



İkinci meşrutiyet döneminde domino etkisi Yapan bir eylem: İzmir liman işçileri

A social movement with a Domino Effect during the Second Constitutional Period: the Izmir dockers

Engin Berber



Electronic version

URL: <http://journals.openedition.org/ejts/4303>

DOI: 10.4000/ejts.4303

ISSN: 1773-0546

Publisher

EJTS

Electronic reference

Engin Berber, « İkinci meşrutiyet döneminde domino etkisi Yapan bir eylem: İzmir liman işçileri », *European Journal of Turkish Studies* [Yayında], 11 | 2010, Son güncelleme 14 octobre 2010, Erişim tarihi 21 décembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/ejts/4303> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/ejts.4303>

This text was automatically generated on 21 décembre 2020.

© Some rights reserved / Creative Commons license

İkinci meşrutiyet döneminde domino etkisi Yapan bir eylem: İzmir liman işçileri

*A social movement with a Domino Effect during the Second Constitutional
Period: the Izmir dockers*

Engin Berber

Hacı Hüseyin'in anısına...*

20. yüzyıla girerken 200.000'i aşan nüfusuyla İzmir¹, sadece Osmanlı Devleti'nin değil, Doğu Akdeniz'in de en büyük ihracat limanıydı². 1900 yılında, Osmanlı Türkiye'sine Batıdan yapılan ithalatın % 19'u, ihracatın % 55'inin İzmir üzerinden gerçekleştirilmiş olması³ kentin ticari önemini anlatmaya yeter. Bir Londra gazetesinin, daha 19. yüzyıl ortalarında, "Asya'nın mücevheri" diye tanımladığı İzmir'in⁴ yükselişi, Osmanlı ihraç mallarına Avrupa'nın duyduğu gereksinim ve pazar arayışıyla ilgilidir.
- İncelediğimiz dönemde İzmir, "Aydın" isimli bir vilayetin yönetim merkeziydi⁵. "Vilayat-ı Osmaniye'nin en mamur, en zengin ve en kalabalık kısmı..." olan Aydın Vilayeti'nin⁶ Menderes (Büyük ve Küçük), Gediz ve Bakırçay tarafından sulanan ovalarında her türden tahıl, bakliyat ve sebze ile üzüm, incir, tütün, pamuk, zeytin, susam ve haşhaş gibi sanayi bitkilerinin tarımı yapılmaktaydı. Zımpara, cıva, manganez, simli kurşun, krom, antimuan, linyit, meşe palamudu, meyan kökü ve mahmude otu (scommone), aynı vilayetteki dağların yeraltı ve yerüstü varlığını oluşturuyordu. Bunlara yün ve deri gibi ham; halı, kilim, iplik, pamuklu kumaşlar, kök boya, un, zeytinyağı, helva ve sabun gibi mamul maddeler de eklenmelidir⁷.
- Tamamı ya da bir kısmı ihraç edilebilecek bu malların, Avrupa sermayesinin ilgisini çekmesi doğaldı. Daha 17. yüzyıl bitmeden, Anadolu tarımını geçimlik olmaktan çıkarıp, pazar için üretir hale getiren bu ilgiyi⁸ yok etmeye, doğal veya insan kaynaklı hiçbir olay yetmemiştir⁹. 19. yüzyılın ilk yarısında, tarımı koruyan gümrükleri kaldıran İngiltere ve Fransa, başta tahıl olmak üzere, gereksinim duydukları her tür malı ucuz ve kesintisiz olarak sağlamak ve gelişen sanayilerinin ürün fazlasıyla yatırılamayan

sermayesine ihraç alanları bulmak zorundaydı¹⁰. Aynı yüzyılın ikinci yarısında, hazineye borç verme ve doğrudan yatırım olarak Osmanlı Devleti'ne giren yüklü miktarda Avrupa sermayesini¹¹, bu bağlamda değerlendirmek gerekir.

