomiyle bütünleşme sürecine girdiği döneme rastlamaktadır. İlk demiryolu inşası, tersanelerin açılması, madencilik sektöründeki yatırımların artması gibi gelişmelerin bu döneme rastlaması, Osmanlı İmparatorluğu'nun sanayileşmeye başladığı dönem olarak kabul edilmesini sağlayan unsurlardır. Öte yandan tüm bu sektörlerdeki yatırımlarda, yabancı sermayenin

belirli imtiyazlar karşılığında ana aktör olması ise İmparatorluğun bağımlı ekonomi olarak tanımlanmasının en temel gerekçesidir.

Cumhuriyet dönemi ise iktisadi tarih açısından homojen bir nitelik taşımamaktadır. İçsel ve dışsal birçok etken hükümetlerin sanayileşme ve kalkınma stratejileri üzerinde belirleyici olmuştur. Dolayısıyla Cumhuriyet dönemi iktisadi tarihinin de alt dönemlere ayrılarak ele alınması gerekmektedir. Örneğin Boratav (1988: 155), bu gereklilikten hareketle, Cumhuriyet dönemi iktisadi tarihini şu şekilde sınıflandırmaktadır:

- i. Açık ekonomi koşullarında yeniden inşa (1923-1929),
- ii. Korumacı-devletçi sanayileşme (1930-1939),
- iii. Bir kesinti – İkinci Dünya Savaşı (1940-1945),
- iv. Dünya ekonomisi ile farklı bir eklemlenme deneyimi (1946-1953),
- v. Tıkanma ve yeniden uyum (1954-1961),
- vi. İçe dönük, dışa bağımlı genişleme (1962-1976), ve yeni bunalım (1977-1979),
- vii. Sermayenin karşı saldırısı (1980 sonrası).

Boratav'ın sınıflandırması, belirli ekonomik kırılmalar ekseninde alt dönemlere dayanmaktadır. Bu çalışmada ise öncelikle Cumhuriyet yönetiminin Osmanlı İmparatorluğu'ndan devraldığı mirasa değinilmektedir. Cumhuriyet dönemindeki iktisadi gelişmeler, tek parti iktidarı ve çok partili siyasal yaşam olmak üzere iki ana dönem çerçevesinde ele alınmaktadır. CHP'nin iktidarda olduğu 1923-1950 yılları içerisinde, sermaye birikim modeli olarak iki ayrı alt dönem bulunduğunu ileri sürmek mümkündür:

- i. Açık ekonomi koşullarında yeniden inşa (1923-1929) ve
- ii. Korumacı-devletçi sanayileşme (1930-1950).

Çok partili siyasal yaşam içerisindeki alt dönemler ise DP'nin iktidarda olduğu 1950-1960, 27 Mayıs 1960 sonrasında oluşan Planlı Kalkınma Dönemi ve 12 Eylül 1980 askeri darbesi sonrasındaki neoliberal dönemden oluşmaktadır.

2.3. Osmanlı İmparatorluğu'ndan Devralınan Miras

Osmanlı İmparatorluğu'nun Türkiye Cumhuriyeti'ne bıraktığı iktisadi miras analiz edilirken öne çıkan başlıca kurumsal yapı, imparatorluğun egemenlik haklarını sınırlayarak onu yarı-sömürge duruma indirgeyen Duyun-u Umumiye İdaresi'dir (DUİ). Çöküş döneminde İmparatorluğun mali yapısı üzerinde belirleyici bir role sahip olan DUİ, devletin bağımlı ve az gelişmiş bir ülke olarak nitelendirilmesine yol açan başlıca etken olmuştur (Tezel, 2015: 103). 1881 yılında Osmanlı Hükümeti'nin dış borçlarını yönetmek amacıyla kurulan DUİ, merkez kapitalist ülkelerin kontrolünde faaliyet göstermiştir.

İmparatorluk'un 1913 yılında dış borçlardan kaynaklı olarak yaptığı anapara ve faiz ödemesi 6,6 milyon Sterlin'e ulaşmıştır. Yabancı şirketlerin ülkede demiryolu, limancılık, madencilik ve enerji gibi endüstrilerde yürüttüğü faaliyetler sonucunda elde ettiği kar geliri 1900-1909 yılları arasında 3 milyon Sterlin'i aşmıştır. Ülkenin gayrisafi yurtiçi hasılası ise 1889-1914 yılları arasında sadece yüzde 2 oranında artmış olup, buna karşılık aynı dönemdeki nüfus artışı da yüzde 1 oranındadır. Dolayısıyla söz konusu 25 yıllık dönemde kişi başına ortalama gelir artışı sadece yüzde 1 seviyesindedir (Tezel, 2015: 103-104).

İmparatorluk, sanayileşme çağına girdiği dönemde dahi tarım toplumu özelliğini korumuştur. Öyle ki tarımın toplam gayrisafi yurtiçi hasıla içindeki payı 1889 yılında yüzde 54 iken, bu oran 1914 yılında da yüzde 56'dır (Eldem, 1970: 908). Diğer yandan sanayileşme ile tarım sektörünün toplam gelir içerisindeki payı arasında ters yönlü bir ilişki bulunmaktadır. Örneğin İngiltere'de tarım sektörünün gayrisafi yurtiçi hasıla içinde payı 1851 yılında yüzde 20 iken, bu oran 1881 yılında yüzde 10'a ve 1900'lerin başında yüzde 6'ya kadar düşmüştür (Turner, 2008: 133).

Osmanlı ekonomisinde tarım dışı faaliyetler, imparatorluğun çöküş sürecine dek belirli bir seviyenin üzerine çıkamamıştır. İmalat, madencilik, enerji, havagazı ve su, inşaat, ulaştırma ve haberleşme sektörlerinin gayrisafi yurtiçi hasıla içindeki payı ise 1889 yılında yüzde 16 iken, aradan geçen 25 yılda sadece 1 puan artış göstererek yüzde 17'ye ulaşmıştır. 1889 ve 1914 yıllarında yürütülen hükümet hizmetlerinin gayrisafi yurtiçi hasıladaki payı sırasıyla yüzde 7 ve yüzde 9; ticaret ve diğer hizmetlerin payı ise yüzde 20 ve yüzde 18'dir (Eldem, 1970: 308).

Merkez kapitalist ülkelerde sanayileşme dalgası büyük hızla devam ederken, İmparatorluğun dünya sistemindeki işlevi Avrupalı sanayici ve tüccarların gereksinim duyduğu pazar ve hammadde ihtiyacını karşılamaktır. Osmanlı İmparatorluğu ve benzeri çevre/yarı-çevre ülkeler, merkez ülkelerin ürettiği mamul mallar açısından bir pazar niteliği taşıırken, merkez ülkeler ise çevre ülkelerin ürettiği ucuz gıda ve hammadde mallarının pazarı durumundadır. Mamul mallar ile tarımsal mallar üzerinden şekillenen bu ticari ilişki, sermaye birikim hızlarının da çevre ülkeler aleyhine şekillenmesine yol açmıştır (Pamuk, 2015: 193).

Osmanlı İmparatorluğu'nun 1913 yılındaki ithalat değeri 69 milyon Osmanlı lirası iken, ihracat değeri sadece 29 milyon Osmanlı lirasıdır. Ayrıca ülkenin coğrafi konumu, malların dolaşımını sağlayacak bir ulaşım ağı açısından önem taşımaktadır. Ülkenin demiryolları ve limanları ise bu doğrultuda gelişen başlıca endüstriler olarak karşımıza çıkmaktadır. 1914 yılı başında İmparatorluğun dış borç tahvillerinin nominal değeri 157 milyon sterlin olup bu tahvillerin yüzde 48'i Fransız, yüzde 19'u Alman ve yüzde 13'ü İngilizlerin elindedir. Aynı tarihte yabancıların ülke sınırlarında yaptığı doğrudan yatırım miktarı 74 milyon Sterlin'dir. Bu yatırımların yüzde 63'ü demiryolları, yüzde 9'u limanlar ve liman şehirlerindeki belediye hizmetleri, yüzde 12'si ise bankacılık sektöründedir. Toplam doğrudan yatırımların yüzde 50'si Fransız, yüzde 28'i Alman ve yüzde 15'i ise İngilizlere aittir (Tezel, 2015: 111).

Dış borçların artması ve ülkenin DÜİ aracılığıyla merkez kapitalist ülkelere bağlı duruma gelmesi nedeniyle Osmanlı İmparatorluğu'nu yeni-kolonyal bir devlet olarak nitelendirmek mümkündür. Merkez ülkeler ile Osmanlı arasındaki asimetrik ilişki, kapitülasyonlar aracılığıyla daha da derinlik kazanmıştır. 1838 yılında imzalanan Baltalimanı Antlaşması'yla başlayan "dışa açılma", ülke içerisindeki ekonomik faaliyetlerde yabancıların egemenlik kazanmasına neden olmuştur. 1838 öncesinde, ithalat ve ihracattan yüzde 3 oranında gümrük vergisi ve malların ülke içindeki dolaşımında hem yerli hem de yabancı tüccarlardan yüzde 8 oranında iç gümrük vergisi alınırken, Baltalimanı Antlaşması sonrasında ihracata uygulanan vergi yüzde 12'ye ve ithalata uygulanan vergi yüzde 5'e çıkarılmıştır. Ayrıca yerli tüccarlar iç gümrük vergisini ödemeye devam etmiş, yabancılar ise bu vergiden muaf tutulmuştur. 1860-1861 yıllarındaki mali bunalım ve Lübnan siyasal krizi sırasında devlet, ihracattan aldığı gümrük vergisini yüzde 1'e kadar düşürmek zorunda kalmış, öte yandan

ithalattan alınan vergiler 1861 yılında yüzde 8'e, 1905'te yüzde 11'e ve 1908'de yüzde 15'e kadar çıkarılmıştır (Pamuk, 2015: 207-208).

Osmanlı ekonomisinde, yabancılar gerek doğrudan yatırımlar gerekse sağladıkları finansmanlar aracılığıyla hükümete ve yerli burjuvaziye oranla çok daha büyük bir paya sahip olmuştur. Örneğin devletin bütçe gelirleri 1889 yılında 17,2 milyon ve 1911 yılında 28,8 milyon Osmanlı lirasıdır. Bu gelirlerin yaklaşık yüzde 20'si ise DÜİ kontrolündeki gelirlerdir. Bütçe gelirleri, aynı yıllarda Osmanlı ekonomisindeki gayrisafi yurtiçi hasılanın sırasıyla yüzde 12 ve yüzde 15'ine tekabül etmektedir. Söz konusu sınırlı genişleme ise 1908 yılında hükümette yer alan İttihat ve Terakki Partisi'nin "iktisadi milliyetçilik" önlemleriyle mümkün olmuştur (Tezel, 2015: 110). Ancak İttihat ve Terakki Partisi'nin milli burjuvazi yaratmaya dayalı anlayışı, başarılı bir politik ve iktisadi sonuca ulaşılmasını sağlamamıştır. Aksine söz konusu dönemde Balkan ülkelerinde yükselen milliyetçi hareketler, devletin savaş giderlerinin artmasına ve bütçe açıkları verilmesine yol açmıştır. Diğer taraftan savaşlar, ekonomik faaliyetlerin sekteye uğramasına yol açmıştır.

Balkan Savaşları döneminde merkez ülkelerin Osmanlı İmparatorluğu üzerindeki siyasi ve ekonomik baskısı artmış, Birinci Dünya Savaşı yıllarında yaşanan emperyalist rekabet ise imparatorluğun çöküşünü hızlandırmıştır. Bu durum, İmparatorluğun yıkılmasının ardından kurulan Türkiye Cumhuriyeti'nin ekonomik ve mali yapısına doğrudan etkide bulunmuştur. Nitekim İmparatorluk ile Cumhuriyet ekonomisi arasında keskin bir kopuş bulunmamaktadır. İki dönem arasındaki devamlılık ilişkisine dayalı olarak Cumhuriyet'in devraldığı iktisadi mirasın başlıca unsurları işgücü kaynaklarından, doğal kaynaklardan, sermaye stoku ve teknolojiden oluşmaktadır (Tezel, 2015: 224).

Erken cumhuriyet döneminde, savaş koşullarının doğal bir sonucu olarak işgücü kıtlığı yaşanmıştır. Türkiye'nin Cumhuriyetin kurulmasıyla birlikte oluşan sınırları içerisinde 1914 yılında nüfus 16,3 milyon iken 1927 yılında 13,6 milyona kadar düşmüştür. Birinci Dünya Savaşı yıllarında Osmanlı askerlerinden 400 bin kişinin yaşamını yitirdiği 1 milyon 600 bin kişinin ise hasta, kaçak veya kayıp asker statüsünde yer aldığı tahmin edilmektedir (Eldem, 1970: 60).

Savaş sürecinde ve sonrasındaki nüfus verileri, işgücüne dair veri toplanması açısından önem taşımaktadır. Bu noktada ise nüfusun yapısını, yapılan nüfus sayımları

çerçevesinde ele almak mümkündür. 1914 yılı sayımlarına göre nüfusun yaklaşık yüzde 80'ini Müslümanlar oluşturmaktadır. Kalan nüfusun yüzde 11'i Rumlardan, yüzde 8'i Ermenilerden ve geriye kalan kısım ise Yahudi, Süryani, Asuri, Yezidi ve Nusayrilerden oluşmaktadır. Kentsel nüfus büyük ölçüde Rumlar ve Ermenilerden meydana gelirken, bu nüfus tarım dışı sektörlerde istihdam edilmiştir. Yerli gayrimüslimler ise iç ticaret, madencilik ve sanayi sektöründe işgücüne dahil olmuştur (Tezel, 2015: 114-115).

Cumhuriyet sınırlarında 1913 yılında faaliyet gösterip 100 ve üzeri sayıda işçinin istihdam edildiği özel sektör sanayi kuruluşu sayısı 22, kamu sektörü sanayi kuruluşu sayısı ise 21'dir. Kamu sektöründeki sanayi kuruluşlarından 17'si askeri silah yapımı ve tersanelerden oluşmaktadır. Ayrıca deri işleme ve ürünleri, pamuklu dokuma, yünlü dokuma ve un değirmenciliği yapan birer kamu sanayi kuruluşu bulunmaktadır. Özel sektör sanayi kuruluşlarından ise 3'ü un değirmenciliği, 4'ü tütün, 3'ü bira imalatı, 11'i yünlü dokuma, 9'u pamuklu dokuma ve 2'si çimento sektöründe faaliyet göstermektedir (Eldem, 1970: 124).

Kamu ve özel sektördeki toplam istihdamın yüzde 46'sı tekstil, yüzde 25'i gıda ve tütün, yüzde 11'i kağıt ve matbaa, yüzde 6'sı çimento, tuğla ve toprak ürünleri, yüzde 6'sı deri işleme, yüzde 4'ü ağaç işleme ve yüzde 2'si kimya sektöründe faaliyet göstermektedir (Tezel, 2015: 122). Diğer taraftan 1921 yılı sanayi sayımlarına göre ülke sınırlarında faaliyet gösteren sanayi kuruluşu sayısı toplam 33 bin 58 olup bunların yüzde 61'i tekstil sektöründedir. Bu kuruluşlarda istihdam edilenlerin ise yüzde 46'sı tekstil endüstrisinde yer almakta olup bu sektörü deri işleme, madeni eşya, ağaç işleme, gıda-tütün, tuğla-toprak ürünleri ve kimya endüstrisi takip etmektedir (Tökin, 1949: 43). Tüm bu verilerden, Türkiye'nin Osmanlı İmparatorluğu'ndan devraldığı iktisadi mirasın emek yoğun sektörlerde faaliyet gösteren küçük ölçekli işletmelerden oluştuğu sonucuna ulaşmak mümkündür. Kapitalist veya sosyalist kalkınmanın anahtar kurumları olan ağır sanayi yatırımlarının Osmanlı ekonomisinde yer almadığı görülmektedir.

Diğer taraftan 20. yüzyılın ilk çeyreğinde dahi tarımsal malların ülke ekonomisinde başat role sahip olduğunu ileri sürmek mümkündür. Burada ele alınan mali ve iktisadi koşullar çerçevesinde, Osmanlı İmparatorluğu'nun bağımlı bir ekonomiyi Cumhuriyet dönemine miras bıraktığı görülmektedir. Ancak Osmanlı toplumunu diğer az gelişmiş ekonomilerden ayıran iki özgül noktaya değinmekte de

yarar bulunmaktadır. Bunlardan birisi Osmanlı toplumunda merkezi devletin, diğer toplumsal kesimler ve yerel unsurlar karşısındaki güçlü konumu, diğeri ise Anadolu'daki tarımsal yapılarda küçük üreticiliğin büyük öneme sahip olmasıdır. Küçük üreticiliğin varlığı, merkezi devletin tarımsal artığa el koyması için oldukça elverişli koşullar yaratmıştır. Merkezi devlet, hem mali açıdan bu koşulları korumak hem de yerel unsurların güçlenmesini önlemek amacıyla 19. yüzyıl boyunca küçük üreticileri vergilendirmiş ve büyük toprak sahiplerine karşı desteklemiştir (Pamuk, 2015: 241-242) Sonuç olarak da İmparatorluk'tan Cumhuriyet'e devredilen mirasın bu özgül yanları, Türkiye işçi sınıfı tarihini veya çalışma ilişkilerinin yapısını anlamada büyük önem taşımaktadır.

2.4. Cumhuriyet Döneminde İktisadi Gelişmeler

Savaş sonrasında kurulan Türkiye Cumhuriyeti, ekonomik açıdan büyük bir enkazı devralmıştır. Ülkenin altyapısı ve işgücü kaynakları savaş koşullarından önemli ölçüde olumsuz etkilenmiştir. Osmanlı İmparatorluğu'ndan devralınan ağır borç yükü ve devlet bütçesindeki açıklar, mali yapıya dair sorunlardır. Öte yandan tarıma dayalı ekonomi ve sanayileşme ile altyapı sorunları, iktisadi kalkınmanın önündeki engellerden başlıcalarıdır. Cumhuriyet iktisadında, kalkınmanın önündeki diğer önemli engeller ise yeterli sermaye birikiminin ve nitelikli işgücünün bulunmaması, kentleşme sürecinin tamamlanmaması ve sosyal sınıfların oluşmamasıdır.

Erken Cumhuriyet döneminde ana ekonomik faaliyet kolu tarımdır. Ancak, söz konusu tarımsal etkinlikler ve hayvancılık faaliyetleri eski teknolojilere dayanmaktadır. Sanayi ise büyük ölçüde zanaatkar tipi üretime dayalı olup devlet ya da yabancı sermayenin kontrolünde olan birkaç fabrika bulunmaktadır. Sanayileşmede yetersizliklere bağlı olarak ülkenin ihracatı düşüktür. İktisadi kalkınmanın yolu olarak ise sanayileşme hamlesi görülmüştür. Ancak nasıl bir sanayileşme anlayışının benimseneceği, içsel ve dışsal birçok etken tarafından şekillenmiştir.

Türkiye, cumhuriyetin kurulmasının ardından iki ana sanayileşme stratejisini benimsemiştir. Bunlardan birisi "ithal ikameciliğe" dayalı model, diğeri ise "ihracata dayalı sanayileşme" modelidir. Ekonomi, genel olarak yapısal dönüşümün mimarı, ana girişimci ve özel sektör destekçisi olarak devletin aktif rolüne dayanmıştır. Devlet,

1980'li yıllara kadar ekonomide belirgin bir role sahipken²⁰, 12 Eylül 1980 askeri darbesinden sonra kamu sektörü ile özel sektör arasındaki denge, özel sektörün lehine dönmüştür.

2.4.1. Tek Parti İktidarı Döneminde İktisadi Gelişmeler

Bu çalışmada, tek parti dönemindeki iktisadi gelişmeler 1923-1929 ile 1930-1950 arası olmak üzere iki alt dönemde ele alınmaktadır.

2.4.1.1. Özel Teşebbüsün Teşviki Doğrultusunda Yeniden İnşa (1923-1929)

Türkiye, Birinci Dünya Savaşı tazminatlarından muaf tutulmuş olsa da Osmanlı İmparatorluğu'ndan kalan büyük borçları devralmıştır. Devralınan mirasın mali boyutu Osmanlı devlet borçlarıyla ilişkilidir. Diğer önemli bir sorun ise iktisadi mirasla ilgilidir. Ülkenin ekonomik altyapısı gerek Birinci Dünya Savaşı'nda gerekse Ulusal Kurtuluş Savaşı yıllarında yok olma noktasına gelmiştir. Ayrıca, Lozan Antlaşması (1923) hükümleri uyarınca, Türkiye 1929 Ağustos'una kadar ithal edilen mallar için koruyucu tarifeleri 1916 seviyesinde tutmak zorunda kalmıştır (Tezel, 2015: 129; Boratav, 1988: 32).

Cumhuriyetin kuruluş yıllarında ekonominin temelinde tarımsal üretim yer almıştır. Modern sanayi altyapısının ve yeterli sermaye birikiminin bulunmaması gibi nedenlerle sanayi üretimi büyük ölçüde zanaatkâr imalatına bağlıdır. Ancak, Osmanlı İmparatorluğu'ndan sınırlı düzeyde de olsa teknolojik olarak geri kalmış ve uzun süre ihmal edilmiş bazı devlet fabrikaları da bulunmaktadır. Bu fabrikalar, Osmanlı ordusu ve Saray'ın ihtiyaçlarını karşılamak üzere kurulmuş ve çoğunlukla tekstil ve silah sanayilerinde faaliyet göstermişlerdir (Keyder, 2011: 47; Toprak, 1989: 21).

Osmanlı döneminde devlete ait işletmelerin sayısı, yabancılara verilen imtiyazlar nedeniyle belirli sayıyı aşamamıştır. Bu imtiyazlar, ekonominin gelişimini engelleyen en temel unsurlar olmuştur. İhracat, yalnızca temel tüketim mallarının ithalatını finanse etmeye yetmeyen madenler ve tarım ürünleri gibi ham maddelerden oluşmaktadır. Bu durum, mali darboğaza, artan yabancı borçlara yol açmış ve bağımlı bir ekonomi yaratmıştır. Ayrıca, politik kargaşa, yabancı ülkelere olan ağır borç yükü ve sürekli

²⁰ Cumhuriyetin kurulmasıyla başlayıp 1929 Büyük Buhranı'na kadar süren dönemde açık ekonomi ilkeleri benimsenmiş, diğer yandan Demokrat Parti'nin iktidara geldiği 1950 yılı ile planlı kalkınma yıllarının başladığı 1960 arasında da liberal açılımlar yaşanmıştır. Ancak devlet, düzenleyici rolüyle de olsa her koşulda ekonomi üzerinde belirleyici öneme sahip olmuştur.

savaşlar, Osmanlı İmparatorluğu döneminde sanayinin ortaya çıkışı üzerinde olumsuz etkiler yaratan diğer faktörlerdir (Keyder, 2011: 48). Erken Cumhuriyet döneminde var olan sanayi de bu koşullar altında devralınan mirasla sınırlıdır.

Cumhuriyetin kuruluşunda, sanayileşme stratejisi olarak özel sektörün güçlendirilmesi ilkesi benimsenmiştir. Bu nedenle, ekonomi politikası temelde yeniden yapılanma ve tarımsal üretimin korunmasına dayanmıştır. 1924 Anayasası, özel mülkiyeti ve serbest girişimi Türk devletinin temel ilkeleri olarak ilan etmiştir. Mustafa Kemal Atatürk, “milli egemenliğin ekonomik bağımsızlıkla” birlikte ele alınması gerektiğini ve bunun da ancak sanayi altyapısının güçlendirilmesiyle mümkün olduğunu vurgulamıştır.

Erken Cumhuriyet döneminin sanayileşme stratejisinin açıklanmasında, 17 Şubat 1923 tarihinde İzmir’de toplanan Türkiye İktisat Kongresi belirleyici bir öneme sahiptir. Kongreye katılan gruplar arasında büyük toprak sahibi çiftçiler, tüccarlar, küçük ve orta ölçekli işletmeciler ile işçiler yer almaktadır. Kongrenin toplanma amacı, ülkenin iktisadi kalkınmasının taraflar arasındaki bir uzlaşısıyla sağlanmasıdır (Tezel, 2015: 175). Kongre sonucunda sanayileşme yoluyla kalkınmada ve Cumhuriyet ekonomisinin inşasında, açık ekonomi koşullarının hayata geçirilmesi kararlaştırılmıştır (Boratav, 1988: 27). Öte yandan kongrenin mesleki temsil esaslarına göre toplanması, ulusal ekonominin kuruluşunda korporatif bir örgütlenme esasının benimsendiğini de göstermektedir (Makal, 1999: 205).

Türkiye İktisat Kongresi’nde tartışılan iki temel nokta, ülkenin iktisadi eğilimini göstermesi açısından önem taşımaktadır. Bunlar ülkenin sanayileşme sürecinde devletin ve yabancı sermayenin oynayacağı roldür. Dönemin Ekonomi Bakanı Mahmut Esat Bozkurt, kongrede yeni hükümetin ekonomi politikasının ana ilkelerini şöyle özetlemiştir:

“Biz, sosyalist, komünist, devletçi veya korumacı düşünce okullarına bağlı değiliz. Yeni Türkiye’ye ait ve yeni bir ekonomik görüşe karşılık gelen yeni bir düşünce okulumuz var... Yeni Türk ekonomisi, yeni bir karma ekonomik sistem izlemelidir. Ekonomik girişimler kısmen devlet, kısmen özel kişiler tarafından yürütülmelidir. Türkiye’yi ya da Türk Ekonomisini, yabancı sermayeye teslim etmeyeceğiz. Ancak, yasalarımıza ve düzenlemelerimize uyması ve Türklere verileden daha fazla ayrıcalık verilmemesi şartıyla, yabancı sermayeye, diğer

ulusların gösterdiğinden daha fazla tesis tanımaya hazırız” (Şahinkaya, 2020: 128).

Kongrede alınan kararlarda, tüccarlar belirgin role sahip olmuştur. Özel teşebbüsün geliştirilmesi için kredi kuruluşlarının kurulması ve kredi olanaklarının genişletilmesi, sanayi tesisleri kurmak isteyenlere devlet eliyle arazi imkanı sağlanması, eğitim politikasının sanayinin ihtiyaçları doğrultusunda teşvik edilmesi, yerli sanayicilerin yabancı yatırımcılarla olan rekabetten olumsuz etkilenmemesi için gümrük tarifelerinin değiştirilmesi, demiryolu ve deniz taşımacılığındaki tarifelerde yerli sanayicilere indirimler yapılması gibi kararlar milli burjuvazinin korunması ve güçlendirilmesini sağlayan unsurlar arasında gösterilebilir (Toprak, 2015: 116).

Kongre sonucunda devlete ve özel sektöre, sanayileşme konusunda büyük roller tanımlanmıştır. Devletin görevi, özel sektörün bulunmadığı alanlarla sınırlandırılmış, diğer taraftan temel ilke olarak ise özel sektör eliyle sanayileşme önceliklendirilmiştir (Hershtag, 1988: 40).

Mesleki temsil esasının benimsenmesiyle toplanan Türkiye İktisat Kongresi’nde alınan kararlar incelendiğinde, işçi grubunun en etkisiz durumda olduğu görülmektedir. Yeni Türkiye Devleti’nin sınıfsal ayrımların reddine dayalı anlayışı içerisinde işçi grubunun kongrede sembolik olarak bulunduğu sonucuna ulaşmak mümkündür. Ancak diğer taraftan niceliksel veriler dikkate alındığında ücretli istihdamın toplum içerisinde belirgin bir kesimi oluşturmadığı görülmektedir. Öte yandan sınıf bilincinin, çeşitli nedenlerle sınırlı bir düzeyi aşamaması, işçilerin bir “kendisi için sınıf” olarak varlık gösterememesine yol açmaktadır (Işıklı, 2002: 27).

Türkiye İktisat Kongresi’nin ardından, 1924’te sermayesinin yarısı devlete ait olan İş Bankası kurulmuştur. Bankanın temel görevleri, imalat ve ticaret sektörlerine yatırım yapmak ve kredi sağlamaktır. Atatürk bu bankanın ana hissedarlarından birisi olup diğer hissedarlar çoğunlukla milletvekilleri, bakanlar ve tanınmış tüccarlardır. Böylece İş Bankası, Türkiye’de sanayileşmeyi teşvik eden temel kredi kurumlarından biri olarak ortaya çıkmış ve özellikle şeker ve cam sanayilerine yatırım yapmıştır (Kepenek, 2016: 104; Boratav, 1988: 38).

İş Bankası’nın ardından, 1925 yılında Sanayi ve Maadin Bankası kurulmuştur. Sanayinin geliştirilmesinde araçsal bir rol üstlenmesi amacıyla kurulan Sanayi ve

Maadin Bankası, Osmanlı İmparatorluğu'ndan devralınan fabrikaların yönetimini ve işletilmesini üstlenmiştir. Söz konusu fabrikaların özel sektöre devredilmesi amaçlansa da sermaye yetersizliği nedeniyle bu amaca ulaşılamamıştır. Sonuç olarak Sanayi ve Maadin Bankası, madencilikte özel sektörle iş birliği yapmak ve çeşitli alanlardaki girişimcilere kredi sağlamak işleviyle faaliyet göstermiştir. Öte yandan Ziraat Bankası, 1927 yılında tarımı desteklemek amacıyla yeniden yapılandırılmış ve çiftçilere kredi sağlayan bir finans kuruluşu olarak örgütlenmiştir (Toprak, 2015: 121).

Devlet, 1920'li yıllarda ulusal sanayinin gelişmesini teşvik etmek için bir yandan doğrudan rol oynamış, diğer taraftan ise özel sermayeye önemli imtiyazlar vererek sanayileşmeyi teşvik etmeye çalışmıştır. 1927 yılında çıkarılan Teşvik-i Sanayi Kanunu'nu ve 1929 yılında çıkarılan Dış Ticaret Düzenleme Kanunu'nu bu doğrultuda ele almak mümkündür. Özellikle Teşvik-i Sanayi Kanunu, özel sermaye aracılığıyla sanayileşmeyi teşvik etmek için büyük önem taşımaktadır. Bu kanun, vergi muafiyetleri, kolay kredi ve tekel ayrıcalıkları gibi teşvikler sağlayarak özel girişimcilerin hareket alanını kolaylaştırmak ve avantajlı hale getirmek amacıyla tasarlanmıştır. Kanunun temel amacı, Türk mallarını ithalata karşı korumaktır (Boratav, 1988: 45). Kanunun temel düzenlemeleri şu şekilde sıralanabilir:

- Girişimcilere tesis veya tesislerin inşası için 10 hektara kadar kamu arazilerinin ücretsiz verilmesi,
- Girişimcilerin posta ve telgraf ücretlerinden muaf tutulması,
- Özel sektör işletmelerinin, gayrimenkul vergisi, arazi vergisi gibi vergilerden muaf tutulması,
- İşletmelerin inşası için gereken malzemelerin, ülkede bulunamadığı veya yeterli ölçekte üretilmediği takdirde gümrük vergilerinden muaf tutulması,
- Makineler, ekipmanlar ve inşaat malzemelerinin taşınmasında demiryolu taşımacılığı ve nakliye maliyetlerinde yüzde 30 indirim yapılması,
- Sanayi işletmelerine yıllık üretim değerlerinin yüzde 10'una kadar sübvansiyon verilmesi,
- Kamu kurumları, belediyeler, şirketler ve işletmelerin, kalite ve miktar yeterli olduğu sürece yabancı ürünler yerine teşvik edilen işletmelerin ürünlerini satın alma zorunluluğu (yerli ürünün fiyatı yüzde 10'a kadar yüksek olduğunda dahi).

Türkiye’de 1927 yılında yapılan sanayi sayımına göre, toplam faal işletme sayısı 65 bin 245 olup 256 bin 855 kişi bu işletmelerde istihdam edilmektedir. İstihdam edilenlerin yüzde 96’sı 10 ve altında işçi çalıştıran işyerlerinde yer almaktadır (Tökin, 1949: 26-27). Bu oranlar, ilgili dönemde Türkiye’de işletme ölçeklerinin oldukça küçük olduğunu göstermektedir.

Gayrisafi yurtiçi hasıla içerisinde ise tarım, İmparatorluk döneminde olduğu gibi başat önemini korumaya devam etmiştir. 1926-1930 yılları arasında toplam gayrisafi yurtiçi hasıla 4 milyar 609 milyon TL iken, bu rakamın 2 milyar 254 milyonu tarımda üretilmiştir. Sanayi sektöründe üretilen rakam ise 662 milyon TL düzeyindedir. İstihdam açısından da buna paralel bir tablo göze çarpmaktadır. 1927 yılında toplam istihdamın yüzde 80,9’u tarımda, yüzde 8,9’u sanayide ve yüzde 10,2’si hizmetler sektöründe yer almaktadır (Tezel, 2015: 130-133).

Cumhuriyetin ilk yıllarında özel sektöre devlet desteği sağlanması yoluyla liberal bir ekonomi politikası denenmiştir. Bu dönemde, devletin ekonomideki müdahalesi sınırlı olmasına rağmen bazı demiryolu hatları millileştirilmiş ve yeni hatlar inşa edilmiştir. Uygulanan ekonomi politikaları, toprak sahipliğini yaygınlaştırmak, topraksız çiftçilere ve göçmenlere arazi tahsis etmek, tarımda sermaye birikimi için devlet kredileri sağlamak, özel girişimciliği geliştirmek amacıyla teşvik etmek, gümrük politikalarıyla yerli üretimi korumak ve dış borçlanmadan kaçınmak esaslarına dayanmıştır. Bununla birlikte, bu dönemde bazı başarılar elde edilse de sonuç olarak sanayileşme ve büyüme hedeflerine tam anlamıyla ulaşamamıştır. Dönem boyunca sınırlı sayıda ve küçük ölçekli işletmeler kurulabilmiştir. Bunun en temel nedenleri; Lozan Anlaşması gereğince ülkenin 1929 yılına dek gümrük tarifeleri başta olmak üzere ulusal bir ekonomi politikası izleyememesi, özel sektördeki sermaye birikiminin yetersizliği, bazı sektörlerdeki risk ve belirsizlik, gelişmiş altyapı eksikliği, girişimcilik becerisi ve deneyim eksikliğidir. Sonuç olarak Türkiye’de özel sektör girişimciliği eliyle sanayileşme stratejisi 1929 yılında ABD’de başlayan Büyük Buhran’ın ardından yerini devletçi sanayileşmeye bırakmıştır. Şahinkaya (2020), sanayileşme stratejisinde yaşanan bu dönüşümü cumhuriyet iktisadının “makas değişimi” olarak nitelendirmektedir.

2.4.1.2. Devletçi Sanayileşme (1930-1950)

Kapitalist tarih boyunca sürekli bir biçimde yaşanan devrevi krizler, yeni siyaset tarzlarının, ideolojilerin ve devlet biçimlerinin ortaya çıkmasına neden olmaktadır. Krizler, “merkez kaymalarını” beraberinde getirmekte ve bu durum uluslararası ekonomik ve siyasi sistemin yeniden şekillenmesine yol açmaktadır (Braudel, 2020: 53). 1970’li yıllarda yaşanan petrol şokunun etkisiyle, monetaris yaklaşımın ve genel anlamıyla neoliberal düzenleme biçiminin egemen hale gelmesi bu konuda verilebilecek en somut örneklerden birisidir. Aynı dönemde gelişen siyasi akımların başında ise yeni sağ ideoloji gelmektedir. Benzer şekilde 1929 yılında ABD’de başlayan Büyük Buhran sonucunda Keynes’in toplam talebi arttırmak amacıyla devletin piyasaya müdahalelerde bulunmasına dair görüşü ağırlık kazanmış ve ortaya yönetim biçimi olarak “refah devleti” anlayışı çıkmıştır. Diğer taraftan bu kriz döneminde Avrupa’da faşizmin yükselişi de kapitalizme alternatif ideolojiler arasında yer alan başka bir örnektir.

ABD’de başlayan Büyük Buhran’ın ardından, Türkiye sanayileşme stratejisini değiştirmiştir. 1930’lu yıllarda, daha önce ithal edilen temel tüketim malları ve bazı ağır sanayi ürünlerinin üretimi için devlet işletmeleri kurulmaya başlamıştır. Devlet, sadece ekonomik faaliyet için kurallar ve düzenlemeler belirlemekle kalmayıp, aynı zamanda ekonomide öncelikleri ve tercihleri belirleyen bir “kalkınma devleti” haline gelmiştir. Bu yaklaşım, Türkiye ekonomisini şekillendiren iç ve dış faktörlerle ilgili gelişmelerden kaynaklanmıştır.

Devletçiliğin benimsenmesindeki iç faktörler arasında öncelikle, 1920’lerde çoğunlukla özel sermayeye dayanan sanayileşme sürecinin yavaş ilerlemesi ve kurulan işletmelerin küçük ölçekli niteliğe sahip olması yer almıştır. 1930 yılına dek süren özel sektöre yönelik teşvik uygulamalarının başarıya ulaşmaması, liberal ekonomi politikalarına olan güveni sarsarak devlet müdahalesinin gerekliliğini ortaya çıkarmıştır. Sonuç olarak özel sektöre tanınan rol, 1930’lu yıllardan itibaren devlet tarafından üstlenilmiştir (Soral, 1974: 49).

Devletçiliğin benimsenmesindeki bir diğer etken ise Büyük Buhran’ın Türkiye ekonomisine yönelik içsel etkileridir. Başlıca ihracatı tütün, pamuk, yün ve kuru meyveler gibi tarımsal imalata dayalı ürünler olan Türkiye’nin ihracat malları ve tarım ürünlerinin fiyatları keskin bir biçimde düşmüştür. Bu durum ödemeler dengesinde açık verilmesine yol açmıştır. Hükümetin tepkisi ise dış ticaretin azaltılması ve hükümet

harcamalarının kısılması olmuştur. İhracatta yaşanan düşüş ise ekonominin üretim kapasitesinin azalmasına yol açmıştır (Boratav, 2006: 78; Kazgan, 2021: 124).

Devletçiliğe geçişin arkasında dışsal faktörler de etkili olmuştur. Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği'nin (SSCB) hızlı sanayileşmesi, dönemin hükümetinin dikkatini çekmiştir. CHP, komünizme karşı bir ideolojik programa sahip olsa da SSCB'nin sanayileşmedeki hamlesi ve Batı'da yaşanan kriz karşısında güçlenmesine kayıtsız kalmamıştır. Sonuç olarak da devletçi sanayileşme hamlesinin benimsenmesinde SSCB'nin iktisadi sıçrayışı etkili olmuştur. Devletçiliği, sosyalist bir ekonomiye geçiş süreci olarak yorumlamak mümkün olmakla birlikte, Türkiye'deki devletçilik eğiliminin Marksist teoriden bağımsız bir karaktere sahip olduğunu belirtmek gerekmektedir. Nitekim Türkiye'deki devletçilik pratikleri, piyasa ekonomisi koşullarını sağlama amacını taşımaktadır. Bu yönüyle Pollock'un (1985: 79) belirttiği gibi devlet kapitalizmi, bürokratlardan ve sınırlı sayıdaki sermaye sahibinden oluşan mütehakkim tabakanın biçimlendirmesiyle gelişmiştir.

Bu noktada Tökin'in (1932: 24-25) sınıflandırması çerçevesinde bir devletçilik tanımlaması yapmak yerinde olacaktır. Tökin'e göre üç tür devletçilik bulunmaktadır. Bunlar fiskal (mali), sosyalist ve nasyonalist (milliyetçi) devletçiliktir. Fiskal devletçilik, liberal ekonomi ilkeleri çerçevesinde devletin mali düzenlemelerle ekonomiye katıldığı modeli ifade etmektedir. Sosyalist devletçilik, işçi sınıfının iktidarı temelinde devletin üretim ilişkilerine yönelik düzenlemeler yaptığı modelken; milliyetçi devletçilik, teknokratların yönetiminde devletin sınıfsal çıkarlar yerine ulusal/milli çıkarları gözeterek aktör olduğu modeldir. Türkiye'de ekonominin yönetiminde olan devlet bir sınıf iktidarını ifade etmemektedir. Aksine erken Cumhuriyet döneminin ideolojisini yansıtan halkçılık programına ve milliyetçilik anlayışına göre milli iktisat ve ulusal kalkınma, her türlü sınıfsal çıkarın üzerinde öneme sahiptir. Dolayısıyla dönemin CHP hükümetinin SSCB'den etkilenmesini de ulusal kalkınmayla birlikte ele almak gerekmektedir.

Öte yandan devletçilik, kuramsal kökeni itibarıyla liberalizme zıt bir nitelik taşımakla birlikte, ABD'de başlayıp İkinci Dünya Savaşı sonrasında Avrupa ülkelerinde yaygınlaşan Keynesyen iktisadi yaklaşıma birkaç yönüyle benzemektedir. Ekonomik durgunluk döneminde devletin sosyal harcamalar yoluyla toplam talebi arttırmasını amaçlayan Keynesyen iktisat anlayışı, devletin üretim sürecinde bir aktör olmasını ifade

etmemektedir. Ancak sınıflar arasında bir uzlaşma sağlama işlevini sosyal kamu harcamaları yoluyla yerine getirmeyi öngörmektedir. Türkiye’deki devletçilik yaklaşımı ise sınıfsal uzlaşma arayışı bulunmaksızın, emek gücünü satarak geçimini sağlamak durumunda olan kesimin refahını gözetilen bir yapıya sahip olma özelliğiyle Keynesyen ekonomi anlayışına benzemektedir. Ancak piyasanın işlevini devlet doğrudan yerine getirdiğinden devletçi kalkınmanın Keynesyen yaklaşımdan da farklı niteliğe sahip olduğunu ifade etmek gerekmektedir. Bu yönüyle Keynesyen müdahaleler, fiskal devletçiliğin araçları olarak ele alınabilir.

Türkiye’de devlet, “*bir müstemleke iktisadiyatı olmaktan kurtulup bir millet iktisadiyatı yaratmak*” amacıyla sanayileşme ve sermaye birikimi sürecinde merkezi bir rol oynamaya başlamıştır (Tör, 1932b: 8). Türkiye’nin 1930’lu yıllarda “milli iktisat anlayışı” çerçevesinde şekillenen sanayileşme stratejisi, devletçilik, milliyetçilik ve halkçılık ideolojisine dayanmaktadır. Türkiye’deki devletçilik yaklaşımı, serbest piyasa ekonomisinin ulusal ekonomi üzerinde yarattığı olumsuz etkileri giderme potansiyeline sahip bir ekonomi politik kalkınma stratejisi olarak değerlendirmek mümkündür (Tör, 1932a: 37). Nitekim CHP, 1931 yılındaki Üçüncü Kurultayı’nda ekonomik büyümenin aktif devlet müdahalesi yoluyla sağlanacağını resmi olarak duyurmuştur. Devletin ekonomideki başat aktör olmasının, ulusun ve devletin refahını sağlamak için gerekli olduğu, “*Özel girişim ve sermayenin etkili bir şeyler yapmak için çok zayıf olduğu bir ülkede, ulusal kalkınma ve ulusal savunma çıkarları doğrultusunda, devletin sanayi faaliyetinin öncüsü ve yöneticisi olarak ortaya çıkması*” (CHP, 1931) ifadesiyle iddia edilmiştir.

Türkiye’de 1930’lu yıllardaki devletçilik yaklaşımının kuramsal yönünü anlamak açısından Kadro Dergisi’nin düşünsel perspektifi büyük önem taşımaktadır. Dönemin sosyal gerçekliğini devletçilik ve halkçılık ideolojisi ekseninde değerlendiren Kadro Dergisi (Makal, 1999: 123), Türkiye’nin devletçiliğini bir ekonomik sistem değişimi biçiminde algılayan tek hareket olarak karşımıza çıkmaktadır. Kadrocular, devletçiliği ulusal kurtuluş savaşı veren ülkelerin kendine özgü dinamikleri çerçevesinde, sosyalizm ve kapitalizme alternatif bir üçüncü yol hareketi olarak değerlendirmektedir (Avcıoğlu, 1987: 450).

Bu çerçevede devletçilik, sınıf temelli bir mücadeleye dayanmayıp ulusal mücadeleler sonucunda kurulan bir devletin, sınıfsal çatışmalar yaşanmaksızın milli

kalkınma hedeflerine ulaşmak için benimsediği bir kalkınma stratejisi olarak tanımlanabilir. Atatürk ise devletçiliğin, ideolojik bir dogmadan türemediğini ve özel girişimi ortadan kaldırmayı amaçlamadığını vurgulayarak, üçüncü yol biçiminde yapılan değerlendirmelere yakın bir çizgide yer almaktadır:

“Bireyin özel girişim ilkesinden evrilen ve devleti ulusal ekonomiden sorumlu kılan Türkiye'ye özgü bir sistem... Türk ana vatanında yüzyıllar boyunca bireysel veya özel girişimle yapılmayan şeyleri hızla yapmak. Bu, liberalizmden farklı bir sistemdir” (TBMM, 1932).

Devletçiliğin ekonomik kalkınma için bir ilke olarak benimsenmesi, herhangi bir temel ideolojik hazırlığa dayanmamaktadır. Aksine pragmatik düşüncelerden ve belirli koşulların varlığından kaynaklanmıştır. Bu koşullar, merkez kapitalist ülkelerdeki krizin ulusal ekonomiye etkisine ve özel sermayenin sanayileşme konusundaki sermaye ve teknik yetersizliklerine dayalı olarak ortaya çıkmıştır (Toprak, 2019: 117; Keyder, 2011: 86).

Toprak (2019: 118), devletçiliği devletin ekonomik faaliyetleri düzenlediği ve özel sektör girişimciliğinin yetersiz kaldığı alanlarda veya ulusal gereklilikler halinde ekonomik faaliyete geçmesi olarak tanımlamaktadır. Ancak, devletçilik ilkesinin uygulanmasında, devlet sadece ekonomik faaliyetlerin düzenleyicisi olarak değil, aynı zamanda ülkenin başlıca sanayilerinin sahibi biçiminde ortaya çıkmaktadır.

Devletçi yaklaşım, 1934 yılında hazırlanan Türkiye'nin Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı'yla somut bir karşılık bulmuştur. Plan, demir-çelik, tekstil, kağıt, seramik, cam ve kimyasal ürünlerde üretim yapacak kamu iktisadi teşebbüslerinin kurulmasını öngörmüştür. Kamu işletmeleri için finansman sağlamak üzereyse iki devlet bankası (Sümerbank ve Etibank) kurulmuştur. Her iki banka da kısa sürede kamu işletmelerinde büyük sorumluluklara sahip holding şirketleri haline gelmiştir (Kepenek, 2016: 143).

Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı, SSCB'nin uzmanlık desteği ve finansal yardımıyla hazırlanmıştır. İmalat sektöründeki hedeflerle sınırlı olan bu plan, tüm ekonomiyi kapsamamaktadır. Tarımda verimliliğin artırılması için yeni teknolojilerin kullanılması, makine eğitim ve öğretiminin sağlanması, üretimi desteklemek için finansal destek sunulması, ürünlerin garanti fiyatlarla satışının yapılması, vergi

muafiyeti, topraksız köylülere devlet arazilerinin verilmesi gibi önlemler planda yer alan tarımsal kalkınmaya yönelik konulardır.

Planın temel hedefleri, bir çelik fabrikası, bir kağıt ve selüloz fabrikası, bir çimento fabrikası, altı kimya tesisi ve yedi tekstil fabrikası dahil olmak üzere yirmi yeni fabrikanın inşasıdır. Karabük Demir ve Çelik Sanayi, planda özel olarak vurgu yapılan tesistir. Büyüklükleri, üretimleri ve istihdam ettikleri kişi sayıları açısından, bu tesisler ulusal ekonominin önemli bir bölümünü oluşturacaklardır. Bu fabrikaların yerleşim yerleri olarak küçük ve orta ölçekli şehirler seçilmiştir. Bunun arkasında bölgeler arasındaki gelişmede denge güdülmesi amacı yatmaktadır. Beş Yıllık Sanayi Planları, kaynak tahsisi ve denetim konusunda kapsamlı ve katı kurallar yerine, genel ve esnek ekonomik eylem rehberi niteliğine sahiptir (Toprak, 2019: 123).

Sanayi ve Maadin Bankası, 1932 yılında lağvedilmiş ve bu kurumun yerine iki yeni devlet işletmesi kurulmuştur. Bunlar Devlet Sanayi Ofisi ve Türkiye Sanayi Kredi Bankası'dır. Bu gelişmeyle birlikte Sanayi ve Maadin Bankası'nın işletme faaliyetleri Devlet Sanayi Ofisi'ne, bankacılık faaliyetleri ise Türkiye Sanayi Kredi Bankası'na devredilmiştir. Ancak, bu iki işletmenin faaliyetlerinde başarılı olamayınca, 1933 yılında kurulan Sümerbank, imalat sanayisinden sorumlu hale gelmiştir. Sümerbank'ın ardından, 1935 yılında madencilik ve enerji alanlarında yatırım yapmak üzere başka bir devlet işletmesi olan Etibank kurulmuştur (Kepenek, 2011: 179).

Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı'nda yer alan hedeflere, 1938 yılına geldiğinde büyük ölçüde erişilmiştir. Batılı ülkelerde iktisadi bunalımın büyük derinlik kazandığı ve faşizm eğiliminin yükseldiği bir dönemde, Türkiye'de devletçi sanayileşme hamlesi büyüme ve kalkınma açısından oldukça etkili olmuştur. Örneğin 1938'in sonuna kadar tarım amaçlı işlenen arazi alanı önemli ölçüde artmıştır. Madencilik ve enerji alanlarında birçok kamu sektörü yatırımı yapılmış ve bu sektörlerde faaliyet göstermek üzere Maden Tetkik ve Arama Enstitüsü ile Elektrik İşleri Etüt İdaresi kurulmuştur. Taş kömürü ve bakır çıkarma imtiyazları, yabancı şirketlerden alınmış ve ülke genelinde maden arama ve çıkarma faaliyetleri arttırılmıştır. Elektrik üretimi, iletimi ve dağıtımı ile temel tüketim mallarına olan talebi büyük ölçüde karşılayan yerli üretimde büyük gelişmeler yaşanmıştır. Sanayi üretimi önemli ölçüde artmış ve demir, kömür ve maden üretimi büyük artışlar göstermiştir. Diğer yandan tekstil, şeker ve çimento üretimi de önemli ölçüde artmıştır. Sümerbank, 1939 yılı itibarıyla çelik üretiminin yüzde 80'ini,

ayakkabı imalatının yüzde 90'ını, yün üretiminin yüzde 60'ını, deri imalatının yüzde 62'sini, çimento üretiminin yüzde 55'ini ve pamuk üretiminin yüzde 35'ini gerçekleştirmiştir. Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı döneminde ulusal tesislerin sayısındaki artış nedeniyle şeker ithalatı sona ermiştir. Söz konusu dönemde yatırımların artmasına bağlı olarak iç talep kolaylıkla karşılanırken, talep fazlası üretim aracılığıyla ihracatta da artışlar yaşanmıştır. Bu noktada demiryolu ağının genişlemesi ve liman işletmeciliğinin gelişmesi de önem kazanmıştır. (Kepenek, 2016: 182).

Tarımdaki verimlilik artışı ve tarımsal alanların genişlemesi, Türkiye'nin sanayileşmesine de önemli ölçüde etkide bulunmuş ve ihracat artışında rol oynamıştır. İthal ikamecilik politikasındaki başarı, ödemeler dengesinin de fazla vermesine ve merkezi bütçenin genişlemesine yol açmıştır (Boratav, 1988: 88). Gayrisafi Yurtiçi Hasıla 1933 yılından 1938'e dek yüzde 5,2 oranında artarken, sınai üretimin katma değeri, 1935 yılından 1939'a kadar yüzde 13 oranında büyümüştür. Kişi başına düşen gelir ise 1929 yılından 1939'a dek sabit fiyatlarla yüzde 19 oranında artmıştır (T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, 2024).

İlk planın başarısının ardından, 1938-1942 dönemini kapsayan İkinci Beş Yıllık Sanayi Planı hazırlanmıştır. İkinci planda madencilik, elektrik gücü, makine ve ekipman üzerine odaklanılmış, ayrıca bazı şehirlerde çimento ve şeker fabrikalarının inşa edilmesi hedeflenmiştir. Ancak, İkinci Beş Yıllık Sanayi Planı, yürürlüğe girdikten bir yıl sonra başlayan İkinci Dünya Savaşı nedeniyle tam olarak uygulanamamıştır. Hükümet, İkinci Plan'da önerilen tüm projeleri tamamlayamamış ve kaynaklar ülkenin savunma-harcamalarına yönlendirilmiştir (Kepenek, 2016: 184; Boratav, 1988: 92).

Genel olarak Türkiye, 1933 ile 1945 yılları arasında devletçilik politikası çerçevesinde sanayileşmeyi hedeflemiştir. Bu hedefler, özellikle sanayide üretimdeki artış yoluyla hızlı kalkınma, ödemeler dengesinde iyileştirme, ekonomik büyüme, sosyal reformlar yoluyla yaşam standartlarını yükseltme ve ekonomik bağımsızlık ile yerli kaynaklara dayalı olarak gelişmektir. Bu amaçlara ulaşmak için uygulanan politikalar, beş yıllık planlara, ekonomik, sosyal ve hukuki düzenlemelere, devlet bankalarının işletmecilik ve finansman faaliyetlerine, yabancı işletmelerinin millileştirilmesine dayanmıştır (Kazgan, 2021: 98).

İkinci Dünya Savaşı yıllarında, ulusal kaynakların büyük bir bölümünün savunma harcamalarına ayrılması ekonomik ve mali denge açısından sorunlara yol

açmıştır. Diğer taraftan üretilen gıda ve ham maddelere olan dış talebin artması nedeniyle ihracat mallarının fiyatları artmış, ancak bu talep tamamıyla karşılanamamıştır. Üstelik üretimdeki daralma nedeniyle ülke içinde dahi talebin karşılanması büyük bir sorun yaratmıştır. Savaş koşulları, ekonomide spekülasyon faaliyetleri ve karaborsacılık için fırsatlar sağlamıştır. Bu durum ise özel sektörde sermaye birikimine yol açmıştır. Hükümet, özel sektörün ticari sermaye birikimini sağlayan bu uygulamaların önüne geçememiş ve bu durum büyük bir toplumsal hoşnutsuzluğa neden olmuştur. Toplumun büyük kesimleri arasında, özellikle savaş ekonomisinin koşulları sonucu yoksullaşmış olan köylüler ve kentsel işçi sınıfı, tek parti yönetimine karşı büyük bir öfke birikimi yaşanmıştır. Savaşın ardından, CHP'ye karşı yaşanan toplumsal hoşnutsuzluk, içsel ve dışsal ekonomik reform baskılarıyla birleşmiştir. CHP, Marshall Yardımı almak için, ABD tarafından liberal siyasi ve ekonomik politikalar benimseme konusunda baskı altına alınmıştır. Sonuç olarak, Türkiye 1946 yılında çok partili yaşama geçmiştir. İkinci Dünya Savaşı sırasında ekonomideki olumsuz koşullar, 1950 yılındaki genel seçimlerde CHP'nin iktidarının sonunu getirmiş ve liberal anlayışa sahip olan DP iktidarı başlamıştır (Zurcher, 2008: 183).

2.4.2. Çok Partili Dönemde İktisadi Gelişmeler

Türkiye'de çok partili siyasal yaşama 1946 yılında geçilmiştir. Ancak 1946-1950 yıllarını, geçiş süreci olarak değerlendirmek mümkündür. 1950 yılındaysa CHP iktidarı sona ermiş ve DP dönemi başlamıştır. Geçiş sürecindeki süreklilik ilişkisi nedeniyle, Türkiye'de çok partili dönemdeki iktisadi gelişmeler, bu çalışmada 1950 yılı itibariyle ele alınmaktadır.

DP iktidarının sona erdiği 1960 yılından itibaren uygulanan planlı kalkınma ilkeleri, ikinci alt dönemi oluştururken, 1980 sonrası dönem üçüncü alt dönemdir. Ancak çalışmamız tarihsel niteliğe sahip olması nedeniyle 1980 sonrasındaki gelişmelere kısaca değinilmekte, geniş tartışmalara yer verilmemektedir.

2.4.2.1. Demokrat Parti Dönemi (1950-1960)

Türkiye'de çok partili yaşam, 1946 yılında yapılan seçimlerle birlikte başlamıştır. Bu seçimlerde, CHP'nin karşısında, en önemli rakip olarak 1950'li yıllarda iktidarda bulunan DP yer almıştır. DP'nin kuruluşunda yer alan isimler Adnan Menderes, Celal Bayar, Fuat Köprülü ve Refik Koraltan'dır.

1945 yılında kırsal kesimde topraklandırmayı içeren Toprak Reformu Tasarısı'na karşı çıkan bu isimler, Türk siyasi tarihinde "Dörtlü Takrir" olarak bilinmektedir. Dörtlü Takrir olarak bilinen bu dört isim, çok partili yaşama geçiş konusunda bir önerge vermiş, verilen bu önerge Türkiye Büyük Millet Meclisi (TBMM) tarafından reddedilmiştir. Bu milletvekilleri arasında yer alan Adnan Menderes ve Fuat Köprülü, 13 Haziran 1945 tarihinde CHP'den ihraç edilmiştir. Refik Koraltan ve Celal Bayar'ın da partiden ayrılmasıyla birlikte bu dört isim, 7 Ocak 1946 tarihinde DP'yi kurmuştur. 21 Temmuz 1946 tarihinde yapılan seçimlerde DP, toplam 462 milletvekilliği için 273 aday göstermiş, bu adaylardan 62'si seçilebilmiştir.

DP, 1946 genel seçimleri sonrasında, seçimlerin açık oy ve gizli sayım ilkesiyle yapıldığı gerekçesiyle hile olasılığının yüksek olduğunu gündeme getirmiştir. Cumhurbaşkanı İnönü'nün 1 Kasım 1949 tarihindeki Meclis açılış konuşmasında yer alan "Seçimde hile inancı olmadığı inancı yerleştirilmelidir" ifadesinin ardından ise çıkarılan kanun ile seçimlerde gizli oy, açık sayım ve yargı denetimi ilkeleri benimsenmiştir (Eroğul, 1998: 80-81). 14 Mayıs 1950 tarihinde yapılan genel seçimler sonucunda DP, kullanılan oyların yüzde 53'ünü, CHP ise yüzde 39'unu almıştır. Çoğunlukçu demokrasi rejiminin varlığı nedeniyle meclisteki milletvekili dağılımı ise yüzde 83 DP ve yüzde 14 CHP şeklinde olmuştur.

DP, kurulduğu yıldan itibaren büyük bir muhalefeti organize ederek 1950 yılındaki seçimlerde başarıya ulaşmıştır. Özellikle tarımsal kesimden ciddi ölçüde destek gören DP, 1950 yılından itibaren Türk siyasi tarihinde sembolik bir anlam kazanmıştır (Zürcher, 2008: 184). DP, bürokratik vesayete karşı söylemiyle geniş halk kitlelerinin desteğini almıştır (Ahmad, 1999: 82). DP, muhalefet dönemindeki eleştirilerinden ve söylemlerinden, seçim dönemlerindeki vaatlerine kadar birçok noktada Türkiye'deki popülizm dalgasının önemli bir yapı taşı olmuştur (Timur, 2018: 37). Kendisini 1950'li yıllar boyunca iktidarda tutacak olan yoğun desteğin arkasında yatan en önemli sebep ise 1950 yılına dek CHP'ye yönelik muhalefetin yaygın ve köklü bir hale gelmesidir. Bu muhalefetin başlıca kaynağı ise egemen sınıfların iktidar arzusu ve halkın CHP vesayetinden duyduğu memnuniyetsizliktir (Eroğul, 1998: 85).

DP, 10 yıllık iktidarı boyunca piyasa ilkelerine bağlı kalmış, 1954 yılındaki genel seçimlerden itibaren siyasi söylemlerinde antikomünizm propagandası üzerinde yoğunlaşmıştır. Bu tutumun arkasında kuşkusuz dış siyasette SSCB'nin karşısında ve

ABD ile NATO'nun (Kuzey Atlantik Anlaşması Örgütü) yanında saf tutma kaygısı rol oynamıştır. Nitekim Eroğul (1998: 264), DP'yi esas itibariyle bir komprador olarak tanımlamakta ve bu partinin 10 yıllık iktidarı boyunca en değişmez özelliğinin, “çıkarları Batılı emperyalist ülkelerin çıkarlarına bağlı olan asalak egemen sınıflara hizmet etme” amacını taşıyan bir siyasi yapı olduğunu belirtmektedir. DP iktidarının “uyducu-Batıcılığa” ve “biçimsel demokrasiye” dayandığını belirten Eroğul (1998: 261), CHP döneminin devletçi kalkınma stratejisinin DP'yi 10 yıl boyunca iktidarda tutacak sermaye gücünü yaratmada etkili olduğunu düşünmektedir. Zira ona göre devletçilik, egemen sınıfların güçlenmesinde önemli derecede rol oynamıştır (1998: 262). Uyducu-Batıcılık kavramı, Demokrat Parti döneminde ABD'nin merkezde olduğu biçimiyle görülse de kökleri daha eskiye dayanmaktadır. Berkes'e (2002: 18) göre Osmanlı İmparatorluğu'nun Batı'daki ilk dostu olan Fransa'nın Osmanlı topraklarını ilk işgal eden Batılı devlet olması uyducu-Batıcılığın karakteristik özelliğidir. Nitekim DP döneminde de ABD ikili anlaşmalar aracılığıyla devlet dairelerinden, ülkenin en ücra köylerine kadar etkide bulunabilmiştir.

ABD'nin yayılcılığı yalnızca askeri ve ekonomik alanlarla da sınırlı değildir. Bu noktada yayılcılığın kültürel boyutuna dikkat çekmek gerekmektedir. 1950'li yıllarda Türkiye'de süt tozunun kullanılmaya başlaması ve bu nedenle çocuk felci vakalarında yaşanan artış, emperyalist tahakkümün ekonomik boyutunun yanında kültürel boyunu da gösteren bir örnektir. Perez'in (1990: 133) çizgi film karakteri Donald Duck üzerinden verdiği bir örnek, ABD'nin bağımlı statüde yer alan ülkelerdeki etkisini göstermesi açısından önemlidir. Perez'e göre Donald Duck, “İspanyolca ve Portekizce konuşabilen” ve “Latin Amerika'nın her yerinde görülen” bir karakterdir. Sinemalarda, dergilerde ve kitlelerin ulaşabileceği her platformda ön plana sürülen Duck, ABD'nin anti-komünizm propagandasının bir aracı olarak faaliyet göstermektedir. Duck, bağımlı statüdeki ülkelerde yapılan gösterimlerde “kapitalizmin erdemlerinden” ve “sosyalizmin noksanlarından” bahseden bir ideolojik kahraman olarak kurgulanmıştır. ABD, Türkiye'de de Latin Amerika ülkelerine benzer şekilde çeşitli aparatlarla anti-komünizm propagandası yapmaktadır.

Sınıfsal açıdan toprak sahiplerinin temsilciliğinden hareketle kurulup 1950'li yıllardan itibaren ticaret burjuvazisi ile yakınlaşan DP, kendisine siyasi açıdan en fazla kitlesele desteği sağlayan kesimlere yönelik düzenlemeler konusunda çağın gerisinde

kalmıştır²¹. Örneğin DP, 1947 yılından itibaren kurulan sendikaların ve sendika birliklerinin grev hakkı talebine yönelik olumlu tutum sergilemiştir. Ancak 1950 yılındaki seçim kampanyasında işçilere grev hakkını vaat etmesine rağmen, iktidarı boyunca verdiği sözü yerine getirmemiştir. Oysa DP'nin yaklaşımına göre grev hakkı "demokrasinin bir icabı" olup "Türk işçisine" tanınmalıdır (Güngör, 2002: 160-161).

Türkiye'de 1950-1960 dönemi, İkinci Dünya Savaşı'nın sona ermesinin ardından hem ekonomide hem de politik rejimde liberalleşmeye doğru bir hareketi temsil etmektedir. Politik ve ekonomik liberalleşmenin kaynakları, ulusal ve uluslararası gelişmelerin bir bileşimidir. Öncelikle belirtmek gerekir ki söz konusu dönemde, ABD liderliğinde yeni bir uluslararası politik ve ekonomik düzen ortaya çıkmaktadır. İkinci olarak DP 1950 yılında, liberal ekonomiyle bütünleşme teziyle genel seçimleri kazanmıştır. DP lideri Adnan Menderes, seçim kampanyasını ekonomik liberalizmi yerleştirme ve ülkede serbest girişimi teşvik etme vaatleri üzerine yürütmüştür. Seçim kampanyası sırasında ise İkinci Dünya Savaşı yıllarında yaşanan kıtlık DP tarafından sıklıkla kullanılmıştır.

DP iktidara geldiğinde, ekonomi politikalarında özel sektörün ve tarımın önemini vurgulamış ve devlet müdahalelerinin sınırlandırılacağını belirtmiştir. Özel sektör faaliyetlerinin teşvik edilmesi ve hükümetin ağır sanayi, enerji santralleri, demiryolları, limanlar ve su tedarikini inşa etmeye ve madencilik ve ormancılığı işletmeye öncelik vermesi gerektiğine inanılmıştır. 1950 yılı itibarıyla mevcut durumda olan kamu iktisadi teşebbüslerinin bir kısmının özelleştirilmesi de gündeme getirilen konular arasında yer almıştır. 29 Mayıs 1950'de TBMM'de açıklanan DP Programı'nda şu ifadeler yer verilmiştir:

"Bundan sonra hükümet, 'kamu hizmeti' özellikleri olmayan alanlarda faaliyet göstermeyecek ve farklı amaçlar için kurulan kamu iktisadi teşebbüsleri- kamu hizmeti yapanlar ve ana sanayilerde faaliyet gösterenler hariç - kademeli olarak özel sektöre satılacak" (TBMM, 1950).

²¹ Tarımda sağlanan sübvansiyonlar aracılığıyla Anadolu'da –özellikle kırsal bölgelerde- demokrasiyi geliştirme iddiasında bulunan DP'nin iktidar olduğu dönemde dünyada sosyal refah devletinin altın çağı yaşanmaktadır. Kitlesele üretime dayalı fabrikalarda güvenceli işlerin yaygınlaştığı ve tam istihdam siyasetinin egemen olduğu bir dönemde Türkiye'nin tarımda sübvansiyonlar yoluyla kalkınma girişimlerini çevreleşme sürecinin bir parçası olarak ele almak gerekmektedir.

DP'nin temel aldığı ilkeler arasında öne çıkan söylemlerin başında, “*Türkiye’yi otuz yıl içinde küçük bir Amerika’ya dönüştürmek ve her mahallede bir milyoner yaratmak*” gelmektedir (Buğra, 1994: 121). DP, bu doğrultuda planlı ekonomi politikasını terk etmiştir. Dönemin Maliye Bakanı’nın “işe koyulalım, plan sonra takip eder” sözü ise DP’nin planlı ekonomiye yaklaşımını ortaya koyması açısından sembolik önem taşımaktadır (Hale, 1980: 112).

Demokrat Parti, Türkiye'nin doğrudan yabancı yatırımlara daha açık hale getirilmesi gerektiğini savunmuş ve bunu yasalarla hayata geçirmiş olmasına rağmen, ilk döneminde yüksek tarifeler ve ithal ikameci politikaların varlığını sürdürmesi nedeniyle yabancı sermayenin Türkiye'ye girişi konusunda belirli seviyeyi aşamamıştır. 1951 ve 1954 arasında, petrol endüstrisi dışındaki doğrudan yabancı yatırımlar, toplam özel yatırımın sadece yüzde 0,2'sini oluştururken, 1955 ve 1960 arasında bu oran yüzde 0,7'ye yükselmiştir (Hale, 1980: 114).

Türkiye ekonomisinin 1950'li yıllardaki en belirgin özelliği, dünya ekonomisine entegrasyon konusundaki girişimlerdir. Hükümet, Avrupa'nın yeniden yapılanması amacıyla Truman Doktrini çerçevesinde oluşturulan Marshall Yardımı'ndan yararlanmak için her türlü çabayı göstermiştir. Sonuç olarak, Marshall Yardımı Türkiye'ye ulaşmış ve Türkiye'nin, yeni uluslararası işbölümünde gıda ve ham madde tedarikçisi rolünü oynamasını sağlamıştır. Söz konusu işbölümü, artı-değer alışverişinin çok büyük ölçekli olduğu bir dünya ekonomik sistemine dayanmaktadır. Bu sistemde dünya ölçeğinde, bir organize sanayi bölgesine benzer bir işbölümü bulunmaktadır. Üretilen artı-değer ile sermaye birikimi iç içe geçmiştir. Küresel ölçekte sermaye sahibi olan kesim, siyasi sınırları aşarak üretici güçleri dünya ölçeğinde sömürme yetisi kazanabilmiştir (Chase-Dunn vd, 1994: 370). Türkiye, dışa açılma politikasının izlendiği bu süreçte emek gücüyle ve doğal kaynaklarıyla küresel işbölümünde konum edinmeye başlamıştır.

1950'li yıllar, dünya kapitalizminin genişleme dönemine rastlaması nedeniyle yabancı sermaye, tüketim mallarının üretimi için Türkiye'ye yatırımlarda bulunmuştur. Yabancı sermaye, iç pazardaki potansiyeli nedeniyle, Türkiye'de kitlesel montaj hattına dayalı endüstrinin gelişmesine katkıda bulunmuştur. İç pazarın öneminin artmasıyla orantılı olarak, özel teşebbüs endüstriyel alanda önceki dönemlere oranla daha fazla

görülmüştür. Kamu sektörü ise özel sektör için girdi olarak ara malların üretimine yoğunlaşmıştır (Kazgan, 2021: 126).

DP döneminde, özel sektör yatırımlarına kredi ve finansman desteği sağlamak üzere Türkiye Sınai Kalkınma Bankası kurulmuştur. Sosyal Güvenlik Kurumu (SGK) ve Emekli Sandığı'nın (ES) finansal kaynakları, Dünya Bankası'nın talimatıyla özel bir kalkınma bankası olarak kurulan Türkiye Sınai Kalkınma Bankası'na tahsis edilmiştir. Bankanın finansal kaynaklarının sadece yüzde 9'u özel sektör tarafından sağlanmıştır (Boratav, 1988: 103).

DP iktidarının ekonomik stratejisi açısından dikkat çeken bir diğer konu ise işletme ölçekleriyle ilgilidir. Türkiye'de 1900 ile 1970 yılı arasında kurulan toplam 224 büyük ölçekli işletmeden yüzde 10'u 1910 öncesinde, yüzde 2'si 1911-1920 arasında, yüzde 32'ü 1921-1930 arasında, yüzde 5'i 1931-1940 arasında, yüzde 13'ü 1941-1950 arasında, yüzde 40'ı 1951-1960 arasında ve yüzde 25'i 1961-1970 arasında kurulmuştur (Soral, 1974: 27). Burada dönemler arasındaki farklılığın ortaya koyulmasında, ilgili yılların kendine içkin koşullarının ihmal edilmemesi gerekmektedir. Devlet her dönemde sanayileşmeyi kalkınmanın anahtarı olarak ele almış olsa da gerek ekonomik ve siyasi iklim gerekse benimsenen sanayileşme stratejisi işletme ölçekleri üzerinde önemli bir etkidir. Ancak tüm dönemlerin ortak özelliği devletin sermaye ölçeğini geliştirmek için girişimlerde bulunmasıdır.

“Türkiye’de kapitalist sınıf, Avrupa’da olduğu gibi kendiliğinden oluşmamış devlet tarafından ve devlete bağımlı olarak yaratılmıştır. Sermaye sahipleri, uzun bir süre boyunca, yabancı sermayenin işleyişinde bir tüccar olarak rol almıştır. Özel sektör, devletin yerini almakta tereddüt etmiş, ancak devlet kamu iktisadi teşebbüsleri tarafından sağlanan ucuz girdilerin faydalarını elde etmekten memnun kalmıştır” (Buğra, 1994: 54).

Sanayinin giderek artan önemine rağmen, Türkiye'nin toplumsal yapısı, DP hükümetini farklı kesimlerin çıkarlarını gözetmeye çalışan popülist politikalar izlemeye zorlamıştır. Bu noktada ise devlet-yurttaş ilişkisinin Batı ülkeleriyle olan farklılığı önem taşımaktadır. Osmanlı toplumundan itibaren görülen ve devletle yurttaş arasındaki pederşahi ilişkinin, siyasi iktidarlar tarafından popülist yollara başvurmayla sonuçlandığını ileri sürmek mümkündür. Örneğin, devletin uzun vadeli hedefi sanayi sektörüne kaynak aktarımını gerektirmekte, ancak seçim dönemlerinde kısa vadeli

siyasi hedefler nedeniyle tarımsal mahsullere yönelik yüksek fiyatlandırma politikası izlenmesi bunu açık bir biçimde göstermektedir (Kepenek ve Yentürk, 1994: 57).

DP döneminde makineleşme ve işgücü verimliliğinde görülen artış nedeniyle tarım sektöründe yaşanan canlanma, 1950'li yılların önemli özelliklerinden birisidir. 1948 yılı itibariyle Türkiye'de toplam bin 750 olan traktör sayısının 1953 yılında 35 bine kadar yükselmesi de bunun en önemli göstergelerindedir. Tarım sektöründe yapılan yatırımın toplam yatırımlar içindeki payı, 1933 ile 1940 yılları arasında yüzde 10 düzeyindeyken; 1950 yılı sonrasında bu oran yüzde 22'ye kadar yükselmiştir. Kore Savaşı ve Avrupa'nın yeniden yapılanması sürecinde Türkiye'de üretilen tarımsal mallarına olan talep artışı, ülkenin ihracat hacminin artmasında belirgin bir rol oynamıştır. Ayrıca 1950'li yılların ilk döneminde uygulanan liberal ekonomi politikalarının, ulaştırma başta olmak üzere altyapı yatırımları ve hükümet tahvilleri aracılığıyla desteklenmesi ekonomik genişlemede önemli ölçüde etkili olmuştur (Kazgan, 2021: 147).

Kara ulaşımının hızlı gelişimi, tarım ürünlerinin pazarlanmasını kolaylaştırmış ve Anadolu'da, sadece kırsal alanlarda değil, çeşitli yeni ürün ve hizmetlere erişimi mümkün ve daha ucuz hale getirmiştir. İletişim ve ulaştırma sektöründeki yenilikler, tüketim kalıplarında yaşanan değişimlerle birleşince ekonomideki liberalizasyonun görece bir başarı sağlaması kaçınılmaz olmuştur. Lastik ayakkabı ve botlar, penisilin, radyo, margarin, gaz ocağı, elektrik, süt tozu gibi ürünler DP iktidarı döneminin sembolik tüketim malları olarak öne çıkmıştır (Zürcher, 2008: 175).

DP'nin liberalizasyon politikaları, 1950'li yılların ikinci yarısından itibaren başarısızlıkla sonuçlanmıştır. Tarımsal ihracata ve iç tüketim alışkanlıklarının değişmesine bağlı olarak gelişen ekonomi, 1950'li yılların ikinci yarısında durgunluk içerisine girmiştir. Tarımsal malların dünya piyasasında düşüş yaşaması ve Türkiye'nin bağımlı ülke olmasından kaynaklı olarak dış ticarete eşitsiz mallarla değiş-tokuş ilişkisine girmesi, DP'nin liberalizasyon politikasının başarısızlığının yapısal nedenidir. DP'nin dışa açılma çerçevesinde uyguladığı strateji nedeniyle Türkiye, kırsal bölgelerin kent merkezlerine olan bağımlılığına benzer şekilde merkez kapitalist ülkelere karşı bağımlı duruma gelmiştir (Smith, 1978: 575). Uluslararası işbölümündeki bağımlı statünün sonucu olarak dış ticaret dengesi hızla bozulmuş ve önemli bir döviz kıtlığı yaşanmıştır. DP hükümeti, dış ticaret dengesini sağlamak amacıyla 1950'li yılların

ikinci yarısında ithalat kısıtlamasına dönük politikaları yeniden uygulamak durumunda kalmıştır. 1958 yılına gelindiğinde Türk Lirası devalüe edilmiş ve enflasyon üç haneli rakamlara ulaşmıştır. Bununla birlikte işsizlik ve artan vergi yükü, DP iktidarından hoşnutsuzluklara yol açmıştır. Ekonominin daralması ve reel ücretlerde yaşanan düşüş, özellikle kentsel nüfusun tepkisine neden olmuştur. 1950’li yılların sonunda yoğunlaşan siyasi baskılar, ekonomik sorunlarla birleşince 27 Mayıs 1960 tarihinde askeri darbeye DP iktidarının sonu gelmiştir. Darbenin temel nedenleri ekonomik istikrarsızlık ve basın, üniversiteler, sendikalar ve genel olarak toplumsal muhalefet üzerindeki siyasi baskılar olmuştur.

DP iktidarı, 27 Mayıs 1960 tarihinde askeri müdahaleyle birlikte sona ermiştir. İktidarın sonuna getiren koşullar iktisadi nitelikte olup sonlanma biçimi siyasi niteliktedir. Eroğul’a (1998: 248) göre DP iktidarının demokratik yollarla sona ermemesinin en temel nedeni, partinin parlamenter/demokratik rejimin özelliklerini ortadan kaldırmasıdır. Antidemokratik ve despotik tutumu, DP iktidarının askeri darbeye sonlanmasına yol açmıştır. DP’nin siyasi gücü ele geçirmesinin ardından makamlarından uzaklaştırılan geleneksel yönetici aydın kadro, temel siyasi kurumlar içerisinde eski konumunu elde etmeye çalışmış ve 27 Mayıs 1960’la birlikte başarılı olmuştur. Dolayısıyla sosyal haklar açısından ilerici sonuçlarına rağmen 27 Mayıs, bir sınıf iktidarını temsil etmemektedir. Nitekim 27 Mayıs üretim ilişkilerinde hiçbir köklü değişimi beraberinde getirmemiştir. 27 Mayıs’ın tarihsel gerekçesi esas olarak “asalak egemen sınıfların kaçınılmaz iflası” olarak görülmektedir (1998: 259).

2.4.2.2. Planlı Kalkınma Dönemi (1960-1980)

Geç sanayileşme, Cumhuriyet dönemi boyunca Türkiye’nin çeşitli kalkınma araçlarına başvurmasına yol açmıştır. Bu durum, ülkenin sermaye birikiminde tercih ettiği stratejilerin bağımlılık teorisinin düşünsel çerçevesi ekseninde ele alınmasını gerektirmektedir. Buna bağlı olarak planlı kalkınma dönemi de merkez-çevre-yarı çevre ülkeler arasındaki ilişkiler bağlamında ele alınmaktadır.

Batı-merkezli kalkınma stratejileri, merkez ülkelerin başardıklarını çevre ve yarı çevre ülke statüsünde yer alanların başaramamasının zeminini oluşturmaktadır (So, 1990: 38). Türkiye’nin planlı kalkınma anlayışını da bu çerçevede değerlendirmek gerekmektedir. Nitekim sömürgeci ilişkiler devam ettiği sürece, Üçüncü Dünya ülkelerinde gelişmenin mümkün olmayacağına inanılmaktadır (Knöbl, 2017: 168). Zira

kapitalist dizge, gelişmişlikle azgelişmişliği aynı anda üretme yeteneğine sahiptir. “Tahteravalliye” benzer şekilde gelişme, azgelişmişlik ortamının varlığına bağlıdır (Arnason, 2017: 361).

Çevre ve yarı çevre statüye sahip olan ülkelerde sermaye birikiminin yeterli ölçüde gelişmemesi ve sanayileşmeye dayalı ekonomik büyümenin sağlanamaması, bu ülkelerin tahteravallinin dezavantajlı tarafında yer almasıyla ilişkiseldir. Türkiye gibi ülkelerde uzun vadeli sanayileşme stratejisi yerine kısa vadeli önlemlerle kalkınma arayışına girilmesi, ülkenin bağımlı statüsüyle doğrudan bağlantılıdır. Sosyal sınıfların oluşumunda yaşanan gecikmeler de bu durumun doğal bir sonucudur (Kleemeier, 1978: 701). Türkiye’nin planlı kalkınma anlayışı çerçevesinde bir sermaye birikim stratejisini benimsemesinin arkasında da ülkenin bağımlı statüsü yer almaktadır.

Türkiye’de planlı kalkınma dönemi, 27 Mayıs 1960 tarihindeki askeri darbenin ardından kabul edilen 1961 Anayasası sonrasında başlamıştır. Planlı kalkınma ve ithâl ikâmecî sanayileşme stratejisi, 1980 yılına dek tercih edilen birikim birikim rejimiyken, bu anlayışa dayalı düzenleme biçimi sosyal hakların geliştirilmesi temelinde varlık göstermiştir.

27 Mayıs 1960 tarihindeki askeri darbe sonrasında gerçekleştirilen idari, toplumsal ve ekonomik düzenlemeler, demokratik bir siyasi sistem ve ithal ikameci sanayileşme stratejisinin temellerinin atılmasında kurumsal bir çerçeve oluşturmuştur. Nitekim 1960 ile 1980 arasında Türkiye, 1930-1950 politikalarının bir devamı olarak görülebilecek katı bir ithal ikameci sanayileşme politikası izlemiştir. İthal ikameci sanayileşme stratejisi, döviz tasarrufu sağlamak, sanayileşmeyi ve yerel girişimciliği teşvik etmek amacıyla nispeten büyük bir yerel pazarda hizmet veren ulusal burjuvazinin teşvikine odaklanmıştır. Bu strateji aracılığıyla ulusal burjuvazinin, devlet düzenlemeleri ve yüksek ithalat tarifeleri ile yabancı rekabetten korunması amaçlanmıştır. 1960-1980 döneminde egemen olan ekonomi-politik anlayışın temelinde ise Türkiye’nin dünya sistemindeki konumu temel belirleyici etken olmuştur. Bir kalkınma stratejisi olarak planlama ilkesinin benimsenmesini, Türkiye’nin gelişmişlik seviyesiyle birlikte ele almak gerekmektedir.

Ekonomi-politik tartışmalarda kalkınma kavramı, azgelişmiş ve gelişmekte olan ülkeler için temel odak noktalarının başında gelmektedir. Batı ülkelerinin erken sanayileşmesine koşut olarak ortaya çıkan eşitsiz gelişme, kalkınmayı sağlayamayan

ülkelerde sınıfsal eşitsizliklerin daha da derinleşmesine yol açmıştır. Soğuk savaş yıllarında ABD'nin ana stratejisi, Türkiye gibi ülkelere sunulan kalkınma önerileri vasıtasıyla bağımlılık ilişkisini devam ettirmek olmuştur (Chossudovsky, 1999: 71).

İkinci Dünya Savaşı'nın ardından dünyadaki ana akım iktisadi anlayış, ekonomik kalkınma açısından “bebeklik” döneminde olan ülkelerde kapitalist gelişmeyi bir buyruk biçiminde öne sürmektedir (Avcıoğlu, 1987: 771). Sermaye birikiminde gecikmiş olan Türkiye'nin kalkınma stratejisi, Batı ülkelerindeki genel anlayışıyla uyumlu ilkeler çerçevesinde belirginleşmiştir. Dolayısıyla Türkiye'deki planlı kalkınma dönemini incelerken ülkenin dünya sistemindeki rolünü göz ardı etmemek gerekmektedir.

Özü itibarıyla planlama, sosyalist ekonomi ilkeleri arasında yer almakta, kapitalist ekonominin temelini ise değer yasası oluşturmaktadır. Kapitalist toplum modelinde metanın üretim sürecinde, merkezi ve koordineli bir karar alma süreci bulunmamakta, üretilen değerın bölüşümüne müdahale edilmemektedir. Sosyalist toplum modelinde ise proletaryanın merkezi planlaması bulunmakta ve değer yasası sınırlandırılmaktadır (Sweezy, 2007: 62). Yarı-çevre ve çevre ülkelerde planlama, kapitalizmin denetlenmesi ve antagonistik niteliğinin ortadan kaldırılmasını değil, serbest piyasa ekonomisinin işleyişine güvence sağlamasını amaçlamıştır (Pollock, 1985: 74).

Türkiye'de 1960'lı yıllarda hem serbest piyasa ilkelerinin hem de planlı kalkınma ilkelerinin benimsendiği görülmektedir. Tam da bu noktada planlı ekonomi ile kalkınma planları arasında bir ayırım yapmak gerekmektedir. Zira Türkiye'de referans alınan yıllarda planlı kalkınma ilkelerinin esas amacı kalkınmanın özel mülkiyet eliyle sağlanması olup devlet, özel sektörün dahil olmaktan kaçındığı sektörlerde yatırımlarda bulunmaktadır. Bu tür bir ekonomiyi, karma ekonomi olarak nitelendirmek mümkündür. Hükümetler, planlı kalkınma yıllarında özellikle AID yardımları ve yabancı sermayenin destekleriyle özel sektöre önemli ölçüde kaynak aktarmıştır. Dolayısıyla bu dönemi Türkiye'de özel sektörün altın çağı olarak nitelendirmek mümkündür (Avcıoğlu, 1987: 783). Örneğin 1963 yılında ekonomide özel sektör tasarruf toplamı 3,8 milyar TL iken, aynı yıl stok artışları dâhil toplam özel sektör yatırımları toplam 5 milyon 570 milyon TL'dir. Yatırımlar ile tasarruflar arasındaki 1 milyar 760 milyon TL'lik fark dış kaynaklardan sağlanmıştır. Aynı yıl içinde kamu

sektörünün tasarruf açığı ise 940 milyon TL'dir. 1963 yıl içindeki 2,7 milyar TL'lik dış kaynağın yüzde 70'i özel sektör, yüzde 30'u ise kamu sektörü tarafından kullanılmıştır (DPT, 1963). Diğer taraftan 1963-1966 yılları arasında AID-DLF-IDA-IBRD ve EIB gibi kuruluşların sağladığı proje kredileriyle ekonomiye dahil olan 219 milyon 980 bin ABD Doları da özel sektöre aktarılmıştır (Avcıoğlu, 1987: 787).