- 4 İmtiyazı İngilizlere ait olan “İzmir-Aydın” ve “İzmir-Kasaba” demiryolu hattının¹², 1865 yılından itibaren kademeli olarak işletmeye alınmasıyla Ege Denizi'ne kavuşan nehir vadileri ve ötesinden gelen pek çok mal İzmir'e yığılmıştır¹³. Bu durum, büyük tonajlı gemilerin doğrudan yanaşarak, daha kolay ve hızlı bir şekilde yükleme-boşaltma yapabilecekleri modern bir rıhtımın inşasını zorunlu kılmıştı. Osmanlı yetkilileri 1867 yılında, ortakları İngiliz olan “İzmir Rıhtım Şirketi”ne, Kışla binası ile Tuzlaburnu¹⁴ arasında bir rıhtımın inşası ve işletmesi için imtiyaz vermişlerdi. Bu imtiyazı 1869'da satın alan Fransız Dussaud kardeşler, 1880 yılında inşaatı tamamladılar¹⁵.
- 5 Makalemizin konusu olan grev, 3.285 mt. (4.500 arşın) uzunluğundaki işbu rıhtıma¹⁶ paralel olan caddeler: Birinci ve İkinci Kordon üzerinde ticari faaliyette bulunan vapur acentelerine karşı yapılmıştı. Türkiye'de çalışma ilişkileri tarihini irdeleyen eserlerde, 1913 Eylülü'nde başlayıp biten bu önemli grevden neredeyse hiç söz edilmiyor¹⁷. Esasen İzmir'de işçiler ve işçi eylemleri, 1923 yılında İzmir-Aydın demiryolu hattında gerçekleştirilmiş bir grev dışında çalışılmış da değildir¹⁸. İzmir'in Türkçe gazetelerinden *Ahenk* ve *Anadolu*'da¹⁹ çıkmış haber ve değerlendirmelerden hareketle yazacaklarımızın, bu eksikliğin giderilmesine mütevazı bir katkıda bulunacağı düşüncesindeyiz.

Komisyoncu İşverenler: Vapur Acenteleri

- 6 Vapur acenteleri, gemicilik şirketleriyle yapmış oldukları anlaşmalarda, oranları yazılı komisyon gelirleriyle yaşayan ticari kuruluşlardı. Bu gelirlerin en önemlileri, vapurla seyahat edecek yolculara kesilen biletlerden ve limana demirleyen gemileri yükleyip boşaltacak işçilerin tahsisi karşılığında emtiadan ton başına aldıkları ücretti²⁰. 1913 yılı itibarıyla İzmir'deki vapur acentelerini gösteren bir kaynağa rastlayamadık. Bu sebeple söz konusu yıla yakın tarihlerde yayımlanmış iki rehberin sunduğu verileri kullanacağız. Yunanca olan bu rehberlerden ilki, Mihail İ. Mihailidis'in İzmir'de basılmış: *1908 Yılına Ait Dünya Ticaret Rehberi* (Pankosmios Emborikos Odigos tu Etus 1908); ikincisi, G. N. Mihail'in Atina'da basılmış: *Yunanistan Rehberi 1920* (Ellinikos Odigos)'dir.

Tablo 1. İzmir'e Yük ve Yolcu Taşıyan Buharlı Gemicilik Şirketleri ve Acenteleri

1908		1919	
şirketin adı	Acentesi ve Adresi	şirketin adı	Acentesi ve Adresi
P. Pantaleon	-	P. Pantaleon ve Oğulları	İoannis Papadimitrios
H. Davud Ferkuh	Pr. Anatólis, A. Kiriazis, Destunis Yannulatos	H. Davud Ferkuh	N. Missir, Onisser Pasajı'nda

Rus Gemileri	G. Begleris	Rus Gemileri	G. Begleris
Hidiviye	-	Hidiviye	Efraim Kohen, Rıhtımda
Messagerie Maritime	-	Messagerie Maritime	Lui Turte
Lloyd Autrichien	-	Muhtelif şirketler	İoannis Alevras ve Ortakları
P. M. Kurcis ve Ortakları	D. İ. Alevras	T. Bouer ve Ortakları	D. Rees, Rıhtımda Liman Dairesi karşısında
Karnezi	N. Pappas	Muhtelif şirketler	Olivie ve Ortağı, Rıhtımda
İperokeanos Elliniki	D. İ. Alevras	-	D. İ. Alevras (şirketin aynı zamanda sahibi), Rıhtımda
Panellinos	P. Tarlasis	Muhtelif şirketler	S. İliadis, Mithat Paşa Pasajı paralelinde
Paquet ve Ortakları	-	Lloyd Triestino	Piyer Dorsumet, Rıhtımda
Florio Rubattino	-	Soçiete İtaliana di Serviçi Maritimi ve Soçiete di Navigaçione Pulia	Edoardo D'Andria, Rıhtımda
Fraissinet ve Ortakları	-	Muhtelif şirketler	Saluf ve Vuçinas, Rıhtımda Pastane Sapağı'nda
Deutsch Linie	-	Di Smirna Maritim Bur Limited	Zoli ve Alevras (şirketin aynı zamanda sahibi), Rıhtımda
Leyland	-	Cooks Shipping Agency	O. H. Hansen, Rıhtımda
Adria	-	Muhtelif şirketler	Bari Kardeşler, Vilayet Meydanı'nda
Cunard Steamship	Adam Brod	Muhtelif şirketler	K. Whittall ve Ortakları, Frenk Caddesi'nde
Stamatiadu Riginio	İliadis ve Mukas	Muhtelif şirketler	V. F. Van-der-Zee, Rıhtımda
Anchor Line	-	Muhtelif şirketler (İtalyan)	Anri Sperko, Rıhtımda

Cyorien Fabre ve Ortakları	-	Maritimi İtaliana	Leopoldos Missi, Rıhtımda Pastane Sapağı'nda
Hamidiye	-	Yannulatos'un İoniki Gemisi	İ. Zumbulakis, Rıhtımda
Mahsusa	-	Muhtelif şirketler (Yunan)	Andreas Arnavutoğlu
Orient Line	-	-	İliadis Th. Kardeşler, Rıhtımda Paralel Sokak
Papaglanni ve Ortakları	-	-	Barf G. P. ve Ortakları Lmt. Coya Hanı, No. 23
-	-	-	D. ve A. Varvetian, Bakırcıyan Sokağı'nda
Kaynak: 1908 için: İzmir 1876 ve 1908 (Yunanca Rehberlere Göre Meşrutiyette İzmir), Çev. Engin Berber, İzmir: İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayını, 2008, s.s. 87-89 ve 1919 için: İzmir 1920, Yunanistan Rehberinden İlgal Altındaki Bir Kentin Öyküsü (Ellinikos Odigos 1920, Atina, 1919), Çev. Engin Berber, İzmir: Akademi Kitabevi, 1998, s. 53.			

- 7 Dikkat edileceği üzere, tablonun her iki yanında ilk beş sıraya yerleştirdiğimiz şirketler aynıdır ve bunların en az dördü, 1913 yılında faaliyet gösteriyor olmalıdır²¹. Bazı gazete haberlerinden, altıncı sıradaki (tablonun ilk yanında) Avusturya Lloyd Kumpanyası'yla²² Hamidiye (Anonim şirketi)'nin ilk dört (ya da beş) şirkete ilave edilmesi gerekirken²³, (idare-i) Mahsusa'nın 1913 yılında İzmir'e vapur işletmediği anlaşılmaktadır²⁴.
- 8 Tablodaki diğer gemicilik şirketleri²⁵ ve acentelere gelince, 1913 yılı itibariyle bunların ne kadarının İzmir'de faaliyet gösterdiğini saptamak mümkün değildir. Ancak söz konusu şirketlerin neredeyse tamamının, Osmanlı Devleti'nin "Düvel-i Muazzama" dediği büyük devletler uyuşundan sermayedarlara ait; acente sahiplerinin ise çoğunlukla Osmanlı uyuşundaki gayri Müslim komisyoncular (birkaçı aynı zamanda armatördü) olduğu ortadadır²⁶.