Küçük (1978: 80), burjuva iktisadının bir aparatı olarak ele aldığı planlamanın, amaç ve araç ayrımı yönünden ideolojik yönüne dikkat çekmektedir. Planlamayla ulaşılmak istenen amaçlara (tam istihdam, fiyat istikrarı, ödemeler dengesinin iyileştirilmesi, üretimin artırılması, iç rekabet ve uluslararası işbölümü) eş zamanlı olarak ulaşmanın mümkün olmadığına dikkat çeken Küçük, planlama araçlarının tarafsız olması nedeniyle amaçlar arasında çelişki bulunduğunu belirtmektedir:

“Her politikadan yararlananlar ve zarar görenler vardır. Bu bakımdan her politika toplumun birçok kesiminin yararını doğrudan ilgilendirir (Küçük, 1978: 84).”

Sanayileşme, planlı kalkınmanın temel aracı ve aynı zamanda da bir amaç olarak görülmektedir. Sanayileşmeyi amaçlar hiyerarşisinin bir halkası olarak ele alan Küçük'e göre (1978: 84-85) planlamanın esas amacı kalkınmadır. Kalkınmanın yolu işgücü verimliliğini arttırmaktan geçmektedir ve verimlilik artışı sanayileşmeyle mümkündür. Sanayileşme için gerekli olan ise sanayi yatırımlarıdır ve bu noktada ülkenin sanayileşme stratejisi önem kazanmaktadır²².

Türkiye'de ilgili dönemde ithal ikameci bir sanayileşme stratejisi benimsenmiştir. Bu anlayışa göre yurt içinde üretimi mümkün olan malların ülke içinde üretilmesi gerekmektedir. Üretimde özel sektör, kamu iktisadi kuruluşlarıyla birlikte rol almıştır. İç talebin tamamını ülke sınırlarında üretmeyi amaçlayan bu sanayileşme anlayışı, 24 Ocak 1980 tarihinde alınan İstikrar Programı'na kadar sürdürülmüştür. Ancak üretim sürecinde büyük oranda dış kaynak kullanımına başvurulmuştur. Bu durum dış borçların artmasına yol açmıştır. Boratav (1988: 94), bu dönemde yaşanan görece büyümeyi, “içe dönük-dışa bağımlı büyüme” olarak nitelendirmektedir.

²² Sermaye birikimi, farklı yollar kullanılmakla birlikte kapitalist ve sosyalist rejimlerin ortak bir özelliğidir. Aron (1997), her iki dizgede de temel amacın sermaye birikimi olduğunu ve genel çerçevede sanayi toplumunun yer aldığını belirtmektedir.

Sermayenin merkezileşmesine ve Türkiye'nin "eksenel işbölümündeki" statüsüne koşut olarak kendisini gösteren dışa bağımlı büyüme stratejisi (Arrighi, Hopkins ve Wallerstein, 2012: 51), sınıfsal çelişkilerin belirginleşmesinde de rol oynamıştır. 1960'lı yıllara kadar istihdam ilişkilerinde kamunun payı oldukça yüksek olmasına karşın, bu tarihlerden itibaren özel sektörde istihdam artışları yaşanmıştır. Dolayısıyla 1960'lı yılları, devletin endüstri ilişkilerindeki işveren rolünün yanında hakem rolünün de kendisini göstermeye başladığı yılların başlangıcı olarak görmek mümkündür. Özellikle 1961 Anayasası'nın sendikalaşma, toplu pazarlık ve grev hakkını kurumsal olarak düzenlemesi ve ardından 1963 yılında 274 sayılı Sendikalar ve 275 sayılı Toplu İş Sözleşmesi, Grev ve Lokavt Kanunu'nun çıkarılması, devletin hem işveren hem de hakem olarak rol üstlenmesinde başat düzenlemeler olmuştur. İstihdam ilişkilerine yönelik kamusal düzenlemeler, devlet-işçi-işveren arasındaki ekonomi-politik dengeyi sağlamayı amaçlayan bir endüstri ilişkileri sisteminin görülmesini sağlamıştır (Çetik ve Akkaya, 1999: 58).

2.4.2.2.1. Planlı Kalkınmanın Merkezi İdaresi Olarak DPT²³

Türkiye'de karma ekonomi modeli çatısı altında 1960'lı yıllarda ortaya çıkan planlı kalkınma stratejisinin merkezinde Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) yer almıştır. DPT'nin kuruluşunda aydın hareketinin rolü bulunduğunu belirtmek gerekmektedir. 27 Mayıs'ın ardından kurulan hükümet, planlama konusunu ele almıştır. Bu doğrultuda Amme İdaresi Enstitüsü ile Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi'nde görev yapan akademisyenler, planlama teşkilatının kurulması için taslaklar hazırlamıştır. Başbakanlık'a gönderilen taslaklar, kurulan inceleme komisyonunda 2 buçuk ay incelenmiş ve DPT, 30 Eylül 1960 tarihinde kabul edilip 5 Ekim 1960 tarihinde Resmî Gazete'de yayınlanan 91 sayılı Kanun ile kurulmuştur (Demiryol, 1962'a: 3). Başbakanlık'a bağlı olarak kurulan DPT'nin görevleri:

- i. Ülkedeki doğal, beşerî ve iktisadi her türlü kaynak ve olanakları tam olarak tespit etmek ve bu kaynaklara göre iktisadi ve sosyal politikalar ile hedefleri belirlemede hükümete yardımcı olmak,

²³ DPT'nin kurumsal yapısı ve işleyişi hakkındaki bilgiler, 5 Ekim 1960 tarihli Resmî Gazete'de yayınlanan 91 sayılı Devlet Planlama Teşkilatı'nın Kurulması Hakkında Kanun'dan alınmıştır <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/10621.pdf> (Erişim Tarihi: 10 Nisan 2023).

- ii. Çeşitli bakanlıkların iktisadi politikalarını ilgilendiren faaliyetlerinde koordinasyonu sağlamak için tavsiyelerde bulunmak ve bu konularda danışmanlık yapmak,
- iii. Hükümet tarafından kabul edilen hedefleri gerçekleştirecek uzun ve kısa vadeli planlar hazırlamak,
- iv. Planların uygulanmasını takip etmek, değerlendirmek ve gerekli durumlarda planlarda değişiklik yapmak,
- v. Özel sektörün faaliyetlerini, planların hedef ve amaçlarına uygun olarak teşvik etmek ve düzenlemek konusunda tavsiyelerde bulunmaktır.

DPT'nin organları, Yüksek Planlama Kurulu (YPK) ve Planlama Merkez Teşkilatı'dır (PMT). YPK, Başbakan (veya Başbakan Yardımcısı), Bakanlar Kurulu tarafından seçilecek üç bakan, Planlama Müsteşarı, İktisadi Planlama Dairesi Başkanı, Sosyal Planlama Dairesi Başkanı ve Koordinasyon Dairesi Başkanı'ndan oluşmaktadır. Planlama Müsteşarı, Başbakan Yardımcısı'na bağlıdır ve Planlama Merkez Teşkilatı'nın faaliyetlerini sevk ve idare etmekle yükümlüdür.

PMT, İktisadi Planlama Dairesi Başkanlığı, Sosyal Planlama Dairesi Başkanlığı ve Koordinasyon Dairesi Başkanlığı'ndan oluşmaktadır. İktisadi Planlama Dairesi Başkanlığı, uzun vadeli planlar, yıllık programlar ve finansman ve sektör programları şubeleri ile devamlı ve geçici özel ihtisas komisyonlarından meydana gelmektedir. Görevi ise gerekli araştırmaları yaparak uzun ve kısa vadeli plan ve programları hazırlamaktır.

Sosyal Planlama Dairesi Başkanlığı, araştırma ve planlama şubeleriyle devamlı ve geçici özel ihtisas komisyonlarından meydana gelmektedir. Görevi ülkenin sosyal sorunlarını incelemek ve bu sorunların çözümü için uzun ve kısa vadeli planlar hazırlamaktır. Koordinasyon Dairesi Başkanlığı ise mali ve hukuki önlemler şubesi, tetkik ve tahlil şubesi ile yayın ve temsil şubesinden oluşmakta olup görevleri şunlardır:

- i. Kamu ve özel sektörde planların gerçekleşmesini kolaylaştıracak idari, mali ve hukuki önlemleri tespit etmek,

- ii. Plan ve programların yürütülmesi sürecinde gerekli takip ve koordinasyonu sağlamak, gerektiğinde bu amaç için çeşitli daire ve teşekküllerin yüksek seviyede sorumlu temsilcilerinin katılacağı komisyonları toplamak,
- iii. Üçer aylık dönemler halinde raporları yürütme organlarından alarak değerlendirmelerde bulunmak ve bu değerlendirmeleri ilgili makamlara sunmak, uyumu sağlayıcı tedbirlerin yürürlüğe konmasını takip etmek,
- iv. Plan ve programların uygulanmasının aksadığı alanlarda organizasyon ve yöntem incelemelerinin yapılmasını sağlamak.

DPT'nin, faaliyetlerini yerine getirirken öncelikle İstatistik Genel Müdürlüğü ile işbirliği yapması öngörülmüştür. Bu işbirliğindeki amaç, planlarda ihtiyaç duyulan istatistiksel verilerdir. Zira planlar enflasyon, işsizlik, üretim ve benzeri konulardaki iktisadi göstergeler çerçevesinde oluşturulmaktadır. Ayrıca DPT, bilgi toplama aşamasında gerek görüldüğü durumlarda Kamu İdareleri ve müesseselerden doğrudan veri isteme yetkisine sahiptir. Kendilerinden bilgi istenen kurumlar ve müesseseler, istenen bilgileri en kısa sürede DPT'ye iletmekle yükümlüdür²⁴.

Başbakan (veya Başbakan Yardımcısı), Bakanlar Kurulu'nun belirlediği esaslar dahilinde uzun vadeli ve yıllık planların hazırlanması hususunda Planlama Müsteşarlığı'na direktif vermesiyle birlikte ilk olarak uzun vadeli plan hazırlanır. Hazırlanan planın Başbakanlığa sunulmasının ardından bir hafta içinde YPT toplanır ve planı inceler. İnceleme sonucunda planla kabul edilmiş olan ana hedefler arasında uyum olup olmadığı Bakanlar Kurulu'na bildirilir. Plan, Bakanlar Kurulu tarafından kabul edilmesinin ardından TBMM'ye sunulur.

Kabul edilen planların ilgili daire, müessese ve idarece uygulanmasında uyum ve işbirliği, Koordinasyon Dairesi Başkanlığı tarafından sağlanır. Planın uygulanması, zaman zaman gözden geçirilerek elde edilen sonuçlar ve alınması gereken tamamlayıcı önlemler, belirli aralıklarla verilecek raporlar halinde Bakanlar Kurulu'na sunulur.

Yıllık programlar ise PMT tarafından hazırlanarak YPK'ye sevk edilir. YPK, programları inceleyerek bir rapor hazırlar ve bu raporu Bakanlar Kurulu'na sunar.

²⁴ DPT, 2011 yılında lağvedilerek yerine Kalkınma Bakanlığı kurulmuştur. DPT'nin kapatılmasının ardından istatistik veriler Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) aracılığıyla derlenmektedir. Ancak TÜİK'in, istatistiksel verilerde manipülatif veriler üretmesi nedeniyle Gramscian anlamda bir hegemonya kurumu olduğunu ifade etmek mümkündür.

Bakanlar Kurulu'nun kabul etmesiyle bu program kesinleşir. Yıllık programlar, bütçe ile iş programlarından önce hazırlanır. Nitekim bütçe ve iş programının hazırlanmasında DPT'nin yıllık programı esas alınır.

DPT tarafından hazırlanan raporlar ve programlarda, kurum iç ve dış kaynaklarından yararlanılmıştır. DPT, müsteşar, daire başkanları, danışmanlar, şube müdürleri, uzmanlar, uzman yardımcıları ve müsteşarlık genel sekreterliği tarafından gerekli görülmesi durumunda yerli ve yabancı uzmanları sözleşmeli olarak çalıştırabilmektedir. Sözleşmeli uzmanların ücretleri, Bakanlar Kurulu tarafından tespit edilmektedir. DPT bünyesindeki uzmanların niteliklerini arttırmak amacıyla yurt dışına personel gönderebilmektedir. Ayrıca DPT, öğretim üyelerinden de görevlendirme usulüyle personel istihdam edebilmektedir.

Planlar özel sektör için bağlayıcı nitelik taşımasa da DPT, özel sektörün planlara uyumunu teşvik etmek için bazı güçlere sahip olmuştur. Örneğin, sübvansiyonlu krediler, döviz ve benzeri teşviklerin verilmesi veya reddedilmesi gibi araçlar, özel sektörün kalkınma planlarına entegrasyonu konusunda işlevsel olmuştur. Beş yıllık kalkınma planları, uluslararası rekabete karşı korumacılık, popülizm politikaları, gelir politikaları ve sanayi yatırımlarının teşviki yoluyla iç talebin genişlemesi ile karakterize edilen ekonomiyi büyük ölçüde yönlendirmiştir (Boratav, 1988: 109).

2.4.2.2.2. Planlı Kalkınma Döneminin Temel Özellikleri

Türkiye'de planlı kalkınma dönemi, 1960'lı yıllarda başlamıştır. Ekonomik büyüme ve kalkınma hedeflerine ulaşmak için hükümetler, DPT tarafından hazırlanan kalkınma planlarını esas almışlardır. Beşer yıllık dönemler halinde hazırlanan kalkınma planlarında temel amaç, ülkenin ekonomik ve sosyal hedeflerini gerçekleştirmek için gerekli olan yatırımları saptamaktır. Hazırlanan kalkınma planlarında kamu sektörü yatırımlarının gerçekleşmesinin temel göstergelerine, Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu (YDK) Raporları aracılığıyla erişilebilmektedir. Bu raporlar, özellikle iktisadi devlet teşekküllerinin ve müesseselerin ekonomik ve finansal durumunu göstermesi açısından önem taşımaktadır. Planlı kalkınma döneminde DPT tarafından hazırlanan planlar:

- Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1963-1967),
- İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1968-1972),

- Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı (1973-1977) ve
- Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı'dır (1978-1982).

Türkiye, planlı kalkınma döneminde karma ekonomi modelini benimsemiştir. Bu modelde, devletin özel sektörle birlikte yatırımlarda bulunarak ekonomik büyümeye katkıda bulunması amaçlanmaktadır. Bu dönemde, devlet ile piyasa arasındaki dengenin piyasa lehine gelişmeye başladığını belirtmek mümkündür. Özellikle imalat sanayisinde özel sektörün payının artması da bunu doğrulamaktadır (Avcıoğlu, 1987: 790). Devlet yatırımları, çoğunlukla özel sektörün varlık göstermediği alanlara kanalize edilmiştir (Kazgan, 2021: 275). Bu alanlarda demiryollarının öne çıkan bir sektör olduğu görülmektedir (Berkes, 2008: 364).

Kalkınma planlarında, sanayileşme ve altyapı yatırımlarına geniş yer verilmiştir. Bu çerçevede enerji, ulaşım, eğitim ve sağlık gibi sektörler öne çıkmaktadır. Yatırımların finansmanında ise dış kaynaklar oldukça büyük paya sahip olmuştur. Uluslararası kalkınma ajansları ve özel sektör kuruluşlarından alınan krediler ve hibe şeklinde sağlanan yardımlar, yabancı sermayenin Türkiye'deki planlı kalkınma döneminde yarattığı fonların başlıcaları olmuştur (Kepenek, 2016: 397).

Kalkınma planlarının gerçekleşmesinde, verimlilik konusuna önem verilmektedir. Bu doğrultuda, 1953 yılında kurulan Prodüktivite Komitesi, 1965 yılında çıkarılan 580 sayılı Kanun ile Milli Prodüktivite Merkezi'ne (MPM) dönüşmüştür. Söz konusu düzenlemeyle tüzel kişilik kazanan MPM'nin amacı, "*ülke ekonomisinde verimliliği artırıcı önlemleri araştırmak, bu konudaki çalışmalarını desteklemek, ilgili kuruluşlar için danışma ve uygulama çalışmaları yapmak ve yaymaktır*" (Sarıkaya, 1997). MPM, hem kamu hem de özel sektör yatırımlarındaki verimlilik konusunda araştırmalardan sorumlu bir kuruluş olarak 2011 yılına kadar çalışmalar yapmıştır.

Kalkınma planlarında öncelik verilen konuların başında ekonomik büyüme gelmektedir. Bu dönemde benimsenen ithal ikameci sanayileşme stratejisine uygun olarak sanayi yatırımları geliştirilmiş ve bu yatırımlar ekonomik büyümede başat bir rol üstlenmiştir. Planlı kalkınma döneminde, iç pazarın gümrük tarifeleriyle korunması, özel sektörün hızla gelişmesinde belirleyici bir rol oynamıştır (Koç, 2019: 269). Buna bağlı olarak ücretli istihdamda artış yaşanmıştır. Devlet İstatistik Enstitüsü (DİE) verilerine göre, 1965 yılında gelir getirici bir işte çalışan 13,6 milyon kişiden 3 milyonu

ücretli istihdamda yer almıştır. 1970 yılında gelir getirici bir işte çalışanların sayısı 15,1 milyon kişiye ve ücretli çalışanların sayısı 4,2 milyona ulaşmıştır. 1975 yılında ise gelir getirici bir işte çalışan 17,4 milyon kişiden 5,4 milyonu ücretlidir. Kendi hesabına çalışanlar ve ücretsiz aile işçileri, gelir getirici bir işte çalışanlar içerisinde büyük çoğunluğu oluşturmuştur. Ancak yıllar itibariyle ücretli istihdamda artışlar yaşanırken, diğer grupların sayısı giderek azalmıştır. Ücretlilerin toplam istihdam içindeki payı 1965 yılında yüzde 22,4; 1970 yılında 27,6; 1975 yılında yüzde 31 ve 1980 yılında yüzde 33,4'e yükselmiştir. Türkiye, 1960 ve 1970'li yıllarda "küçük burjuva ülkesi olma özelliğini korumuş (2019: 275), ancak ücretlilerin sayısında da artışlar yaşanmıştır. Bağımlı çalışanların toplam nüfus içerisindeki oransal artışının ücretliler toplumunun ön koşulu olduğu göz önüne alınırsa (Castel, 2017: 299-300), Türkiye'de söz konusu dönemde ücretliler toplumuna geçiş açısından hızlı ilerlemeler yaşandığı görülmektedir.

İthal ikameci sanayileşme politikaları, işçilerin ücret artış taleplerinin karşılanmasını sağlamış, ancak ücretlerdeki artışların fiyatlar genel düzeyine yansımaları da kolaylaşmıştır (Koç, 2019: 269). Gerek özel sektör gerekse kamu sektörü, ekonomik genişlemenin yaşandığı bu dönemde işçi ücretlerinde yapılacak artışları finanse edebilmiştir. Ancak 1977 yılına gelindiğinde Avrupa'da yaşanan krizin Türkiye'ye de yansımalarıyla bunalım sürecine girilmiş ve ücretlerdeki artış fiyatlara hızla yansımıştır. Fiyatlar genel düzeyi, 1978 yılında yüzde 53 ve 1979 yılında yüzde 64 oranında artmıştır (Boratav, 1988: 116).

DPT tarafından 1963 ve 1983 arasında hazırlanan dört (beş yıllık) kalkınma planının tamamı, sadece ülkenin sanayileşmesini sağlamak değil, aynı zamanda döviz tasarrufu sağlamak için katı ithal ikameci politikaların uygulanmasını önermiştir. 1963-1967 ve 1968-1972 arasında uygulanan ilk iki plan, tüketim mallarının millileştirilmesine odaklanmıştır. 1973-1977 ve 1979-1983'ü kapsayan üçüncü ve dördüncü kalkınma planlarında ise özel sektörün geliştirilmesi daha yoğun biçimde vurgulanmıştır. Kalkınma planları, ağır sanayi ve sermaye mallarında, makine, petrokimya ve temel mallar gibi alanlarda yerli üretim kapasitesini geliştirmeyi amaçlamıştır (Kuruç, 1998: 82).

2.4.2.2.3. Kalkınma Planlarında Hedefler ve Gerçekleşme Oranları

Planlı kalkınma döneminde yaşanan gelişmeler gerek DİE gerekse DPT verileri çerçevesinde değerlendirilebilmektedir. Sektörel veya toplam olarak hedefler ile gerçekleştirmeler arasındaki fark çerçevesinde, planların başarılarını ölçmek olanaklıdır.

Tablo 4. Kalkınma Planlarında Hedefler ve Gerçekleşme Oranları (1963-1983)

	1. Plan		2. Plan		3. Plan		1978 Programı		4. Plan	
	1963-1967		1968-1972		1973-1977		1978		1979-1983	
	Hedef	Gerçekleşme	Hedef	Gerçekleşme	Hedef	Gerçekleşme	Hedef	Gerçekleşme	Hedef	Gerçekleşme
Tarım	4,2	3,0	4,1	1,8	3,7	1,2	4,1	2,8	5,3	0,3
Sanayi	12,3	10,9	12,0	9,1	11,2	8,8	8,8	3,4	9,9	2,4
Hizmetler	6,8	7,2	6,3	6,6	7,7	7,3	-	0,1	8,5	2,6
GSYH (Faktör Maliyetler iyle)	6,9	6,4	6,8	-	7,5	7,1	5,9	4,3	-	2,2
GSYH (Piyasa Fiyatlarıyla a)	-	6,4	-	5,4	8,0	5,9	-	1,5	8,2	2,0
GSMH (Piyasa Fiyatlarıyla a)	7,0	6,6	7,0	6,3	7,9	5,2	6,1	1,2	8,0	1,7

Kaynak: Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı.

Dört kalkınma planının hedeflerine ve gerçekleşme oranlarına bakıldığında, en başarılı dönemin Birinci Kalkınma Planı (1963-1967) Dönemi olduğu görülmektedir (Tablo 4). Sanayide büyüme hızı yüzde 12,3 olarak hedeflenmiş ve gerçekleşen büyüme hızı olarak yüzde 10,9 seviyesine ulaşılmıştır. Diğer kalkınma planlarındaki hedef ve gerçekleşme oranlarına bakıldığında, sanayileşmedeki en önemli atılımın 1963-1967 yılları arasında yapıldığı sonucuna varılabilir. Öte yandan tarım ve hizmetler sektöründeki oranlar ve Gayrisafi Yurtiçi Hasıla (GSYH) ile Gayrisafi Milli Hasıla (GSMH) açısından da benzer sonuçlara ulaşmak mümkündür.

Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'ndaki görelî başarının arkasında, devletin ekonomik faaliyetlere doğrudan katılımının yer aldığını ileri sürmek mümkündür. Söz konusu dönem, devletin hem üretim ilişkileri içerisinde sosyal refahı sağlamak amacıyla düzenleyici olarak rol aldığı hem de doğrudan üretici olarak sorumluluk üstlenerek kalkınmayı sağladığı yıllara rastlamaktadır. Bu bağlamda kamu iktisadi teşebbüslerinin verimli işletilmesinin yanında hükümetin özel sektör faaliyetlerini de teşvik ederek büyüme hızındaki hedefine en fazla ulaşabildiği dönem olarak Birinci Kalkınma Planı yılları önem kazanmaktadır. 1968-1972 dönemini kapsayan İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı ise, "karma" ekonomi sistemini vurgulamıştır:

"Adalet ve tam istihdam ilkelerine dayanan İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, Türk Halkının yaşam standardını, serbest ve medeni bir ortamda ve demokratik ve karma ekonomi sistemi içinde insan onuruna uygun bir seviyeye yükseltmeyi hedeflemektedir" (DPT, 1967).

1960'lı ve 1970'li yıllarda Türkiye ekonomisinin büyümesini destekleyen faktörler arasında yurt dışında çalışan Türklerin ülkeye getirdiği dövizler, dış yardımlar ve uluslararası finansmanla birlikte yer almıştır. Yurt dışında çalışan işçilerden sağlanan dövizler, ülkenin para birimini korumada önemli bir işlevi yerine getirmiştir. 1970 yılında 272 milyon dolar (tutarında) olan bu dövizler, 1973 yılında 1 milyar 183 milyon dolara yükselmiş, 1977 yılında ise 982 milyon dolar seviyesinde yer almıştır. İşçilerden sağlanan dövizler, 1970 yılında tüm ithalatın yüzde 29'unu, 1973 yılında yüzde 57'sini finanse etmiştir. Bu oran, 1977 yılında yüzde 17 seviyesinde kalmıştır.

Planlama dönemindeki başarılı sonuçlar, Türkiye ekonomisi açısından kalıcı bir nitelik taşıyamamıştır. 1976 yılına gelindiğinde ithal ikameci sanayileşme stratejisi zirveye ulaşmış ve ardından ekonomik durgunluk dönemi başlamıştır. Bağımlı bir ekonomiye sahip olan Türkiye'nin, 1973 ve 1978 yıllarında gerçekleşip tüm dünyayı etkisi altına alan petrol krizlerinden etkilenmesi, planlı kalkınma döneminin ve genel olarak ithal ikameci sanayileşmenin başarısızlığa uğramasına yol açan ana etmendir. Dolayısıyla dönem sonunda yaşanan başarısızlık, büyük ölçüde dışsal etkenlerden kaynaklanmaktadır. Bu dönemde ödemeler dengesindeki açıklar ve özel sektörün finansman bulmada yaşadığı zorluklar, üretim hacminde düşmelere yol açmıştır. Ara mallar ve sermaye mallarına olan bağımlılık nedeniyle yaşanan finansman darlığı, ekonomideki büyüme trendinin azalmasıyla sonuçlanmıştır. Döviz gelirlerinin

istikrarsız olması, ihracat yapılmasını gerektiren sermaye mallarını karşılayamama sonucunu doğurmuştur. İthalat kotaları ve yüksek gümrük vergileri, sabit döviz kuru politikası nedeniyle yaşanan döviz sorunuyla birleştiğinde Türkiye'deki sanayici çevreleri, dünya piyasasındaki rekabetten olumsuz etkilenmiştir. Öte yandan hükümetlerin popülist uygulamaları çerçevesinde tarımsal ürünlerin fiyatlarının artması ve toplu pazarlık mekanizması aracılığıyla işçi ücretlerinde yaşanan artışlar, ulusal sermaye birikiminin önündeki engeller olarak görülmüştür (Keyder, 2011: 168). 1970'li yılların sonlarında, sermaye çevresinde yer alanlardan bir kısmının tekelleşme eğilimleri gözle görülür bir nitelik kazanmıştır. Söz konusu sermaye grupları, hükümetten enflasyonun çok daha altında faiz oranlarıyla kredi olanaklarına erişmiştir. Ayrıca bu sermaye grupları kamu iktisadi teşebbüslerinde üretilen ara mallarına ve sermaye mallarına oldukça ucuz fiyatlarla erişebilmişlerdir (Boratav, 1988: 97).

Planlı kalkınma yıllarında devlet, demir-çelik sanayisi ve petrol işletmeleri başta olmak üzere özel sektörün yatırım yapamadığı alanlarda yatırımlarda bulunmuştur. Ancak 1970'li yılların sonuna gelindiğinde devlet yatırımları durma noktasına gelmiştir. Devletin bıraktığı bu boşluğun özel sektör tarafından doldurulacağı düşüncesi yaygın olarak kabul edilmiş, ancak sermaye çevreleri yüksek faiz oranları nedeniyle imalat sanayisi yerine ticari ve finansal sektörlerde bulunmayı tercih etmiştir. Sonuç olarak da 1980'li yıllara düşük sermaye stoğu ve elverişsiz bir teknoloji devredilmiştir (Keyder, 2011: 172). Diğer taraftan Arrighi'ye (2008) göre sermaye sınıfının imalat yerine ticari veya finansal sektörlerle yönelmesi, sermayenin evrensel bir eğilimidir.

Türkiye'de 1970'li yılların sonundaki iktisadi durgunluk, politik ve sosyal krizlere yol açmıştır. Enflasyon üç haneli rakamlara ulaşmış, işsizlik yaklaşık yüzde 15'e kadar yükselmiştir. Sanayi işletmeleri, üretim kapasitesinin sadece yarısını kullanabilmiş ve hükümet yabancı kredilerin faizlerini ödeyemez duruma gelmiştir. Reel ücretlerde yaşanan düşüşler, uzun süreli grevlere ve grevde kaybedilen işgünü sayısının artmasına yol açmıştır. Reel büyüme oranı, 1979-1980 yıllarında sırasıyla yüzde -0.4 ve -1.1'e gerilemiştir (Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı).

Ekonomi ve politikadaki tüm krizlerin yaşandığı süreçte, Uluslararası Para Fonu (IMF) ile uzun müzakerelerden sonra, 1979'da IMF'nin istikrar ve yapısal uyum programlarına dayanan bir standby anlaşması imzalanmıştır. Anlaşmanın temelinde, ithal ikameci politikanın kademeli olarak kaldırılması, ekonomik liberalizasyon ve

ihracata dayalı bir büyüme stratejisinin benimsenmesi yer almıştır (Kepenek, 2016: 320).

2.4.2.3. Neoliberal Dönem (1980 Sonrası)

Türkiye tarihinde 1980 yılı ekonomik, politik ve sosyal dönüşümlerin belirginleştiği bir döneme tekabül etmektedir. Öncelikle Süleyman Demirel'in başbakanlığındaki koalisyon hükümeti, IMF ile bir standby anlaşması yapmış ve 24 Ocak 1980 tarihinde İstikrar Programı adıyla yeni bir ekonomi politikasının temellerini atmıştır. 24 Ocak Kararları, Türkiye'nin yeni sermaye birikim stratejisinin temelini oluşturmuştur. Ancak, 1980 yılında bu stratejiye uygun bir düzenleme biçimi bulunmamaktadır. Siyasi istikrarın sağlanması bu noktada önem taşımaktadır. Dolayısıyla 24 Ocak Kararları'nın uygulanmasındaki esaslar, yeni bir siyasi yönetim stratejisiyle birlikte ele alınmaktadır. 12 Eylül 1980 tarihinde gerçekleşen askeri darbeyi bu çerçevede değerlendirmek gerekmektedir.

İstikrar Programı, Türkiye'nin ekonomik yapısını tamamen değiştirme amacını taşımıştır. Dönemin önde gelen bürokratlarından Turgut Özal, özel sektör ve Dünya Bankası deneyimlerini kullanarak Programın temel ilke ve esaslarının belirlenmesinde rol oynamıştır. Programın ana hedefleri, devletin ekonomideki rolünün azaltılması, hem merkezi hükümetin boyutunun küçültülmesi hem de kamu iktisadi teşebbüslerinin özelleştirilmesi, özel teşebbüsün finansal liberalizasyon yoluyla güçlendirilmesi, sabit kur rejiminin terk edilmesi, teşvikler yoluyla ihracatın teşvik edilmesi ve yüksek enflasyonun azaltılmasıdır (Kepenek, 2016: 325).

Yeni sağ ideoloji ekseninde bir programı Türkiye'de hayata geçirmeyi amaçlayan İstikrar Programı, 1980'li yıllardan başlayarak ekonomi ve sosyal politikaların temelinde yer almıştır. Askeri darbe sonrasında kurulan "yeni sağ iktidar bloğunun çekirdeğinde" ordu ve burjuvazi yer almıştır (Özkazanç, 1998: 220). 1980 sonrasında izlenen politikalar, ulusun ortak çıkarları yerine tekil çıkarların gözetilmesine dayalı hegemonik projelere dayanmaktadır (1998: 222). Endüstri ilişkileri alanındaki gelişmeleri de bu bağlamda ele almak gerekmektedir. İşgücü piyasalarındaki esnekleşme, güvencesiz istihdam biçimlerinin yaygınlaşması, sendikasılaştırma, enformel ekonomi ve emek maliyetlerini azaltmayı hedefleyen tüm uygulamalar söz konusu hegemonik projelerin sonucu olarak görülmelidir. İhracata dayalı sanayileşme stratejisiyle amaçlanan, Türkiye'nin uluslararası işbölümündeki statüsüyle yakından

ilgilidir. Yarı-çevre niteliğini taşıyan Türkiye, uluslararası işbölümüne ucuz işgücü ve hammadde sağlama işleviyle katılmaktadır (Özuguşurlu, 2008: 124).

Yeni sağ ideolojinin Türkiye'deki temsilcisi olan Turgut Özal, 1982 Anayasası'nın kabul edilmesinin ardından yapılan genel seçimler sonucunda başbakan olmuş ve 1990'lı yıllara kadar ekonomi politikaları üzerinde belirleyici bir rol üstlenmiştir. Özal döneminde birçok üründe ithalat kısıtlamaları kaldırılmıştır. 12 Eylül 1980 askeri darbesinin ardından başlayan monetarist politika uygulamaları, Özal döneminde de sürdürülmüş ve sonuç olarak devletin ekonomideki varlığı giderek sınırlandırılmıştır. Kamu iktisadi teşebbüslerine verilen krediler azaltılmış, birçok sektörde liberalizasyon politikaları yaygınlaşmıştır. Sabit döviz kuru rejiminin terk edilmesine ve diğer etmenlere bağlı olarak Türk Lirası önemli ölçüde değer kaybetmiştir (Boratav, 2015: 137).

Türkiye'de 1980'li yıllarda ithal ikameci sanayileşme stratejisinden keskin bir kopuş yaşanmıştır. Kamu sektörü ekonomik faaliyetlerinin minimum seviyeye çekilmesi ve piyasaya devlet müdahalesinin tamamen ortadan kaldırılması, Özal ve devamındaki iktidarların temel hedefleri arasında yer almıştır. Ancak, ekonomik liberalizasyon hedefleri, devlet müdahalesini keskin bir biçimde ortadan kaldıramamıştır. Aksine, devlet, bir yandan da ekonomideki başat belirleyici konumunu korumaya da devam etmiştir (Keyder, 2008: 263). Bunun arkasında ise Türkiye'nin toplumsal yapısının ve siyasetteki popülizm pratiklerinin etkili olduğunu ileri sürmek mümkündür.

Neoliberalizme geçiş sürecinde Türkiye, yapısal uyum programlarına entegre olurken gösterdiği "gayretler" nedeniyle IMF tarafından yarı-çevre kategoride yer alan ülke hükümetlerine örnek teşkil etmiştir (Boratav, 2008: 86). Sanayileşmedeki yapısal dönüşüm, üretilen malların ihracatında artışları beraberinde getirmiştir. İhracat performansına dayalı olarak özel sektöre sağlanan sübvansiyonlar, sürekli devalüasyon politikası, yüksek enflasyon, yedek sanayi ordusunun hızla büyümesi ve reel ücretlerde yaşanan düşüşler, Türkiye'de ihracata dayalı sanayileşme stratejisinin temel karakteristik özellikleri olarak ön plana çıkmaktadır. Öte yandan bu strateji üretim maliyetini ve ihraç edilen malların fiyatlarını düşürürken kamu sektörünün borcunu da arttırmıştır (Boratav, 2015: 157).

Neoliberal dönemin birikim stratejisi olarak ihracata dayalı büyüme, tekstil endüstrisi başta olmak üzere emek yoğun sektörlere yatırımı öngörmektedir. Ağır sanayi ve sermaye mallarına yönelik imalat, ithal ikameci sanayileşme stratejisinin uzun vadeli hedefleri arasında yer alırken, 24 Ocak 1980 tarihinde alınan istikrar programı, esas itibariyle yurt içinde üretilen malların ucuz üretimini sağlamaya ve bu yolla ihracatı arttırmaya odaklanmaktadır. Bu doğrultuda kamu iktisadi teşebbüslerinin özelleştirilmesi ve teknolojik yenilenmelerin yapılmaması doğal bir sonuç olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu dönemin özelliklerinden birisi de karayollarına yönelik yatırımların önem kazanması ve altyapı yatırımlarında iç ve dış borçlanmalara başvurulmasıdır (Kepenek, 2016: 387).

Bu stratejiden en yoğun biçimde etkilenen kesim ücretliler olmaktadır. Özellikle satın alma gücündeki düşüşe bağlı olarak reel ücretlerde yaşanan kayıplar, toplumsal hoşnutsuzlukları artırıcı bir etkiye sahiptir. Nitekim 1986-1989 yılları arasında yaşanan yüksek enflasyon koşullarında (yüzde 140) kamu kesiminde çalışan işçilerin 1989 yılının bahar aylarında başlattığı eylemler de bunun en önemli göstergelerinden birisidir (Koç, 2020: 459). Benzer şekilde 1994 yılında Tansu Çiller'in başbakanlığındaki hükümetin açıkladığı yeni tasarruf ve istikrar programı sonrasında yaşanan stagflasyon da bu hoşnutsuzluğun açığa çıkmasına yol açmış ve 1995 yılındaki toplu pazarlık sürecinde kamu kesiminde grevlerin dalgalar halinde yayılması sonucunu doğurmuştur (2020: 465). Kamu iktisadi teşebbüslerinin özelleştirilmesini içeren program, Türk Lirası'nın değer kaybını hızlandırmış ve reel ücretlerde hızla düşüş yaşanmıştır. Yapısal uyum programları çerçevesinde hayata geçirilen uygulamalar, büyüme konusunda da beklentileri karşılamamış ve 1994 yılında gerçekleşen reel büyüme oranı yüzde -6 seviyesinde yer almıştır (T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı).

Neoliberal dönem boyunca Türkiye ekonomisi, planlı ve korunan bir ekonomiden, dış rekabete giderek daha açık bir ekonomiye dönüşmüştür. İhracata dayalı büyüme stratejisi çerçevesinde, GSYH içinde ihracatın payı git gide artış göstermiştir. Tekstil, işlenmiş gıda ve deri ürünleri ile cam ve metal mallardan oluşan ürünler ihraç edilirken, Türkiye katma değer oranı yüksek ürünler açısından dışa bağımlı konumunu sürdürmeye devam etmiştir. Bu durum, emek gücünü satarak geçimini sağlayan kesimin düşük ücretlerle istihdam edilmesine ve bunun karşısında tüketim mallarına merkez ülke işçi sınıflarına göre daha yüksek maliyetle ulaşmasına yol açmaktadır. Türkiye'de, ülkenin küresel işbölümündeki konumuna bağlı olarak,

meta zincirlerinin son halkaları niteliğini taşıyan fason işletmeler oldukça yaygındır. Bu işletmeler, ihracata dayalı büyüme modelinin merkezinde yer almaktadır. Söz konusu modelin işçiler açısından yarattığı sonuç güvencesiz ve enformel istihdam ilişkileri içerisinde atipik sözleşmelere bağlı olarak çalışmaktadır. Bunun arkasında yatan en temel neden, ülkenin küresel sistemik birikim dairelerinin merkezine olan uzaklıdır. Nitekim uluslararası işbölümü, üretilen artı değerın gelişmiş ülkelere transferine dayalı bir niteliğe sahiptir (Arnason, 2017: 365; Knöbl, 2017: 164; Ercan, 2001: 15; Frank, 1998: 64;).

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

DÜNYADA VE TÜRKİYE'DE DEMİRYOLU ENDÜSTRİSİ

Çalışmanın bu bölümü, literatür taramasıyla birlikte doküman incelemesine ve sözlü tarih görüşmelerine dayanmaktadır. Öncelikle Dünyada ve Türkiye’de demiryolu endüstrisinin gelişimi analiz edilmektedir. Ardından bu araştırmanın analiz birimini oluşturan ve Osmanlı İmparatorluğu döneminde Eskişehir’de kurulan demiryolu fabrikasının tarihsel gelişimi değerlendirilmektedir.

3.1. Tarihsel Süreçte Demiryolu Endüstrisinin Önemi

19. yüzyıldan itibaren hızla gelişen demiryolları, Avrupa’da gerçekleşen *çifte devrim* açısından sembolik bir anlam taşımaktadır (Hobsbawm, 2008)²⁵. Buna bağlı olarak, demiryollarının tarihsel gelişiminin endüstrileşme hareketiyle ve ulus devletlerin oluşumuyla ilişkili biçimde şekillendiğini belirtmek yerinde olacaktır.

Demiryolları, Batı’nın ekonomik ve teknolojik başarısının “medar-ı iftihar” olarak nitelendirilmektedir (Quataert, 2017: 121). Batı uygarlığını dünyanın diğer tüm bölgelerine taşıması, demiryollarının küresel kapitalizmin gelişmesinde oynadığı rolü göstermesi açısından önemlidir.

Nicel ve nitel boyutları göz önüne alındığında, demiryolu faaliyetleri başlı başına bir endüstri niteliği kazanmıştır. Kavramsal olarak demiryolu endüstrisi, demiryolu taşımacılığı, demiryolu altyapısı ve demiryolu araçlarının tasarımı, inşası/imalatı, bakımı ve bütünsel olarak bu hizmetlerin bir işletme çatısı altında örgütlenmesini ifade etmektedir. Çeşitli türde lokomotiflerin, vagonların, sinyal sistemlerinin ve rayların imalatı demiryolu endüstrisinin başlıca faaliyetleridir. Diğer yandan yolcu ve yük taşımacılığı hizmetleri de bu sektörün ana unsurlarındandır. 19. yüzyıldan itibaren Avrupa’da başlayarak kıtalar arası düzeye yayılan demiryolları, ülkelerin ekonomik ve toplumsal gelişmelerinde önemli derecede rol oynamıştır. Ülkelerin sanayileşme yoluyla ticari ve ekonomik açıdan büyümesinde ve modernleşmesinde büyük katkıları olan demiryolları, farklı coğrafyalarda yaşayan insanların kültürel etkileşimlerine de doğrudan veya dolaylı olarak etkide bulunmuştur (Gourvish, 2002: 17).

²⁵ Hobsbawm’a (2008) göre, Avrupa’da 18. yüzyıl sonlarında gerçekleşen İngiliz Sanayi Devrimi, kapitalist birikimin altyapısını dizayn ederken, bu birikim sürecine eşlik eden düzenleme biçimi 1789 yılında gerçekleşen Fransız Devrimi’yle birlikte gelişmiştir.

Demiryolu endüstrisi, ekonomik, sosyal ve kültürel gelişmede oynadığı rolün yanında büyük bir istihdam kaynağı olarak da ön plana çıkmaktadır. Bu endüstride imalat ve taşımacılık alanında nitelikli ve niteliksiz birçok çalışan yer almaktadır. Teknisyenler, teknikerler, mühendisler, beden işçileri, makasçılar, kondüktörler, gar personeli ve yöneticiler, bu alandaki istihdamda yer alanlara verilebilecek örnekler arasındadır (Freeman ve Aldcroft, 1988: 25).

Teknik gelişmeler aracılığıyla, 19. yüzyıldan itibaren ülkeleri ve kıtaları birbirine bağlayan demiryolları, aynı zamanda ülkeler arasındaki rekabet açısından da belirleyici öneme sahip olmuştur. Bir yandan uluslararası işbirliği veya küreselleşme olgusu açısından anahtar role sahip olan demiryolları (Headrick, 1981), diğer yandan savaşlarda ve ekonomik/ticari rekabetlerde ülkelerin üstünlük sağlamasında kutuplaştırıcı roller üstlenmiştir. Ancak son tahlilde demiryolları, tarih boyunca ülkelerin ekonomik, sosyal ve kültürel gelişimine destek sağlamıştır.

3.1.1. Demiryolları ve Endüstrileşme

Demiryollarını, endüstrileşmeyle doğrudan etkileşim içinde olan ve klasik bir ifadeyle Sanayi Devrimi'nin lokomotifi durumundaki bir sektör olarak nitelendirmek mümkündür. Demiryollarının kuruluşundan önce ağırlıklı olarak denizyolu taşımacılığıyla ulaşımı sağlanan mallar, 19. yüzyıldan itibaren Avrupa'yı saran demiryolu ağlarının kurulması sayesinde daha hızlı bir biçimde ulaştırılmaya başlamıştır. Hobsbawm (2018: 63), demiryollarının sanayileşme çağının başlamasındaki önemini şu şekilde vurgulamaktadır:

“Demiryollarının ortaya çıkmasından önce, modern çağın bir üretim mühendisi, yalnızca arkeolojik ilgiye değer bulacağı ve şurada burada rastlanan havagazı üretim tesislerinin ya da kimya fabrikalarının dışında hemen hemen hiçbir işletmeyi bulamayacaktı.”

Hobsbawm'ın ifadelerinden hareketle demiryollarının sanayi kapitalizminin gelişmesinin ön önemli aşamalarından biri olduğunu ileri sürmek mümkündür. Hobsbawm, *“havagazı ile aydınlanan, demir iskeletli ve dumanlar çıkan fabrika üretim faaliyetinin”* ortaya çıkmasında, makineleşme ve uzmanlaşmaya demiryollarının büyük etkisinin bulunduğunu ileri sürmektedir.

Hızlı ulaşım sayesinde ticaret haddinin artmasını sağlayan demiryollarının

önemli avantajlarından birisi de ulaşım maliyetinin ucuzlaması olmuştur. Üretim ve dağıtım süreçlerindeki maliyetlerin azaltılmasına katkı sağlayan demiryolları, aynı zamanda malların ve hammadde kaynaklarının daha hızlı bir şekilde taşınması aracılığıyla endüstriyel üretimin artmasına ve tüketici kitlesinin büyümesine yol açmıştır. Kapitalist birikim rejimi açısından demiryolu ağının genişlemesinin diğer bir “olumlu sonucu”, dünyanın farklı ülkelerindeki enerji ve hammaddeye erişimin kolay hale gelmesidir. Benzer şekilde demiryolları aracılığıyla ulaşımın kolaylaştığı bölgeler, üretilen mallar için pazar haline gelmiştir (Bogart, 2013: 173).

Demiryolları, ekonomik büyüme ve sosyal politika düzenlemeleri bağlamında, kapitalizmin dönemsel krizlerini aşmada stratejik bir sektör olarak öne çıkmaktadır. Aglietta (2001: 16), kapitalist birikim rejimi içerisinde demiryollarının ekonomik ve sosyolojik açıdan düzenleyici bir işleve sahip olduğunu öne sürmektedir. Moulaert ve Swyngedouw (1989: 87) da demiryollarının, devletin müdahale ve düzenleme kapasitesini göstermesi açısından en elverişli endüstri olduğunu ileri sürmektedir. Leborgne ve Lipietz (1988: 99) ise buna ilave olarak demiryollarının işgücü piyasası açısından düzenleyici bir işlevi bulunduğu işaret etmektedir. Demiryolu endüstrisinin sağladığı istihdamın sayısal büyüklüğü, ekonomideki işgücü arz ve talebini şekillendirmektedir. Ayrıca sosyal sınıflar arasındaki ilişkilerin ve toplumsal hareketlerin görünümünde de etkili olduğu düşünülmektedir.

Avrupa ülkelerinin 19. yüzyılda hızlı sanayileşmesinde başat bir rol oynayan demiryolları, sermaye ölçeklerinin büyümesinde de belirleyici olmuştur. Başta demiryolu şirketlerinin yatırımları olmak üzere, demiryolu endüstrisine bağlı olarak yan sanayi biçiminde faaliyet gösteren birçok şirketin yatırım ölçeği büyük bir ivmeyle artış göstermiştir (O’Brien, 1983: 68). Demiryollarının endüstriyel örgütlenmeye etkisi, istihdam açısından kendisini iki boyutlu olarak göstermiştir. Bunlardan ilki, gelişen demiryolu endüstrisinde yaşanan istihdam artışıdır. Örneğin İngiltere’de demiryolu endüstrisinde çalışan işçi sayısı 1841 yılında 16 bin iken, bu sayı 1871 yılında 200 bin ve 1901 yılında 600 bine kadar ulaşmıştır (Aldcroft, 1964: 36). Benzer şekilde ABD demiryolu endüstrisinde 1850 yılında çalışan işçi sayısı 9 bin iken, bu sayı 1888 yılında 418 bine ulaşmış ve 1900 yılında bir milyonu aşmıştır (Fishlow, 1965: 18). Fransa’da bu sayılar 1850’lerin başında 25 bin, 1880 yılında 150 bin ve 1900 yılında 400 bindir (O’Brien, 1983: 74). Demiryolu endüstrisinde 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren büyük bir ivmeyle büyüme gösteren Alman

şirketlerinde ise istihdam 1840'lı yıllarda sadece bin kişiyken, bu sayı 1871 yılında 180 bin ve 1900 yılında 500 bine kadar ulaşmıştır (Wetzel, 2003: 23).

Demiryolu endüstrisinin istihdama yönelik ikinci etkisi ise işgücü hareketliliği olarak karşımıza çıkmaktadır. Hızlı ve kolay ulaşım, işgücünün sanayinin yoğunlaştığı kentlere göç etmesinde önemli bir etken olmuştur. Göç olgusu da kentlerde nüfus artışının yaşanmasına ve altyapı ihtiyacının doğmasına yol açmıştır (Hall, 2014: 37). Demiryollarının gelişmesi, kentlerde ekonomik ve sosyal hareketliliğin artmasıyla birlikte sınıfsal yapının şekillenmesinde de rol oynamıştır (Schivelbusch, 2014: 17).

Hızlı ve düşük maliyetli dağıtım, sermayenin üretim ve tedarik zincirinde optimizasyonu sağlamasına önemli bir katkı sağlamıştır. Demiryolu ağının ulusal sınırları aşması, küresel ticaretin gelişmesinde ve kültürler arası etkileşimin artmasında önemli derecede rol oynamıştır. Dolayısıyla demiryollarının, endüstriyel örgütlenmeye etkileri olduğu gibi sosyolojik etkilerinin bulunduğunu da belirtmek gerekir. Ancak bu çalışmada demiryollarının üretim sürecindeki etkilerine odaklanılmaktadır.

Klasik iktisatçılar, 19. yüzyılda hızla gelişen demiryolu endüstrisinin önemine sıklıkla vurgu yapmışlardır. Örneğin demiryollarının, mal ve hizmetlerin daha düşük maliyetle taşınmasına olanak sağlayarak, üretim ve ticareti teşvik ettiğini ileri süren Ricardo (2005: 128), demiryolu taşımacılığının ekonomik büyümede anahtar rolü bulunduğunu belirtmektedir. Demiryollarının coğrafi sınırları aşmada işlevsel rolü bulunduğunu belirten Mill (1965: 188) de üretilen malların pazarının genişlemesiyle dış ticaretin canlandığını ve sanayi bölgelerine göçü kolaylaştırması vesilesiyle işgücü talebinin daha rahat karşılanabildiğini ifade etmektedir. Marshall'a (2013: 81) göreyse İngiltere, Amerika'dan Hindistan'a kadar demiryolu ve deniz taşımacılığı olanaklarını geliştirmesi aracılığıyla ithalat olanaklarını arttırmıştır. Öte yandan yurt dışı seyahatlerinin kolaylaşması, İngiliz yatırımcılarının farklı ülkelerdeki yatırımlarında rol oynamıştır.

Demiryolu endüstrisi, iktisadi kriz dönemlerinde rol alarak, ülkelerin stratejik kalkınma hedeflerine uyum sağlayabilmektedir. Bunun en iyi örneklerinden birisi, İngiltere'nin 1840'lı yıllarda "yüzyılın en büyük durgunluğunu" yaşadığı dönemde yabancı ülkelere demiryolu inşaatı için yatırım malı ihracı yaparak krizden çıkmayı

başarmasıdır. Örneğin demir-çelik sanayisinde faaliyet gösteren Dowlais Iron Company, 1830-1850 döneminde 12 İngiliz şirketine mal tedarik ederken, 16 yabancı demiryolu şirketine de ihracatta bulunmuştur (Hobsbawm, 2018: 105).

Demiryolu endüstrisinin gelişmesine yönelik eleştirel görüşler de bulunmaktadır. Örneğin Malthus, demiryolu endüstrisinin büyük ölçekli sermaye gerektirmesi nedeniyle diğer sektörlerin gelişmesine olumsuz etkisi bulunduğunu belirtmektedir. Malthus'a göre kıt kaynakların büyük çoğunluğunun demiryolu endüstrisine yatırılması, diğer sektörlere yatırılacak kaynaklardan feragat edilmesi anlamına gelmektedir. Aynı şekilde List (1856: 38) de ülke içindeki ticareti ve endüstriyel gelişmeyi teşvik etmesine rağmen, demiryollarının, toplam sermaye içindeki payının yüksek olması nedeniyle diğer sektörler için olumsuz etkisi bulunduğunu ileri sürmektedir. Jevons (1879: 7) ise demiryollarının, kısa vadede diğer sektörlerin gelişimini olumsuz etkileyeceğini düşünmekle birlikte, uzun vadede iktisadi etkinlik ve büyümeyi beraberinde getireceğini savunmaktadır.

Demiryollarının kapitalist dizge içerisinde önemli bir rolü bulunduğunu ileri süren bir diğer düşünür ise Marx'tır. Marx'a (2010: 76) göre demiryolları, ekonomik, politik ve toplumsal yapıyı dönüştürücü bir işleve sahiptir. Marx, hammadde ve üretim bölgeleriyle pazar alanlarını birbirine bağlaması vesilesiyle demiryollarının ticaret hacmini arttırmada ve ekonomik büyümeyi sağlamada önemli işlevi olduğunu ileri sürmektedir. Üretim ve dağıtım süreçlerini hızlandırması ve maliyetleri azaltması aracılığıyla sermaye birikimine pozitif yönde katkısı bulunan demiryolları, Marx'a göre işçi sınıfının oluşumu açısından da büyük bir etkiye sahiptir. İşgücü hareketliliğini arttırarak işçilerin niceliksel olarak büyümesine yol açan demiryolları, işçi sınıfının niteliksel oluşumunda da öncü sektörler arasında yer almaktadır. Zira bu araştırmanın temel bulgularından da görüleceği üzere demiryollarında çalışan işçiler, sınıf kültürü ve bilinci açısından diğer sektörler için öncülük edebilmektedir (Bölüm 4).

Marx'ın etkin olduğu 19. yüzyılın ikinci yarısında Avrupa'daki demiryolları büyük ölçüde kapitalist sınıfın elinde yoğunlaşmıştır. Dolayısıyla dönemin Avrupası'nda Marx'ın piyasa despotizmi olarak adlandırdığı serbest piyasa koşullarında işleyen bir emek süreci söz konusudur. Bu durumun kaçınılmaz bir sonucu olarak görülen sınıf çatışmaları, Marx ve Engels'in görüşlerine de yansımıştır. Sonuç olarak Marx ve Engels, demiryolu endüstrisinin kamulaştırılması ve işçi

sınıfının çıkarları doğrultusunda yönetilmesi gerektiğini savunmuşlardır.

Demiryolu endüstrisinin kamu otoritesi aracılığıyla örgütlenmesi gerektiğini düşünen bir başka düşünür ise Lenin'dir. SSCB deneyimi sayesinde, teorinin ötesinde eylem olanağı da bulan Lenin, sosyalist ekonominin gelişmesinde ve devlet kontrolünün sağlanmasında demiryollarına özel bir önem vermiştir. Zira Lenin için SSCB'nin kalkınması açısından demiryolu altyapısının geliştirilmesi ve modernizasyonu kritik bir konu olmuştur. Lenin'e (1951: 28) göre demiryollarının devlet kontrolünde olması, ekonomik kalkınmanın yanında işçi sınıfının çıkarlarını korumada ve toplumun sosyalist ekonomiye entegrasyonunu sağlamada da rol üstlenmektedir. Lenin, entegrasyonun yalnızca çalışma koşullarının iyileştirilmesi aracılığıyla değil aynı zamanda devrimci bilincin kazandırılması yoluyla mümkün olacağını düşünmüştür. Bu nedenle de demiryolu işçilerinin eğitilmesini içeren programlar üzerinde durmuştur. Diğer taraftan demiryolları, Lenin'e göre SSCB'nin askeri stratejisi açısından da önem arz etmiştir. Bu nedenle, demiryollarının savaş koşullarına hazırlıklı olması, Lenin ve ardından Stalin'in programları arasında yer almıştır.

Türkiye'deki birçok düşünür de demiryollarının devlet eliyle yönetilmesi gerektiğini savunanlar arasında yer almıştır. Örneğin Ziya Gökalp (2020: 36), cumhuriyet öncesi ve sonrası dönemde demiryollarının devletleştirilmesini savunmuştur. Gökalp'e göre demiryolu endüstrisi, ekonomik ve teknolojik gelişmeyle birlikte modernleşme sürecinde de kritik role sahiptir. Tarım ve sanayi bölgelerini iç ve dış pazara bağlayacak olan demiryollarının, ticaret hacminin genişlemesini ve ekonomik büyümeyi sağlayacağını savunmuştur. Öte yandan demiryollarının, Türk toplumunun farklı kesimleri arasındaki iletişimi güçlendirerek milli birliği sağlayabileceğini ileri sürmüştür. Benzer şekilde Şevket Süreyya Aydemir de demiryollarının modernleşme ve iktisadi kalkınmada stratejik rolü olduğunu düşünmektedir. Gökalp gibi demiryollarını devletin işletmesi gerektiğini savunan Aydemir (1932: 4), ayrıca demiryolu altyapısının geliştirilmesi ve modernizasyon gibi konularda Lenin'e paralel düşüncelere sahiptir.

3.1.2. Dünyada Demiryolu Endüstrisinin Gelişimi

Dünyada demiryolları, sanayileşme hareketiyle paralel bir biçimde, öncelikle Batı Avrupa ülkelerinde hızlı bir gelişim göstermiştir. 16. yüzyılın sonları ve 17. yüzyılın başlarında, kömür madenlerinin taşınması için İngiltere'de taşımacılık hatları

esas olarak ahşap raylardan oluşmuş ve bu hatlarda atlar tarafından çekilen vagonlar kullanılmıştır (Lewis, 1970: 7). Demiryolları, 18. yüzyılın son çeyreği ve 19. yüzyıldan itibaren gelişmiş olsa da öncesinde raylı taşımacılık girişimlerinin bulunduğunu belirtmek gerekir²⁶.

Demir rayların yapımına ise yine İngiltere’de 18. yüzyıl sonlarında başlanmıştır. İlk lokomotif tasarımı, 1804 yılında Güney Galler’deki Penyardren demir atölyesinde mühendis olan Richard Trevithick tarafından yapılmıştır (Larkin ve Larkin, 1988: 1). Demiryollarındaki endüstriyel devrim ise buharlı lokomotiflerin icadı olarak gösterilmektedir. İngiliz mühendis George Stephenson tarafından 1814 yılında geliştirilen “Blucher” isimli buharlı lokomotif hem demiryollarının hem de endüstriyel kapitalizmin yayılmasına önemli bir rol üstlenmiştir (Wolmar, 2007: 8; Smil, 2005: 16). Blucher, silindirik bir buhar kazanına sahip olup buhar gücüyle hareket eden bir lokomotifir. Lokomotifin gücü, dikey silindirler ve bağlantı çubuklarıyla tekerleklere iletilmiştir. 8 tekerlekli olarak üretilen bu lokomotif, düz ve eğimli demiryolu hatlarında çalışabilecek şekilde tasarlanmıştır. Yaklaşık 5 km/s hız yapabilen bu ilkel buharlı lokomotif, ortalama 30 ton yük taşıma kapasitesine sahiptir. Demiryolu endüstrisindeki mekanik ve mühendislik gelişmeleri için bir dönüm noktası olarak kabul edilen Blucher, ardından geliştirilen ve demiryolu taşımacılığının yaygınlaşmasına yol açan buharlı lokomotiflerin temelinde yer almıştır. Blucher, Colliery’de faaliyet gösteren bir demiryolu atölyesinde imal edilmiş olup bakım ve onarım işleri de bu atölyede yerine getirilmiştir (Wolmar, 2007: 8-9).

George Stephenson ve oğlu Robert Stephenson, 1829 yılına gelindiğinde “Rocket” isimli yeni bir lokomotif tasarlamıştır. Rainhill Trials ismi verilen denemede başarılı bir performans sergileyen Rocket, Liverpool-Manchester demiryolu hattında kullanılacak lokomotif olarak seçilmiştir. Demiryolu endüstrisinde dönüm noktası olarak kabul edilen Rocket, modern buharlı lokomotiflerin öncüsü olarak bilinmektedir (Smil, 2005: 17). Rocket, çok borulu buhar kazanına sahip olup üretilen buharın daha verimli şekilde kullanılmasını sağlamıştır. Dikey silindirlerle ve bağlantı çubuklarıyla tekerlere aktarılan güç, yatay düzleme yerleştirilmiş ve güç dağılımında dengenin sağlanması

²⁶ Braudel (2020: 62), kapitalizmin modern devlet tarafından inşa edilmediğini ve bu sistemin modern devlete miras kaldığını ifade etmektedir. Demiryollarının da bu bağlamda kapitalizmin tarihsel gelişimiyle ilişkili olduğunu söylemek mümkündür. 19. yüzyıldaki farklılık ise teknolojik ve siyasi devrimin bu endüstriyi yoğun bir şekilde etkilemesidir.

kolaylaşmıştır. Yaklaşık 47 km/s hızla ilerleyebilen Rocket, dönemin koşullarında en hızlı lokomotiflerden birisi olmuştur. Kendisinden önceki lokomotiflere göre daha hafif ve aerodinamik bir yapıya sahip olan Rocket, enerji verimliliği açısından önemli bir işlevi yerine getirmiştir. Rocket'in üretimi, George Stephenson ve Robert Stephenson'a ait olan Forth Street Works isimli atölyede gerçekleştirilmiştir. Newcastle'de yer alan bu işletme, daha sonra Robert Stephenson and Company ismini almıştır (Wolmar, 2007: 10).

Lokomotif imalatı, sonrasında da demiryolu atölyelerinde gerçekleştirilmeye devam etmiştir. Bu atölyelerden başlıcaları Liverpool'da bulunan Edward Buryand Company, Warrington'da yer alan Tayleurand Company ve Manchester'deki Sharp, Roberts and Company'dir. Lokomotiflerin bakım ve onarımları da üretim yapılan atölyelerde gerçekleştirilmiştir. Dolayısıyla demiryolu endüstrisinin gelişiminde bu atölyeler önemli bir misyon üstlenmiştir. Demiryolu endüstrisinde kullanılan ekipmanlardan nitelikli işgücüne kadar sektörün duyduğu tüm ihtiyaçlar, bu atölyelerin bağlı olduğu entegre tesislerce karşılanmıştır. Demiryolu endüstrisindeki teknolojik gelişmelerle birlikte, imalat ve bakım-onarım boyutunda uzmanlaşma ve işbölümü önem kazanmaya başlamıştır. Demiryolu mühendisliği, lokomotif ateşçiliği, bakım ve onarım ustalığı, döküm işçiliği ve makinistlik öne çıkan uzmanlık alanları arasında yer almıştır. Mühendisler, tasarım ve üretimin diğer teknik aşamalarında yüksekokullarda eğitim gören kişilerden oluşmuştur. Öte yandan demiryolu endüstrisinde işçi ve usta olarak yer alan işgücünün mesleki eğitiminde ve gelişiminde çıraklık sistemi başat öneme sahip olmuştur (Divall, 2011: 176).

Demiryolu endüstrisi, lokomotif ve vagon gibi çeken ve çekilen araç imalatlarının yanında hat inşaatlarını da içermektedir. İngiltere'de 1825 yılında inşa edilen Stockton-Darlington Demiryolu, halka açık ilk demiryolu olarak kabul edilmektedir. Bu hat üzerinde kömür ve yolcu taşımacılığı yapılmıştır (Kirby, 2002: 263). Yolcu ve yük taşımacılığı açısından önemli dönüm noktalarından birisi de Liverpool-Manchester Demiryolu'dur. Bu hattın inşası, kentsel taşımacılık ve uluslararası demiryolu ağının ilerlemesine zemin hazırlayan gelişmeler arasında yer almaktadır (Ferneyhough, 1980: 118).

İngiltere'de demiryolu inşaatlarına 1840'lı yıllarda büyük önem verilmiştir. Öyle ki 1846-1848 yıllarında demiryolu endüstrisinin doğrudan istihdamı 200 bine kadar ulaşmıştır. Ayrıca ekonominin diğer alanlarında da dolaylı istihdam olanakları artmıştır.

1830'lu yılların ortaları ile 1840'lı yılların ortalarında demiryolu endüstrisindeki üretim, demir üretiminin iki katına çıkmıştır. 1845-1847 yıllarında İngiltere'de üretilen demirin yüzde 40'ı demiryolu endüstrisinde kullanılmış, söz konusu yıllardan itibaren bu oran yüzde 15 düzeyine inmiş ve sonrasında bu dolaylarda istikrarlı biçimde kendisini göstermiştir (Hobsbawm, 2018: 105).

İngiltere'de 1860'lı yıllara gelindiğinde ise demiryollarında yeni atılımlar yapılmaya başlamıştır. Yer altı demiryolu sistemini, bu atılımlardan birisi olarak göstermek mümkündür. Dünyanın ilk yer altı demiryolu sistemi, Londra'da Metropolitan Demiryolu ismiyle 1863 yılında açılmıştır. Bu gelişme, şehir içi demiryolu ulaşımının temellerini atmış ve metro sistemlerinin yayılmasına öncülük etmiştir (Levinson vd., 2013: 132).

Demiryolu ağı, İngiltere'nin ardından Kıta Avrupası ve Kuzey Amerika'da da hızla yayılmıştır. ABD, Almanya ve Fransa, demiryolu endüstrisi açısından İngiltere'yi takip eden ülkeler arasında yer almıştır. Endüstriyel bölgeler arasındaki bağlantıların artmasıyla birlikte, bu ülkelerin sanayileşmesi hızlanmış ve ticaret hacimlerinde artış yaşanmıştır. ABD'de demiryolu ağı, 1830-1850 döneminde doğu-batı yönünde gelişme göstermiş ve ekonomik kalkınmada önemli bir rol oynamıştır (Stover, 2008: 26). 1869 yılında Doğu ile Batı yakasını bağlayan ilk kıtalar arası demiryolu hattı (Transcontinental Railroad) projesi tamamlanmış ve bu proje demografik değişimi de beraberinde getirmiştir (Ambrose, 2001: 173). Benzer şekilde Rusya'da 1891-1916 yılları arasında inşa edilen Trans-Sibirya Demiryolu, Avrupa'dan Asya'ya uzanan büyük bir demiryolu hattı olarak işlev görmeye başlamıştır.

ABD'de ilk lokomotifler İngiltere'den ithal edilmiş olup ülke sınırlarında yapılan üretimde de İngiliz tasarımlarından yararlanılmıştır. New York'ta bulunan West Point Foundry isimli fabrikada, 1830 yılında, ABD'deki ilk buharlı lokomotif olan "Best Friend Charleston" üretilmiştir. İngiliz tasarımlarına dayalı olarak üretilen bu lokomotif, 40 km/s hıza erişebilmiştir. ABD'deki lokomotifler, İngiliz lokomotiflerine benzer şekilde silindirik buhar kazanları, dikey silindirler ve bağlantı çubukları ile tekerleklerle güç aktarımı yapma özelliğine sahiptir. Philadelphia'da bulunan Baldwin Locomotive Works ve Norris Locomotive Works, New Jersey'deki Rogers Locomotive and Machine Works, 1830'lu yıllarda ABD'de kurulan lokomotif imalatçıları arasındadır (Wolmar, 2007: 25).

Kıta Avrupası'ndaki ülkeler arasında demiryolu endüstrisinde öne çıkanların başında ise Fransa ve Almanya gelmektedir. Fransa'da 1842 yılında kabul edilen Demiryolu Yasası'yla birlikte demiryolu inşası için yatırımlar yapılması planlanmıştır. Yapılan hukuksal düzenlemeyle demiryolu inşaatında devlet ve özel sektör işbirliği modeli öngörülmüştür. Bu çerçevede Fransa da demiryolu endüstrisinde hızla büyüyen ülkeler arasında yer almıştır (Dunham, 1941: 16). Fransa'daki lokomotifler de İngiliz tasarımlarından etkilenmiştir. Öne çıkan üreticiler ise Schneider et Cie (mevcut ismiyle Schneider Electric), Sociétés des Forges et Ateliers du Creusot ve Compagnies des Machines de Chemin de Fer'dir.

Almanya ise diğer Avrupa ülkelerine oranla demiryolu endüstrisi açısından daha kritik öneme sahip olan bir ülkedir. Sanayileşme hamlesini İngiltere ve Fransa'ya göre geç yapmasına rağmen, 20. yüzyılın önde gelen sanayi ülkesi halini alan Almanya'nın, bu gelişmeyi demiryolu endüstrisine borçlu olduğu ileri sürülmektedir (Rieger, 1996: 25). İlk demiryolu hattı olan Ludwig Demiryolu, 1835 yılında Nürnberg ile Fürth arasında kurulmuştur. Ardından demiryolu ağının genişlemesi için devletler arası işbirliğine önem veren Almanya'nın ekonomik büyümesinde, demiryollarının stratejik öneme sahip olduğu vurgulanmaktadır (1996: 27). Ayrıca Prusya Krallığı'nın demiryollarını kullanarak endüstriyel ve askeri açıdan güçlenmesi, Almanya'nın birleşmesine giden yolda önemli bir adım olarak gösterilmektedir (Pierenkemper ve Tilly, 2004: 58). Türkiye'nin demiryolu ağının oluşmasında da Almanların oldukça etkili olduğunu belirtmek gerekir.

Almanlar, ilk aşamada İngiliz tasarımlarından etkilenmekle birlikte, 19. yüzyılın son çeyreğinde ve 20. yüzyıldan itibaren demiryolu endüstrisinde önemli atılımlarda bulunmuşlardır. 1837 yılında August Borsig tarafından Berlin'de kurulan "Borsig Lokomotiv Werke" fabrikası, Almanya'nın en önemli lokomotif üreticilerinden birisi olmuştur. Borsig, 1846 yılında ilk Alman buharlı lokomotifi olan "Eagle"ı üretmiştir. Almanya'daki diğer önemli fabrikalar ise Maschinenfabrik Esslingen ve Henschel&Son'dur (Marshall, 1998: 86).

1920 yılında Deutsche Reichsbahn'ın (Alman Demiryolları) kurulmasıyla beraber işletme yönetimini merkezileştiren Almanya (Henderson, 1975: 80), 20. yüzyılda elektrifikasyon ve modernizasyon hamleleriyle dünyanın en önde gelen demiryolu endüstrisine sahip olmuştur. Elektrikle çalışan trenlerin imal edilmesi, ulaşım

hızının arttırılmasını sağlamıştır. Ancak İkinci Dünya Savaşı sonunda Almanya, ülkedeki demiryolu sistemini yeniden inşa etmek zorunda kalmıştır (Wetzels, 2003: 34).

Dünyadaki demiryolu inşaatı, 1880’li yıllara kadar büyük bir ivmeyle artmıştır. Dünyanın birçok ülkesinde demiryolu inşaatı, İngiliz makine ve teçhizatıyla ve genellikle İngiliz müteahhitler tarafından gerçekleştirilmiştir. İngilizler, 1850’li yıllardan itibaren Avrupa’nın diğer ülkelerinde, Amerika’da ve diğer ülkelerde demiryolu inşaatlarına yönelmiştir (Tablo 4).

Tablo 5. 1840’tan İtibaren Her 10 Yılda Dünyada Açılan Demiryolu Hat Uzunluğu (Bin Mile Yuvarlanmış Olarak)

Yıl	Birleşik Krallık	Avrupa (Birleşik Krallık Dahil)	Amerika	Diğer Ülkeler
1840-1850	6.000	13.000	7.000	-
1850-1860	4.000	17.000	24.000	1.000
1860-1870	5.000	31.000	24.000	7.000
1870-1880	2.000	39.000	51.000	12.000

Kaynak: Hobsbawm, E.J. (2018). Sanayi ve İmparatorluk, (Çev: A. Ersoy), Ankara: Dost Kitabevi, s.106.

Dünyada sanayileşme hareketinde görüldüğü gibi, demiryolu endüstrisinin gelişiminde de merkez-çevre ilişkisinin bulunduğu ileri sürülebilir. 20. yüzyıla kadar sistemik birikim dairelerinin merkezinde yer alan İngiltere (Arrighi, 2011: 241), diğer tüm ülkelere göre demiryolu inşaatında en uzun hatlara sahip olmuştur. İngiltere’nin ardından Kıta Avrupası ülkelerinde ve Amerika’da 1850’li yıllarda demiryolu inşaatı çok büyük oranda artış göstermiş, dünyanın diğer ülkelerinde ise bu inşaatlar gecikmeli olarak ilerlemiştir (Tablo 5). Sanayileşmedeki eşitsiz gelişme, coğrafi bütünlüğün gözetilerek ilerlemesi gereken demiryollarında da görülmüş ve bu endüstri 19. yüzyıldan başlamak üzere dikomotik bir görünüm kazanmıştır. Bu sürecin sonunda ülkelerin buldukları sistemik birikim daireleri, o ülkelerdeki işçi sınıfının kapitalist üretim ilişkilerindeki sömürü oranının belirlenmesinde rol oynamıştır (Arrighi, Hopkins ve Wallerstein, 2015: 26-27).

Demiryolu endüstrisine 20. yüzyılın ikinci yarısından itibaren öncülük eden ülkelerden birisi de Japonya’dır. İlk demiryolu hattı, 1872 yılında Shiodome ile

Yokohama arasında açılan Japonya, 20. yüzyılın ortalarına gelindiğinde dünyanın en yoğun demiryolu hattına sahip ülkesi konumuna gelmiştir. Japonya’da, 1964 yılında Tokyo ile Osaka arasında açılan Shinkansen hattıyla yüksek hızlı tren teknolojisi kullanılmaya başlamıştır. Kısa sürede ülke geneline yayılan Shinkansen, demiryolu taşımacılığında devrim olarak kabul edilen yüksek hızlı tren teknolojisinin dünyadaki öncüsü olarak gösterilmektedir. Shinkansen, yüksek hızın yanında düşük gürültü seviyesi, düşük titreşim ve yüksek güvenlikle de öne çıkmaktadır. Özellikle deprem ve tayfun gibi doğal afetlere karşı güvenlik önlemlerini içeren hatlar inşa edilmesi ve afetlerden korunmaya uygun trenler imal edilmesi, Shinkansen’in başlıca amaçları arasında yer almaktadır. Tüm bu yönleriyle Shinkansen, dünyanın en güvenli ve zamanında işleyen demiryolu ağı olarak kabul edilmektedir (Hood, 2006: 35).

3.2. Türkiye’de Demiryolu Endüstrisinin Gelişimi

Türkiye’de demiryolu endüstrisinin kökeninde Osmanlı İmparatorluğu dönemindeki girişimler yer almaktadır. Osmanlı Hükümeti, demiryollarının iktisadi ve toplumsal gelişmeye katkılarında ziyade, askeri ve stratejik açıdan oynadığı rolle ilgilenmişlerdir (Quataert, 2017: 123).

İmparatorluk döneminde inşa edilen veya inşaatı devam eden demiryolu projeleri, ardından Cumhuriyet rejimine miras kalmıştır. Dolayısıyla demiryolu endüstrisi açısından Osmanlı ile Cumhuriyet arasında bir devamlılık olduğunu belirtmek mümkündür. Diğer taraftan demiryolu stratejisi açısından İmparatorluk ile Cumhuriyet dönemleri arasındaki en önemli fark, işletme ve yönetim boyutunda karşımıza çıkmaktadır.

İmparatorluk döneminde demiryolları, yabancılara verilen imtiyazlar çerçevesinde inşa edilmeye başlamıştır. İmtiyazlar, hatların inşasında ve işletilmesinde belirleyici rol oynamıştır. Ancak yine de belirli alt dönemler çerçevesinde demiryollarının idaresini sınıflandırmak mümkündür. Demiryolları, cumhuriyetin kurulmasının ardından ise tamamıyla devlet idaresine geçmiştir. Dolayısıyla Türkiye’de demiryollarının gelişimini, Cumhuriyet öncesi ve sonrası şeklinde iki ana döneme ayırmanın yanında, bu ana dönemler içerisinde alt dönemleri de belirtmek yerinde olacaktır.

Alman mühendis Hecker, Osmanlı İmparatorluğu döneminde demiryollarının gelişimini 6 alt döneme ayırmaktadır (Demiryollar Mecmuası, 1926: 1):

- i. 1836-1853: Hazırlık devri
- ii. 1854-1866: Özel sektörün faaliyete başladığı dönem
- iii. 1867-1875: Devlet inşaatını deneme devri
- iv. 1876-1888: Duraklama devri
- v. 1889-1898: Özel şirketler devri
- vi. 1899-1914: Devlet-özel şirket ortaklığı

Akçadurak (1954: 3), Osmanlı İmparatorluğu dönemine tekabül eden bu alt dönemlere 1914-1918 yıllarına kapsamak üzere şirket demiryollarına el koyma ve askeri demiryollar inşaat devrini eklemektedir. Cumhuriyetin kurulmasıyla beraber başlayan alt dönemi ise Cumhuriyet Hükümeti inşaat devri olarak tanımlamaktadır. Bu çalışmadaysa söz konusu alt dönemler şu şekilde ele alınmaktadır:

- i. Hazırlık Dönemi,
- ii. Özel Teşebbüsün İlk Dönemi
- iii. Devlet Dönemi
- iv. Duraklama Dönemi
- v. Özel Teşebbüsün İkinci Dönemi
- vi. Devlet-Özel Teşebbüs Ortaklığı Dönemi

3.2.1. Cumhuriyet Öncesi Dönem²⁷

Anadolu coğrafyasındaki ilk demiryolu inşaatının 1854 yılında İzmir-Aydın hattı ile başladığı kabul edilmektedir. Demiryollarına yönelik yatırım fikrinin ise 1836 yılından itibaren dışsal etkenlerle birlikte ortaya çıktığını söylemek mümkündür. Osmanlı İmparatorluğu döneminde demiryollarının Batılı şirketler aracılığıyla geliştirilmesi, ülkenin az gelişmişliğinin bir göstergesidir. Buna karşılık merkez ülkeler, demiryolu yatırımları aracılığıyla ticaret ağını genişletmiştir (Frank, 1998: 313-314).

Türkiye'deki demiryollarının ortaya çıkışında ve gelişiminde dış ticaretin ve uluslararası ilişkilerin payının oldukça önemli olduğunu belirtmek gerekmektedir.

²⁷ Cumhuriyetin ilanından önceki dönemde demiryollarının gelişiminde, bu araştırmanın temel kaynakları arasında yer alan Demiryollar Mecmuası'nın 1926 yılında yayımlanan 18-20. sayılarından yararlanılmıştır. Türkiye Demiryolları Tarihçesi başlığını taşıyan ve (Nakili: T) ismiyle ve eski Türkçeye yazılan bu yazı, TCDD Şube Müdürlerinden Zübeyir Akçadurak tarafından yeni Türkçeye çevrilerek 1954 yılında derginin eki olarak yayınlanmıştır.

Demiryolu fikriyatının oluşmasında, kapitalizmin yayılmacı politikalarının rolü büyük öneme sahip olmuştur. Osmanlı İmparatorluğu'ndan başlamak üzere Türkiye'deki demiryolu projeleri bu çerçevede geliştirilmiştir. Şark Demiryolu ve Bağdat Demiryolu, Anadolu coğrafyasındaki demiryolu hatlarının inşa edilmesinde başlıca küresel projelerdir. Osmanlı İmparatorluğu'nda "Alman koridoru" olarak ifade edilen Bağdat Demiryolu Projesi, Osmanlı İmparatorluğu üzerindeki Alman nüfuzunu gösteren önemli öğelerin başında gelmektedir (Ortaylı, 1998: 127).

İnşaatı Avusturyalı bir şirket tarafından 1871 yılında başlatılıp 1888 yılında tamamlanan 336 kilometrelik Sirkeci-Edirne hattı, Şark Demiryolu'nun Türkiye'deki anahat güzergahında yer almaktadır. Yine 1871 yılında İstanbul'da başlayıp 1940 yılında Nusaybin'e kadar uzanan hat ise Bağdat Demiryolu'nun anahat güzergahı olarak karşımıza çıkmaktadır (Ulaştırma Bakanlığı, 1998: 39). İmparatorluk döneminde inşa edilen yaklaşık 4 bin kilometrelik demiryolunun tamamı, bu iki anahatla bağlantılı stratejik yatırımlar olarak ele alınmalıdır. Çalışmanın bu bölümünde, hazırlık evresinden başlamak üzere Osmanlı İmparatorluğu döneminden itibaren demiryollarının gelişimi açıklanmaktadır.

3.2.1.1. Hazırlık Dönemi

Demiryolu ağıyla Hindistan'a kadar ulaşmayı hedefleyen İngilizler, Osmanlı Hükümeti'nin demiryolu stratejisi üzerinde belirleyici olan en önemli dışsal etkiyi göstermiştir. Süveyş Kanalı'nın henüz açılmadığı yıllarda İngilizlerin Hindistan'a deniz yoluyla ulaşması için Güney Afrika'ya kadar inip Kap Burnu'nu dolaşması veya Süveyş'te aktarma yaparak karayoluyla Kızıldeniz'e inmesi ve oradan da yelkenlilerle seyahat etmesi gerekmektedir. Tehlikeli ve zor bir güzergâh olması nedeniyle İngilizler alternatif yollar geliştirmeyi amaçlamaktaydı. Bu doğrultuda Akdeniz'den Basra Körfezi'ne kadar bir karayolu açılması düşünülmüştü. İngiliz topçu albayı Francis Chesney'in 1829-1832 yılları arasında Fırat ve Dicle nehirlerinin gemi taşımacılığına elverişli olup olmadığına yönelik incelemelerde bulunması da bu arayışın bir parçasıdır.

Chesney, yaptığı incelemeler sonucunda bu nehirlerin gemi taşımacılığına elverişli olduğunu ve bir gemi şirketi kurulabileceğini raporlamıştır. 1836 yılında tamamlanan bu rapor, Türkiye'de demiryolu inşaatı için atılan ilk adım olarak kabul edilmektedir. Zira su seviyesinin azaldığı dönemlerde gemi seferlerinin aksayabileceği endişesi, Fırat vadisini takip edecek ve Bağdat'tan geçerek Akdeniz'i Basra Körfezi'ne bağlayabilecek bir alternatif olarak demiryolu inşaatı düşüncesini güçlendirmiştir.

İngilizler, Hindistan yolu için Bağdat Hattı ile de yetinmeyerek Calais'ten İstanbul yoluyla Basra'ya uzanabilecek bir hat inşa teklifinde de bulunmuşlardır. Ancak gemilerin uzun yol yapma potansiyelinin yüksek olması, bu fikrin geri planda kalmasına yol açmıştır. 1842 yılında İngiltere'den Mısır'a ve Süveyş'i karadan aştıktan sonra Hindistan'a ulaşacak bir vapur şirketi kurulması, İngiliz Hükümeti'nin demiryolu projesini bir müddet geri planda tutmuştur. Chesney, 1850 yılında ise özel sektör eliyle demiryolu inşaatını sağlamak üzere yeniden girişimde bulunsa da bu teşebbüs, 1853-1856 yılları arasındaki Kırım Savaşı nedeniyle gerçekleştirilememiştir.

Diğer taraftan İmparatorluk sınırlarındaki ilk demiryolu, 1851 yılında İskenderiye-Kahire arasında inşa edilmiştir (Yamaner, 1954: 1). Hattın inşasını düzenleyen padişahlık fermanında imza tarihi belirtilmese de dönemin Mısır Valisi Abbas Paşa'nın gönderdiği teşekkür yazısı 1851 yılına aittir (Toydemir, 1954: 7).

3.2.1.2. Özel Teşebbüsün İlk Dönemi

Kırım Savaşı'nın ardından İngiltere ile Fransa, Osmanlı İmparatorluğu sınırlarındaki ticari nüfuzunu arttırmıştır. İki ülkenin sermayedar sınıfları, Osmanlı sınırlarındaki yatırımlarını arttırmış ve bu yatırımlar özellikle sermayenin menfaatlerine uygun bir biçimde demiryollarında kullanılmaya başlamıştır. Arrighi'nin (2016: 23) tasniflendirmesine göre sistemik birikim dairesinin merkezinde yer alan İngiltere'nin ve onu takip eden Fransa gibi ülkelerin, dairenin çevresinde yer alan bir ülkedeki nüfuzunu arttırmada, demiryolları stratejik bir öneme sahip olmuştur (2016: 243).

Osmanlı Hükümeti'nin yabancı yatırımları yararlı görmesi, ülkenin bağımlılığının meşruiyet kazanmasında araçsal bir rol üstlenmiştir. 1854 yılında yayınlanan Tanzimat Programı'na göre, ülkenin servet kaynaklarını işletebilmek için ulaştırma araçlarının teminine ve özellikle demiryolu hatlarının inşasına, elverişli tarım arazilerinin birbirleriyle ve denizle bağlantısının sağlanması açısından önem verilmiştir. Hükümet, demiryolu projeleriyle tarımsal ürünlerin yurt içi ve yurt dışı pazara daha hızlı ve ucuz biçimde ulaştırılmasıyla birlikte, uzak yerleşim yerlerine bağlantının sağlanarak hükümetin nüfuzunun artırılmasını ve savaş dönemlerinde askeri birliklerinin sevkiyatının kolaylaşmasını amaçlamıştır (TCDD, 2018: 14).

İzmir-Aydın demiryolu hattı projesi, 23 Eylül 1856 yılında başlamış olup bu hattın inşaatı ve işletilmesi için İngilizlere 90 yıllığına imtiyaz verilmiştir. İngilizler 1857 yılında İzmir-Aydın Osmanlı Demiryolu Şirketi'ni kurarak imtiyaz haklarını

kullanmışlardır (TCDD, 2018: 16). Aynı tarihlerde Çernavoda-Köstence hattının imtiyazı da farklı bir İngiliz şirketine verilmiştir. İngilizler ve Fransızlar başta olmak üzere, Anadolu'da demiryollarına yatırım yapan Avrupalı sermayedarların temel amacı, Ege Bölgesi'nin kolonileştirilerek, Anadolu'daki ürünlerin Avrupa'ya ulaştırılmasını sağlamaktır (Emiroğlu, 2021: 6).

İzmir-Aydın Demiryolu Şirketi'nin öngörülen sermayesi 30,6 milyon Frank olup hükümet yüzde 6 düzeyinde faiz güvencesi vermiştir. Şirket sermayesinin düşük miktarda olması ve inşaat maliyetlerinin pahalı olması nedeniyle hattın inşasında gecikmeler yaşanmıştır. Hattın tamamının inşa edilmesi için öngörülen 4 yıllık süre dolduğunda yalnızca 43 kilometrelik bir kısım tamamlanabilmiştir. Şirketin hattı tamamlayacak bütçesi kalmadığından 26 Mart 1861 tarihli bir izinle, sermaye 45,5 milyon Frank olarak yeniden belirlenmiştir. Güzergahın 34 kilometrelik kısmının da inşa edilmesinin ardından mali sorunlar yeniden gündeme gelmiş, 9 Temmuz 1863 tarihinde sermaye 47,5 milyon Frank'a yükseltilmiştir. Toplamda 130 kilometre olan bu hattın tamamlanması 1 Temmuz 1866 tarihinde mümkün olmuştur.

Aydın hattının inşası sırasında Price isimli bir İngiliz, 20 milyon Frank sermaye ile İzmir-Kasaba hattının imtiyazını yüzde 6 faiz teminatıyla ve Bornova'ya bir şube hattı yapmak şartıyla elde etmiştir. İmtiyazın 4 Temmuz 1863'te alınmasının ardından inşaata 1864 tarihinde başlanmış ve 10 Ekim 1865'te Manisa'ya kadar olan 66 kilometrelik kısım, 10 Ocak 1866'da da 93 kilometrelik hattın tamamı işletmeye açılmıştır.

Diğer taraftan 1856 yılında kurulup üç yıl içinde faaliyete geçen Süveyş Kanalı Şirketi, Hindistan yolunda İngilizlere büyük bir rakip olduğundan, İngilizler rekabet üstünlüğü sağlamak amacıyla Bağdat hattı projesini gündeme almışlardır. Chesney ve daha önce Hindistan demiryolu inşaatında ün kazanmış olan Andrew, Fırat Vadisi Demiryolları Şirketi'ni kurarak imtiyaz arayışına girmiştir. Şirket, ayrıca İngiliz Hükümeti'ne mali yardım talebinde bulunmuş, bu talep hükümet tarafından reddedilmiştir. Kahire'den Süveyş'e bir demiryolu yapılmasının Hindistan'a ulaşımı kolaylaştıracağı düşüncesi İngiliz Hükümeti üzerinde etkili olmuş ve Chesney'in projesi yeniden olumsuz sonuçlanmıştır.

Aydın-Kasaba hattının çok maliyetli olması ve şirketlerin inşaatlardan büyük kazanç elde etmeyi hedeflemesi, Osmanlı Hükümeti'ni demiryolu işletmeciliğini daha

ucuza getirebilecek bir model arayışına itmiştir. Bu noktada da devletin inşaat denemesi başlamıştır.

3.2.1.3. Devlet Dönemi

Osmanlı İmparatorluğu'nda Bayındırlık Bakanlığı (Nafia Nezareti) ilk defa Abdülaziz döneminde kurulmuştur. İlk bakan olan Ethem Paşa, şose ve demiryolu inşaatına büyük önem vermiş ve bu inşaatların gerçekleştirilmesi için kaynak yaratmaya çalışmıştır. Vergiler, şose inşası için yeterli bir kaynak teşkil etmekle birlikte, demiryolu inşaatı için daha büyük kaynaklara ihtiyaç duyulmuştur. Abdülaziz, yurt dışı bankalarından kaynak bulmak üzere girişimlerde bulunmuş ve sonuç olarak 1869 yılında Baron Hirsch'e Şark Demiryolları'nın inşası için imtiyaz verilmiştir. Bu imtiyaz aracılığıyla 1871-1874 yılları arasında Rumeli'de demiryolu ağı kurulmuştur.

Hükümet, özel şirketlerin demiryolu inşaatı sırasında devlete ağır mali yük getirmesi anlaşıldığından, Anadolu'da yapılacak demiryollarında devlet eliyle inşaat prensibini benimsemiştir. Bu doğrultuda, 1871 yılında İstanbul'u Bağdat'a bağlayacak ve Anadolu'nun ana damarını teşkil edecek demiryolu projesinin devlet eliyle yürütülmesi kararlaştırılmıştır. Ancak ülke sınırları içerisinde demiryolu tecrübesine sahip uzman kadrolar ve nitelikli işgünün bulunmaması önemli oranda sorun teşkil etmiştir. Dolayısıyla demiryolu inşaatının yürütülmesinde görev alacak uzman personel ve mühendisler Avrupa ülkelerinden getirilmiştir.

Haydarpaşa-İzmit Hattı, üç kısma bölünmüş, birinci ve ikinci kısımların inşaatı d'Ostoya ve Ekerlin adında iki müteahhite verilmiş, üçüncü kısmın inşaatına ise devlet eliyle başlanmıştır. Anadolu-Bağdat Demiryolu Projesi, 4 Ağustos 1871 tarihinde başlamış ve hattın Pendik'e kadar olan kısmı 22 Eylül 1872'de, Gebze'ye kadar olan kısmı 1 Ocak 1873'te ve İzmit'e kadar olan kısmı Ağustos 1873'te tamamlanmıştır. Ancak inşaat hem çok pahalıya mal olmuş hem de yolun kalitesi düşük düzeyde kalmıştır.

Bu süreçte demiryollarının inşaatı ve işletmesinde Bayındırlık Bakanlığı'nın (Nafia Nezareti) Yol ve İnşaat (Turuk ve Meabir) Dairesi sorumlu olmuştur. 24 Eylül 1872 tarihinde ise demiryolu inşaat ve işletmesinden sorumlu olmak üzere Demiryolları İdaresi kurulmuştur (TCDD, 2018: 6).

Devlet eliyle inşaatın tecrübe edildiği diğer bir yer İzmir'dir. Hükümet, 1872 yılında Kasaba Demiryolları Şirketi'yle anlaşma yaparak İzmir-Kasaba (Turgutlu)

hattının Alaşehir'e kadar uzatılmasını planlamıştır. İnşaatı Bayliss isimli bir İngiliz müteahhide teslim edilen 76 kilometrelik hat, 13 Mart 1875 tarihinde işletmeye açılmıştır. Hükümet bu hattın işletmesini, İzmir-Kasaba hattındaki teminattan vazgeçmesi, imtiyaz süresini 16 seneye düşürmesi ve başka bir tazminat talep etmemesi şartıyla Kasaba Demiryolları Şirketi'ne vermiştir.

İstanbul ve İzmir'de bu gelişmelerin yaşandığı sıralarda Bağdat Valisi olan Mithat Paşa da fazla sayıda mühendis aracılığıyla bayındırlık hizmetlerini yerine getirmiştir. Ülkede ilk defa Dicle ve Fırat üzerinde vapur işletmeleri kurulmuştur. Mithat Paşa sadrazam olduğunda da Bağdat demiryolunun keşiflerini yaptırmıştır.

Demiryolu düşüncesi, Osmanlı Hükümetleri'nin önemli bir amacı olmakla birlikte, yatırımlar programsız ve koordinasyonsuz bir şekilde kendisini göstermiştir. Daha sistematik ve programlı bir demiryolu stratejisi kurmak üzere Osmanlı Anadolu Demiryolları Umum Müdürlüğü'ne getirilen Wilhelm Pressel²⁸, e elverişli bir demiryolu sistemi kurma görevi verilmiştir. Pressel, detaylı incelemeler yaptıktan sonra Anadolu'da anahatları meydana getirecek bir proje hazırlamıştır. Bu proje, yalnızca demiryolu işletmesinin kar elde etmesini değil, aynı zamanda ülkenin ekonomik kalkınmasını da gözetten bir yapıya sahiptir.

Bağdat Hattı, Pressel'in anahat projesinin ağırlık merkezinde yer almıştır. İstanbul'dan Anadolu'nun önemli merkezlerini dolaşarak Bağdat'a uzanacak bir proje hazırlanmıştır. Hattın ekonomik etkinliğini de sağlamak üzere birkaç noktadan denize gidecek şube hatlarıyla birleştirme fikri geliştirilmiştir. Toplamda 5 bin kilometreyi bulan Pressel projesi şu hatlardan meydana gelmektedir:

- Haydarpaşa-İzmit (o tarihlerde tamamlanmış durumdadır)
- İzmit-Ankara-Sivas-Diyarbakır-Musul-Bağdat-Basra
- Süveyş-Antakya-Halep-Birecik-Diyarbakır
- Samsun-Sivas
- Mudanya-Bursa-Bozüyük
- Eskişehir-Kütahya-Konya
- Adapazarı-Ereğli

²⁸ Wilhelm Pressel, Almanya, Avusturya ve İsviçre'deki elverişsiz arazilerde dahi sağlıklı bir şekilde işleyen demiryolu ağı kurmasıyla ünlenen ve Osmanlı İmparatorluğu'nda Rumeli Demiryolu Projesi'ni yürüten bir mühendistir.

- Sivas-Erzincan-Erzurum
- Şam Tarabulusu-Hums-Hama-Antakya.

Hükümet, Mithat Paşa'nın Fırat sahilinden geçerek Bağlat'ı Şam Tarabulusu'na bağlamak amacıyla hazırladığı projeyi reddetmiş, buna karşı Pressel'in programını kabul etmiştir. Bu çerçevede İzmit-Ankara ve Mudanya-Bozüyük hatlarının inşasına başlanmıştır. Diğer taraftan Pressel'in Anadolu'daki dar hat projesi hükümet tarafından kabul görmemiştir. Bu projeye göre Pressel, kilometre başına 90 bin Frank maliyetle Anadolu'nun muhtelif yerlerine dar hat inşa etmeyi önermiştir. Proje, Pressel'e göre Anadolu'daki iktisadi hareketliliği arttıracak potansiyele sahiptir. Bu projenin kabul görmemesi sonucu Pressel, görevinden ayrılmıştır. Hükümet de bu süreçten sonra müteahhitlere başvurmayı tercih etmiştir. Ancak bu gelişmeler hem inşaat kalitesinin düşmesine hem de maliyet artışlarına neden olmuştur.

Demiryolu endüstrisinde istikrarın sağlanamaması, İmparatorluğun sanayileşme hamlesine de olumsuz etkide bulunmuştur. Demiryollarının idaresi, inşaatı ve işletmesindeki aksamalar, Osmanlı İmparatorluğu'nun Avrupa'daki hızlı demiryolu inşaatları karşısında oldukça geride kalmasına yol açmıştır.

Tablo 6. 1856-1880 Döneminde İmparatorluk Sınırlarında Tamamlanan Demiryolu Hatları

Hat	Kısım	Hat Uzunluğu (KM)
İzmir-Kasaba (Turgutlu)	Halkapınar-Çiğli	14
	Çiğli-Menemen	15
	Menemen-Manisa	34
	Manisa-Turgutlu	27
	Halkapınar-Bornova	5
	Turgutlu-Alaşehir	76
Rumeli	Samatya-Florya	15
	Sirkeci-Samatya	7
	Florya-Halkalı	7
	Halkalı-Hadımköy-Çatalca	43
	Çatalca-Pehlivan köyü	180
	Pehlivan köyü-Hudut (Yunanistan)	30

Hat	Kısım	Hat Uzunluğu (KM)
	Karaağaç-Hudut	7
Anadolu-Bağdat	Haydarpaşa-Feneryolu	3
	Feneryolu-Pendik	21
	Feneryolu-Fenerbahçe	2
	Pendik-Gebze	20
	Gebze-Derince	40

Kaynak: Türk Demiryollarının 162 Yıllık Öyküsü'nden yararlanarak yazar tarafından oluşturulmuştur (TCDD, 2018: 18-19).

Demiryolu inşaatlarının gecikmesinde iki temel neden rol oynamaktadır. İlk neden olarak mali yetersizlikler ön plana çıkmaktadır. Bu sorun, yabancı şirketlere verilen imtiyazlar ve dış borçlar aracılığıyla çözülmeye çalışılmıştır. Ancak demiryolu inşaatı bakımından uzmanlaşmanın sağlanamamış olması, nitelikli işgücünün ve yönetim kadrosunun bulunmaması da ikinci temel sorun olarak karşımıza çıkmaktadır. Hükümet, bu noktada ise yurt dışından demiryolu alanında mühendis ve uzmanlar ithal etmeye çalışmıştır. Ancak tüm bu çözüm arayışları, İmparatorluğun siyasi çözülmesi ve savaşlar gibi nedenlerle başarısızlıkla sonuçlanmıştır.

3.2.1.4. Duraklama Dönemi

Osmanlı İmparatorluğu'nda savaşların verdiği zarar ve siyasi çözümler, demiryolu endüstrisi alanına da doğrudan etkide bulunmuştur. Saltanat mevkisinde yaşanan çatışmalar başta olmak üzere İmparatorluğun genel olarak yaşadığı siyasi sorunlar, demiryolu endüstrisine büyük ölçüde zarar vermiştir.

Bayındırlık Bakanı Hasan Fehmi Paşa, 6 Haziran 1880 tarihinde sunduğu bir projede Anadolu'da yapmayı tasarladığı demiryollarına geniş ölçüde yer vermiştir. Devletin demiryolu endüstrisinde başarısız olması gerekçe gösterilerek, yabancı sermaye eliyle demiryolu inşaatlarının yapılması gerektiğini savunmuştur. Bu projenin de temelini Anadolu-Bağdat Hattı teşkil etmiştir. Projede, Haydarpaşa-İzmit-Eskişehir-Konya-Adana-İskenderun-Halep-Fırat Vadisi-Bağdat güzergahı anahat olarak düzenlenmiştir. Bu anahata bağlantısı yapılacak arakatlar ise Karaköy-Bursa, Eskişehir-Ankara, Afyon-Alaşehir, Iğın-Aydın, Ereğli-Kayseri-Sivas-Erzurum, Halep-Diyarbakır, Bağdat-Basra'dır. Hasan Fehmi Paşa ayrıca, Samsun-Sivas-Diyarbakır, Şam

Tarabulusu-Hums ve Halep-Hums-Şam-Kudüs-Yafa-El'avariş hatlarıdır. Kudüs hattını da Hicaz'a kadar uzatmayı planlamıştır.

Toplamda 7 bin kilometre olan bu projede kilometre başı maliyet 154 bin Frank olarak hesaplanmıştır. Ancak bu projenin hazırlandığı dönemde, mevcut demiryollarında önemli zararlarla karşılaşmıştır. Örneğin hükümet tarafından işletilen Haydarpaşa-İzmit hattında tamir masrafları ve personel giderleri dahi güçlükle karşılanmış, işletme açıkları merkezi yönetim tarafından kapatılmıştır. Bu hattın işletmesi 21 Nisan 1880 tarihinde bir şirkete verilmiş, ancak bu şirket hükümetle düştüğü bir uyuşmazlık neticesinde kira bedelini dahi ödemediği için işletmeyi bırakmıştır.

Diğer taraftan bu dönemde Mersin-Adana hattı inşa edilmiş olup, bu hattın imtiyazı 20 Ocak 1883 tarihinde Barın Elvain de Vandeuve'ye verilmiştir. İmtiyaz çerçevesinde 31 Ocak 1885 tarihinde Londra'da Mersin-Tarsus-Adana Şirketi kurulmuş olup bu şirketin sermayesine Türk ve Fransızlar da katılmıştır. 2 Ağustos 1886'da işletmeye açılan bu hat da ekonomik açıdan güçlükle işletilebilmiştir. Sonuç olarak Osmanlı Hükümeti, 1880'li yıllar boyunca demiryollarında bir duraklama yaşamıştır.

3.2.1.5. Özel Teşebbüsün İkinci Dönemi

Rus Harbi'nden sonra Kıbrıs'ı işgal eden İngilizler, 1870'li yılların sonuna dek çekinceyle yaklaştıkları Bağdat hattıyla ilgilenmeye başlamışlardır. 1878 yılında Fırat demiryolu hattının inşası için Londra'da Southerland Dükü'nün başkanlığında bir cemiyet kurulmuştur. Cameron isimli bir memuru da İngilizlerin Anadolu'da ve Asya'da gerçekleştirmeyi planladıkları demiryolu yatırımlarındaki güzergahı belirlemek üzere görevlendirmişlerdir.

Bağdat hattı, Cameron'un tespit ettiği en elverişli güzere sahip olmasına rağmen, İngilizler 1886 yılında Süveyş Kanalı'nın genişletilerek gemi seferlerinin daha uygun hale gelmesi nedeniyle bu hatta teşebbüs etmemiştir. Ardından Fransızlar, Bağdat Hattı'na yönelmiş, ancak onlar da hattın tamamının yerine bazı kısımlarının inşasını üstlenmek istemiştir. Fransızlar, Akdeniz-Halep-Bağdat-Basra ve Bağdat-Necih-Hanikin kısımlarını üstlenmek istemiş, Osmanlı Hükümeti ise Ankara-Sivas-Diyarbakır üzerinden Bağdat'a erişmeyi amaçlamıştır. Bu uyuşmazlık, müzakerelerin sonuçsuz kalmasına yol açmıştır.

İngilizlerin ve Fransızların Bağdat Hattı konusundaki çekinceleri üzerine, 1888 yılında İstanbul'da bulunan Württembergische Vereinsbank ve Mauser'in gelen müdürü

Alfred Kaulla, Deutsche Bank Genel Müdürü Dr. Siemens'a çağrı yaparak Bağdat Hattının imtiyazını alması yönünde telkinde bulunmuştur. Kaulla, kilometre başına 15 bin Frank teminat ve bazı vergilerin bu teminata karşılık gösterilmesi koşuluyla imtiyaz talebinde bulunmuştur. Hükümet ilk etapta bu talebi kabul etmemiş, ancak 37,5 milyon Frank değerinde istikraz sözleşmesi karşılığında 4 Ekim 1888 tarihinde imtiyaz sözleşmesini imzalamıştır. İzmit-Ankara hattının imtiyazının verilmesiyle Türkiye demiryolları tarihinde yeni bir devrin başladığını ileri sürmek mümkündür. Bu tarihlerden itibaren Türkiye'nin demiryolu stratejisindeki Alman nüfuzu, yoğun biçimde görünür olmaya başlamıştır.

Abdülhamit döneminde, kilometre teminatı karşılığında imtiyaz sözleşmeleri kabul edilmeye başlanmış, bu teminatları karşılamak için de DÜİ kurulmuştur. Hükümetin demiryolu hatlarının inşasındaki birincil önceliği askeri faydadır. Nitekim dar hatlara imtiyaz verilmemekle birlikte, askeri açıdan stratejik noktalara yapılacak hatlara cömertçe imtiyazlar verilmesi de bunu doğrulamaktadır.

Osmanlı Hükümeti, 1888-1893 tarihleri arasında ikisi Rumeli'de olmak üzere 530 kilometrelik, 14'ü Anadolu'da olmak üzere 4820 kilometrelik imtiyaz sözleşmesi imzalamıştır. Toplam 5350 kilometreyi kapsayan 16 imtiyazdan 12'sine ait hatlar inşa edilmiş, kalan 4 hat ise tamamlanamamıştır. Bu imtiyaz sözleşmelerinin tarafı, çoğunlukla Almanlar, ardındansa Fransızlar'dır. Bu imtiyazlar çerçevesinde Anadolu'daki demiryollarının uzunluğu 9 yıl içerisinde 642 kilometreden 2500 kilometreye kadar artmıştır.

4 Ekim 1888 tarihli imtiyaza dayanarak 23 Mart 1889'da Osmanlı Anadolu Demiryolu Şirketi kurulmuş ve bu şirketin genel müdürlüğüne daha önce Şark Demiryolları Müdürlüğü yapan von Kühlmann getirilmiştir. Hükümet, Haydarpaşa-İzmit hattının işletme imtiyazını elinde bulunduran şirketle arasındaki sözleşmeyi feshetmiş ve bu hattın işletmesini 6 milyon Frank bedelle Osmanlı Anadolu Demiryolu Şirketi'ne vermiştir.

Osmanlı Anadolu Demiryolu Şirketi, bir yandan Haydarpaşa-İzmit hattını baştan tamir etmiş, diğer taraftan ise İzmit-Ankara kısmının inşaatı için hazırlıklarını tamamlamıştır. 1889 yılının Mayıs ayında başlayan inşaat büyük bir hızla ilerlemiş ve 31 Aralık 1892 tarihinde Ankara'ya kadar ulaşmıştır. Aynı dönemde Aydın Demiryolu Şirketi'nin yaptığı hatlar ise Ödemiş, Dinar, Denizli, Çivril ve Söke'ye kadar

uzatılmıştır. Kasaba Şirketi ise 92 kilometrelik Manisa-Soma hattını tamamlamıştır. Bu dönemde gerçekleştirilen demiryolu projelerinden bir diğeri de Güney (Cenup) Hattı olmuştur.

Özel şirketlerin faaliyet gösterdiği bu dönemde demiryolu projelerinin ortak özelliği, inşaat ve işletmeciliğin yabancı şirketlere verilen imtiyazlar çerçevesinde yürütülmesidir. Bu dönemin en dikkat çeken yönlerinden birisi de 1894 yılında Almanlar tarafından Eskişehir Cer Atölyesi'nin kurulmasıdır (TCDD, 2018: 20). Çalışmamızın odak noktasında yer alan bu atölye, özellikle Cumhuriyet döneminde Türkiye demiryolu endüstrisinin merkezi niteliğini kazanmıştır.

3.2.1.6. Devlet-Özel Teşebbüs Ortaklığı Dönemi

Bağdat hattının imtiyazının Osmanlı Anadolu Şirketi'ne verilmesiyle birlikte, bu hattın inşasında önemli bir adım atılmıştır. Ancak projenin tamamlanmasında, siyasi ve diplomatik krizler önemli bir engel teşkil etmiştir. Rusya'nın Doğu Anadolu Bölgesi'nde nüfuzunu kaybetmemek amacıyla hattın teknik nedenlerle Sivas üzerinden geçmesine mani olma çabası bu engellerden birisidir. Bu engelleme girişiminin ardından proje yenilenerek hattın inşasına Konya'dan devam edilmesi dahi engellenmeye çalışılmıştır.

Anadolu-Bağdat hattının inşasından endişe duyan diğer kesimler ise İngilizler ve Fransızlar olmuştur. Önceki dönemlerde Pressel'in proje tekliflerine karşılık vermeyen İngilizler, Osmanlı sınırlarındaki bu ilerlemenin ciddiyetini fark edince engel olmaya çalışan en önemli grup olmuştur. Fransızlar ise kendi idarelerindeki İzmir-Kasaba, Mersin-Adana ve Beyrut-Şam demiryollarının aleyhine gelişmeleri önlemeyi hedeflemişlerdir. Ancak Bağdat hattının Alman-Fransız ortaklığında inşası ve işletilmesi hakkında sözleşme imzalanınca Fransızların hatla ilgili tavrı olumlu hale gelmiştir.

Hükümetle Anadolu Demiryolu Şirketi arasında Bağdat Demiryolu yapımıyla ilgili işletme ve imtiyaz sözleşmesi, 21 Ocak 1902 tarihinde imzalanmıştır. Sözleşmeyle şirkete Bağdat, Basra ve İskenderun körfezlerinde liman yapma ve Sirkeci-Haydarpaşa arasında gemi işletme hakkı verilmiştir (TCDD, 2018: 22-23). 13 Nisan 1903 tarihinde İstanbul'da Bağdat Demiryolu Osmanlı Şirketi kurulmuş ve şirketin müdürlüğüne daha önce Anadolu Demiryolları Müdürü olan Dr. Zander getirilmiştir. İngiliz Borsası, şirkete tahvillerini kapalı tutmuş, Fransızlar ve Avusturyalılar ise çok düşük miktarlarda

hisse almıştır. Böylece şirket sermayesinin tamamına yakını Almanlardan temin edilmiştir. 1903 yılında ise Bağdat Demiryolu inşaatına başlanmıştır.

İmparatorluğun son döneminde dikkat çeken gelişmelerden birisi de Hicaz Demiryolu inşaatıdır. Padişah İkinci Abdülhamid, 2 Mayıs 1900 tarihinde Hicaz Demiryolu inşaatına başlama talimatı vermiştir (TCDD, 2018: 23). İkinci Abdülhamid, Hicaz hattının siyasi açıdan büyük bir rolü olduğunu düşünmüştür. Zira Hicaz hattı temelde, Panislamizm düşüncesinden hareketle İslam ülkelerini birbirlerine bağlama ve hac seyahatlerinin kısaltılmasını sağlama amacını taşımaktadır. Hicaz hattının en önemli özelliği, Hıristiyanlardan hiçbir yardım ve destek almadan yapılma arzusudur. Diğer taraftan inşaatı çalışan işçilerden uzman kadrolara kadar hiçbir pozisyonda Hıristiyanlara yer verilmemesi ilke olarak benimsenmiştir.

Panislamizm düşüncesiyle İslam dünyasından toplanan yardımlar bir yıl içerisinde 20 milyon Frank'ı bulmuştur. Aynı düşünceden hareketle işçi ücretleri de düşük düzeyde tutulmuştur. Ancak söz konusu dönemde İslam coğrafyasında demiryolu projelerini yürütecek nitelikli personel ve işçi kadrosu bulmak oldukça güçtür. Dolayısıyla bu demiryolu projesinin başına Türkiye'de çalışan Alman mühendislerden Maysner getirilmiştir. Hicaz demiryolu projesinde ihtiyaç duyulan diğer bir husus da inşaatı kullanılacak yatırım mallarıdır. Ayrıca söz konusu dönemde çeken ve çekilen araç imalatı da ülke sınırlarında mümkün değildir. Dolayısıyla bu projede de yabancılarla işbirliği yapılması gerekmiştir. 1 Eylül 1908 tarihinde hattın bin 464 kilometrelik kısmı inşa edilerek işletmeye açılmıştır (TCDD, 2018: 23).

İkinci Abdülhamid'in saltanatta olduğu son dönemde demiryollarında bir yandan özel şirketler faaliyet göstermiş, öte yandan ise devlet Panislamizm düşüncesinden hareketle demiryolu inşaatında rol üstlenmiştir. Ancak son tahlilde gerek uzmanlık gerekse yatırım mallarına duyulan ihtiyaç nedeniyle demiryollarında dışa bağımlılığın sürdüğünü belirtmek mümkündür. Bu dönemin sembolik demiryolu projelerinden birisi 1908 yılında Haydarpaşa Garı'nın açılması, bir diğeri ise 1909 yılında inşasına başlanan İskenderun Limanı olmuştur.

Tablo 7. 1880-1917 Döneminde İmparatorluk Sınırlarında Tamamlanan Demiryolu Hatları

Hat	Kısım	Hat Uzunluğu (KM)
İzmir-Kasaba (Turgutlu)	Manisa-Kırkağaç	81
	Alaşehir-Uşak	118
	Uşak-Dumlupınar	71
	Dumlupınar-Afyon	64
	Kırkağaç-Soma	12
	Soma-Balıkesir	82
	Balıkesir-Bandırma	101
İzmir-Aydın Hattı	Aydın-Nazilli	45
	Nazilli-Sarayköy	56
	Torbalı-Çatal	36
	Çatal-Tire	11
	Çatal-Ödemiş	25
	Sarayköy-Kaklık	52
	Kaklık-Dinar	93
	Sütlaç-Çivril	30
	Ortaklar-Söke	22
	Alsancak-Şirinyer	6
	Goncalı-Denizli	9
	Dinar-Karakuyu	16
	Karakuyu-Keçiborlu	30
	Keçiborlu-Eğirdir	30
Rumeli	Mandıra-Kırklareli	46
	Edirne-Karaağaç	3
Anadolu-Bağdat	Derince-İzmit	7
	İzmit-Arifiye	41
	Arifiye-Adapazarı	8
	Adapazarı-Eskişehir	182

Hat	Kısım	Hat Uzunluğu (KM)
	Eskişehir-Ankara	263
	Eskişehir-Enveriye	5
	Enveriye-Alanyunt	62
	Alanyunt-Kütahya	10
	Alanyunt-Konya	262
	Konya-Yenice	346
	Yenice-Mersin	43
	Yenice-Adana	24
	Adana-Toprakkale	78
	Toprakkale-Fevzipaşa	63
	Fevzipaşa-Hudut (Meydanekbez)	35
	Toprakkale-İskenderun	59
Mudanya	Mudanya-Bursa (dar hat)	41
Cenup	Karkamış-Nusaybin-Hudut	326
	Derbesiye (Şenyurt)-Mardin	24
	Hudut-Çobanbey-Karkamış	56

Kaynak: Türk Demiryollarının 162 Yıllık Öyküsü'nden yararlanarak yazar tarafından oluşturulmuştur (TCDD, 2018: 26-27).

Osmanlı İmparatorluğu dönemindeki demiryolu inşaatlarının özellikle Şark ve Bağdat Demiryolu projeleri çerçevesinde ilerlediği görülmektedir (Tablo 7). Bağdat Demiryolu Projesi, 1914 yılında sona ermiştir. Proje sonunda birbirinden kopuk hatlar oluşmuştur. Demiryollarının imparatorluk topraklarına “uygarlığı taşıması” bir yana, “bölgesel zenginliği yağmalamaktan öte bir etkisi” olmamış ve Osmanlı İmparatorluğu’nda birbiriyle bütünleşemeyen ve devamlılığı her an için sona erebilecek bir demiryolu ağı ortaya çıkmıştır (Ortaylı, 1998: 169).

Ayrıca bir anahat olarak Hicaz Demiryolu’nu öne sürmek mümkündür. Birinci Dünya Savaşı yıllarına dek yapılan yaklaşık 4 bin kilometrelik demiryolu hattı ve Hicaz Demiryolu, Askeri Demiryolları Umum Müdürlüğü yönetimine verilmiş, ancak savaşın kaybedilmesi nedeniyle yeniden yabancı şirketlerin eline geçmiştir. Kurtuluş Savaşı’nın

başlamasıyla birlikte Anadolu’da yer alan demiryollarının büyük bir bölümü Kuvayı Milliye güçleri tarafından ele geçirilmiş ve savaş sonrasında devlet eliyle işletilmeye başlanmıştır (Ulaştırma Bakanlığı, 1998: 39).

3.2.2. Cumhuriyet Dönemi

Cumhuriyet döneminde demiryollarının inşası ve demiryolu endüstrisinin idaresi hükümet tarafından üstlenilmiştir. Erken Cumhuriyet döneminde demiryolları, kalkınmanın stratejik araçlarından birisi olarak görülmüştür (Şahinkaya, 2020: 27). 1930’lu yıllardan itibaren benimsenen devletçilik yaklaşımı bağlamında da devletin piyasayı düzenleme ve sanayileşmenin merkezinde yer alma amaçlarına paralel biçimde demiryollarının idaresinde devlet başat rol oynamıştır (Ertuğrul, 2017: 65).

Hükümetlerin ulaştırma plan ve programlarında demiryoluna verdiği önem çerçevesinde bir dönemselleştirme, bu endüstrinin ontolojisi gereği daha elverişli olacaktır. Erken Cumhuriyet döneminde hükümetler, demiryollarını kalkınmanın anahtarı olarak görmüş ve ulaştırma ana planlarında en fazla önem bu sektöre verilmiştir (Şahinkaya, 2020: 56). Dolayısıyla ilk dönemi 1920-1940 arası olarak ele almak mümkündür.

Türkiye Cumhuriyeti’nin demiryolu stratejisindeki ikinci kırılma noktası ise karayolu yatırımlarının ulaştırma ana planında önceliklendirilmesi olmuştur. İkinci Dünya Savaşı sonrasında ve DP’nin iktidara geldiği 1950 yılından itibaren hükümet programlarında karayolu yatırımları, demiryolu endüstrisine oranla daha büyük önem arz etmiştir. Bunun arkasında yatan en temel neden ise ABD’nin Marshall yardımları olmuştur. Truman Doktrini ve Marshall yardımları çerçevesinde Türkiye’deki demiryolu endüstrisi, karayolları ile var olan yapısal rekabette güç kaybetmeye başlamıştır.

Demiryolu endüstrisinin gelişimindeki üçüncü kırılma noktası olarak ise karma ekonomi modelinin uygulandığı planlı kalkınma yılları gösterilebilir. Bu dönemde dış yardımlar ve krediler aracılığıyla demiryolu sektörüne yatırım yapılması planlanmış, ancak bu planların gerçekleştirme oranları büyük oranda sağlanamamıştır. Diğer taraftan Türkiye’deki demiryolu endüstrisinde imalatın altın çağı da bu döneme rast gelmektedir. Özellikle Devrim Arabaları ve ilk Türk lokomotifi Bozkurt’un imalatıyla başlayan bu dönemde, Eskişehir Demiryolu Fabrikası üretimde stratejik bir önem kazanmıştır. 1970’li yıllarda Eskişehir Lokomotif ve Motor Sanayi Müessesesi olarak

organize edilen bu fabrikada üretilen dizel elektrikli lokomotifler ise dönemin öne çıkan gelişmesidir.

Türkiye’de demiryolu tarihinin son dönemi ise 1980 sonrasına rastlamaktadır. 24 Ocak Kararları’nın öngördüğü birikim rejimi ve 12 Eylül askeri darbesinin düzenleme biçimi çerçevesinde Türkiye’de özelleştirme yılları başlamış ve demiryolu endüstrisi ulaştırma programında arka planlarda kalmıştır.

Bu bölümde Cumhuriyetin kuruluşundan başlayarak planlı kalkınma yıllarına kadar olan dönemdeki gelişmeler ele alınmaktadır. Planlı kalkınma yıllarında demiryolu endüstrisi ise ikinci ana bölümde değerlendirilmektedir. 12 Eylül 1980 askeri darbesi sonrasındaki gelişmeler ise içinde bulunduğumuz döneme tekabül ettiğinden ve tarihsel olgu niteliğini kazanmadığından bu çalışmanın kapsamı dışında tutulmaktadır.

3.2.2.1. Kalkınmanın Anahtarı: Sanayileşme ve Demiryolları (1920-1940)

Birinci Dünya Savaşı sonunda ve Kurtuluş Savaşı yıllarında devlet elinde demiryolu hattı bulunmadığından, önemli bir askeri gereksinim olarak ulaştırma sorunu ele alınmıştır. Türkiye’deki demiryolları, savaş yıllarına kadar yabancı şirketler tarafından işletilmiştir. Ulusal Kurtuluş Savaşı yıllarında Kuva-yı Milliye güçleri tarafından Anadolu Demiryolu ve İzmir-Kasaba Demiryolu’nun Anadolu coğrafyasındaki kısımları ele geçirilmiş ve bu işlerin idaresi Askeri Hat Müfettişliği’ne bağlı 4 kişilik bir komisyon tarafından yürütülmüştür (Demiryol, 1983: 4). Meclis Hükümeti’nin kurulmasının ardından 19 Temmuz 1920 tarihli Büyük Millet Meclisi Kararı’yla Anadolu hattının 926 kilometrelik, Bağdat hattının 325 kilometrelik ve İzmir-Kasaba hattının 223 kilometrelik kısımları, Eskişehir’de kurulan 9 kişilik geçici İşletme Umum Müdürlüğü tarafından yönetilmeye başlamıştır (Ulaştırma Bakanlığı, 1998: 39; Demiryol, 1983: 4).

İşletme Umum Müdürlüğü, bazı kaynaklarda ise Anadolu Demiryolları Genel Müdürlüğü olarak isimlendirilmektedir (TCDD, 2018: 28). Kurumun ilk genel müdürü olarak Behiç Erkin görevlendirilmiştir. Eskişehir’in Yunanlılar tarafından işgal edilmesi nedeniyle kurum, 1921 yılının Temmuz ayında Ankara’ya, Aralık ayında ise Konya’ya taşınmıştır. İtilaf Devletleri’nin İstanbul’dan ayrılmasıyla birlikte de Haydarpaşa’ya nakledilmiştir (TCDD, 2018: 28; Ulaştırma Bakanlığı, 1998: 39; Demiryol, 1983: 4).

Cumhuriyetin kurulduğu 1923 yılında ülke sınırları içerisindeki cari demiryolu uzunluğu bin 352 kilometredir. Aynı yıl ülkede bulunan buharlı lokomotif sayısı 118,

yolcu vagonu sayısı 203, yük vagonu sayısı ise 2 bin 31'dir. O yıllarda dizel veya elektrikli lokomotif bulunmamaktadır. 1923 yılı içerisinde 1 milyon 918 bin 726 yolcu ve 313 bin 168 ton yük taşınmıştır. İşletmenin genel geliri 5 milyon 426 bin 431 lira iken genel gideri 5 milyon 125 bin 408 liradır (Kaşıkçıoğlu, 1973: 9-10).

Aynı dönemde Polonya'da (Lehistan) 3 bin 689 kilometresi dar hattan ve 17 bin 187'si anahattan oluşmak üzere toplam 20 bin 376 kilometre demiryolu uzunluğu bulunmaktadır. Lehistan Demiryolları, 1927 yılında 5 bin 241 lokomotif, 10 bin 9 yolcu vagonu ve 139 bin 174 yük vagonuna sahiptir. Söz konusu yıllarda Lehistan'da yıllık ortalama 150 milyon yolcu ve 80 milyon 560 bin ton yük taşınmıştır. Lehistan Demiryolları, demiryolu ekipmanlarını ülkedeki lokomotif fabrikası aracılığıyla üretmiştir (Eşref, 1928: 21-23). Lokomotif imalatı ve bakım-onarım işlerini kendi işletmeciliğinde yapması, Lehistan Demiryolları'nın gelişmesinde önemli derecede rol oynamıştır. Zira imalat ve bakım-onarım maliyetleri, demiryolu endüstrisinin gelişmesinin önündeki en büyük engeldir. Örneğin 1920'li yıllarda Türkiye'de cer motorlarının bakım ve onarımı toplam işletme masraflarının yüzde 45'ine ulaşmıştır (Demiryol, 1928: 284). Dolayısıyla Türkiye'nin demiryollarındaki ilerlemesi, bu endüstrideki imalatıyla ve bakım-onarım işlerini üstlenmesiyle yakından ilgilidir.

Türkiye'de 1923 yılında çıkarılan bir yasayla demiryollarının yapılmasının ve işletilmesinin tamamen devlet eliyle yapılması kararlaştırılmıştır²⁹. Bu ilkedan hareketle 24 Mayıs 1924 günü ve 506 sayılı yasa ile Anadolu Demiryolları'nın satın alınması kararlaştırılarak "Anadolu-Bağdat Demiryolları Müdüriyet-i Umumiyesi" kurulmuştur. Bu kuruluş, katma bütçeli olarak faaliyet göstermiştir. Aynı yıllarda kurulan "Demiryolları İnşaat ve İşletme Umum Müdürlüğü" ile "Erzurum-Sarıkaş-Kars ve Şuabat-ı Demiryolları Müdürlüğü" ise Bayındırlık Bakanlığı'na bağlıdır. Bu üç ayrı işletme, 31 Mayıs 1927 tarihinde ve 1042 sayılı yasa ile tek elden yönetmek amacıyla "Devlet Demiryolları ve Limanları İdare-i Umumiyesi" çatısı altında toplanmıştır. Kuruluşun adı 1 Ocak 1929 tarih ve 1486 sayılı yasa ile "Devlet Demiryolları ve

²⁹ Cumhuriyetin kurulması öncesinde demiryollarındaki yatırımları koordine etmek amacıyla çeşitli girişimler söz konusudur. Örneğin, 10 Nisan 1923 tarihinde TBMM ile Ottoman-American Development Company arasında ABD'li şirketin demiryollarında ve madencilik işletmeciliği yapabilmesine dair bir anlaşma yapılmıştır. Anlaşma, ABD'nin yakın doğuda maden çıkarması için kritik bir öneme sahiptir. Bu anlaşma, Chester Projesi olarak bilinmektedir. İsmi emekli amiral Colby Mitchell Chester'dan alan proje, ABD'li şirkete imtiyazlar verilmesini öngörmüştür. Ancak şirketin sözleşme şartlarını yerine getirmemesi nedeniyle 18 Aralık 1923 tarihinde feshedilmiştir (Armaoğlu, 2017: 97 ve Yavuz, 1999: 530).

Limanları Umum Müdürlüğü”, 8 Nisan 1931 tarihli Bakanlar Kurulu Kararı’yla da “Devlet Demiryolları İşletmesi Umum Müdürlüğü” olarak değiştirilmiştir³⁰.

Ulaştırma hizmetleri, 1939 yılına kadar iki ayrı bakanlık (Bayındırlık ve İktisat) bünyesinde örgütlenmiştir. 27 Mayıs 1939 tarihinde çıkarılan 3613 sayılı kanunla Ulaştırma (Münakalat) Bakanlığı kurulmuş ve Devlet Demiryolları İşletmesi Umum Müdürlüğü bu bakanlığa bağlanmıştır (Demiryol, 1983: 4).

Devlet Demiryolları İşletmesi Umum Müdürlüğü, 1953 yılına kadar katma bütçeli bir kuruluş olarak yönetilmiş olup 29 Temmuz 1953 tarih ve 6186 sayılı yasa ile “Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi (TCDD)” adını alarak Kamu İktisadi Devlet Teşekkülü haline gelmiştir. İşletme, 19 Ekim 1983 tarihli ve 2929 sayılı yasayla Kamu İktisadi Kuruluşu statüsünü almış ve bu çerçevede 119 sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile “Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü” ismiyle yeniden düzenlenmiştir. 18 Haziran 1984 tarih ve 233 sayılı Kamu İktisadi Teşebbüsleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname ile TCDD, Kamu İktisadi Kuruluşu niteliği kazanmış olup kuruluş sermayesi 450 trilyon TL olarak belirlenmiştir (Ulaştırma Bakanlığı, 1998: 40-41).

Cumhuriyetin ilk yıllarından itibaren hükümetler, sanayileşmede ve kalkınmada demiryollarını öncelikli sektör olarak ele almıştır. Özel sektör yatırımları aracılığıyla kalkınmanın benimsendiği 1923-1929 yıllarında dahi devletin demiryollarının kontrolünü elinde tutma isteği, bu sektöre verilen önemi açık bir biçimde ortaya koymaktadır. Açık ekonomi ilkelerinin benimsendiği bu yıllarda hükümetin ana yönelimi, “yarı sömürge Osmanlı ekonomisinin mirası olan demiryolu şebekesinin” devletleştirilmesi olmuştur (Boratav, 1988: 34). 1922 ve 1923 yıllarında Amerikan sermayesi olan Chester grubu ile imtiyazlı bir demiryolu yatırım sözleşmesi imzalamaya girişiminin sonuçsuz kalması, demiryollarında devletleştirmenin temel motivasyonunu oluşturmuştur.

Bu gelişmenin ardından demiryollarından yabancı sermayenin tasfiyesi doğrultusunda bir ilke kararı alınmıştır. 1924 yılında Haydarpaşa liman ve rıhtımıyla birlikte Haydarpaşa-Ankara, Eskişehir-Konya ve Adapazarı-Arifiye hatları, 1928 yılında ise Mersin-Tarsus-Adana hatları devletleştirilmiştir. Bu gelişmelere bağlı olarak

³⁰ Arşiv belgelerinden yararlanılmıştır.

demiryolları, Cumhuriyet döneminin ilk modern ve dinamik devlet işletmeciliği olarak ortaya çıkmıştır. Ayrıca 1926 yılında yabancı bayraklı gemilerin Türk limanları arasında deniz ulaşımı yapması yasaklanmıştır. Bu yasaklama, literatürde kabotaj hakkı olarak bilinmektedir (Boratav, 1988: 34-35). Bu dönemde yapılan devletleştirmeler için toplam 429 milyon İsviçre Frangı, 162 buçuk milyon Fransız Frangı ve 1,8 milyon İngiliz Lirası ödenmiştir (TCDD, 2018: 35). Demiryollarında devlet müdahalesi ve kontrolü, endüstrinin mali sürdürülebilirliği açısından bir ön koşul olarak görülmektedir. Nitekim ABD’de demiryollarının serbest piyasa ilkeleri çerçevesinde işletilmesi, 1929 krizinde demiryolu endüstrisinde iflasların yaşanmasına yol açmıştır (Zaka, 1929: 428).

Türkiye’de 1923-1940 yılları arasında devlet eliyle 3 bin 359 kilometre demiryolu hattı inşa edilmiştir. Demiryolu ve demiryolcu kültürünün oluşumunda da bu yılların önemi büyüktür. Örneğin Demiryollar Mecmuası ilk olarak 1925 yılında yayınlanmaya başlamıştır. Resmi bir yayın organı olan bu mecmuada demiryollarına dair teknik bilgiler, iktisadi ve siyasi meseleler, işletme yönetimiyle ilgili makaleler ve çeşitli kültürel konularda yazılar yer almıştır. Bu dönem, demiryollarında simgesel önem taşıyan tren garlarının, hastane ve sosyal tesislerin inşasında da öne çıkmaktadır. 1925 yılında Ankara’da açılan İstasyon Otel, 1926 yılında açılan Gazi İstasyonu, 1928 yılında inşa edilen Genel Müdürlük binası, 1934 yılında açılan Eskişehir TCDD Hastanesi ve 1937 yılında hizmet vermeye başlayan Ankara Garı ve Gazinosu bu inşaatlara verilecek örnekler arasındadır. Çeşitli kentlerde kurulan Demirspor kulüpleri de demiryolculuk bilinci ve kültürü üzerinde etkili olan dinamikler arasındadır. İlk olarak 1930 yılında Eskişehir Demirspor, sonra sırasıyla 1931 yılında İzmir Demirspor, 1932 yılında Kayseri Demirspor, 1937 yılında Haydarpaşa Demirspor ve 1940 yılında Sivas ve Adana Demirspor kulüpleri kurulmuştur. Bu dönemde şehir içi demiryolu ulaştırmasında da adımlar atılmaya başlanmıştır. 1929 yılında hizmete giren Ankara Banliyösü bu adımlara verilecek ilk örnektir. Şehir içi ulaşımında ilk elektrikli hat olan Sirkeci-Halkalı hattı ise 1955 yılında hizmete girmiştir (TCDD, 2018: 30-37).

Cumhuriyetin ilk yıllarında demiryolu endüstrisinde faaliyet gösteren tek atölye Eskişehir’de yer almaktadır. Devlet eliyle bu endüstride varlık göstermeyi amaçlayan tek parti hükümeti, 1939 yılında Sivas Demiryolu Atölyesi’ni kurarak yeni bir adım atmıştır. Demiryolu hat inşaatı da hükümetin önem verdiği projeler arasında yer almıştır. 1932 yılında açılan Samsun-Sivas hattı, 1924 yılında tamamlanan Samsun-

Çarşamba hattı, 1937’de hizmete açılan Irmak-Filyos-Zonguldak hattı, 1936 yılında işletmeye açılan Afyon-Karakuyu hattı ve 1939 yılında açılan Sivas-Erzurum hattı, bu hatlara verilecek başlıca örnekler arasındadır.

3.2.2.2. Duraklama Dönemi: Karayollarının Üstünlüğü (1940-1960)

1940-1960 arasında inşaatı tamamlanan hat uzunluğu yaklaşık 600 kilometre düzeyindedir. Söz konusu yıllarda da çeşitli kentlerde Demirspor kulüpleri, gar binaları ve TCDD Ankara Hastanesi, Sivas Hastanesi ve Yakacık Hastanesi gibi tesisler hizmete girmiştir. 1940-1960 arası dönemde eğitime yönelik yatırımlar, inşaatlara göre daha fazla öne çıkmıştır. Bu yatırımlar, Eskişehir’de 1942 yılında açılan Çırak Okulu ve Demiryol Meslek Okulu ile 1950 yılında açılan Kurslar Müdürlüğü’dür. Demiryollarının kavşak noktasında bulunması, Eskişehir’in demiryolu eğitiminde de bir üs haline gelmesini sağlamıştır. 1944 yılında kurulan Ankara Demiryolu Fabrikası ile 1951 yılında kurulan Adapazarı Demiryolu Fabrikası ise demiryolu endüstrisinde yapılan yatırımlardır. Bu dönemin ayırt edici özelliklerinden birisi de Türkiye’nin demiryolu endüstrisinde imalata başlamasındaki motivasyondur. 1957 yılında Eskişehir Demiryolu Fabrikası’nda Türkiye’nin ilk yerli lokomotifleri olan Mehmetçik ve Efe isimli iki minyatür tren üretilmiştir. Bu trenler Ankara Gençlik Parkı’nda, halka demiryolunu sevdirmeye amacıyla Başbakan Adnan Menderes’in talebi üzerine imal edilmiştir (TCDD, 2018: 36).

Tablo 8. 1923-1963 Döneminde Onar Yıllık Dilimler Halinde TCDD’nin Durumu

	1923	1933	1943	1953	1963
Cari Demiryol Uzunluğu (Km)	1.352	3.941	7.057	7.695	7.911
Personel Sayısı	5.558	10.937	32.189	29.782	58.077
Buharlı Lokomotif Sayısı	118	428	781	986	873
Dizel Lokomotif	-	-	-	38	67

	1923	1933	1943	1953	1963
Sayısı					
Elektrikli Lokomotif Sayısı	-	-	-	-	3
Motorlu Tren Sayısı	-	-	-	17	31
Elektrikli Tren Sayısı	-	-	-	3	18
Yolcu Vagonu Sayısı	203	326	976	1.283	1.232
Yük Vagonu Sayısı	2.031	5.605	12.917	14.929	16.086
Taşınan Yolcu Sayısı	1.918.726	5.261.148	43.727.229	63.041.782	79.471.193
Taşınan Yük (Ton)	313.168	2.159.128	8.398.857	11.838.656	12.001.522
Liman ve İskelelerin Boşaltma Tonajı	225.914	308.350	1.317.133	3.100.342	6.519.798
Genel Gelir (Lira)	5.426.431	15.130.441	137.782.616	278.094.148	823.078.000
Genel Gider (Lira)	5.125.408	14.852.915	122.569.472	309.428.896	1.057.000.000
Kar/Zarar (Lira)	301.023	277.526	15.213.144	-31.334.748	-233.922.000

Kaynak: Kaşıkçıoğlu'nun "TCDD'nin 50 Yıllık (1923-1973) Trafik Durumu ve Sonuçları" isimli çalışmasından yararlanarak yazar tarafından oluşturulmuştur³¹.

Cumhuriyetin kuruluşundan itibaren ilk 20 yıl içinde demiryolu hat uzunluğunda

³¹ Kaşıkçıoğlu, H. (1973). TCDD'nin 50 Yıllık (1923-1973) Trafik Durumu ve Sonuçları, Demiryol Dergisi, 1973/571, 7-8.

hızlı bir ilerleme sağlanmış, ancak 1940'lı yıllarda gerek İkinci Dünya Savaşı'nın gerekse Marshall Yardımları ve Truman Doktrini'nin etkisiyle demiryolu inşaatlarında azalmalar yaşanmıştır (Tablo 8). Demokrat Parti iktidarıyla birlikte de karayolu yapımı hükümet programlarında önem kazanmıştır. Devlet demiryollarının yüksek maliyetle nakliyecilik yaptığını ve verimsiz çalıştırıldığını belirten ilk dönem Demokrat Parti Hükümeti (TBMM, 2013: 751), programında ulaştırma hizmetlerindeki talebi yoğun olarak karayolu aracılığıyla karşılamaya yer vermiştir. Buna bağlı olarak da lokomotif ve vagon sayısındaki artış hızı azalmıştır. 1953 yılından itibaren ise Türkiye'de dizel ve elektrikli lokomotifler kullanılmaya başlamıştır. Taşınan yolcu sayısı ve yük miktarında istikrarlı bir artış gözlemlense de kurumun 1953 ve 1963 yıllarına ilişkin verilerinde büyük ölçüde zarar ettiği görülmektedir (Tablo 8). TCDD'nin zararları, karma ekonomi (diğer bir ifadeyle planlı kalkınma) döneminden itibaren Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu Raporları'nda, kurumsal belgelerde ve basın-yayın organlarında genişçe yer bulmuştur (örn. YDK, 1968: 8; YDK, 1967: 7; Demiryol, 1963: 12).

Emiroğlu'na (2021: 8) göre Türkiye'de 1950'li yıllardan itibaren "demiryolu siyaseti" terk edilmiş, temel olarak ulaştırma politikasında karayolu dönemine geçiş yaşanmıştır. Karayollarının gelişimi, 1960 yılında yüzde 31 iken, bu oran 1970 yılında yüzde 189,7'ye, 1980 yılında ise yüzde 395'e yükselmiştir. Demiryollarının gelişimi ise 1923-1950 yılları arasında yüzde 104 iken, bu oran 1950-1980 döneminde sadece yüzde 6,3 düzeyindedir.

TCDD'de, 1943-1953 dönemi haricinde personel istihdamında sürekli bir artış yaşanmıştır (Tablo 8). Oysa 1940'lardan itibaren demiryolu hat uzunluğunda, lokomotif ve vagon sayısında, taşınan yolcu sayısı ve yük miktarında aynı ölçüde bir artış yaşanmamıştır. Bu durumu demiryollarının kurumsallaşmasıyla açıklamak mümkündür. Diğer taraftan dönemin tam istihdamı amaçlayan iktisadi anlayışının da etkili olduğu düşünülebilir. Ancak en fazla üzerinde durulması gereken nokta, Türkiye'de devletin paternalist bir otorite olarak yurttaşlarına koruma sağlamasıdır. Bu koruma, Batı ülkelerinde sosyal refah devleti uygulamalarının bir unsuru olan tam istihdam siyasetinin Türkiye'deki karşılığı biçiminde ifade edilebilir. Türkiye'de tam istihdam siyaseti, Batı ülkelerindeki refah devleti uygulamalarından farklı olarak, paternalist otorite ve popülizmin kullanılmasıyla varlık kazanmıştır (Boratav, 1983: 8). Bu iddia, araştırmanın ana bölümlerinden birini oluşturan dördüncü bölümde de detaylı olarak açıklanmaktadır.

3.2.2.3. Planlı Kalkınma Döneminde Demiryolları

Kalkınma planlarında Türkiye'nin demiryolu stratejisi, ulaştırma politikaları içerisinde yer almaktadır. Ancak planlar, Türkiye'nin ekonomik ve sosyal yapısındaki gelişmelere ilişkin görünümünü sunmada ve stratejik hedeflerin oluşturulmasında demiryollarına ayrıca önem vermiştir. Bu bağlamda, kalkınma planlarını bütünsel olarak ele almak yerinde olacaktır.

3.2.2.3.1. Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planında Demiryolları (1963-1967)

Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, 1963-1967 yıllarını kapsamaktadır. Bu planda sosyal adalet ilkelerine uygun olarak yıllık ortalama yüzde 7'lik bir büyüme hızı hedeflenmiştir (DPT, 1963: 3). Sosyal adalet vurgusu, ekonomik kalkınmanın sürdürülebilir bir zemine oturtulması açısından önem taşımaktadır. Ekonomik kalkınmanın toplumsal rızayla birlikte ele alındığını ileri sürmek mümkündür.

Türkiye'de, 1927 yılı sayımlarına göre nüfus, 13 milyon 648 bin kişi iken bu sayı, 1960 yılında 27 milyon 830 bine yükselmiştir. 1960 yılı itibariyle nüfus artış hızı yüzde 2,95 düzeyindedir. Okur-yazar kesimin toplam nüfusa oranı 1927 yılında yüzde 10,6 iken bu oran 1960 yılında yüzde 40,1'e ulaşmıştır. 1938 yılı verili kabul edildiğinde milli gelir 1927'de 53, 1945'te 77, 1950'de 121, 1958'de 213 ve 1961'de 226'dır. Kişi başına düşen milli gelir ise (yine 1938 yılı verili kabul edildiğinde) aynı yıllar için sırayla 65, 69, 101, 129 ve 125'tir. Milli gelir içinde tarımın payı, 1927 yılında yüzde 67 seviyesindeyken 1961 yılında bu pay yüzde 42'ye düşmüştür. Aynı yıllarda sanayinin payı yüzde 10'dan yüzde 23'e yükselirken, hizmetler sektörünün payı yüzde 23'ten yüzde 35'e ulaşmıştır (DPT, 1963: 8).

Demiryolu endüstrisi, Türkiye'de gerek sanayileşme gerekse hizmetler sektörünün gelişimi açısından önem taşımaktadır. Demiryolları, sınai ürünlerin lojistiği itibariyle sanayileşmede, yolcu taşımacılığındaki rolü nedeniyle de hizmetler sektöründe kilit bir rol oynamaktadır. Bu noktada, demiryollarında yaşanan gelişmelerin kalkınma planlarındaki yansımalarına değinmek gerekmektedir. Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda Türkiye ekonomisinin görünümüne ilişkin verilerde demiryolu ve karayolu uzunlukları konusunda bilgiler verilmesi, planlamada ulaştırmanın taşıdığı önemi göstermektedir.

Tablo 9. Türkiye’de 1923-1960 Yılları Arasında Karayolu ve Demiryolu Hat Uzunlukları (Km)

Yıllar	Karayolu	Demiryolu
1923	18.335	3.756
1930	29.636	5.639
1940	41.600	7.381
1950	47.100	7.671
1960	61.500	7.800

Kaynak: Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı.

Türkiye’de demiryolu hat uzunluğu, 1940 yılına dek büyük bir hızla artmıştır. İkinci Dünya Savaşı döneminde demiryolu inşaatında duraklama görülmüş, DP iktidarı döneminde ise demiryolu hatları sadece 129 kilometre uzatılmıştır. Buna karşın karayolu uzunluğu istikrarlı biçimde artış göstermiştir. Özellikle 1940-1960 arasında karayolu uzunluğunun yaklaşık yüzde 50 oranında artmasına karşılık, demiryolu uzunluğunun sadece yüzde 0,05 oranında artması dikkat çekicidir. Bunun nedeni, hükümetlerin Truman Doktrini çerçevesindeki uygulamalarıdır. Zira Marshall Yardımları kapsamında esas alınan bu doktrine göre, ulaştırma altyapısında karayollarına yönelik yatırımlar yapılması gerekmektedir.

Ulaştırma sektörüne bütün olarak bakıldığında ise bu sektörün Türkiye’nin kalkınma stratejisinde en büyük paya sahip olduğunu belirtmek gerekmektedir. Örneğin 1961 yılında kalkınmayla ilgili bütçe yatırımlarının yüzde 45’i taşıma ve haberleşme sektörüne yapılmıştır. Taşıma ve haberleşmeye yapılan toplam yatırım bedeli 1 milyar 46 milyon TL iken, bu sektörü en yakından takip eden enerji sektörüne yapılan yatırım toplam 481 milyon 300 bin TL’dir (DPT, 1963: 19).

Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı’nın temel hedeflerinin başında kalkınma için gerekli olan tüm alanlarda bilim insanı ve teknik personelin yetiştirilmesi gelmektedir. Planda 15 yıl boyunca, yıllık ortalama yüzde 7 büyüme hızı, istihdamın artırılması, dış ödeme dengesinin sağlanması ve bu hedeflerin sosyal adalet ilkelerine uygun olarak gerçekleştirilmesi hedefleri yer almaktadır. 1962 yılında 52,7 milyar TL olan GSMH’nin ortalama yüzde 7 büyümeyle 15 yıl sonunda 145 milyar 300 milyon TL’ye ulaşması hedeflenmiştir (DPT, 1963: 35).

Planda nüfus konusu da ekonomik göstergeler açısından önem taşımaktadır.

Nüfus artış hızının yüzde 3 düzeyinde olması, uzun vadeli plan dönemi boyunca aynı hızda devam ederse kişi başına düşen milli gelir 15 yıl içinde yüzde 75 oranında artacaktır. Bu oran, yüzde 175 olarak hedeflenen GSMH artış oranının çok altında kalmaktadır. Yüzde 7 büyüme hızının yakalanması durumunda, nüfus artış hızı aynı oranda seyrederse kişi başına milli gelir artış oranı sadece yüzde 4 oranında öngörülmektedir. Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Teşkilatı (OECD) ülkelerinde kişi başına milli gelir artışı yüzde 3,3 olmasına rağmen, Türkiye'nin kişi başına düşen milli geliri, bu ülkelerin oldukça altında kaldığından, aradaki makasın kapanması güç gözükmektedir. Plan, bu nedenle nüfus artışının düşürülmesini önermektedir.

Türkiye'de 1962 yılında çalışanların yüzde 77,4'ü tarım, yüzde 9,8'i sanayi ve yüzde 12,8'i hizmetler sektöründe istihdam edilmektedir. Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda, 1967 yılı için toplam istihdamda tarım sektörünün payının yüzde 71,1'e, sanayi sektörünün payının yüzde 11,9'a ve hizmetler sektörünün payının yüzde 17'ye getirilmesi hedeflenmiştir. Uzun vadeli olaraksa 1977 yılında tarımsal istihdamın payının yüzde 58,1'e düşürülmesi, diğer taraftan sanayi istihdamının payının yüzde 15,6 ve hizmetler sektöründeki istihdamın payının yüzde 26,3'e yükseltilmesi amaçlanmıştır (DPT, 1963: 40). Özellikle hizmetler sektöründeki istihdam artışının yüksek oranda hedeflenmesi dikkat çekmektedir³².

Plan, karma ekonominin ilkelerine bağlı kalınması ve sosyal adalet gibi konulara bütünlüklü olarak önem vermektedir. Özel sektör ve kamu sektörünün plan hedeflerinden eşit şartlarda yararlanması gerektiği vurgulanmaktadır. 1961 yılında toplam yatırımlar içinde özel sektörün payı yüzde 40 iken kamu kesiminin payı toplamda yüzde 60'ı bulmaktadır. Bu oran, aynı dönemde Avrupa ülkelerinde yüzde 27 düzeyindedir. Planda, özel sektörün payının arttırılması için teşvik verilmesi gerektiği sıklıkla ele alınmıştır. Öte yandan kamu yatırımlarının verimli kullanılması için idarenin yeniden yapılandırılması ve kamu iktisadi teşebbüslerinin verimlilik ilkeleri çerçevesinde yeniden düzenlenmesi öngörülmüştür. Bu noktada iktisadi devlet teşekküllerinin sermaye bedelleri ve bu sermayenin verimli kullanılması önem kazanmaktadır.

³² Daniel Bell, hizmetler sektöründeki gelişmeleri, endüstriyel toplumdan post-endüstriyel topluma geçiş bağlamında ele almaktadır. Bell, istihdamın sektörel dağılımındaki dönüşümleri "sanayi ötesi toplumun gelişi" olarak ifade etmektedir (1973: 15-16). Kalkınma planında yer alan hedeflerin de Bell'in analiziyle örtüşüğünü ifade etmek mümkündür.

İktisadi devlet teşekkülleri içinde en büyük sermaye TCDD'ye aittir. 1953 yılında iktisadi devlet teşekkülü olarak kurulan TCDD'nin nominal sermayesi 2 milyar 500 milyon TL olup ödenmiş sermaye miktarı 2 milyar 304 milyon TL'dir. TCDD'nin hemen arkasında yer alan T.C. Ziraat Bankası'nın nominal sermayesi ise 170 milyon TL, ödenmiş sermayesi 485 milyon 964 bin TL düzeyindedir (DPT, 1963: 83). 1962 yılı itibariyle iktisadi devlet teşekküllerinin toplam varlıkları içinde dış kaynakların payı oldukça yüksektir. Örneğin TCDD'nin varlıkları içinde öz kaynaklarının oranı yüzde 68 düzeyindedir. Bu oranın en yüksek olduğu iktisadi devlet teşekkülü yüzde 84 oranla Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı'dır (TPAO) (1963: 94). TCDD'nin sermaye açığını, 1963 yılında 176 milyon 11 bin TL'ye, 1964 yılında 62 milyon 155 bin TL'ye, 1965 yılında 43 milyon 721 bin TL'ye, 1966 yılında 38 milyon 820 bin TL'ye ve 1967 yılında 14 milyon 557 bin TL'ye düşürülmesi planlanmıştır (1963: 96).

Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nın demiryolu stratejisinde, taşıt onarım ve imalat sanayi konusu önemli bir yer tutmaktadır. Plan, taşıt onarım ve imalat sanayisini, motorlu araçların cinsine göre dört alt başlıkta toplamaktadır (DPT, 1963: 342):

- i. Gemi inşaat sanayi,
- ii. Karayolu taşıtları imalat sanayi,
- iii. Demiryolu taşıtları tamir ve imalat sanayi ve
- iv. Uçak tamir sanayi.

Demiryolu araçlarının yurt içinde üretilmesi, yalnızca üretilmeyen parçaların ithal edilmesi ilke olarak benimsenmiştir. Bu ilke, ithal ikameci sanayileşme anlayışıyla uyumludur. 1962 yılı itibariyle TCDD bünyesinde 874 buharlı, 67 dizel, 3 elektrikli lokomotif, 65 motorlu tren ve vagon, 30 elektrikli dizi bulunmaktadır. TCDD'nin elinde bulundurduğu lokomotif ve vagonlarla 1967 yılına kadar taşıma faaliyetlerini yerine getirebileceği, ancak 1967 yılı itibariyle 35 yaşını aşması beklenen 307 lokomotifin servisten çıkarılarak, 107 adet modern lokomotifin (dizel ve elektrikli) servise konulması gerektiği ileri sürülmektedir (DPT, 1963: 352).

Lokomotiflerin bakım ve onarımlarının 46 adet depoda, vagonların küçük hasar ve arızalarının 30 kadar sundurmada, taşıtların büyük revizyon ve yenilemelerinin ise 4 büyük fabrikada yapıldığı belirtilmektedir. Yıl içinde 300 işgününde 8 saat üzerinden yapılan hesaplama göre 4 büyük fabrikanın onarım kapasitesi 600 buhar lokomotifi, 2 bin 400 yolcu vagonu, 16 bin yük vagonu, 244 büyük mototrendir. Bu fabrikalar; 50 adet yolcu, bin adet yük vagonu, 3 bin ton çelik konstrüksiyon, 50 adet bariyer, 50 adet

vagon kantarı, 30 ton lastik malzeme, 15 bin ton pik dökümü, 350 ton çelik döküm, bin 200 ton pirinç döküm, 300 bin adet travers, sabote ve enjekte, 350 takım demiryolu makası, bin ton somun, civata ve perçin, 80 ton muhtelif takım ve ihtiyaca göre lokomotif ve vagon yedekleri imalat kapasitesine sahiptir. Ayrıca 10 bin metreküp çam ağacı ve 6 bin metreküp sert ağaç kereste kurutma kapasitesi bulunmaktadır. TCDD'nin 1961 yılı sonunda vagon parkında ise 15 bin 886 yük ve bin 234 yolcu vagonu yer almaktadır. Plana göre 1967 yılına gelindiğinde 4 bin 634 yük, 407 banliyö ve 33 anahat vagonunun teknik ömrünü tamamlaması beklenmektedir (DPT, 1963: 353).

Modern lokomotif imalatına önem veren Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, 1967 yılı projeksiyonunda buharlı lokomotif sayısının azalacağını ve kalan buharlı lokomotiflerin yoğun olarak Doğu ve Güneydoğu Anadolu Bölgesi'nde faaliyet göstereceğini öngörerek bu bölgede buharlı lokomotif onarım kapasitesinin artırılmasını gerekli görmektedir. Bu nedenle Eskişehir Demiryolu Fabrikası'nda yer alan buharlı lokomotif onarım kısmının Sivas Demiryolu Fabrikası'na gönderilmesinin yeterli olacağı belirtilmektedir. Dizel lokomotif onarımının yalnızca Ankara Demiryolu Fabrikası'nda yapıldığı ifade edilmekte ve bu fabrikanın onarım kapasitesinin 150 lokomotif çıkarılması önerilmektedir. Planda, Eskişehir'de dizel ve elektrikli lokomotif imal fabrikası kurulması ve elektrikli lokomotif onarımlarının bu fabrikada yapılması öngörülmektedir. Yük ve yolcu vagon onarım kapasitesinin ise yeterli olduğu belirtilmektedir (DPT, 1963: 354).

Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda, ilgili dönemde 83 adet dizel lokomotif ihtiyacının bulunduğu, bu lokomotiflerden 33 tanesinin ithalat finansmanının sağlanmak üzere olduğu ifade edilmektedir. Ancak bu lokomotiflerin yurdun şartlarına uygun tipte seçilmesi ve kalan 50 lokomotifin yurt içinde üretimini sağlamak amacıyla ilk 33 lokomotifin imalat izniyle birlikte alınması gerektiği vurgulanmaktadır. Dizel motorların gemi dizelleriyle birlikte etüt edildiği ve yurt içinde üretilmesinin planlandığı ifade edilmektedir. Ayrıca dizel lokomotiflerin motor kısmının dışındaki parçalarının büyük kısmının da yurt içinde imal edilebileceği belirtilmektedir. Eskişehir'de buharlı lokomotif onarımından boşalan yere dizel lokomotif imal-montaj fabrikası kurulması planlanmakta ve bu fabrikanın yıllık üretim kapasitesi 30 lokomotif olarak hedeflenmektedir. Ayrıca elektrikli lokomotif ile dizel lokomotif arasındaki benzerlikten hareketle, iki tip birlikte düşünülmekte ve Eskişehir'de her ikisinin de imalının ve montajının yapılabileceği ileri sürülmektedir. Ön projelerde saç aksamı, yurt

içinde başarılı bir şekilde üretilmiştir. İki tip lokomotifin imalatı içinse gerekli etütlerin yapılmasını planlamaktadır. Yurt içinde üretilemeyen kısmın belirli müddet ithalinin sağlanacağı, ancak program ilerledikçe yurt içinde üretilmesi ekonomik olan kısmın da imalatının sağlanması gerektiği vurgulanmakta ve bu amaca erişmek için diğer sanayi işletmeleriyle işbirliği yapılacağı belirtilmektedir (DPT, 1963: 354-355).

Plana göre çeşitli cinsten 250 adet yolcu vagonu imalat kapasitesi bulunan Adapazarı Fabrikası'nın kapasitesi arttırılmalıdır. Yurt içinde yılda bin adet yük vagonu imalat kapasitesinin 1967'ye kadar yeterli olduğu belirtilmekte, ancak ilave tezgahlar aracılığıyla koşum takımları ve fren aksamının da büyük kısmının yurt içinde imal edilmesi hedeflenmektedir (DPT, 1963: 355).

DPT'nin (1963: 355-356) 1967 projeksiyonunda dizel lokomotif imalat değeri 95 milyon TL, elektrikli lokomotif imalat değeri 23 milyon TL, yük vagonu imalat değeri 60,3 milyon TL, yolcu vagonu imalat değeri 35,6 milyon TL ve yol malzemesi imalat değeri 27,6 milyon TL'dir. Ayrıca 1963 yılında yapılması planlanan yük vagonu imalat değeri 40,5 milyon TL, yolcu vagonu imalat değeri 15 milyon TL ve yol malzemesi imalat değeri 27,6 milyon TL'dir. Demiryolu taşıtları imalatı için gerekli toplam yatırımlar 1963 yılında 27,2 milyon TL, 1964 yılında 47,4 milyon TL, 1965 yılında 30,8 milyon TL, 1966 yılında 3 buçuk milyon TL ve 1967 yılında 2 milyon TL'dir. Plana göre Eskişehir, Sivas ve Adapazarı Fabrikası'nın genişletilmesi için 5 yıl boyunca yapılması gereken yatırım toplam 110,9 milyon TL olup bu rakamın 60 milyon TL'si Eskişehir Demiryolu Fabrikası için öngörülmektedir. Bu yatırımın 34,7 milyon TL'si 1964, 25,3 milyon TL'sinin ise 1965 yılında yapılması hedeflenmektedir.

Beş yıllık plana göre demiryolu taşıt imalatı için gerekli olan ithalat değeri toplam 348 milyon TL'dir. İthalat kalemleri; yatırım ithalatı, yardımcı madde ve hammadde ile karşılanmayan talepten oluşmaktadır. Yatırım ithalatının değerinin 1963 yılından 1967 yılına kadar yıllık 12,9 milyon TL'den 1,2 milyon TL'ye düşürülmesi hedeflenmektedir. Karşılanmayan talep 1963 ve 1965 yılında 25 milyon TL, 1964 yılında ise 24,3 milyon TL olarak öngörülmekte, 1966 ve 1967 yılında tamamen kaldırılması amaçlanmaktadır. Yardımcı madde ve hammadde ithalat değerinin ise ithal ikameci sanayileşme amacıyla paralel olarak 1963 yılında 24 milyon TL iken 1967 yılında 83 milyon TL'ye ulaşması beklenmektedir. TCDD'nin 1963 yılında 35,5 milyon TL olarak hesaplanan imalat katma değeri, 1967 projeksiyonunda 95 milyon TL olarak öngörülmektedir. Onarım katma değeri ise her iki yılda da 55 milyon TL düzeyindedir.

TCDD, tüm bu amaçlara erişmek için tedbir olarak öncelikle fabrikaları yönetimsel ve teknik açıdan yeniden düzenlemeyi planlamaktadır. Vagon ve lokomotif ithalatının tamamen durdurulması ve montaj ile başlayarak dizel ve elektrikli lokomotif imalatının yurt içinde hızlı bir biçimde arttırılması ve bu amaca erişmek için mevcut sanayi işletmeleriyle koordinasyon sağlanması ise diğer tedbirlerdir (Demiryol, 1963: 13-15).

Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda yer alan bu hedefler, demiryolu araçlarının yurt içinde imal edilmesine yönelik amaçlardır. Öte yandan demiryolu endüstrisinin önemli bir parçasını oluşturan hat uzunluğunun arttırılması ve demiryolu yapım tekniğinin geliştirilmesi gibi hedeflere de planda yer verilmiştir. Türkiye'de demiryolu yapımının eski tekniklere dayandığı belirtilen planda, çağın standartlarına uygun olarak yeni teknolojiler çerçevesinde yol yapımına yönelme hedefi yer almıştır (DPT, 1963: 384).

Planda demiryolu taşımacılığının güçlendirileceğine dair hedefler yer almakla birlikte, karayolu taşımacılığının geliştirilmesine de önem verilmiştir. 1950 yılında toplam taşıma içinde karayollarının payı yolcu taşımacılığında yüzde 46, yük taşımacılığında yüzde 17 iken, bu oranlar 1960 yılında sırasıyla yüzde 67'ye ve yüzde 37'ye yükselmiştir. Planda bu oranın daha da yükselmesine yol açacak talepler yer almıştır (Tablo 10).

Tablo 10. Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planında Hedeflenen Karayolu ve Demiryolu Yatırımları (Milyon TL)

	1963	1964	1965	1966	1967	Genel Toplam
Demiryolu	159,5	162,2	223,5	331,8	512,9	1.389,9
Karayolu	547,5	540,0	570,1	570,7	579,8	2.808,1
Toplam	707,0	702,2	793,6	902,5	1.092,7	4.198,0

Kaynak: DPT (1963). Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1963-1967), s.390.

Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda ulaştırma sektöründe hedeflenen toplam yatırımların yüzde 66'sı karayollarına yöneliktir. Benzer tablo taşıt yatırımlarında da kendisini göstermektedir. Plan dönemi boyunca hedeflenen toplam taşıt yatırımının yaklaşık yüzde 65'i karayolu taşıtlarına yöneliktir. Buna karşılık demiryolu taşıtları için öngörülen yatırım oranı yüzde 25, denizyolu taşıtlarına yönelik yatırım oranı ise yüzde

10 olarak planlanmıştır Planda demiryolu taşımacılığının uzak mesafelerde ve trafik yoğunluğunun yüksek olduğu hatlarda daha verimli olacağı vurgulanmıştır. Ayrıca demiryolu işletmeciliğinde iktisadilik ve verimliliği arttırıcı tedbirlerin araştırılması gerektiği belirtilmiştir (DPT, 1963: 391-392).

Birinci Beş Yıllık Kalkınma Dönemi, TCDD'nin zararlarının nedenlerini araştırma ve bu nedenlere çözüm arama yıllarıdır. Demiryollarının zarar etmesinin başlıca nedeni, hükümetlerin karayolu yapımına ağırlık vermesi ve karayolu taşıtlarının rekabette olumlu ayrıcalıklara sahip olmasıdır. Türkiye’de ve dünyada İkinci Dünya Savaşı yıllarından itibaren demiryolları, karayollarıyla olan rekabetten olumsuz etkilenmiştir. 1960’lı yıllarda dünyanın farklı ülkelerindeki birçok hükümet, demiryollarında karşılaşılan zararların kapatılmasına yönelik düzenlemeleri hayata geçirmeye başlamıştır. Örneğin İngiltere’de 1962 yılında kabul edilen Ulaştırma Kanunu, 1968 yılında İngiltere demiryollarının “masrafını korur” hale gelmesini amaçlamıştır. Bu çerçevede, demiryolu endüstrisinde istihdam yüzde 29 oranında (138 bin kişi) azaltılmıştır. İstasyon, vagon ve lokomotif sayısı sırasıyla yüzde 44, yüzde 45 ve yüzde 36 oranında eksiltiştir. Bu önlemler sonucunda işletme giderlerinde 5 yıl içinde 115 milyon Sterlin tasarruf sağlanmış, ancak yine de demiryollarındaki açık kapatılamamıştır (YDK, 1967: 1).

Türkiye’de de demiryolları 1956 yılından itibaren zarar etmeye başlamıştır. 1956-1959 yılı arasındaki dönem zararları ihtiyatlara mahsup edildiğinden, TCDD'nin zararları kapanan ilk bilançosu 1959 yılındaki bilançosudur. 1967 yılındaki dönem zararı 468 milyon Türk Lirası’dır. Buna karşılık 1967 yılında TCDD'nin personel mevcudu 64 bin 185’e yükselmiştir (YDK, 1967: 7). Demiryollarının zarar etmesindeki en önemli etken, kalkınma planları çerçevesinde karayolu yapımına ve karayolu taşıtlarına yönelik teşvikler sağlanmasıdır. “Demiryolsuz bir memleket tasarruf edilemeyeceğini” öne süren Önsal (1967: 8), karayollarının yapım ve bakımının devlet tarafından üstlenilmesi ve karayolu taşımacılığının herhangi bir vergiye tabi olmamasına karşılık TCDD'nin demiryolu yapım ve bakımı ile taşıma vergisinden sorumlu tutulmasının rekabette eşitsiz şartlar yarattığını ifade etmektedir. TCDD'nin özel teşebbüs biçiminde kârlılık ve verimlilik esaslarına bağlı olarak çalışması yoluyla mali açıdan güçleneceği ve bu güce bağlı olarak da personele geniş maddi imkânlar sunabileceği düşünülmektedir (1967: 8).

TCDD personelinin 28 bin 16’sı memur ve hizmetli, 36 bin 169’u ise daimî ve geçici işçi kadrosunda yer almıştır. Ayrıca bin 672 çırak bulunmaktadır. Memur ve

hizmetliler için yapılan toplam harcama 416 milyon 900 bin Türk Lirası, işçiler için yapılan toplam harcama ise 459 milyon 900 bin Türk Lirası'dır. Memur ve hizmetlilere yapılan harcamaların bir önceki yıla göre artış oranı yüzde 24 iken, bu oran işçiler açısından yüzde 65 düzeyindedir. Memur ve hizmetlilerin taban ve tavan ücretleri kanunla sınırlandırılırken, işçi ücretleri iki yıl süreyle imzalanan toplu iş sözleşmeleri aracılığıyla bu sınırlandırmaya tabi olmadan arttırılabilmektedir. Bu durum YDK (1967: 10) tarafından kurum içinde ücret dengesizliğine yol açtığı gerekçesiyle eleştirilmektedir.

Birinci Kalkınma Planı döneminde demiryolu endüstrisinde yaşanan gelişmelerden birisi de mevcut vagon sayılarıyla ilgilidir. Dönem başındaki vagon sayısı 1954 yılındaki sayının da altında kalmış, ancak vagonların tonaj miktarının büyük olması nedeniyle taşıma kapasitesi artmıştır. Örneğin 1960 yılında TCDD'ye ait toplam yük vagonu sayısı 16 bin 393 olup bu vagonların toplam tonajı 330 bin 85 iken; 1966 yılında yük vagonu sayısı 16 bin 231'e inmiş, ancak bu vagonların toplam tonajı 361 bin 35'e yükselmiştir (YDK, 1967: 7). Nitekim dönemin TCDD Genel Müdürü İhsan Pulak da kalkınma planları çerçevesinde, maliyetleri azaltıcı tedbirlerin başında demiryolu araçlarının verimliliğini arttırmanın geldiğini ve bu doğrultuda kurum bünyesindeki araçlardan daha azıyla aynı işi yapma konusunda çalışma yaptıklarını ifade etmiştir (Demiryol, 1963b: 4).

3.2.2.3.2. İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planında Demiryolları (1968-1972)

İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, 1968-1972 yıllarını kapsamaktadır. Plan, bir önceki kalkınma planında olduğu gibi yıllık büyüme hızının yüzde 7 oranında olmasını amaçlamıştır. GSMH artışının plan dönemi boyunca yüzde 40,3 oranında artması; ayrıca sanayi üretiminin yılda ortalama yüzde 12 oranında arttırılması yoluyla, plan dönemi sonunda GSMH içerisinde sanayi sektörünün payının yüzde 16,3'ten yüzde 20,5'e yükseltilmesi hedeflenmiştir (DPT, 1967: 3-4).

Ülke nüfusu, 1965 yılı sayımlarına göre yaklaşık 31 milyondur. Nüfusun okuma-yazma bilme oranı yüzde 48 seviyesindedir. Nüfusun yüzde 29,9'u kentli, yüzde 70,1'i ise köylülerden oluşmaktadır. İstihdam edilenlerin yüzde 75'i tarımda, yüzde 12'si sanayide ve yüzde 13'ü hizmetler sektöründedir (DPT, 1967: 49). Dolayısıyla 1965 yılı itibariyle Türkiye'nin tarıma dayalı toplum yapısını sürdürdüğünü belirtmek mümkündür.

Planda, nüfus artış hızının yüksek olması nedeniyle kişi başına milli gelir seviyesinin yeterince artmadığı belirtilmektedir (DPT, 1967: 56). Kişi başına düşen milli gelir, 1966 yılı itibariyle 1.788 TL olup, bu rakamın 5 yıllık kalkınma planının sonunda 3.200 TL'ye yükseltilmesi hedeflenmiştir (1967: 67). Karma ekonomi ilkelerinin uygulanmaya devam edileceğini belirten İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, özel sektörün sanayi yatırımlarının teşvik edileceğini ve bu yolla sanayi istihdamının arttırılacağını savunmaktadır. Ancak Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda da aynı hedef bulunmasına rağmen, 1963-1967 döneminde sanayi istihdamındaki artış oranı yüzde 35,8 iken; bu oran inşaatta yüzde 47,9, hizmetlerde yüzde 40,4, ulaşımda yüzde 34,3 ve ticarete yüzde 19,3'tür. Tarım sektöründeki istihdam artışı ise yüzde 2,2'dir (1967: 129). Sonuç itibariyle Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı döneminde sanayide istihdam artışı yaşanmış olmakla beraber, bu artış tarım dışı sektörlerin büyük çoğunluğunda daha büyük bir ivmeye sahip olmuştur.

İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda dikkat çeken konulardan birisi, sendikalaşma istatistiklerine yer verilmiş olmasıdır. Buna göre Türkiye'de 1964 yılında toplam işçi sayısı 3 milyon 87 bin olup, sendikalı işçi sayısı 339 bindir. Sendikalaşma oranı ise yüzde 10,9'a tekabül etmektedir. Ayrıca planda Türk-İş tarafından eğitim vermek üzere açılan Sendikacılık Koleji'ne ilişkin veriler paylaşılmıştır.

Tablo 11. Türk-İş Tarafından Verilen Eğitimler

Yıllar	Açılan Seminer Sayısı	Eğitilen Sendikacı Sayısı
1961	6	170
1962	16	4.26
1963	50	1.785
1964	89	3.741
1965	114	5.607

Kaynak: Türk-İş ve DPT

İkinci Kalkınma Planı, 274 sayılı Sendikalar Kanunu ve 275 sayılı Toplu İş Sözleşmesi, Grev ve Lokavt Kanunu sonrasında hazırlanan ilk plan olma özelliğine sahiptir. Ayrıca 1961 Anayasası tarafından işçilere sağlanan ekonomik ve sosyal hakların yarattığı iklimin, kamu idareleri üzerinde de etkili olduğunu öne sürmek mümkündür. Ancak DPT'nin yaklaşımından çıkarılabilecek temel sonuç, planlamada

iktisadi göstergeler yanında sosyal hedeflerle de ilgilenildiğidir. Diğer taraftan, tabloda Türk-İş'in sendikacılık koleji aracılığıyla verdiği eğitim sayılarındaki büyük artış göze çarpmaktadır.

Sendikacılık kolejinin yanında, planda çalışma ilişkilerine dair bir başka konu olarak işçi ücretlerine yer verilmiştir. Özellikle kamu kesimindeki işçi ücretleri, İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nın önem verdiği hususlar arasındadır. Kamu kesiminde ortalama işçi ücretleri, 1955-1963 yılları arasında yüzde 10,7 oranında artmıştır. Toplu iş sözleşmelerinin imzalandığı 1964 yılında ise bu oran yüzde 14 seviyesindedir.

Tablo 12. Ortalama Günlük İşçi Ücretleri (TL)

Yıllar	Kamu Sektörü	Özel Sektör
1955	10,65	4,96
1956	12,05	5,35
1957	13,29	5,72
1958	14,50	8,48
1959	20,04	13
1960	21,20	15,03
1961	23,33	15,16
1962	24,69	15,89
1963	29,40	16,98
1964	31,98	18,83
1965	37,85	20,90

Kaynak: DPT, İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1968-1972), s.139.

Toplu iş sözleşmelerinin imzalanmasının ardından özel sektör ile kamu sektörü arasındaki ücret makasının açıldığı görülmektedir. Bu noktada, Türkiye'de sendikal örgütlenmenin sektörel niteliğine değinmek gerekmektedir. Özellikle Türk-İş'e bağlı sendikaların kamu kesiminde örgütlü olmaları ve toplu iş sözleşmesi kapsamındaki işyerlerinin büyük oranda kamu iktisadi teşebbüsü niteliğini taşıması, işgücü içerisinde tabakalaşmaya yol açmaktadır. Nitekim bu tabakalaşma, "işçi aristokrasisi" tartışmalarını beraberinde getirmektedir.