Kavramsal Bir Tartışma ve İzmir Liman İşçileri

- 9 Yüz yıl önceki bir bağımlı çalışan için, "işçi" kavramını kullanırken özen göstermek gerekir²⁷. Genelde Marksizm işçiyi (proleter), sanayi devriminin ürünü olan bir tarihsel kategori, zanaatın tasfiyesi ve fabrikalı üretimin gelişmesiyle üretim araçlarından tümüyle soyutlanan ve yaşamak için ücret karşılığında emeğini satmak zorunda kalan kişi olarak tanımlamıştı²⁸. Bu tanımın bağımlı çalışanları ne ölçüde kavradığı, Marksist düşünürlerin ağız birliği ederek yanıtlayamadıkları bir soru(n)dur. Ethem Nejat'ın, *Kurtuluş* dergisinin ilk sayısındaki (İstanbul/Eylül 1919) bir yazısında,

... proletarya teriminin Türkçede karşılığı bulunmamaktadır. Kimileri bu terimi halk, avam, ahad-ı nas (halkın yoksul kesimi) ve fakirler olarak tercüme ediyor, ancak bunların hiçbirisi terimin tam karşılığını vermiyor... Proletarya hayatı boyunca çalışıp, emeğinin karşılığını alamayan, iki yakası bir araya gelmeyen

sınıftır. Proletarya sadece fabrika işçilerinden oluşmaz; daha genel tanımıyla proletarya on dokuzuncu yüzyılın çalışan kesimlerinin oluşturduğu yığınlardır... Proletaryayı en veciz olarak eski bir Türk deyişi 'yevmün cedit, rizküm cedit' anlatır. Yani bu, günü birlik yaşamaya mahkûm edilen, rızıkları için bir sonraki günü bekleyen yığınların tarifidir, Proletaryanın öyle geniş bir tarifi var ki, nüfusun yüzde 95'i proleter sayılır