Türk-İş hem mevzuat hem de Ana Tüzüğü gereği gelirlerinin yüzde 5'ini eğitime ayırmak durumundaydı. Gelirlerin başında üye sendikalardan elde edilen

aidatlar yer almakla birlikte; 1970 yılındaki Genel Kurul Mali Raporu'na göre Türk-İş'in Çalışma Bakanlığı'ndan 448.000 TL ve AID'den proje avansı olarak 3.556.000 TL gelir elde ettiği görülmektedir. AID'den alınan destekler ve ABD'de eğitim amaçlı olarak gönderilen sendikacılar, Türk sendikacılığına "belli bir doktrin, belli bir dünya görüşü ve belli bir sendikal eylem türü" kazandırma amacını taşımaktadır (Işıklı, 2005: 443-444).

Türk-İş üyesi Maden-İş, Basın-İş, Gıda-İş ve Zonguldak merkezli Türkiye Maden İşçileri Sendikası, 1967 yılının başlarında Türk-İş'ten ayrılarak DİSK'i kurmuştur. DİSK'in kuruluşuna giden süreçte, Türkiye İşçi Partisi'nin Türk-İş ile yaşadığı ihtilaf rol oynamıştır. Türkiye İşçi Partisi (TİP), Türk-İş'in "partilerüstü politika" ilkesi çerçevesinde emekçi sınıfın haklarını savunmaktan uzak durması nedeniyle eleştirilerde bulunmuştur. Akalın'a göre (1995: 56) "partülerüstü" söylemi, Türk-İş'in ABD sendikacılığının etkisinde ve sınıf siyasetinden uzak durmasının üstünü kapatmak için kullanılan bir aparatır. ABD'den gelen yardımlar ve Türk-İş'in kamu sektörü sendikacılığının kalıpları dışına çıkamaması, DİSK'in kuruluşunun kökeninde yer almıştır (Talas, 1972: 322-324). İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı dönemi, sendikal hareketin gelişimi açısından önemli bir konuma sahip olmuştur.

İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda demiryollarıyla ilgili olarak, üretim ve onarım faaliyetlerinin birbirinden kesin olarak ayrılacağına ilişkin hedef dikkat çekmektedir. Bakım ve onarım atölyesi olarak kurulan Eskişehir Demiryolu Fabrikası'nın 1960'lı yıllarda imalat yapmak üzere örgütlenmesi açısından bu konuya eğilmek gerekmektedir. Planda, TCDD'ye bağlı imalatçı kuruluşların Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde bağımsız statüye geçirilmeleri gerektiğine değinilmiştir.

Lisans anlaşması çerçevesinde programlanan ithalat dışında, lokomotif ithal edilmemesinin esas olduğu vurgulanmıştır. Yurt içinde üretilen lokomotiflerde standardizasyonun sağlanması, demiryolu endüstrisinin 1968-1972 plan dönemi içerisindeki en önemli hedeflerinden birisidir.

TCDD yük vagonu parkı, 1965 yılının sonu itibariyle 16 bin vagon oluşmaktadır. Vagonlardan 3 bin 796'sının 1972 yılında 50 yaşını dolduracağı tespit edilmiştir. Bu vagonların ikinci plan döneminde hurdaya çıkarılması ve yerine 2 bin 220 yeni vagon konulması öngörülmektedir. Ayrıca plan döneminde ilave 73 bin tonluk taşıma kapasitesi sağlamak için de 2 bin 86 yeni vagona ihtiyaç bulunmaktadır. Benzer

şekilde yolcu vagonları arasındakilerin de yaklaşık 40'ının hurdaya çıkarılması gerektiği ve 306 yeni vagona ihtiyaç bulunduğu belirlenmiştir. Aynı tablo lokomotifler için de geçerlidir. Kalkınma Planı, ithalat yerine yerli üretimle bu ihtiyaçların karşılanması gerektiğini belirtmektedir (DPT, 1967: 521-528). Bu noktada Eskişehir, Adapazarı ve Sivas'ta bulunan demiryolu fabrikalarına rol biçilmektedir.

Demiryolu endüstrisinin kronik sorunlarından birisi, teknolojik yenilenmede diğer sektörlere oranla daha fazla güçlük yaşanmasıdır. Sabit sermaye için büyük miktarlarda yatırım gerektirmesi, demiryolu endüstrisinin temel özellikleri arasındadır. Bu nedenle, demiryolu fabrikalarını ağır sanayi sektörleri içerisinde değerlendirmek gerekmektedir.

Buradan hareketle, demiryolu endüstrisinde yaşanan en dikkat çekici sorunlardan birisine değinmek elzemdir. Bu sorun, dünyanın birçok ülkesinde demiryolu işletmelerinin zarar etmesidir. Örneğin 1971 yılında İtalyan demiryolları 8 buçuk milyar TL, Japon demiryolları 7 buçuk milyar TL, Alman demiryolları 5 buçuk milyar TL, İspanya demiryolları 990 milyon TL, Hollanda demiryolları 650 milyon TL, Norveç demiryolları 600 milyon TL, Yunan demiryolları 500 milyon TL ve Fin demiryolları 450 milyon TL zarar etmiştir. Aynı yıl içerisinde TCDD'nin zararı 788 milyon TL'dir (Demiryol, 1972/553).

Demiryollarında karşılaşılan zararın temel nedeni, sektörde ağır sanayi yatırımlarının payının yüksek olmasıdır. Diğer taraftan, hükümetlerin karayollarıyla demiryolları arasındaki rekabette, karayolları lehine politikalar uygulaması bir başka nedendir.

“Karayollarının yapım ve bakımının devlet tarafından deruhte edilmiş olması ve karayolu taşımalarının herhangi bir vergiye tabi bulunmaması, yollarının yapım ve bakımına büyük paralar ayırmak ve taşımalarında nakliye vergisine tabi olmak durumunda kalan işletmemizi, karayollarıyla olan rekabette güç duruma düşürmektedir (Vedat Önsal, TCDD Genel Müdürü/1967).”

Dönemin TCDD Genel Müdürü Vedat Önsal'ın ifadelerinden, karayollarının sahip olduğu rekabet üstünlüğünün demiryollarında zarar yarattığı sonucuna varılmaktadır. Gerçekten de karayolu taşımacılığının payı, yolcu taşımacılığında 1960 yılında yüzde 72,9 iken, bu oran 1971 yılında yüzde 91,5'e; yük taşımacılığında ise 1960 yılında yüzde 43,4 iken, 1971 yılında yüzde 75,1'e yükselmiştir. Aynı yıllarda

demiryolu taşımacılığının payı, yolcu taşımacılığı için yüzde 24,3'ten yüzde 7,3'e; yük taşımacılığında ise yüzde 54,6'dan yüzde 24,6'ya gerilemiştir (YDK, 1972: 5).

3.2.2.3.3. Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planında Demiryolları (1973-1977)

Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı'nın hazırlandığı 1972 yılında, planlı kalkınma bir Anayasal gereklilik olmaktan çıkmış, "milletçe benimsenen bir siyaset aleti" durumuna gelmiştir (DPT, 1972). Planda, birinci ve ikinci plan dönemlerinde GSMH büyüme hızı hedeflerine (yüzde 7) erişildiği, bu başarının hizmetler ve tarım sektörlerindeki büyüme hızlarına bağlı olduğu belirtilmiştir. Gerçekleştirilemeyen hedef ise sanayi sektöründe hedeflenen yüzde 12'lik büyüme hızıdır.

Türkiye'de 1972 yılı itibariyle tarımsal istihdam, toplamın istihdamın yüzde 65'i düzeyinde olup, bu sektörün GSMH içindeki payı sadece yüzde 28'dir. Öte yandan sanayi istihdamı, toplam istihdamın yüzde 11,1'i olduğu halde, bu sektörde üretilen değer toplam GSMH'nin 23'ünü oluşturmaktadır. Buradan hareketle, Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda kentleşme ve altyapı yatırımlarına, tarımsal istihdamın azaltılması ve sanayi istihdamının artırılması amaçlarına, önceki planlara oranla daha fazla ağırlık verilmesi gerektiği belirtilmiştir (DPT, 1972: 4).

Batı'nın sanayileşme açısından 100-150 yılda kat ettiği mesafeyi Türkiye'nin 20 yılda tamamlaması gerektiğini belirten Plan, iç kaynak kullanımının önemine dikkat çekmektedir. Bu noktada tüketimin azaltılması ve tasarrufların artırılması gerektiğine işaret edilmektedir. 1972 yılı itibariyle Türkiye'de kişi başına düşen milli gelir 5 bin TL olup 1995 yılında bu rakamın 20 bin TL'yi aşacağı öngörülmektedir. 1995 tarihi, Avrupa Ekonomik Topluluğu (AET) ile gümrük birliği anlaşmasının yapılması açısından önem taşımaktadır. Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı'nın hazırlandığı 1972 yılında, Türkiye'nin "23 yıl sonra İtalya'daki yaşam seviyesine ulaşması" amaçlanmıştır (DPT, 1972). Bu noktada dönemin başbakanı Ferit Melen'in "*halkımız, 23 yıl sonra daha iyi yiyecek, daha iyi giyecek, daha iyi yerde oturacak, eğitim ve sağlık olanaklarından çok daha yüksek oranlarda yararlanacaktır*" ifadesi önem taşımaktadır. Melen, bu amaca ulaşmak için plan döneminde tüm toplumsal kesimlerden fedakârlık beklemektedir. Yapılması gereken fedakârlık ise daha fazla tasarruftur (1972: 5).

İtalya'nın 1972 yılında sahip olduğu ortalama yaşam koşullarına, 1995 yılında erişme amacı taşıması, planlı kalkınma stratejisinin ideolojik yönünü göstermektedir. Bu olgu, "amaç ve araç ayrımı" çerçevesinde planlı kalkınma yaklaşımını burjuva

iktisadının aparatı olarak değerlendiren Küçük'ün (1978: 80-81) eleştirisini desteklemektedir. Diğer taraftan, İtalya'nın mevcut yaşam seviyesine, 23 yıl sonra ulaşma amacı, Türkiye'nin yarı-çevre statüsünde bir ülke olmasıyla birlikte değerlendirildiğinde, eşitsiz gelişmenin ve azgelişmişliğin sürekliliğinin somut bir örneği olarak kendisini göstermektedir (Başkaya, 2001: 45-47).

Demiryolları açısından Üçüncü Kalkınma Planı Dönemi'nde ise Eskişehir Lokomotif ve Motor Sanayi Müessesesi'nin (ELMS) üretimi öne çıkmıştır. 1967 yılında manevra lokomotifi ve 1970 yılında dizel lokomotif imalatına başlayan ELMS, yerli üretimin artırılması ve talebin iç piyasadan sağlanması açısından anahtar role sahip olmuştur. Türkiye'de, 1970 yılında anahat dizel lokomotif imalatında yerlilik oranı yüzde 36, dizel manevra lokomotifinde ise yüzde 75 seviyesindedir.

Demiryollarındaki talebin yurtiçi üretimle karşılanması ilkesi, Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı döneminde de sürdürülmüştür. Plan döneminde iç talebin yüzde 11,1, dış talebin ise yüzde 14,9 oranında artacağı öngörülmüştür. İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı hedefleri arasında yer alan imalat miktarına, dizel anahat ve elektrikli anahat lokomotifleri açısından erişilememiştir. Manevra lokomotifi ile yolcu ve yük vagonlarında ise plan hedefleri aşılabılmıştır.

Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı Dönemi'nin sonunda (1977) yurt içi talebin 50 adet dizel anahat ve 10 adet dizel manevra lokomotifi ile 10 adet yolcu, 65 adet yük ve 900 adet diğer türlerde vagon olacağı tahmin edilmiştir. İhracat tahmini ise 60 adet yolcu ve 66 adet yük vagonu olarak öngörülmüştür. Planda belirtilen talep tahminleri, üretim tahminleriyle de örtüşmektedir. Buna göre, 50 adet dizel anahat ve 10 adet dizel manevra lokomotifi ile 125 yük ve 966 adet yolcu vagonu üretileceği tahmin edilmektedir (DPT, 1972: 547-549).

Plan hedeflerine ulaşmadaki en önemli risk, dizel anahat lokomotif imalatı için gerekli üretim organizasyonunun tam olarak kurulamaması ve nitelikli personel eksikliğidir (DPT, 1972: 550). Bu eksikliklerin giderilmesi yoluyla üretim hedeflerinin gerçekleştirilmesi için TCDD'ye 800 milyon TL yatırım yapılması öngörülmüştür. Ancak planda öngörülen hususlara rağmen, Türkiye'de demiryolu endüstrisi önemli sorunlarla karşı karşıyadır. Örneğin demiryollarının 1953 yılında yüzde 63 olan yük taşıma payı, 1972 yılında yüzde 25'e kadar gerilemiştir (YDK, 1977: 5).

1973 yılında ortaya çıkan petrol krizi, demiryolu endüstrisini de olumsuz

etkilemiştir. Nitekim plan dönemi için öngörülen yatırım değeri 800 milyon TL iken; demiryollarına sadece 1973 yılında 808 milyon TL yatırım yapılması gerekmiştir. Dizel lokomotif imalatında 1973 ve 1974 yıllarında yaşanan düşüşü de petrol krizinin etkisiyle açıklamak mümkündür. 1970 yılında 2 olan dizel lokomotif imalatı sayısı, 1971’de 10, 1972’de 24, 1973’de 21, 1974’te 17, 1975’te 53, 1976’da 50 ve 1977’de 53’tür.

Eskişehir, Sivas ve Adapazarı’ndaki demiryolu fabrikalarındaki iyileştirmelere rağmen, taşımacılık maliyetlerinin yüksekliği nedeniyle Türkiye’de demiryolu endüstrisi, karayolu taşımacılığının gerisinde kalmaya devam etmiştir. Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı’nda öngörülen tasarruflar, öncelikle petrol krizi, ardından Kıbrıs Barış Harekatı’nın ekonomik etkileri gibi nedenlerle gerçekleştirilememiştir.

3.2.2.3.4. Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planında Demiryolları (1979-1983)

Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı, 1979-1983 yıllarını kapsamaktadır. Plan, ithal ikameci sanayileşme modelinin kriz yaşadığı ve arz yönlü (monetarist) birikim stratejisinin egemen olmaya başladığı dönemde yürürlüğe girmiştir (Eşiyok, 2008: 118).

Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı’nı hazırlayan kadro³³ ile dönemin hükümeti arasında, özellikle IMF ile ilişkiler konusunda görüş ayrılıkları bulunmaktadır. Planın hazırlandığı bir toplantıda, DPT bürokratlarından Oktar Türel’in kullandığı şu ifadeler, görüş ayrılıklarını göstermek açısından önemlidir (Eşiyok, 2008: 119):

“IMF emperyalist bir kuruluştur... Aldığımız bilgiye göre Maliye Bakanlığı’ndan bir heyet hafta sonunda Washington’a gidecektir. Dolayısıyla burada bir karar alınacak ve heyet öyle yola çıkacaktır. IMF gerçekte gelişmiş ülkelerin çıkarlarını koruyor. Gelişmekte olan ülkelerin çıkarlarıyla IMF kararları çelişiyor. IMF gelişmekte olan ülkeleri fakirlik çemberinde tutan bir kuruluştur. Onun için dikkatli olmak zorundayız. Bunlar da yetmiyor, az gelişmiş ülkelere dürüst de davranmıyor...”

CHP’nin hükümette yer aldığı 1979 yılında uluslararası finans kuruluşlarından alınan krediler karşılığında, Türkiye’de Ekonomiyi Güçlendirme Programı ismiyle birtakım kararlar alınmıştır. Bu kararlar, 24 Ocak 1980 tarihinde benimsenen İstikrar

³³ Dönemin DPT Müsteşarı Bilsay Kuruç, İktisadi Planlama Dairesi Başkanı Oktar Türel, Sosyal Planlama Daire Başkanı Timur Erkman dönemin DPT kadrosunun önde gelen isimleridir.

Programı'nın öncülü niteliğini taşımaktadır (Eşiyok, 2008: 119-120). Sermaye çevresinin örgütlü olduğu Türk Sanayicileri ve İş Adamları Derneği'nin (TÜSİAD) beklentileri, bu iki gelişmeyle birlikte karşılanmıştır. Söz konusu gelişmeler, Türkiye'de ithal ikameci birikim modelinin yerine ihracata dayalı büyüme modelinin benimsenmesini sağlamıştır.

Türkiye ekonomisinde 1978-1979 yıllarında dış kaynakların tıkanması nedeniyle ithalatta durgunluk yaşanmıştır. Bu durum, GSYH'deki büyüme hızının yavaşlamasına ve ihracatta belli bir artış eğiliminin başlamasına yol açmıştır. Söz konusu yıllarda ortaya çıkan kıtlık ve karaborsacılık faaliyetleri, gelir dağılımındaki bozulmaları beraberinde getirmiştir. Sonuç itibariyle bu yıllarda en fazla artış, aracı-ticari kazançlarda görülmüştür. 1975 yılında ücret dışı gelirlerin GSYH içerisindeki payı yüzde 29,8 iken, bu oran 1979 yılında yüzde 42,5'e yükselmiştir. Aynı yıllarda sanayi kesimi içinde ücret dışı gelirlerin GSYH içindeki payı ise yüzde 8,7'den yüzde 7,6'ya düşmüştür (Boratav, 1988: 116-117).

24 Ocak 1980 tarihinde benimsenen istikrar programının temel iktisadi sonuçlarını üç grupta ele almak mümkündür: Öncelikle devalüasyon, Kamu İktisadi Teşebbüsleri (KİT) zamları ve fiyat denetimlerinin kaldırılması gibi araçlar kullanılmış ve IMF'nin hükümetten beklentileri bu yöntemlerle karşılanmaya başlamıştır. İkinci olarak Dünya Bankası'nın önerdiği yapısal uyum stratejisi çerçevesinde, küresel ve yerel sermaye, emek karşısında güçlendirilmiştir. Üçüncü önemli gelişme ise Demirel hükümetinin emek aleyhine politikaları sistemli ve sürekli biçimde uygulayabilme araçlarına tam olarak sahip olmaması nedeniyle 12 Eylül 1980 tarihinde askeri darbenin gerçekleşmesidir. Böylece 12 Eylül darbesi sonrasında oluşan rejim, 24 Ocak İstikrar Programı'nın uygulanması için gerekli olan düzenlemeleri hayata geçirebilmiştir (Boratav, 1988: 121-122). Buradan hareketle, 24 Ocak ve 12 Eylül 1980 tarihlerinin, Türkiye'nin neoliberal dönemdeki birikim rejimi ve düzenleme biçimi olarak birbirlerini tamamlayan dönüm noktaları olduğunu belirtmek mümkündür.

Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda belirlenen hedefler, 1980 yılındaki gelişmelerin gölgesinde kalmıştır. Örneğin "*yeni sanayileşme, sanayi girdileri bakımından ulusal olanaklara daha fazla dayanacak, genelde, ara ve yatırım malları üretimine yönelecektir*" ilkesi (DPT, 1978: 3), IMF ve Dünya Bankası tarafından önerilen yapısal uyum programı nedeniyle geçerlilik kazanamamıştır. Planda, imalat sanayisinde yıllık ortalama yüzde 11,4 oranında üretim artışı hedeflenmiştir. Bu oran,

ara malı üretiminin yapıldığı sanayilerde yüzde 12,6, yatırım ve dayanıklı tüketim mallarında yüzde 15,2, tüketim mallarında ise yüzde 8,4 olarak belirlenmiştir (DPT, 1978: 206). Sektörel olarak en büyük artış yüzde 19,9 oranıyla tarım aletleri imalatında öngörülmüştür. Demiryolu taşıtlarında yüzde 19,1, demir dışı metal imalatında yüzde 17,5, gübre imalatında yüzde 17,3, gemi inşaatında yüzde 16,6, demir-çelik ve elektrikli makine imalatında yüzde 16,5 ve makine imalatında yüzde 16,3 oranında ilerleme hedeflenmiştir (DPT, 1978: 232).

İlgili yıllarda Türkiye'nin IMF ve Dünya Bankası'nın (DB) önerdiği yapısal uyum programları çerçevesinde sanayileşmeye geçişi, Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı'nın uygulanmasını engellemiştir. Sonuç olarak, Türkiye planda öngörülen sanayileşme hedefinden uzaklaşmış ve uluslararası işbölümü olgusu çerçevesinde düşük teknoloji üretime yönelmiştir (Eşiyok, 2008: 133-134). Demiryolu endüstrisi de bu süreçten doğrudan etkilenmiş ve demiryolu araçlarındaki imalat giderek azalmıştır. Bu noktada Türkiye'de demiryolu araçlarına yönelik imalat yapan Eskişehir Demiryolu Fabrikası (EDF)/ELMS örneği üzerinde durmak yerinde olacaktır.

3.2.3. Türkiye Demiryolu Endüstrisinin Lokomotifi: Eskişehir Demiryolu Fabrikası (EDF)/Eskişehir Lokomotif ve Motor Sanayi Müessesesi (ELMS)

Türkiye'nin demiryolu endüstrisine yön veren kurumların başında Eskişehir'de faaliyet gösteren demiryolu fabrikası yer almaktadır. Fabrika, 2024 yılı itibariyle Türkiye Raylı Sistem Araçları Sanayi A.Ş. (TÜRASAŞ) Eskişehir Bölge Müdürlüğü ismiyle faaliyet göstermektedir. TÜRASAŞ; Eskişehir, Sakarya ve Sivas olmak üzere 3 bölge müdürlüğünden oluşmaktadır.

TÜRASAŞ, 4 Mart 2020 tarihli Resmi Gazete'de yayımlanan 2186 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararı'yla³⁴, TCDD Genel Müdürlüğü'nün bağlı ortaklığı olarak faaliyet gösteren 3 ayrı şirketin birleştirilmesiyle kurulmuştur. Bu şirketler, 8 Haziran 1984 tarih ve 233 sayılı Kanun Hükmünde Kararname³⁵ ile Kamu İktisadi Kuruluşu'na dönüşen Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayi A.Ş. (TÜLOMSAŞ), Türkiye Vagon Sanayi A.Ş. (TÜVASAŞ) ve Türkiye Demiryolu Makinaları A.Ş.'dir (TÜDEMSAŞ). 2186 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararı ile birlikte TÜLOMSAŞ, TÜRASAŞ Eskişehir

³⁴ Türkiye Raylı Sistem Araçları Sanayi Anonim Şirketinin Kuruluşuna İlişkin Karar: <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2020/03/20200304-14.pdf> (Erişim Tarihi: 8 Kasım 2022).

³⁵ 233 sayılı Kamu İktisadi Teşebbüsleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname: <https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuat?MevzuatNo=233&MevzuatTur=4&MevzuatTertip=5> (Erişim Tarihi: 8 Kasım 2022).

Bölge Müdürlüğü'ne; TÜVASAŞ, TÜRASAŞ Sakarya Bölge Müdürlüğü'ne ve TÜDEMSAŞ, TÜRASAŞ Sivas Bölge Müdürlüğü'ne dönüşmüştür.

Cumhurbaşkanlığı Kararı'nın geçiş hükümlerini içeren Geçici 1. maddesine göre TÜLOMSAŞ, TÜVASAŞ ve TÜDEMSAŞ'ın tüzel kişilikleri, TÜRASAŞ'ın kuruluşuyla birlikte sona ermiştir. Tüzel kişiliklerinin sona ermesiyle, bu şirketlerin tüm hak ve yükümlülükleri, taşınırları ve taşınmazları, personelleri ve dolu-boş kadro ve pozisyonları TÜRASAŞ'a devredilmiştir. 3 kamu iktisadi kuruluşunun TÜRASAŞ'ın bölge müdürlüğüne dönüşmesi, organizasyon şemasında da değişikliğe yol açarak yetki ve sorumlulukların değişimini beraberinde getirmiştir.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın (UAB) ilgili kuruluşu olan TÜRASAŞ'ın merkezi Ankara'dadır. Eskişehir, Sakarya ve Sivas'ta yer alan şirketler, bölge müdürlükleri olarak doğrudan TÜRASAŞ Genel Müdürlüğü'ne bağlı bir statüye dönüşmüştür (Şekil 1). 2186 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararı öncesinde Genel Müdürlük statüsünde olan şirketler, doğrudan TCDD Genel Müdürlüğü'nün bağlı ortaklığı olarak faaliyet göstermekteydi.

Ana Statüsüne göre TÜRASAŞ'ın sermayesi 3 milyar TL olup bu sermayenin tamamı devlete aittir. 5018 sayılı Kamu Mali Yönetimi ve Kontrol Kanunu ile 2886 sayılı Devlet İhale Kanunu hükümlerine tabi olmayan TÜRASAŞ, Sayıştay denetimine tabi olarak faaliyet göstermektedir. TÜRASAŞ, “raylı sistem araçlarının yerli ve milli bir şekilde üretimi tasarımı ile kritik bileşenlerindeki yerlilik oranlarının arttırılması esas olmak üzere, yerli sanayinin Ar-Ge, tasarım ve üretim kabiliyetlerinin geliştirilmesi, her türlü raylı sistem araçlarının ve alt bileşenlerinin imalatı ile bakım ve onarımının yapılması ve yaptırılması” ile görevlendirilmiş bir kuruluştur³⁶. Oysa Türkiye’de raylı sistem araç üretiminde yerlilik oranının en yüksek olduğu dönem, TCDD Eskişehir Lokomotif ve Motor Sanayi Müessesesi'nin faaliyette olduğu yıllara rastlamaktadır. Lokomotif imalatında 1976 yılında yakalanan yüzde 77 yerlilik oranı da bunu doğrulamaktadır³⁷.

Görüşmecii 3, TÜRASAŞ'ın kuruluşundaki en önemli amacın “*İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nde 2019'da kaybedilen (AKP'yi kastederek) seçimden sonra*

³⁶ TÜRASAŞ Ana Tüzüğü: <https://www.turasas.gov.tr/dosyalar/85-285.pdf> (Erişim Tarihi: 6 Aralık 2022).

³⁷ TCDD'nin kurumsal yayın organı olan Demiryol Dergisi'nde yıllar itibariyle yerlilik oranına yer verilmiştir.

boşta kalanlara genel müdürlük ve yönetim kurulu üyesi kadrosu yaratmak” olduğunu ifade etmektedir. Bu durum kamu yönetiminde meritokrasi ile klientalizm arasındaki dengenin meritokrasi aleyhine giderek bozulduğunu gösteren bir örnek olarak karşımıza çıkmaktadır³⁸.

TÜRASAŞ Eskişehir Bölge Müdürlüğü, 2023 yılı itibariyle 540 bin metrekare açık ve 183 bin 700 metrekare kapalı alanda faaliyet göstermektedir. İşletme Lokomotif Fabrikası, Vagon Fabrikası, Dizel Motor Fabrikası, Raylı Sistem Araçları Fabrikası, Elektrik Makinaları Fabrikası, Dişli ve Tekerlek İmalat ile Bakım ve Yardımcı Üretim Fabrikası’ndan oluşmaktadır. Temel faaliyet alanları çeşitli tipte (dizel hidrolik, dizel elektrikli, elektrikli, hibrit) lokomotif, yük vagonu, cer motoru, boji, tekerlek takımı, dizel motor üretimi ile bakım ve onarım işleridir. İşletmenin üretim kapasitesi aylık 2 dizel elektrikli ve 3 elektrikli lokomotif imalatı, haftada 1 dizel motor üretimi ve 2 lokomotif revizyonu, günde 3 adet yük vagonu ve 2 adet cer motoru imalatıdır. Ayrıca Avrupa Birliği (AB) standartlarında TSI sertifikalı yüzde 100 yerli tasarım ve yüzde 90 yerlilik oranı ile çeşitli tipte yolcu vagonu imal edilebilmektedir. Türkiye’de lokomotif imalatının yapıldığı tek işletme olan TÜRASAŞ Eskişehir Bölge Müdürlüğü, Türkiye ve komşu ülkelerdeki en büyük raylı sistem araçları fabrikası konumundadır. En önemli müşterisi TCDD olan işletme, belediyelerin ve yurt dışı şirketlerin ihalelerine girerek üretim yapabilmektedir. İşletmede 987’si işçi ve 386’sı memur olmak üzere 1373 kişi istihdam edilmektedir.

TÜRASAŞ Sakarya Bölge Müdürlüğü’nün kökeninde yer alan TÜVASAŞ, 1951 yılında Vagon Tamir Atölyesi ismiyle kurulmuş olup 1961 yılında Adapazarı Demiryolu Fabrikası’na (ADF) dönüşmüştür. Sivas Bölge Müdürlüğü’nün temelinde ise 1933 yılında Sivas’ta kurulan Cer³⁹ Atölyesi yer almaktadır. Atölye, 1953 yılında yük vagonu üretimine başlamış ve 1958 yılında Sivas Demiryolu Fabrikası (SDF) ismini almıştır. 1975 yılında Sivas Demiryolu Makinaları Müessesesi’ne (SİDEMAS) dönüşen işletme, yük vagonu üretimi ve buharlı lokomotiflerin bakımı işlerini üstlenmiştir.

³⁸ Görüşmeci Üretim ve Planlama Müdürü olarak göreve devam ettiği için sakıncalı bir ifade olduğunu, üzerine detaylıca düşünmek gerektiğini düşünüyorum. Bu nedenle Tez İzleme Komite toplantısında öne sürülen görüşler çerçevesinde hareket etmek gerekiyor.

³⁹ Cer ifadesi, demiryollarında çeken ve çekilen araçlar için kullanılmaktadır.

3.2.3.1. Fabrikanın Kuruluşu

TÜRASAŞ Eskişehir Bölge Müdürlüğü, Osmanlı İmparatorluğu'nun çöküş döneminde kurulmuştur. Dünyada Sanayi Devrimi yaşanırken gelişen demiryolları, 1850'li yıllardan itibaren İmparatorluk sınırlarında da inşa edilmeye başlanmıştır. 1866 yılında Osmanlı İmparatorluğu sınırlarındaki demiryolu hattının uzunluğu 519 kilometre iken bu hattın sadece üçte biri Anadolu topraklarında, 389 kilometresi ise Köstence-Tuna ile Varna-Ruşuk arasında yer almıştır. Hindistan'ı Avrupa'yla birleştirecek bir hattın İstanbul'dan geçmesini amaçlayan Osmanlı Hükümeti, bu amaca ulaşmak için Almanlara imtiyaz vermiştir. İmparatorluktaki Alman nüfuzunu arttıran bir etkiye sahip olan Bağdat Demiryolu Projesi, Osmanlı Hükümeti'nin amacıyla uyumlu bir niteliğe sahip olmuştur (Ortaylı, 1998: 129). Bu çerçevede 1886 yılında Haydarpaşa-İzmit yolu inşa edilmiş, İzmit-Ankara kısmının inşaat ve işletme imtiyazı ise 8 Ekim 1888 tarihli fermanla Anadolu Osmanlı Şimendifer Kumpanyası'na verilmiştir.

Alman sermayesi ile kurulan bu kumpanya, 1893 tarihinde aldığı diğer bir imtiyazla Eskişehir-Konya, Alanyunt-Kütahya kısımlarını da inşa ederek işletmeye açmıştır. Bu çalışmalar sırasında, Almanlar tarafından Anadolu-Bağdat demiryoluyla ilgili buharlı lokomotif ve vagon tamiri ihtiyacını karşılamak amacıyla Eskişehir'de küçük bir atölye kurulmuştur (TÜLOMSAŞ, 1994: 14). Osmanlı İmparatorluğu döneminde demiryollarında imtiyaz sahibi olan iki ülke Fransa ve Almanya olmuştur. Bu ülkeler de İngiltere gibi demiryollarını kendi çıkarları doğrultusunda kurgulamış ve nüfuz alanlarını genişletmek için kullanmıştır. Kapitalist sanayileşme ile demiryollarının gelişimi arasındaki doğru yönlü ilişki göz önüne alındığında, İmparatorluğun yarı-sömürgeleşmesindeki ilk uğrağın demiryolları olduğu ileri sürülebilir (Aksoy, 2016: 146-150).

Aksoy (2016), demiryollarını kapitalizmin lokomotifi olarak nitelendirmekte ve Osmanlı İmparatorluğu'nun demiryollarında verdiği imtiyazların sermaye birikim sürecinde oynadığı rolü yabancı yatırımlar üzerinden örneklendirmektedir. Buna göre Osmanlı İmparatorluğu'ndaki yabancı yatırımlar içerisinde demiryollarının payı Düyun-u Umumiye borçları hariç yüzde 50'yi aşmaktadır. Demiryollarının inşaatı ve işletilmesindeki yabancı sermayenin oransal dağılımına bakıldığında ise toplam sermaye miktarının yüzde 90'dan fazlasının Alman ve Fransız şirketlerden oluştuğu göze çarpmaktadır. Bu ülkeler her şeyden önce hammadde ve tarımsal ürün ihtiyacını karşılamadaki maliyetleri azaltmak amacıyla Osmanlı sınırlarında demiryolu yapımına

yönelmiştir. Öte yandan Osmanlı sınırlarında yapılacak demiryollarında inşaat malzemelerinin satıcısı durumunda olmaları, işletmeye açılan demiryolları için Osmanlı hükümeti tarafından kilometre güvenceleri verilmesi ve bu ülkelerin Osmanlı hükümeti üzerinde siyasi nüfuzunu geliştirme amaçlarının bulunması, Osmanlı sınırlarında demiryollarına yatırım yapmayı cazip hale getiren diğer nedenlerdir (2016: 152-154).

Osmanlı İmparatorluğu'nda kapitalist üretim ilişkilerinin belirgin olmadığı bir dönemde, demiryollarında verilen imtiyazlar çerçevesinde Eskişehir'deki Porsuk Çayı'nın kıyısına kurulan atölye, Eskişehir'in sosyoekonomik ve kültürel gelişiminde önemli bir rol oynamıştır (Özyüksel, 2020: 84). Şimşek (2017: 82), bu atölyenin bölgedeki sanayileşme evresinin başlamasında ve gelişmesinde en büyük itici güç olduğunu belirtmektedir. Gerçekten de söz konusu dönemde Odunpazarı bölgesinde yoğunlaşan nüfus, tarım toplumunun özelliklerine sahip olup sanayileşme evresinden oldukça uzak bir sosyokültürel yapıya sahiptir. 1894 yılında kurulan Bakım ve Onarım Atölyesi, küçük çaplı lokomotif, yolcu ve yük vagonu tamirati işlerini üstlenmiş olup lokomotiflerin kazanları Almanya'ya gönderilerek onarılmıştır. Diğer taraftan atölyede kullanılan yedek parçalar da Almanya'dan ithal edilmiştir (TÜLOMSAŞ, 1994: 14-15).

3.2.3.2. Birinci Dünya Savaşı Yıllarında Fabrika

Anadolu-Osmanlı Kumpanyası, Anadolu'daki işgal sırasında 1919 yılında İngilizlerin eline geçmiştir. Mondros Ateşkes Anlaşması'ndaki hükümlerin uygulanıp uygulanmadığını incelemek ve demiryollarını kontrol etmek amacıyla Eskişehir'e gönderilen Teğmen Palmer, hazırladığı raporda "Eskişehir'de aleni bir Ermeni katliamı olmamakla birlikte, tren istasyonunun yakınlarında tutulan Ermenilerin açlıkla ve hastalıkla" karşı karşıya kaldığını belirtmiştir. İngiliz kuvvetleri, Eskişehir'in demiryolu şehri olarak dikkat çektiğini belirten Palmer'in raporu doğrultusunda, Anadolu-Bağdat Demiryolu'nu 18 Ocak 1919'dan itibaren işgal etmeye başlamış ve Eskişehir İstasyonu 22 Ocak 1919 tarihinde İngilizlerin kontrolüne geçmiştir (Yakut, 2022: 6-7). İngilizlerin Eskişehir'i işgal etmesinin temel gerekçesi, demiryolunu ve istasyonu kontrol-altında tutmaktır. Zira Kuva-yı Milliye güçlerine teçhizat ve asker başta olmak üzere bölgenin ticari ve tarımsal tüm faaliyetleri, Batı Cephesi'nin kalbi olarak görülen demiryollarına bağımlıdır (Özoylumlu, 2022: 177).

Atölye, Kurtuluş Savaşı yıllarında 20 Mart 1920'de Kuva-yı Milliye güçleri tarafından geri alınmıştır. İşgal kuvvetlerinden geri alınan atölyenin ismi 1920 yılı itibariyle Eskişehir Cer Atölyesi olarak anılmaya başlanmıştır. Atölyenin geri alınması,

Kurtuluş Savaşı yıllarında stratejik bir öneme sahip olmuştur. Yunanlılar, 20 Temmuz 1920’de şehrin işgal edilmesiyle birlikte atölyeye de el koymuştur. Atölye, 2 Eylül 1922 tarihinde Eskişehir’in Yunan işgalinden kurtulmasıyla yeniden Türklerin idaresine geçmiştir. Savaşta kullanılan ateşli ve ateşsiz silahlar ile topların kaması Eskişehir Cer Atölyesi’nde imal edilmiştir. Sakarya Meydan Muharabesi’nin kazanılmasında başrol oynayan top kamaları, Tophane’den atölyeye gelen ustaların katkılarıyla vagon akslarından bozularak üretilmiştir. İnönü, Ulusal Kurtuluş Savaşı’nda topların oynadığı rolü “*Umumi Taarruzda muharebe çok düzenli bir topçu ateşiyle başladı. Topçu ateşi başkumandan Mustafa Kemal’in çok hoşuna gitmiş idi. Bana, topçusunun çok iyi hazırlanmış olduğundan memnun kaldığını harb sırasında tekrar tekrar söylemiştir*” sözleriyle vurgulamıştır (TÜLOMSAŞ, 1994: 15).

Osmanlı İmparatorluğu döneminde Anadolu coğrafyasının sanayi tesislerinden, makinelerden, santrallerden ve nitelikli işgücünden mahrum durumda kaldığını belirten Aydemir (1998: 294-296), Osmanlı Türkiye’sinin bir açık pazar olduğunu ve bütün endüstriyel ihtiyaçlarını yabancı ülkelerden satın alarak karşılayan “iptidai bir ziraat ve hammadde üreticisi” konumunda yer aldığını belirtmektedir. Aydemir, Amerikan bezi gibi basit ürünler imal eden küçük tesisler dışında sanayi işletmesi bulunmayan Osmanlı Türkiye’sini yarı sömürge olarak nitelendirmektedir. Ulusal Kurtuluş Savaşı yıllarında sobacı ve tamirci gibi basit el sanayiinde çalışacak işgücü temininde bile zorlandığını belirten Aydemir, Anadolu’da devam eden milli mücadele döneminde silah ve sair malzeme imalatı için imalathane ve bakım tesisinin gerekliliği üzerinden Eskişehir Cer Atölyesi’nin önemine dikkat çekmektedir:

“...Büyük cephane stoklarına düşman el koymuştu. Şurada burada elde kalan toplarla mermileri de birbirine uydurmak bir meseleydi. Ordu makine ve tamir sanayii, İmalat-ı Harbiye Mektebi denilen askeri sanayi okulu elemanları ile İmalat-ı Harbiye fabrikalarının pek genç yaşlarda alıp yetiştirdiği işçi ve ustalarla beslenirdi. İmalat-ı Harbiye bir ocaktı. Kendine mahsus terbiyesi, havası ve gelenekleri olan bir ocak. Yetişkin elemanlarının bir kısmı askeri rütbeli, bir kısmı sivil olmakla beraber kідeme, sanat bilgisine dayanan bir hiyerarşi içinde rütbeler verirdi. Ahmet Akar işte bu ustalardan biridir. Çıraklıktan yetişmiştir. Milli mücadelenin en sıkışık günlerinde Eskişehir’de, Ankara’da, Adapazarı’nda ve her taşındığı yere takımlarını tezgahlarını da taşıyıp, her gittiği yerde bunları harekete geçiren İmalat-ı Harbiye ustalarından biriydi (Aydemir, 1998: 296).”

Ahmet Akar, Kurtuluş Savaşı'nın başlarında top kamalarının imalatında rol alan usta işçidir. Atölyede top kaması üretimi için gerekli malzeme bulunmamakla birlikte, vagon aksları şahmerdanlarla dövülerek tesviye edilmiş ve içlerinin oyulmasıyla kama üretilmiştir. Tüm malzeme ve imkanlar seferber edilerek 10,5/22 çapındaki ilk kama imal edilmiş, tecrübe atışının başarılı olmasıyla birlikte seri üretime geçilmiştir. Ardından 7,5'lük müstakil sahra, 7,5'lük kurup cebel ve 1.7,7'lik erkard cebel toplarının kaması üretilmiştir. Ahmet Akar, biten her kamanın üstüne bitiş tarihini ve Eskişehir markasını basmıştır. Savaş koşullarının ağırlaştığı dönemlerde İstanbul'daki İmalat-1 Harbiye'den başka ustalar ve askerler de üretime katılmak üzere Eskişehir'e gelmiştir. 15/17 çapındaki kamaların imal edilmeye başladığı dönemde Eskişehir'in, Yunanlılar tarafından işgal edilmesiyle imalatta yer alan ustalar Ankara'ya sevk edilmiştir. Ankara'da fabrika veya atölye bulunmaması nedeniyle süvari kışlasında imalata devam edilmiştir.

“Kışla ahırlarının gübrelerini temizlemekle işe başladık. Zemini tesviye ettik. Birkaç baraka da kurdurduk. Az sonra kama ve top aksamı imal ve tamirleri ile tüfek kısmı, kılıçhane kısmı işe girdi. Başımıza geçirdiğimiz mühendis Veli Bey isminde bir gençti. Tam bir amele gibi çalışıyordu. İşte o günlerde top sesleri derinden derine Ankara'dan da duyulmaya başladı. Düşman geliyordu. İşe girişmek için dolu mermileri boşaltmadan tornaya bağlıyor. 7.7'likleri 7,5'lük sahra toplarına uyduruyorduk. Hatta ailelerimizi oraya götürdük. Ben ancak bir ahır kiralayabildim. Oğlumla karım ve kız kardeşim orada hastalıktan öldüler. Fakat bana ancak Yahşihan'la Ankara arasında mühimmat nakli ile uğraşmaya vakit kalıyordu. Düşman ricad edip de Ankara'da çalışmalar genişletilirken bu sefer de asıl büyük felaket oldu. Ankara'daki fabrikamız yandı. Gazi Paşa sabaha karşı fabrikaya koştu. Bize ancak teselli sözleri söyleyebildi: Üzülmeyin, memleket millet sağ olsun! Ondan sonra da bize Adapazarı yolu göründü. Araba fabrikasının her köşesinde yeniden top kamaları yapmaya başladık. 15/17 ve 15/14'lük kamalarla bu sefer de Adapazarı markasını ve bittikleri tarihi yazıyorduk (Ahmet Akar'dan akt: Aydemir, 1998: 296).”

Şekil 1. 1921 yılında Eskişehir Şimendifer İmalathaneleri'nde üretim



Kaynak: TÜRASAŞ Eskişehir Bölge Müdürlüğü Arşivi

3.2.3.3. Cumhuriyetin Prometheus'u Olarak Eskişehir Demiryolu Fabrikası⁴⁰

Atölye, yalnızca Kurtuluş Savaşı'ndaki stratejik üretimiyle değil, aynı zamanda erken Cumhuriyet dönemindeki sanayileşme aşamasında da “çağdaş teknolojiye geçişin anahtarı” rolünü üstlenmiştir. Eskişehir Cer Atölyesi, tarıma dayalı ekonomiden teknolojiye doğru adımların atıldığı anahtar kurumların başında gösterilmektedir. Hukuki statüsü ve unvanı zamanla farklı biçimlerde yeniden düzenlenen atölye, üretim kapasitesi, istihdamı ve ileri teknolojisiyle bölgenin en büyük ve en modern lokomotif ve vagon fabrikası olmuştur. Öyle ki bu Atölye'nin kuruluş tarihi olan 1894, sanayileşmede oynadığı rol gereği Eskişehir'de yeni bir takvimin başlangıcı olarak kabul edilmektedir (TÜLOMSAŞ, 1994: 14).

⁴⁰ Prometheus, Antik Yunan'da ateşi tanrılardan alarak insanlara uygarlık biçiminde veren tanrı olarak bilinmektedir. Bu metafordan hareketle, egemenliğin halka verildiği Cumhuriyet rejiminde Türk sanayileşmesinin sembolik bir kurumu olan Eskişehir Demiryolu Fabrikası'na Cumhuriyetin Prometheus'u benzetmesi yapılmıştır.

Mustafa Kemal Atatürk, 1931 yılında TBMM’de işçi grubunun temsili için Eskişehir Cer Atölyesi’nden bir işçinin seçilmesini istemiştir. Fabrikadan seçilen 10 kişi, Vali İsmail Hakkı Bey, Kolordu Komutanı Naci Paşa, CHP İl Başkanı Osman Işın ve Eskişehir Belediye Başkanı Kâmil Bey’in bulunduğu heyet tarafından sınava tabi tutulmuştur. İşçiler arasından seçilen Ahmet Özdemir, 1931 yılında milletvekili olarak seçilmiş olup, 8 yıl boyunca bu görevi yerine getirmiştir. Bu gelişmeyi erken Cumhuriyet rejiminin halkçılık programı dahilinde sınıfsal tezatları ortadan kaldırmayı amaçlayan stratejisinin bir parçası olarak görmek mümkündür. Zira 1923 yılında toplanan Türkiye İktisat Kongresi’ni temsil eden gruptan işçi, sanayici, tüccar ve çiftçi temsilcilerinin TBMM çatısı altında yer edinmesi, çeşitli üretici güçlerin parlamentoda temsil edilmesi ilkesinin örnek bir uygulamasıdır. Türkiye İktisat Kongresi, erken Cumhuriyet döneminin sınıfsız, imtiyazsız ve kaynaşmış kitleye dayanan Halkçılık ilkesinin de somut bir göstergesidir (Yetkin, 1983: 98). Bu anlamda tüm toplumsal güçlerin birleşmesinin temel motivasyonunun, ulusun ortak amacı olduğu düşünülmektedir (1983: 30).

Ulusal Kurtuluş Savaşı’ndan zaferle çıkarak Cumhuriyeti kuran iradenin başında yer alan Mustafa Kemal Atatürk, asıl savaşın iktisadi olduğunu belirtmektedir. Gerçekten de askeri Dumlupınar’ın plan ve sistem gerektirdiği gibi iktisadi Dumlupınar da plan ve sistem gerektirmektedir (Kadro, 1933: 3-5). İktisadi bağımsızlık için de siyasi bağımsızlık konusunda olduğu gibi planlı ve sistemli faaliyetler gerekmektedir. Eskişehir Cer Atölyesi, erken Cumhuriyet döneminin ilke ve kararlarına bağlı olarak sanayileşme hamlesinin öncü kuruluşu olarak faaliyet göstermiştir. 1923 yılı itibariyle 500 bin metrekare açık, 8 bin metrekare kapalı alana ulaşan Atölye, 1924 yılında TCDD’ye bağlı bir müessese haline gelmiştir (TÜLOMSAŞ, 1989). 1925 yılında işletme içerisinde montaj atölyesi, kazanhane, çarkhane, marangoz evi ile köprü, makas, kantar ve yol emniyetiyle ilgili malzemeleri imal edecek atölyeler kurulmuştur. Bu atölyelerin kurulmasının temelinde dışa bağımlılığın önlenmesi amacı yatmaktadır. İşletmede 1925 yılı itibariyle toplam 20 mühendis ve 300 işçi istihdam edilmiş ve yılda ortalama 3-4 lokomotif ile 30 adet yolcu ve yük vagonu tamiri gerçekleştirilmiştir.

Eskişehir Cer Atölyesi’nde çalışan sayısı, 1930’lu yıllardan itibaren hızla artmaya başlamıştır. 1930 yılında 500 olan çalışan sayısı, 1937’de 800’e, 1946’da ise 3 bin 576’ya erişmiştir. Çalışan sayısının artışına bağlı olarak işçilerin işletmeye bağlılığını sağlayan faaliyetler de önem kazanmıştır. Örneğin 1930 yılında, Anadolu’da

kamu iktisadi teşebbüslerinin ilk spor kulübü olan Demirspor kurulmuştur.

3.2.3.4. Fabrika Rejiminin Atölyeden İmalata Dönüşümü

İşletme, 1950 yılında Cer ve Yol Atölyeleri'nin birleştirilmesiyle birlikte tek elden yönetilmeye başlamıştır. Ardından imalat sürecine yönelik adımlar atılmıştır. İlk imalat, 1957 yılında Başbakan Adnan Menderes'in talebi üzerine Ankara Gençlik Parkı'nda gezi amacıyla üretilen küçük trenler olmuştur. Bu trenlere "Efe" ve "Mehmetçik" isimleri verilmiştir. İşletme 1958 yılında TCDD Eskişehir Demiryolu Fabrikası ismini almış olup bu tarihten itibaren ithal ikameci sanayileşme anlayışına bağlı bir üretim stratejisinin parçası haline gelmiştir. 1958 yılında başlanan yerli lokomotif projesi 1961 yılında tamamlanmış ve ilk Türk lokomotifini olan "Karakurt" üretilmiştir. Aynı yıl Sivas'taki fabrikada da "Bozkurt" adı verilen lokomotif imal edilmiştir. Yine Eskişehir Demiryolu Fabrikası'nda imal edilen ilk Türk otomobili "Devrim", Türkiye'nin yerli üretim stratejisinin sembolü haline gelmiştir. Dönemin Cumhurbaşkanı Cemal Gürsel'in isteği üzerine 129 günde üretimi tamamlanan Devrim, 29 Ekim 1963 yılında tören geçişi sırasında benzini bitmesi nedeniyle eleştirilere maruz kalmıştır. Gürsel'in "*Batılı kafasıyla otomobil yaptınız, ama Doğulu kafasıyla depoyu doldurmadınız*" sözleri, Devrim projesinin devam etmemesinde sembolik bir ifade olarak karşımıza çıkmaktadır.

"Devrim arabaları yapımı projesi, gündeme getirilmesinden, arabaların bitimine kadar 1 buçuk aylık kısa bir sürede sonuçlanması, tek kelimeyle mükemmel bir sonuç olmasına rağmen, maalesef kamuoyuna olumlu yansıtılmadığı gibi tam tersine bazı olumsuzlukları pekiştirilerek, yolda kalan araba şeklinde, devamının önu kesilmiştir... Ben de bir işçi emekçisi olarak Devrim arabalarının yapımına bilfiil katılarak, küçük de olsa bir hissemizin bulunduğu için bundan onur duyan, bunun mutluluğunu yaşayan birisi olarak, proje sonucunda basit bir hata deyin, basit bir ihmal deyin... Batılı kafasıyla yaptınız, Doğulu kafasıyla benzini koymadınız deyin... Bu kadar kısa bir sürede, hiçbir plan proje olmadan, büyük bir çoğunluğun siz bu işi yapamazsınız diye peşin hükümle baktığı görüşlere rağmen, Devrim arabaları kolektif bir özveriyle başarıyla sonuçlanmıştır. Ancak kabullenilmediği gibi resmen sabote edilmiştir. İşte bunu bir türlü içime sindiremediğimi de üzülerek açıklıyorum... O dönemde bizlere araba pazarlayan Amerika, İngiltere, Fransa, Almanya ve İtalya gibi ülkelerin hiçbirinin tabii ki işine gelmemiştir. Eğer biz bu başarılı yola devam etseydik, Türkiye ve çevresi araba pazarını etkileyeceğinden, bu iş başladığı gibi bitmeliydi. Ve öyle oldu (Görüşmecisi 7)...⁴¹"

Planlı yatırım döneminin ilk genişletme çalışmaları 1963 yılında başlamıştır.

⁴¹ Sözlü tarih görüşmelerinden alıntılanmıştır. Görüşmecilere ilişkin detaylı bilgilere Dördüncü Bölüm'de yer verilmektedir.

Fabrikanın kapalı alanı 1963 yılında 55 bin metrekareye ulaşmıştır. Bu yıllardan itibaren fabrikada lokomotif üretimi ana strateji olarak benimsenmiştir. Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda, demiryolu taşıtları onarım ve imalat sanayisinde fabrikanın daha aktif rol alması hedeflenmiştir⁴². Türkiye'nin demiryolu endüstrisindeki hedeflerine ulaşmada, EDF/ELMS'nin önemli bir yeri bulunmaktadır.

TCDD'nin planlı yatırım döneminde benimsediği strateji çerçevesinde 1967 yılında ilk dizel manevra lokomotifi EDF'de üretilmiştir. 1968 yılında Fransız Semt-Pielstick firmasıyla 16 PA4 V-185 motorunun imalatı konusunda lisans anlaşması yapılmıştır. Yapılan lisans anlaşmaları, ithal ikamecilik anlayışına uygun bir şekilde, 15 yıl sonra tamamen yerli üretim yapılmasını içeren sözleşme hükümlerini içermektedir. Ancak 12 Eylül 1980 darbesinin ardından bu lisans anlaşmalarının büyük çoğunluğu iptal edilerek yerli üretimin önüne set çekilmiştir (Görüşmeci 1)⁴³.

Lisans anlaşması çerçevesinde üretim yapılması, Türkiye'nin dünya sistemi içerisindeki bağımlı statüsünü göstermektedir. Zira imalat aşamasında yurt dışındaki şirketlerin lisansı ile üretim yapılması, fikri hakların merkezden çevreye transferi anlamına gelmektedir. Sosyo-kültürel açıdan Alman ekolünden etkilenen fabrika, imalat aşamasında ise fikri ve sınai haklar açısından dışa bağımlı bir statüye sahiptir.

3.2.3.5. Fabrika Tarihinin Altın Dönemi: 1970'li Yıllar

1969 yılında 70 bin metrekare kapalı alana ulaşan işletme içerisinde Lokomotif Fabrikası kurulmuştur. 1970 yılında ise Motor, Döküm ve Kimyasal İşlemler Fabrikaları da kurularak işletme, ELMS'ye dönüşmüştür. 1971 yılında Bakım ve Yardımcı Üretim, Elektrik Makinaları, Dişli Takım ve Kalıp Fabrikaları kurulmuştur. Aynı yıl ELMS'de dizel elektrikli lokomotif üretimine başlanmıştır.

⁴² Türkiye'nin Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'ndaki demiryolu stratejisine "3.2.3.1. Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planında Demiryolları (1963-1967)" başlıklı bölümde detaylı olarak yer verilmiştir.

⁴³ Sözlü tarih görüşmelerinden alıntılanmıştır. Dördüncü Bölüm'de görüşmecilere ilişkin detaylı bilgi verilmektedir.

Tablo 13. Yıllara Göre Üretilen Lokomotif Sayısı

Yıl	Lokomotif Sayısı
1961	1
1968	2
1970	5
1971	10
1972	25
1973	21
1974	17
1975	53
1976	50
1977	53
1978	52
1979	35
1980	40
1981	25
1982	0
1983	0
1984	50
1982	26
1986	20
1987	21
1988	25
1989	35
1990	30
1991	11
1992	10

Kaynak: TÜRASAŞ Eskişehir Bölge Müdürlüğü Üretim ve Planlama Dairesi'nden alınan veriler çerçevesinde yazar tarafından oluşturulmuştur.

1968 yılında işçi statüsünde göreve başlayıp 1993 yılında Demiryol-İş Eskişehir Şube Başkanı olarak seçilen Görüşmeci 2, ELMS dönemini “fabrika tarihinin altın dönemi” olarak nitelendirmektedir⁴⁴. Lokomotif üretim miktarına bakıldığında, bu ifadenin yerinde olduğunu söylemek mümkündür (Tablo 13). Görüşmeci 2’ye göre ELMS yıllarında Türkiye’de raylı sistem araçları imalatında “rekor seviyelerde üretim gerçekleştirilmiş” ve “dışa bağımlılık tamamen ortadan kalkma noktasına” kadar gelmiştir.

Kapalı alan miktarı 1973 yılında 75 bin metrekareye, 1975 yılında 80 bin metrekareye, 1977 yılında 111 bin 300 metrekareye, 1978 yılında 120 bin 600 metrekareye ve 1984 yılında 176 bin metrekareye ulaşmıştır. 1975 yılında 805 adet tezgaha sahip olan ELMS’nin işçi mevcudu 3 bin 722, memur sayısı 498’dir. Toplam 4 bin 220 personelin yüzde 63’ü imalatta, yüzde 37’si ise tamiratta görevlidir. ELMS aynı yıl içinde 100’üncü lokomotifi üreterek hizmete sunmuştur. Görüşmeci 8 de Görüşmeci 2’ye benzer şekilde fabrikanın altın döneminin 1970’li yıllar olduğunu ifade etmiştir.

“Valla bana kalırsa en iyi yılları, Türkiye’de ilk buharlı lokomotif bizim orada yapıldı. İlk yerli otomobil bizim orada yapıldı. Bana göre en iyi yıllar o yıllardır. Yani o dönemlerde düşün önce Devrim adı altında yapılan otomobil, o günün şartlarında, o imkânsızlıkta üretildi. 1961 yılıydı. bana göre o otomobili o dönemlerde yapmak ve üretmek bana göre fevkalade önemliydi. Aynı yıl Karakurt... Bunlar milat gibiydi. 1970’lerdeyse dizel elektrikli üretildi. Devasa rakamlara ulaşıldı. En başarılı yılları fabrika tarihinde (Görüşmeci 8)⁴⁵...”

Üretim ilişkileri ve çalışma koşulları açısından birçok konuda öncü bir kuruluş olan ELMS, Türkiye’de kreş hizmeti sağlayan işletmeler arasında da önde gelen bir işletme olmuştur. 1970’li yılların ikinci yarısından itibaren Demiryol Dergisi’nde de yer verilen kreş talebi, 1982 yılında kreşin kurulmasıyla birlikte karşılanmıştır.

ELMS, 1984 yılında General Motors firmasıyla dizel elektrikli lokomotif imalatı için anlaşma yapmıştır. 1986 yılında TÜLOMSAŞ adını alan işletme, aynı yıl 12 adet Krauss Maffet Manevra Lokomotifi, 1987 yılında 7 adet General Motors lokomotifi ve 5 adet TOSHIBA Elektrikli Lokomotifi hizmete sunmuştur. 1994 yılına gelindiğinde projeleri de TÜLOMSAŞ’a ait olan ilk Türk dizaynı dizel hidrolik manevra lokomotifi (Yunusemre) üretilmiştir.

⁴⁴ Sözlü tarih görüşmeleri çerçevesinde ifade edilmiştir. Konuyla ilgili detaylı açıklamalara dördüncü bölümde yer verilmiştir.

⁴⁵ Sözlü tarih görüşmecilerinden Görüşmeci 8’e ait ifadelerden alınmıştır.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

EDF/ELMS'DE ÇALIŞMA İLİŞKİLERİ VE EMEK SÜRECİ

Çalışmanın bu bölümünde, EDF/ELMS'de 1960-1980 dönemindeki çalışma ilişkileri ve fabrikadaki emek süreci üzerinde durulmaktadır. Emek süreciyle ilgili değerlendirmelere geçmeden önce, üretim yönetimine değinilmektedir. Ardından işgücünün özellikleri, sendikal örgütlenme ve sınıfsal mücadeleler, üretim organizasyonu ve çalışma ilişkilerini düzenleyen temel belgeler olarak toplu iş sözleşmeleri ele alınmaktadır.

4.1. Araştırmanın Kapsamı

Türkiye'de işçi sınıfının oluşumu, örgütlenmesi ve mücadele deneyimleri açısından demiryolu endüstrisi özel bir öneme sahiptir. Osmanlı İmparatorluğu'nun son yıllarında filizlenmeye başlayan işçi sınıfı içinde, demiryolu işçileri bir yandan niceliksel olarak önemli bir grubu oluştururken, diğer taraftan örgütlenme biçimi ve mücadele deneyimleriyle diğer birçok işkolunda çalışanları etkilemiştir. Cumhuriyetin kurulmasının ardından da demiryolu işçileri, Türkiye işçi sınıfı içerisinde nicel ve nitel açıdan sahip olduğu önemi korumuştur.

Bu araştırma, Türkiye'nin çalışma ilişkileri tarihini demiryolu endüstrisi örneği özelinde değerlendirmeyi amaçlamaktadır. Demiryolu endüstrisinin, ülkenin iktisadi birikimi üzerinde oynadığı belirgin rol ve işçi sınıfı oluşumundaki önemi, araştırmanın temel sorunsalını oluşturmaktadır.

Araştırma, demiryolu endüstrisinde faaliyet gösteren işletme, ele alınan dönem ve çalışanların hukuki statüsü yönüyle belirli sınırlılıklara tabidir. Öncelikle demiryolu endüstrisinin bir bütün olarak ele alınması hem veri toplama teknikleri hem de örnekleme oluşturan çalışanların yaptıkları işin niteliği açısından mümkün değildir. Bu bağlamda, ilgili dönemde TCDD'ye bağlı müessese statüsüne sahip olan Eskişehir Demiryol Fabrikası (EDF)/Eskişehir Lokomotif ve Motor Sanayi Müessesesi (ELMS) örneği üzerinden analizler yapılmaktadır.

4.2. Araştırmanın Tasarımı ve Yöntemi

Batı ülkelerindeki emek tarihi yazıcılığında, 20. yüzyılın ikinci yarısından itibaren yapısalcı ve özneci yaklaşımlar eksenindeki araştırmalar ön plana çıkmıştır. Ancak bu yaklaşımların AB ve ABD dışı ülkelerdeki geçerliliği çeşitli kısıtlılıklar nedeniyle tartışmaya açıktır. Geç sanayileşme olgusuna bağlı olarak Batı dışında kalan ülkelerde işçi sınıfı oluşumunun gecikmesi ve sınıfsal mücadele pratiklerinin görece daha geç olgunlaşması ya da henüz olgunlaşmaması, söz konusu ülkeler için alternatif emek tarihi yazıcılığı yöntemini gerektiren temel unsurlardır. Örneğin Türkiye’de işçi sınıfı oluşumu, Osmanlı İmparatorluğu döneminden itibaren kendine özgü koşullar çerçevesinde gecikmiştir (Işıklı, 2002). Ülkenin yarı-çevre niteliğe sahip olması, geç sanayileşmeyle birlikte sınıf oluşumundaki gecikmenin de temelinde yer almıştır (Özügürlü, 2002).

Türkiye’nin ekonomi-politik yapısı, bağımlı ülke statüsüne sıkı sıkıya bağlıdır. Ancak sınıfların oluşumu ve birbirleriyle ilişkilerini yalnızca yapısal koşullarla ele almak birçok riski beraberinde taşımaktadır. Örneğin salt yapısalcı bir yaklaşım, reel ücretlerin değer kaybettiği 1980’li yılların sonunda kamu sektöründeki yaklaşık 650 bin işçinin bahar eylemleri dalgasını başlatmasını açıklamada yetersiz kalmaktadır. Benzer şekilde işyeri ve sektör düzeyinde görülen birçok işçi eylemini de yapısalcı yaklaşım çerçevesinde açıklamak mümkün değildir. Öte yandan E.P. Thompson’ın İngiliz işçi sınıfı örneğinde olduğu gibi özne merkezli tarih yaklaşımı çerçevesinde değerlendirmelerde bulunmak için de yeterli kaynak bulunmamaktadır. Nitekim Thompson’ın İngiliz işçi sınıfının oluşumunu ele alırken sahip olduğu arşiv kaynaklarının benzerine Türkiye’de erişmek birçok nedenle olanaksızdır (Özügürlü, 2002). Dolayısıyla özne merkezli tarih yaklaşımın Türkiye’ye doğrudan ithal edilmesi söz konusu değildir.

Emek tarihi yazıcılığında Batı ülkelerindeki yaklaşımların alternatifi olarak, Üçüncü Dünya ülkelerinde uluslararası yeni işçi sınıfı araştırmaları ön plana çıkmaktadır. Emek sürecini konu edinen bu çalışmada, söz konusu yaklaşım benimsenmektedir. Latin Amerika ülkelerindeki sınıf araştırmalarından yola çıkarak geliştirilen uluslararası yeni işçi sınıfı araştırmaları yaklaşımı, alternatif bir emek tarihi yazıcılığı açısından anahtar role sahiptir (Munck, 1995). Nitekim uluslararası işbölümü içerisindeki eşitsizler, ülkelerin emek tarihini ele alırken de farklı yaklaşımların esas

alınmasını gerektirmektedir (Waterman, 1983). Bu yaklaşım, ülkelerin sınıf oluşumları arasındaki “kompartmanlaşmayı” önlemede alternatif bir yol olarak önemli bir işlevi yerine getirebilecektir (Cohen, 1980).

Türkiye emek tarihi yazıcılığında, işçi sınıfının özgün yanları ekseninde değerlendirme yapmak için Batılı yaklaşımların yerine alternatif yollar bulunması gerekmektedir. Bu doğrultuda, arşiv araştırması yoluyla elde edilen kurumsal belgelerin yanında tanıklıklara başvurulması da yerinde olacaktır. Sözlü tarih araştırmaları, bu yönüyle emek tarihi literatüründe önemli bir boşluğu doldurmaya adaydır. Monografik çalışmalarda, kurum incelemelerinde, kritik olay araştırmalarında ve emek tarihinde yer alan birçok noktada sözlü tarih yöntemi işlevsel bir niteliğe sahiptir.

4.2.1. Araştırmanın Örnekleme

Araştırma öznesi olarak EDF/ELMS'nin tercih edilmesinin temel nedeni, bu işletmenin Türkiye'deki demiryolu endüstrisinde sahip olduğu konumla ilişkilidir. İşletme, lokomotif ve vagon imalatı ile bakım ve onarım faaliyetlerinin en yoğun biçimde sürdürüldüğü TCDD müessesesidir. Eklentileriyle birlikte Türkiye'nin ekonomik ve sosyal kalkınma stratejilerine büyük katkıları olan EDF/ELMS, tarihsel süreci içinde ülkenin ihtiyaçları doğrultusunda otomobil (DEVİRİM) ve savunma sanayi ürünleri gibi farklı dallarda üretim yapma özelliğine sahiptir. İşletmeyi bu yönüyle, stratejik fabrika olarak nitelendirmek mümkündür. Ayrıca işçi hareketleri açısından oynadığı tarihsel rol, bu işletmenin tercih edilmesinin itici gücünü oluşturmaktadır.

Araştırma, arşiv belgelerinin yanında sözlü tarih görüşmelerine dayanmaktadır. Sözlü tarih, “sıradan insanların” deneyimlerinin, duygularının, düşüncelerinin ve ilişkilerinin anlaşılması sayesinde, geleneksel tarih yazıcılığının sınırlarını aşmayı sağlamaktadır (Caunce, 2011: 25). Yaşamın içerisinde üretilen bilginin tarihsel olguya dönüşmesinde, sözlü tarih geleneksel yöntemlere oranla çok daha önemli bir işlevi yerine getirmektedir. Yazılı belgelerle erişilemeyecek ve açıklanamayacak olan bilgilerin kayıt altına alınması, sözlü tarihin en önemli işlevi olarak gösterilmektedir (2011: 42).

Sözlü tarih, “hayatı tarihin içine sokarak”, kurumsal belgelere dayalı bilgilerin doğruluğuna şüpheyle yaklaşmayı sağlayan bir yöntemdir (Thompson, 1999: 58). Kurumsal kaynaklara dayalı bilgiye şüpheyle yaklaşılması, tarihçiye sıradan insanların

deneyimlerinden hareketle tarihsel olayları değerlendirme olanağı sağlamaktadır. Buradan hareketle, öznel deneyimlerden elde edilen bulgularla alternatif değerlendirme olanağı sağlaması nedeniyle, Üçüncü Dünya'daki emek tarihi yazıcılığında sözlü tarih araştırmalarının önem taşıdığını söylemek mümkündür.

1960-1980 döneminde Türkiye demiryolu endüstrisinde emek sürecini konu edinen bu çalışmada, sözlü tarih araştırmalarının örnekleme Eskişehir Demiryolu Fabrikası'nda çalışan işçiler, sendika temsilcileri ve yöneticilerinden oluşmaktadır. Çalışma, nitel desenleme yönteminin benimsenmesi nedeniyle genellemelerde bulunma iddiasını taşımamaktadır. Diğer taraftan kurumsal belgelere şüpheyle yaklaşarak, tarihsizlerin tarihini sözlü tarih yöntemini kullanarak yazma amacını taşıması, bu çalışmanın özgün yanını oluşturmaktadır.

4.2.2. Araştırmanın Veri Toplama Araçları

Sosyal tarih araştırmalarında, belgeler ve tanıklıklar, analiz edilen kurumların, kişilerin ve grupların özgün yanlarını, deneyimlerini ve bir bütün olarak sosyal gerçekliğini ele almada anahtar role sahip olmaktadır. Uluslararası yeni işçi sınıfı araştırmaları yaklaşımıyla Türkiye demiryolu endüstrisindeki işçi hareketlerini ve emek sürecini açıklama amacı taşıyan bu araştırmada, doküman incelemesi ve sözlü tarih görüşmeleri aracılığıyla bulgulara erişilmiştir.

Veri toplamak ve analiz ederek yayınlamak için öncelikle Pamukkale Üniversitesi Bilimsel Araştırmalar ve Etik Kurulu'ndan izin alınmıştır (EK 1). Ardından arşiv araştırmasının yapıldığı Türkiye Raylı Sistem Araçları Sanayi A.Ş.'den yasal izin alınmıştır (EK 2). 2022-2023 yıllarında gerçekleştirilen arşiv araştırmasıyla elde edilen kaynaklar şunlardır:

- Kurumsal yayınlar;
 - Demiryol Dergisi,
 - Sanat ve Spor Dergisi,
 - Faaliyet Raporları,
 - Kitaplar,
- Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu Raporları,
- Cumhurbaşkanları, Başbakanlar, Ulaştırma Bakanları ve diğer devlet görevlilerine sunulan brifing dosyaları,

- Talimname, genelge ve mevzuata dayalı belgeler,
- Çırac okulu ders kitapları,
- Çırac okulu talimatnamesi,
- Toplu iş sözleşmeleri,
- Fotoğraf ve video kayıtları,
- İşçi sicil dosyaları,
- Gazete ve dergi kütüphaneleri,
- Bilgi notları ve muhtelif belgeler.

Yöntemsel açıdan birincil kaynaklara başvurulması, tarihsel olayların ve durumların aktarımı açısından önem taşımaktadır (Neuman, 2022: 771). Buradan hareketle, araştırma içerisindeki değerlendirmelerde birincil kaynaklara önem verilmektedir. Diğer taraftan belgelere dayalı tarih yazıcılığı, bireylerin ve grupların özne rolünün arka plana atılması riskini beraberinde getirebilmektedir. Bu riski ortadan kaldırmak da sözlü tarih görüşmelerinin destekleyici bulgular olarak kullanılmasıyla olanaklıdır. Bu çerçevede, araştırma biriminde yer alan işçilerin deneyimlerini ve sorunsala olan yaklaşımlarını açıklamak için sözlü tarih görüşmelerinden yararlanılmıştır. Dönem itibariyle çok sayıda görüşmeciye ulaşmak mümkün olmamakla birlikte, 1960-1980 yılları arasında fabrikada işçi statüsünde çalışan, sendikal görevler üstlenen ve yönetici kadroda yer alan 9 kişiye ve memur statüsündeki 1 yöneticiye ulaşılmıştır. Görüşmecilere erişimde kartopu yöntemi kullanılmıştır.

4.2.3. Araştırmanın Kısıtları

EDF/ELMS, 1894 yılından günümüze kadar farklı hukuksal statülerde faaliyet göstermiş bir kuruluştur. Dönemin iktisadi, siyasi ve sosyal koşulları, kuruluşun faaliyetlerine ve işgücüyle ilgili stratejilere doğrudan yansımıştır. Stratejik özelliğini her dönemde koruyan işletmede çalışma ilişkileri, dönemin ana ideolojisine ve birikim modeline bağlı olarak değişim göstermiştir. Dolayısıyla dönemselsel açıdan bir sınırlandırma yapmak zaruri hale gelmektedir. Araştırma, Türkiye’de ithal ikameci sanayileşme stratejisinin benimsendiği ve planlı kalkınma ilkelerinin uygulandığı 1960-1980 dönemiyle sınırlandırılmıştır. Bu çalışmada, ilgili dönemin ekonomi-politik çözümlemesiyle birlikte demiryolu fabrika rejiminin analizi yapılmaktadır.

EDF/ELMS, Türkiye’de sınıf oluşumunu açıklama ve çalışma ilişkilerinin analizini yapma gibi birçok konuda veri sağlayan bir kuruluştur. Çalışma koşulları,

sendikal örgütlenme, toplu pazarlık, grev ve işçi mücadeleleri gibi birçok konuda veri toplama olanağının bulunduğu bu kuruluş, farklı hukuksal statülere tabi olan istihdam gruplarını içinde barındırmaktadır. Özellikle 1960'lı yıllarda işçilerin sahip olduğu kolektif haklar vasıtasıyla belirginleşen işçi-memur ayrımı, farklı istihdam statüleri arasındaki açık ve örtülü çatışmalara neden olmuştur. Bu noktada analiz edilen kişiler ve gruplar açısından da bir sınırlandırma yapmak gerekmektedir. Çalışmada, işçi statüsünde istihdam edilenler açısından değerlendirme yapılmaktadır. Sendikal hakların, toplu pazarlık süreçlerinin ve grevlerin dinamik bir yapıya sahip olması, söz konusu tercihin temel nedenidir.

4.3. Araştırma Bulguları

Araştırma bulgularında öncelikle sözlü tarih görüşmelerine katılanların demografik verilerine yer verilmektedir. Araştırmanın temel bulgularına kısaca değinildikten sonraysa bulgular, üretim süreci ve çalışma ilişkileri ekseninde ele alınmaktadır.

4.3.1. Demografik Veriler

Görüşmecilerden 9'u işçi, 1'i memur statüsündedir. Memur statüsündeki personel yönetici pozisyonunda olup, özellikle fabrika yerleşim planı üzerinde iş organizasyonunu bir bütün olarak anlamada ve emek sürecine ilişkin analiz yapmada kolaylık sağlamıştır.

Tablo 14. Sözlü Tarih Araştırması Kapsamındaki Görüşmeci Bilgileri

Görüşmeci	Doğum Tarihi	Yaş	Fabrikaya Giriş Yılı	Giriş Yolu	Mesleği	Mevcut Görevi	Emeklilik Yılı	Sendikal Deneyim
Görüşmeci 1	1958 ⁴⁶	66	1970	Çırac Sanat Okulu	Elektrikçi	Emekli Öğretim Üyesi ⁴⁷	2020	İşyeri sendika temsilciliği
Görüşmeci 2	1956	68	1968	Çırac Sanat Okulu	Modelci	Emekli	2002	Demiryol-İş Eskişehir Şube Başkanlığı (1993-1997)
Görüşmeci 3	1956	68	1976	TCDD Meslek Lisesi	Endüstri mühendisi	Üretim Müdürü	-	BTS Temsilciliği
Görüşmeci 4	1930	94 ⁴⁸	1950	Sınav ⁴⁹	Tekerlek	Emekli	1982	Eskişehir Demiryolu

⁴⁶ Görüşmeci 1, doğum tarihi 1959 olup Çırac Sanat Okulu'na girebilmek için yaşının büyütüldüğünü beyan etmiştir.

⁴⁷ Görüşmeci 1, 1994 yılına kadar TÜLOMSAŞ'ta çalışmıştır. Ardından Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Tarih Bölümü'nde öğretim üyesi olmuştur. Yapılan görüşmede, öğretim üyesi olmak için 24 yıllık kıdem tazminatından vazgeçtiğini beyan etmiştir.

⁴⁸ Görüşmeci 4 ile 8 Aralık 2022 tarihinde Eskişehir'de görüşme yapılmıştır. Mülakatın yapıldığı tarihte 92 yaşında olan görüşmeci, sözlü tarihe sembolik bir anlam kazandırmıştır.

Görüşmeci	Doğum Tarihi	Yaş	Fabrikaya Giriş Yılı	Giriş Yolu	Mesleği	Mevcut Görevi	Emeklilik Yılı	Sendikal Deneyim
					tornahanesi			İşçileri Sendikası Genel Sekreterliği (1967-1982) ve Eskişehir Demiryolu İşçileri Kooperatifi (EDİ-KOOP) Kurucu Üyesi ve Yönetim Kurulu Başkanı
Görüşmeci 5	1953	71	1965	Çırak Sanat Okulu	Kaynakçı	Emekli	2002	-
Görüşmeci 6	1941	83	1954	Çırak Sanat Okulu	Marangoz	Emekli	1995	Eskişehir Demiryol İşçileri Sendikası Genel Başkanı- Demiryol-İş Sendikası Genel Sekreteri
Görüşmeci 7	1942	82	1955	Çırak Sanat Okulu	Tornacı	Emekli	1994	Eskişehir Demiryol İşçileri Sendikası Genel

⁴⁹ Fabrikanın işgücü temini genellikle Çırak Sanat Okulu (işçi kadrosu) ve TCDD Meslek Lisesi'dir (memur kadrosu için). Ancak yeterli personel bulunamaması durumunda sınavla dışarıdan da alım yapılmaktadır. Görüşmeci 4, Sanat Enstitüsü mezunu olup sınav yöntemiyle işçi kadrosuna alınmıştır.

Görüşmeci	Doğum Tarihi	Yaş	Fabrikaya Giriş Yılı	Giriş Yolu	Mesleği	Mevcut Görevi	Emeklilik Yılı	Sendikal Deneyim
								Sekreteri – İşyeri Baştemsilcisi
Görüşmeci 8	1954	70	1967	Çırac Sanat Okulu	Tesviyeci	Emekli	2004	Eskişehir Demiryol İşçileri Sendikası Genel Başkanı- Demiryol-İş Sendikası Genel Sekreteri
Görüşmeci 9	1958	66	1976	Sınav	Marangoz	Emekli	2006	-
Görüşmeci 10	1954	70	1967	Çırac Sanat Okulu	Elektrikçi	Emekli	2005	-

Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur.

Sözlü tarih görüşmesi kapsamında yer alanların tamamı erkeklerden oluşmaktadır. Demiryolu endüstrisinde nitelikli kol emeği gerekmektedir. Toplumsal cinsiyet rolleriyse, kadınların hizmetler sektörüne daha yaygın biçimde yönelmesine yol açmaktadır. Ağır sanayide istihdam, erkeklerin ağırlıkta olduğu bir alandır. Nitekim Walby'nin (2014: 50) araştırmasına göre nitelikli kol emeği gerektiren işlerde çalışanların yüzde 90'ı erkeklerden, yüzde 10'u kadınlardan oluşmaktadır. EDF/ELMS'deyse kadın çalışanlar, memur ve hizmetlilerden oluşmaktadır. EDF/ELMS'deki istihdam yapısının "kamusal patriyarkaya" dayandığını belirtmek mümkündür (2014: 46). Demiryolu endüstrisindeki erkek-egemen yapı, yalnızca Türkiye'yle sınırlı olmayıp bu sektörün dünya genelindeki özelliği olarak görülmektedir (Taksa, 2005: 89).

4.3.2. Araştırmanın Temel Bulguları

Araştırma, EDF/ELMS'deki emek rejimini açıklamayı amaçlamaktadır. Bu noktada ekonomik ve sosyal koşulların ortaya koyulması gerekmektedir. Üretim noktasındaki ilişkileri inceleyen çalışmanın en temel bulgusu, Türkiye'de planlı kalkınma anlayışının benimsendiği 1960-1980 yılları arasında, paternalizm ve popülizmin işçi sınıfının iktisadi çıkarlarını geliştirmede temel stratejiler olmasıdır. Türkiye'deki demiryolu endüstrisi, bu yollarla işçilerin ekonomik ve sosyal koşullarının önemli ölçüde geliştiği bir sektördür.

Demiryolu endüstrisinin kendine özgü üretim süreci bulunmaktadır. Bunun en temel nedenlerinden birisi, sektörde kamunun tekel rolüne sahip olmasıdır. İkinci ana etmen ise, demiryolu endüstrisinin dünya genelinde bir ağır sanayi özelliğine sahip olmasıdır. Bu endüstride zanaat tipi üretimde yer alacak nitelikli işgücü büyük önem taşımaktadır. Dolayısıyla bu sektörde, görece yüksek ücretler ve olumlu çalışma koşulları sunulmuştur. Sonuç olarak ise paternalizm ve popülizmin iç içe geçtiği şartlarda ortaya çıkan işgücü, işçi aristokrasisinin özelliklerine sahip olmuştur. Göreli ücretlerin yüksek ve sosyal haklara erişimin diğer endüstrilere nazaran elverişli olması, işçi aristokrasisi kavramı bağlamında değerlendirme yapılmasını güçlendirmektedir (Moorhouse ve Herbert, 1978: 65).

Araştırmanın bulguları, emek süreci ve çalışma ilişkileri üzerinden analizlerde bulunmayı gerektirmektedir. Bu çerçevede öncelikle üretim noktasının özelliklerinin

ortaya koyulması yerinde olacaktır. Bulgular, üretim yönetiminin örgütlenmesi, işgücünün yapısı, işçi örgütlenmesi ve sınıfsal mücadeleler, çalışma ilişkilerinin düzenlenmesi ve fabrikanın sosyal etkileri çerçevesinde ele alınmaktadır.

4.4. Üretim Yönetimi

Üretim ilişkileri ve onun üstyapı kurumlarını oluşturan toplumsal, hukuksal, ideolojik ve kültürel tüm ilişkiler, emek sürecine etki eden ana etmenler olmakla birlikte, işletme özelindeki emek süreci, o işletmenin birikim stratejisi ve bu stratejiyi çevreleyen düzenleme biçimine bağlı olarak şekillenmektedir. Ekonomik ve politik koşulların makro ölçekte çalışma ilişkilerine yön vermesine benzer şekilde, işletmenin birikim stratejisi de emek süreci ve çalışma ilişkilerine etki etmektedir. Dolayısıyla emek süreci araştırmalarında, işletmenin ekonomik ve politik yapısının, üretim organizasyonu ile birlikte değerlendirilmesi gerekmektedir (Burawoy, 1985: 16).

Üretim organizasyonunun, işletme içerisindeki politik ve ideolojik etkiler tarafından şekillendiğini belirten Burawoy (1985: 15-18), üretim noktasını belirleyen bu ilişkileri “üretimde ilişkiler” kavramıyla açıklamaktadır. Üretimde ilişkiler, üretim noktasındaki politik yapı ve üretimin ideolojik aygıtları tarafından belirlenmektedir. Üretim noktasında, işletmeyi çevreleyen ideolojik ve çevresel koşullar tarafından bir fabrika rejimi ortaya çıkmaktadır. Burawoy, fabrika rejimleri sınıflandırmasını yaparken, üretimin ideolojik aygıtlarının dayandığı “baskı” ve “rıza” mekanizmalarını esas almaktadır. Baskının rıza karşısında yoğun olduğu üretim noktalarında despotik, rızanın baskıya üstün geldiği üretim noktalarında ise hegemonik fabrika rejimleri bulunduğu ileri sürmektedir. Baskının belirgin olduğu despotik rejimleri açıklamada Marx’ın piyasa despotizmi kavramından hareket eden Burawoy’e göre, hegemonik fabrika rejimlerinde amaç, son tahlilde, artı değer sömürsünün gizlenmesidir (1985: 30). Burawoy (1985), bu yönüyle üretim yönetimi yerine, “üretim siyaseti” kavramını kullanmayı tercih etmektedir⁵⁰.

Bu noktada Althusser’in (2019) devlet aygıtı ile devletin siyasal aygıtı arasında yaptığı ayrımı, üretim noktası açısından yorumlamak yerinde olacaktır. Devlet aygıtı, yürütme erkini, idareyi, yargıyı ve onlara bağlı düzenekleri, siyasal aygıt ise devlet başkanı ve onun yönettiği hükümeti kapsamaktadır. Hükümet egemen sınıfın siyasetinin

⁵⁰ Burawoy’ın İngilizce orijinal metni “The Politics of Production” ismini taşımaktadır.

yürütülmesinden, idare ise hükümetin direktifleri çerçevesinde bu siyasetin en ince ayrıntısına kadar uygulanmasından sorumludur. Bu noktada devletin siyasal aygıtı ile siyasal ideolojik aygıtı arasında da bir ayırım yapılması gerekmektedir. Kapitalist toplumlarda, burjuvanın çıkarlarını koruma işlevini üstlenen hükümetler, baskıcı devlet aygıtının bir parçasıdır. Siyasal ideolojik aygıt ise devletin ideolojik aygıtları arasında yer almaktadır (2019: 16-17). Buradan hareketle üretim siyasetinin, ideolojik aygıtları arasında yönetim ilkelerinin önemine dikkat çekmek gerekmektedir.

Üretim noktasındaki ilişkileri açıklamak için yönetimin kökenlerine eğilmek gerekmektedir. Bu noktada Braverman'ın (2008) emek süreci analizinde değindiği yönetimin kökenleri tartışması işlevsel niteliğe sahiptir. Sanayi kapitalizminin erken evrelerinde sermayedarlar, emek denetimi başta olmak üzere üretim süreci üzerinde başat aktördür. Feodal düzenlemelerin tahrip olması, lonca tipi üretim tarzındaki ilişkilerin çözülmesiyle birlikte, sermaye sahibi sınıf toplumsal konumunu güçlendirmiştir. Öncelikle, tekstil endüstrisi, saat yapımı, ahşap, şapka ve deri imalatı gibi alanlarda taşeronlaştırma ve eve iş verme sistemi yaygınlaşmıştır. Ardından ise emek denetiminin güçleşmesi, istihdamın merkezileşmesini beraberinde getirmiştir. "Sözleşme özgürlüğüne" bağlı olarak istihdam edilen işçiler, fabrikaların çatısı altında çeşitli yöntemlerle denetime tâbi tutulmaya başlamıştır. Fabrikalardaki emek denetimi ihtiyacı, yönetim birimlerinin oluşması sonucunu doğurmuştur. Sonuç olarak ise "üretim sürecini yürütenler" ile bu "sürecin kendi adlarına yürütüldüğü kişiler" arasında uzlaşmaz çelişki ortaya çıkmıştır (2008: 83-91).

Emek denetimi konusunda tarihsel bir karşılaştırma yapan Edwards (1979) ise üç tip denetim biçiminden söz etmektedir. Edwards, 1880'li yıllarda işletme ölçeklerinin küçük ve kurumsallaşmış yapıların ortaya çıkmadığı süreçte basit denetimin var olduğunu belirtmektedir. Basit denetim, hiyerarşik bir niteliğe sahiptir. 1900'lü yıllarda yaşanan teknolojik gelişmelerle birlikte istihdam merkezileşmiş ve teknik denetim ortaya çıkmıştır. Teknik denetim, Taylor'ın bilimsel yönetim ilkeleri ekseninde kendisini göstermiştir. Kitlesele üretim tarzının belirgin olduğu 1945 sonrası dönemde ise denetim bürokratik bir yapıya bürünmüştür (1979: 129-131).

Burawoy (1985), Braverman (2008) ve Edwards'ın (1979) emek denetimiyle ilgili yaklaşımlarının temelinde, artı değere el koyma stratejileri yer almaktadır. Erken kapitalist evrelerden başlayarak 20. yüzyıl sonuna kadar yaşanan gelişmeler ele

alındığında, üretim yönetiminde ideolojik aygıtların belirleyici olduğunu ifade etmek mümkündür. Hiyerarşinin en üst düzeyinde yer alan yöneticiler, baskıcı işletme aygıtının bir parçası iken; kapitalist sınıfın, işletmenin ideolojik aygıtına dâhil olduğu söylenebilir.

Üretim yönetimine ilişkin 20. yüzyılda yaşanan gelişmeler, baskıcı işletme aygıtını açıklamak açısından önemlidir. Taylor (2020) tarafından geliştirilen bilimsel yönetim ilkeleri ve Ohno'nun (2021) açıkladığı Japon tipi üretim yönetimi, 20. ve 21. yüzyıllardaki üretim yönetimi stratejilerinin en önemli örnekleridir. Taylorist yönetim ilkeleri, Fordist üretim tarzına bağlı bir fabrika disiplini; Japon tipi üretim yönetimi ise Toyotaizm olarak ifade edilen yalın üretim tarzına bağlıdır.

Türkiye'de de benzer yönetim ilkelerini uygulayan işletmeler bulunmakla birlikte, demiryolu endüstrisinde özgün bir yönetim anlayışı bulunduğunu belirtmek mümkündür. Bunun arkasında iki temel etmen rol oynamaktadır: Öncelikle demiryolu endüstrisinde imâl edilen ürünlere kitlesel talep bulunmamaktadır. Dolayısıyla montaj hattına dayalı kitlesel üretimin gerçekleştirilmesi mümkün değildir. Seri imalata uygun olmayan demiryolu endüstrisinde zanaatçılık önem taşımaktadır. Vasıflı işgücüne duyulan ihtiyacın yüksek olması ücretlerin ve çalışma koşullarının iyileştirilmesini beraberinde getirmektedir. Aksi takdirde sektörde emek talebinde daralmalar görülmektedir. Örneğin 1974 yılında İngiltere'deki demiryolu şirketinin elektrikçilik ve kaynakçılık başta olmak üzere vasıflı işlerdeki emek kıtlığı nedeniyle yüksek ücret politikalarını izlemek durumunda kalmış ve personel memnuniyeti kritik bir role sahip olmuştur (Marks, 2024: 109). Zanaate dayalı üretim sisteminin kökenleriye Alman demiryolu endüstrisindeki gelişmelerle birlikte atılmıştır. Örneğin İngiliz üreticiler, 1978 yılında dahi tekerlekli torna üretimi gerçekleştiremediği için bu ihtiyaç Alman demiryolu şirketinden ithal edilerek giderilmiştir (2024: 135).

Demiryolu endüstrisindeki üretim yönetiminin özgün bir diğer yönü, Türkiye'de sektörün Cumhuriyet tarihi boyunca devletin kontrolünde olmasıdır. Bu noktada devletin yurttaşlık statüsüyle kendisine bağlı olanlarla olan ilişkisi, işçi-işveren ilişkileriyle iç içe geçmiştir. Ülkenin toplumsal yapısı da göz önüne alındığında aynı zamanda yurttaş statüsüne sahip olan işçilerin, kendilerinin işvereni ve koruyucusu statüsünde olan devletle kurduğu ilişkilerin bilimsel yönetim veya Japon tipi yönetim modelinin uygulanmasını güçleştirmektedir.

“Bize iş emrini veren de devletti, izin veren de... Benim yaptığım işin karşılığı, ülkemizde tüyü bitmemiş yetimin hakkıyla ödendi. Fabrikada amirler zaman zaman baskı uyguladılar. Ama hiçbir zaman abi-kardeş ilişkimiz zedelenmedi (*Görüşmeci 9*).”

Görüşmeci 9’un “abi-kardeş ilişkisi” olarak ifade ettiği ilişki biçimi, paternalizmin bir parçası olarak görülmektedir. Yönetenle yönetilen arasında, geleneksel aile kurumuna dayalı dilsel pratiklerin gelişmesi bunu açık bir biçimde göstermektedir. Paternalist ilişkiler eksenindeki fabrika yönetimi, örgütsel vatandaşlığa dayalı Japon yönetim modelinden bu yönüyle de ayrılmaktadır. Bu noktada işçilerin devlet olgusuna yüklediği anlamın da önem taşıdığını belirtmek gerekmektedir.

“Devletten sadece iş vermesini beklemeyeceksin. Sen de devlete sahip çıkacaksın. Devlete sahip çıkmak sadece askerlik değil. Sana iş verdiyse onun da layığını yapacaksın (*Görüşmeci 4*).”

Devlet, endüstri ilişkileri sisteminde işveren rolüne sahip olmakla birlikte, iş organizasyonu içerisinde diğer rollerini tahrir etmemiştir. Bilakis işçilerin işe ve işyerine bağlılığını sağlarken, onların yurttaşlık bağlarını doğrudan veya dolaylı olarak kullanmıştır. Dolayısıyla üretim yönetiminde, toplumsal yapı ve kültürel etmenler, geç sanayileşme olgusuyla birlikte değerlendirilmelidir. Bir işletmenin iş organizasyonu ve bu organizasyon çerçevesinde şekillenen emek süreci, ülkelerin politik ve ekonomik koşullarıyla, kültürel yapısıyla ve tarihsel-yapısal özellikleriyle sıkı bir ilişki içindedir. Öyle ki emek rejimi ve genel anlamıyla çalışma ilişkileri açısından sanayileşme hareketinin 19. yüzyılda başladığı ülkelerle geç sanayileşmiş ülkeler farklılaşmaktadır. Aydemir (1933: 7), Sanayi Devrimi’ni 19. yüzyılda yaşayarak kalkınan ülkeleri makineli ve müstemlekeli (sömürgeci) ülkeler, sanayileşme dalgasını yakalayamamış veya geç sanayileşmiş ülkeleri ise müstemleke (sömürge) ya da yarı müstemleke ülke olarak sınıflandırmaktadır. Bu sınıflandırmaya uygun olarak sömürgeci ülkelerdeki kapitalist üretim ilişkileri, 19. yüzyıldan itibaren işletme sınırları içerisinde etkili olmuştur. Diğer taraftan makineden mahrum kalması nedeniyle müstemleke veya yarı müstemleke olarak adlandırılan ülkelerde ise kapitalist emek süreci, makineli ülkelere oranla gecikmiş, ülkelerin ve işletmelerin kendine özgü koşullarınca şekillenmiştir.

EDF/ELMS, yarı müstemleke niteliğine sahip olan Türkiye’de demiryolu endüstrisinin başlıca kurumları arasında yer almaktadır. Fabrikadaki üretim yönetimi, devletin demiryolu stratejisiyle yakından ilgili olmuştur. 1963 yılından itibaren kalkınma planlarında belirlenen hedefler çerçevesinde üretim yapan fabrika, üretim

tarzı, yönetim anlayışı, işbölümü ve uzmanlaşma gibi konularda aynı dönemde çeşitli sektörlerde faaliyet gösteren birçok işletmeden farklı özellikleri içinde barındırmaktadır.

4.4.1. Üretim Tarzı ve İş Organizasyonu: Posta Sistemi

Araştırmanın kapsamını oluşturan dönemde, dünyada kitlesel/seri üretim tarzı yaygındır. 1960'lı yıllarda arz ve talep açısından yaşanmaya başlayan krize rağmen, “*Fordist üretici bildiği yolda dolu dizgin ilerlemeye*” devam etmiştir (Güngör, 2003: 14). Fordist üretim tarzı, montaj hattına dayalı kitlesel üretime dayanmaktadır. Ekonominin genel ilkesinin, toplam talebi arttırmaya dönük olduğu 1945-1980 döneminde otomotiv, metal, gıda ve benzeri birçok endüstride, üretim planlaması ve iş organizasyonu büyük ölçüde Fordist tarza göre yapılmıştır. (2003: 12-13).

Fordist üretim tarzı, emeğin kafa ve kol emeği olarak ikiye bölünmesini, “*kafa emeğinin emek üzerindeki denetimi pekiştirecek işlerde ve tasarım faaliyetlerinde kullanılmasını; kol emeğinin ise verimi yüksek, maliyeti düşük, ikâmesi sınırsız bir meta hâline getirilmesini*” gerektirmiştir (Güngör, 2003: 14). Bu noktada Braverman'ın (2008: 374) üretken emek-üretken olmayan emek kavramları üzerinden yaptığı değerlendirme önem taşımaktadır⁵¹. Fordist üretim tarzı içinde beyaz yaka statüsünde istihdam edilen –üretken olmayan– emek, iş organizasyonu, planlama, insan kaynakları yönetimi gibi birimlerde istihdam edilen ve belirli vasıflara sahip olmayı gerektiren grubu oluşturmaktadır. Diğer taraftan montaj hattı üzerinde çalışanlar, vasıflarından koparılmış işgücünü temsil etmektedir. Fabrika modeli öncesinde zanaat bilgisine ve zanaat vasfına sahip olan emeğin vasıflarından koparılması, Braverman (2008) tarafından “emeğin değersizleştirilmesi” olarak ifade edilmektedir⁵².

20. yüzyılın son çeyreğinde egemen olan diğer bir üretim tarzı da Japon modelidir. 1973 yılında ortaya çıkan petrol krizi, Japonya'da ekonomik büyümenin önünde büyük engel teşkil etmiş ve üretim tarzının dönüşümüne yol açmıştır (Ohno, 2021: 51). Kapitalizmin küresel düzeyde yaşadığı birikim krizi, Japonya'da esnek üretim tarzının gelişmesi yoluyla aşılırken; ABD ve AB ülkelerinde krizden çıkış için

⁵¹ Üretken emek kavramı, değişim değerine sahip olan meta üretimine katılan emeği ifade etmek için kullanılmaktadır. Diğer taraftan bağımlı statüde istihdam edilmesine rağmen değişim değeri olan bir ürünün imalatına katılmayan işgücü üretken olmayan emek kavramıyla ifade edilmektedir.

⁵² Braverman (2008), üretilen değer farklılaştırılması yoluyla emeğin değersizleştirilmesi nedeniyle üretken/üretken olmayan emek ayrımını eleştirmektedir.

Fordist işletmelerin üretimi, emek maliyetlerinin düşük, sendikal hakların sınırlı düzeyde olduğu azgelişmiş ülkelere kaydırılmıştır (Güngör: 2003: 20)⁵³.

Fordizmin standart üretim anlayışı ile Taylorist yönetim ilkeleri, gelişmiş ülkelerde işgücü maliyetlerinin artmasına yol açmıştır. Talepte yaşanan doygunluk, kitlesel üretimde yaşanan artışların karşılanmasını güçleştirmiştir. Diğer taraftan İkinci Dünya Savaşı sonrasında Batılı ülkelerde sosyal refah uygulamalarının artması ve sendikaların güçlenmesi, emek maliyetlerini arttırıcı bir etki yaratmıştır. Bu noktada tüketici-işçi ve işverenin ortaklığına dayanan bir üretim tarzının gelişmesinin (Sabel, 1994: 118), “Japon mucizesinin” gerçekleşmesini sağlayan başlıca etmenlerden olduğunu ifade etmek mümkündür (Ohno, 2021: 13).

Esnek üretim tarzı, 1980’li yıllardan itibaren Postfordist dönemin başat üretim tarzı hâline gelmeye başlamıştır. Bu süreçte Türkiye gibi yarı-çevre kategoride yer alan ülkeler, Batılı işletmelerdeki Fordist montaj hattını ihraç etmiştir. Batılı ülkelerde ise Japon modelinin temelini oluşturan esnek uzmanlaşma ve yalın üretim sistemleri devreye girmiştir. Ülkelerde egemen olan üretim tarzı, uluslararası işbölümü ve merkez-çevre ayrımı çerçevesinde ekonomi-politik olarak biçimlenmiştir (Topateş, 2016: 27-28).

Esnek/yalın üretim, stoksuz ve tam zamanında yapılması yoluyla, sermayedar sınıfa önemli ölçüde maliyet tasarrufu olanağı sağlamıştır. Esnek üretim, sıfır hata/sıfır arıza doğrultusunda üretim planlaması ve iş organizasyonu gerektirmektedir. Bu üretim tarzı, tüketicilerin “neyi, ne kadar istediğiyle” ilgilenmesi nedeniyle aşırı üretimden kaçınmakta, dolayısıyla Fordist fabrika modeline göre daha az sayıda istihdamı gerektirmektedir. İstihdam edilenlerin ise belirli vasıf düzeyine ve fonksiyonel esnekliğe sahip olması beklenmektedir (Güngör, 2003: 29). Zira Japon modeline göre katı yapıya sahip olan bir işgücü profili, verimlilik ve üretkenlik açısından kayıplara yol açmaktadır.

⁵³ Kapitalizmin küresel birikim krizi yaşadığı bu süreçte SSCB, teknolojik gelişmelere uyum sağlayamaması nedeniyle alternatif bir sistem kuramamıştır (Şaylan, 2016: 250). Japonya ve “Asya Kaplanları” olarak adlandırılan ülkelere “gelişmekte olma ülke” statüsünden “gelişmiş ülke” konumuna erişebilmiştir (2016: 302). Öte yandan Adam Smith’in yaklaşımına benzer şekilde toplumsal işbölümünü bilgi yoğun üretim ve inovasyonlar doğrultusunda kurgulayan Çin, yüksek işgücü rezervi ve düşük üretim maliyetini kullanarak yükselişe geçmiştir (Arrighi, 2021: 368).

Ohno'ya göre (2021: 77) israf ve kayıpların ortadan kaldırılması için iki nokta önem taşımaktadır: İlki, üretim etkinliğini arttırmak, yalnızca maliyet düşürme amacını taşıdığı zaman anlamlıdır. Bu amaca ulaşmak için tam zamanında ve stoksuz üretimle birlikte, emek gücünün minimum seviyede kullanılması gerekmektedir. İkinci noktaysa, üretim bandındaki etkinliklerin sürekli ve sistematik bir şekilde izlenmesi ve denetlenmesidir. Bunun için işçiler gruplar hâlinde gözlenerek, tüm fabrikanın etkinliğinin değerlendirilmesi gerekmektedir.

Tezin araştırma alanı olan ELMS'deki üretim tarzı ve iş organizasyonu, Fordist veya esnek üretim tarzlarına dayanmamaktadır. Fabrika yerleşim planı incelendiğinde, seri üretime dayalı bir modelin bulunmadığı göze çarpmaktadır. ELMS, sermayesi devlete ait olması nedeniyle çalışma ilişkilerinde ve emek rejiminde devletin belirgin rol oynadığı bir atölyeler kümesinden oluşmuştur. Müessese, fiziki ve teknik olarak birbirinden bağımsız atölye tipi fabrikalardan oluşmaktadır. Bunlar lokomotif, vagon, motor, elektrik makineleri, talaşlı imalat, boji⁵⁴ ve kimyasal işlemler fabrikalarıdır.

Şekil 2. Lokomotif Fabrikası'ndan Bir Fotoğraf



Kaynak: TÜRASAŞ Eskişehir Bölge Müdürlüğü Arşivi.

⁵⁴ Boji, demiryolu araçlarında tekerleğin hareket etmesine yarayan bir parçadır.

Çeken ve çekilen araçlar, raylar aracılığıyla atölyeler içerisine giriş çıkış yapmaktadır. Bakım-onarım ve imalat işlemleri, fabrika içerisinde bulunan tezgâhlara bağlı olarak istihdam edilen nitelikli emek gücü gerektirmektedir. Fabrikalar gerek kitlesel talep olmaması gerekse işletmenin ağır sanayi niteliği taşıması nedeniyle seri üretime yatkın olarak örgütlenmemiştir. İmalat, sipariş üstüne gerçekleştirilmekle birlikte, yine seri üretim olgusunun var olmaması nedeniyle Japon tarzı-esnek üretim stratejisinin varlığından da söz etmek mümkün değildir.

Şekil 3. Torna Tezgahında Çalışan İşçiler



Kaynak: TÜRASAŞ Eskişehir Bölge Müdürlüğü Arşivi.

Fabrikadaki üretim tarzı, demiryolu endüstrisine için özelliklere sahiptir. Bu üretim tarzı, görüşmeciler arasında yer alan Görüşmeci 1 tarafından “posta sistemi” olarak ifade edilmektedir. İşletmedeki ana üretim birimi, 6 ila 15 işçi arasında değişen postalardır. Her postanın başında bir postabaşı bulunmaktadır. Postabaşılar, genellikle işçiler arasından seçilmekte olup çırak okulu mezunu işçilerin postabaşı olarak seçilmede avantajlı durumda oldukları görülmektedir. Postabaşılar, üretim noktasındaki denetimi sağlamakla görevli olup mühendis veya teknisyenlerden oluşan şube müdürlerine bağlı olarak çalışmaktadır. Bir şube müdürüne ortalama 4-6 postabaşı bağlıdır. Şube müdürleri ise fabrika genel müdürü tarafından belirlenen grup

müdürlerine bağlı olarak faaliyet göstermektedir (Görüşmeci 1, Görüşmeci 2, Görüşmeci 3, Görüşmeci 8, Görüşmeci 9 ve Görüşmeci 10).

Postalar, uzmanlık alanlarına bağlı olarak işletmenin altında yer alan fabrikalarda görevlendirilmektedir. Örneğin elektrik makineleri fabrikasında yer alan bir posta, lokomotiflerin elektrik ünitelerinin bakımı, onarımı veya üretiminde rol almaktadır. Postalar, işçilerin yeteneklerine ve uzmanlık alanlarına bağlı olarak şekillenmektedir. Postaların belirlenmesinde, işçilerin Çırak Sanat Okulu'ndaki branşları önemli bir rol oynamaktadır. Postalar elektrikçilik, kaynakçılık, montajcılık, dökümcülük, marangozluk gibi belirli bir zanaati temsil etmektedir (Görüşmeci 1 ve Görüşmeci 2).

Postalardaki nitelikli işgücü, genellikle Çırak Sanat Okulu mezunlarından oluşmakta olup yerel işgücü piyasasından temin edilen işçilerin becerileri üretim sürecinde gelişmektedir. Postabaşılığa terfide ise çırak okulu mezunluğu, önemli bir değişken olmaktadır (Görüşmeci 4). Ayrıca çırak okulu mezunu işçiler arasında şube müdürlüğüne terfi edenler dahi bulunmaktadır. Diğer taraftan istisnai de olsa yerel piyasadan temin edilen işçiler arasından da postabaşı seçilenler bulunmaktadır (Görüşmeci 4 ve Görüşmeci 9).

Postalar, kendilerine verilen görevlerin yerine getirilmesinde şube müdürlerine, grup müdürlerine ve fabrika yönetimine karşı nispi özerkliğe sahiptir. Posta içerisindeki işler kolektif olarak yapılabildiği gibi işçiler arasındaki işbölümüne göre de yerine getirilebilmektedir. Diğer taraftan postalar arasında işbölümü yöntemiyle üretim de yapılabilmektedir. Örneğin fabrika içerisindeki kaynakçı postalarından birisi, verilen işi işbölümü çerçevesinde yerine getirebilirken, diğer bir kaynakçı postası kendi başına yapabilmektedir (Görüşmeci 3). Posta içindeki denetim, Edwards'ın denetimle ilgili kavramsal çerçevesinin dışında bir niteliğe sahiptir. İşletmenin, serbest piyasa ekonomisine dayalı bir üretim ilişkilerine sahip olmaması nedeniyle basit denetimden söz etmek olanaklı değildir. Taylorist yönetim ilkelerinin bulunmaması, işletmede teknik denetimin koşullarının oluşması önündeki en önemli etmendir. Diğer taraftan kitlesel üretim tekniklerinin kullanılmadığı koşullarda bürokratik denetimin varlığından söz etmek de mümkün değildir. Atölyelerde denetimden sorumlu kişi öncelikle postabaşılardır. Postabaşılar şube müdürlüklerine ve işletme müdürlüğüne karşı sorumluluk taşımaktadır. Şube müdürü veya işletme müdürleri genellikle üretim

planlamasından sorumlu mühendislerdir. EDF/ELMS'deki emek denetimi, Almanya, İngiltere ve Fransa'daki örneklere benzemektedir (Glaister, 2006: 49; Quinet, 2006: 81; Larkin ve Larkin, 1988: 139).

Demiryolu endüstrisinin karakteristik özelliği olan posta sistemi, emeğin denetimi konusunda kitlesel veya yalın üretim tekniklerinin uygulandığı sektörlerden ayrılmaktadır. Örneğin rıza üretme pratiği olarak kullanılan işyeri oyunları (Burawoy, 2015: 82), posta sistemi açısından işlevsel değildir. İşyeri oyunları, bant sistemine dayalı üretimin yapıldığı işletmelerde çalışanların kendilerinden beklenen görevleri yerine getirerek kotalarını doldurmalarını ve bu sayede ücretlerini arttırmalarını sağlayan mekanizmalardır. Ücretin yanında, işçiler bu oyunlar vesilesiyle sıradan işlerin yapılmasına yönelik motivasyon sağlamaktadır (2015: 82-84). Ancak atölye biçiminde örgütlenen EDF/ELMS'de işçilerden üretim miktarına yönelik bir beklenti bulunmamaktadır. Ayrıca yerine getirilen işler, sıradan bir niteliğe sahip olmayıp zanaatkârlık gerektirmektedir. Bahsedilen zanaatkârlık, geleneksel anlamda tek bir kişinin yer aldığı bir atölye değildir. Sennett'in (2009: 24) tanımladığı gibi belirli alanlarda beceri kazanmış, kazandığı beceriyi hem imalat hem de tamir işlerinde kullanan zanaatçilerden oluşan bir atölyedir.

Posta sisteminde zanaatkârlık, üretimin ve bakım-onarımın merkezinde yer almaktadır. Bu sistem, Osmanlı İmparatorluğu döneminde işletmenin kuruluşundan itibaren varlığını sürdürmektedir. Sistem, işçilerin postalar hâlinde ve bir postabaşının kontrolünde işe devamlılığının sağlanması amacıyla kurulmuştur. Nitekim Cumhuriyet öncesi dönemde hiyerarşinin en alt düzeyinde istihdam edilen Müslüman-Türk işçilerin, belirli düzeyde kazanç elde etmesinin ardından işlerini bırakarak köyüne dönmesi yaygın bir eğilimdir (Quataert, 2017: 127). Almanlar tarafından, işgücü devamlılığını sağlamak amacıyla geliştirilen bu sistem, Cumhuriyet döneminde de varlığını sürdürmüştür. Posta sistemi, Osmanlı İmparatorluğu döneminde mevcut olup Cumhuriyet dönemine de miras kalan işgücü temini sorununa karşı etkili bir yapıya sahiptir. Fabrikaları Almanların yönettiği dönemde kurulan Çırak Sanat Okulu'nun yönetsel değişikliklere maruz kalmasıyla birlikte 1970'li yıllara kadar varlığını sürdürmesi de posta sisteminin işgücü temini konusundaki işlevselliğini göstermektedir. Bununla birlikte fabrikadaki işgücü devrinin, kamu veya özel sektördeki işletmelere oranla daha düşük seviyede olması, posta sisteminin işgücü kıtlığına karşı etkin bir yapıya sahip olduğunu ortaya koyan diğer bir göstergedir.

“Bizim zamanımızda Sümerbank’ta veya Şeker’de çalışanlar bile demiryoluna geçmek isterdi. Eskişehir’de diğer bir yol da tayyare fabrikasıydı. Ama bu (düşünce) bizim zamanımızda değil, eskilerde de mevcuttu... Benim çıraklık dönemimde usta öğretmenim vardı Hamdi Usta. Düşün bak o Atatürk yaşarken işe girmiş. Ben girdiğimde bana ustalık yaptı (Görüşmecisi 5).”

Tekil örnekler, işgücü açığının tamamen kapatıldığını iddia edecek düzeyde kanıt sunmamaktadır. Ancak yine de dönemin koşullarında yaşanan işe devam ve işgücü devri gibi sorunlar karşısında, tanıkların ifadelerinden yola çıkarak analizlerde bulunmak mümkündür. Görüşmecinin ifadesinden anlaşıldığı kadarıyla, EDF/ELMS’nin işe girmede ve o işyerinde devam etmeye ilişkin cazip yönleri bulunmaktadır.

“Emekli olduğumuzda verilen Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları armalı saatler bile ne kadar kıymetliydi. O saatler, müessesseye harcadığımız vaktin işaretiydi... Ama şimdi emekli olmak hayal, olsan da neye yarar (Görüşmecisi 9)...”

TCDD ve bağlı müesseselerde çalışanlara, kurum tarafından TCDD logolu saatler (köstekli) hediye edilmektedir. Bu saatler, işçilerin ve memurların demiryollarında geçirdikleri vaktin değerini simgelemektedir. Posta sisteminin bu konudaki fonksiyonu, harcanan iş zamanı içinde belirli iş disiplini altında artı-değerin yaratılmasıdır. Üretilen değer, yalnızca metalarla da sınırlı görülmemektedir. Çıraklık sisteminde yer alanlara, işçi yardımcılığından ustalık düzeyine erişene kadar kullanabileceği bilgi ve becerileri kazandırmak, posta sisteminin çıktıları arasında yer almaktadır. Ustaların çıraklarını yetiştirmek için harcadığı zaman, işletmede tarih boyunca edinilen bilgi birikimini simgelemektedir. Bu yönüyle posta sistemindeki ustaların, Sennett’in (2009: 127) bahsettiği zanaatkâr profiline benzemektedir. Buna göre beceri bireysel olarak sahip olunan bir meziyet olsa da büyük ölçüde kurumsal ve toplumsal bilgi birikiminin etkisi altındadır.

Posta sistemiyle çalışma modelinin benzeri, İngiltere’deki lokomotif fabrikasındaki montaj atölyelerinde de görülmektedir (Larkin ve Larkin, 1988: 32). Rus ve İngiliz demiryolu endüstrisindeki özelleştirme sürecine yönelik karşılaştırmalı bir analiz yapan Kiblitckaya (1997: 65) da her iki ülkede de üretim tarzının posta modeline dayandığını belirtmektedir. Araştırma bulgularımıza benzer şekilde, Kiblitckaya posta sistemini “genellikle 10-12 kişiden oluşan ve meslek ilkesine göre bir araya gelen işçilerin resmi kolektif örgütlenmesi” olarak tanımlamaktadır (1997: 65-66). Strangleman (2004: 161), posta sisteminde iki anahtar kavramın bulunduğunu işaret

etmektedir: beceri ve uyum. Postalar, işçilerin beceri kazanması açısından uygulamalı eğitimin merkezi konumuna sahiptir. Bununla birlikte sistem içindeki devamlılığın ön koşulu gruba uyum sağlamaktır. Grup içindeki uyum, posta sisteminin güvencesi olarak gösterilmektedir. Demiryolu endüstrisinde posta sisteminin yerine farklı bir organizasyonun ikâme edilmesiyle, zanaatkârlığın devamı açısından risk taşımaktadır (2004: 166).

4.4.2. Emek Denetimi ve Yönetimsellik

Kapitalist üretim ilişkilerinde çağdaş yönetim ilkelerinin gelişmesinin temelinde Taylor'ın ilkeleri yer almaktadır. Braverman'ın (2008: 147) “emeğin bilimsel organizasyonu” olarak ifade ettiği Taylorist yönetim ilkeleri, işgücü verimliliğinin azami düzeye ulaştırılması yoluyla üretkenlik artışını sağlamayı amaçlamaktadır. Endüstri mühendisliği bilimi, Taylor'ın bilimsel yönetim ilkelerine paralel bir şekilde gelişmiştir. Taylor'a (2020: 15) göre bilimsel yönetimin temel hedefi “tüm çalışanların bireysel, maksimum refahını sağlamak ve böylece işverenin de maksimum refahını gerçekleştirmektir.

Bilimsel yönetim ilkeleri, zaman ve hareket yasasına (diğer bir ifadeyle iş-zaman etüdüne) dayanmaktadır. İş-zaman etüdülerinin sağlıklı bir şekilde gerçekleştirilebilmesi için ihtiyaç olan unsurların başında, “tercihen ülkenin farklı yerlerinden ve farklı kuruluşlardan” seçilecek, analiz yeteneği yüksek 10-15 kişilik bir ekip kurulması gelmektedir (Taylor, 2020: 92). Ekibin işletmedeki hareket ve faaliyetleri incelemesi için gerekli araç ve gereçlerin sağlanması, yapılan işlerde ulaşılması gereken hızın kronometre yardımıyla belirlenmesi, hatalı ve gereksiz faaliyetlerin elenmesi, gereksiz hareketlerin engellenmesinin ardından ise en uygun hareketlerle en uygun araçların bir araya getirilmesi, bilimsel yönetimin diğer ilkeleridir (2020: 93).

Taylor, bilimsel yönetimin; gelişigüzel yöntemler yerine bilimin, çatışmalar yerine uyumun, bireycilik yerine işbölümü ve işbirliğinin, sınırlı üretim yerine maksimum üretimin ve nihai olarak her işçinin maksimum verimlilikle çalıştırılması yoluyla sağlanabileceğini belirtmektedir (2020: 108). Taylorizmin dayandığı emek süreci örgütlenmesinde, işçi öncelikle üretim bilgisinden yoksunlaştırılarak vasıfsızlaştırılır. Uygulama ve tasarım işleri birbirinden ayrılarak kafa-kol emeği ayrımı ortaya çıkar. (Savran, 2010).

Fordist üretim tarzının oluşturduğu işletmelerdeki düzenleme biçimi Taylor'ın yönetim ilkelerine dayanmaktadır (Amin, 1994: 8). Birikim rejimi ve düzenleme biçimi arasındaki bu ilişki, merkez ülkelerde İkinci Dünya Savaşı ile 1980 yılı arasında kurulmuştur. Küresel işbölümündeki rolü, ucuz hammadde ve işgücü kaynağı sağlamak olan çevre/yarı-çevre ülkelerdeyse bu ilişki gelişmiş ülkelerle eş zamanlı olarak kurulamamıştır (Öngen, 1994: 308).

Tam da bu nedenle Lipietz (1993: 72), Güney ülkelerindeki birikim rejimini “çevresel Fordizm” ve düzenleme biçimini “kanlı Taylorizm” olarak ifade etmektedir. Fordizmin, birikim krizi nedeniyle terk edilmeye başlanıldığı süreçte, gelişmiş ülkelerde esnek üretim (Postfordizm) modeli ve neo-Taylorist yönetim anlayışları yaygın biçimde benimsenmiştir. Güney ülkeleriye, bu süreçte bir yandan montaj hattını, diğer taraftan da Taylorist yönetim anlayışını Kuzey ülkelerinden transfer etmiştir.

Merkez ülkelerde belirgin hâle gelen üretim yönetimi stratejisi, toplam kalite yönetimine evrilmiştir. Takım çalışması ve kalite çemberleri aracılığıyla emek denetiminin ve iş disiplininin sağlandığı toplam kalite yönetiminde, işgücünün verimliliğini arttırmada “motivasyon” anahtar kavramlardan birisidir. Diğer taraftan üretim fazlası, ölü zamanlar, gereksiz nakliye ve bakım işleri, uygun olmayan işler, stok fazlası, verimsiz hareketler ve hatalı parça üretimi gibi kaynakların etkinsiz kullanımına yol açan faktörlerin ortadan kaldırılmasında, toplam kalite yönetimi işlevsel bir niteliğe sahip olmaktadır (Ohno, 2021: 79). Toplam kalite yönetimi anlayışına göre, fabrika içerisinde tanımlanan örgütsel yurttaşlık, devlete bağlı olan yurttaşlıktan daha üst düzeyde bir ussallığa sahiptir (Topateş ve Kalfa, 2017: 429). Ohno'nun (2021: 80) “atölye her şeyden önce gelir” yaklaşımının temelinde de bu ussallık yer almaktadır.

Üretim tarzı ve yönetim biçimi, işletmeleri çevreleyen etmenlerle yakından ilgilidir. Refah devleti uygulamalarının çevrelediği koşullarda, işletmelerdeki Fordist usulde üretim ve Taylorist yönetim arasındaki uyum bu noktada verilecek en net örnektir. Bu noktada, söz konusu uyuma ilişkin değerlendirme yaparken ele alınan dönem ve yerin koşullarının altını çizmek gerekmektedir. Bu araştırmanın kapsamında yer alan yıllarda, Türkiye’de planlı kalkınma ilkeleri çerçevesinde bir sanayileşme stratejisi benimsenmiştir. Dış yardımlar ve krediler aracılığıyla sanayi yatırımlarının yapıldığı bu dönemde, metal sanayi gibi alanlarda Fordist tarzda üretim yapılmış olmasına karşın, ülkedeki işletme ölçeklerinin boyutu dikkate alındığında

genellemelerde bulunmak oldukça güçtür. Benzer şekilde, söz konusu işletmelerde Taylorist veya neo-Taylorist eğilimlerin görüldüğünü belirtmek de iddialı bir yaklaşımdır.

EDF/ELMS açısından bir değerlendirme yapıldığında, belgeler ile sözlü tarih görüşmecilerinin beyanları arasındaki farklılığa dikkat çekmek gerekmektedir. Özellikle TCDD'nin kurumsal yayınlarında bilimsel yönetim ilkeleri, verimlilik ve performans ölçümü gibi birçok konuda çok sayıda görüşe yer verildiği görülmektedir.

Tablo 15. Kurumsal Yayınlarda Emek Denetimine Yönelik Görüşlerin Yer Aldığı Örnekler

Yayın Adı	Sayısı	Yazar	Makale
Sanat ve Spor	1949/2, 5 ve 6	Sami Deva	İdeal Bir İşçi Nasıl Olmalı ve Nasıl Yetişmeli
Sanat ve Spor	1949/6	Nüvit Osmay	Amerika Endüstrisinde Psikoteknik Tatbikatı
Sanat ve Spor	1949/7	Nüvit Osmay	Amerika Endüstrisinde İnsan
Sanat ve Spor	1950/9	Nüvit Osmay	Amerikalı İnsan
Demiryol	1961/422-423	Salih Kozak	İktisadi İşletmede İnsan
Demiryol	1961/424-425	Nüvit Osmay	İş Sahasında Çalışkanlık ve Tembellik
Demiryol	1962/437-438	Nüvit Osmay	Amir ve Memur
Demiryol	1963/446-447	Oktay Ertem	Psikoteknik ve Demiryollarımızdaki Mütevazı Tatbikatı
Demiryol	1969/527	Özdemir Özsoy	Demiryolu Projelerinde İktisadilik
Demiryol	1971/540	Bülent Kandiyeli	İşçi Memur Ayrımı

Yayın Adı	Sayısı	Yazar	Makale
	1971/546	Necmettin İlbbay	Meslek İlişkilerimiz
Demiryol	1972/552	Demiryolcu	Kamu İktisadi Teşebbüslerinin Yeniden Düzenlenmesi ve Çalışmaları
Demiryol	1972/559	Kenan Durgun	Personel Sorunları
Demiryol	1972/563	Saim Mersinlioğlu	Verimlilik ve Kayırma
Demiryol	1974/580	Abdurrahman Togay	İktisadi Kalkınma, Nitelenmiş İşgücü, Mesleki ve Teknik Eğitim ve Öğretim İlişkisi
Demiryol	1974/581	Erdoğan Dinçer	Japon Demiryollarında Eğitim
Demiryol	1974/581	Abdurrahman Togay	Hizmet İçi Mesleki Eğitim Çalışmalarında Verim
Demiryol	1975/591	Bülent Kandiyeli	Gene İşçi Memur Ayrımı
Demiryol	1980/655	Bahri Özbey	Demiryolculuk

Kaynak: Arşiv araştırma çerçevesinde yazar tarafından oluşturulmuştur.

Kurumsal yayınlarda emek denetimi, verimlilik, iş disiplini ve genel anlamıyla emek sürecini ilgilendiren konularda verilebilecek birçok örnek mevcuttur. Tablo15'te örnekler arasından seçilen bazı görüşlere yer verilmiştir. Bu görüşleri öne süren yazarlar, TCDD ve ELMS'de görev yapan mühendis ve uzman kadrolarından oluşmaktadır. Gerek TCDD gerekse EDF/ELMS, orta ve üst düzey yönetici kadrolarda yer alan personeli, belirli eğitimler almak ve incelemelerde bulunmak üzere yurt dışında görevlendirmiştir (Görüşmeci 1, Görüşmeci 2 ve Görüşmeci 6).

Özellikle 1950’li ve 1960’lı yıllarda söz konusu personelin yurt dışındaki izlenimlerini kurumsal yayınlara yansıttıkları görülmektedir. Örneğin incelemelerde bulunmak üzere ABD’ye gönderilen Nüvit Osmay’ın, öne sürdüğü görüşlerde ABD endüstri ilişkilerindeki gelişmelerin etkisi dikkat çekmektedir⁵⁵.

“Gerek kafa ve gerek el işçisinden neler istemeliyiz? Amerikalılar senelerden beri bu suali kendi kendilerine sormuşlar ve müspet istatistiklere dayanan cevaplar da bulmuşlardır... Yirmi muhtelif vasıftan teşekkül eden bir listenin hemen hemen en başında gelen bu vasıf, insanlarla beraber çalışmasını ve geçinmesini bilmekten başka bir şey değildir... Hayatta tek başına iş yapmak zamanı taş devrinden bile eskilere aittir (Osmay, 1949a: 3)...”

İşletmelerde işbölümü ve işbirliğinin önemine dikkat çeken Osmay, ABD endüstrisinde çalışanlar açısından zamanın taşıdığı önemi şu şekilde vurgulamaktadır:

“Zaman, bu yeni dünyada çok kıymetli ve enteresan bir Hint kumaşından yapılmış güzel bir kadın elbisesine benzer... Hiçbir tarafından bir santim bile kesemezsiniz. Herkes meşguldür. Konuşmak için randevu almak mecburiyetindedir. Uluorta habersiz gidip kimseyi rahatsız edemezsiniz. Bürolar çoğu yerlerde camekânlara ayrılmıştır. Herkes birbirisiyle alay eder, güler, konuşur. Fakat herkes işinin başındadır (Osmay, 1949a: 21)...”

Kurumsallaşma ve şirket kültürünün oluşumu açısından ABD endüstrisini örnek alan Osmay (1949b: 11), ABD ile Avrupa ülkelerinde kapitalizmin gelişimine ilişkin değerlendirmelerde de bulunmaktadır:

“Hayata gözünü açtığı zamandan itibaren başlayarak, hayata atılıncaya kadar maddi ölçülerle hesap etmesini öğrenen Amerikalı, böylece belki biraz fazla maddi yetiştirilmiş oluyor. Dolardan başka ölçülere yabancı kalıyordu. Fakat bu ölçsüzlük içinde kalan ve kendisine bazen manevi, bazen de maddi ölçüler aramakla vaktini israf eden ihtiyar Avrupalıya karşı ona büyük bir avantaj sağlıyordu.”

Osmay (1949c: 12), ABD endüstrisinde işe alımlarda uygulanan psikoteknik testler üzerinde de durmuştur. Psikologlar tarafından hazırlanan psikoteknik testler sonucunda belirli bir puanın altında kalanların işe alınmadığını, belirli puanların üzerinde alanların ise aldıkları puana göre vasıf gerektiren işlere yerleştirildiğini belirtmiştir.

⁵⁵ TCDD uzmanlarından Nüvit Osmay, kurumdan emekli olmasının ardından (1970’li yıllarda) TÜBİTAK Bilim Teknik Dergisi’nin editörlüğünü üstlenmiştir. Osmay’ın ayrıca “İnsan Mühendisliği” isimli kitabı bulunmaktadır. Gerek kurum içindeki etkinlikleri gerekse bilimsel faaliyetleri, Osmay’ın demiryolu işçilerine ve memurlarına yönelik entelektüel katkılarını göstermesi açısından önem taşımaktadır.

İşçi ve memurların verimliliğinin düşük olmasının “tembellik” olarak adlandırılmadan, bunun sebebinin araştırılması gerektiğini belirten Osmay (1961: 13), verimliliğin düşük olmasının arkasında psikolojik, ailevi veya iş/işyerinden kaynaklanan etkenlerin rol oynayabileceğini belirtmektedir. Verimliliğin arttırılması için çalışanların bu üç konuda motive edilmesi gerektiğini ileri sürmektedir. Bunun için de işletme içerisinde psikolojik destek sağlanması gerektiğine dikkat çekmektedir.

Osmay’ın önerdiği psikoteknik testler, EDF’de 1960’lı yıllarda denenmeye başlamıştır. Öncelikle makinistler üzerinde yapılan çalışmayla sinir sistemi, el hareketlerinin koordinasyonu, noktalama, çizme, toplu dikkat ve yaygın dikkat konularında ölçümler yapılmıştır. Ancak, psikoteknik laboratuvarındaki demirbaş eksikliklerinin yeterince giderilememesi gibi nedenlerle bu uygulama sürdürülebilir bir nitelik kazanamamıştır (Ertem, 1963: 16-18).

ABD veya Avrupa ülkelerindeki endüstrilerde, yönetim ve emek denetimi alanında görülen gelişmeler, Türkiye’de de eş zamanlı olarak ortaya çıkmamıştır. İdeal bir işçinin nasıl olması ve nasıl yetiştirilmesi gerektiği sorusuna yanıt arayan Deva (1949: 1), bu durumu “*Büyük çapta endüstri hayatına girmemiz pek eski olmadığından, Avrupa’da ve Amerika’da olduğu gibi büyük çapta ve belirli bir plana dayanarak işçi yetiştirmemiz henüz ele alınmış ve geliştirilmiş bir konu değildir*” ifadesiyle açıklamaktadır.

EDF/ELMS’de verimliliğin sağlanmasında idareci, maliyeci ve mühendislerin insan faaliyetlerini incelemesi gerektiğini belirten görüşler mevcuttur. İşletmede insan kullanma tekniği olarak öne sürülen bu görüşe göre, herhangi bir demiryolu işletmeciliğinde “yüksek perdeden verilen emirlerle, sert nizamlarla” verimliliği arttırmak mümkün değildir (Kozak, 1961: 41). Bu yaklaşım, çalışanların rızasına dayalı bir yönetim stratejisi geliştirme amacını göstermektedir.

Kurumsal yayınlarda yer alan birçok makalede, bilimsel yönetim ilkeleri ve verimliliğe ilişkin görüşler yer almaktadır. Ancak EDF/ELMS’de bu görüşlerin uygulanabildiğine ilişkin bir bulguya rastlanmamıştır. Nitekim sözlü tarih görüşmecilerinin hiçbiri, amirleri tarafından sıkı bir denetim baskısına maruz kaldığını ifade etmemiştir.

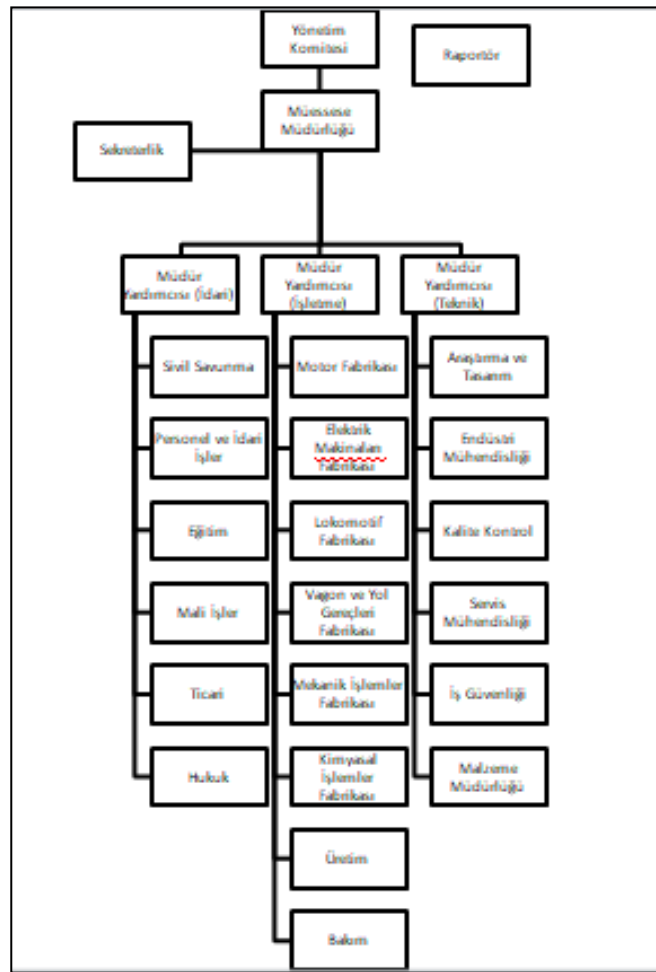
İş disiplini, kurumsal kaynaklar dışında ELMS raporlarında da yer almış bir konudur. Örneğin 1977 tarihli ELMS Brifing Dosyası'nda, personel rejimi konusunda yeterli esneklik bulunmadığı için iş disiplininin yeterince sağlanamadığı belirtilmiştir (ELMS, 1977: 10). Personelde verimliliği özendiren bir ödül mekanizmasının geliştirilememesinin, iş disiplininin sağlanması açısından büyük bir eksiklik olduğuna dikkat çekilmiştir.

İş disipliniyle ilgili benzer bir sorun Yüksek Denetleme Kurulu Raporları'nda da yer almıştır. Örneğin toplu iş sözleşmelerinde, işçilerin lehine bağlayıcı hükümler bulunması nedeniyle *“işçilerin, işin icabı olan işyerlerinde gerektiği gibi çalıştırılmadığı”* belirtilmiştir. İşçilerin çoğunluğunun, toplu iş sözleşmesiyle sağlanan 10 dakikalık gecikme istisnasından faydalanarak işe geç geldikleri, kartlarını bastıktan⁵⁶ sonra da sebepsiz olarak işe ortalama yarım saat geç başladıkları, öğle yemeğinden ve akşam paydosundan önce ortalama 30-45 dakika önce işlerini bıraktıkları, öğle saatlerinde yemekhanede ve akşam işyeri çıkış kapısı civarında toplandıkları ifade edilmiştir. Sonuç olarak da Müessese Müdürlüğü'nün iş disiplinini sağlayıcı önlemleri alarak meydana gelen işgücü kaybını ve dolayısıyla gider artışını engellemesi temenni edilmiştir (YDK, 1979: 14).

EDF, 1970 yılına dek TCDD'ye bağlı olmakla birlikte, 1970 yılında 440 sayılı İktisadî Devlet Teşekkülleriyle Müesseseleri ve İştirakler Hakkında Kanun'un 11. maddesine dayanarak müessese haline gelmiştir. Bu gelişme, sermayesi tamamen devlete ait olan ELMS'nin tüzel kişi statüsü kazanmasını sağlamıştır.

⁵⁶ Sözlü tarih görüşmecilerinden elde edilen bilgilere göre kartlı giriş sistemi 1970'li yılların başlarında kurulmuştur.

Şekil 4. ELMS Organizasyon Şeması



Kaynak: ELMS Ana Statüsü..

ELMS, TCDD Yönetim Kurulu tarafından atanan “yüksek tahsil görmüş” bir müdür ve yönetim komitesi tarafından yönetilmiştir. İdari ve yargı merciler ile üçüncü kişiler karşısında ELMS’yi temsil etme yetkisi ve sorumluluğu Müessese Müdürü’ne aittir. Yönetim Komitesi, Müessese Müdürü ile TCDD Yönetim Kurulu tarafından ELMS’deki en yüksek seviyedeki idareciler arasından seçilen üç görevli ve 440 sayılı Kanun esaslarına göre işçiler arasından seçilen bir işçi üyeden oluşur. İşçilerin görev süreleri üç yıl olup aynı göreve yeniden seçilmeleri mümkündür. Komite üyeleri arasından işçiye aylık brüt 500 TL ödenirken, diğer üyelere herhangi bir ödeme yapılmamaktadır.⁵⁷

Sözlü tarih görüşmecileri arasında yer alan Görüşmeci 7, 1976-1979 yılları arasında yönetim komitesinde işçi temsilcisi olarak görev yapmıştır. Görüşmeci 7,

⁵⁷ TCDD Eskişehir Lokomotif ve Motor Sanayi Müessesesi Statüsü (1970).

komitede verimlilik ve disiplin gibi husuların zaman zaman gündeme geldiğini belirtmekle birlikte, bu konuda herhangi bir çatışmanın yaşanmadığını belirtmiştir. Üstelik 1976 yılında bir verimlilik kursuna katıldığını belirten Görüşmeci 7, işçi temsilcisi olarak yönetim komitesinde verimlilik konusuna daha fazla önem verdiğini ifade etmektedir:

“Verimlilik kursuna gitmiştim ben. Orada bir sigara bile içerken geçen zamanlar, kaybolan zamanlar gibi şeyler vardı. Çalışırken bile heba edilen zamanların neye mal olduğuna getirilen şeylerdi bunlar... Bir gün bizim orada bir binanın kiremitlerini yıkıp yenilemeye karar almışlar. Salih (Sağın) Bey’in zamanydı galiba. Demiş evet atın kiremitleri yenileyeceğiz. Tedavülden kalkmış, miladı dolmuş şeyler. Ben görevdeyim (Yönetim Komitesi’ni kast ederek) o zaman bana telefon ettiler. Dediler ya kiremitleri atıp yukarıdan kırıyorlar, yazık günah başka yerde kullanılır onlar diyorlar. Biz de eski kafayız ya, boşuna kırıyorlarsa yazık ya en kötü birine verilir mantığıyla gidip baktığımda, baktım atıyorlar dedim durun. Kim böyle söyledi dedim. Müdür dedi. Tamamdır dedim, ben müdürle görüşene kadar yapmayın dedim. Tam ben oradan geçerken tesadüf arkamdan da müdür geçiyor. Bir bakıyor durmuş. Genelkurmay Başkanı’nın verdiği bir emri biri bozuyor, onun gibi düşün... Tamam demiş o zaman biraz bekleyin bakalım. Sonra beni çağırttırdı, ben de onu arıyordum. Dedim ben de seni arıyordum, dedi sen mi durdurdun. Evet dedim. Niye durdurdun dedi. Anlattım ben de. İyi dedi peki, otur bakalım o zaman doğru mu yapmışız eğri mi yapmışız bir hesap yapalım dedi. Oturdum. Şimdi dedi oradaki şeyleri toplasak nasıl yaparız, kaç kişi bir araya gelir, biri topladı, biri götürdü, geçen zaman kaybolan şey. Getirdik bir zaman hesabı yaptık bir baktık. Çıkan maliyete, işçilerin aldığı maliyete bir baktık, diyelim ki bir kiremitin tanesi bu şartlarda 30 kuruş tutuyor, yeni alsan 15 kuruş tutuyor. Hayda dedik yeni alsan böyle eskiyi tutsan böyle (Görüşmeci 7)...”

Görüşmeci 7’nin ifadesi, işçilerin yönetime katılma pratiklerine bir örnektir. İşe bağlılık ve rızanın üretilmesi, paternalist otoriteyle ilişkilidir. Bu otorite işçilerin, işletmeye ait taşınır ve taşınmaz malları koruma davranışı göstermesini sağlamaktadır. Bununla birlikte, verimlilik olgusu da işletme sermayesiyle ilişkilendirilmektedir.

Verimlilik, emek denetiminin doğrudan unsurudur. Emeğin denetimine ilişkin kaynaklar arasında İşçi Tezkiye Raporları da yer almaktadır⁵⁸. Tezkiye raporu, Postabaşı ve Grup Müdürü tarafından hazırlanmaktadır. Değerlendirmeye esas olan 10 kriter bulunmaktadır:

- İş verimi,
- İş bilgisi,
- İş kalitesi,
- Beceriklilik,
- İş ahlâkı,
- İşe devam,
- Koruma ve korunma,
- İşbirliği,
- Ceza ve sağlık durumu,
- Beşerî münasebetler.

Değerlendirmeler ilk beş madde için 12 puan, diğer beş madde içinse 8 puan üzerinden yapılmaktadır. Her bir unsur üzerinden toplanan puanlar, tezkiye değerlendirme puanını oluşturmaktadır. Buna göre işçiler, toplamda yüz puan üzerinden değerlendirilmektedir. 0-44 puan arasındakiler zayıf, 45-64 puan arasındakiler orta, 65-84 puan arasındakiler iyi ve 85 puan üzeri alanlar pekiyi dereceye sahip olmaktadır. İşçinin terfi edebilmesi için en az 45 puan alması ve değerlendirme kriterlerinin hiçbirinde zayıf puan almaması gerekmektedir.

⁵⁸ Tezkiye Raporları, İşçi Sicil Dosyaları arasında yer almaktadır. Araştırma çerçevesinde, örnek olarak birkaç tezkiye raporundan elde edilen bulgulara yer verilmektedir.

Tablo 16. İşçi Tezkiye Raporu Örneği

Faktörler	Puan	1975	1978	1983
İş verimi	12	9	10	10
İş bilgisi	12	9	10	10
İş kalitesi	12	9	10	10
Beceriklilik	12	9	11	11
İş ahlâkı	12	10	10	10
İşe devam	8	7	8	7
Koruma ve korunma	8	7	7	7
İşbirliği	8	7	7	7
Ceza ve sağlık durumu	8	7	7	7
Beşerî münasebet	8	7	7	7
Toplam	Alınan Puan	81	87	86
	Tezkiye Derecesi	İyi	Pekiyi	Pekiyi

Kaynak: Bir İşçi Sicil Dosyasından alınmıştır.

Arşiv belgeleri arasında incelenen sicil dosyalarının büyük çoğunluğunda, işçilerin aldıkları puanlar ve tezkiye dereceleri benzer niteliğe sahiptir. Diğer taraftan görüşmelerde işçi tezkiye raporlarının “*formaliteden ibaret olduğu*” ileri sürülmüştür (Görüşmeci 3, Görüşmeci 7 ve Görüşmeci 9). Buradan hareketle, ELMS’de emek denetimi ve iş organizasyonu açısından bilimsel yönetim veya Japon modeline benzer

bir mekanizmanın fiilen işlemediğini belirtmek mümkündür. Yönetim anlayışıyla ilgili tartışma, fabrikadaki emek rejimiyle yakından ilgilidir.

4.4.3. Emek Sürecinde Paternalizm

Emek tarihi yazınındaki önemli eksikliklerden birisi, emek sürecine ilişkin kavramsal çerçeveden hareketle, üretimde ilişkiler boyutuyla değerlendirmelere yeterince yer verilmemesidir (Koçak, 2008: 76). Bu noktada tarihsel sosyoloji, Türkiye'nin yakın tarihinde, herhangi bir üretim noktasındaki ilişkileri açıklamada işlevsel bir nitelik taşımaktadır.

EDF/ELMS'deki emek rejimini tanımlamayı amaçlayan bu araştırmadan elde edilen temel sonuç, Türkiye'de devletin hem işveren hem de koruyucu rollerinin birleştiği bir işletmede paternalizmin ve popülizmin başat belirleyici unsurlar olmasıdır. Bu unsurlar çerçevesinde ortaya çıkan çalışma ilişkileri, analiz edilen işletmede bir işçi aristokrasisinin oluşumunu beraberinde getirmiştir. Dolayısıyla birbirleriyle ilişkili bir şekilde işçi aristokrasisini meydana getiren paternalizm ve popülizm kavramlarının birlikte değerlendirilmesi gerekmektedir. Bunun en temel nedeni, paternalizm ve popülizm, Türkiye'de yurttaş-devlet ilişkilerinin kökenlerinde yer almakta ve bu iki kavram sınıf çatışmalarının önlenmesinde kullanılan bir ideolojik aygıt niteliği taşımaktadır.

TCDD, devletin Anadolu'nun dört bir yanındaki yurttaşlara somut yüzünü göstermesini sağlayan başlıca kurumlardan birisidir. Devletin, yurttaşlarla bağ kurmasında anahtar role sahip olan TCDD, işveren sıfatıyla da önem taşıyan kurumların başında gelmektedir. Dolayısıyla himayecilik ve kapsayıcılık, hükümetlerin demiryolu stratejisinde kendisini gösteren başlıca ilkeler olarak gösterilebilir.

“İşçisi, memuru, amiri... Hepsi demiryolcu kimliğiyle devletin adamı! Bunlar hem devlete sonuna kadar bağlı kalır hem de devleti her alanda temsil eder (Görüşmeci 3).”

“Bizim fabrikamızı Almanlar kurdu. Osmanlı çökmeden önce kuruldu, ama Almanların etkisi hala daha hissedilir. Buna rağmen, fabrika Cumhuriyete eşdeğer görülür, herkes sahip çıkar (Görüşmeci 4).”

Cumhuriyet ekonomisinin kalkınmasında büyük işlevi bulunan EDF/ELMS, çalışanların fabrika rejimine milli duygular ekseninde yaklaşmasına yol açmaktadır. Demiryolu araç ve gereçlerinin üretiminin yanında, fabrikada önce Devrim otomobillerinin, 1974 yılında ise Kıbrıs Barış Harekatı'nda kullanılan roketatarların

(TRA 100) üretilmesinin, milliyetçi söylemler açısından motivasyon kaynağı yarattığı görülmektedir.

“İlk Türk roketatari, Türk hava harp sanayisinin öncü projelerinden biridir. TRA-100’ü özel kılan, Kıbrıs Barış Harekâtı’nın sürdüğü günlerde gündeme gelmesi ve yerli imkânlarla üretilmesidir. Milli Mücadele’de tayyare kanatlarına paça suyu uygulamasıyla ve 1961’de Devrim Arabaları’nın yapımıyla Türkiye’de öncü konumda olan ELMS, roketatar prototipiyle beraber savunma sanayimize de katkıda bulunmuştur (Görüşmeci 1).59”

Bu ifadeleri, ulus-devlete milliyetçilik bağıyla bağlı olan bir söylem olarak okumak mümkündür. Diğer taraftan, fabrikanın sahiplenilmesi yoluyla sosyal kimlik edinildiği de söylenebilir. Nitekim görüşmeciler arasında siyasi görüş fark etmeksizin benzer eğilim söz konusudur. Örneğin kendisini sosyal demokrat olarak tanımlayan Görüşmeci 2, Kıbrıs Barış Harekâtı döneminde üretilen roketatarların fabrika açısından gurur kaynağı olduğunu ifade etmiştir. Bu noktada, görüşmecilerin bir üst kimlik olarak “demiryolculuğa” yaptığı vurgu önem taşımaktadır. Sözlü tarih görüşmelerine katılanların neredeyse tamamının, kendilerini öncelikle “demiryolcu” biçiminde tanımlamaları da bununla örtüşmektedir. Demiryolculuk, görüşmecilere toplumsal statü kazandıran en önemli kavramlardan birisi olarak karşımıza çıkmaktadır.

Fabrikaya yönelik aidiyet duygusu, işverenin devlet olmasından kaynaklı olabileceği gibi işletmenin ağır sanayi özelliğine sahip olmasıyla da ilgilidir. Eskişehir’de Cumhuriyet döneminde kurulan Sümerbank ve Şeker Fabrikası karşısında EDF/ELMS’nin gerek çalışma koşulları gerekse sosyal olanaklar bakımından çok daha ileri seviyede şartlar sağladığına yönelik görüşler de bunu desteklemektedir (Görüşmeci 6, Görüşmeci 7 ve Görüşmeci 8).

“Aynı yıllarda şekerde de Sümerbank’ta da çalışan insanlar vardı. Ama hepsi bir şekilde bizim fabrikaya geçmenin yollarını arıyorlardı. Çünkü bizim şartlarımız daha iyiydi. Bir de tâbi ELMS’de çalışmak insanların içinde bir ayrıcalık sağladı (Görüşmeci 5).”

Şeker fabrikası işçilerinin ücretlerinin de piyasa koşullarının üzerinde olduğunu belirten Görüşmeci 7, ELMS’de çalışmanın hem çalışma koşulları hem de sosyal olanaklar ve toplumsal statü açısından ayrıcalıklı bir yönü olduğuna dikkat çekmektedir:

⁵⁹ TRA-100 Projesi’nin detaylarıyla ilgili ayrıntılı bir rapor Türk Hava Kuvvetleri tarafından yayınlanmıştır: Karasu, C. ve Köksal, O. (2022). İlk Türk Roketatarı TRA-100: Prototip İmalatıyla İlgili Rapor, Türk Hava Kuvvetleri.

“Biz burada her bakımdan liderdik. Neden? Bir sayısal çoğunluk vardı. Türk-İş örneği vereyim. Bugün Türk Metal’in olduğu yerde Türk Metal’den başkası liderlik edemez. Biz Eskişehir’de de Türkiye’de de ücretlerde bir numaraydık. Başka KİT’lerde çalışanlar bile sana gelmek isterdi. Bunun dışında sendika başkanı olarak gittiğim Türk-İş toplantılarında da son sözü hep ben söyledim (Görüşmeci 7).”

ELMS’de çalışmak, sosyal kimlik üretmek açısından anahtar bir role sahiptir. Dolayısıyla işçilerin işyeriyle kurduğu bağı güçlendiren unsurlar arasında işyerinin sağladığı olanaklar önemli bir yer tutmaktadır. Bununla birlikte, fabrikada baskı mekanizması yerine rızaya dayalı bir otoritenin varlığından söz etmek mümkündür. Ancak yine de bu otorite, kendisini hegemonik fabrika rejimlerine benzer bir denetim ve artı değer sömürsünü gizleme biçiminde göstermemiştir. Posta sistemi, kendine içkin yapısıyla iş disiplini sağlamaktadır. Diğer taraftan fabrikanın ana girişinde, mesai başlangıç ve bitiş saatlerinden önce boru çalması, sözlü tarih görüşmecilerini fabrikaya bağlayan unsurlar arasında yer almaktadır⁶⁰.

“Saate bağlı olan boru, Eskişehir’in saatidir. Eskişehir sanayisi, ticaretle uğraşanı, çiftçisi kim varsa herkes kendisini bizim fabrikanın saatine göre ayarlardı. Yani o saat sadece ELMS’yi değil, bütün Eskişehir’i yönetirdi (Görüşmeci 8).”

Fabrikanın saati⁶¹, Eskişehir’deki ticari, sınai ve sosyal yaşamı belirlemektedir. Bu durum, EDF/ELMS işçisi açısından kendilerini ayrıcalıklı hissetmeye yol açmaktadır. Diğer taraftan borunun çalınmasından sorumlu personel içinse ayrıcalıklı hissetmenin boyutu daha da artmaktadır.

“O borunun çalınmasında çalışan bir abimiz vardı. Kabadayı gibi yürüyerek işe gider gelirdi. Bu abimize bir gün Bahçelievler’de yürürken arkasında gülenler olmuş. Bizim abi de arkasını dönüp, gülün ama sizin o bütün hayatınızı belirleyen saati her gün ben çalışıyorum demiş. Bu da komik ama ilginç bir hikayeydi bize anlatılan (Görüşmeci 1).”

Tüm bunların yanında, EDF/ELMS’de yönetimin işçilere yaklaşımına değinmek gerekmektedir. Yönetici personel, özellikle özlük hakları bakımından işçi-memur ayrımı ekseninde bir yaklaşıma sahiptir. Bu yaklaşım, kamu sektöründe yönetenlerin yönetilenlere oranla daha olumlu haklara sahip olması gerektiği düşüncesine dayanmaktadır.

⁶⁰ İşçiler için mesai saatleri hafta içi sabah 07.00-12.00 ile öğleden sonra 13.00-16.30 arasındadır. Cumartesi günleri ise 07.00-08.30 ve 09.00-13.00 arasındadır (ELMS, 1977: 9). Ana girişteki mesai başlangıç borusu sabah saat 06.30 ve 06.55’te, akşamsa 16.25’te çalmaktadır.

⁶¹ Bell (1973: 73), sanayi toplumunun sembolünün saat olduğunu ifade etmektedir. Bell’in yorumundan yola çıkarak, Eskişehir’de oluşan sanayi toplumunun sembolünün işletmenin saat kulesi olduğunu belirtmek mümkündür.

“Aslında demiryolcu terimi, memurlar için kullanılır. İşçiler çırak okulundan veya dışarıdan alınan kişiler. Bizse demiryollarının merkezindeyiz. Ama tabii bu durum, bizim işyerindeki abi-kardeş ilişkilerimizi hiç sarsmadı. Zaman zaman ustabaşılarla mühendisler arasında görüş ayrılıkları olurdu. Ama hiçbir zaman karşılıklı saygısızlığa yol açan durumla karşılaşmadım (Görüşmeci 3).”

Kurumsal yayınlarda zaman zaman amirlerin iş disiplinini sağlamak açısından memurların ve işçilerin yaptığı işi takip etmesi gerektiği ifade edilmiştir. Öte yandan memurların da amirlerin kurmay subayı olduğunun belirtilmesi, TCDD’deki istihdam statüleri arasında hiyerarşik bir yapının bulunduğunu vurgulaması açısından önemlidir (Osman, 1962: 31). Ancak, işçilerle memurlar arasındaki ayrım, işyerinde bir otorite mücadelesinden ziyade, işçilerin 274 ve 275 sayılı Yasalar çerçevesinde sendikal hakları kullanabilmesine dayanmaktadır (Görüşmeci 7). Sendikal özgürlükler, toplu pazarlık ve grev hakkı, işçilerin ücret artış oranlarına olumlu yönde yansıtılabilmektedir. Öte yandan memurların statü hukukuna⁶² tâbi olarak çalışması, özlük haklarını geliştirme açısından olumsuz koşullarda yer almalarına neden olmaktadır (Kandiyeli, 1971: 7).

İstisnai durumlar haricinde EDF/ELMS’deki çalışma koşullarında, paternalizmin temel belirleyici etken olduğu görülmektedir. Ancak memurların, yönetici statüde olmalarından hareketle, işçilerin ekonomik ve sosyal haklar açısından görece olarak olumlu koşullara sahip olmasına yönelik eleştirel tavırları bulunmaktadır. Bu tavır, paternalizmin “sahte sevgiye dayalı bir otorite” biçimi olduğunu göstermektedir (Sennett, 2005: 60). Diğer taraftan, Türkiye’de 1961 Anayasası’nın sosyal haklar açısından işçilere getirdiği olumlu gelişmeleri, popülizmin olgunlaşma evresi olarak ifade etmek mümkündür. 1960 öncesindeki köylü tabanlı popülizm, sendikal hakların geliştiği ve sosyal haklara teminat veren hukuksal düzenlemelerin yapıldığı 1960’lı yıllardan itibaren işçi sınıfına yönelik iktisadi politikaların uygulanmasıyla birlikte olgunlaşmıştır (Boratav, 1983: 8).

⁶² İdare hukuku, sözleşme hürriyetine dayanmayan bir hukuk dalıdır. İdare hukuku, kişilerin hak ve yükümlülükleri yerine “genel, soyut, sürekli ve kişilikdışı” düzenlemeleri içinde barındırması nedeniyle “statü hukuku” olarak tanımlanmaktadır (Akyılmaz vd., 2016: 2). Devlet memurları, statü hukukuna tâbi olarak istihdam edilirken, işçiler sözleşme özgürlüğünü içinde barındıran iş hukukuna bağlıdır. Dolayısıyla işçilerin ekonomik ve sosyal haklarını geliştirmek için başvurabileceği bireysel ve toplu yöntemler bulunmaktadır. Bu durum, kamu kurumlarında çalışan idari personel ile işçiler arasındaki ayrımın temelinde yer almaktadır.

Tablo 17. Yıllara Göre Reel Ücret Endeksleri (1960/61=100) ve Ücretlilerin Sınai Katma Değerden Aldığı Pay (%)

Yıllar	Reel Ücret Endeksleri (SSK)	Ücretlilerin Sınai Katma Değerden Aldığı Pay (%)
1962	104	-
1963	110	31,3
1964	121	31,6
1965	123	27,5
1966	125	28,0
1967	133	25,5
1968	141	25,2
1969	150	-
1970	154	25,9
1971	148	25,5
1972	140	24,1
1973	144	27,1
1974	139	27,0
1975	158	28,7
1976	185	31,7

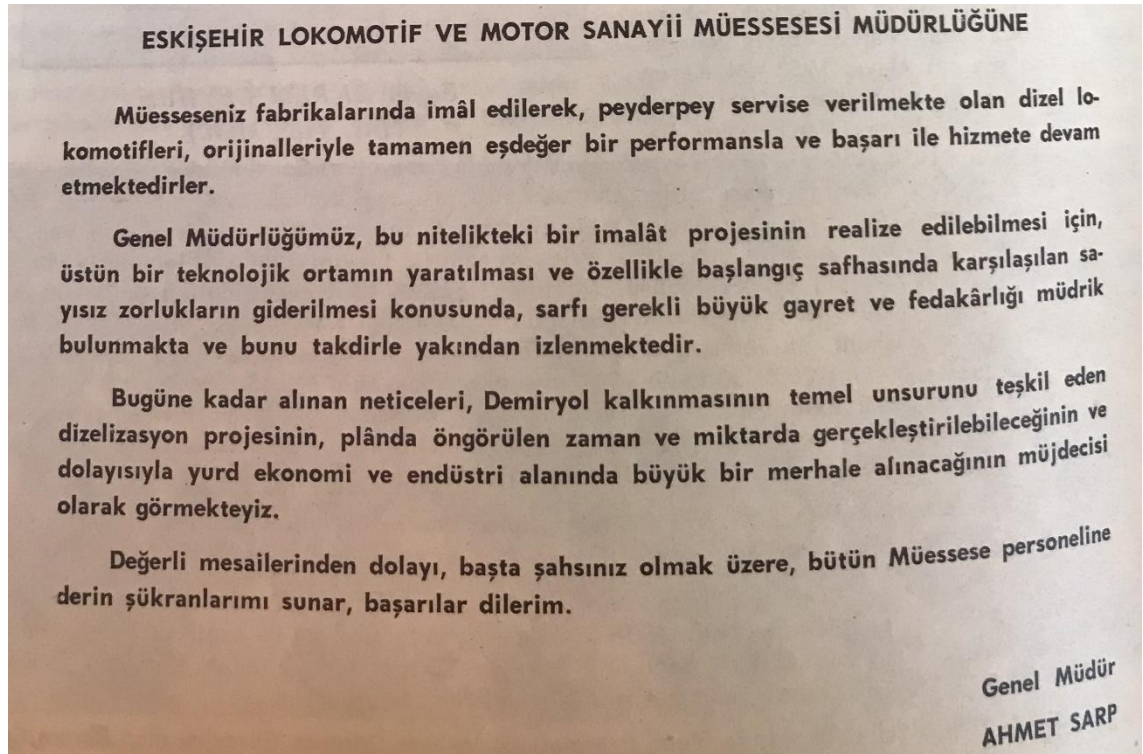
Kaynak: Boratav, K. (1983), Türkiye’de Popülizm: 1962-1976 Dönemi Üzerine Notlar, Yapıt Dergisi, s.9.

1962-1976 döneminde reel ücretlerde, yaklaşık yüzde 85 düzeyinde bir artış yaşanmıştır. Diğer taraftan ücretlilerin sınai katma değerden aldığı payın da dönem başındaki seviyesini koruduğu görülmektedir. Bunun arkasındaki temel etmenlerden birisi, popülist iktisat politikalarının işçi sınıfına yönelik boyutlarıdır. Bu noktada

sendikal hareketin güçlenmesi ve grev hakkını içeren bir toplu pazarlık düzeninin tesis edilmesi rol oynamaktadır. İkinci olarak ithal ikameci sanayileşme anlayışıyla bağlantılı olarak yumuşak bir ücret politikasının izlenmesi gelmektedir. Diğer bir etmen ise kamu iktisadi teşebbüslerinin “gevşek” ücret politikalarına sahip olmasıdır. Boratav’a (1983: 11) göre kamu kesiminde istihdamın geniş yer tutması ve uygulanan yüksek ücret politikaları, popülist bölüşüm politikalarının asli unsurlarıdır. Öte yandan söz konusu teşebbüsler, açıklarını Hazine ve Merkez Bankası kaynaklarıyla kapatmaktadır.

Planlı kalkınma yıllarında temel anlayış, büyümeyle birlikte sınai istihdamın artırılmasıdır. Bu noktada ise kamu iktisadi teşebbüslerinde istihdam sayıları yükselmiştir. Demiryolları da bu artıştan etkilenmiştir. EDF/ELMS’nin de gerek istihdam sayıları gerekse ücretlerdeki iyileşmeler nedeniyle popülist iktisadi politikalar uyguladığını belirtmek gerekmektedir. Popülizm ve paternalist ilişkilerin birleştiği bir zeminde işleyen emek sürecini ise Paternalist Emek Rejimi biçiminde ifade etmek mümkündür. Popülizm ve paternalizmin birleşmesi sonucu ortaya çıkan dilsel pratiğin bir örneği, “dizel lokomotiflerin imalatında gösterilen başarı” nedeniyle TCDD Genel Müdürü Ahmet Sarp’ın ELMS’ye gönderdiği takdirdir.

Şekil 5. Dönemin Genel Müdürü Ahmet Sarp Tarafından ELMS’ye Gönderilen Takdirname



Kaynak: TÜRASAŞ Eskişehir Bölge Müdürlüğü Arşivi.

Sarp'ın takdirname yazısı, hem işletmeye hem de çalışanlara yönelik paternalist tutumun sembolik yönünü göstermektedir. Öte yandan EDF/ELMS'de çalışanlar açısından en temel ihtiyaçlardan birisi olan barınma sorunun giderilmesi konusunda da paternalist eğilimler söz konusu olmuştur. İşçilerin, 1965 yılında Eskişehir'de Ertuğrulgazi Mahallesi'nde kooperatif usulüyle inşa edilen konutlara "su fiyatına sahip olması" örnek bir gelişme olarak gösterilebilir (Sadık, 1978: 7).

"Acı ve tatlı günlerimiz geçti şu mahallede. Ancak halimize çok şükür. Bazı komşularımızın yakın zamanda biten ev borçlarının aylık taksidi 66 liraydı. Oysa çoğu kez ayda verdiğimiz su parası 120 lirayı geçiyor. Su parasında birer bahçeli ev sahibi olduk (Hız, 1978: 8)."

Kooperatifler, işçilerin ve/veya memurların idaresinde faaliyet gösteren yapılardır. Ancak Türkiye'de inşaatın gerçekleştirileceği arazinin belirlenmesi, temelin atılması ve bürokratik işlemlerin tamamlanması aşamasında politik pratikler devreye girmektedir. Sadık'ın (1978: 7), "...Eskişehirli merhum Bakan'ın o sırada ilk harcı atışını ve o sırada yüzündeki ifadeyi hala anımsıyorum" ifadesi, söz konusu politik pratiklere örnek verilebilir.

4.5. İşgücünün Yapısı

EDF/ELMS'deki işgücü, ağırlıklı olarak Çırak Sanat Okulu mezunlarından oluşmuştur. Bununla birlikte, sınav yöntemiyle Çırak Sanat Okulu mezunları dışında da işçi temini söz konusudur. Ancak her şartta fabrikada işgücünün niteliği büyük önem taşımıştır. Farikanın üretim planlaması ve ülkenin planlı kalkınma stratejisinin gereklerine uygun olarak işgücü niteliğinin korunması esas alınmıştır. Dolayısıyla işe alımlar ile işgücünün niteliği konusu birlikte ele alınmalıdır.

4.5.1. İşe Alım ve İşgücünün Niteliği

Fabrikanın kuruluş döneminde en önemli sorunlardan biri, atölyede çalışacak personel teminidir. Osmanlı İmparatorluğu'nun sanayileşme atılımını yapamamasına bağlı olarak nitelikli işgücü bulunmaması, Atölye idaresi açısından bir sorun olarak karşımıza çıkmaktadır. İşgücü ihtiyacı, büyük oranda Rum ve Ermeniler tarafından karşılanmıştır. Almanlar tarafından kurulan demiryolu okulu, işgücü ihtiyacını karşılamaya yönelik ilk kurumsal adımdır.

4.5.1.1. Eskişehir Alman Demiryolu Okulu'nun Kuruluşu

Anadolu Demiryolu Osmanlı Şirketi, demiryollarında memur ve işçi kadrolarında personel yetiştirmek üzere 1896 yılında bir okul kurmak üzere Osmanlı Hükümeti'ne başvuruda bulunmuştur⁶³. Bu dönemde Eskişehir'de ve Haydarpaşa'da Almanlar tarafından okul kurulmuştur. Eskişehir'deki okulda öğretim dili Almanca olup bu okulda öğrenim gören 108 öğrenciden 87'si şirket memurlarının çocuklarıdır. Şirket, Alman milliyetçileri tarafından kendilerine yöneltilen “Alman kültürünün mezar kazıcısı” eleştirisine⁶⁴ karşı, Eskişehir'deki okulda Almanca eğitim verilmesini savunma aracı olarak kullanmıştır (Quataert, 2017: 131).

Yarı çevreleşme sürecinde, Osmanlı üzerindeki ekonomik baskıya kültürel etmenler de eşlik etmiştir. Bu noktada, azınlık okullarıyla birlikte yabancı okullarının işlevsel niteliğe sahip olduğunu belirtmek gerekmektedir. Osmanlı İmparatorluğu sınırları içerisinde, 1897 yılı itibarıyla toplam 6 bin 523 azınlık okulu bulunurken, yabancı okullarının sayısı 384'e ulaşmıştır. Azınlık okullarının büyük çoğunluğu Ortodoks Rumlara (4 bin 390) ait olup, Katolik Rum, Ermeni (Gregoryen ve Protestan), Bulgar, Yahudi, Sırp ve Romenlerin de çok sayıda okulu bulunmaktadır. Yabancı okulları arasında ise en fazla yoğunluğu olan devlet/milliyet 131 okulla ABD'dir Fransızların 127, İngilizlerin 60, Alman ve İtalyanların 22, Avusturyalıların 11, Rusların 7 ve İranlıların 4 okulu bulunmaktadır. Osmanlı İmparatorluğu'nun “yabancı ve azınlık okulları cenneti” durumuna gelmesine yol açan en büyük faktör, kapitülasyonlar aracılığıyla ülkenin hammadde ve işgücü kaynaklarının ucuz hâle gelmesidir (Tepekaya, 2021: 74-75).

Osmanlı İmparatorluğu'ndaki Alman okulları, genellikle Alman demiryolu çalışanlarının, tüccarlarının ve konsolosluk memurlarının eğitimi için açılmıştır (Tepekaya, 2021: 76). Diğer taraftan Almanlar adına kayıtlı okul sayısı 22 olarak gösterilmesine karşın, misyonerlik faaliyetleri amacıyla Ermeniler adına açılan Alman okulları bulunduğu da ileri sürülmektedir (2021: 81). Eskişehir'de açılan okulun amacı ise demiryolu çalışanlarının çocuklarının eğitim alması ve Almanca bilen demiryolu personeli yetiştirilmesinin yanında, Almanların “ekonomik olarak kolonileştirmeye

⁶³ Başvuru, 21 Kasım 1896 tarihli yazıyla onaylanmıştır. Onay yazısının orijinalinde Hicri Takvime göre Fi 15 Cumadiülahire sene 314 ve Rumi Takvime göre 9 Teşrinsani 312 tarihleri kullanılmıştır.

⁶⁴ İlgili dönemde Almanya'da gelişen milliyetçi düşünceler, hükümetin ve Alman şirketlerin faaliyetlerine yansımıştır. Alman şirketlerin yurt dışındaki faaliyetlerinde, Alman kültürünü korumasına yönelik toplumsal zemin oluşmuştur (Quataert, 2017: 131).

çalıştığı Anadolu’da kültürel yatırımlar yaparak kalıcı olmak” istemesidir (2021: 83).

Osmanlı kayıtlarına göre Eskişehir Alman Demiryolu Okulu’nda 1905 yılı itibariyle 4 öğretmen, 32 kız, 68 erkek olmak üzere toplam 100 öğrenci bulunmaktadır. Almancanın yanında Fransızca, Rumca, Türkçe, aritmetik, astronomi, tarih, coğrafya, fizik, resim, müzik, jimnastik ve el işi dersleri verilmiştir. 1911-1912 yıllarında öğrenim gören toplam 141 öğrencinin 118’i Türk, 17’si Alman, 2’si Rus, 2’si Yunan, 1’i İtalyan ve 1’i Avusturya-Macaristan uyrukludur. Okulun temel amacı, demiryolu işletmesi için çırak ve orta seviyede büro personeli yetiştirilmesidir. Okul binası, Alman mimarisinin özelliklerini içinde barındırmaktadır. Bu durum, Alman kültürünün ve nüfuzunun gösterilmesi açısından sembolik bir anlam taşımaktadır (Tepekaya, 2021: 85-88).

4.5.1.2. Cumhuriyet Öncesinde İşgücünün Etnik Yapısı

Cumhuriyet öncesinde fabrikada Rumlar, Ermeniler ve Türkler çalışmıştır. 1916 yılında çalışmaya başlayan Ahmet Özdemir, 1960’lı yıllarda Fabrikanın özel kalem müdürlüğünü yapan Ahmet Sevük’le yaptığı mülakatta, Rum, Ermeni ve Türklerin birlikte istihdam edildiğini ve işletme içerisinde etnik kimlik ve benzeri nedenlerle çatışmaların yaşanmadığını belirtmiştir. 1919 yılındaki İngiliz işgali sonrası Kuva-yi Milliye güçlerinin atölyeyi ele geçirmesinin ardından, Ermenilerin bir kısmının İngilizlerle birlikte ayrıldığını belirten Özdemir, Rumların ve kalan Ermenilerin de 1922 yılında Eskişehir’in Yunan işgalinden kurtuluşuyla birlikte ayrıldığını ifade etmiştir:

“Yunanlılar Eskişehir’den ayrılırken Rumları, Ermenileri toplayıp götürdüler. Harpten önce Rumlar, Ermeniler ve biz Türkler çoluk çocuk çok iyi geçinirdik. Rumların bayramları olduğu zaman çiçek, börek yapar, süslü püslü şeylerden hep komşulara taksim ederdik... Beraber yaşadığımız müddetçe hiç kötülük görmedik. Komşulukları çok iyiydi (TÜLOMSAŞ, 1994: 20)65.”

Kuva-yi Milliye idaresi döneminde top kamaları imâl edilirken azınlıklara karşı şüphe duyulduğunu belirten Özdemir, tophaneden gelen ustaların imalatta asli görevleri üstlendiğini söylemiştir. Özdemir, atölyenin İngiliz işgali altında olduğu dönemde lokomotiflerin kesintisiz çalışmasını sağlamak için işçi yevmiyelerinin önemli oranda arttırıldığını belirtmiştir. Yapılan işlere göre 10 kuruş olan yevmiye 1 liraya, 20 kuruş olan yevmiye 2 liraya ve 30 kuruş olan yevmiye 3 liraya çıkarılmıştır (TÜLOMSAŞ, 1994: 21).

⁶⁵ Dönemin TÜLOMSAŞ Yazı İşleri Müdürü Ahmet Sevük’ün, emekli işçilerden Ahmet Özdemir ile yaptığı mülakattan alınmıştır.

4.5.1.3. Cumhuriyet Döneminde İşgücü Temini ve Çırak Mektebi⁶⁶

Demiryollarında personel temini, Eskişehir Cer Atölyesi'nin kuruluşundan itibaren büyük ölçüde profesyonel mesleki eğitim aracılığıyla gerçekleşmiştir. Almanların idaresinden itibaren çırak okulu bulunmakla birlikte, Cumhuriyet döneminde “*hem idare mensubinin evlatlarını bir meslek sahibi etmek hem de bunların nazari tahsillerini temin etmek ve idareye muktedir işçi ve makinist yetiştirmek*” için 1 Mart 1932 tarihinde Çırak Mektebi kurulmuştur. Mektebe 14-18 yaş arasındaki memur çocukları ve yakınları alınmıştır. Alınan çırak sayısı, her yıl ihtiyaca göre belirlenmiş olup okulun açıldığı 1932 yılında bu sayı 210'dur. 4 yıl süren eğitim süreci boyunca çıraklara yevmiye ödenmiştir. Yevmiye miktarı ilk yıl günlük 55 kuruş, ikinci yıl 82,5 kuruş, üçüncü yıl 115,5 kuruş ve dördüncü yıl 148,5 kuruştur. Mezun olanların işçi muavinliği ile işletmede göreve başlaması öngörülmüştür.

Çırak Mektebi'nde ilk altı ay tesviye eğitimi verilmiş, ardından ise çıraklar yetkinliğine ve isteğine göre şubelere yönlendirilmiştir. Çıraklar, şubelere geçtiğinde postabaşılardan gözetim ve denetimi altında zanaat öğrenmiş ve aynı zamanda işçilere yardımcı olmuştur.

“...Devrim arabalarında çalıştım. Motorcuydum ben... Çırak okulunun verdiği tarz bizi mühendislerin, yüksek mühendislerin bile hayran kaldığı bir yeteneğe sahip kıldı (Görüşmecisi 7).”