- 10 demesi²⁹, söz konusu soruna işaret eden bir örnektir. Aynı özen, “işçi sınıfı” kavramı kullanılırken de gösterilmelidir. Çünkü Marksist düşünürler, işçi sınıfını tanımlamada kullanılacak ölçütler üzerinde bile görüş birliği sağlayabilmiş değildir. Bunların bir kısmı, işçi sınıfını sadece artı-değer üretkeni, yani sanayi işçileri olarak görmekte; tam aksi uçta yer alan bir başka kısım, mülksüz ve ücretli olan tüm çalışanları işçi sınıfı içinde değerlendirmektedir³⁰.
- 11 Osmanlı özelinde, Marksizm içi bu tartışmalarla ilgisi bulunmayan başka sorunlar vardır. Öncelikle Ethem Nejat'ın “proletarya” sözcüğü bağlamında değindiği üzere, emekle ilgili kavramların Türkçe karşılıkları bulunmamaktadır. Madenlerde çalışanların görev ve sorumluluklarını tanımlayan 1729 tarihli bir ferman ile 1845 tarihli Polis Nizamı'nda (12. madde) “işçi” sözcüğü var olmakla birlikte, Osmanlı bağımlı çalışanlarına işçiden ziyade “amele” denirdi. Arapça'da “iş” ve “niyet” anlamına gelen “amel” isminden türetilmiş bu sözcük, 19. yüzyılın ikinci yarısına kadar daha çok inşaat, tarım ve madencilik alanında; sonraki dönemlerde ise, ağır işlerde çalışan vasıfsız işçileri isimlendirmek için kullanılmıştır³¹.
- 12 İkinci Meşrutiyet dönemi çalışma yaşamına odaklanan eserlerde, “liman işçileri” ibaresine sıkça rastlanmaktadır³². Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye'de işçi örgütleri, eylemleri ve işçilerin devletle ilişkilerini anlatan bir makalesinde Karakışla, aynı dönemin başında İzmir'de gerçekleştirdikleri bir grevden söz ederken, yaptıkları işin niteliğini açıklamaksızın onları, “İzmir liman işçileri” olarak tanımlamıştı³³.
- 13 Bu makalenin konusu olan grevi gerçekleştirenler, İzmir Limanı'nda emeğini ücret karşılığı satan hamal, mavnacı ve sandalcılardır³⁴. Gazete haberlerinde, liman işçilerinin tümü için “amele”, “işçiler”, “liman amelesi” ve “liman ameleleri”; yaptıkları işin niteliği özellikle vurgulanmak istendiğinde ise “vapur ameleleri” (hamallar), “mavnacılar” ve “sandalcılar” dendiği görülmektedir. Bizim “amele” yerine “işçi” sözcüğünü tercih etmemiz, başkaları daha önce böyle yaptığından değil, incelediğimiz dönemde Türkiye'de münevverlerin işçi ile ameleyi eşanlamlı kabul etmelerindedir:
- Memleketimizde ilan-ı meşrutiyetle (meşrutiyetin ilanı) beraber işitmeye ve tatbik edilmeye başlayan kelimelerden biri de grevdir. Grev malum olduğu üzere say ve amel (emek ve iş) sahiplerinin yani ‘amele’ namıyla yad edilen (anılan) işçilerin mensup oldukları müesseselere ve sermayedarana (sermaye sahiplerine) karşı bil-zaruri istimal ettikleri (gereklikten kullandıkları) tatil-i eşgal (grev) manasına tercüme ettikleri bir silahtır...³⁵.
- 14 İzmir Limanı'ndaki hamal, mavnacı ve sandalcıları, “işçi” olarak tanımlamamızı gerektiren başka nedenler de vardır. Günümüzde işçi; bir işverene bağımlı olarak çalışan, çalışması büyük ölçüde süreklilik gösteren, ücret dışında gelirleri olsa bile, ücret geliri başat olan bir çalışma kategorisidir³⁶. Bir gazete haberinde, “... vapur acentelerinin kendi daimi işçilerine yaptıkları haksızlık ve hakaretlere mukabil, amelenin bu kadar sükût ve sabır göstermesi fazladır”denmesi³⁷, İzmir liman işçilerinin bir süre çalıştıktan sonra köylerine dönen geçici işçilerden (köylü-işçi) olmadıkları, dolayısıyla yaşamlarını büyük ölçüde ücret gelirleriyle sürdürdüklerini ortaya koymaktadır³⁸.

Ayrıca “amele” ile “işçi” kavramını farklılaştıran; ilkinin sadece kas gücü, ikincisinin aynı zamanda beceri gerektirmesi ise³⁹, belki hamallar değil ama mavnacı ve sandalcıların işçi sayılmaları gereği açıktır.

- 15 Selanik'ten farklı olarak her dinden oldukları anlaşılan İzmir liman işçileri⁴⁰, “*şu sırada adetleri pek ziyade artmış olan...*” diyen bir gazete haberinden hareketle oldukça kalabalık olmalıdırlar⁴¹.

İşçilerin Mücadele Geçmişi

- 16 İzmir liman işçilerinin ekonomik çıkarları için yaptığı mücadele, neredeyse dört yüzyıl önce başlamıştır. İzmir Limanı'nda çalışan hamallar, 17. yüzyılın ilk çeyreği biterken, Venedikli tüccara karşı greve gitmiş ve olasılıkla istedikleri zammı da almışlardı. O tarihlerde tüccar, iskeledeki malını koruyan ve “yasakçı” ismiyle anılan yeniçerilere bahşiş verirdi. İzmir'e mal getiren Venedikli tüccar ile yasakçılar arasında, bahşiş miktarı yüzünden 1605 yılında başlayıp derinleşen anlaşmazlığa, 1620 yılında hamallar da dahil oldular ve

... her zaman aldıkları ücretin üç katını talep etmekle kalmadılar, Venediklilerin daha ucuza çalışabilecek (ya da daha umutsuz) hamalları tutmalarını önlemek için birleştiler. Diğer bir deyişle işi durdurup grev kırıcılara karşı direndiler. Daha ayrıcalıklı konumdaki yeniçerileri taklit edip protestoya kalkışan hamallar, Venedik ticaretini felce uğratabileceklerini anlamışlardı... Yabancılar bu amele hareketini bastırmak için İstanbul'a zayıf bir protesto çekmekten başka bir şey yapamayacaklardı⁴².