Tesviyeci, tornacı, demirci, kazancı, dökmece, marangoz, modelci, elektrikçi gibi mesleklerde işçi yetiştirmeyi amaçlayan Çırak Mektebi'ne giriş koşulları ve okulun kuralları talimatnameyle düzenlenmiştir. İlk yayımlanan talimatnameye göre okulun süresi 4 yıl olup 14 ve 18 yaş aralığında olma koşulu öngörülmüştür. Okula girişin sınavla yapılacağı, adayların ayrıca sağlık muayenesine de tabi tutulacağı belirtilmiştir. Kayıtların ve kabulün her yıl Eylül ayında yapılacağı, eğitimin ücretsiz olduğu ve yevmiye ödemesi yapılacağı, idarenin kırtasiye masraflarını karşılama yükümlülüğünün bulunmadığı, memur ve müstahdem çocuklarının öncelikli olarak kabul edileceği talimatnamede yer alan düzenlemelerdir. Çırak Mektebi'nde hesap, hendese, Türkçe, teknik resim, makine fizik, elektrik, malzeme ile teknik ve idari konularda dersler verilmiştir. Ayrıca, 3. ve 4. sınıfa gelen çırakların, müstakil olarak çalıştırılması ve bu sürelerin terfilerde esas alınması ilkesi benimsenmiştir.

⁶⁶ Araştırmanın bu bölümündeki bilgiler, Çırak Mektebi Yönetmeliği'ne dayanmaktadır.

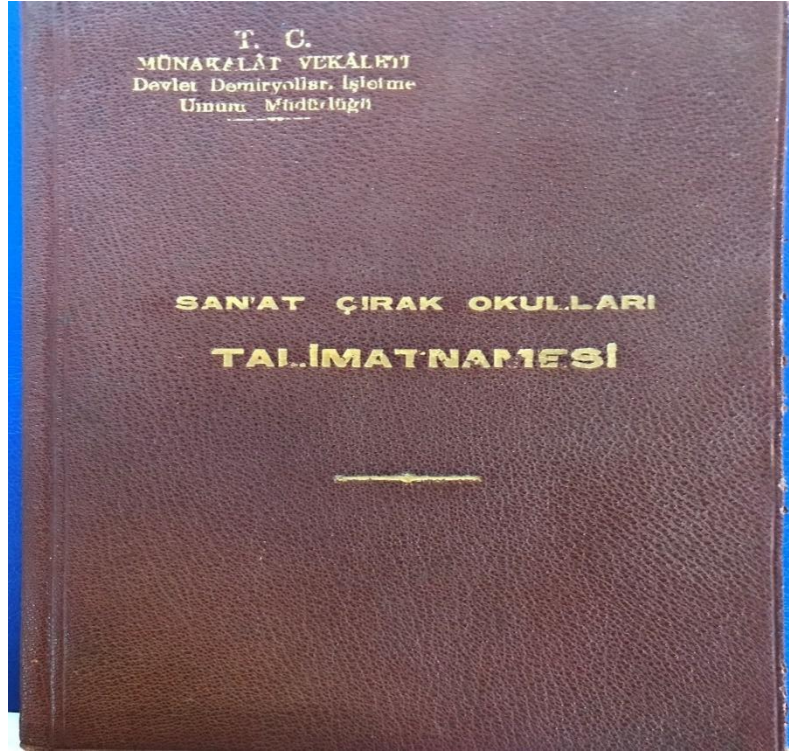
4.5.1.4. Çırac Sanat Okulu'nun Oluşumu ve İşgücünün Niteliği

İkinci Dünya Savaşı yıllarında seferberlik ilan edilmesiyle birlikte Eskişehir Cer Atölyesi'nde çalışan nitelikli işgücünün askere alınması, fabrikada geçici bir durgunluğa yol açmıştır. Savaş koşullarında ülkenin askeri ve iktisadi açıdan demiryollarına da ihtiyaç duyması, nitelikli işgücü ihtiyacını daha da açığa çıkarmıştır. Askere alınan nitelikli işçilerin yerine önce 6 aylık kurslar aracılığıyla eğitilen işçiler alınmış, ardından ise kalıcı bir çözüm yolu olarak gündüzlü ve yatılı olmak üzere Çırac Sanat Okulu açılmıştır. Fabrikada çalışmaya devam eden sınırlı sayıdaki nitelikli işçi, bir yandan demiryolu sektörüne ve ordunun ihtiyaçlarına karşılık üretimde çalışmaya devam etmiş, diğer yandan ise yeni işçilere ve çıraklara öğretmenlik görevini üstlenmiştir. Ayrıca söz konusu yıllarda yan sanayi işletmelerinin bulunmaması nedeniyle bu işçiler makine parçalarının ve takımların imalatında da rol oynamıştır. 1939 yılında kurulan Kaynak Evi, seferberlik koşullarında Eskişehir Cer Atölyesi'nde hayata geçirilen bir proje örneği olmuştur. Kaynak Evi, fabrika için üretim yapmanın dışında Türkiye'de dünya standartlarında kaynakçı yetiştiren bir merkez olarak faaliyet göstermiştir (TÜLOMSAŞ, 1994: 24).

İkinci Dünya Savaşı yıllarında askere alınan işçiler arasında yaygın bir tabir olarak “demiryol askerliği” ifadesi kullanılmıştır. Ali Altunel, askere alınan işçilerden sanatı olanların dekovil tamirinde veya ateşçi gibi işlerde çalıştığını, makinistlerin askerde de makinistlik yaptığını belirtmektedir. Savaşın sona ermesinin ardından 1946 yılında seferberlik kaldırılmış, askere alınan nitelikli işçiler de atölyeye geri dönmüşlerdir. Yetişmiş işgücündeki artışa bağlı olarak işçi sayısında artış yaşanmış ve atölyenin üretim kapasitesi genişlemiştir. Bu yıllardan itibaren Eskişehir Cer Atölyesi, ülkenin imalat sanayisinde önemli derecede rol oynayan bir fabrika misyonunu kazanmıştır (TÜLOMSAŞ, 1994: 25).

TCDD'nin EDF/ELMS de dahil olmak üzere tüm müesseselerinde, limanlarında ve işletme ana statüsündeki personel ihtiyacı, 1975 yılına dek büyük oranda Çırac Sanat Okulu tarafından sağlanmıştır. Bu olgudan hareketle Çırac Sanat Okulu'nu TCDD için personel kaynağı olarak nitelendirmek mümkündür. 1940 yılında T.C. Münakalat Vekaleti (Ulaştırma Bakanlığı) Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü tarafından yayımlanan Sanat Çırac Okulları Talimatnamesi, Çırac Sanat Okulu'nun hukuki statüsünü, okula giriş koşullarını, öğrenim programlarını, öğrencilerin yönetim ve disiplinini, sınavları ve diğer koşulları düzenlemektedir.

Şekil 6. Devlet Demiryolları Sanat Çırac Okulları Talimatnamesi Kapağı (1940)



Kaynak: TÜRASAŞ Eskişehir Bölge Müdürlüğü Arşivi

Talimatname, Cer Reisliği'nin yazısı üzerine İşletme Umum Müdürlüğü'nün 28 Eylül 1940 tarihindeki toplantısında değerlendirilmiş ve tasdiklenmek üzere 375 sayılı Karar ile dönemin Ulaştırma Bakanı Ali Çetinkaya'ya sunulmuştur. Çetinkaya, Devlet Demiryolları Sanat ve Çırac Okulları Talimatnamesi'ni 18 Ekim 1940 tarihinde onaylamıştır. Talimatname'ye göre Çırac Okulları'nın amacı cer ve atölyeler servisinin personel ihtiyacını karşılamak ve çırakları güncel gelişmeler çerçevesinde teknik bilgiyle ve kuramsal altyapıyla donatmaktır. Sanat Çırac Okulları'ndaki öğrenciler “çırac” olarak tarif edilmektedir. TCDD müesseselerine tornacı, tesviyeci, kazancı, demirci ve elektrikçi gibi mesleklerde işçi yetiştiren bu okulların eğitim süresi 4 yıldır.

Okullara yalnızca birinci sınıfta çırac kabul edileceğini belirten Talimatname, bunun haricinde her ne suretle olursa olsun çırac kabul edilemeyeceği esasını benimsemiştir. 1940 yılında yayımlanan Talimatname, çırac kabul şartları açısından önceki dönemlere göre farklılıkları içinde barındırmaktadır. Bu talimatnameye göre kabul şartlarının başında Türk olmak, “hüsnühal sabihi olmak” ve “mahkumiyeti bulunmamak” gelmektedir. İlkokulu bitiren öğrenciler arasından tahsil devresinin başında 13 yaşını bitirmiş olup 16 yaşını doldurmamış olanlar kabul edilmektedir.

Demiryolları Sıhhat Heyeti'nin yaptığı muayene sonucunda beden ve fikir kabiliyeti açısından çıraklığa uygun bulunmak ve yapılacak sınavda başarılı olmak diğer koşullardır.

TCDD ve Limanlar İşletme İdaresi'nde istihdam politikalarının, özellikle ırac Sanat Okulları'na öğrenci kabul süreçlerinde, belirli bir kültürel sürekliliği koruma amacı güttüğü söylenebilir. Kabul koşulları incelendiğinde, önceliğin “emekli, malul ve vefat etmiş memur ve müstahdemlerin öz ve üvey çocukları” gibi doğrudan birinci derece yakınlarla verilmesi, ardından mevcut çalışanların çocukları ve geniş aile üyelerine tanınan haklar, kurumun içe dönük bir istihdam anlayışını benimsediğini göstermektedir. İşe giriş önceliklerinin belirlendiği sıranın sonunda “idare mensubu olmayanlar” yer almakta, böylece dışarıdan girişlerin ciddi şekilde sınırlandırıldığı anlaşılmaktadır.

Bu uygulama, yalnızca teknik bir personel yetiştirme aracı olarak değil, aynı zamanda “demiryolcu kültürü” adı verilebilecek bir grup aidiyetini ve mesleki kimliği sürdürme mekanizması olarak değerlendirilebilir. Kimliği, “ufuk içinde konumlanma” olarak tanımlayan Taylor (2001: 27), kimlik oluşumunda ahlaki veya ruhsal bağlılığın önemli olduğuna dikkat çekmektedir. Buradan hareketle, ELMS işçilerinin kimlik inşasında çalıştıkları kuruma olan bağlılığının yüksek seviyede olduğunu ifade etmek mümkündür. Bu noktada bireysel kimliğin, örgütsel aidiyetle temellendirildiğini belirtmek gerekmektedir (Benoist, 2004: 10). Kişilik, kimliklerin içinde örgütlenmek anlamına gelmektedir. Bu örgütlenme dinamik bir olgudur ve birey, kimlikler aracılığıyla toplumsal yapıya uyum sağlar (Ergun, 2000: 12).

“Demiryolcu kültürü,” salt teknik uzmanlık ve iş disiplini değil; aynı zamanda ailevi bağların, mesleki birikimin ve kurumsal aidiyetin nesiller boyunca aktarıldığı bir mikro kültür olarak tanımlanabilir. Bu kültür, bireylerin toplumsal ve ekonomik güvenliğini arttırırken, kurumsal aidiyeti güçlendirme rolünü de üstlenmiştir. Thompson'ın (2004: 245) sınıfı kültürüyle birlikte tanımladığı anlayış, ELMS'de demiryolculuk bilinciyle kendisini göstermektedir. Bu bilinç, “sade insanlara tarih kazandırma” işlevini yerine getirmektedir (Chase-Dunn ve Hall, 1993: 876).

“Demiryolculuk, esnafın ve tüm ahalinin gözünde bize bakışı değiştirirdi. Biz o sayede saygın bir yere sahiptik. Aslında işçiydik, ama ona rağmen hepimiz çarşıda-pazarda ayrı bir muamele görürdük (Görüşmeci 5).”

Diğer yandan, kurumun işleyişini paternalizm ve klientalizm kavramları üzerinden elmak mümkündür. Paternalizm, işletmenin çalışanlarını ve ailelerini koruma ve destekleme rolüyle kendini göstermektedir. Klientalizm ise kurumsal hiyerarşi içindeki güç ilişkilerinin, özellikle işe giriş konusunda, ailevi ve kişisel bağlar temelinde şekillendiğini ortaya koymaktadır. Örneğin, idareye mensup olmayanların en alt sırada yer alması, dışa açıklığın sınırlı tutulduğu ve kurum içi bağlantıların istihdam üzerinde belirleyici olduğu bir yapıyı işaret etmektedir.

Demiryolu işçileri arasında bu tür bir aidiyetin teşvik edilmesi, kurumsal sadakati artırırken, aynı zamanda sınıfsal hareketleri de sınırlayan yapısal bir faktör olarak değerlendirilebilir. Örgüte bağlılık eksenindeki kimlik oluşumu, “işçilerin yaşam dünyalarının kolonize edildiğini” göstermektedir (Habermas, 2019: 17). İşe alımlarda işletme çalışanlarının ailelerine yönelik klientalist uygulamaların, işçilerin sınıfsal mücadele pratiklerine olan etkisini bu bağlamda ele almak mümkündür.

Çıraklık sistemine girmedeyse fabrikadaki paternalist uygulamalar belirleyici olmaktadır. Fabrikanın sağladığı ekonomik ve sosyal olanaklar, çıraklık yaşına gelen çocuklar için motivasyon kaynağı olabilmektedir. Dolayısıyla Çırak Sanat Okulu’na girişteki bu tutuma karşı, demiryolcu ailelere mensup olmayanların da çeşitli başvuru kanallarını kullandıkları görülmüştür.

“O zaman küçüktüm. Rahmetli babam da tam o Eskişehir depremine rastladı (1956)... Yani ekonomik durum iyi olmadığı için. Ben de pratik çırak okuluna gidelim hem ücret alalım, hem katkımız olsun diye o yolu seçtik. Bizi oraya demiryolunda çalışan bir tanıdığımız tavsiye etti, o şekilde girdik, öyle oldu girişimiz. O tarihlerde öyle yoktu çok zorluk. En çok uygulanan sistem o tarihlerde -Devlet- i Osmaniye tabiriyle- yani bir terfi, iş bulmak için 3 ana şeye ihtiyaç vardı. Nedir bunlardan birisi, kuvvetli iltimas. Demiryolcu birisini bana torpil yaptı yani. Kuvvetli iltimas yolunu kullandık. Devlet-i Osmaniye'deki 3 şeyden birisi kuvvetli iltimas, yani torpil. İkincisi Madeni has yani bir para tura bir şey vereceksin (Görüşmecı 7)...”

Çırak Sanat Okulu’na kabul sınavı ilkokul müfredatı çerçevesinde ve yazılı olarak yapılmaktadır. Sınav evrakları, kabul önceliğindeki gruplara göre sınıflandırılmakta ve her gruptan iyi derecede puan alanlar, kendisinden sonraki grupta yer alıp pekiyi derecede puanı olanlardan sonra çırak olarak seçilir. Çıraklığa kabul edilmeyen adaylar, yalnızca bir sene sonra ve bir defaya mahsus olmak üzere sınava yeniden katılma hakkına sahiptir. Çıraklığa kabul edilenler, sağlık sebepleri istisna olmak üzere 5 yıl boyunca idarenin göstereceği işte çalışma konusunda taahhüt senedi vermektedir. Taahhütnameye göre bu şartı yerine getirmeyenler ile Çırak Sanat

Okulu'ndan kendi isteğiyle ayrılanlar veya disiplin cezasıyla atılanların, idareye okul masraflarının yanında eğitim gördükleri her bir yıl için 150 lira tazminat ödemesi öngörülmektedir. Çırağın imzasını taşıyan taahhütnamenin dışında veli de tazminatın konusu olan hususlar karşılığında 900 liraya kadar borçla beraber müteselsil kefil ve müşterek müteselsil borçlu sıfatını beyan eden senedi imzalayarak noter tasdikiyle birlikte idareye teslim etmektedir. Okulun ilk yılında başlayan teorik eğitim döneminin birinci ayı deneme süresi olarak kabul edilmekte olup bu sürede okuldan ayrılma durumunda tazminat yükümlülüğü bulunmamaktadır.

Okul yatılı olup Eskişehir'de velisi bulunan çıraklar tatil günlerinde velinin istemi üzerine aileleriyle kalabilmekte, onun dışında geceleri Çırak Okulu'nun pansiyonunda kalma yükümlülüğü bulunmaktadır. 83 maddeden oluşan Talimatname'de çırakların yemek ve giyimlerine de genişçe yer verilmiştir.

Öğrenme programında Türkçe, tabii bilgiler, tarih, coğrafya, hükümet teşkilatı, Devlet Demiryolları teşkilatı, hayat bilgisi, medeni bilgiler, matematik, fizik, kimya, elektrik, makine bilgisi, mesleki resim gibi meslek dersleri ve askerlik dersleri yer almaktadır. Haftalık teorik ders saatleri birinci sınıf için 20-28, diğer sınıflar içinse 10-14 saat rası olarak belirlenmektedir. Birinci sınıfta uygulamalı eğitim bulunmamakla birlikte, çırağın bedeni çalışmasını güçlendirmek amacıyla jimnastik eğitimine önem verilmektedir.

İkinci sınıftan itibaren çıraklar, isteği üzerine ve idarenin personel ihtiyacı çerçevesinde birimlere yerleştirilmekte ve bu birimlerde öğretmen işçi ve ustaların nezaretinde uygulamalı eğitim görmektedir. Bu dersler ikinci ve üçüncü sınıfta sanat atölyesinde, dördüncü sınıfta ise demiryolu atölyesinde verilmektedir. Çıraklar yetiştirdikleri sanat dalından başka bir sanat dalına geçme talebinde bulunamamakta olup idarenin takdiriyle sanat dallarında değişiklik yapılabilmektedir.

Okulda yıllık teorik eğitim 1 Eylül-1 Temmuz tarihleri arasında verilmektedir. Aile fertlerinin ölümü gibi olağanüstü hallerde 15 güne kadar olan izinler Atölye Müdürleri tarafından, 15 günden fazla süreli izinler ise Umum Müdürlüğü tarafından verilmektedir. Çırakların günlük çalışma süreleri, atölyede çalışan işçilerle aynıdır. Atölyelerde çalışan işçilerin paydos saatlerine rastlayan teneffüs saatleri çırakların çalışma süresinden sayılmaktadır. Talimatname, çırakların hiçbir suretle gece çalışması, fazla çalışma ve olağanüstü hallerde çalışma yapamayacağını ve götürü işlerde

çalıştırılmayacağını düzenlemektedir. Çırakların ücretleri 2847 sayılı Kanun çerçevesinde belirlenmekte ve ikinci sınıftan itibaren müstahdemlere sağlanan haklar kendilerine verilmektedir.

Çırakların amirleri, sırasıyla meslek öğretmenleri, öğretmen ustalar ve yardımcıları, okul müdürü veya vekili ve atölye müdürü veya vekilidir. Demiryolu atölyelerinde çalıştıkları süre boyunca işyeri yönetmeliklerine tabi oldukları belirtilmektedir. Amirlerin emir ve talimatlarına uyma borcunun yanında, atölye içinde disiplin ve nezaket kurallarına uyma yükümlülükleri bulunmaktadır.

Talimatnamede suç sayılan davranışlar ve bu suçlar karşısında öngörülen cezalara da yer verilmektedir. Yalan söylemek, okul içinde ve dışında adap kurallarına uymamak, laubali hareketlerde bulunmak, okulun belirlediği kıyafet ve temizlik kurallarına uymamak, tembellikte ısrar etmek, verilen görevleri yerine getirmemek, okula mazeretsiz geç gelmek veya gelmemek, okulda bulunduğu halde derslere girmemek, sınavlarda kopya çekmek ve çekilmesini sağlamak, arkadaşlarını veya öğretmenlerini, amirlerini tehdit etmek, küfür etmek, herhangi bir yere çirkin yazılar yazmak, uygunsuz resim ve yazıları okula getirmek, kahvehane-gazino gibi yerlere gitmek ve balolara katılmak, öğretmen ve amirlere karşı hürmetsizlik ve itaatsizlikte bulunmak, okula silah sayılan aletleri getirmek, işyeri yönetmeliğine aykırı davranışlarda bulunmak, okulda sigara içmek, okula içki getirmek, sarhoş olmak, kumar oynamak, okul içinde veya dışında hırsızlık, sahtekârlık gibi suç sayılan davranışlarda bulunmak sayılan suçlar arasındadır. Cezalar ise okul etkinliklerinden mahrumiyet, tenbih, ihtar, tekdir ve kovmadır. Tenbih ve ihtar okul veya demiryolu atölyesi müdürleri veya vekilleri tarafından; tekdir cezası okul müdürünün teklifi ve atölye müdürü tarafından, mahrumiyet cezası ise okul müdürü tarafından verilmektedir. Kovma cezası ise sırasıyla okul, atölye ve Umum Müdürlüğü'nün teklifleri ile Bakanlık tarafından verilmektedir. Bir ders yılı içinde 3 defa tenbih cezası alan çırağa ihtar, 3 ihtar cezası alana tekdir ve 5 tekdir alana ise kovma cezası verilir. Okul içinde ve dışında milli ve insani açıdan erdemli davranış sergileyen veya derslerinde üstün gayret gösteren çıraklara ise ödül verilir.

Çıraklar, altı ayda bir ara sınava ve her sene sonunda yıllık sınava girerler. Yıllık sınav sonucuna göre bir üst sınıfı geçerler. Okuldaki eğitim süresinin sonunda ise olgunluk sınavına girmeleri gerekmektedir. Olgunluk sınavında teorik ve uygulamalı olarak sanatkâr işçinin ihtiyaç duyulan bilgiye sahip olup olmadığı ölçülmektedir.

Teorik sınavda çırağın alanıyla ilgili hesap, hendese ve makine bilgisi ölçülür. Makine parçasına ait bir resim yaptırılır, ardından hammaddelerin cinsi, bakımı ve saklanması, yarı mamul maddelerinin kalite farklılıkları, iş makineleri hakkında bilgi düzeyleri ölçülür. Uygulama sınavında ise fabrikada kullanılan bir makine parçası yaptırılır.

Sınav komisyonu atölye müdürü ve onun belirlediği bir kişi, okul müdürü veya vekili, okuldan bir öğretmen, bir öğretmen usta ve bir öğretmen işçiden oluşur. Sınav sonucu pekiyi, iyi ve orta düzeyde olan öğrenciler başarılı sayılırken, fena not alanlar başarısız kabul edilmektedir. Başarısız kabul edilen çıraklar, ikmale kalır ve tatil süresi sonunda yeniden sınava alınır. Bu sınavdan da başarısız olmaları halinde o yıl mezun olamayıp sınıf tekrarı yapmaları gerekir. Olgunluk sınavında başarılı sayılanlar şahadetname belgesi verilerek Devlet Demiryolları müesseselerine işçi olarak tayin olur. Okul sürecinde iki kez sınıf tekrarı yapanlar ise işçi muavini olarak tayin olunur.

Şekil 7. Demiryolu Sanat Çırac Okulu Olgunluk İmtihanı Not Döküm Belgesi

DEMİRYOLU SAN'AT ÇIRAK OKULU
Olgunluk İmtihanı Notları :

Türkçe	.....
Medenî Bilgiler	.....
Matematik	.....
Fizik ve Mihanik	.....
Elektrik	.....
Makine bilgisi	.....
İş ve malzeme bilgisi	.....
Meslekî resim	.....
Askerlik dersleri	.....
Nazarî imtihanların neticesi	.....
Amelî imtihanların neticesi	.....
Tavır ve hareket	.....

..... sicil Nu. lı senesi

olgunluk imtihanında okulumuz imtihan heyeti huzurunda yukardaki notları kazanarak derece ile muvaffak olmuştur.

194

T. C. D. D.

Demiryolu Atelyesi

San'at Çırac Okulu Müdürü Müdürü

Şahadetnameye hak kazanan not dereceleri pek iyi, iyi ve ortadır.

Kaynak: Devlet Demiryolları Sanat Çırac Okulu Talimatnamesi

Şekil 8. Demiryolu Sanat Çırac Okulu Şehadetnamesi Örneği

DEVLET DEMİRYOLLARI VE LIMANLARI
İŞLETME UMUM MÜDÜRLÜĞÜ

4 × 5
Fotograf

**DEMİRYOLU SAN'AT ÇIRAK OKULU
ŞEHADETNAME Sİ**

..... tarihinde de doğmuş
olan in oğlu

..... tarihinden tarihine
kadar Demiryolu San'at Çırac
Okuluna devam ederek

san'atine ait bütün ameli ve nazari bilgileri kazandığını im-
tihan heyeti huzurunda ispat ettiğinden kendisine bu şaha-
detname verilmiştir. 194

T. C. D. D.
Umum Müdürü

Bu şehadetnamenin sahibi ilkokul üzerine dört yıllık

Kaynak: Devlet Demiryolları Sanat Çırac Okulu Talimatnamesi

Okulun idaresi, Eskişehir Cer Atölyesi'ne bağlıdır. Teorik derslerin öğretmenleri, demiryollarındaki teknik memurlar arasından, uygulamalı derslerin öğretmenleri ise atölyedeki usta ve işçiler arasından seçilir. Asli görevleri öğretmenlik olmayanlar, verdikleri dersler karşılığında ders ücreti alır.

Yapılan arşiv taramasında, 1960 ve 1970'li yıllara ait ders kitapları ve bazı çırac defterlerine erişilmiştir. Bu kitaplarda programlarda verilen teknik derslerin yanında, yönetim ve organizasyon konularına dair bilgilerin de yer aldığı görülmektedir. Bu durum, Çırac Sanat Okulu'nun, öğrencilerin yalnızca teknik bilgiyle sınırlı kalmayıp, idare hakkında da teorik bilgiye sahip olmasını amaçladığını göstermektedir.

“ Bizim yetişme tarzımız sanat okullarından daha güzeldi. Neden daha güzeldi, zamanın bol, çırac gibisin. Malzeme bol, şey bol yani bozalsa da yeniden tak malzemeyi, yeniden tak yani... Yetişme tarzın bir sanat okulundan farklı olurdu. Sanat okulunun nazari bilgisi çok, ama çivi çakmaktan aciz yani yapmamış tatbikat. Dolayısıyla pratik sanatın dikkat çeken bir (yönü) vardı, farklılığı vardı... O tarihlerde bizde Almanya'ya gitme hevesleri vardı ya, kayınbirader bizi almak istedi 2 kat maaş ile ama biz ilkokul mezunuyduk. Gelenler de ekseriyetle sizi hafife alırdı, mesela derdi ki 'Git alt tarafta ilkokul mezunusun, ne konuşuyorsun' derdi ama bir şey olduğu zaman acil bir şeylerde

direk seni çağırırdı... Pratik sanatın yetişme tarzı farklıdır, ama onay olmadığı için ilkokul mezunuyuz yani. Bunun için de kızdım ben, bakıyoruz milletten gelenlere; adamlar sırf diplomasıyla hava atıyor, ama yeteneğe bakınca hiçbir şeyi yok. Bunlara kızıp biz de dedik. Ben o ara gece lisesine gittim, ortaokulu dışarıdan verdim imtihanı. Liseyi bitirmemin bir faydası oldu ki o tarihlerde sanki üniversite bitirmişim gibi itibar görmeye başladım. Düşün o tarihlerde yok fazla, avantajlarımız buydu (Görüşmeci 7).”

Görüşmeci 7, pratik eğitimin işletme ve işçiler açısından taşıdığı önemi ve bu eğitim biçiminin teoriye dayalı formel eğitime göre becerileri geliştirmede sağladığı avantajları vurgulamaktadır. Görüşmeci 7’ye göre çıraklık sistemi zengin materyal ve zaman olanaklarıyla öğrencileri yetkin hâle getirmektedir. Diğer taraftan sanat okulları, nazari bilgiye ağırlık verip pratikte yetersiz kaldığı gerekçesiyle eleştirilmektedir. Bunun yanı sıra, formal eğitime dayalı statü farklarının, yetenek ve deneyimi gözardı ederek toplumsal itibar üzerinde haksız bir ayrıcalık yarattığına dikkat çekilmektedir. Görüşmeci 7, bireysel çabalarla eğitimine devam ederek statü kazandığını belirtirken, bu süreçte toplumsal algıdaki değişimi göz önüne sermektedir. Bu eleştiriler, işçilerin karşılaştığı statü, yeterlilik ve sınıfsal hareketler açısından önem taşımaktadır. Bireysel başarı ve sistem eleştirisi, zanaatkârlık” ile profesyonelleşme arasındaki yapısal farkları anlamak açısından örnek teşkil etmektedir (Sennett, 2009: 117).

Çırak Sanat Okulu, verdiği eğitimle, işgücünün yüksek niteliklere sahip olmasını sağlamıştır. Ancak Milli Eğitim Bakanlığı’nın resmi intibakının bulunmaması nedeniyle, işçiler yüksek niteliğe sahip olmasına rağmen ilkokul mezunu olarak işlem görmüştür. Çırak Sanat Okulu, 1975 yılı itibariyle kapatılmış ve bu tarihten sonra işgücü arzı büyük ölçüde mesleki ve teknik liselerden sağlanmıştır. Ancak fabrikayla organik bağı olan bir okulun bulunmaması, nitelikli ve aidiyet duygusu yüksek bir işgücünü sağlama konusundaki avantajı ortadan kaldırmıştır.

4.5.1.5. Aile Mektebi’nin Açılışı

Devlet Demiryolları İdaresi, Eskişehir’de ayrıca memur ve müstahdem çocukları ile yakınları için bir Aile Mektebi açmıştır. Bu mektebin amacı, demiryolları mensuplarının çocuklarını, şimendiferliğe hazırlayacak bir eğitim olanağı sunmaktır. İlkokul düzeyinde eğitim veren Aile Mektebi’nin süresi 5 yıl olup bu okulu tamamlayan çocuklar, Çırak Sanat Okulu’na öncelikli olarak alınmışlardır. Mektepte küçük bir atölye, jimnastikhane, resim ve şarkı salonları ile bir adet piyano yer almıştır. Her yıl Haziran ile Ağustos ayları arasında başvuruları kabul eden Aile Mektebi’nde yabancı dil olarak Almanca eğitimi verilmiştir. Öğrenci kabulünde öncelik sıralaması memur ve müstahdem kadrosunda yer alanların; öz ve üvey çocukları, kardeşleri, torunları,

yeğenleri (kardeşlerinin çocukları), kuzenleri (amca, hala, dayı ve teyze çocukları), kayın birader ve baldızlarıdır.

Devlet Demiryolları İdaresi personelinden Eskişehir’de yer alanların çocukları okula gündüzlü; il dışından gelen öğrenciler ise yatılı olarak kabul edilmiştir. Birinci sınıf için 7-10, ikinci sınıf için 8-11, üçüncü sınıf için 9-12, dördüncü sınıf için 10-13 ve beşinci sınıf için 11-14 yaş aralığındaki çocukları okula kabul edilmiştir. İki senede bir sınıfı geçemeyen öğrencilerin ihraç edilmesi benimsenmiş olup okula kabul edilen öğrencinin velisi tarafından kaydının sildirmesi durumunda yeniden kabul edilmeyeceği kararlaştırılmıştır. Gündüzlü öğrenciler için aylık okul ücreti 7,5 lira; yatılı öğrencilerin aylık ücreti ise 18 lira olarak belirlenmiş olup yatılı öğrencilerin velilerinin ödeyeceği tutarın maaşın yüzde 6’sını geçemeyeceği belirtilmiştir. Yatılı öğrencilerin “iaşe, ibate, ilbas, kitap ve kırtasiye” giderlerinin okul idaresi tarafından karşılanması benimsenmiştir. Ayrıca okulda öğrenciyken velisi vefat eden çocukların ücretsiz olarak eğitime devam edeceği kararlaştırılmıştır.

4.5.1.6. Sosyal İlişkilerin Gelişiminde Çıraklığın Rolü

Demiryollarında mesleki bilgi, tecrübe ve “usta-çırak ilişkisi”, işletme içerisindeki yatay ve dikey ilişkilerin kurulmasında en önemli faktörler olarak karşımıza çıkmaktadır. Ancak bu ilişkiler, lonca düzenindekinden farklı bir niteliğe sahiptir. Nitekim lonca düzeninde çırak, zanaatkâra ait bir atölyede eğitim görerek yetiştirilirdi (Sennett, 2009: 138). EDF/ELMS’deyse çıraklar, kurumun denetimi altındaki Çırak Sanat Okulu’nda teorik, atölyelerde ise uygulamalı eğitime tâbi tutulmaktadır. Fabrikada mesleki tecrübelerin kazanılmasında iş başında eğitim uygulamalarına önem verilmiş ve iş organizasyonu içerisinde mesleki tecrübe merkezde rol almıştır. Yöneticilerle işçiler arasında kurulan yatay ilişkiler, işçilerin işe ve mesleğe bağlılığını arttıran önemli bir faktör olarak karşımıza çıkmaktadır.

“...Münif Bey çok iyi bir kaynakçıydı. Eye sürerken üzerine fincan koyar, öyle sürer, fincan hiç kıpırdamazdı... Ben de çok öğrenci yetiştirdim. Ahmet ve Faik ustalar vardı, onları ben yetiştirdim. İşimi çok severdim (TÜLOMSAŞ, 1994: 27).”

Çırak Sanat Okulu, EDF/ELMS işçilerinin işe başlamadan önce dayanışma ağlarını örmesini sağlamıştır. Özellikle yatılı olarak öğrenim gören çıraklar, erken yaşlardan itibaren iş yaşamını deneyimlemekle birlikte, örgütlenme ve dayanışma kültürünü de okullarda edinmeye başlamaktadır.

“Sendikanın kuruluşu bile Çırac Okulu’na dayanır. Sendikamız ilk defa Çırac Okulu’ndan mezun olan ve sonra fabrikada çalışan büyüklerimiz tarafından kuruldu (Görüşmeci 1).”

Sendikanın Çırac Sanat Okulu’ndaki dayanışma kültürüyle kurulduğunu belirten Görüşmeci 1’in ifadeleri, Görüşmeci 2 tarafından da desteklenmektedir. Görüşmeci 2, ayrıca Alman kültürünün etkisiyle fabrikaya entegre bir şekilde okulun bulunduğunu ve Almanya’daki sosyal haklara ilişkin bilincin Türkiye’ye aktarılmasında bu kültürün etkili olduğunu ifade etmiştir.

“Yani çırac okulundaki -ben şimdi pandemi dönemine kadar- her sene okul devrelerimle bir araya geliyorum. Her Ramazan bir araya geliyoruz, toplu yemek yiyoruz. Hocalarımın, hayatta olanlardan çağırıyorum, yakınlarımdan çağırıyorum. Hem geçmişini yad ediyoruz, hem sohbet ediyoruz. Hocalarımız yani dedim ya ben 12 yaşında girdik biz. Bizim akranlarımız o yaşlarda bisiklet çeviriyorlardı, biz saat 6’da kalkıp işe geliyorduk. İşin tüm şartlarını yerine getiriyorduk. ustalarımız bizi hem hayata hazırladılar, hem mesleğe hazırladılar. Onlar bizi yoğurdular yani. Karakterimize, kişiliğimize çok etkileri var. O mücadeleye hocalarımızın çok etkisi var. O sendika kurucuları, Türk-İş kurucuları hep ustalık yapan insanlardı. Eskişehir’in de sanıyorum daha mücadelecisi bir yapısı var (Görüşmeci 8).”

Çırac Sanat Okulu’nda aşılana dayanışma kültürü, işçilerin emekli olmasının ardından dahi varlığını sürdürmektedir. Erken yaşlarda edinilen deneyim, işçilerin yaşının ilerlemesine rağmen bağlılığını korumasında itici güç olmaktadır.

4.5.2. Fabrikada İstihdam İlişkileri

İstihdam ilişkileri, ücretlilere ilişkin sayısal verilerdeki gelişmeler çerçevesinde oluşmaktadır. Türkiye’de 1960’lı yıllardan itibaren ücretlilerin sayısında artış yaşanmıştır. Planlı kalkınma döneminde, ücretlilerin toplam istihdam içindeki payının giderek arttığı bir döneme girilmiştir. EDF/ELMS’deki istihdam artışı ise özellikle İkinci Dünya Savaşı sonrasında yaşanmıştır. İşçi sayısındaki artış, Türkiye genelindeki ücretli sayılarındaki artışa paralel bir görünüme sahip olmamıştır. Bu farklılaşmayı, demiryolu endüstrisindeki yatırımlara, planlı kalkınma döneminden de önce ağırlık verilmesiyle açıklamak mümkündür.

Tablo 18. Eskişehir Demiryolu Fabrikası'nda Yıllar İtibariyle İşçi Sayıları

Yıl	İşçi Sayısı
1894	250
1926	320
1927	450
1930	500
1936	800
1937	800
1946	3646
1968	4060
1970	3500
1975	4150
1980	4014
1986	3737
1990	3041
1994	2482
2022	987

Kaynak: TÜRASAŞ Eskişehir Bölge Müdürlüğü Personel Daire Başkanlığı'ndan alınan veriler çerçevesinde yazar tarafından oluşturulmuştur.

İstihdam sayısının en yüksek olduğu yıllar, EDF/ELMS'nin en yüksek üretim seviyesine ulaştığı dönemdir. Bu dönemi, üretimle birlikte istihdamın da “altın yılları” olarak ifade etmek mümkündür (Görüşmeci 2 ve Görüşmeci 8). 1980 yılı sonrasında ise istihdamın giderek azaldığı görülmektedir. Bunun arkasında, 12 Eylül 1980 darbesinin

lisans anlaşmalarının iptal edilmesiyle başlayan süreçte, Türkiye’de demiryolu endüstrisine yapılan yatırımların azalması yer almaktadır (Görüşmeci 3). ELMS’de, Alman ve Fransız şirketler başta olmak üzere merkez ülkelerdeki üreticilerin lisansı ile demiryolu araçları üretilmiştir. Yapılan anlaşmalara göre ELMS, 15 ila 20 yıllık sürelerle lisans anlaşması yapmıştır. Bu süreçte, üretim yurt içindeki olanaklarla sağlanmış olsa da patent ve marka değeri açısından dışa bağımlılık söz konusudur. Anlaşma süresi sonunda ELMS, lisanslamaya tâbi olmadan üretime devam edebilecekken, cunta hükümetinin anlaşmaları iptal etmesi nedeniyle üretimde azalmalar yaşanmıştır. Lisans için yapılan harcamalar göz önüne alındığında, bu sürecin sonunda önemli ölçüde maddi kaynağın yok olduğunu belirtmek mümkündür. Bu noktada ELMS’nin hedef firma olarak Alman ve Fransız şirketler başta olmak üzere dünya demiryolu endüstrisinde faaliyet gösteren kayna firmalara bağımlı statüde yer aldığını belirtmek gerekmektedir (Frazier vd., 1989: 52).

EDF/ELMS’de yapılan işler, ilk defa 1964 yılında Türkiye Demiryolları İşçi Sendikaları Federasyonu (DYF-İŞ) ile TCDD arasında imzalanan toplu iş sözleşmesinin 18. maddesi çerçevesinde hazırlanmıştır. Düzenlemede, işçilerin ana sanat kolları itibariyle yapacakları işler ve bu işlerin tarifi yer almaktadır. Ayrıca işçilerin dahil oldukları sanat kolları dışında çalıştırılmayacağı, ancak çalışma süreleri içerisinde boşta kalan sürelerin değerlendirilmek istenmesi durumunda, sanatlarıyla ilgili olan benzer işlerde görevlendirilebileceği belirtilmiştir⁶⁷. Yapılacak işler 20 ana sanat koluna ayrılmıştır. Ayrıca bu ana sanat kollarına bağlı olarak çeşitli tali sanat kolları bulunmaktadır.

⁶⁷ Bu durum, iş zenginleştirme olarak tanımlanan uygulamalardan farklı bir niteliğe sahiptir. Zira iş zenginleştirme, esnek ve yalın üretim teknolojilerinin kullanıldığı endüstrilerde görülen bir eğilimdir.

Tablo 19. Eskişehir Demiryolu Fabrikası'nda Sanat Kolları⁶⁸

Ana Sanat Kolları	Tali Sanat Kolları
Tesviyecilik	Takım Tesviyeciliği
	Kalıp Tesviyeciliği
	Loko Tesviyeciliği
	Vagon ve Tender Tesviyeciliği
	Motor Tesviyeciliği
	Tezgâh Tesviyeciliği
	İnce aletler Tesviyeciliği
	Matkap Operatörlüğü
	Tenekecilik
	Mekanik Vasıta, Tesis ve Cihaz Tesviyeciliği
	Sertleştirme İşleri
Tesisatçılık	
Tornacılık	Tornacılık
	Taşçılık
Frezecilik	Frezecilik
	Plânyacılık
Demircilik	Demircilik
	Sıcak ve Soğuk Prescilik
Dökümcülük	Modelcilik
	Dökümcülük

⁶⁸ Toplu iş sözleşmesinde, belirtilen sanat kollarında çalışan işçilerin görevlerine de yer verilmektedir. Ancak araştırmanın amacıyla bağlantılı olmadığı için teknik detaylarda sınırlandırma yapılmıştır.

Ana Sanat Kolları	Tali Sanat Kolları
Sun’i ve Tabii Lastik İmali	Lastik İşleri
Kazancılık	
Marangozluk	
Boyacılık	
Döşemecilik	
İnşaatçılık (Çelik, Kârgir, Ahşap)	
Galvonoplast	
Kaynakçılık	
Elektrikçilik	Elektrikçilik
	Akümülatörcülük
Matbaacılık	
Terzilik	
Mekanik Vasıta, Tesis ve Cihaz Operatörlüğü	
Armadörlük	
Demiryolu Yapım ve Bakım İşçiliği	

Kaynak: DYF-İŞ ile TCDD arasında imzalanan Toplu İş Sözleşmesi⁶⁹.

Kamusal istihdam, Cumhuriyetin erken evrelerinden itibaren işçilerin piyasa koşullarına oranla daha iyi şartlara sahip olmasını sağlamıştır. EDF/ELMS’de ise bu ayrıcalık, yoğun mesleki eğitimin ve “demiryolcu kültürünün” getirdiği avantajlarla birleşmiştir. Bu durum, işçilerde meslek bilincinin diğer etkenlere oranla daha fazla hissedilmesi sonucunu doğurmuştur. Görüşmeci 7, “motor tesviyeciliği” üzerinden kimlik sağladığına ilişkin yaklaşımı ve Görüşmeci 1’in “*elimden her türlü ince iş gelir,*

⁶⁹ Toplu iş sözleşmesi, TCDD’ye ait limanları da kapsamaktadır. Dolayısıyla sözleşme metninde ana sanat kolu olarak “Liman Yükleme ve Boşaltma İşçiliği”ne de yer verilmiştir. Ancak, araştırmanın sınırlılıkları nedeniyle, yalnızca EDF/ELMS’de yapılan işlerle ilgili sanat kolları listelenmiştir.

arkadaşlar bundan dolayı hayran kalır” ifadeleri, mesleki tatmin düzeyini göstermesi açısından verilebilecek örneklerdir.

4.6. Örgütlenme ve Sınıfsal Mücadeleler

Demiryolları, tarihsel gelişimi çerçevesinde değerlendirildiğinde, işçi sınıfının oluşumu ve sendikal hareketin gelişimi açısından büyük öneme sahiptir. Bu bağlamda Quataert (2017: 156), Osmanlı İmparatorluğu'nun son dönemlerinde Anadolu Demiryolu Şirketi'nin kurulmasıyla birlikte Ortadoğu'da yeni bir işçi sınıfının doğuşuna tanıklık edildiğini belirtmektedir.

Demiryolları, Türkiye'de hem doğrudan hem de -çeşitli endüstrilerin gelişimine yaptığı katkılar sayesinde- dolaylı olarak ücretli istihdamın gelişiminde başat bir öneme sahip olmuştur. Nitelikli işgücü gerektiren demiryolu endüstrisinde istihdam edilenler, sendikal örgütlenme ve sınıfsal mücadeleler açısından da ayrıca önem arz etmiştir. Bu noktada, Eskişehir Demiryolu İşçileri Sendikası'nın tarihsel önemine işaret etmek gerekmektedir.

4.6.1. Sendikal Örgütlenme

Demiryollarındaki sendikal örgütlenme, Osmanlı İmparatorluğu'nun yıkılma dönemine kadar uzanmaktadır. Öncelikle 1907 yılında yaşanan hayat pahalılığı, ücretlilerin alım gücünde azalmalara yol açmıştır. Aynı yıl, Bulgaristan ve Hindistan'da demiryolu işçilerinin başlattıkları grev, Osmanlı İmparatorluğu'ndaki demiryolu işçilerinin dikkatini çekmiştir. 1907 yılının sonunda Bulgaristan'ın Fibe şehrini Edirne, Selanik ve İstanbul'a bağlayan demiryolu hattında çalışan memur ve işçiler, sendika kurarak ücretlerinin Bulgaristan'daki meslektaşlarıyla aynı seviyeye getirilmesini talep etmiştir. 1908 yılının Temmuz ayında Osmanlı Anayasası'nın yeniden yürürlüğe girmesiyle birlikte, 13 Ağustos 1908 tarihinde Anadolu Demiryolları İşçileri Sendikası kurulmuştur. Sendikanın yönetimi 37 kişiden oluşmuştur. Bunlardan 5'i Türk, geri kalanlar ise Rum, Balkan veya Ermeni kökenlidir (Quataert, 2017: 137-138).

Kurulan sendikanın misyonu, ücretlerin yükseltilmesi ve çalışma koşullarının iyileştirilmesidir. Genel kurulda alınan kararlar, sendika yönetim kurulu üyelerine “her türlü bireysel faaliyeti, kışkırtıcı hücumları ve amirlere karşı her türlü saygısızlık gösterisini yasaklaması” (Quataert, 2017: 138), demiryollarındaki sendikacılığın niteliğini göstermesi açısından dikkat çekicidir. 1908 yılında yapılan grev esnasında,

Grev Komitesi'nin İttihat ve Terakki Hükümeti'ne verdiği “devlet için vazgeçilmez bir araç olan demiryoluna karşı vatanseverce yaklaşıtlarına” yönelik mesaj, Anadolu Demiryolu İşçileri Sendikası'nın ihtiyatlı ve uzlaşmacı çizgisini göstermesi açısından önemlidir (2017: 142):

“Osmanlı olsun veya olmasın bütün kapitalistlerin mülkünü kutsal saydığımızı hükümet bilmelidir; bu mülkün bir tek zerresinin bile kaybolmayacağını temin ederiz.”

Anadolu Demiryolu İşçileri Sendikası, vasıflı işçilerin egemenliği altında bir meslek sendikası özelliğine sahiptir. Demiryolu endüstrisinin ihtiyaç duyduğu vasıflı emeğin görece fazla olması, sendikal örgütlenmenin de bu biçimde yapılması sonucunu doğurmuştur. Cumhuriyet döneminde demiryollarında kurulan sendikalar ise yerel düzeyde ve işkolu esasına dayanmakla birlikte, nitelikli işgücünden oluşması nedeniyle benzer özelliklere sahip olmuştur.

Cumhuriyet döneminde “sınıfsız, tezatsız, kaynaşmış bir kitle” söylemine dayanan halkçılık ilkesi, sendikal örgütlenmenin önündeki en önemli engel olmuştur. 1909 yılında kabul edilen Tatil-i Eşgal Kanunu ve 1925 yılında çıkarılan Tahrir-i Sükun Kanunu, erken Cumhuriyet döneminde sınıf hareketlerinin baskılanmasının temel düzenlemeleridir. Diğer taraftan 1938 yılında çıkarılan Cemiyetler Kanunu ile “sınıf esasına dayalı cemiyet kurmak” mutlak bir şekilde yasaklanmıştır. 1947 yılında aynı kanunda yapılan değişiklik hükmüne kadar, Türkiye’de yasal bakımdan sendikal faaliyet yürütmek mümkün olmamıştır.

Cumhuriyet tarihinde demiryolu endüstrisindeki ilk sendika, 1948 yılında kurulan Eskişehir Devlet Demiryolları Sanayi İşçileri Sendikası’dır (Demirsoy, 1993: 51)⁷⁰. Eskişehir Devlet Demiryolları Sanayi İşçileri Sendikası’nın (EDS) Anatüzüğü’ne göre kurucu listesindeki isimler; Ali Yağsan (inşaat şefi), Adil Üstünbağı (kalem amiri), Hüseyin Balcı (kazancı şefi), Necati Kaplangı (şube amiri), Haşim Işıkçı (ustabaşı), Saim Köktaş (büro elemanı), Hüsnü Öztunalı (kazancı), Naci Duray (ustabaşı), Ahmet Bozan (tornacı), Hüseyin Özbek (ressam), Niyazi Turnalı (dökümcü), Ali Uyar (kazancı), Yusuf Göçer (döşemeci), Fazıl Dilben (usta), Şefik Karakartal (kazancı), Mehmet Ali Tuş (kazancı), İbrahim Alpan (demirci), Ali Şen (kazancı) ve Adem Çetinöre’dir (demirci). Sendikanın amacı, “Üyelerinin hak ve menfaatlerini korumak,

⁷⁰ EDS’nin ardından 1949 yılında Sivas ve İzmir, 1951 yılında Haydarpaşa, 1952 yılında Adapazarı’nda sendikalar kurulmuştur.

mevcut kanunlar çerçevesinde iktisadi, içtimai ve medeni seviyelerinin yükselmesine çalışmak, üyeleri arasında tenasüd ve her türlü yardımlaşmayı sağlamak ve üyelerini mahkemeler, devlet daireleri, özel ve tüzel kişiler nezdinde temsil etmektir” (Anatüzük, Madde 3). Sendikanın ilk faaliyet dönemlerinde Türkiye’de var olan popülist anlayış, vesayet ilişkileriyle birleşmiştir (Çelik, 2015).

Sınıf hareketlerini kontrol altında tutmada önemli bir işlevi yerine getiren halkçılık anlayışı, 1950’li yıllardan itibaren milliyetçi söylemlerle birleşmiştir. Bu süreçte, sendikalar, vesayet altında tutulmuş ve anti-komünizm propagandasının bir aparatı olmuştur. İşçi sınıfı hareketi içerisinde devletin gücünün ve etkisinin en önemli göstergesi, 1950’li yıllarda sendikaların düzenlediği “komünizmi tel’in” mitingleri olmuştur (Koç, 2022: 224). 1949-1961 yıllarında EDS’nin genel sekreterliğini yapan Hamit Kızılkaya, işverenin⁷¹ işçilere “komünist” ithamında bulunması nedeniyle 1951 yılında Eskişehir’de komünizmi tel’in mitingi düzenlendiğini ifade etmiştir⁷².

Ücretleri ve yaşam koşulları olumlu durumda olan işçilerin kurduğu sendikalar, muhalif eylem ve söylemlerde bulunmamıştır. Bunun arkasında, Türkiye’nin Soğuk Savaş yıllarında aldığı ABD yanlısı tutum yatmaktadır. Bu süreçte, sendikal alanın restorasyonunda da ABD etkisi rol oynamıştır (Koç, 2022: 224-225).

EDS, hem kuruluş felsefesi itibariyle hem de dönemin koşulları çerçevesinde siyasi faaliyetlerden uzak kalmayı tercih etmiştir (Demirsoy, 1993: 50). Nitekim temsil ettiği işgücünün çalışma ve yaşam koşulları da EDS’yi kitlesel bir muhalefet örgütlemekten uzaklaştıran ana unsurdur. Demirsoy’a (1993: 50) göreyse EDS’nin siyasetten uzak görüntüsünün arkasında, “*demiryolcu örgütlerin herhangi bir siyasi partinin yandaşı gözükmemeye kaygısının*” yer aldığını ileri sürmektedir. Demirsoy’un yaklaşımını, 1908 yılındaki grev esnasında Anadolu Demiryolu İşçileri Sendikası’nın İttihat ve Terakki Hükümeti’ne verdiği mesajla birlikte değerlendirmek gerekmektedir. Buradan hareketle, demiryolu endüstrisinde çalışanların hayat pahalılığı karşısında reel

⁷¹ Söz konusu yıllarda EDF, TCDD’ye bağlı bir fabrikadır. İşverenle kast edilen de TCDD yönetimidir.

⁷² Bu iddia, Yıldırım Koç’un 1987 yılında Hamit Kızılkaya ile gerçekleştirdiği söyleşiye dayanmaktadır. Detaylı bilgi: <https://www.tekgida.org.tr/komunistlik-suclamalariyla-mucadele-eden-eski-sendikacilar-69700/> (Erişim: 17 Haziran 2024).

ücretlerini korumak için çeşitli mücadele yöntemlerine başvurabildiği, ancak siyasi ve ideolojik bir tehdit unsuru olma konusunda ihtiyatlı davrandığı sonucuna varılabilir⁷³.

EDS, CHP iktidarının son iki yılında (1948-1950) ve DP döneminde (1950-1960) siyasetten uzak tavır sergilemeye devam etmiştir. Ancak üyelerini temsil etme ve sendikal mücadele stratejileri geliştirme konusunda, siyasi iktidara taleplerini iletebilmiştir. Örneğin, 5018 sayılı İşçi ve İşveren Sendikaları ve Sendika Birlikleri Hakkında Kanun, işçilere sendikaya üye olma özgürlüğü getirirken, grev hakkında yoksun olunması nedeniyle sendikal hakların fiili kullanımı önünde engel teşkil etmiştir. EDS, bu durum karşısında sendikal hakların tüm unsurlarıyla birlikte ele alınması gerektiğini belirtmiş, hükümetin grev yasağı konusundaki tavrından yakınmıştır⁷⁴. Yerel düzeyde faaliyet gösteren sendikaların, federasyon çatısı altında örgütlenerek güçlerini birleştirmesi doğrultusundaki talep ise bir başka örnektir⁷⁵.

EDS, 12 Aralık 1952 tarihinde demiryollarında kurulan diğer sendikaların dahil olduğu bir toplantı düzenlemiştir⁷⁶. Toplantıya Sivas, İzmir, Haydarpaşa ve Adapazarı sendikalarının temsilcileri katılmıştır⁷⁷. Demiryolu endüstrisinde faaliyet gösteren tüm sendikalar, TCDD yönetimi karşısında benzer işleri yapan işçileri temsil etmektedir. Buradan hareketle, 5 sendika 15 Aralık 1952 tarihinde Türkiye Demiryolları İşçi Sendikaları Federasyonu'nu (DYF-İŞ) kurmuştur. Ardından DYF-İŞ'e çeşitli işyeri sendikaları da katılmıştır. DYF-İŞ'in Genel Merkezi Eskişehir'de yer almıştır.

⁷³ Fabrikadaki üretim sürecinde Alman etkisi söz konusuysen, işçi örgütlenmesinde ABD sendikacılığının izlerinin olduğu görülmektedir. Ancak sendikal örgütlenmedeki ABD etkisi, yalnızca EDS ile sınırlı değildir. 1950'li yıllardan itibaren Türkiye'deki sendikacılığın şekillenmesinde, ABD sendikalarının ve istihbarat örgütlerinin payı olduğunu belirtmek gerekmektedir.

⁷⁴ EDS (1950), İkinci Olağan Genel Kurul Çalışma Raporu.

⁷⁵ EDS (1951), Üçüncü Olağan Genel Kurul Çalışma Raporu.

⁷⁶ EDS'nin girişimde bulunduğu dönemden önce, 1950 yılında Ankara'da demiryolu işçilerinin tamamını kapsamak amacıyla bir genel sendika kurulmuştur. 1950 yılında kurulan Devlet Demiryolları İşçileri Genel Sendikası, 1950 yılında bir tüzük değişikliğiyle ismini Türkiye Demiryolları ve Limanları İşçi Sendikaları Federasyonu olarak değiştirmek istemiştir. Ancak tüzük değişikliği, Çalışma Bakanlığı tarafından onaylanmamıştır (Demirsoy, 1993: 52). Nitekim sonraki süreçte Türkiye demiryolu endüstrisinde varlık gösterebilen sendikal örgüt de DYF-İŞ olmuştur.

⁷⁷ EDS'nin içinde yer aldığı Eskişehir-Sakarya Bölgesi İşçi Sendikaları Federasyonu, Ankara, İstanbul, Adana, İzmir ve Karadeniz bölgesel federasyonlarıyla birlikte Türk-İş'in kuruluşunda da yer almıştır. Türk-İş'i kuran sendikal yapıların içerisinde ayrıca Türkiye Taşıt İşçileri (TİF) Federasyonu, TOLEYİS (Otel, Lokanta ve Eğlence Yerleri İşçileri Sendikaları) Federasyonu ve TEKSİF (Tekstil ve Örme Sanayii İşçileri Sendikaları Federasyonu) bulunmaktadır (Koç, 2022: 243). Türk-İş içerisindeki bölgesel birlikler, 1962 yılında tasfiye edilmiştir (2022: 271).

Türkiye’de 1950’li yıllarda sendikaların en temel sorunlarından biri, aidat toplama süreçlerindeki zorluklardır. Üyelerden alınacak aidatların muvafakatnameye dayandırılması, sendikaların finansal açıdan sorunlar yaşamasına yol açmıştır. Bu bağlamda, kaynakta kesme yönteminin uygulanmaması, özellikle EDS’nin başlıca sorunları arasında yer almış ve siyasi iktidardan bu konuda düzenleme beklentisi doğurmuştur (Demirsoy, 1993: 51). Ancak, Türkiye’de sendikal hakların kapsamlı bir şekilde ele alınması, 1963 yılında kabul edilen 274 sayılı Sendikalar Kanunu ve 275 sayılı Toplu İş Sözleşmesi, Grev ve Lokavt Kanunu ile mümkün olmuştur. 274 sayılı Yasa, EDS’nin talepleri arasında yer alan “sendika aidatının kaynakta kesilmesi” yöntemini hayata geçirerek sendikaların finansal sorunlarının çözümüne katkıda bulunmuş; 275 sayılı yasa ise grev hakkını tanıyarak işçilerin sendikalaşma ve toplu pazarlık haklarını önemli ölçüde genişletmiştir.

Türkiye’de işçilerin sendikal haklardan en fazla yararlandığı dönem, 1961 Anayasası’nın sağladığı özgürlükçü ortamda yapılan yasal düzenlemelerle şekillenmiştir. 1961 yılında Türkiye’de faal olan sendika sayısı 511 olup, bu sendikaların 298 bin üyesi bulunmaktadır (Koç, 2022: 292).

Tablo 20. Türkiye’de 1963-1975 Döneminde Sendika Üye Sayıları⁷⁸

Yıllar	Sendika Sayısı	Sendika Üye Sayısı
1963	565	295.710
1964	595	338.769
1965	668	360.285
1966	704	374.058
1967	798	834.680
1968	755	1.057.928
1969	797	1.193.908
1970	737	2.088.219
1971	631	2.362.787
1972	642	2.672.857
1973	637	2.658.393
1974	675	2.878.624
1975	781	3.328.633

Kaynak: Çalışma Dergisi (1972/2, 1974/1 ve 1977/1).

Toplu iş sözleşmesi kapsamındaki işçiler, sendikal hakların kullanılmasına ilişkin daha net bilgiler sunabilmektedir.

⁷⁸ İlgili dönemde sendika üye sayılarına ilişkin tespit, sendikaların beyanlarına dayanmaktadır. Koç (2022: 292), buradan hareketle özellikle 1967 yılı sonrasındaki sayıların büyük ölçüde yanlış olduğunu belirtmektedir.

Tablo 21. Türkiye’de 1966-1975 Döneminde Bağtlanan Toplu İş Sözleşmelerinin Kapsamındaki İşçi Sayıları

Yıllar	Kamu Kesimi İşçisi	Özel Sektör İşçisi	Toplam İşçi Sayısı
1966	159.375	175.013	334.388
1967	110.041	78.724	188.765
1968	254.600	163.697	418.297
1969	98.105	136.381	234.486
1970	334.708	215.243	549.951
1971	188.583	153.967	342.550
1972	278.017	148.428	426.445
1973	249.901	193.389	443.290
1974	427.300	174.479	601.779
1975	91.316	209.002	300.318

Kaynak: Koç, Y. (2022), Türkiye İşçi Sınıfı Tarihi: Osmanlı İmparatorluğu’ndan 2020’ye, Tekgıda-İş Sendikası Yayınları, s.293.

Toplu iş sözleşmelerinin süresi 1-3 yıl arasında değişmekle birlikte, Türkiye’de yaygın eğilim 2 yıla sınırlandırılmasıdır. Özellikle kamu kesiminde toplu iş sözleşmelerinin büyük kısmı, son hanesi çift rakamla biten yıllara rastlamaktadır. Yıllar arasındaki değişimin temel nedeni, buna dayanmaktadır.

EDF/ELMS’deki toplu iş sözleşmeleri, DYF-İŞ ile TCDD Genel Müdürlüğü arasında imzalanmıştır. Öte yandan diğer sendikal faaliyetler, büyük ölçüde EDS tarafından yerine getirilmiştir. İşyerlerindeki sorunların çözümü, yönetim komitesinde işçilerin temsili, yerel düzeyde düzenlenen etkinlik ve eylemlerde EDS belirleyici olmuştur. 1983 yılında çıkarılan 2821 sayılı Sendikalar Kanunu ve 2822 sayılı Toplu İş Sözleşmesi, Grev ve Lokavt Kanunu ise EDS’nin yerel düzeyde sahip olduğu özerkliğin sonunu getirmiştir.

“Federasyon döneminde hareket alanımız çok genişti. Mali yapımız bağımsızdı. Siyasilerden korkmuyorduk, aksine siyasetçiler bizi dinlemeye ihtiyaç duyuyordu (Görüşmeci 2).”

Federatif yapılar içerisinde yerel düzeydeki sendikaların örgütlülüğünün, işçilerin sendikalara duyduğu güveni artırdığı ve sendikaların işçilerle temasını güçlendirdiği tespit edilmiştir. Ayrıca, EDF/ELMS’de işyeri düzeyinde ortaya çıkan sorunlara hızlı çözüm üretme konusunda yerel sendikaların daha etkin olduğu sonucuna ulaşılmıştır (Görüşmeci 5). Görüşmeci 9’un “*sendikacılara ulaşmak daha kolaydı*” ifadesi ise federatif örgütlenmede sendikal bürokrasinin, milli tip sendikalara kıyasla daha az sorun oluşturduğunu göstermektedir.

“Sendikalar eskiden yarışırdaydı birbirleriyle, hizmet yarışı yaparlardı. Eskişehir göbeğinde dev bir sendika binası var, Akçay’da dev gibi bir tesis vardı. Milli tipe geçince genel merkeze devretmemek için, o günkü şube yöneticileri şubeye kiradılar. Eskiden yarış olurdu, sen daha iyi hizmet vereceksin, ben vereceğim diye. Sen bina kurucaksın, kamp tesis kurucaksın, ben kuracağım diye. O günün şartlarında o koca bina yapıldı, Akçay’da o tesis alındı. Atıyorum işte Nuri Bey az önce bahsettiğim, 500-600 üyeye Konya’da dev gibi bina yaptı. Eskişehir’deki tüm kooperatif kurumları79, şube80 öncülüğünde yapıldı. Ama milli tipe geçilince sorumluluğu kalmadı şubelerin. Paranın hesabını genel merkez veriyor, bu sefer şubeler para harcama yarışına girdiler. Kim daha çok harcayacak diye. Genel merkezde koltuğunu koruyabilmek için istediği yere istediği kadar para sarkıttı. Kendini korumak için kullandı onu. Milli tip bana göre sendikacılığı bitirdi (Görüşmeci 8).”

Federatif yapı içerisinde yer alan sendikalar, üyelerine yönelik sosyal etkinlikler konusunda birbirleriyle rekabet halinde olmuştur. Görüşmeci 8’in ifadelerinden de anlaşılacağı üzere, EDS’nin Balıkesir-Akçay’da üyelerine hizmet amacıyla açtığı tatil kampı, sendikalar arasındaki rekabetin etkisinden kaynaklanmıştır. Ancak milli tip sendikaya geçilmesiyle birlikte, bu kamp Demiryol-İş idaresine geçmiştir. Görüşmeci 2, Türkiye Demiryolu İşçileri Sendikası (Demiryol-İş) Genel Merkezi’nin tasarrufunda satışı yapılan Akçay kampının, EDF/ELMS işçilerinin birikimi olduğunu belirterek Demiryol-İş Genel Merkezi’ne sitemde bulunmuştur⁸¹.

⁷⁹ EDİ-KOOP kast edilmektedir.

⁸⁰ EDS kast edilmektedir.

⁸¹ Detaylı bilgi: <https://www.evrensel.net/haber/443881/demiryol-is-iscilerin-birikimlerini-satti> (Erişim Tarihi: 15 Nisan 2023).

EDS'nin diğer yerel sendikalara göre daha olumlu şartlarının bulunduğunu belirten Görüşmeci 2, bunun arkasında fabrikanın Alman ekolünden etkilendiğini belirtmektedir:

“Alman etkisinden olsa gerek, biz her zaman diğerlerine göre daha öncü bir sendika olduk. Mesela EDİ-KOOP (Eskişehir Demiryolu İşçileri Tüketim ve Yardımlaşma Kooperatifi) kuruldu. Başka örnek tatil kampı. Daha önemlisi ilk sendikayı da biz kurduk.”

Görüşmeci 6'ya göre EDS, yalnızca demiryolu endüstrisinde değil, diğer tüm sektörlerde öncü olma özelliğine sahiptir:

“Şekerdeki, Sümerbank'taki, hatta sonraki yıllarda özel işletmeler (Eskişehir'de üretim yapan Ford, Arçelik ve ETİ gibi işletmeleri vurgulayarak) dahi bizi izledi. TÜLOMSAŞ'ta (ELMS) ne olacak. Sözleşme nasıl olacak? Ya da eğitim-organizasyon bir şey var mı diye dört gözünü bize açarlardı.”

EDF/ELMS, dönemin sanayi kuruluşları içinde yalnızca üretim faaliyetleriyle değil, aynı zamanda işçi-işveren ilişkileri, toplu sözleşme süreçleri ve sendikal faaliyetler açısından da bir referans noktasıdır. Şeker Fabrikası ve Sümerbank gibi kamu işletmelerinin yanı sıra, Eskişehir'de faaliyet gösteren Ford, Arçelik ve ETİ gibi özel sektör kuruluşlarının da EDF/ELMS'deki gelişmeleri yakından takip ettiği vurgulanmaktadır. Bu durum, EDF/ELMS'nin bölgesel ve sektörel düzeyde işçi hareketleri açısından öncü bir yapıya sahip olduğunu göstermektedir. Toplu iş sözleşmesi süreçleri, eğitim faaliyetleri ve çeşitli sendikal etkinliklerin, Eskişehir'deki diğer sendikalar tarafından takip edilmesi, EDS'nin öncü niteliğinin vurgulanması açısından önemlidir. Bu bağlamda, EDF/ELMS'nin de yalnızca bir üretim noktası değil, aynı zamanda endüstri ilişkilerinin şekillendiği ve diğer işyerleri için örnek teşkil eden bir kurumsal yapı olduğu söylenebilir.

EDS, fabrikada çalışan işçilere yönelik ekonomi, siyaset, çalışma hayatı ve sosyal politika gibi konularda eğitimler düzenlemiştir. Arşiv belgelerinde yer alan bilgilere göre, düzenlenen eğitimlere konuşmacı olarak, Anadolu Üniversitesi Öğretim Üyelerinden Prof. Dr. Orhan Oğuz ve Prof. Dr. Yılmaz Büyükerşen, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Öğretim Üyelerinden ise Prof. Dr. Alpaslan Işıklı'nın katılmış olması göze çarpmaktadır⁸². Ancak eğitimcilerin ideolojik veya sosyal

⁸² Işıklı, Marksist-Kemalist, Büyükerşen sosyal demokrat kimliğiyle öne çıkan akademisyenlerdir. Oğuz ise Adalet Partisi'nin milletvekilliği ve milli eğitim bakanlığı görevlerini yerine getirmiştir.

kimliklerinin, EDS politikalarına yönelik genellemelerde bulunmak açısından tek başına yeterli olmadığını belirtmek gerekmektedir. Bu noktada EDS ve bağlı olduğu federasyon DYF-İŞ'in mücadele ve eylemlerini incelemek yerinde olacaktır.

4.6.2. Mücadeleler ve Eylemler

Türkiye'de ücretlilerin istihdam içindeki payının arttığı dönem, 1960'lı yıllardan itibaren başlamıştır. 274 ve 275 sayılı Yasalar çerçevesinde hareket eden birçok sendika, toplu iş sözleşmeleri bağtlama faaliyetleri aracılığıyla etkinlik göstermiştir. Demiryolu endüstrisinde ise gerek ücretli istihdam gerekse sendikal örgütlenme, görel olarak daha eskiye dayanmaktadır.

Güçlenen sendikalar karşısında, işverenler 1960-1970 yılları arasında tepki verme biçimini belirleyememiştir. İşverenler, sendikalarla ilişkilerinde mümkün olduğu kadar yasaların çizdiği çerçeveye sınırlı kalmıştır. Siyasette yaşanan gelişmelerin başında, 1965 yılında TİP'in 15 milletvekiliyle TBMM'ye girmesi ve bu dönemde sol hareketlerin filizlenmeye başlaması gelmektedir. 1968 yılında başlayan öğrenci hareketleri de bunun göstergeleri arasındadır (Talas, 1982: 4). 1967 yılında DİSK'in kurulmasıyla, özel sektör işletmelerinde sendikal rekabet artmış ve endüstri ilişkilerinde çatışmalı ortam belirmeye başlamıştır. Bu gelişmeler üzerine gerçekleşen 12 Mart 1971 Askeri Muhtırası ile birtakım sendikal haklarda kısıtlamalara gidilmiştir. Örneğin toplu iş sözleşmesi yetkisi almak için 1375 sayılı Yasayla getirilen baraj koşulu, DİSK'in örgütlenme çabalarına ket vurmaya amaçlamıştır⁸³. Söz konusu baraj koşulunu sağlamak için sendikaların, işkolundaki sigortalı çalışan işçilerden en az üçte ikisini; federasyonların ise işkolundaki sendikaların en az ikisini bir araya getirmesi gerekmiştir.

Yapılan bu düzenlemeye karşı işçiler, İstanbul ve İzmit'te 15-16 Haziran tarihlerinde kitlesel bir direniş örgütlemiştir. Türkiye emek tarihinde önemli bir yer edinen bu direniş, işçi sınıfının bir özne rolüyle sendikalarına sahip çıktığını göstermektedir (Aydın, 2020). Söz konusu yürüyüş, maddi koşulların politik özneleri harekete geçireceğini öne süren görüşü desteklemektedir (Gramsci, 1999: 162).

⁸³ Baraj koşulu getirerek DİSK'in üye artışını önlemeyi amaçlayan düzenlemenin tanıtımını yapan dönemin Çalışma Bakanı Turgut Tokar, Türk-İş Kongresi'nde bu düzenleme aracılığıyla "DİSK'in çanına ot tıkanacağı" vaadinde bulunmuştur.

DİSK Yönetim Kurulu, 14 Ekim 1973 tarihinde gerçekleştirilen seçimler öncesinde 3-12 Eylül 1973 tarihlerinde yaptığı toplantı sonucunda, seçimlerde CHP'ye açık destek verme kararı almıştır. Yayınlanan bildiride “Anayasal özgürlükleri ve demokratik hakları ve uygarlıkçı bir anlayışı savunan tek parti olduğu için işçileri, köylüleri, esnafı, memurları ve tüm dar gelirli vatandaşları oy vermeye” davet etmiştir. CHP'nin seçim bildirisinde yer alan toplu sözleşme yetkisi için referandum, işsizlik sigortasının kurulması, iş güvencesi, lokavtın kaldırılması, kıdem tazminatının 30 güne çıkarılması gibi birçok vaat, DİSK'in CHP'ye doğrudan destek vermesinin arkasında yer almıştır (Işıklı, 2005: 581-582).

1971-1973 yılları arasında süren politik baskılar, 1973 seçimleri sonucunda yerini normalleşme sürecine bırakmıştır. İşverenler ise 1973 yılından itibaren “grevsiz, toplu iş sözleşmesiz, sendikal rekabetin olmadığı ve sendika aidatlarında kaynaktan kesme yönteminin uygulanmadığı 1960 öncesi yılları arar olmuştur” (Talas, 1982: 4). Sendika aidatlarının kaynaktan kesildiği modelde, paternalist bir tutum sergileyen işverenler, 1973 yılından itibaren sendikal hakların kısıtlanması doğrultusunda baskıcı yöntemlere başvurmaya başlamıştır (1982: 4).

EDF/ELMS işçilerinin 1960 ve 1970'li yıllarda yaptıkları kitlesel eylem, gösteri ve çeşitli mücadele biçimlerine, arşiv belgelerinde rastlanmamıştır. Ancak, 20 Mayıs 1961'de rejimi desteklediklerini ve yıkıcı faaliyetlerin karşısında olduklarını açıklayan işçilerin içerisinde EDS üyelerinin bulunduğunu belirtmek gerekmektedir. Diğer taraftan 21 Haziran 1969 tarihinde Türk-İş tarafından Odunpazarı'nda düzenlenen mitinge 5 bin işçi katılmış, bu işçiler arasında EDF işçileri de yer almıştır (Koç ve Koç, 1976: 14).

“O miting fabrikada en güçlü olduğumuz dönemde oldu. Bütün sendikaların temsilcileriyle bir araya geldik. Diğer hepsi bizim ağızımıza bakardı. Mitingte açılacak pankartlar neler, nerede slogan atarız, nerede alkışlarız hepsini konuştuk... Miting çok coşkulu geçti. Esnaf da yoldan geçen vatandaş da bizle birlikte coştı (Görüşmecî 7).”

“... Amaç sadece geçinme çabamızın görülmesiydi. Başka bir derdimiz olmadı. Zaten bizim başka derdimiz olsa ne biz mitinge adam götürebilirdik ne de o adamlar bizi sendikada göreve getirirdi (Görüşmecî 6).”

Araştırmadan elde edilen bulgulara göre, EDF/ELMS işçileri hükümet ve işveren karşıtı bir tutuma sahip olmamıştır. Çalışma hayatına, ekonomik ve sosyal koşulların iyileştirilmesine yönelik talepler konusunda mücadele geleneği bulunan işçiler, siyasal ve ideolojik temelli harekete geçmekten geri durmuştur. Toplu pazarlık

sürecindeki işçi-işveren uyuşmazlıkları dışında, DYF-İŞ'in veya EDS'nin işverene karşı doğrudan bir tutumu söz konusu olmamıştır. Türk-İş'e ve DYF-İŞ'e bağlı bir sendika olan EDS'nin hükümeti siyasal nedenlerle doğrudan hedef alan bir tutumuna da tanıklık edilmemiştir. Ancak 1970'li yılların sonunda ve 1980'li yılların ikinci yarısında yaşanan enflasyon ortamında, Türkiye'de kamu kesimi işçileri içerisinde en yoğun tepkilerin gösterildiği işletmeler arasında da ELMS işçilerinin yer aldığını belirtmek gerekmektedir.

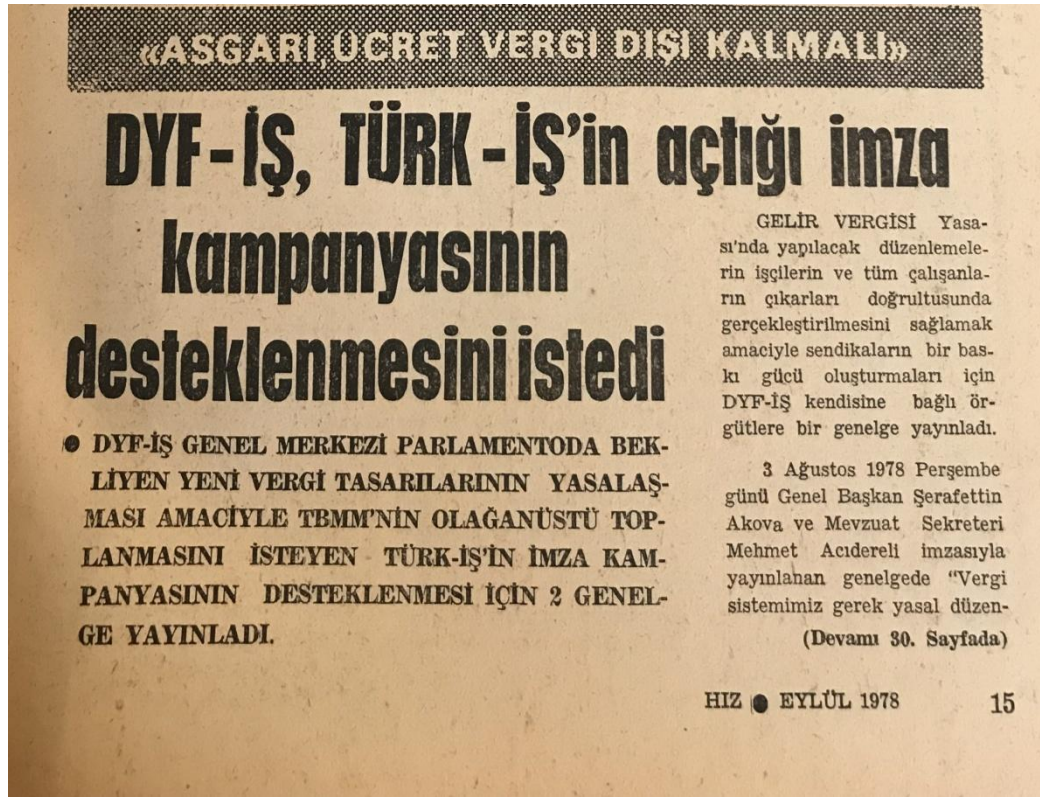
1985 yılında EDS'nin Demiryol-İş'e bağlanmasının ardından, Demiryol-İş Genel Sekreterliği yapan Görüşmeci 6, TÜLOMSAŞ'ın (1986 sonrasındaki ismiyle) genel merkezde de ağırlığı bulunduğunu belirtmiştir. Genel Merkezi Eskişehir'deyken, EDS'nin DYF-İŞ'in politikalarında baskın bir rol oynadığını ifade eden Görüşmeci 6, önce federasyonun Ankara'ya taşınması, ardından ise milli tip sendikacılığa geçişin yerel düzeydeki sendikal faaliyetleri olumsuz etkilediğini eklemiştir. Ancak yine de 1986 yılında Eskişehir'de hayat pahalılığına karşı düzenlenen bir eyleme 40 bin işçinin katılmasının, EDS'nin geçmişteki başarısıyla ve baskın karakteriyle ilgili olduğunu vurgulamıştır.

Şekil 9. Eskişehir’de 1986 Yılında 40 Bin İşçinin Katıldığı Yürüyüşten Bir Fotoğraf



Kaynak: DYF-İŞ'in Yayın Organı Hız Dergisi (1986/Temmuz Sayısı).

Şekil 10. DYF-İş'in Türk-İş İmza Kampanyasına Destek Çağrısı

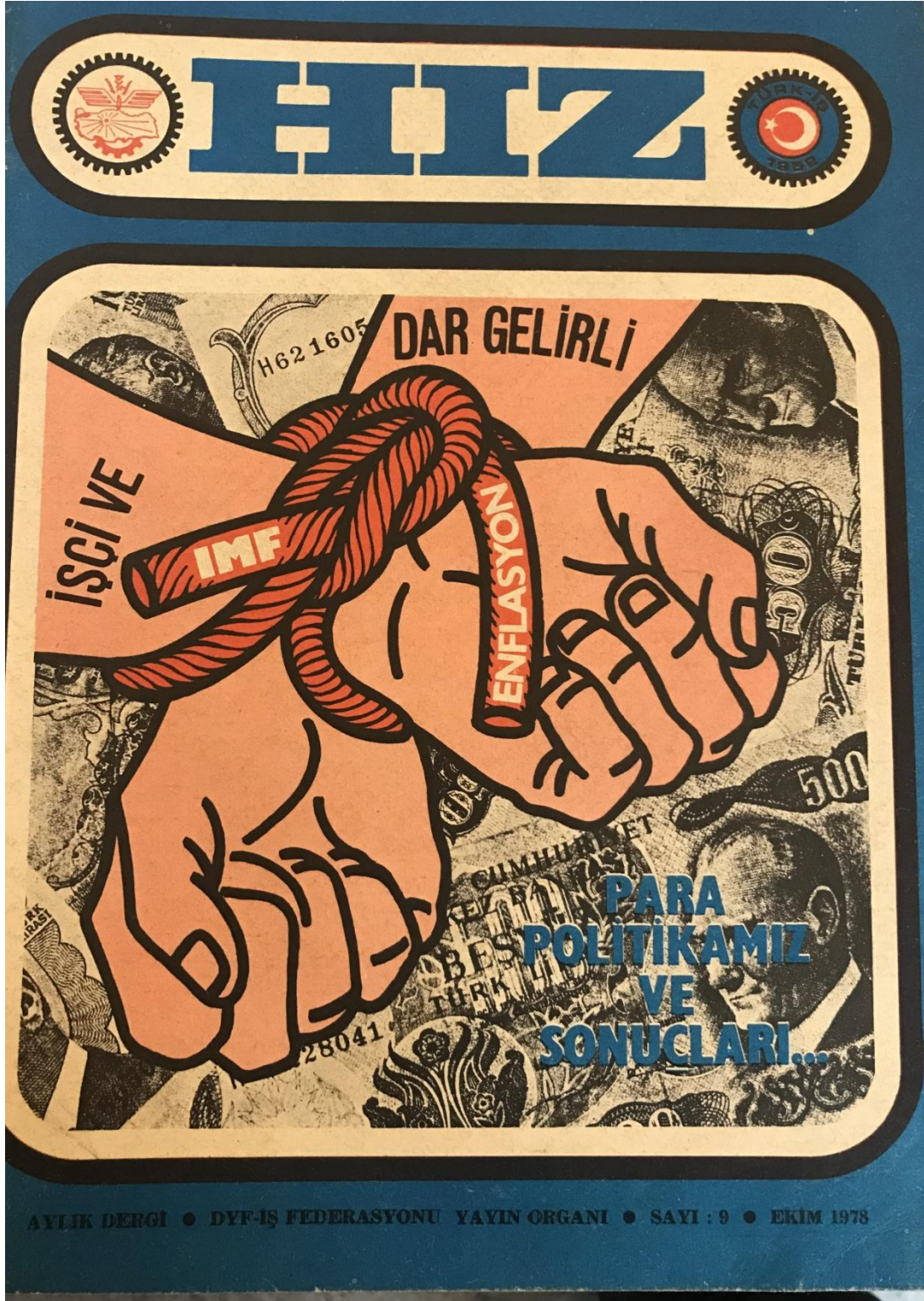


Kaynak: DYF-İŞ'in Yayın Organı Hız Dergisi (1978/Eylül Sayısı)

EDS, DYF-İŞ politikaları üzerinde belirleyici olmuştur. Bu etki, DYF-İŞ'in bağlı olduğu Türk-İş Konfederasyonu'na kadar varlık göstermiştir. 1978 yılında asgari ücretin gelir vergisinden muaf tutulması için düzenlenen kampanya, DYF-İŞ ve Türk-İş tarafından yapılan etkinliklere verilebilecek örneklerdendir.

DYF-İş, 1970'li yılların sonlarında IMF stratejisine karşı söylemler geliştirmiştir. Para politikasının enflasyona yol açtığına yönelik eleştirel bir yaklaşımın kurumsal yayınlarına yansdığı görülmektedir.

Şekil 11. Hız Dergisi'nin 1978/Ekim Sayısı Kapağı



Kaynak: DYF-İŞ Yayın Organı Hız Dergisi'nin 1978/Ekim Sayısı Kapağı

DYF-İŞ'in ücretlilerin alım gücünün düşmesi ve hayat pahalılığı gibi konularda hükümete karşı argümanları dile getirdiği görülmektedir. Ancak DYF-İŞ, kuruluş

dönemindekine benzer şekilde kitlesel muhalefete karşı tavrını sürdürmeye devam etmiştir.

Şekil 12. Sendika Dergisinde “Bir Demiryolu İşçisi Anarşinin Kurbanı Oldu” Başlıklı Haber Örneği

Bir Demiryolu İşçisi Anarşinin Kurbanı Oldu

**ANKARA Demiryol
Fabrikası'nda çalışmak-
ta olan üyelerimizden
MEHMET BAĞBAŞI**

**10 Ağustos Persem-
be gecesı Balgat'taki
Dostlar kahvesine açı-
lan ateş sonucu gözleri-
ni hayata kapamış bu-
lunmaktadır.**

**Yörede olduğu gibi
tüm kentimizde büyük
bir üzüntü ve nefret ya-
ratan olay dolayısıyla
bizim de duyduğumuz
acı sonsuzdur.**

**1948 doğumlu ve Çı-
rak Okulu Mezunu olan
Mehmet Bağbaşı evli ve**



2 çocuk babasıydı.

**12 Ağustos Cumar-
tesi günü Karşıyaka Me-
zarlığı'ndaki ebedi din-
lenme yerine, hazin bir
törenle defnedilen mer-
huma Allah'tan rahmet
geride kalan ailesine de
başsağlığı dileriz.**

**ANKARA DEMİR-
YOLU İŞÇİLERİ SEN-
DİKASI**

Kaynak: DYF-İŞ Yayın Organı Hız Dergisi (1978/8)

Türkiye’de 1970’li yılların sonunda var olan siyasi kargaşa, silahlı çatışmalara dönüşmüştür. Bu çatışmalardan birinde Ankara Demiryol Fabrikası’nda çalışan işçilerden Mehmet Bağbaşı hayatını kaybetmiştir. DYF-İŞ’in bu olaya tepkisini dile getirirken kullandığı “anarşi” kavramı, siyasetten uzak tutumunu sürdürdüğüne ilişkin

belgeler arasında yer almıştır. 1950’li yıllarda olduğu gibi, siyasetle olan ilişkilerinde, üyelerinin hak ve menfaatlerini koruma ve geliştirme ilkesi varlığını sürdürmüştür.

4.7. Çalışma İlişkilerinin Düzenlenmesi

Emek sürecinin, paternalizm ve popülizm etkisi altında işlediği EDF/ELMS’de işin düzenlenmesi ve çalışma koşullarının belirlenmesinin aracı toplu iş sözleşmeleridir. Ayrıca çalışma mevzuatı ve TCDD iç yönetmelikleri işin düzenlenmesinde esas alınmıştır.