- 17 Yasakçıların oluru alınmadan yapılabilmesi mümkün olmayan bu eylemin lonca bağlantısı karanlık olsa da, Avusturya'nın İzmir Başkonsolosu Scherzer'in, 1870'lerin başında hazırladığı bir rapordan, şehirdeki hamallar ve loncaları hakkında çok şey öğrenmek mümkündür:

Hala İzmir'de ve diğer Türk şehirlerinde varlığını sürdüren ve önemli bir taşımacılık işi gören hamallardan söz etmek gerekmektedir. Devenin yüklenmesine değmeyecek veya arabaların giremeyeceği kadar dar olan sokaklarda hamallar her türde ve ağırlıktaki yükü, olağanüstü bir kuvvetle, beceriklilik ve dayanıklılıkla taşımaktadırlar. Ülkenin iç kesimlerinden gelen ve genellikle yayla insanı olan hamallar Ermeni veya Türk'tür. Güçlü-kuvvetli ve yapılı olan hamallar çok güçlü kemik yapısına sahiptir ve peynir ekmek ve meyve yemekte, su içmekte; aynı zamanda da yüz kiloya varan yükü çok uzaklara taşıyabilmekte veya merdivenlerden çıkarabilmektedirler. Hatta bazı hamallar iki yüz kiloya varan yük taşımakta ve develerle bu konuda yarışmaktadırlar. Hamallar çok güvenilir ve dürüst insanlar oldukları için depolarda uyumakta ve hatta bu iş için biraz da para almaktadırlar. Yaptıkları işin karşılığında kazançları fena değildir; günde 15-20 kuruş kazanmaktadırlar; masrafları az olduğu için de, birkaç yılda çoluk-çocuklarının yanlarına dönmektedirler. Hamallar bir tür lonca oluşturmaktadır ve başlarında hamalbaşı bulunmaktadır ki, emrindeki hamallara iş dağıtmak, bir ambar kiralayarak buradan çıkan malları gemilere taşımak gibi işleri organize etmekle görevlidir. Bu loncaya gümrükten çıkarılan malların taşınması hakkı da verilmiştir. Yapılan işlerin karşılığı olarak alınan paralar hamalbaşında toplanmakta; o da bu paraları hafta sonunda eşit olarak dağıtmaktadır. Hamalbaşı ise, yaptığı bu işin karşılığında diğerlerinden bir miktar fazla para almaktadır⁴³.

- 18 1879-1896 yılları arasında, Osmanlı ülkesinde ücretler gerilerken⁴⁴ fiyatlar artmıştı. Şer'iyeye sicillerini kullanan bir çalışma, 1880'den yüzyılın sonuna İzmir'de gıda ve eşya

fiyatlarının nasıl tırmandığını ortaya koymuştur. şöyle ki, vasıfsız bir işçi aylık kazancıyla 1853-56 arasında 35-40 okka (1 okka=1.280.9 kg) koyun eti alabilirken, 1893-94'te ancak, 20-25 okka alabilmekteydi⁴⁵. Yüzde 37,5'lik bir gelir kaybına işaret eden bu durum, sonraki yıllarda düzelmediği gibi daha da kötüleşmişti. 1903'te yeniden tırmanışa geçen fiyatlar, 1906'da Erzurum'da isyana, İstanbul ve İzmir'de ise grevlere neden olmuştu⁴⁶. Erişçi, yayın tarihi oldukça eski olan bir çalışmada, "1908 Temmuzu'nda saray istibdadının yıkılmasında işçi sınıfının amiller (sebepler) arasında olduğu asla inkâr edilemez" derken son derece haklıdır⁴⁷.