4.7.1. Hukuksal Düzenlemeler

Araştırmanın kapsamını oluşturan 1960-1980 döneminde yürürlükte olan çalışma mevzuatı; 274 sayılı Sendikalar Kanunu, 275 sayılı Toplu İş Sözleşmesi, Grev ve Lokavt Kanunu, sırasıyla 3008 sayılı İş Kanunu (1936-1967), 931 sayılı İş Kanunu (1967-1971) ve 1971 sonrasında 1475 sayılı İş Kanunu, 440 sayılı İktisadi Devlet Teşekkülleriyle Müesseseleri ve İştirakler Hakkında Kanun (1964), 624 sayılı Devlet Personeli Sendikaları Kanunu, 657 sayılı Devlet Memurları Kanunu (1965) ve Sıkıyönetim Kanunu’dur (1971)⁸⁴. 274 ve 275 sayılı kanunlarla ilgili konulara sendikal örgütlenmeyle ilgili bölümde değinilmiştir. Ayrıca devlet memurlarına ilişkin kanunlara da araştırmanın sınırlılıkları gereği değinilmemiştir.

931 sayılı İş Kanunu’nun çıkarıldığı 1967 yılına kadar, EDF işçileri 3008 sayılı İş Kanunu kapsamında yer almıştır. Ardından TİP’in Anayasa Mahkemesi’ne başvurması üzerine 931 sayılı İş Kanunu iptal edilmiş, 1971 yılında 1475 sayılı İş Kanunu yürürlüğe girmiştir. Yasada deneme süresinin bir ay olacağı, ancak toplu iş sözleşmeleriyle bu sürenin üç aya kadar uzatılabileceği belirtilmiştir (Koç, 2022: 278).

İş güvencesi hükmünün yer almadığı 1475 sayılı yasada, işverene, işçiyi hiçbir gerekçe göstermeksizin işten çıkarma olanağı tanınmıştır. İhbar süresi, işçinin kıdemine göre 2 ila 8 hafta arasında belirlenmiştir. İşçinin kusuru olmaksızın işten çıkarılması, çalışma koşullarında esaslı değişiklik yapılması nedeniyle işçinin kendi isteğiyle işten ayrılması, askerlik, yaşlılık aylığına hak kazanma ve ölüm durumlarında işçiye her bir yıl için 15 günlük brüt ücreti tutarında kıdem tazminatı ödenmesi düzenlenmiştir. Kıdem tazminatına hak kazanmak için gerekli kıdem süresi ise en az üç yıldır. Ayrıca

⁸⁴ Sosyal güvenliğe yönelik yasa düzenlemelerine değinilmemiştir.

toplu iş sözleşmelerine konulan hükümlerle, işçinin kendi isteğiyle işten ayrılması durumunda da kıdem tazminatı almasının önünde yasal bir engel bulunmadığı belirtilmiştir. Benzer şekilde, kıdem tazminatına esas gün sayısının hesabında toplu iş sözleşmesiyle artış yapmak mümkündür. Fazla çalışma süresi, günlük azami 3 saat olup bir yıl içerisinde en fazla 90 gün fazla çalışma uygulaması yapılabileceği ifade edilmiştir. Fazla çalışma ücreti ise ücretin yüzde 50 arttırılması yoluyla ödenecektir. Yasada, işçinin hafta tatili ve genel tatil günlerinde çalışmaya dahi ücret alması ilkesi benimsenmiştir. Yıllık ücretli izin süreleri, kıdeme göre 12-24 işgünü arasında değişmektedir. Haftalık çalışma süresi 48 saat olup; günlük çalışma süresi, çalışılan günlere eşit olarak bölünmesi yoluyla belirlenecektir (Koç, 2022: 279).

Kıdem tazminatı hakkının sınırları, 1975 yılında çıkarılan 1927 sayılı yasayla genişletilmiştir. ELMS de dahil olmak üzere toplu iş sözleşmesi bulunan birçok işletmedekine benzer şekilde, kıdem tazminatı için gerekli kıdem süresi 1 yıla indirilmiş, her bir yıl için ödenecek kıdem tazminatı tutarı da 15 günlük ücretten 30 günlük ücrete yükseltilmiştir. Ancak bu değişiklikle birlikte, kıdem tazminatına asgari ücretin 7 buçuk katı olacak şekilde tavan uygulaması getirilmiştir. Koç'a (2022: 281) göre, 1961-1980 döneminde mevzuatta yapılan değişikliklerle kazanımlar sağlanması, işçi sınıfının oy gücünden kaynaklanmıştır. Diğer taraftan ithal ikameci sanayileşme stratejisi aracılığıyla büyüyen iç pazarın sağladığı olanaklar, Soğuk Savaş koşulları, grevler ve işçi eylemleri de işçilerin elde ettiği kazanımlar üzerinde etkili olmuştur.

EDF/ELMS'de çalışma koşullarını düzenleyen TCDD İşçileri Yönetmeliği ise 15 Ağustos 1963 tarihli Resmi Gazete'de yayımlanmıştır. Yönetmelik, 139 madde ve 18 geçici maddeden oluşmaktadır. İşe alım, ücretler, terfiler, nakil, becayiş, harcırah, ikramiyeler, tazminatlar, disiplin hükümleri ve işçi sağlığı-iş güvenliği gibi birçok konuda detaylı düzenlemeler içeren Yönetmelik, 1964 yılından itibaren imzalanan toplu iş sözleşmelerinin de temelinde yer almıştır.

4.7.2. Toplu İş Sözleşmeleri

Türkiye'de işçilerin örgütlenme özgürlüğünü ve toplu pazarlık hakkını düzenleyen yasalar, bu araştırmanın kapsamını oluşturan dönemin ilk yıllarına rastlamaktadır. 15 Temmuz 1963 tarihinde kabul edilip 24 Temmuz 1963 tarihli Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren 274 sayılı Sendikalar Kanunu ve 275 sayılı

Toplu İş Sözleşmesi, Grev ve Lokavt Kanunu, Türk endüstri ilişkilerinin kurumsallaşmasındaki öncü düzenlemelerdir.

TCDD Genel Müdürlüğü ile DYF-İŞ arasındaki ilk toplu iş sözleşmesi 1964 yılında bağtlanmıştır. DYF-İŞ tarafından “eser” olarak tanımlanan sözleşme, Türk demiryolu işçilerine ithaf edilmiştir:

“İlmin ve metod’un birleşimi olan hüner meşalesini kilometrelerce yer üstünde taşıyarak insanların daha rahat ve daha müreffeh yaşamaları için münakale işlerini tedvir eden ve yeni icatlar peşinde koşan mühendis ve teknik elemanlarla baş başa yarışarak beyin ile el arasındaki uzlaşma ile madenleri şekillendiren milletin iktisadi ve sanayi kalkınmasında büyük mevki olan gerçekten saygı değer Türk Demiryol İşçilerine ithaf olunmuştur. Gerek eserin hazırlanmasında ve gerekse karşılıklı müzakereleri sırasında çalışan ve emeği geçenlere DYF-İŞ Teşkilatı teşekkürü bir borç sayar (DYF-İŞ, 1964).”

DYF-İŞ, imzalanan ilk toplu iş sözleşmesini 1965 yılında kitapçık olarak hazırlamıştır. Kitapçıkta yer alan 17 Şubat 1965 tarihli Önsöz yazısında sendikaların 274 ve 275 sayılı Yasaların çıkarılmasından duyduğu memnuniyet vurgulanmıştır. 1961 Anayasası ve söz konusu iki yasanın işçi-işveren arasındaki uzlaşma rejiminde önemli bir yeri olduğu belirtilmiştir. Toplu iş sözleşmesi görüşmelerinde taraflar arasında yaşanan çekişmelerin sözlü düzeyde kalmasından ve görüşmelerin olumlu sonuçlanmasından duyulan memnuniyet ifade edilmiştir.

Öte yandan DYF-İŞ, Anayasa’nın ve 274 ile 275 sayılı yasaların sendikal özgürlükler ve toplu pazarlık hakkına yönelik düzenlemelerine karşı duruş sergileyen ve karamsarlıkları bulunanlara yönelik eleştirilerini de dile getirmiştir. DYF-İŞ’e göre görüşmelerin olumlu sonuçlanarak toplu iş sözleşmesinin imza altına alınması, dönemin sendikal düzenlemelerine karşı çıkanlara yönelik önemli bir sınavın başarıyla tamamlanması anlamına gelmektedir.

DYF-İŞ’in imzalanan toplu iş sözleşmesine yönelik yaklaşımında iki temel prensip sıklıkla vurgulanmaktadır. Bunlardan ilki, 1960 sonrasındaki toplu iş sözleşmesi düzeninin emek-sermaye arasındaki uzlaşmada üstlendiği misyondur. Çalışma barışının bozulmasına yol açmadan “sulh içinde toplu iş sözleşmesinin imzalanmasından duyulan memnuniyet” bu misyona olan bağlılığı açık bir biçimde göstermektedir. Diğer temel konu ise işçilerin refah seviyesinin artırılması vesilesiyle milli ekonomiye yapılan katkıdır. Buradan yola çıkarak DYF-İŞ’in 1960’lı yılların başındaki endüstri ilişkileri sistemine, sınıf çelişkisi yerine milli bilinç veya yurttaşlık temelinde yaklaştığını ileri

sürmek mümkündür. Kuşkusuz bu yaklaşımın arkasında örgütlü olduğu işletmenin bir devlet teşekkülü olması ve ağır sanayi tekeli elinde bulundurması rol oynamaktadır.

İmzalanan toplu iş sözleşmesiyle işçilerin tüm sorunlarının bir anda çözümünün mümkün olmadığını öne süren DYF-İŞ, en önemli çabasının çağdaş uygarlık seviyesine erişmiş olan uluslardaki işçilerin koşullarına yaklaşmak olduğunu belirtmektedir. Pazarlıklarda sosyal adalet ilkesi ile ekonomik gerçeklik arasında bir denge arayışının bulunduğu ifade edilmekte ve “*yurtseverliğin tezahürü kabul edilen bir mücadele atmosferi içerisinde ortak menfaatlerin korunması, tarafımızca bir prensip meselesi haline getirilmiştir*” denilmektedir (DYF-İŞ, 1965). Yurtseverlik vurgusu, paternalizm ve popülizm kavramlarıyla birlikte değerlendirildiğinde, bu araştırmanın iddiasına uygun olarak devlet (işveren)-işçi-sendika arasındaki bağın dayandığı emek sürecini açıklamak kolaylaşmaktadır:

“Demiryolcu için her şeyden önce vatan gelir. Alın teri vatan olmadan savunulmaz (Görüşmecisi 8).”

1971 yılındaki 4. Dönem Toplu İş Sözleşmesi imza töreninde, DYF-İŞ Genel Başkanı Şerafettin Akova'nın ifadeleri de yurtseverlik, paternalizm ve popülizm ilişkisini gösteren bir örnektir (Demiryolu, 1971: 18-19):

“Yeni Toplu İş Sözleşmemizin yurt ekonomisine yararlı olacağına inanıyoruz. Demiryolcu işçi arkadaşlarımızın aldıkları hakların karşılığını, bundan böyle daha üretken şekilde çalışmak suretiyle vereceklerine inanıyoruz. 4. Dönem Toplu İş Sözleşmesiyle, bugünkü koşullarda azımsanmayacak haklar sağlamış bulunmaktayız. Böylelikle çalıştıran ve çalışanlar arasında yeni bir ahenk kurulduğunu ve bunun ekonomimize olumlu yönde etkili olacağına dair inancımızı açıklamak istedim.”

Bu açıklama, toplu iş sözleşmelerinin yalnızca işçi haklarını genişletmekle kalmayıp, işçi-işveren ilişkilerinde uyum sağlama ve milli ekonomiye katkıda bulunma amacını da taşıdığını vurgulamaktadır. 4. Dönem Toplu İş Sözleşmesi'nin işçilere “azımsanmayacak haklar” kazandırdığı ifade edilirken, bu kazanımların işçilerin daha verimli çalışmasıyla dengelenebileceği belirtilmiştir. İşçilerle işveren arasındaki “yeni ahenk” vurgusu, işbirliği ve karşılıklı fayda anlayışının ön planda tutulduğunu göstermektedir. Bu yaklaşım, dönemin sosyal denge arayışlarını yansıtmaktadır. Ayrıca toplu iş sözleşmelerinin sadece bir hak mücadelesi değil, aynı zamanda ekonomik ve toplumsal dengeleri gözetilen bir araç olarak ele alındığını ortaya koymaktadır.

Birinci Dönem Toplu İş Sözleşmesi'nin önsözünde yer alan ifadeler de kast edilen “yeni ahenk” arayışıyla ilişkilidir. İlgili metinde, son tahlilde TCDD'nin bir devlet teşekkülü olmakla birlikte ticari niteliğine vurgu yaparak iktisadi şartlara uyma mecburiyeti dile getirilmektedir. Bu itibarla işletmenin modern iktisadi ve ticari şartlara uygun olarak rasyonel bir biçimde çalışmasının ve verimliliğin artırılarak prodüktivitenin korunmasını ilkesel olarak benimsemektedir. Bu doğrultuda her türlü iş kaybının ve israfın önlenmesinde tarafların uzlaşısı içerisinde olduğu ve federasyonun tüm sendikalarıyla birlikte TCDD'ye bu konuda destek olacağını belirtmektedir (DYF-İŞ, 1965).

1 Ağustos 1964 tarihi itibarıyla 2 yıl süreyle yürürlüğe giren toplu iş sözleşmesi, 14 bölüm ve sözleşme eklerinden oluşmaktadır. Sözleşme metninde ayrıca TCDD limanlarında çalışan gemiadamlarını kapsayan ek toplu iş sözleşmesi yer almaktadır. Sözleşmenin ilk 13 bölümü 155 maddeden oluşmakta, 14. bölümde ise 9 maddeden oluşan geçici hükümler yer almaktadır. Sözleşmenin ilk iki bölümü taraflara hak ve borç doğurucu nitelikte olup diğer bölümler normatif hükümlerden oluşmaktadır⁸⁵.

Toplu iş sözleşmesinin birinci bölümü, genel hükümler başlığı altında düzenlenmiştir. Bu bölümde taraflar, federasyon ve federasyona bağlı sendikaların tanınması, sözleşmenin kapsamı, toplu iş sözleşmesinden faydalanma ve çırakların toplu iş sözleşmesinden yararlanması konuları yer almıştır. Toplu iş sözleşmesinin işçi tarafı, bu araştırma kapsamında yer alan dönem boyunca DYF-İŞ olup işveren tarafı 1971 yılında imzalanan 4. Dönem Toplu İş Sözleşmesi'ne kadar TCDD Genel Müdürlüğü'dür. 1971 yılından itibaren Türk Taşıt İşverenleri Sendikası (TÜTİS), TCDD adına işveren sendikası olarak toplu iş sözleşmesinin tarafı olmuştur. İşçi tarafı da 1985 yılında imzalanan 11. Dönem Toplu İş Sözleşmesi'nden itibaren Demiryol-İş Sendikası olmuştur. Ayrıca 1980 yılındaki toplu iş sözleşmesi, Yüksek Hakem Kurulu Kararı'yla belirlenmiştir.

Toplu iş sözleşmesinin kişiler açısından kapsamında, 274 sayılı Sendikalar Kanunu'nda tarif edilen işçi statüsünde istihdam edilenler ile işyerinin eklentisi niteliğindeki dinlenme, çocuk emzirme, uyku, yıkanma, soyunma, yemekhane,

⁸⁵ Toplu iş sözleşmelerinin taraflara hak ve borç doğurucu hükümleri, sendika ile işveren ve/veya işveren sendikası arasındaki ilişkileri düzenlemeye yönelik hükümlerden oluşmaktadır. Normatif hükümler ise iş sözleşmelerine yönelik düzenlemeleri içermektedir.

muayenehane, bakım, bedenî veya meslekî eğitim yerleri ile bahçe ve fidanlık gibi yerlerde Federasyona bağlı Sendikalara üye olan ve hizmet akdi ile çalışan işçiler yer almaktadır (Md.3/1). Ayrıca mevsimlik işlerde veya hizmet süresi bir aydan fazla süren işlerde çalışan işçiler de toplu iş sözleşmesi kapsamındadır (Md.3/1-b). Toplu iş sözleşmesinin kapsamında yer alan işçilerin sözleşmenin devamı müddetince rızaları haricinde memur kadrosuna geçirilemeyeceği hüküm altına alınmıştır (Md. 3/1-a). Bu düzenlemeyle işletmede işçi-memur ayrımının önemine vurgu yapılmıştır. Özellikle 1970’li yıllardan itibaren işçi ücretlerinde görece yüksek artış yaşanması, işçi-memur ayrımının keskinleşmesinde bu maddenin daha işlevsel bir rol almasına yol açmıştır.

Bireysel iş sözleşmelerinin, aksi belirtilmedikçe toplu iş sözleşmesine aykırı olamayacağı ve mevzuat ile toplu iş sözleşmesi arasında bir çelişki bulunması durumunda işçi lehine olan düzenlemenin geçerli sayılacağı, toplu iş sözleşmesinin kapsamına ilişkin maddede açık bir şekilde ifade edilmiştir (Md. 3/1-c). İş hukukunun temel felsefesiyle uyumlu olan bu hükmün açıkça vurgulanması, sendika ile işveren arasındaki güç dengesinde sendika lehine bir kazanım olarak değerlendirilebilir. Bu durum, işçinin hem işverene hem de sendikaya yönelik rıza üretimini sağlamaya yönelik bir strateji olarak da yorumlanabilir.

Toplu iş sözleşmesinden yararlanma koşulu, DYF-İŞ’e bağlı sendikalara üye olmaktır (Md.4). Araştırma kapsamında yer alan EDF/ELMS düşünüldüğünde bu sendika Eskişehir Demiryol İşçileri Sendikası’dır. İşçinin istifa etmesi durumunda, sendikanın işverene istifayı bildirdiği tarihi takip eden ay başından itibaren toplu iş sözleşmesinden yararlanamayacağı ve toplu iş sözleşmesiyle kazanılan bütün haklarını kaybedeceği düzenlenmiştir (Md.4). Ayrıca çırakların da işçiler gibi toplu iş sözleşmesindeki bütün haklardan yararlanabileceği düzenlenmiştir (Md. 5). İlgili dönemde sözleşmede tanınan haklar dışında çıraklar hakkında TCDD Çıraklık Yönetmeliği ile TCDD Çıraklarına ait İç Yönetmelik uygulanmıştır.

Çalışma saatleri haftalık 48 saat olarak belirlenmiştir (Md. 31). Hafta içi sabah 07.00-12.00 ve 13.00-16.30 arası mesai saati olup 12.00-13.00 arası ara dinlenmesi için ayrılan süredir. EDF/ELMS, Cumartesi günleri de işçi çalıştırmaktadır. Cumartesi ise mesai saatleri 07.00-08.30 ile 09.00-13.00 arasındadır. Fabrikada vardiyalı çalışma, tüm birimlerde uygulanmamıştır. Acil müdahale gerektiren işler ve üretimin yoğunlaştığı

zamanlarda vardiyalı çalışma uygulamasına gidilmiş olup, söz konusu zamanlarda da 15 günde bir vardiya değişimi yapılmıştır (Görüşmeci 9).

Ulusal Bayram ve Genel Tatil Günleri'nde çalışma yapılmasa dahi ücret ödemesine yönelik düzenleme yapılmıştır. İşçinin söz konusu günlerde çalışma yapması durumunda ücret yüzde 100 zamlı olarak ödenecektir. Fazla çalışma, kanundaki koşullarla sınırlandırılmıştır. İşçinin günde en fazla 3 saat, yıllık ise 90 gün fazla çalışma yapabileceği hükme bağlanmıştır. Diğer taraftan fazla çalışma ücreti, işçinin ücretinin yüzde 50 arttırılmasıyla ödenir (Md. 41). 1974 yılında imzalanan Beşinci Dönem Toplu İş Sözleşmesi'nden itibaren, fazla çalışma ücretinin yüzde 50 zam uygulanarak ödenmesi hükmüne yer verilmekle birlikte, günlük 3 saatin üzerinde fazla çalışma yapılması durumunda zam oranının yüzde 75 olarak uygulanacağı belirtilmiştir (Md. 42). Fazla çalışma ücretinin, 1977 yılında imzalanan Yedinci Dönem Toplu İş Sözleşmesi Dönemine gelindiğinde yüzde 65, 1979 yılındaki Sekizinci Dönem Toplu İş Sözleşmesi Döneminden itibaren ise yüzde 75 zamlı olarak uygulanacağına hükmedilmiştir (Md. 38).

Çeşitli tazminat ve ikramiyeler, toplu iş sözleşmelerinde yer almakla birlikte, TCDD'yi kapsayan toplu iş sözleşmelerinde postabaşı tazminatı ve ders vereceklerin ücreti ayrıca önem taşımaktadır. Zira demiryolu endüstrisinin temelinde, posta sisteminin ve çıraklık sisteminin yer aldığı önceki bölümlerde belirtilmişti. 1964 yılında imzalanan toplu iş sözleşmesiyle, postabaşılara saatlik olarak ilave 25 kuruş ücret ödenmesi de bu noktada önem taşımaktadır. Benzer şekilde, çırakların eğitiminde görev alan işçilere de saatlik olarak 6 lira ücret ödenmektedir.

Toplu iş sözleşmesinin ilk döneminde kıdem tazminatı konusunda kanundaki uygulama benimsenmiştir. İkinci döneminden itibaren, kıdem tazminatı konusunda da düzenleme yapılmıştır. Buna göre işçilere her bir kıdem yılı için 15 günlük ücret tutarında kıdem tazminatı öngörülürken; bu rakam kıdem yılına göre artmaktadır. Yapılan düzenlemeye göre "TCDD'deki hizmeti 7 yıldan 10 yıla kadar olanlara ayrıca 35 günlük, 11 yıldan 15 yıla kadar olanlara 70 günlük, 16 yıldan 20 yıla kadar olanlara 105 günlük, 21 yıldan 25 yıla kadar olanlara 140 günlük, 26 yıldan 30 yıla kadar olanlara 175 günlük, 30 yıldan fazla hizmeti olanlara 210 günlük ücreti tutarında tazminat ödenir (Md. 149)." Araştırmanın kapsadığı dönemin sonuna gelindiğinde toplu

iş sözleşmelerinde yaşanan gelişmeler çerçevesinde kıdem tazminatının, her bir yıl için 40 günlük ücret tutarında ödeneceği düzenlenmiştir (Md. 139).

“Bugün konuşulan kıdem tazminatı fonu meselesi var. İşte o mesele bizim yarım asırlık meselemizin yok edilmesi için kurulan tezgâh. Her bir arkadaşımız emekli olup çoluğuna çocuğuna ev aldıysa, işte oilmekilmek işleyerek kazandığımız tazminat hakkıyla oldu. Aslında mevzu bizden de eskiye gidiyor. Kıdem tazminatı, ilk getirildiği haliyle bize mirastı, biz de sonraki kuşağa bıraktık. Onlar da miras bırakmaya devam etti. Şimdi de sendikaların emanete sahip çıkması şart (Görüşmeci 10)...”

Kıdem tazminatı, işçi sınıfı için yalnızca ekonomik bir hak değil, aynı zamanda kuşaklar arası bir miras ve sınıfsal bir kazanım olarak görülmektedir. Kıdem tazminatının elde edildiği vurgusu, bu hakkın bireysel düzeyde değil, kolektif çabaların bir ürünü olduğunu göstermektedir. Fon sistemine yönelik eleştiriyse, bu kazanımın ortadan kaldırılabileceği endişesini yansıtmaktadır. Öte yandan sendikalara tarihi bir sorumluluk yüklenmektedir. Kıdem tazminatının geçmişten bugüne süreklilik arz eden bir hak olarak aktarılması, işçi hareketlerinin tarihsel bilinci ve dayanışma kültürü açısından önemli bir örnek teşkil etmektedir. Bu bağlamda, sendikaların bu mirası koruma görevi, yalnızca hukuki bir sorumluluk değil, aynı zamanda tarihsel ve ahlaki bir yükümlülük olarak görülmektedir. Kıdem tazminatının işlevlerinden birisi iş güvencesi, diğeryse gelecekte bir gelir güvencesi sağlamasıdır.

Bununla birlikte, demiryollarında kıdemli işçiliğin korunması için toplu iş sözleşmelerinde teşvik edici düzenlemeler yer almıştır. Bu noktada, kıdemli işçiliği teşvik ikramiyesi, işgücünün devamlılığının sağlanması açısından önem taşımıştır. Toplu iş sözleşmelerinin ilk dönemlerinden itibaren ikramiye tutarı artmakla birlikte, Sekizinci Dönem Toplu İş Sözleşmesi dönemine gelindiğinde kıdemi:

- ✓ 7 yıl ve daha fazla olup, 10 yıldan az olanlara 35 günlük,
- ✓ 10 yıl ve daha fazla olup, 15 yıldan az olanlara 70 günlük,
- ✓ 15 yıl ve daha fazla olup, 20 yıldan az olanlara 105 günlük,
- ✓ 20 yıl ve daha fazla olup, 25 yıldan az olanlara 175 günlük,
- ✓ 25 yılını dolduranlara 185 günlük,
- ✓ 26 yılını dolduranlara 200 günlük,
- ✓ 27 yılını dolduranlara 215 günlük,

- ✓ 28 yılını dolduranlara 230 günlük,
- ✓ 29 yılını dolduranlara 245 günlük,
- ✓ 30 yıl ve daha fazla olanlara 260 günlük

ücreti tutarında kıdem işçiliği teşvik ikramiyesi ödenmesi doğrultusunda düzenleme yapılmıştır (Md. 139).

İşçilerin yıllık ücretli izin süreleri, 15 yıllık hizmet sürelerini doldurana kadar Kanun ve Yönetmelik'te belirtilen sürelerle sınırlı tutulmuştur. 15 yıl hizmet süresini dolduran işçilere ise yıllık 26 gün ücretli izin verilmesi öngörülmüştür. 1980 yılında yürürlükte olan toplu iş sözleşmesine göre ücretli yıllık izin süreleri, 1-5 yıl arasında hizmeti bulunanlar için 15 gün, 5-15 yıl arasında hizmet, bulunanlar için 21 gün ve 15 yıldan fazla hizmeti bulunanlar için 30 gün olarak düzenlenmiştir (Md. 94).

Sözleşmesi feshedilecek işçiler için ihbar süresi; işi altı aydan az sürenler için iki hafta, altı aydan bir buçuk yıla kadar olanlar için dört hafta, bir buçuk yıldan üç yıla kadar sürenler için sekiz hafta ve üç yıldan fazla sürenler için on hafta olarak düzenlenmiştir. Bu düzenleme, toplu iş sözleşmesinin tüm dönemleri⁸⁶ boyunca varlığını korumuştur (Md. 138).

Toplu iş sözleşmelerinde, işin düzenlenmesi, işçilerin ekonomik ve sosyal hakları gibi birçok konuda düzenleme yer almaktadır. Ancak, işçilerin toplu iş sözleşmelerinden en büyük beklentileri, ücretlerinin hayat pahalılığı karşısında değer kaybetmemesidir.

4.7.3. Popülizmin İşçi Sınıfının İktisadi Koşullarına Etkisi Bağlamında Ücretler

EDF/ELMS'de ücretler, işçilerin gruplarına, derecelerine ve unvanlarına göre farklılık göstermektedir. Ücretler, toplu iş sözleşmeleri aracılığıyla belirlenmektedir. Ücretlerin belirlenme yöntemi, Yüksek Denetleme Kurulu Raporları'nda, ELMS Faaliyet Raporları'nda ve Brifing Dosyaları'nda -belirtilmiştir⁸⁷. Bu durumun, işletme idaresinin personel maliyetlerine ilişkin konularda sorumluluk almaktan kaçınması

⁸⁶ Araştırma kapsamında yer alan dönemler kastedilmiştir.

⁸⁷ EDF/ELMS'nin denetlenmesine ilişkin Yüksek Denetleme Kurulu Raporları'nda ücretlerin tamamıyla toplu iş sözleşmesi mekanizmasıyla belirlendiği belirtilmiştir. Ayrıca Başbakan, Ulaştırma Bakanı ve diğer siyasetçilere sunulan Brifing Dosyaları'nda ve ELMS Faaliyet Raporları'nda da bu durum açıkça belirtilmiştir.

amacını taşıdığı düşünülebilir. Zira toplam gelirler içerisinde personel maliyetlerinin payının yüksek olması durumunda, işletme idaresinin siyasetçilere gerekçe sunması gerekmektedir.

Toplu iş sözleşmelerinde ücretler, saatlik olarak belirlenmiştir. Sanatkâr ve sanatsız işçi ayrımı ise dikkat çeken bir noktadır. Çırak Sanat Okulu mezunu veya herhangi bir mesleki eğitimi bulunarak İşçi Yardımcısı statüsünde işe başlayanlar, terfi şartlarını sağlaması durumunda sanatkâr işçiler için düzenlenen cetveldeki unvan, derece ve gruba göre ücret almaktadır. Sanatsız işçiler ve çıraklar içinse ayrıca bir cetvel düzenlemesi yapılmıştır.

Tablo 22. Toplu İş Sözleşmelerinde Sanatkâr İşçiler İçin (Brüt) Ücret Skalası (Saat/Kuruş)

Sınıf	Unvan	Derece	1964	1966	1968	1969	1970	1971	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980
1	Uzman Usta	1	400	440	470	480	510	660	890	990	1600	1800	27.80	35.80	77.00	130.90
2	Uzman Usta	2	350	390	420	430	460	605	815	915	1475	1675	28.30	34.30	74.00	125.80
1	Usta	3	315	355	385	395	425	565	755	855	1375	1575	25.10	33.10	71.00	120.70
2	Usta	4	290	330	360	370	400	535	715	815	1300	1500	24.05	32.05	68.00	115.60
1	Sanatkâr İşçi	5	265	305	335	345	375	505	675	775	1225	1425	23.00	31.00	65.00	110.50
2	Sanatkâr İşçi	6	240	280	310	320	350	475	635	735	1125	1325	21.95	29.95	62.00	105.40
3	Sanatkâr İşçi	7	215	255	285	295	325	445	595	695	1050	1250	21.05	29.05	59.75	101.57
İşçi Yardımcısı		8	190	230	260	270	300	415	555	655	1000	1200	20.30	28.30	59.70	97.75

Kaynak: DYF-İŞ ile TCDD Genel Müdürlüğü/TÜTİS arasında imzalanan 1 ve 8. Dönem Arasındaki Toplu İş Sözleşmeleri (1964-1979)

Tablo 23. Toplu İş Sözleşmelerinde Sanatsız İşçiler İçin (Brüt) Ücret Skalası (Saat/Kuruş)

Derece	1964	1966	1968	1969	1970	1971	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980
4	-	310	340	350	380	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5	-	290	320	350	360	490	650	750	1225	1425	23	31	65	110,5
6	-	270	300	310	340	470	625	725	1125	1325	21,95	29,95	62	105,4
7	-	250	280	290	320	450	600	700	1050	1250	21,05	29,05	59,75	101,57
8	-	230	260	270	300	430	575	675	1000	1200	20,3	28,3	57,5	97,75
9	175	215	245	255	285	410	550	650	950	1150	19,55	27,55	55,25	93,92
10	160	200	230	240	270	395	530	630	910	1110	19,1	27,1	53	90,1

Kaynak: DYF-İŞ ile TCDD Genel Müdürlüğü/TÜTİS arasında imzalanan 1 ve 8. Dönem Arasındaki Toplu İş Sözleşmeleri (1964-1979).

Tablo 24. Toplu İş Sözleşmelerinde Çıraklar İçin (Brüt) Ücret Skalası (Saat/Kuruş)

Sınıf	1964	1966	1968	1969	1970	1971	1973
4	100	125	140	145	160	215	265
3	80	100	115	120	135	185	225
2	65	90	105	110	125	170	200
1	55	80	95	100	115	155	175

Kaynak: DYF-İŞ ile TCDD Genel Müdürlüğü/TÜTİS arasında imzalanan 1 ve 8. Dönem Arasındaki Toplu İş Sözleşmeleri (1964-1979).

İşçilerin aylık normal çalışma süresi 240 saattir. Dolayısıyla bir işçinin aylık ücreti, Tablo 22 ve Tablo 23'te yer alan saatlik ücretlerin 240 ile çarpılması suretiyle hesaplanabilir. Birinci sınıf ve üçüncü derecedeki bir usta işçinin 1979 yılındaki çıplak brüt ücreti 17 bin 40 Türk Lirası'dır.

Toplu iş sözleşmelerinde ücret zamları, bazı dönemlerde DİE hesaplamasına göre oluşan enflasyon ve refah payı artışına göre belirlenmiş, diğer dönemlerde ise ücretler maktu olarak öngörülmüştür. Örneğin Birinci ve İkinci Dönem Toplu İş Sözleşmeleri'nde, ücret zam oranları, enflasyon ve refah payına endekslenmişken, Üçüncü Dönem Toplu İş Sözleşmesi'nde ücretin miktarı maktu olarak belirtilmiştir.

Sanatkâr işçiler için hazırlanan ücret cetveli, toplu iş sözleşmesi dönemlerinin tamamında aynı şekilde yer almıştır (Tablo 22). Sanatsız işçilerin ücret cetveliyse, 1964 yılında bağtlanan Birinci Dönem Toplu İş Sözleşmesi'nde 9. ve 10. derece olmak üzere iki grupta, İkinci ve Üçüncü Dönem Toplu İş Sözleşmeleri'nde 4. ve 10. dereceler arası olmak üzere 7 grupta, sonraki dönemlerde ise 6 grupta toplanmıştır (Tablo 23).

Toplu iş sözleşmelerinin ilk dönemlerinde sanatkâr işçiler ile sanatsız işçiler arasındaki ücret farkının oldukça yüksek olduğu göze çarpmaktadır (Tablo 22 ve Tablo 23). İlerleyen dönemlerde aradaki farkın stabil olmadığı görülmektedir. Örneğin 1964 yılında sanatkâr işçilerin ortalama ücretiyle sanatsız işçilerin ortalama ücreti arasındaki fark yüzde 38,21 iken, bu oran 1969 yılında yüzde 15,57'ye düşmüş, 1974 yılında yüzde 47,23'e yükselmiş, 1979 yılında ise yüzde 0,33'e kadar gerilemiştir. Bu durumu, sanatsız işçilerin kıdem ilerlemesiyle ve toplu iş sözleşmelerinde kendilerine yönelik haklarını genişletmeleriyle açıklamak mümkündür. Diğer taraftan, sanatsız işçilerin toplam istihdam içindeki ağırlığının oldukça düşük seviyede kaldığını da belirtmek gerekir. Örneğin, 1977 yılı içerisinde toplam işçi mevcudu 3 bin 646 olup bu işçilerin sadece 226'sı sanatsız işçilerden oluşmaktadır. Ayrıca 85 birinci sınıf uzman usta, 270 ikinci sınıf uzman usta, 392 birinci sınıf usta, 323 ikinci sınıf usta, 556 birinci sınıf sanatkâr işçi, 760 ikinci sınıf sanatkâr işçi, 463 üçüncü sınıf sanatkâr işçi ve 571 işçi yardımcısı istihdam edilmektedir⁸⁸.

Toplu iş sözleşmelerinde çırakların ücretleri de düzenlenmiştir. Çırak Sanat Okulu'nun 1975 yılında kapanması nedeniyle, çıraklık ücretleri toplu iş sözleşmesinin

⁸⁸ ELMS Brifing Raporu (1977), Tablo 12.

ilk beş döneminde yer almıştır (Tablo 24). Okulun çırak alımını durduğu dönemde öğrenimine devam eden çıraklar içinse 1975-1977 dönemini kapsayan Altıncı Dönem Toplu İş Sözleşmesi'nde ücretlerin protokolle belirleneceği belirtilmiştir. TCDD'nin çıraklık sisteminden vazgeçmesi, nitelikli işgücü yetiştirme olanaklarının sınırlandırılması anlamına gelmektedir. Öyle ki EDS ve DYF-İş, çıraklık sisteminin yeniden kurulması için girişimlerde bulunmuş ve Yedinci Dönem Toplu İş Sözleşmesi'nde bu talebini madde hâline getirmiştir (Geçici 2. Madde). Ancak sonraki yıllarda çıraklık sistemi yeniden kurulamamıştır.

EDF/ELMS'de işçilerin gelirleri, yalnızca ücretleriyle sınırlı değildir. Ücret dışında yılda ikişer aylık ücretleri tutarında fevkalade ikramiye ve ilave tediye, gece çalışması tazminatı, ağır ve yıpratıcı işlerde çalışma tazminatı, postabaşılık tazminatı, yemek, permi hakkı⁸⁹, tahsil yardımı, çocuk zammı, yakacak yardımı, tatil ödeneği ve aile yardımı adı altında çeşitli ödemeler yapılmıştır⁹⁰.

EDF/ELMS'de ücretler, performansa veya verimliliğe dayalı olarak hiçbir dönemde belirlenmemiştir. Ancak, 1975-1977 yılları arasında yürürlükte olan Altıncı Toplu İş Sözleşmesi'nde verimlilikteki düşüş karşılığında “noksan ücret” ödenmesi hükmüne yer verilmiştir. Düzenlemeye göre, yüzde 10-20 oranında düşük verimle çalıştığı saptanan işçilerin ücreti yüzde 5 eksik ödenecektir. Eksik ödeme oranı, düşük verim yüzdesi 21-30 aralığında saptananlar için yüzde 10, 31-40 aralığındakilere yüzde 15 ve yüzde 41'in üzerinde olanlar içinse yüzde 20 düzeyinde uygulanacaktır. Ayrıca verimlilik konusunda çıkacak uyuşmazlıkların Bölge Komiteleri aracılığıyla çözüleceği belirtilmiştir.

Ücretler, yalnızca rakamsal olarak ifade edildiğinde içinde barındırdığı ekonomi-politik anlamı açıklamak güçleşmektedir. Bu nedenle EDF/ELMS'deki ücretlerin, iki temel göstergeyle birlikte değerlendirilmesi gerekmektedir. İlk olarak Türkiye'deki bölüşüm ilişkilerine yönelik göstergelerle yorumlamak, işletmeyi piyasayla karşılaştırmak açısından önemlidir. Ardından bölüşümün fabrika içerisindeki dağılımını ortaya koymak açısından, EDF/ELMS giderleri ve gelirleri açısından karşılaştırma yapmak yerinde olacaktır.

⁸⁹ Trenlerde ücretsiz seyahat hakkı.

⁹⁰ ELMS Brifing Dosyaları (1973-1974-1975-1976-1977-1979), ELMS Faaliyet Raporları (1975-1976-1977-1978-1979-1980) ve Toplu İş Sözleşmeleri.

Türkiye’de 1964-1976 yılları arasında tarım ve sanayi sektörlerindeki ticaret haddi yüzde 41 oranında büyümüştür (Boratav, 1983: 9). Aynı yıllarda EDF/ELMS’de çalışan işçilerin ortalama çıplak ücretleriyle yüzde 540,50 oranında artmıştır. Bu artış oranı, sanatkâr işçilerde yüzde 438,73 olup sanatsız işçilerde yüzde 642,28 seviyesindedir.

Boratav’ın (1983: 17) işaret ettiği diğer önemli bir gösterge ise ücretlerin sınai katma değer içindeki payıdır. Bu oranlar 1976 yılında yüzde 31,7, 1977’de yüzde 36,9, 1978’de yüzde 37,7 ve 1979 yılında yüzde 37,3’tür. ELMS’deyse 1970’li yıllar boyunca işçiler için yapılan tüm harcamaların katma değer içindeki payı yüzde 80’lerin üzerinde seyretmiştir. 1979 yılına gelindiğinde işçilik giderlerinin katma değer içindeki payı yüzde 93 düzeyine ulaşmıştır. Aynı yıl işletmenin toplam varlıkları içerisinde işçilik giderlerinin payı ise yüzde 58,05’tir (YDK, 1979: 2). Boratav’ın ücretlerin sınai katma değer içindeki payı üzerinden yaptığı analiz çerçevesinden hareketle, popülizmin ELMS’de işçilerin iktisadi koşullarına etkisinin Türkiye ortalamasınının 3 katı kadar yüksek olduğunu belirtmek mümkündür.

Tablo 25. ELMS’de Katma Değer⁹¹ içinde İşçilik Giderlerinin Payı (1971-1979)

Yıllar	GSYH’ye Katkı (Milyon TL)	Artış Oranı (%)	İşçilik giderleri (Milyon TL)	Artış oranı (%)	İşçilik Giderleri/GSYH’ye Katkı
1971	-	-	88,6	-	-
1975	252,8	-	213,1	140,51	84,29
1976	403	37,24	347	62,83	86,10
1977	545	26	451	29,97	82,75
1978	816	33,21	701	55,43	85,90
1979	1.309,3	37,67	1218,4	73,80	93,05

Kaynak: T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, TCDD Eskişehir Lokomotif ve Motor Sanayi Müessesesi Raporları (1971, 1975, 1976, 1977, 1978 ve 1979).

ELMS’nin üretimdeki “altın yıllarının” bölüşüm ilişkileri açısından -görel olarak- olumlu sonuçlarının bulunduğunu belirtmek mümkündür (Tablo 25). İşletmenin satış hasılatı, 1971 yılından 1975’e gelindiğinde yüzde 258 oranında artmıştır (YDK, 1975: 3). 1975’i izleyen yıllarda yıllık ortalama yüzde 20 oranında artış görülmüştür. İşçilik giderlerinin toplam satış giderleri içindeki payı da 1979 yılında yüzde 75 seviyesine ulaşmıştır. Yalnızca satışlar üzerinden değerlendirme yapmak, işletmenin diğer gelir ve giderlerinin sabit varsayılması nedeniyle sağlıklı sonuçlar vermeyebilir. Ancak işletmenin diğer giderlerinin, toplam satış hasılatına göre payının aynı ölçüde artmaması, iddiamızı güçlendirmektedir. Örneğin memurlar için yapılan harcamaların tutarı, aynı yıllar içerisinde sırasıyla yüzde 98, yüzde 10, yüzde 44, yüzde 42 ve yüzde 58 oranında artış göstermiştir. Memurlara ilişkin harcamaların katma değer içindeki payı ise yüzde 8-12 arasında değişmiştir. Son tahlilde 1971-1979 yılları arasında işçilere yapılan toplam ödeme tutarı yüzde bin 275 oranında artarken, bu oran memur ve sözleşmeli personel için yüzde 611 seviyesinde kalmıştır. Diğer taraftan memur sayısı

⁹¹ Kurumun yarattığı katma değer, YDK raporlarında yer alan “Gayrisafi Yurtiçi Hasılaya Katkı” üzerinden analiz edilmiştir.

dönem içerisinde 403-532 arasında, işçi sayısı ise 3 bin 682 ile 4254 arasında değişiklik göstermiştir (YDK, 1971-1975-1976-1977-1978 ve 1979).

ELMS'nin ara mallara ve hammaddeye yönelik yaptığı yatırımların değişimleri üzerinden de bir değerlendirme yapılması yerinde olacaktır. Zira giderler, yalnızca işçi veya memurlara yapılan harcamalarla sınırlı değildir. ELMS'nin yaptığı alımlara ilişkin giderleri, 1971'den 1975 yılına dek yüzde 296 oranında artmıştır. Bu yükselişin nedeni, ilgili dönemde Dizel Elektrikli Lokomotif imalatı için yapılan malzeme ve lisansa ilişkin harcamalarda görülen artıştır. Nitekim 1976 yılında alımlara ilişkin harcamalar, bir önceki yıla göre yüzde 3 oranında azalmış, sonraki yıllarda ise sırasıyla yüzde 57, yüzde 30 ve yüzde 15 düzeyinde artmıştır. Dış alımların üretilen katma değer içindeki payı ise yüzde 80-180 arasında değişmiştir. 1971 yılından 1979 yılına kadar yapılan dış harcamaların artış oranı ise toplam yüzde 813 oranındadır. Bu oran, işçilik maliyetlerindeki artışın bir hayli altında kalmaktadır.

Sonuç olarak ELMS'de işçilerin üretilen değerden aldıkları payda görülen artış, Türkiye'nin tarım ve sanayi imalat sektörlerindeki ticaret artış oranlarının oldukça üzerindedir. Diğer taraftan ülke genelindeki ücretlilerin sınai katma değerden aldıkları paya oranla, ELMS işçilerinin aldıkları pay arasında da anlamlı bir fark bulunmaktadır. Bu durumu, Boratav'ın (1983) kamu iktisadi teşebbüsleriyle ilgili popülizm temelli görüşleri çerçevesinde yorumlamak mümkündür. 1960'lı yıllarda başlayan ve 1970'li yılların sonlarına kadar devam eden dönemde, popülizmin işçi sınıfının iktisadi koşullarına dönük etkileri, ELMS örneği üzerinden açıklanabilir.

Bu noktada ELMS'deki işçilik giderleri arasında yer alan ücret dışı ödemelere değinmekte yarar bulunmaktadır. Örnek olarak 1979 yılındaki giderler esas alındığında toplam 3669 işçiye yapılan çıplak ücret ödemesi yıllık 385 milyon 727 bin 924 TL'dir. Oysa işçiler için yapılan toplam harcama tutarı, 1 milyar 218 milyon 390 bin 904 TL'dir. Ücretlerin toplam işçi maliyeti içerisindeki payı yüzde 31 düzeyindedir.

Tablo 26. ELMS’de 1979 Yılında Toplam İşçilik Maliyeti İçinde Ödeme Kalemleri

Ödeme Kalemi	Tutar (Yıllık/TL)	Harcama Kalemi/ Toplam İşçilik Maliyeti (%)
Çıplak Ücret	385.727.924	31,65
İkramiyeler	104.869.496	8,60
Çeşitli Tazminatlar	20.779.673	1,7
Fazla Çalışma Ücreti	62.675.571	5,14
Ücretli İzinler	19.717.651	1,61
Yolluklar	2.057.365	0,16
Diğer Ödemeler	102.772.119	8,43
Sosyal Harcamalar	342.326.105	28,09
Toplam İşçilik Maliyeti	1.218.390.904	100

Kaynak: T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, TCDD Eskişehir Lokomotif ve Motor Sanayi Müessesesi Raporu (1979).

İşçilik giderlerinin içinde en yüksek ödeme kalemi, ücretin ardından sosyal harcamalardır. İşçiler için düzenlenen etkinlikler, işçi lokali için yapılan harcamalar, eğitim ve kültürel etkinlikler, lojmanlara ilişkin giderler, Demirspor için yapılan harcamalara benzer tüm giderler, sosyal harcama olarak nitelendirilmektedir. Öte yandan toplam işçilik giderlerin yaklaşık yüzde 72’si işçilere yapılan brüt ödeme tutarlarından oluşmaktadır.

4.8. Fabrikanın Sosyal Etkileri

Osmanlı İmparatorluğu Dönemi’nde Anadolu-Bağdat Demiryolu hattı üzerinde bulunması nedeniyle, 1894 yılında Almanlar tarafından Eskişehir’de kurulan atölyenin, işçi sınıfı oluşumu açısından önemli bir yeri bulunmaktadır. Ancak atölyenin önemi, yalnızca sınıfsal yönüyle sınırlı değildir. Kuruluşundan itibaren birçok yeniliği beraberinde getiren bu atölye, Anadolu’da bir sanayi kentinin ortaya çıkmasını da

sağlamıştır. İktisadi etkilerinin yanında kentin sosyal ve kültürel açıdan birikiminde de rol oynamıştır.

4.8.1. Bataklıktan Sanayi Kentine Dönüşüm

Eskişehir, Anadolu Demiryolu Şirketi Cer Atölyesi kurulmadan önce, tarıma elverişli olmayan ve dolayısıyla ticari faaliyetlerin bulunmadığı bir şehirdir. Porsuk Çayı'nın taşması nedeniyle oluşan bataklıklar, tarımsal faaliyetlerde bulunmanın önünde en büyük engel olmuştur (Özaydemir, 2012: 16).

Porsuk ve Sarısu çayları, bir yandan geniş alanlara sulama imkânı getirirken, diğer taraftan kontrol edilemediği zaman taşkınlar yaşanmış ve suların uzun süre çekilmemesi nedeniyle bataklıklar oluşmuştur. Oluşan bataklıklar, tarımsal alanların kullanımına engel olmakla birlikte, sıtma ve benzeri hastalıkların salgına dönüşmesine yol açmıştır (Doğru, 2005: 193).

İklim ve toprağa bağlı şartlar, Eskişehir'de tarımsal verimliliği olumsuz etkilemiştir. Bu durum ürün çeşitliliğinin sınırlı düzeyde olmasına yol açmıştır. Üretilen tarımsal mallar arasında tahıl, afyon, üzüm ve dut, önemli bir yer tutmuştur. Eski Bağlar Mahallesi olarak bilinen bölgede yer alan yaklaşık bin dönümlük bağdan elde edilen üzüm ve yan ürünler, hanelerin geçimini sağlamada kullanılmıştır. Tahıl, afyon ve dut ise ihraç edilen ürünler olmuştur. Tarımsal üretim, sınırlı düzeyi aşamasa da 1895 yılında Ticaret ve Ziraat Odası kurulmuştur. 19. yüzyılın son çeyreğinde yaşanan bir başka gelişme ise lületaş ticaretinin yaygınlaşması olmuştur (Şahin, 2022: 79). Söz konusu dönemde sanayi işletmesinin varlığından söz etmekse olanaksızdır (2022: 81).

Eskişehir'in ekonomik faaliyet alanlarının sınırlı olması, sosyal ve kültürel gelişmelerin yaşanmasının önündeki en önemli engel olmuştur. Ancak Osmanlı İmparatorluğu'nun son yıllarında görülen iki etken, kentleşmenin önemli nedenleri arasında yer almaktadır. Bunlardan birisi, 1850'li yıllarda savaş nedeniyle Eskişehir'e Kırım Tatarları'nın göç etmesi, diğeri ise 1894 yılında Eskişehir Cer Atölyesi'nin kurulmasıdır.

“1850'lerden sonra başlayan göçle... O zamana kadar sadece iki tekerlekli kağınların olduğu Eskişehir Ovası'nda –ki iyi bir ovadır, çöküntü ovasıdır. Sarısu ve Porsuk ortasından geçer. Öküzle çekilen karasabanla çiftçilik yapılırken, Kırım'dan ve Romanya'dan gelen Tatarlarla ilk kez altı atla çekilen döner pulluk kullanılmaya başlanmış.

Balkan Savaşları'nda sonra atla çekilen orak makinesini getirmişler döner pulluğun

yanında. İlaçlama tekniklerini getirmişler. Dört tekerlekli arabalar getirmişler, daha çok yük kapasitesi olan... Eskişehir’de hala bu arabalara Tatar Arabası denir.Yemek geleneğini getirmişler.

Ve Tatarların bu tarım tekniğinde getirdiği birikim gerçekten bu ovayı her dönemde Türkiye’nin en yüksek verimli ovası haline getirmiştir (ESO, 2012: 16)92.”

Kırım Tatarları’nın gerçekleştirdiği göç, tarımsal faaliyetlerden sosyal etkenlere kadar birçok noktada etkili olmuştur. Diğer taraftan Eskişehir Cer Atölyesi’nin kurulması, kentin iktisadi faaliyet alanını genişletmesine, sanayileşmeye ve modernizasyona yol açmıştır (Şahin, 2022: 81). Göçmenlerin getirdiği üretim kültürü, demiryolu endüstrisinde ve havacılık sanayisinde kurulan atölyeler, Eskişehir sanayisinin kökeninde yer almaktadır (ESO, 2012: 19).

Kırım Tatarları’nın tarımsal üretim ve sosyal hayata katkılarının yanı sıra, göçmenlerin getirdiği üretim kültürü, kentin sanayileşme sürecine önemli bir zemin hazırlamıştır. Bu bağlamda, Eskişehir Cer Atölyesi’nin kurulmasıyla hem ekonomik hem de toplumsal yapıda dönüşümler yaşanmış, modernleşme süreçlerine özgün katkılar sağlanmıştır. Atölyede çalışan işçilerin bisikletle işe gidip gelmesi, hem şehrin düz coğrafi yapısının sağladığı bir kolaylık olarak öne çıkmış hem de bisikletin, sanayileşme ile şekillenen yeni kent kültürünün bir parçası haline gelmesine katkıda bulunmuştur.

“... vakti zamanında Almanlar tarafından kurulmuş ve kumpanya oradan kalmış bir isim ve biz çocukken böyle saat beşte yüzlerce bisikletliler geçirdi önümüzden (ESO, 2012: 16)93.”

İşe gidiş gelişlerde bisiklet kullanma kültürü, 1960-1980 döneminde de varlığını sürdürmüştür. Sözlü tarih görüşmesine katılanların tamamı, işe bisikletle gidip geldiklerini belirtmiştir.

Anadolu Demiryolu Şirketi, kavşak noktasında yer alması nedeniyle Cer Atölyesi’ni Eskişehir’de kurmuştur. Kurulan atölye, ilerleyen yıllarda lokomotif ve vagon üreten bir fabrika niteliği kazanmıştır. Eskişehir’in kalkınmasında ve modern sanayi yatırımlarının ana merkezlerinden biri haline gelmesinde büyük bir rol oynamıştır. Cumhuriyet döneminde kurulan Eskişehir Şeker Fabrikası, Sümerbank’a ait

⁹² Rüştü Bozkurt’un ESO tarafından yayınlanan “Bir Sanayileşme Mucicesi: Kendini Var Etmek” isimli çalışmasında yer alan demeçlerinden alınmıştır.

⁹³ Firuz Kanathı’nın ESO tarafından yayınlanan “Bir Sanayileşme Mucicesi: Kendini Var Etmek” isimli çalışmasında yer alan demeçlerinden alınmıştır

dokuma fabrikası ve Uçak Fabrikası gibi kamu işletmelerinin yanında Eskişehir’de 1950’li yıllardan itibaren kurulan metal ve gıda sanayi işkolları başta olmak üzere birçok fabrikanın gelişmesinde de etkili olmuştur. Özellikle metal sanayi işkolunda faaliyet gösteren işletmeler, bu fabrikaya ara malları sağlama işlevini yerine getiren yan sanayi olarak hizmet vererek sermaye birikimini hızlandırabilmiştir. Ayrıca kentin modernizasyonunda, işçi-işveren ilişkilerinin şekillenmesinde, sendikal hareketin gelişmesinde ve kültürel-sosyal hayatın canlanmasında önemli derecede rol oynamıştır.

“Cer Atölyesi bir atölye değildir. Bir fabrikadır, bir sanayi potasıdır, bir eğitim odağıdır. Öyle bir yer ki; oradan daha sonra sanayiciler, ustalar, ara kademe, her türlü kademe çıkacaktır. Oradan insanlar bir anlamda sürekli besleneceklerdir (ESO, 2012: 24)94.”

Diğer taraftan atölyede ve sonraki yıllarda EDF/ELMS’de çalışıp, ardından birikimleriyle yan sanayi işletmesi kuran işçiler bulunduğu sözlü tarih görüşmecileri tarafından da ifade edilmiştir (Görüşmeci 1, Görüşmeci 4 ve Görüşmeci 9).

Eskişehir’in kalkınmasında rol oynayan diğer büyük ölçekli işletmeler Cumhuriyet döneminde kurulan Şeker Fabrikası, Uçak Fabrikası, Sümerbank Tekstil Fabrikası ve Kılıçoğlu Kiremit Fabrikası’dır. 1960’lı yıllarda kalkınmada özel sektör sanayisi rolünü arttırmıştır. Kurulan işletmeler arasında Eti, Ford, Arçelik, Candy Hoover gibi şirketler öne çıkmaktadır.

Sonuç olarak sanayileşmenin, politik ve kültürel süreçlerle birlikte gerçekleşmesi (Yalçın, 2010: 235), Eskişehir’in kentleşmesinde önemli bir yer tutmuştur. Bu noktada ise EDF/ELMS, anahtar bir role sahip olmuştur. İşletme, ayrıca kentin “farklı kültürlerin iç içe geçtiği, karmaşık yaşam alanları görüntüsüne” sahip olmasının arkasında da belirleyici etken olmuştur (Yılmaz, 2004: 251).

4.8.2. Sosyal ve Kültürel Olanaklar

Türkiye’de devletçi sanayileşmenin özellikleri arasında, işçileşmeyi teşvik etmek, işgücü devir oranını azaltmak, kurulan işletmelere ve dolayısıyla devlete olan bağlılığı sağlamak amacıyla kamu iktisadi teşebbüslerinin sosyo-kültürel eklentileriyle birlikte bir bütün olarak ele alınması yer almaktadır (Makal, 1999: 264). Özellikle Sümerbank ve Etibank tarafından finanse edilerek kurulan kamu iktisadi

⁹⁴ Kenan Mortan’ın ESO tarafından yayınlanan “Bir Sanayileşme Mucicesi: Kendini Var Etmek” isimli çalışmasında yer alan demeçlerinden alınmıştır

teşebbüslerinde, işçilerin işletmeye bağlılığı lojman, yemek, sağlık, eğitim, kültür, spor ve benzeri olanaklar aracılığıyla sağlanmıştır (1999: 272). Bu yönüyle, toplumsal ahengin sürdürülmesinde, devletçilik ve halkçılık ilkelerinin iç içe geçerek işlev gördüklerini belirtmek mümkündür.

EDF/ELMS’de işçilere sağlanan sosyal ve kültürel olanakları da bu çerçevede ele almak mümkündür. Ancak belirtmek gerekir ki bu işletmenin, Cumhuriyetin kuruluşundan eski bir tarihi bulunmaktadır. Üstelik Cumhuriyet öncesi dönemde, çalışanların çocuklarının eğitim ve öğretim görmesi amacıyla okul kurulmuş, işçilerin dinlenmesi için işçi lokali inşa edilmiştir (TÜLOMSAŞ, 1994: 16). Atölyeyi Almanların kurması, sosyal ve kültürel yatırımlarda da Alman etkisinin görülmesini beraberinde getirmiştir. Gerek işletme içerisindeki atölyelerin gerekse sosyal tesislerin yapımında, Alman mimarisinin etkisi olduğu açık bir şekilde görülmektedir (Görüşmeci 1).

Alman ekolünden etkilenecek ortaya çıkan işletme kültürü, Cumhuriyet dönemindeki devletçi sanayileşme politikalarıyla birleşince, EDF/ELMS’deki sosyal ve kültürel olanaklar oldukça hızlı bir biçimde gelişmiştir. Cumhuriyet döneminde yapılan TCDD Eskişehir Hastanesi, bu gelişmelere verilecek örnekler arasındadır. Hastanenin 1937 yılı itibarıyla 60 yatak kapasitesi, 3 hekimi ve 2 hemşiresi bulunmaktadır. 1952 yılına gelindiğinde yatak kapasitesi 350’ye yükselmiş, hastanede 43 uzman hekim ve 32 hemşire görev yapmıştır. 1960’lı yıllarda ise hekim sayısı 63’e ve hemşire sayısı 53’e yükselirken, ayrıca 12 asistan ve 12 ebe istihdam edilmiştir (Demiryol, 1963: 70). TCDD’ye ait hastane ve senatoryumlar, Ankara, Sivas, İzmir ve İstanbul’da da bulunmakla birlikte, en büyük kapasiteye sahip olan Eskişehir’deki hastanedir.

“Hastanede yatak krizi çıkmıştı. Biz o zaman yatak bile ürettik (Görüşmeci 4).”

Gereksinim, mevcut olan nitelikli işgücüyle birleştiğinde, demiryollarının kendi kendine yetebilen bir yapıya sahip olduğu görülmektedir. EDF/ELMS’de kullanılan üretim araçlarının imalatında dahi kendi olanaklarını kullanması bu savı desteklemektedir. Görüşmeci 4’ün sözleri, bir demiryolu fabrikasının, kriz anlarında standart üretimin sınırlarını aşarak ihtiyaçlara özgün çözümler üretebildiğini çarpıcı bir şekilde ortaya koymaktadır. Hastanede yaşanan yatak krizine karşı, fabrikanın yatak üretimine yönelmesi, zanaatkârlığın sanayi içerisinde ne denli yaratıcı ve esnek bir rol oynadığını göstermektedir. Krize göre üretim yapmak, yalnızca teknik uzmanlık gerektiren bir iş değil, aynı zamanda sorunlara hızla uyum sağlayan bir kolektif zihin ve

beceri unsuru olarak görülmelidir. Bu esneklik, zanaatkârlığın mekanik üretim süreçlerinden ayrılan en önemli yanı olarak değerlendirilebilir. Zira amaç, sadece üretim yapmak değil, ihtiyaç duyulan anda, gereken ürünü “yaratmak”tır. Bir demiryolu fabrikasında hastane yatağı üretmek, işçilerin teknik uzmanlıklarının toplumsal ihtiyaçlarla iç içe geçtiği ve sanayileşmenin yaratıcılıkla birleştiği süreci açık bir şekilde göstermektedir. Tam da bu noktada, işçilerin işe bağlılıklarını sağlayan unsurların üzerinde durmak gerekmektedir.

EDF/ELMS çalışanlarının işe ve işverene bağlılığını sağlayan unsurların başında 1930 yılında kurulan Eskişehir Demirspor gelmektedir. Türkiye’de kurulan ilk Demirspor olma özelliğini taşıyan kulüp, 1940 yılında Fenerbahçe’yi 3-1 mağlup ederek profesyonel futbol ligi şampiyonu olmuştur.

“Türkiye Futbol Federasyonu’nun kayıtlarına bakıldığında, 1940 yılı şampiyonununun Eskişehir Demirspor olduğunu görürsünüz. Kulüp, 1930 yılında bin bir zorlukla, emekle kuruldu. Kurulduktan 10 yıl sonraysa müthiş bir mucize gerçekleşti. Ankara 19 Mayıs Stadyumu’ndaki final müsabakasında Fenerbahçe’yi 3-1 yenerek İstanbul kulüplerinin saltanatına son verdi. Demirspor, şampiyonluk şildini, kupayı ve madalyaları da dönemin Dışişleri Bakanı Şükrü Saraçoğlu’nun elinden aldı. Demirspor’un başarıları bununla da sınırlı kalmadı. Sonraki yıllarda güreşte, eskrimde, bisiklette çok büyük başarılar elde etti” (Görüşmeci 10).

Görüşmeci 10, fabrikanın üretimde gösterdiği başarıyla, spor ve sosyal alanlarda sağlanan gelişmeleri bağlantılı olarak ele almaktadır. Öte yandan “İstanbul kulüplerinin saltanatı” ifadesinden Osmanlıcı ideoloji karşısında Anadolu’daki kalkınma hareketine sahip çıkma motivasyonu bulunduğunu ileri sürmek mümkündür. Görüşmeci 10’un spor kulüpleri üzerinden yaptığı metaforik anlatı, Gramsci’nin (1999: 447-448) kültürel hegemonya kavramı çerçevesinde açıklamak mümkündür. İstanbul merkezli spor kulüplerinin Türkiye ölçeğindeki ayrıcalıklı statüsü, baskın durumdaki toplumsal grubun diğer gruplar üzerindeki kültürel hegemonyası biçiminde ifade edilebilir.

Demirspor’un kuruluşu ve fabrikadaki konumu üzerinden örgütsel aidiyeti açıklayan Görüşmeci 1 ise Almanlar tarafından kurulmuş olması nedeniyle işletmenin Sanayi Devrimi’ne ve endüstri ilişkilerine yönelik yaklaşımında Alman ekolünden etkilendiğini belirtmektedir⁹⁵.

⁹⁵ Fabrikanın Alman ekolünden etkilendiğini gösteren önemli bulgulardan birisi de Çırak Sanat Okulu’nda Almanca derslerin verilmiş olmasıdır (Tabak, 1994: 26). Öte yandan 1932 yılında ilk olarak geçici işçi statüsünde çalışmaya başlayıp ardından daimî statüde istihdam edilen Ali Altunel’in de

Eskişehir Demirspor'un başarıları futbolla sınırlı değildir. Türkiye'de eskrim gibi bir branşın yaygın olarak bilinmediği bir dönemde Demirspor'da eskrim sporcuları yetiştirilmiştir. Cemoğlu (2023: 52), güreş, boks, atletizm gibi birçok branşta faaliyet gösteren Demirspor'u "tüm sporların lokomotifi" olarak tanımlamaktadır.

Eskişehir Demirspor, demiryolu işçileri ve aileleriyle birlikte kurum dışından katılmak isteyenlere de hizmet sunmuştur. Öyle ki 1953 yılında Eskişehir'de öğretmen olarak görev yapan Ahmet Bilek, Demirspor'da güreş dalında spor yapmıştır. Dahası Ahmet Bilek 1953 ve 1959 yıllarındaki Dünya Şampiyonası'nda gümüş, 1955 ve 1960 yıllarında altın madalya kazanmıştır. Güreş dalındaki ilk başarı 1948 ve 1951 yılındaki olimpiyatlarda, Nasuh Akar'ın altın madalya kazanmasıdır⁹⁶. Ayrıca yine güreş dalında 1950 yılındaki olimpiyatlarda Ali Özdemir, gümüş madalya kazanmıştır.

Kulübün bisiklet sporcularından Osman Pak, Cumhurbaşkanlığı Bisiklet Turnuvaları'nda Türkiye birinciliğine hak kazanmıştır⁹⁷. Eskrim dalında, Osman Zeki Özden, Muzaffer Çilekar, Abdullah Yalçınkaya, Nuri Savaşkan, Mustafa Köksal, Akın Özden, Hakan Özden ve halter dalında Kemal Başkır, İsmail Gülal, Ahmet Gülal, Mücahit Yağcı dereceye giren sporcular arasındadır⁹⁸. Kulübün ayrıca lokal işletmesi ve

kaynakçı eğitimi konusundaki ifadeleri Alman ekolünün etkisini yansıtmaktadır:

"...Türkiye'nin ilk kaynak mühendisi Nüvit Osmay'mış. Nüvit Bey ile çok iyi çalışmalarımız oldu. Kendisi bir ara Almanya'ya gitti. Onunla birlikte 5 Alman kaynakçı geldi. Almanlar depolarda bulunan kaynakçıları ve bizi imtihana soktular.... Bakır kaynağı yaptırıldılar. O vakit Yunanistan'da 40 cm'ye kadar bakır kaynağı yapılabiliyormuş. Bizim ustalar kaynağı 50-55 cm'ye kadar çıkardılar. Almanlar takdir etti. Sonra bana geldiler. Amirimiz Münif Bey de vardı... Bana bir yer kaynatırdılar, kaynağı şahmerdanla çektiler, 90 derece büktüler nihayetinde, kaynağı beğendiler. O ara ben dedim ki 'ben arkamı döneyim, 11 çeşit elektrot var, bu elektrotları siz teker teker yakın, size hangi elektrotun yakıldığını söyleyeyim.' Ben arkam dönük bir halde bütün elektrotları saymaya başladım. Yalnız en sonunda bir elektrot yaktılar, ben bundan bizde yok diyorum. Sonra arkamı dönüp baktım ki, bir pense iki tane elektrot bağlamışlar. O zaman Almanlar Münif Bey'in elini sıkıp tebrik ettiler ve 'ustanız artık tam olarak olgunlaşmış' dediler (Ali Altunel'den akt. Ahmet Karagöz, 1994: 27)."

⁹⁶ Nasuh Akar'ın, TÜRASAŞ Eskişehir Bölge Müdürlüğü Misafirhanesi karşısında heykeli bulunmaktadır. Heykel, Eskişehir Büyükşehir Belediyesi tarafından yaptırılmıştır.

⁹⁷ Sporcuların soy isimlerine yer verilmemiştir. Kaynak: Sanat ve Spor (1950), Eskişehir Demirspor Gençlik Kulübü'nün 949 Yılı Çalışmalarına Kısa Bakış, s. 33.

⁹⁸ Cemoğlu, O. (2022). "Anadolu'ya İlk Şampiyonluğu Onlar Getirdi...", Haberes Gazetesi, <https://www.haberes.com.tr/anadoluya-ilk-sampiyonlugu-onlar-getirdi-1> (Erişim Tarihi: 10 Nisan 2023).

caz korusu bulunmaktadır. Caz korosu, düğünlerde, resmi törenlerde ve işletme etkinliklerinde faaliyet göstermiştir (Sanat ve Spor, 1949: 33).

Eskişehir Demirspor'un yönetim kurulu EDF/ELMS çalışanları ile yöneticilerden oluşmuştur. Kulüp başkanları genellikle Müessese Müdürlerinden, yönetim kurulu ise sendika temsilcilerinden seçilmiştir. İşçiler ve memurlar, kulüp üyesi olarak aidat ödemiştir. Aidatlar ücretlerden kaynaktan kesme yöntemiyle toplanmıştır. Eskişehir Demirspor, Akademi Gençlik Spor ile birlikte 1965 yılında Eskişehirspor'un kuruluşunda yer almıştır (Görüşmeci 10).

İşçilere yönelik sosyal olanaklar arasında dinlenme kampları da önem taşımaktadır. İstanbul'da Menekşe ve Fenerbahçe'de olmak üzere 2, İskenderun'da (Arsuz) 1, Akçay'da (Edremit) 1, Samsun'da 1, Malatya'da 1 ve İzmir'de (Urla) 1 adet dinlenme kampı bulunmaktadır. Demiryolu işçileri ve memurları, uygun fiyatlarla aileleriyle birlikte tatil olanağına erişebilmektedir.

“Çalışan bir insan dinlenmelidir. Bu dinlenme, çalışılan devrede uğranan yorgunluğu giderdiği gibi, ondan sonraki devrede lüzumlu olan enerjiyi de sağlar. Bugünkü çalışma hayatında insan, sadece aynı yerde iş yapmamak şeklindeki dinlenme ile tatmin olmamakta, değişik yerlere gidip oralarda dinlenmeyi tercih etmektedir (Demiryol, 1963: 71).”

İşçilerin sahip olduğu olanaklar arasında, demiryollarında ücretsiz seyahat anlamına gelen “permi hakkı” bulunmaktadır. Permi hakkı, işçilerin aileleriyle birlikte her yıl dilediği mesafeye kadar iki tam ve bir yarım ücretsiz seyahat edebilmesi anlamına gelmektedir (DYF-İş, 1963).

EDF/ELMS'de, spor salonu, çocuk bahçesi, tiyatro, sinema, opera, düğün salonu ve misafirhane gibi tesisleri içinde barındıran lojmanlar yer almaktadır. Çalışanlar, bu olanaklara cüzi bir kira bedeli karşılığında erişebilmektedir. Fabrikanın kendi içinde ürettiği enerji sayesinde, lojmanların ısınması da ücretsiz olarak sağlanmaktadır. Ayrıca haftanın 2 veya 3 akşamında bir sinema yayını yapılmaktadır. Çalışanlar aileleriyle birlikte bu imkândan da faydalanmaktadır. Diğer taraftan konut sahibi olmak isteyenlere de kredi desteği sağlanmaktadır. 20 yıl vadeyle ve düşük faizle EDF/ELMS tarafından sunulan kredi, birçok çalışanın ev sahibi olmasını kolaylaştırmıştır. Eskişehir'de Raykent olarak bilinen mahalledeki evler, EDF/ELMS işçilerinin kooperatif girişimleriyle yapılmış ve işçiler, bu evleri, işletmenin sağladığı kredilerle satın almıştır.

Görüşmeciler arasında yer alan Görüşmeci 9 da bu kredi aracılığıyla ev sahibi olduğunu belirtmiştir.

Yardımlaşma sandığı ve tüketim kooperatifi ise işletmenin sağladığı diğer olanaklardır. Çalışanlar, isteğe bağlı olarak sandığa üye olmaktadır. Sandığa üye olup muvafakatname vermesi durumunda, ücretlerinden ödenti kesilmektedir. Kesilen ödentilerden oluşan fon, kaza ve doğal afetler gibi durumlarda kullanılmaktadır. Diğer taraftan çalışanlar diledikleri zaman veya emekli olurken topluca ödeme olarak üyelikten ayrılabilir. EDİ-KOOP ise çalışanların uygun fiyatla alışveriş yapmasını sağlayan marketler (ekonomalar) açmaktadır. Diğer taraftan EDİ-KOOP, 1960-1980 döneminde EDS'nin Akçay'daki tesisini işletmiştir. EDİ-KOOP'un yönetimi tamamıyla işçilere aittir.

Tüm bu uygulamalar, işçilerin bir devlet işletmesi olarak EDF/ELMS'ye olan bağlılığını pekiştirirken, aynı zamanda işçilerin işe devamlılığını arttırmakta ve çatışmacı tutumları minimize etmektedir. Bu tür uygulamaları, paternalist fabrika rejiminin birer aracı olarak değerlendirmek mümkündür. Ayrıca, ELMS'deki paternalist rejimin popülist yaklaşımlarla birleşerek, demiryolu endüstrisinde bir işçi aristokrasisinin oluşumuna zemin hazırladığı söylenebilir.

SONUÇ

Sanayi Devrimi'ni tamamlayan ülkelerde işçi sınıfları 18. yüzyıl sonlarından itibaren oluşmaya başlamıştır. Buna karşılık sanayileşme furyasını yakalayamayan ülkelerde, sınıf oluşumunda da gecikmeler yaşanmıştır. Dolayısıyla işçi sınıfı araştırmalarında tüm ülkeler açısından aynı yöntemi kullanmak elverişli sonuçlara ulaşmayı güçleştirmektedir. Buradan hareketle, uluslararası yeni işçi sınıfı araştırmaları yaklaşımının, geç sanayileşen ülkelerdeki emek tarihi yazıcılığı açısından işlevsel bir niteliğe sahip olduğu belirtilebilir.

Bu yaklaşım, ülkelerin ekonomi-politik açıdan bağımlılık ekolünün düşüncelerini desteklerken, sınıf araştırmalarında özgün bakış açısı geliştirmeyi sağlamaktadır. Bu çalışmada da elde edilen en önemli sonuç, Türkiye'nin ekonomi-politik yapısının ülkenin yarı-sömürge niteliğine sıkı sıkıya bağlı olduğu, ancak işçi sınıfı oluşumunda özgün yanlarının bulunduğudır. İşçi sınıfının oluşum süreciyle emek sürecinin doğası, Türkiye'nin geç sanayileşmesiyle bağlantılıdır. Ancak Osmanlı İmparatorluğu dönemindeki geleneksel üretim tarzına bağlı toplumsal ilişkilerin Cumhuriyet döneminde de varlığını sürdürmesi ve işçi-yurttaş-birey ile devlet arasındaki ilişki biçimi, Türkiye'deki işçi sınıfının özgün yapısını anlamak açısından özel bir öneme sahiptir.

Bu çalışmada, Türkiye işçi sınıfının özgün yanlarını tartışırken iki anahtar kavram üzerinde durulmuştur: paternalizm ve popülizm. Türkiye'de kamu kesiminde çalışan işçilerin işvereni durumunda olan devletle arasındaki bağ, büyük ölçüde paternalizm ekseninde şekillenmektedir. Devletin işçilere karşı tutumuysa popülizm çerçevesinde değerlendirilebilir. Tarih boyunca farklı biçimlerde kendisini gösteren popülizm, ele alınan dönem içerisinde işçilerin sisteme rızasının üretilmesi açısından fonksiyonel bir araç olmuştur. Kamu kesimindeki paternalizm ve popülizm ekseninde oluşan bir emek süreci, devletin "sadık" ve "tabiiyeti yüksek" bir işçi kitleleriyle üretkenliği teminat altına almasını sağlamaktadır. Buna karşılık, işçiler görece yüksek ücretler, sosyal güvenlik haklarına erişim, iş güvencesi ve elverişli yaşam şartlarına ulaşabilmektedir.

Bu çalışmada, Türkiye'de 1960-1980 döneminde paternalizm ve popülizm ekseninde oluşan emek süreci, Eskişehir Demiryolu Fabrikası örneği üzerinden analiz edilmiştir. Türkiye'deki demiryolu endüstrisinde, emek sürecinin doğası ve çalışma

ilişkileri üzerine değerlendirmeler yapılmıştır. Demiryolu endüstrisinin kendine içkin koşulları ve devletin endüstri ilişkilerindeki başat aktör olması, söz konusu işletmedeki üretim tarzı, yönetim anlayışı, emek denetim mekanizması, sendikal örgütlenme, toplu pazarlık ve sınıfsal mücadeleler açısından temel belirleyici etmenler olmuştur.

Çalışmanın Birinci Bölümü'nde yer alan teorik tartışmalarda sosyal tarih alanının ve son tahlilde emek tarihinin ortaya çıkışı açıklanmıştır. Yapılan teorik tartışma sonucunda tarih, Avrupa'da "sosyal parçalanmaya" yol açan sanayi kapitalizmi öncesinde "kralların başarı öykülerine", 18. yüzyılın ikinci yarısında ortaya çıkan Sanayi Devrimi ve Fransız Devrimi'nin etkisinin ardından da "ulusların kuruluş ve gelişme sürecine" odaklanmıştır. 20. yüzyılda Birinci ve İkinci Dünya Savaşları, tarihsel araştırmaların merkezinde yer almıştır. Ancak İkinci Dünya Savaşı sonrasında - özellikle Mark Bloch öncülüğünde- gelişen Annales okulu, sosyal tarih alanının ilerlemesini sağlamıştır. Bu gelişme, dünyanın çeşitli ülkelerinde "tarihsizlerin tarihinin" yazılmasını beraberinde getirmiştir. İşçi sınıfı oluşumu ve emek tarihi alanının gelişmesi de bu süreçle birlikte mümkün olmuştur.

E.P. Thompson'ın "İngiliz İşçi Sınıfının Oluşumu" isimli çalışması, bu alandaki önemli eserlerin başında gelmektedir. Thompson, işçi sınıfı hareketinin dinamik yapısına vurgu yapmaktadır. Onun yaklaşımına göre işçi sınıfı tarihsel bir özne niteliği taşımaktadır. Sınıfsal ve kültürel birikimi, mücadele deneyimleri ve kapitalist üretim ilişkilerinin etkilerine karşı harekete geçme potansiyeli, işçi sınıfının tarihin bir öznesi olmasını sağlamaktadır. Diğer taraftan yapısalcı yaklaşım, Thompson'ın işçi sınıfına yüklediği anlamı "öznel" ve "romantik" bir eğilimin sonucu olduğunu iddia etmektedir. Bu yaklaşım, işçi sınıfı oluşumun salt yapısal koşullara bağlı olduğunu ileri sürmektedir. Buradan hareketle de kurumsal tarih yazıcılığı yöntemi benimsenmektedir.

Bu çalışmada, Türkiye'de işçi sınıfı oluşumu ve emek tarihi alanında Avrupa'da gelişen her iki temel yaklaşımın da doğrudan ithal edilemeyeceğine inanılmaktadır. Osmanlı İmparatorluğu, özellikle 1850'li yıllarda Balta Limanı Anlaşması'nın etkisi ve Duyun-u Umumiye İdaresi'nin kurulması sonrasında çevreleşme sürecine girmiştir. Cumhuriyet döneminde de ülke yarı-sömürge niteliğe sahip olmuştur. Ancak işçi sınıfı oluşumunu salt bağımlılık okulu düşüncesinden ele almak, ülkedeki işçi sınıfının yapısını ve özgün yanlarını anlamak açısından yöntemsel bir hata olacaktır. Zira İmparatorluk döneminin çöküş sürecinden itibaren nicel olarak sınırlı sayıda işgücü

bulunmasına rağmen sınıfsal mücadelelerin başladığını görmek mümkündür. 1908 yılındaki İkinci Meşrutiyet sürecinde gerçekleşen grevler, bu sınıfsal mücadelelere verilebilecek en önemli örnekler arasındadır. Özellikle Anadolu Demiryolu Şirketi işçilerinin grevinde öne sürülen talepler, söz konusu grev dalgasında sembolik önem taşımıştır.

Bu araştırmada, Türkiye'nin ekonomi-politik yapısı çevreleşme süreciyle birlikte ele alınmakta, ancak işçi sınıfı oluşumu açısından özgün yanları çerçevesinde değerlendirmelerde bulunmaktadır. Zira ülkenin ekonomi-politik yapısı ve dünya sistemi içindeki bağımlılık durumu, araştırmanın kapsamında yer alan demiryolu endüstrisinin gelişimi açısından kritik role sahiptir. Üretim noktasındaki ilişkilerin ortaya koyulması için, Türkiye'nin ekonomi-politik yapısını açıklamak elzemdir. Zira demiryolu endüstrisi, devletin tekel statüsüne sahip olduğu bir sektördür. Öte yandan ülkenin kalkınma ve sanayileşme hareketi açısından stratejik öneme sahip olan bir endüstridir.

Üretim noktasındaki politik ilişkileri, Türkiye'nin ekonomi-politik yapısıyla birlikte ele almak gerekmektedir. Bu noktada merkez-çevre ve yarı çevre ayrımı çerçevesinde bir değerlendirme yapmak yerinde olacaktır. Osmanlı İmparatorluğu döneminde sanayileşme hamlesinin gerçekleştirilememesi ve dış borçlar gibi etmenler, ülkenin çevreleşme sürecine girmesine yol açmıştır. Sınırlı da olsa sanayi yatırımları söz konusudur. Ancak bu yatırımlar da yabancılara verilen imtiyazlarla mümkün olmuştur. Az sayıdaki kapitalist işletmedeyse ücretli istihdam sınırlı düzeyde kalmıştır. Dolayısıyla İmparatorluk döneminde işçi sınıfı oluşumunun gerçekleşemediğini belirtmek gerekir. Buna rağmen sınırlı düzeyde de olsa işçi hareketleri görülmüştür. İşçi hareketlerinin görüldüğü endüstrilerin başında, imtiyazlarla Almanların işlettiği Anadolu Demiryolu Şirketi gelmektedir. Bu şirket, Türkiye'deki demiryolu endüstrisinin kökeninde yer almaktadır.

Demiryolu endüstrisi, yalnızca ağır sanayi kimliğiyle değil, aynı zamanda kamu sektörüne dayalı istihdam yapısıyla da Türkiye'de sanayileşme sürecinin temel bileşenlerinden biri olmuştur. Bu çalışma, özellikle Eskişehir Demiryolu Fabrikası (EDF)/Eskişehir Lokomotif ve Motor Sanayi Müessesesi (ELMS) bağlamında, emek sürecinin Fordist birikim rejiminden farklı bir biçim almasını ve bu süreçte paternalist emek rejimi ile popülist uygulamaların işçi sınıfının iç yapısını nasıl etkilediğini

incelemiştir. EDF/ELMS'deki emek sürecini, işletmenin posta sistemine dayalı olarak üretim gerçekleştirmesinden hareketle “posta paternalizmi” olarak tanımlamak mümkündür.

Çalışmanın en önemli iddialarından biri, Türkiye'deki sanayileşme pratiğinin özgün yanlarını alternatif tarih yazıcılığı çerçevesinde ele alarak, işçi aristokrasisinin ortaya çıkışını açıklamaya yönelik derinlemesine bir analiz sunmasıdır. Geleneksel işçi sınıfı teorilerinin ötesine geçilerek yapılan bu analiz, özellikle kamu sektörü bağlamında daha iyi çalışma koşullarına sahip, eğitilmiş ve teknik bilgiye dayalı işçilerden oluşan bir işçi aristokrasisinin nasıl şekillendiğini gözler önüne sermektedir. EDF/ELMS, bu anlamda, yalnızca üretim süreciyle değil, aynı zamanda çalışanlarının sosyal ve ekonomik pozisyonlarıyla da bu işçi aristokrasisinin oluşumuna uygun bir zemin hazırlamıştır.

EDF/ELMS özelinde incelenen çalışma ilişkileri, paternalist bir emek rejiminin işleyişini açıkça ortaya koymaktadır. Bu rejim, işçiler ile yönetim arasında doğrudan bir bağ kurulmasını, işçilerin ekonomik güvence ve sosyal haklar karşılığında belirli bir sadakat ilişkisine yönelmesini sağlamıştır. Özellikle, Çırak Sanat Okulu mezunu olup teknik bilgilere sahip işçilerin ayrıcalıklı konumlara yükselmesi, Türkiye demiryolu endüstrisinde, kamu sektörüne dayalı işçi yapısının işçi aristokrasisi kavramıyla açıklanabileceğini göstermektedir.

İşçi aristokrasisinin oluşumu, yalnızca işçilerin bireysel düzeydeki ekonomik durumlarıyla değil, aynı zamanda çalışma koşulları ve örgütlenme pratikleriyle de bağlantılıdır. ELMS'deki işçiler, göreceli olarak daha iyi ücretler, güvenceli istihdam ve sosyal haklarla donatılmıştır. Bu ayrıcalıklı konum, Türkiye'deki işgücü piyasasında katmanlı bir yapı oluşmasına ve özel sektörde çalışan işçilerle belirgin bir farklılık yaratılmasına neden olmuştur. Bu bağlamda, işçi sınıfının iç dinamikleri ve farklılaşmaları hem dönemin çalışma ilişkilerini hem de toplumsal hiyerarşiyi anlamak için kritik bir rol oynamaktadır.

Paternalist emek rejimi, kamu sektörü işletmelerinde çalışan işçilerin, yalnızca ekonomik değil, aynı zamanda sosyal ve kültürel açıdan da kontrol altında tutulmasını sağlamıştır. EDF/ELMS örneğinde, bu rejim, devletin işveren rolüyle bütünleşmiş ve popülist politikalarla desteklenmiştir. Bu politikalar, bir yandan işçilerin taleplerinin belli ölçüde karşılanmasına olanak tanırken, diğer yandan işçi sınıfının devrimci özne

olma kapasitesini sınırlayan bir çerçeve oluşturmuştur. Sonuç olarak, paternalist rejim ve popülist yaklaşımlar, işçilerin ekonomik ve sosyal koşullarını belirlerken, aynı zamanda işçilerin sınıf bilincinin gelişimini ve örgütlenme süreçlerini de şekillendirmiştir.

EDF/ELMS'deki işçiler tarafından kurulan Eskişehir Demiryolu İşçileri Sendikası ve sendikanın kurucu üyesi olduğu DYF-İŞ, her siyasi dönemde devletle iyi ilişkiler kuran bir yapıya sahiptir. İşçilerin ortak ekonomik ve sosyal haklarını ve çıkarlarını gözetme amacını taşıyan sendika, hükümet politikalarıyla uyumlu bir stratejiyi benimsemiştir. Sendika, devletle işçiler arasındaki bağı kuran bir köprü görevini üstlenmiştir. Bu görev, EDF/ELMS'de devlete karşı itaatkâr bir işçi kitlesi oluşturulmasına yol açmıştır. Bu vesileyle devlet, sınıf hareketleri karşısında milli motifleri kullanarak kendisine güvence sağlamıştır. Bunun karşılığında işçiler de ücret ve sosyal haklar yönünden kazanımlar elde etmiştir.

Araştırma, geleneksel işçi sınıfı teorilerinden farklı olarak, işçi sınıfının yalnızca üretim sürecindeki rolüyle değil, aynı zamanda toplumsal ve kültürel bağlamlardaki deneyimleriyle de ele alınmasını önermektedir. Uluslararası yeni işçi sınıfı araştırmaları yaklaşımı çerçevesinde oluşan alternatif tarih yazıcılığı, yalnızca yapısal analizlere odaklanmak yerine, işçilerin bireysel ve kolektif deneyimlerine, belleğine ve bu deneyimlerin toplumsal yankılarına ışık tutmayı amaçlamıştır. Eskişehir'deki sözlü tarih görüşmeleri ve arşiv çalışmaları, bu çerçevede önemli bir veri kaynağı sunmuştur. Döneme tanıklık eden işçilerin anlatılarından elde edilen bulgular, kurumsal tarih yazıcılığının sınırlarını aşmak açısından da önemli bir işlevi yerine getirmiştir.

KAYNAKÇA

- Aglietta, M. (2001). *A Theory of Capitalist Regulation: The US Experience*, Verso.
- Ağaoğulları, M.A. (2020). Sokrates'ten Jakobenlere Batı'da Siyasal Düşünceler. İletişim Yayınları.
- Ahmad, F. (1999). Modern Türkiye'nin Oluşumu, Kaynak Yayınları.
- Ahmad, F. (2010). Bir Kimlik Peşinde. Bilgi Üniversitesi Yayınları.
- Ahmad, F. (2017). “Cumhuriyet Türkiye'sinde Sınıf Bilincinin Oluşması (1923-40)”, *Osmanlı'dan Cumhuriyet Türkiye'sine İşçiler* (ed. Donald Quatert ve Eric Jan Zürcher), İletişim Yayınları, İstanbul, 123-154.
- Ahmad, F. (2017). Cumhuriyet Türkiye'sinde Sınıf Bilincinin Oluşması, 1923-40. D. Quataert ve E. J. Zürcher (Eds.), *Osmanlı'dan Cumhuriyet Türkiye'sine İşçiler (1839-1950) içinde* (123-154). İletişim Yayınları.
- Akçadurak, Z. (1954). *Türkiye Demiryolları Tarihçesi*, Demiryol Dergisi Yayınları, No: 3.
- Akın, Y. (2005). Erken Cumhuriyet Dönemi Emek Tarihçiliğine Katkı: Yeni Yaklaşımlar, Yeni Kaynaklar. Tarih ve Toplum (Yeni Yaklaşımlar), Sayı:2 (Güz 2005), s. 77.
- Makal, A. (2006). Erken Cumhuriyet Dönemi Emek Tarihi ve Tarihçiliği Üzerine Bir Değerlendirme. Tarih ve Toplum: Yeni Yaklaşımlar, 3, 215-264.
- Aksoy, S. (2016). *Kapitalizmin Kokomotifi: Demiryolları*. Sosyal Araştırmalar Vakfı.
- Akyılmaz, B., Sezginer, M. ve Kaya, C. (2016). Türk İdare Hukuku, Genişletilmiş ve Güncellenmiş 7. Baskı, Seçkin Yayınevi.
- Aldcroft, D. H. (1964). “The Entrepreneur and the British Economy, 1870-1914”, *The Economic History Review*, 17(1), 113-134.
- Althusser, L. (2019). *İdeoloji ve Devletin İdeolojik Aygıtları* (çev. Alp Tümertekin), İthaki Yayınları.
- Ambrose, S. E. (2001). *Nothing Like it in the World: The Men Who Built the Transcontinental Railroad 1863-1869*, Simon and Schuster.
- Amin, S. (1994). *Post-Fordism*, Studies in Urban and Social Change, Blackwell.
- Amin, S. (2018). *Emperyalizm, Eşitsiz Gelişme* (çev. S. Lim), Yordam Kitap, İstanbul.
- Amin, S. (2018). *Küreselleşmiş Değer Yasası Kıyısı Olmayan Marx* (çev. Fikret Başkaya), Yordam Kitap, İstanbul.
- Armaoğlu, F. (2017). *Türk Amerikan İlişkileri: 1919-1997*. İstanbul: Kronik Kitap.
- Arnason, J. P. (2017). Doğu ve Batı: Yanlış Dikotomiden Eksik Yapı-Bozuma, in *Tarihsel Sosyoloji (Temeller ve Tartışmalar)*, ed. by G. Delanty and E. F. Işın, Işık Yayınları, İstanbul, p. 357-378.

- Arrighi, A., Hopkins, T. K. ve Wallerstein, I. (2012). *Antisystemic Movements*, Verso, London – New York.
- Arrighi, G. (2016). *Uzun Yirminci Yüzyıl: Para, Güç ve Çağımızın Kökenleri*, İmge Kitabevi, Ankara.
- Arrighi, G. (2021). Adam Smith Pekin’de, (Çev: İbrahim Yıldız), Yordam Kitap.
- Avcıoğlu, D. (1987). *Türkiye’nin Düzeni: Dün- Bugün- Yarın*, İkinci Kitap, Tekin Yayınevi.
- Aydemir, Ş. S. (1933). “Makinaların Muhacereti”, *Kadro Dergisi*, 1933/23 (Kasım), 6-11.
- Aydemir, Ş. S. (1934). Yeni Devletin İktisadi Fonksiyonları. *Kadro Dergisi*, 1934/29 (Mayıs), 5-14.
- Aydemir, Ş. S. (1998). *Tek Adam: Mustafa Kemal, II*. Remzi Kitabevi.
- Aydın, Z. (2020). *İşçilerin Haziranı: 15-16 Haziran 1970*, Ayrıntı Yayınları.
- Başkaya, F. (2001). *Az gelişmişliğin Sürekliliği*, İmge Kitabevi.
- Baydar, O. (1982). *Türkiye İşçi Sınıfı Tarihi*. Infograph.
- Bell, D. (1973), *The Coming of Postindustrial Society: A Venture in A social Forecasting*, New York: Basic Books.
- Benoist, Alain de (2004). “On Identity”, *Telos*, Sayı 128, 9-64.
- Berkes, N. (2002). *Türkiye’de Çağdaşlaşma*, Yapı Kredi Yayınları.
- Bloch, M. (1992). *The Historian’s Craft*. Manchester University Press.
- Bogart, D. (2013). “The Economic History of Transportation”, *The Routledge Handbook of Modern Economic History*, 167-176.
- Boran, B. (1962). Metod Açısından Feodalite ve Mülkiyet II, *Yön Dergisi*, Sayı: 51, Kasım 1962, 512-515.
- Boratav, K. (1983). *Türkiye’de Popülizm: 1962-1976*. *Yapıt Toplumsal Araştırmalar Dergisi*, 46/1, 7-18.
- Boratav, K. (1988). *Türkiye İktisat Tarihi 1908–1985*, 1. Baskı, Gerçek Yayınevi, İstanbul.
- Boratav, K. (2006). *Türkiye’de Devletçilik*, 2. Baskı, İmge Kitabevi.
- Boratav, K. (2016). *1980’li Yıllarda Türkiye’de Sosyal Sınıflar ve Bölüşüm*. İmge Kitabevi.
- Braudel, F. (2020). *Kapitalizmin Kısa Tarihi*, (çev. İsmail Yerguz), 5. Baskı, Say Yayınları, İstanbul.
- Braverman, H. (1974). *Labor and Monopoly Capital: The Degradation of Work In the Twentieth Century*, Monthly Review Press, London.

- Braverman, H. (2008). *Emek ve Tekelci Sermaye Yirminci Yüzyılda Çalışmanın Değersizleştirilmesi* (çev. Çiğdem Çıdamlı), Kalkedon, İstanbul.
- Buğra, A. (1994). *State and Business in Modern Turkey: A Comparative Study*, State University of New York Press.
- Burawoy, M. (1985). *The Politics of Production: Factory Regimes under Capitalism and Socialism*, Verso, New York.
- Burawoy, M. (2015). *Üretim Siyaseti Kapitalizm ve Sosyalizmde Fabrika Rejimleri*, (Çev: Çağdaş Gümüşoluk), NotaBene Yayınları.
- Burke, P. (2005). *History and Social Theory, Second Edition*, Polity Press.
- Cardoso, F.H., and Faletto, E. (1979). *Dependency and Development in Latin America*, University of California Press.
- Carr, E. H. (2018). *Tarih Nedir?* (çev. Gizem Gürtürk), İletişim Yayınları.
- Castel, R. (2017). *Ücretli Çalışmanın Tarihçesi Sosyal Sorunun Dönüşümü* (çev. Işık Ergüden), İletişim Yayınları, İstanbul.
- Counce, S. (2011). *Sözlü Tarih ve Yerel Tarihçi*. (Çev: Alper Yalçınkaya, Bülent Bilmez Can). İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Cem, İ. (1979). *Türkiye’de Geri Kalmışlığın Tarihi*. Cem Yayınevi.
- Cemoğlu, O. (2022). “Anadolu’ya İlk Şampiyonluğu Onlar Getirdi...”, *Haberes Gazetesi*, <https://www.haberes.com.tr/anadoluya-ilk-sampiyonlugu-onlar-getirdi-1> (Erişim Tarihi: 10 Nisan 2023).
- Chase-Dunn, A., Taylor, P., Arrighi, G., Cox, R., Overbeek, H., Gills, B., Frank, A.G., Modelski, G., and Wilkinson, D. (1994). *Hegemony and Social Change*, *Mershon International Studies Review*, Oct. 1994, Vol: 38, No: 2, 361-376.
- Chase-Dunn, C., and Hall, T.D. (1993). *Comparing World-Systems: Concepts and Working Hypotheses*, *Social Forces*, Jun. 1993, Vol: 71, No: 4, 851-886.
- Chirot, D. (1983). “Sociology and History: A Review Essay”, *Historical Methods: A Journal of Quantitative and Interdisciplinary History*, 16(3), 121-123.
- Chossudovsky, M. (1999). *Yoksulluğun Küreselleşmesi* (çev. N. Domaniç), Çivi Yazıları, İstanbul.
- Cohen, R. (1980). *The 'New' International Labour Studies: A Definition*. Montreal: Centre for Developing-Area Studies. McGill University, Working Paper, Series No:27.
- Çavdar, T. (1974). *Milli Mücadelenin Ekonomik Kökenleri*. Köz Yayınları.
- Çavdar, T. (2005). *Türkiye İşçi Sınıfı Tarihinden Kesitler*, Nazım Kitaplığı.
- Çavdar, T. (1970). *Osmanlıların Yarı-Sömürge Oluşu*. Ant Yayınları.
- Çelik, A. (2015). *Vesayetden Siyasete Türkiye’de Sendikacılık (1946-1967)*, İletişim Yayınları, İstanbul.

- Çetik, M. ve Akkaya, Y. (1999). Türkiye’de Endüstri İlişkileri, Tarih Vakfı Yayınları.
- Demirsoy, S. (1993). Demiryolu Taşımacılığı İşkolunda İşçi ve Memur Örgütlenmesi, Türkiye Orta Doğu Amme İdaresi Enstitüsü Kamu Yönetimi Lisans Üstü Uzmanlık Tezi.
- Demiryol Dergisi, tüm sayılar.
- Demiryolcu Sesi, tüm sayılar.
- Demiryollar Mecmuası, tüm sayılar.
- Deva, S. (1949). “İdeal Bir İşçi Nasıl Olmalı ve Nasıl Yetişmeli?”, Sanat ve Spor, Yıl: 1, Sayı: 2.
- Divall, C. (2011). “Civilising Velocity: Masculinity and the Marketing of Britain's Passenger Trains, 1921–39”, *The Journal of Transport History*, 32(2), 164-191.
- Divitçioğlu, S. (1981). Asya Üretim Tarzı ve Osmanlı Toplumunu. Sermet Matbaası.
- Doğru, H. (2005). *XVI. Yüzyılda Eskişehir ve Sultanönü Sancağı*, Odunpazarı Belediyesi Kültür Yayınları-5.
- Dunham, A. L. (1941). “How the First French Railways Were Planned”, *The Journal of Economic History*, 1(1), 12-25.
- EDS (1951), Üçüncü Olağan Genel Kurul Çalışma Raporu.
- EDS (1950), İkinci Olağan Genel Kurul Çalışma Raporu.
- Edwards, R. C. (1979) *Contested Terrain: The Transformation of the Workplace in the Twentieth Century*, London: Heinemann.
- Eldem, V. (1970). Osmanlı İmparatorluğu’nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik, İş Bankası Yayınları.
- ELMS (1970). T.C.D.D. Eskişehir Lokomotif ve Motor Sanayi Müessesesi Ana Statüsü.
- ELMS (1974-1975-1976-1977-1978-1979) Brifing Dosyaları.
- ELMS (1975-1976-1977-1978-1979-1980) Faaliyet Raporları.
- Emiroğlu, K. (2021). “Demiryolunun Anlamı ve Araştırılması”, *KaDergi*, Yıl: 5, Sayı: 12, 4-13.
- Engels, F. ve Marx, K. (2018). Alman İdeolojisi. Kor Kitap.
- Engels, F. (2010). İngiltere’de Emekçi Sınıfın Durumu. Sol Yayınları.
- Ercan, F. (2001). Modernizm, Kapitalizm ve Azgelişmişlik, Bağlam Yayınları, İkinci Basım, İstanbul.
- Ergun, D. (2000). Kimlikler Kısacasında Ulusal Kişilik: Bütün Olarak Kişilik ve Görelî Olarak Kimlik, İmge Kitabevi.
- Erişçi, L. (1951). Türkiye’de İşçi Sınıfının Tarihi (özet olarak). Kutulmuş Basımevi.

- Eroğul, C. (1998). *Demokrat Parti: Tarihi ve İdeolojisi*, 3. Baskı, İmge Kitabevi, Ankara.
- Ertem, O. (1963). “Psikoteknik ve Demiryollarımızdaki Mütevazı Tatbikatı”, *Demiryol Dergisi*, Sayı: 446-447, 16-18.
- Ertuğrul, İ. (2017). *Cumhuriyet Kurulurken Devletçiliğin Ayak İzleri*, Telgrafhane Yayınları.
- Eskişehir Sanayi Odası (2012). Bir Sanayileşme Mucizesi (Kendini Var Etmek).
- Eşiyok, B. A. (2008). Türkiye Ekonomisinde Planlı Kalkınma Arayışları ve Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı: Bir Yol Ayrımı. *Mülkiye Dergisi*, 32(260), 111-143.
- Eşref, (Nakili: Ticaret ve Teftişi Hasılat Dairesi) (1928), “Lehistan Demiryollar Teşkilatı”, *Demiryollar Mecmuası*, Sayı, 46, s. 21-25.
- Ferneyhough, F. (1980). *Liverpool & Manchester Railway, 1830-1980*.
- Frank, A.G. (1969). *Capitalism and Underdevelopment in Latin America: Historical Studies of Chile and Brazil*. Monthly Review Press.
- Frank, A.G. (1978). *World Accumulation, 1492-1789*. Algora Publishing.
- Frank, A.G. (1998). *ReOrient : Global Economy in the Asian Age*, University of California Press.
- Frazier, G.L., Gill, J.D., and Kale, S.H. (1989). Dealer Dependence Levels and Reciprocal Actions in a Channel of Distribution in a Developing Country, *Journal of Marketing*, Jan. 1989, Vol: 53, No: 1, 50-69.
- Freeman, M. J., and Aldcroft, D. H. (1988). *Transport in Victorian Britain*.
- Fulberth, G. (2018). *Kapitalizmin Kısa Tarihi*, Yordam Kitap.
- Gavril, A. (2021). Anadolu Osmanlı Demiryolu ve Bağdat Demiryolu Şirket-i Osmaniyesi İdaresi'nin İçyüzü, (Çev: Hamit Erdem ve Baha Coşkun), İSTOS.
- Ginzburgh, C., Tedeschi, J., and Tedeschi, A.C. (1993). Microhistory: Two or Three Things That I Know about It, *Critical Inquiry*, Vol. 20, No.1, pp.10-35.
- Glaister, S. (2006). “Britain: Competition Undermined by Politics”, *Competition in the Railway Industry: An International Comparative Analysis*, Edward Elgar Publishing Limited, Cheltenham, 49-80.
- Gourvish, T. R. (2002). *British Rail 1974-1997: From Integration to Privatisation*. OUP Oxford.
- Gökalp, Z. (1980). Makaleler IX (Yeni Gün-Yeni Türkiye-Cumhuriyet Gazetelerindeki Yazılar), Kültür Bakanlığı Yayınları.
- Gökalp, Z. (2020). *Hars ve Medeniyet*, Bilgeoğuz Yayınları.
- Gramsci, A. (1999). *Selections From the Prison Notebooks*, ElecBook.

- Gulbenkian Komisyonu (2003). Sosyal Bilimleri Açın: Sosyal Bilimlerin Yeniden Yapılandırılması Üzerine Bir Rapor. Metis Yayınları.
- Gülmez, M. (1983). “İşçi Sorunu ve Polis Mevzuatı: Fransa Örneği ve Polis Nizamı'nın 12'nci Maddesi”, *Amme İdaresi Dergisi*, 16(4), 3-16.
- Güngör, F. (1994). *Türk-İş ve Uluslararası İlişkiler*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi.
- Güngör, F. (2002). “1946-1960 Döneminde Sendikacılık Hareketi ve Demokrasi”, *Türkiye'de Sendikacılık Hareketleri İçinde Demokrasi Kavramının Gelişimi* (Der: Alpaslan Işıklı), 2. Baskı, T. C. Kültür Bakanlığı Yayınları, 131-190.
- Güngör, F. (2003). *Teknoloji ve Emek: Türkiye'de Otomobil Sektörü*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Doktora Tezi.
- Güzel, M. Ş. (2016). *Türkiye'de İşçi Hareketi (1908-1984)*, İmge Kitabevi, Ankara.
- Habermas, J. (2019). *Doğalcılık ve Din Arasında*, (Çev: Ali Nalbant), Yapı Kredi Yayınları.
- Hale, W. (1980). “Ideology and Economic Development in Turkey 1930–1945”, *British Journal of Middle Eastern Studies*, 7(2), 100-117.
- Hall, P. (2014). *Cities of Tomorrow: An Intellectual History of Urban Planning and Design since 1880*. Wiley-Blackwell.
- Harvey, D.I., N. Kellard, J. Madsen and M.E. Wohar (2010), “The Prebisch–Singer Hypothesis: Four Centuries of Evidence”, *Review of Economics and Statistics*, 92 (2010), pp. 367–377.
- Headrick, D. R. (1981). *Science and Colonial Expansion: The Role of the British Royal Botanic Gardens*.
- Henderson, W. O. (1975). *The Rise of German Industrial Power, 1834-1914*, University of California Press.
- Hershlag, Z. Y. (1988). *The Contemporary Turkish Economy*.
- Hız Dergisi, tüm sayılar.
- Hobsbawm, E. (2000). *Devrim Çağı 1789-1848* (Çev. Bahadır Sina Şener), Dost Kitabevi.
- Hobsbawm, E. (2008). *Sanayi ve İmparatorluk*, (Çev: A. Ersoy), Dost Kitabevi.
- Hobsbawm, E. (2008). *Yeni Yüzyılın Eşiğinde* (Çev. İbrahim Yıldız), Yordam Kitap.
- Hobsbawm, E. (2013). “Giriş: Gelenekleri İcat Etmek”. (Çev: M. M. Şahin), *Geleneğin İcadı*. Mesele Kitapçısı.
- Işıklı, A. (2002). “Sendikacılık Hareketleri İçinde Demokrasi Kavramının Gelişimi Açısından Türkiye İşçi Hareketinin Özgün Yanları”, *Türkiye'de Sendikacılık Hareketleri İçinde Demokrasi Kavramının Gelişimi* (der. Alpaslan Işıklı), 2. Baskı, T. C. Kültür Bakanlığı Yayınları, 1-34.

- Işıklı, A. (2002). Sendikacılık Hareketleri İçinde Demokrasi Kavramının Gelişimi Açısından Türkiye İşçi Hareketinin Özgün Yanları. A. Işıklı (Ed.), Türkiye’de Sendikacılık Hareketleri İçinde Demokrasi Kavramının Gelişimi içinde (15-27). T.C. Kültür Bakanlığı Yayınları.
- Işıklı, A. (2003). *Gerçek Örgütlenme Sendikacılık*, İmge Kitabevi, Ankara.
- Işıklı, A. (2005). *Sendikacılık ve Siyaset*, İmge Kitabevi, Ankara.
- Jevons, W. S. (1879). *The theory of Political Economy*. Macmillan.
- Kalfa-Topateş, A., ve Topateş, H. (2017). Sosyal Politika: Sosyolojik Açılımlar, Kafka Kitabevi.
- Kandiyeli, B. (1971). “İşçi Memur Ayırımı”, *Demiryol Dergisi*, Sayı: 540, 5-8 ve 28.
- Karakışla, Y. S. (2017). Osmanlı Sanayi İşçisi Sınıfının Doğuşu, 1839-1923. D. Quataert ve E. J. Zürcher (Eds.), Osmanlı’dan Cumhuriyet Türkiye’sine İşçiler (1839-1950) içinde (27-54). İletişim Yayınları.
- Karasu, C. ve Köksal, O. (2022). *İlk Türk Roketatarı TRA-100: Prototip İmalatıyla İlgili Rapor*, Türk Hava Kuvvetleri.
- Karpat, K. H. (1985). Ottoman Population 1830-1914: Demographic and Social Characteristics. The University of Wisconsin Press.
- Kaşıkçıoğlu, H. (1973). “Cumhuriyetin İlanından Sonra Demiryollarımız”, *Demiryol Dergisi*, Sayı: 566, s. 9-11.
- Kaşıkçıoğlu, H. (1973). “İmparatorluk-Cumhuriyet Demiryolları Arasındaki Farklar”, *Demiryol Dergisi*, 1973, Sayı: 570, s.3-4.
- Kaşıkçıoğlu, H. (1973). “TCDD’nin 50 Yıllık (1923-1973) Trafik Durumu ve Sonuçları”, *Demiryol Dergisi*, 1973/571, 7-8.
- Kazgan, G. (2021). *Türkiye Ekonomisinde Krizler (1929-2009) Ekonomi Politik Açından Bir İrdeleme*, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları.
- Kepenek, Y. (2016). *Türkiye Ekonomisi*, Remzi Kitabevi.
- Kepenek, Y. ve Yentürk, N. (1994). Türkiye Ekonomisi, Remzi Kitabevi.
- Keyder, Ç. (2011). “Tarihsel Sosyolojiyi Türkiye Üzerinden Okumak”, *Tarihsel Sosyoloji*, 106-135.
- Kıvılcımlı, H. (1969). Türkiye İşçi Sınıfının Sosyal Varlığı. Köksüz Yayınları.
- Kıvılcımlı, H. (1974). Türkiye’de Sınıflar ve Politika. Tarih ve Devrim Yayınevi.
- Kiblitkaya, M. (1997). *Formal and Informal Relations: Comparative Case Studies of the Privatisation of Russian and British Railway Repair Plants*, Thesis submitted for the degree of PhD, University of Warwick.
- Kirby, M. W., and Kirby, M. W. (2002). The Origins of Railway Enterprise: The Stockton and Darlington Railway 1821-1863. Cambridge University Press.

- Kleemeier, L. L. (1978). Empirical Tests of Dependency Theory: A Second Critique of Methodology, *The Journal of Modern African Studies*, Dec., 1978, Vol. 16, No. 4 (Dec., 1978), pp. 701-704.
- Knöbl, W. (2017). Ömrünü Tamamlamayacak Teoriler: Modernleşme Teorisinin Asla Sona Ermeyen Hikayesi, in *Tarihsel Sosyoloji (Temeller ve Tartışmalar)*, ed. by G. Delanty and E. F. Işın, Isık Yayınları, İstanbul, p. 161-179.
- Koç, Y. (2019). *Türkiye İşçi Sınıfı Tarihi: Osmanlı'dan 2019'a*, TEKGIDA-İŞ Yayınları, İstanbul.
- Koç, Y. (2022). *Türkiye İşçi Sınıfı Tarihi Osmanlı'dan 2020'ye*, Tekgıda-İş Sendikası Yayınları.
- Koç, Y. Ve Koç, C. (1976). *Türkiye İşçi Sınıfı ve Mücadeleleri Tarihi*, Tüm İktisatçılar Birliği.
- Koçak, H. (2008). 50'leri İşçi Sınıfı Oluşumunun Kritik Bir Uğrağı Olarak Yeniden Okumak. *Çalışma ve Toplum Dergisi*, (3)18, 69-86.
- Koçak, H. (2009). Paşabahçe Semtinde İşçi Sınıfının Oluşumu: Cam İşçi Hareketinin Gelişimi ve Yönelimleri. Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Çalışma Ekonomisi ve Endüstri İlişkileri Anabilim Dalı Doktora Tezi.
- Koçak, M. H. (2014). *Camın İşçileri: Paşabahçe İşçilerinin Sınıf Olma Öyküsü, İletişim Yayınları*, İstanbul.
- Kozak, S. (1963). "İktisadi İşletmede İnsan", *Demiryol Dergisi*, Sayı: 422-423, 40-43.
- Kuczynski, J. (1994). *İşçi Sınıfı Tarihi* (Çev. Galip Üstün). Sosyalist Yayınlar, İstanbul.
- Kuhn, T. S. (2021) *Bilimsel Devrimlerin Yapısı*, (Çev: Nilüfer Kuyaş), Kırmızı Yayınları.
- Kuruç Bilsay, (1998). "1961 Anayasası ve Planlı Ekonomi", *27 Mayıs 1960 Devrimi, Kurucu Meclis ve 1961 Anayasası*, (Ed: Suna Kili), ss. 71-84.
- Küçük, Y. (1978). *Planlama, Kalkınma ve Türkiye*, Tekin Yayınevi.
- Larkin, E.J. and Larkin J.G. (1988). *The Railway Workshops of Britain, 1823-1986*, Macmillan Press.
- Leborgne, D., & Lipietz, A. (1988). "New Technologies, New Modes of Regulation: Some Spatial Implications", *Environment and Planning D: Society and Space*, 6(3), 263-280.
- Lenin, V. I. (1951). *The Immediate Tasks of the Soviet Government..*
- Lenin, V. I. (2013). *Emperyalizm: Kapitalizmin En Yüksek Aşaması*, (Çev: Cemal Süreya), Sol Yayınları, Ankara.
- Levi, G. (2012). "Microhistory and the Recovery of Complexity", *Historical Knowledge: In Quest of Theory, Method and Evidence*, 121-132.

- Levinson, D.M., Giacomini, D., and Badsey-Ellis, A. (2016). "Accessibility and the Choice of Network Investments in the London Underground", *Journal of Transport and Land Use*, Vol. 9, No. 1, pp. 131-150.
- Lewis, M. J. T. (1970). *Early Wooden Railways*.
- Lipietz, A. "Uluslararası İşbölümünde Yeni Eğilimler: Birikim Rejimleri ve Düzenleme Tarzları", *Toplum ve Bilim*, Bahar 1993, 58-82.
- List, F. (1856). *National System of Political Economy*, JB Lippincott & Co.
- Makal, A. (1997). *Osmanlı İmparatorluğu'nda Çalışma İlişkileri: 1850-1920*, İmge Kitabevi, Ankara.
- Makal, A. (1999). *Türkiye'de Tek Partili Dönemde Çalışma İlişkileri: 1920-1946*, İmge Kitabevi, Ankara.
- Makal, A. (1999). *Türkiye'de Tek Partili Dönemde Çalışma İlişkileri: 1920-1946*. İmge Kitabevi, Ankara.
- Makal, A. (2002). *Türkiye'de Çok Partili Dönemde Çalışma İlişkileri: 1946-1963*, İmge Kitabevi, Ankara.
- Makal, A. (2006). "Erken Cumhuriyet Dönemi Emek Tarihi ve Tarihçiliği Üzerine Bir Değerlendirme", *Tarih ve Toplum: Yeni Yaklaşımlar*, 3, 215-264.
- Makal, A. (2011). *Ameleden İşçiye Erken Cumhuriyet Dönemi Emek Tarihi Çalışmaları*, 2. Baskı, İletişim Yayınları, İstanbul.
- Marks, R. (2024). *A History of British Rail Engineering Limited*, Pen&Sword Books.
- Marshall, A. (2013). *Principles of Economics*, Springer.
- Marshall, T. H. (1950). *Citizenship and Social Class*. Cambridge University Press.
- Marx, K. (2010), *Kapital: Ekonomi-Politiğin Eleştirisi* (Çev. M. Selik ve Nail Satlıgan), Yordam Kitap.
- Marx, K. (2018). *Ücretli Emek ve Sermaye*, (çev. Çağdaş Tülek), Kor Kitap, İstanbul.
- Marx, K. ve Engels, F. (2016). *Komünist Manifesto*, Olympia Yayınları, İstanbul.
- Mill, J. S. (1965). *Principles of Political Economy*. U of Toronto P.
- Moorhouse, Herbert F. (1978), "Theory of the Labour Aristocracy", *Social History*, Vol: 3, No: 1, 61-82. <https://www.jstor.org/stable/4284772> (Erişim Tarihi: 10 Ekim 2023).
- Moulaert, F., and Swyngedouw, E. A. (1989). "Survey 15. A Regulation Approach to the Geography of Flexible Production Systems", *Environment and Planning D: Society and Space*, 7(3), 327-345.
- Mumcu, A. (2005). *Osmanlı Devletinde Rüşvet, İnkılap Kitabevi*.
- Munck, R. (1995). *Uluslararası Emek Araştırmalar* (çev. C. Aygün), Öteki Yayınevi, İstanbul.

- Munck, R. (1995). Uluslararası Emek Araştırmaları. Öteki Yayınevi.
- Neuman, W. L. (2022). *Toplumsal Araştırma Yöntemleri: Nicel ve Nitel Yaklaşımlar*, Siyasal Kitabevi.
- O'Brien, P. (Ed.). (1983). *Railways and the Economic Development of Western Europe, 1830-1914*. New York: St. Martin's Press.
- Ohno, T. (2021). *Toyota Ruhü (Toyota Üretim Sisteminin Doğuşu ve Evrimi)*, (Çev: Canan Feyyat), Scala Yayıncılık.
- Oppenheimer, F. (2019). *Devlet*, (Çev: Ahmet M. Güneş), Legal Yayıncılık.
- Ortaylı, İ. (1998). Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu, İletişim Yayınları.
- Osmay, N. (1949a). "Amerikan Endüstrisinde İnsan", *Sanat ve Spor*, Yıl: 1, Sayı: 6-8 ve 12.
- Osmay, N. (1949b). "Amerikan Endüstrisinde İnsan", *Sanat ve Spor*, Yıl: 1, Sayı: 7, 3 ve 21.
- Osmay, N. (1949c). "Amerikan Endüstrisinde İnsan", *Sanat ve Spor*, Yıl: 1, Sayı: 8, 10-11.
- Osmay, N. (1961). "İş Sahasında Çalışkanlık ve Tembellik", *Demiryol Dergisi*, Sayı: 424-425, 11-14.
- Osmay, N. (1962). "Amir ve Memur", *Demiryol Dergisi*, 436-437, 30-32.
- Osmay, N. (2020). İnsan Mühendisliği, 27. Baskı, Alfa Yayınları.
- Öngen, T. (1994). "Tekelci Kapitalizm ve Sınıf Yapısı", *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, 49(3), 3003-349.
- Özkazanç, A. (1998). Türkiye'de Siyasi İktidar ve Meşruiyet Sorunu: 1980'li Yıllarda Yeni Sağ, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Doktora Tezi.
- Özoylumlu, M. Y. (2022). "Raylar Üzerinde İstiklal Mücadelesi: Demiryolları, Cer Atölyesi ve Behiç Erkin", *Milli Mücadele ve Eskişehir*, (Der: Kemal Yakut ve Nurşen Günboğa), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 169-196.
- Özüğurlu, M. (2002). Osmanlı İmparatorluğu'ndan Cumhuriyet'e: Örgütlü İşçi Hareketi ve Demokratikleşme Süreci. A. Işıklı (Ed.). Türkiye'de Sendikacılık Hareketleri İçinde Demokrasi Kavramının Gelişimi içinde (35-130). T.C. Kültür Bakanlığı Yayınları.
- Özüğurlu, M. (2008). *Anadolu'da Küresel Fabrikanın Doğuşu: Yeni İşçilik Örüntülerinin Sosyolojisi*, Kalkedon, İstanbul.
- Özyüksel, M. (2013). *Osmanlı İmparatorluğun'da Nüfuz Mücadelesi: Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Pamuk, Ş. (2015). Osmanlı-Türkiye İktisadi Tarihi (1500-1914). İletişim Yayınları.
- Perez, L.A. (1990). Dependency, *The Journal of American History*, Jun. 1990, Vol: 77, No: 1, 133-142.

- Pierenkemper, T., and Tilly, R. H. (2004). *The German Economy During the Nineteenth Century*. Berghahn Books.
- Pollock, Friedrich (1985). "State Capitalism: Its Possibilities and Limitations", Andrew Arato Eike Gebhardt (ed.), *The Essential Frankfurt School Reader* içinde New York: Continuum, 71-94.
- Popper, K. (2020). *Tarihselciliğin Sefaleti*, (Çev: Sabri Orman), 7. Baskı, Eksi Kitaplar.
- Quataert, D. (2017). Selanik'teki İşçiler: 1850-1912. D. Quataert ve E. J. Zürcher (Eds.), *Osmanlı'dan Cumhuriyet Türkiye'sine İşçiler (1839-1950)* içinde (92-122). İletişim Yayınları.
- Quataert, D. (2018). *Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş (1881-1908)*. İletişim Yayınları.
- Quinet, E. (2006). "France: Avoiding Competition", *Competition in the Railway Industry: An International Comparative Analysis*, Edward Elgar.
- Ricardo, D. (2005). From the Principles of Political Economy and Taxation. In *Readings in the Economics of the Division of Labor: The Classical Tradition* (pp. 127-130).
- Rieger, B. W. (1999). *Public Readings of Technology: Film, Aviation, and Passenger Liners In Britain and Germany, 1890s to Early 1930s*. University of London, University College London (United Kingdom).
- Rousseau, J.J. (1982). *İnsanlar Arasındaki Eşitsizliğin Kaynağı*, (Çev: Rasih Nuri İleri), Say Yayınları.
- Sabel, C., 1994, "Flexible Specialisation and the Re-emergence of Regional Economies", *Post-Fordism - A Reader*, Ash Amin (Ed.), Blackwell.
- Sadık, İ. (1978). "Su Parasına Sahip Olunan Konutlar", *Hız Dergisi*, 1978/8, 7-8.
- Sanat ve Spor Dergisi, tüm sayılar.
- Savran, S. (2010). "Yalın Üretim ve Esneklik: Taylorizmin En Yüksek Aşaması", *Devrimci Marksizm*, 131-173.
- Schivelbusch, W. (2014). *The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century*. University of California Press.
- Sencer, O. (1969). *Türk Toplumunun Tarihsel Evrimi*. Habora Yayınevi.
- Sennett, R. (2005). *Otorite*, 2. Basım, Ayrıntı Yayınları.
- Sennett, R. (2009). *Zanaatkâr*, Ayrıntı Yayınları.
- Skocpol, T. (2014). *Tarihsel Sosyoloji / Bloch'tan Wallerstein'a Görüş ve Yöntemler* (çev. Ahmet Fethi), 3. Baskı, Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Smil, V. (2005). *Creating the Twentieth Century: Technical Innovations of 1867-1914 and Their Lasting Impact*. Oxford University Press.
- Smith, A. (2018). *Ulusların Zenginliği*, Say Yayınları.

- Smith, C.A. (1978). Beyond Dependency Theory: National and Regional Patterns of Underdevelopment in Guatemala, *American Ethnologist*, Aug. 1978, Vol: 5, No: 3, 574-617.
- So, A. Y. (1990). Social change and development: Modernization, dependency and world-system theories (No. 178). Sage.
- Soral, E. (1974). "Özel Kesimde Türk Müteşebbisleri", (Vol. 72). Ankara İktisadi ve Ticari İlimler Akademisi.
- Stover, J. F. (2008). American Railroads. University of Chicago Press.
- Strangleman, T. (2004). *Work Identity at the End of the Line: Privatisation and Culture Change in the UK Rail Industry*, Palgrave Macmillan.
- Strangleman, T. (2004). Work Identity at the End of the Line? Privatisation and Culture Change in the UK Rail Industry, Macmillan: Palgrave.
- Sülker, K. (1976). 100 Soruda Türkiye'de İşçi Hareketleri. Gerçek Yayınevi.
- Sweezy, P. (2007). *Kapitalist Gelişme Teorisi* (çev. Gülsüm Akalın), Kalkedon Yayınları.
- Şahin, E. Ş. (2022). *Bilinmeyen Eskişehir*, Dorlion Yayınları.
- Şahinkaya, S. (2020). *Cumhuriyet İktisadında Makas Değişimi: Sömürge Ekonomisinden Halkçı Ekonomiye*, Telgrafhane Yayınları.
- Şaylan, G. (2016). *Değişim, Küreselleşme ve Devletin Yeni İşlevi*, 3.Baskı, İmge Kitabevi, Ankara.
- T.C. Ulaştırma Bakanlığı (1998). Cumhuriyetin 75. Yılında Ulaştırma ve Haberleşme.
- Taksa, L. (2005). "‘About as Popular as a Dose of Clap’ Steam, Diesel and Masculinity at the New South Wales Eveleigh Railway Workshops", *The Journal of Transport History*, 26(2), 79-97.
- Talas, C. (1972). *Sosyal Ekonomi* (İkinci Kitap), Gözden Geçirilmiş ve Yenilenerek Genişletilmiş Üçüncü Bası, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları No: 337.
- Talas, C. (1982). *Bir Toplumsal Politika Belgesinin Yorumu: Toplumsal Anlaşma*, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları.
- Taylor, C. (2006). Modern Toplumsal Tahayyüller, (Çev: Hamide Koyukan), Metis Yayınları.
- Taylor, F. W. (2020). *Bilimsel Yönetimin İlkeleri*, (Çev: H. Bahadır Akın), Adres Yayınları.
- T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı [DPT] (1963) Kalkınma Planı (Birinci Beş Yıl) 1963-1967.
- T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı [DPT] (1967) Kalkınma Planı (İkinci Beş Yıl) 1968-1972.

T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı [DPT] (1972) Kalkınma Planı (Üçüncü Beş Yıl) 1973-1978.

T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı [DPT] (1978) Kalkınma Planı (Dördüncü Beş Yıl) 1979-1983.

T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu [YDK] (1967) Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi 1967 Yılı Raporu.

T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu [YDK] (1968) Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi 1968 Yılı Raporu.

T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu [YDK] (1969) Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi 1969 Yılı Raporu.

T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu [YDK] (1970) Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi 1970 Yılı Raporu.

T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu [YDK] (1971) Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi 1971 Yılı Raporu.

T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu [YDK] (1972) Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi 1972 Yılı Raporu.

T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu [YDK] (1973) Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi 1973 Yılı Raporu.

T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu [YDK] (1974) Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi 1974 Yılı Raporu.

T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu [YDK] (1975) Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi 1975 Yılı Raporu.

T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu [YDK] (1976) Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi 1976 Yılı Raporu.

T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu [YDK] (1977) Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi 1977 Yılı Raporu.

T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu [YDK] (1978) Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi 1978 Yılı Raporu.

T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu [YDK] (1979) Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi 1979 Yılı Raporu.

T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu [YDK] (1980) Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi 1980 Yılı Raporu.

T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu [YDK] (1971) TCDD Eskişehir Lokomotif ve Motor Sanayi Müessesesi 1971 Yılı Raporu.

T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu [YDK] (1972) TCDD Eskişehir Lokomotif ve Motor Sanayi Müessesesi 1972 Yılı Raporu.

- T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu [YDK] (1973) TCDD Eskişehir Lokomotif ve Motor Sanayi Müessesesi 1973 Yılı Raporu.
- T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu [YDK] (1974) TCDD Eskişehir Lokomotif ve Motor Sanayi Müessesesi 1974 Yılı Raporu.
- T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu [YDK] (1975) TCDD Eskişehir Lokomotif ve Motor Sanayi Müessesesi 1975 Yılı Raporu.
- T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu [YDK] (1976) TCDD Eskişehir Lokomotif ve Motor Sanayi Müessesesi 1976 Yılı Raporu.
- T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu [YDK] (1977) TCDD Eskişehir Lokomotif ve Motor Sanayi Müessesesi 1977 Yılı Raporu.
- T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu [YDK] (1978) TCDD Eskişehir Lokomotif ve Motor Sanayi Müessesesi 1978 Yılı Raporu.
- T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu [YDK] (1979) TCDD Eskişehir Lokomotif ve Motor Sanayi Müessesesi 1979 Yılı Raporu.
- T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu [YDK] (1980) TCDD Eskişehir Lokomotif ve Motor Sanayi Müessesesi 1980 Yılı Raporu.
- TCDD (2018). Osmanlı'dan Bugüne: Türk Demiryollarının 162 Yıllık Öyküsü.
- Tepekaya, M. (2021). "Eskişehir Alman Demiryolu Okulunun Kuruluşu ve Faaliyetleri (1896-1918)", *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*, 21(42), 71-109.
- Tezel, Y.S. (2015). Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi: (1923 - 1950), İş Bankası Kültür Yayınları.
- Thompson, E. P. (2004). *İngiliz İşçi Sınıfının Oluşumu*, Birikim Yayınları.
- Thompson, E.P. (2015). İngiliz İşçi Sınıfının Oluşumu. İletişim Yayınları.
- Thompson, P. (1999). Geçmişin Sesi: Sözlü Tarih. (Çev: Şehnaz Layıkel). İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Tilly, C. (1995). *Avrupa'da Devrimler (1492-1992)* (çev. Özlem Arıkan), Afa Yayınları.
- Tilly, C. (2020). *Zor, Sermaye ve Avrupa Devletlerinin Oluşumu* (çev. Kudret Emiroğlu), İmge Kitabevi.
- Timur, T. (1989). Osmanlı Çalışmaları: İlkel Feodalizmden Yarı Sömürge Ekonomisine. V Yayınları.
- Timur, T. (2014). *Felsefe, Toplum Bilimleri ve Tarihçi*, Yordam Kitap, İstanbul.
- Timur, T. (2018). *Türk Devrimi ve Sonrası*, İmge Kitabevi, Ankara.
- Timur, T. (2020). *Popülizm Dalgası, Sivil Darbeler ve Osmanlı Hülyası*, Yordam Kitap, İstanbul.
- Timur, T. (2020). *Türkiye'de Çok Partili Hayata Geçiş*, İmge Kitabevi, Ankara.

- Topateş, H. (2016). “Devletin Dönüşümü, Kamusal Alan ve İşçi Sınıfı”, *Emek Araştırma Dergisi*, 2016/1 21-42.
- Toprak, Z. (1989). “Tanzimat Ekonomisi ve Günah Keçisi”, *Tarih ve Toplum*, 71, 21-22.
- Toprak, Z. (2013). *Türkiye’de Popülizm (1908-1923)*. Doğan Kitap.
- Toprak, Z. (2019). *Türkiye’de Milli İktisat: 1908 – 1918*, İş Bankası Kültür Yayınları.
- Toymdemir, S. (1954). “İlk Demiryoluna Ait Tarihi Vesikalar”, *Demiryolları Özel Sayı*, Sayı 34-37, Temmuz-Ekim, s. 4-8.
- Tökin, I. H. (1949). *Rakamlarla Türkiye*. Biricik Basımevi.
- Tökin, İ. H. (1932). “Türkiye’de Milli Sermaye Hareketi”, *Kadro Dergisi*, 1932/10 (Ekim), 20-25.
- Tör, V. N. (1932a). *Sınıflaşmamak ve İktisat Siyaseti*. Kadro Dergisi, 1932/11 (Kasım), 17-21.
- Tör, V. N. (1932b), “Müstemleke İktisadiyatından Millet İktisadiyatına”, *Kadro Dergisi*, 1932/1 (Ocak), 8-11.
- Turner, M. (2008). “Agriculture, 1860–1914”, *The Cambridge Economic History of Modern History*, (Eds: Roderic Flood and Paul Johnson), Cambridge University Press, pp. 133-160.
- TÜLOMSAŞ (1994). *Türkiye Demiryollarında 100. Yıl (1894-1994)*.
- Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi (TCDD) Genel Müdürlüğü ile Türkiye Demiryolları İşçi Sendikalar Federasyonu (DYF-İŞ) Arasında İmzalanan Toplu İş Sözleşmeleri (1964-1979).
- Üşür, İ. (2021). *Sanayi, Sanayileşme ve Teknoloji* (der. Serdar Şahinkaya ve Ahmet Arif Eren), Dost Kitabevi.
- Van der Linden, M. (2009). “Charles Tilly’s Historical Sociology”, *International Review of Social History*, 54(2), 237-274.
- Vatter, S. (2017). Şam’ın Militan Tekstil İşçileri: Ücretli Zanaatkarlar ve Osmanlı İşçi Hareketi, 1850- 1914. D. Quataert ve E. J. Zürcher (Eds.), *Osmanlı’dan Cumhuriyet Türkiye’sine İşçiler (1839-1950) içinde* (55-96). İletişim Yayınları.
- Walby, S. (2014). *Patriyarka Kuramı*, (Çev: Hülya Osmanağaoğlu), Dipnot Yayınları.
- Wallerstein, I. (1993). *The World-System After the Cold War*, *Journal of Peace Research*, Feb. 1993, Vol: 30, No: 1, 1-6.
- Wallerstein, I. (2016). *Tarihsel Kapitalizm ve Kapitalist Uygarlık* (çev. Necmiye Alpay), Genişletilmiş 7. Basım, Metis, İstanbul.
- Waterman, P. (1983). *International Labour Studies in the Social-Democratic Heartlands*. The Hague: Institute of Social Studies.

- Wetzel, D. (2003). *A Duel of Giants: Bismarck, Napoleon III, and the Origins of the Franco-Prussian War*. Univ of Wisconsin Press.
- Wolmar, C. (2009). *The Subterranean Railway: How the London Underground Was Built and How it Changed the City Forever*, Atlantic Books.
- Yakut, K. (2022). *Eskişehir’de İşgal ve Direniş*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Yakut, K. (2023). *100. Yılında Eskişehir’in Kurtuluşu*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Yalçın, C. (2010). “Türkiye’de Kentleşme Sorunları Üzerine Bir Tartışma”, *Hacettepe Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 28(1), 225-245.
- Yamaner, R. (1954). “Türkiye’de İlk Demiryolu İşletmesinin 100 üncü Yıldönümü”, *Demiryolları Özel Sayı*, Sayı 34-37, Temmuz-Ekim, s. 1-3.
- Yavuz, B.S. (1999). "Fransız Arşiv Belgelerinin Işığında Chester Demiryolu Projesi", *Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, 6 (24). Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü. s. 527-561.
- Yetkin, Ç. (1983). *Türkiye’de Tek Parti Yönetimi (1930-1945)*, Altın Kitaplar Yayınevi.
- Yıldırım, A., ve Şimşek, H. (2013). *Sosyal Bilimlerde Nitel Araştırma Yöntemleri*, 9. Genişletilmiş Baskı, Seçkin Yayınevi, Ankara.
- Yıldırım, K. (2017). *Osmanlı'da İşçiler (1870-1922)*. İletişim Yayınları.
- Yılmaz, N. (2004). “Farklılaştırıcı Ve Ayrıştırıcı Bir Mekanizma Olarak Kentleşme”, *Journal of Social Policy Conferences*, No: 48, Istanbul University.
- Yılmaz, S. (2011). *Bir Direniş Öyküsü TEKEL*. Evrensel Basım Yayın.
- Zaka, E. (1929). “Demiryollarının Umuru Maliyesi”, *Demiryolları Mecmuası*, Sayı: 54, s. 427-429.
- Zürcher, E. J. (2008). *Modernleşen Türkiye’nin Tarihi*, İletişim Yayınları, İstanbul.
- Zürcher, E. J. ve Quatert, D. (2017). *Osmanlı’dan Cumhuriyet Türkiye’sine İşçiler* (çev. Cahide Ekiz), İletişim Yayınları.

EKLER

EKLER**EK-1: Pamukkale Üniversitesi Sosyal ve Beşeri Bilimler Bilimsel Araştırma ve Yayın Etiği Kurulu'ndan Alınan Rapor**

Evrak Tarih ve Sayısı: 22.03.2023-E.347538

T.C
PAMUKKALE ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL VE BEŞERİ BİLİMLER BİLİMSEL ARAŞTIRMA VE YAYIN ETİĞİ KURULU

SAYI: 68282350/2023/05

Toplantı Tarihi: 13.03.2023
Toplantı Sayısı:5
Toplantı Saati: 15:00

81.213.243.203

96473

25.03.2023

KARAR 6-Üniversitemiz Sosyal Bilimler Enstitüsü Çalışma Ekonomisi ve Endüstri İlişkileri Anabilim Dalı Doç. Dr. Hakan TOPATEŞ'in danışmanlığını yürüttüğü doktora programı öğrencisi Erkan KIDAK'ın "*Birikim ve Düzenleme Çerçevesinde Türkiye'de Fabrika Rejimlerinin Dönüşümü (1960-1990)*" başlıklı araştırmada anket yapabilmesine yönelik başvuru formu ile usul ve etik açıdan verdiği beyan ve ekler tetkik edilmiş olup; proje sahibinin, başvurusunda yer alan bilgi, belge ve taahhütnamelere uygun bilimsel davranışlar sergileyeceği kanaati oluşmuştur. İş bu karar oy birliği ile alınmıştır.

ASL GİBİDİR

EK-2: TÜRASAŞ Eskişehir Bölge Müdürlüğü tarafından verilen çalışma izni**TÜRASAŞ**

T.C.
Türkiye Raylı Sistem Araçları Sanayii A.Ş. Genel Müdürlüğü
Eskişehir Bölge Müdürlüğü
Memur ve Sözleşmeli İşlemleri Şube Müdürlüğü

Sayı : E-62357404-770-69142
Konu : Araş. Gör. Erkan KIDAK Akademik
Çalışma İzni

12.10.2022

PAMUKKALE ÜNİVERSİTESİ REKTÖRLÜĞÜ
(Personel Dairesi Başkanlığına)

İlgi : Personel Daire Başkanlığının 12.09.2022 tarihli ve 86585342-903.07.02.07.01-E.252826 sayılı yazısı.

İlgi yazınız ile İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Çalışma Ekonomisi ve Endüstri İlişkileri Bölümü'nde görev yapmakta olan Arş. Gör. Erkan KIDAK'ın, "Türkiye'de Personel Yönetim Modellerinin Tarihsel Gelişimi: TÜRASAŞ Örneği" konulu akademik çalışmasının arşiv araştırma tekniğiyle Bölge Müdürlüğümüzde yapmak istediği bildirilmiştir.

15.04.2011 tarihli ve 27906 sayılı Kamu Personeli Genel Tebliği Özlük Dosyası Tutulmasına İlişkin Usul ve Esaslar 9. Maddede "Özlük dosyalarının tutulması ve muhafazasında özel hayatın gizliliği ilkesine riayet edilir. Özlük dosyası içeriği hakkında soruşturma ve kovuşturmayaya yetkili merciler dışındakilere açıklama yapılamaz, bilgi verilemez. Ayrıca kişinin rızası olmaksızın özlük dosyasındaki bilgiler ve kayıtlar esas alınarak kişi hakkında yayında bulunulamaz." ibaresi yer almaktadır. Bu hususlar göz önünde bulundurularak Arş. Gör. Erkan KIDAK'ın söz konusu çalışmayı Bölge Müdürlüğümüzde yapmaları uygun bulunmuştur.

Gereğini arz ederiz.

Faruk AÇIKGÖZ
Bölge Müdürü Yardımcısı V.

Ali Rıza ISIN
Bölge Müdürü V.

Bu belge, güvenli elektronik imza ile imzalanmıştır.

Doğrulama Kodu: 6DB19CD7-9C01-4C30-BCC1-127F741A140D

Doğrulama Adresi: <https://www.turkiye.gov.tr/turasas-ebys>

Ahmet Kanatlı Cad. 26490 Eskişehir/ Türkiye
Telefon No: +90 (222) 224 00 00
Faks: +90 (222) 225 72 72
E-Posta: turasas.eskisehir@turasas.gov.tr

Bilgi için: Ayşe AKAR
İnsan Kaynakları Geliştirme ve
Eğitim Şefi V.
Telefon No: (222) 224 00 00-
4260



EK- 3: Sözlü tarih görüşmeleri için hazırlanan taslak soru formu**Görüşme Formu****A) Sosyo-demografik Sorular**

1. Yaş, cinsiyet, medeni durum, varsa çocuk sayısı
2. Kır/kent kökenli olma
3. Eğitim düzeyiniz ve mesleğiniz nedir?

B) Çalışma İlişkilerine Dair Sorular**B.1. İşe Giriş Süreci**

1. İş tecrübelerinizden bahseder misiniz?
2. TÜLOMSAŞ'a hangi kanalla işe girdiniz?
3. İşe alımlarda hangi kriterler gözetiliyordu?
4. İşe alım sonrasında uyum sağlamanız ne kadar sürdü? İşe uyum sağlamanızda hangi etkenler belirleyici oldu?
5. İşe girdikten sonra, yaptığınız işi öğrenmeniz ve çalışma ortamına uyum sağlamanız ne kadar sürdü?
6. Yöneticilerinizin bu konuda herhangi bir eğitim ve uyum programı uygulayıp uygulamadıklarından da söz eder misiniz?
7. Önceki veya sonraki iş tecrübelerinizle karşılaştığınızda bu işletmedeki deneyimlerinizi nasıl değerlendirirsiniz?
8. Hangi fabrikada çalışmaya başladınız?
9. İstihdam edildiğiniz pozisyon hakkında bilgi verebilir misiniz?

B.2. Emek Süreci ve İş Organizasyonuna Dair Sorular

1. Yaptığınız işi tanımlar mısınız?
2. Diğer işletmelerde çalışan kişilerle durumunuzu karşılaştığınızda bu işletmenin koşullarını nasıl yorumlarsınız?
3. Kamu sektöründe mi özel sektörde mi çalışmayı tercih edersiniz?
4. Üretim bant sistemine mi bağlıydı, yoksa farklı bir üretim biçimi mi bulunmaktaydı?

5. Üretim aşamasında iş parçalara mı bölünmüştü yoksa üretimin tüm aşamalarında bütün işçiler yer alıyor muydu?
6. Üretilen mallar stoklanıyor muydu, yoksa sipariş üstüne mi üretim gerçekleştiriliyordu?
7. Fabrika yerleşim planı ve makine yerleşim planı nasıldı?
8. Birden fazla makine kullanabiliyor muydunuz? Yoksa göreviniz tek bir makinenin kullanımıyla mı sınırlıydı?
9. Belirli dönemlerde iş yükünüz artıp azalıyor muydu?
10. İşletmede çalışma hızınızı ölçen bir mekanizma bulunuyor muydu?
11. Mesai saatinizde boşa geçen süreler oluyor muydu? Olduysa bunun sebepleri nelerdi?
12. Hiç vardiyalı çalıştınız mı?
13. Verimlilik ölçümüne dair çalışmalar yapılıyor muydu? Eğer yapıldıysa, bu konuda işçiler ile yönetim arasında çatışma yaşandı mı?

B.3. Çalışma Koşullarına Dair Sorular

1. İstihdam edildiğiniz pozisyonda değişiklikler yaşadınız mı?
2. Yaptığınız işten memnun muydunuz?
3. Eğitim düzeyiniz ve vasıflarınızla çalıştığınız pozisyon uyumlu muydu?
4. Elde ettiğiniz ücret seviyesini geçim düzeyiniz açısından değerlendirir misiniz?
5. Fabrikada ücretler hangi yöntemlerle belirleniyordu?
6. Günlük, haftalık ve aylık çalışma süreniz ne kadardı? Fazla çalışma yapıyor muydunuz?
7. İşe giriş-ara dinlenmesi ve işten çıkış saatleriniz nasıl belirleniyordu?
8. Fabrika girişinde saate endeksli olan boru sesiyle ilgili ne düşünüyorsunuz?
9. İşyerindeki fiziki koşullar nasıldı? İşçi sağlığı/iş güvenliği önlemleri alınıyor muydu? İş kazası veya meslek hastalığı vakalarıyla karşılaştınız mı?
10. İşçi olarak çalışmak yerine kendi işinizi yürütmek ister miydiniz?
11. İşinizden beklentileriniz nelerdi?
12. Sosyal çevrenizde Türkiye'deki veya Eskişehir'deki diğer işletmelerde çalışan kişilerle durumunuzu karşılaştırdığınızda bu işletmenin koşullarını nasıl yorumlarsınız?

13. Çalıştığınız dönemde kamu sektöründe istihdamın olanakları ile özel sektör istihdamının olanakları arasında ne gibi farklar bulunmaktaydı?
14. Kamu-özel sektör arasında bir fark varsa, bu farklar tüm iş yaşamınız boyunca devam etti mi?
15. Görev yerinizde değişiklikler yapıldı mı?
16. Genel olarak yaptığınız işten memnun oluyor muydunuz?
17. Eğitim düzeyiniz ve vasıflarınız ile mesleğiniz ve istihdam edildiğiniz pozisyon arasında ilişki bulunuyor muydu?
18. İş motivasyonunuzu sağlayan en önemli unsur neydi?
19. Çalıştığınız yıllarda elde ettiğiniz ücret seviyesini, hayat pahalılığı ve yaşam koşullarını göz önünde bulundurarak değerlendirir misiniz?
20. Ülkedeki ve Eskişehir'deki genel ücret seviyeleri ile kendi ücretinizi karşılaştırdığınızda nasıl bir tablo karşınıza çıkıyordu?
21. Fabrikada ücretler hangi yöntemlerle belirleniyordu?
22. Kıdem, vasıf düzeyi ve statüye göre ücret farklılıkları bulunuyor muydu?
23. İkramiye ve sair ödemeler nasıl bir gelişim gösterdi?
24. Performansınız veya verimlilik düzeyiniz ücret ve diğer parasal ödemelere etki ediyor muydu?
25. Günlük, haftalık ve aylık çalışma süreniz ne kadardı?
26. Fazla çalışma yapıyor muydunuz? Yapıyorsanız ortalama ne kadar oluyordu?
27. Fazla çalışma ücretiniz nasıl hesaplanıyordu?
28. Gece zammı bulunmakta mıydı (gece vardiyasında çalışıyorsanız)?
29. Ağır ve tehlikeli işlerde çalıştıysanız temel ücretiniz veya fazla çalışma-gece zammı gibi ücretleriniz nasıl hesaplanıyordu?
30. Haftanın kaç günü çalışıyordunuz?
31. İşe giriş-ara dinlenmesi ve çıkış saatleriniz nasıl belirleniyordu?
32. Fabrika girişinde saate endekli olan boru sesi iş motivasyonunuzu etkiliyor muydu?
33. Yıllık izinler nasıl belirleniyordu?
34. Ara dinlenme süresi ne kadardı ve yeterli miydi?
35. Ulusal bayram ve genel tatil günlerinde mesai yaptığınız oluyor muydu?
36. Hafta tatilinde çalışma yapılıyor muydu?

Siyasal Bilinç/Sınıf Bilinci

1. Ülkedeki ekonomik ve siyasi değişimler hayatınızı ve çalışma ilişkilerinizi nasıl etkiledi?
2. Sizi en iyi tanıtan ifade nedir? (işçi, demiryolcu, sendikacı vs.)

Genel Ekonomik ve Siyasi Tablo

- Çalışma yaşamınız boyunca ülkenin genel ekonomik ve siyasi iklimi nasıl değişti?
- Siyasi değişimler çalışma hayatınıza etkide bulundu mu?
- Ekonomik gelişmeler çalışma hayatınızı ve genel anlamda sosyal yaşamınızı etkiledi mi?
- Türkiye'nin siyasi, sosyal ve ekonomik geçmişinizi göz önüne aldığınızda hayatınızda unutamadığınız bir kırılma noktası var mıydı?

B.4. Sendikalaşmayla İlgili Sorular

1. Sendikayla ilk defa nasıl tanıştınız?
2. Sizce sendikaya üye olmak gerekli midir?
3. Sendika üyesi olduğunuzda, işyerinde herhangi bir tepkiyle karşılaştınız mı?
4. Sendika üyesi olurken beklentileriniz nelerdi? Sendika beklentilerinizi karşılamadıysa bunun sebepleri ne olabilir?
5. Sendika yönetimi, işyeri sendika temsilcileri ve sendika üyesi arkadaşlarınızla ilişkiniz nasıldı?
6. Sendikasız işçiler bulunuyor muydu? Varsa onlarla ne tür bir ilişkiniz vardı?
7. İşletme içerisinde farklı sendikalar faaliyet gösteriyor muydu?
8. Toplu iş sözleşmeleriyle hangi hakları elde ettiniz?
9. Toplu vizite, boykot, protesto, iş yavaşlatma, grev veya lokavt deneyiminiz oldu mu?
10. Sendika ile işletme yönetimi arasındaki ilişkiler nasıldı?
11. Sendikaların siyasetle ilişkisini değerlendirir misiniz?

İşgücünün Disiplini ve Kontrolü

- İşe giriş-çıkışınızı kontrol eden bir mekanizma bulunuyor muydu?
- Hangi yöntemlerle mesai saati kontrolü yapılıyordu?
- Çalışırken sizi denetleyenler kimlerdi? (Ustabaşı, mühendis, vb.)

- Denetleyenler hakkında ve denetim sistemi hakkında ne düşünüyorsunuz?
- Çalışırken bir hata yaptığınız zaman size nasıl davranılır? Yaptığınız tüm hataları amirlerinize bildirir misiniz?
- Yaptırımlar karşısında sendikanın veya işçilerin tavrı nasıldı?

İş Sözleşmesinin Feshi

- İş sözleşmeniz nasıl ve ne zaman sona erdi?
- Sözleşmenizin sona ermesiyle birlikte tazminat gibi alacaklarınıza erişebildiniz mi?
- Kıdem tazminatı aldıysanız tavana takıldınız mı?
- İş arkadaşlarınızı da düşündüğünüzde iş sözleşmeleri genel olarak hangi koşullarda sona eriyordu?
- Haklı bir şekilde işten çıkarılan arkadaşlarınız oldu mu?
- Geçerli nedenlerle işten çıkarılan arkadaşlarınız oldu mu?
- İşçi giriş-çıkışı sık sık tekrarlandı mı?
- Performans gerekçesiyle işten çıkarmalar yaşandı mı?
- Ücretsiz izin uygulaması kullanıldı mı?
- Toplu işçi çıkarma uygulandı mı?
- İşçilerin devamlılığını sağlamak için politikalar uygulanıyor muydu?
- İşten çıkarmalarda hangi kriterlere dikkat ediliyordu?
- İşten çıkarılan arkadaşınız varsa mahkemeye başvurdu mu? Başvurduysa mahkeme nasıl sonuçlandı?
- Emekliliğe hak kazandıktan sonra çalışmaya devam ettiniz mi? Devam ettiyseniz işletme yönetiminin bu konudaki tavrı ne oldu?
- Emekliliğe hak kazanıp çalışmaya devam edenlerin fabrika içerisindeki statüsünde değişme oldu mu?

Sosyal İlişkiler

- Fabrikadaki diğer çalışanlarla nasıl bir ilişkiniz bulunmaktaydı?
- Amirlerinizi nasıl görüyorsunuz? Onların davranışlarını/düşüncelerini örnek alırmısınız?
- İşletmedeki ilişkilerde hiyerarşik bir yapı mı hakimdi, yoksa yatay ilişkiler mi belirgindi?
- Yönetimle ilişkilerinizin güçlenmesi için bir çalışma yapılıyor muydu?

- Düğün, nişan, sünnet, mevlüt gibi etkinliklerde yöneticileriniz yer alıyor muydu?
- Düğün, nişan, sünnet, mevlüt gibi etkinliklerde yöneticileriniz yer alıyor muydu?
- Etkinliklerinizde işletmenin imkânlarını kullanabiliyor muydunuz?
- Başınız sıkıştığında iş arkadaşlarınız ve amirleriniz size yardım eder mi?
- İşletmedeki ilişkilerde hiyerarşik bir yapı mı hâkimdi, yoksa yatay ilişkiler mi belirgindi?
- Spor, sanat ve kültürel etkinlikler düzenleniyor muydu?
- Bir dernek veya kulübe üyeliğiniz bulunuyor muydu (Demirspor gibi)?
- Genel olarak sosyal ilişkilerle işletmeye bağlılığınızı sağlamak üzere faaliyetler yürütülüyor muydu?

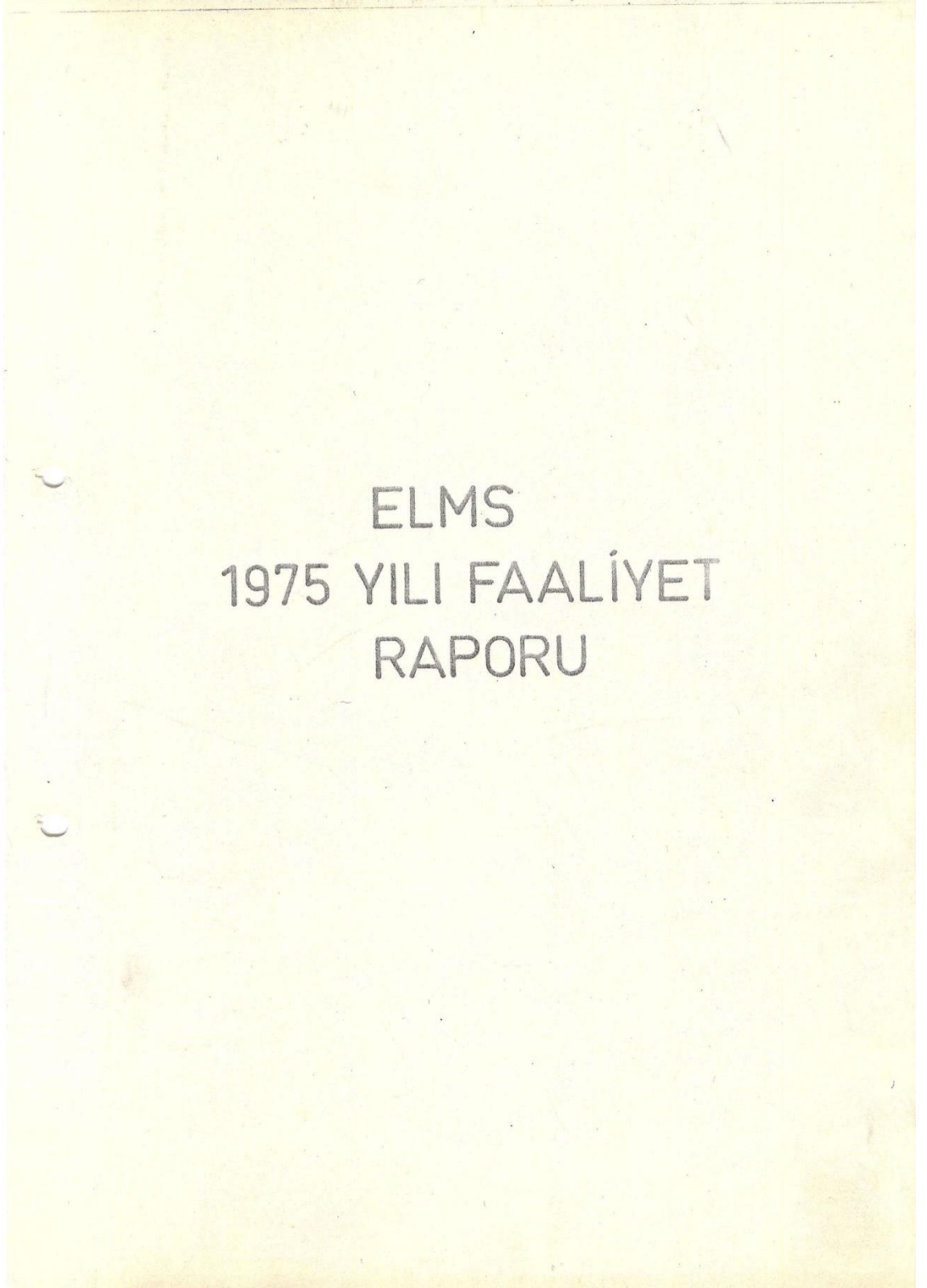
Ekleme istedikleriniz...

EK-4: Örnek Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu Raporu

T. C.
BAŞBAKANLIK
Yüksek Denetleme Kurulu

TÜRKİYE CUMHURİYETİ
DEVLET DEMİRYOLLARI İŞLETMESİ
1967 YILI RAPORU

EK-5: T.C. Eskişehir Lokomotif ve Motor Sanayi Müessesesi Faaliyet Raporu (Kapak)



EK-6: T.C. Eskişehir Lokomotif ve Motor Sanayi Müessesesi Statüsü (Genel Müdürlük Yazısı)

GENEL MÜDÜRLÜK
07- 71720-1/33210

25 Haziran 1970

YÖNETİM KURULU BAŞKANLIĞINA

KONU : Eskişehir Demiryol Fabrikalarının Müessese haline getirilmesi

MALİ PORTE :

GEREKÇE : 440 Sayılı Kanununun 11. Maddesinin zorunlu kıldığı ve 1970 yılı programının icra plânının 288 inci maddesinde belirtilen imalatçı kuruluşların bağımsız bir ünite haline getirilmesi çalışmalarının hızlandırılmasına ön gören hükümleri gereğince, Eskişehir Demiryol Fabrikalarının Müessese haline getirilmesi için hazırlanan Statü Tasarısı ilişikte sunulmuştur. Tetkik edilerek, tasvip edilmesini tavsiye ederim. Statü Tasarısı gereğince Genel Müdürlükçe yapılması icabeden hususların, Genel Müdürlükçe ifa edileceğini, ancak Kurulumuza taallük edeceklerin de sonradan kararlarınıza sunulacağını bilgilerinize arz ederim.

GENEL MÜDÜR
(İmza)
Ahmet Sarp

EK-7: Demiryol Dergisi'nin 1951/Özel Sayısı'na Eklenen Türkiye Demiryolları Tarihçesi Kapağı

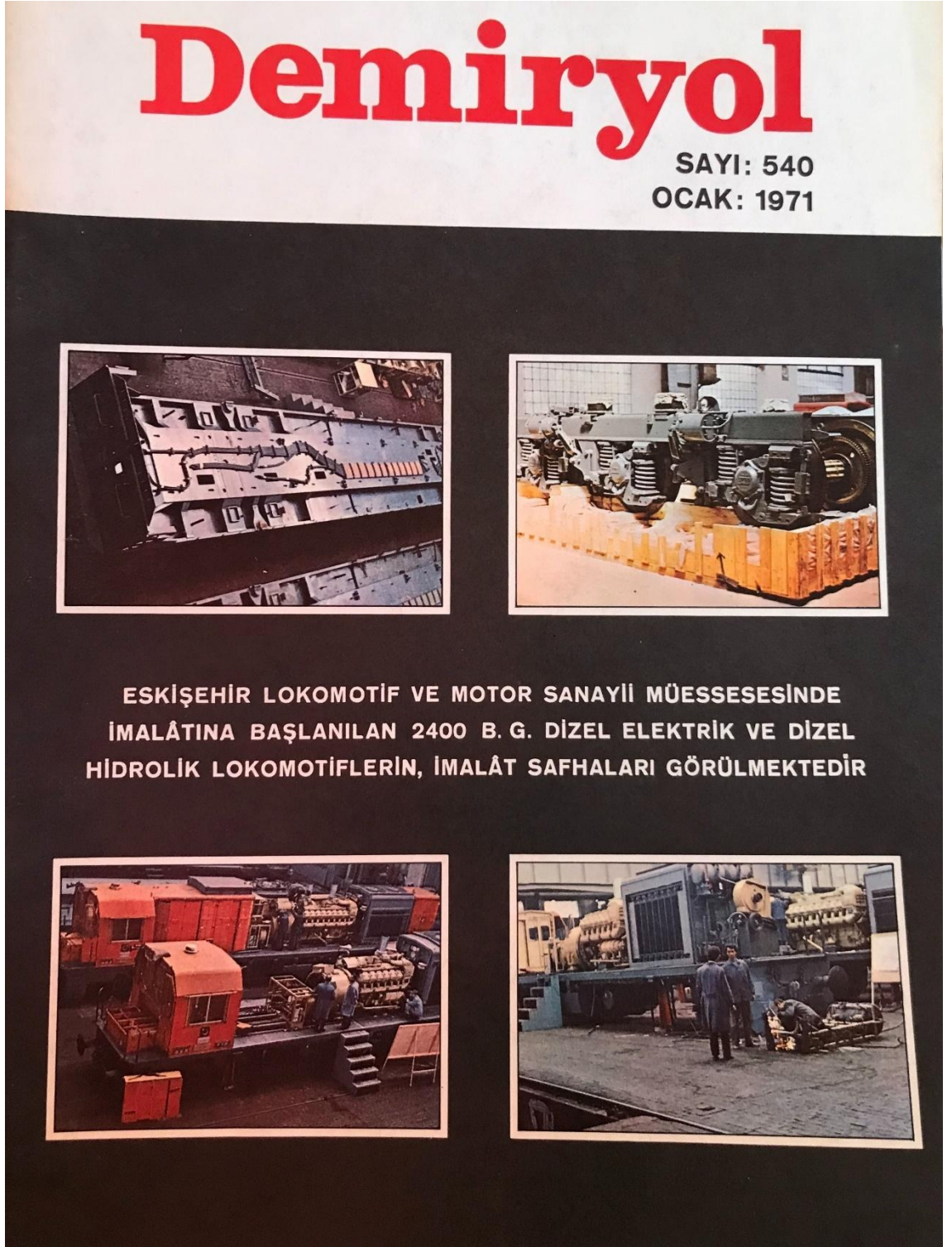
DEMİRYOL
Dergisi Yayınları
No.: 3

Türkiye Demiryolları Tarihçesi

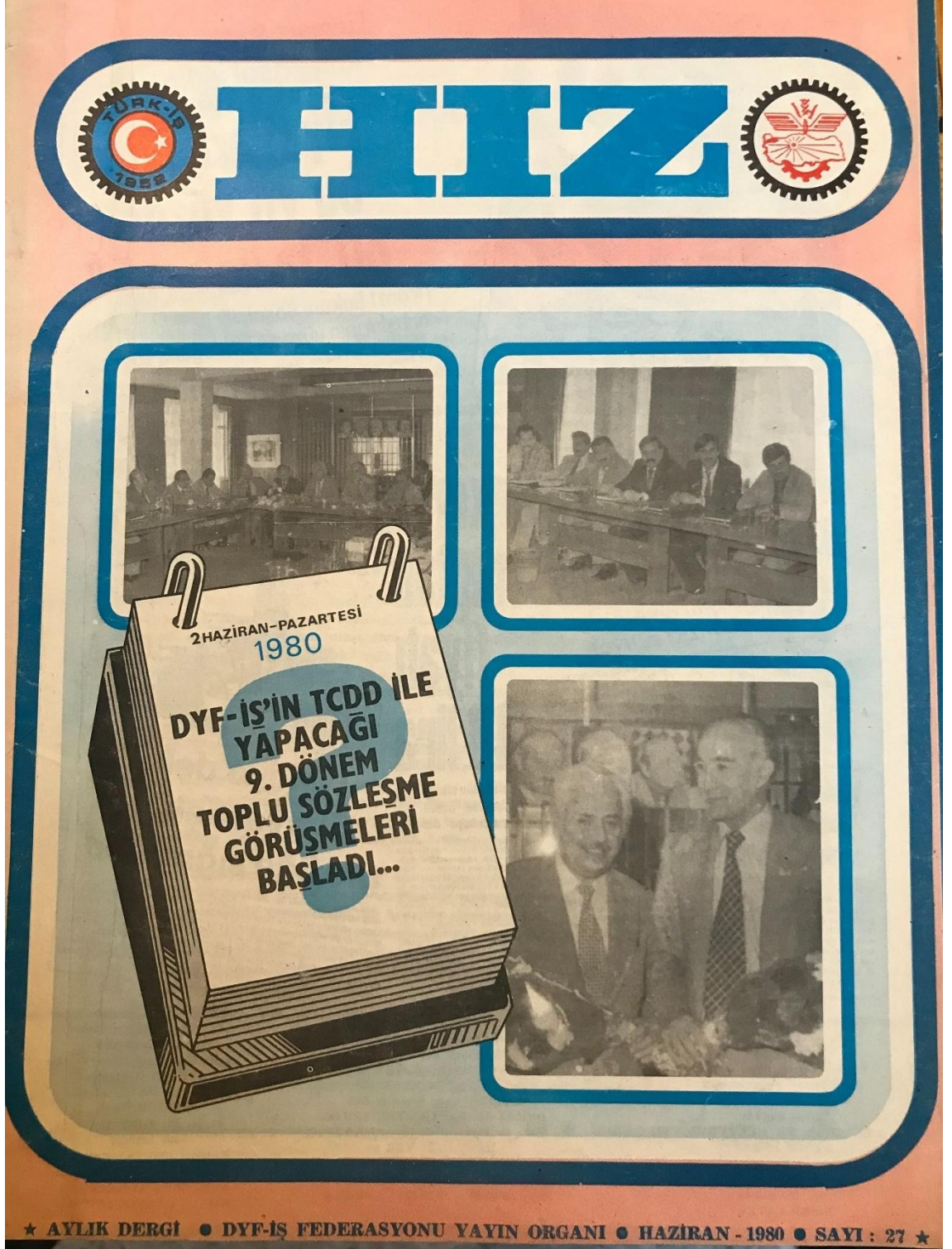


Doğuş Ltd. O. Matbaası
ANKARA — 1954

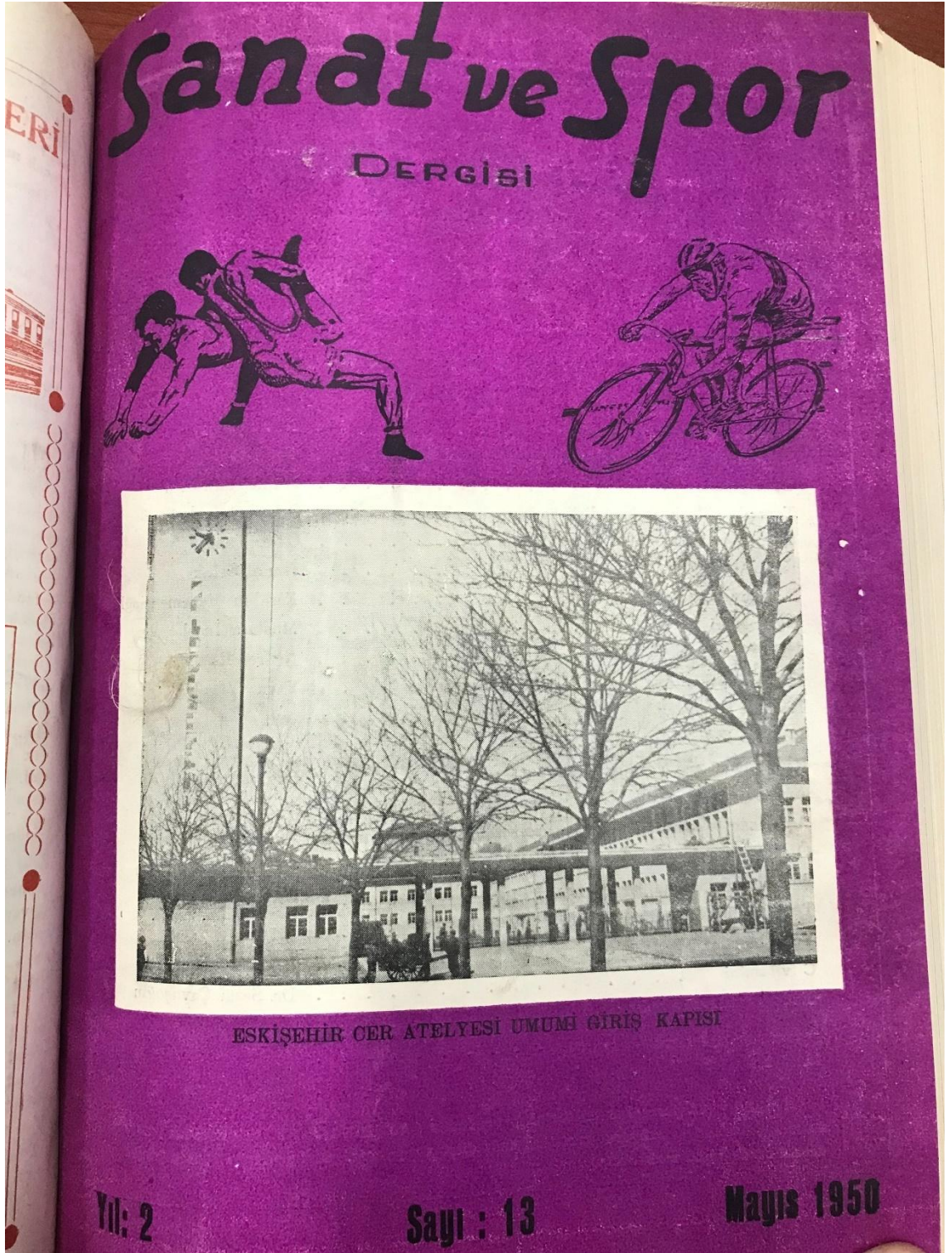
EK-8: Örnek Demiryol Dergisi Kapağı (1971/540)



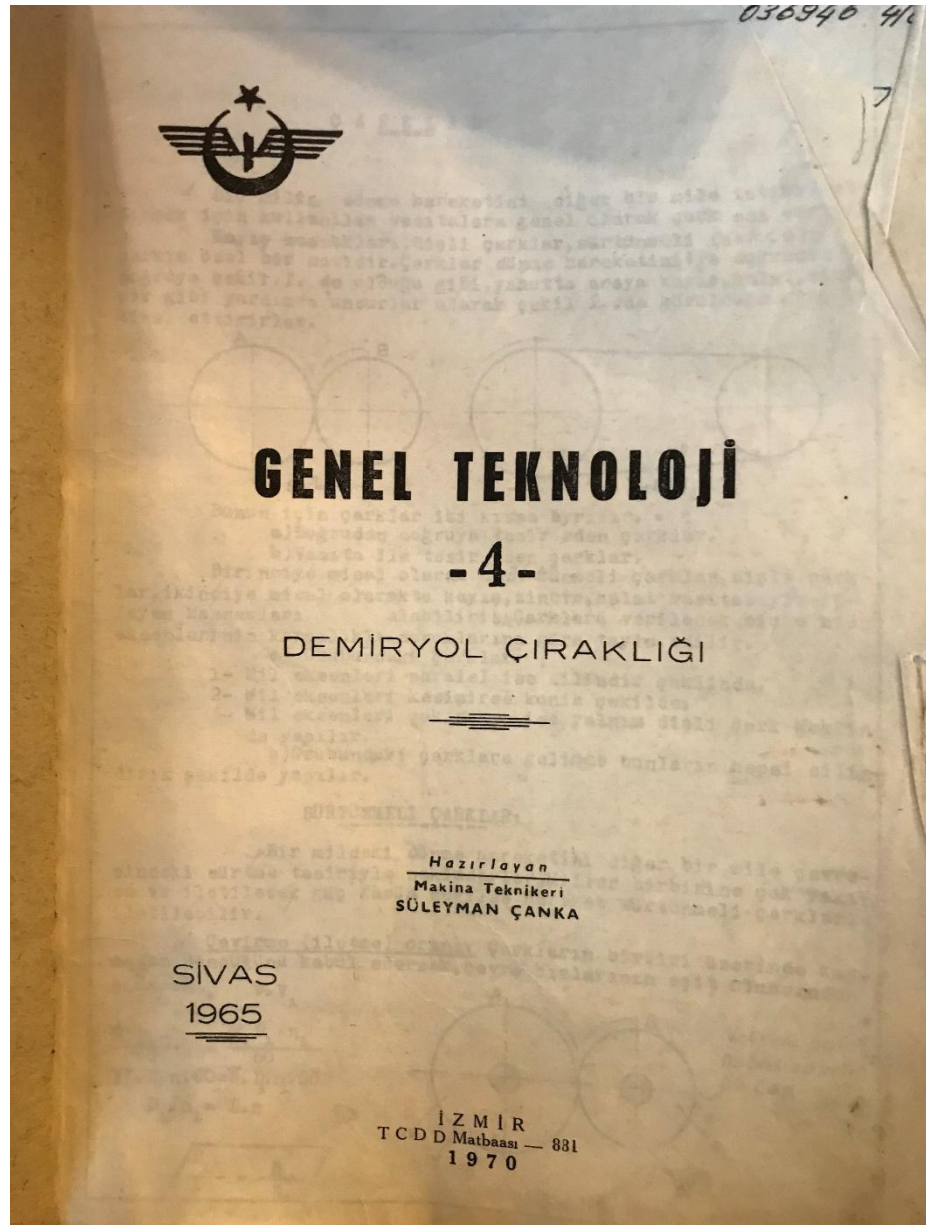
EK-9: Örnek Hız Dergisi Kapağı (1980/27)



EK-10: Sanat ve Spor Dergisi Kapağı (1950/13)



EK-11: Çıracık Sanat Okulu Örnek Ders Kitabı



EK-12: TÜRASAŞ Eskişehir Bölge Müdürlüğü Arşivinden Alınan Fotoğraflardan Seçmeler