- 19 Hal böyleyken, İzmir liman işçilerinin hürriyetin (İkinci Meşrutiyet'in) ilanından önceki birkaç on yılda neden hiç grev yapmadıkları⁴⁸, şehirdeki İngiliz Konsolosluğu'nun hazırlattığı bir ticari rapordan kolayca anlaşılabilir:

1908 yılı, anayasanın ilan edilmesi nedeniyle ilginç gel(iş)miştir... Değişime ilk tepkiler işçi grevleri şeklinde olmuştur. Bu kelime önceden Türkiye'de pek bilinmiyordu. Ancak bu işçi sınıflarının ücretlerinden hoşnut olduğu anlamına gelmemektedir... Ancak eski rejimde (istibdat) gösteriler düzenleme, hakkını aramak, ücret artışı istemek gibi şeyler rüyasının bile görülemeyeceği şeylerdi. Anayasanın ilan edilmesiyle işçi sınıfları daha iyi şartlarda yaşamak için haklarını aramaya başladılar⁴⁹.

- 20 İlgili yazında "1908 Grevleri" ismiyle anılan eylem dalgası⁵⁰, Ağustos başında yükselmeye başladı. Ücretlerini arttırmak ve/veya çalışma koşullarını iyileştirmek isteyen on binlerce işçiye⁵¹, 11 Ağustos günü İzmir liman işçileri de katılmışlar⁵² ve saat ücretlerine % 100'ü aşan bir zam istemişlerdi⁵³. Rus (Gemileri), Panhelenik (Panellinos), Pantaleon ve Hacı Davud (Ferkuh) dışında kalan vapur acenteleri, liman işçilerinin bu isteklerini kabul etmemişlerse de⁵⁴, 14 Ağustos 1908'de daha fazlasını vermek zorunda kaldıkları anlaşılıyor. şöyle ki, grevden önce on iki saatlik bir işgünü için 0.88 dolar alan işçiler, artık sekiz saatlik bir işgünü için 1.22 dolar ücret alıyorlardı⁵⁵. Başka bir deyişle, hem işçilerin gündelik çalışma süreleri 1/3 oranında kısalmış, hem de gelirleri % 40 oranında artmıştı. 1908 Grevlerinde işçilerin, ortalama % 10 ila 25 arasında bir ücret artışı sağladıkları iddiası doğru ise⁵⁶, İzmir liman işçilerinin dikkate değer bir başarıya imza attığı söylenebilir. Ancak hürriyetin ilanını izleyen ilk iki ayda, enflasyonun % 30'lara dayanması⁵⁷ bu başarıyı gölgelemişti.

- 21 1908 Grevlerinde sermayeden yana tavır koyan İttihatçılar⁵⁸, 5 Ekim'de Avusturya-Macaristan'ın Bosna-Hersek'i ilhak ve 6 Ekim'de Bulgaristan bağımsızlığını ilan etmesiyle sarsıldılar. Bu açıklamaları, tomurcuklanan anayasal düzeni yıkmayı hedefleyen darbe girişimleri olarak değerlendiren İttihat ve Terakki Cemiyeti (İTC)⁵⁹, kendiliğinden başlayan çeşitli eylem ve protestoları, esasen iktisadi bir yaptırım aracı olan boykota⁶⁰ dönüştürmüştü. Basın ve cemiyetler üzerinden şekillendirilen bu toplumsal hareketin en önemli bileşeni, hedef devletlere ait malları Osmanlı ülkesine sokmayan liman işçileriydi⁶¹.

- 22 Tanin gazetesinin (İstanbul) 10 Ekim'de yaptığı, "limanlarımızda işleyerek Osmanlı parasıyla zengin olan terakki eden (ilerleyen) Avusturya vapur kumpanyalarına, bundan sonra bir küçük sandık bile vermeyelim" çağrısının⁶², İzmir'de duyulmamış olması mümkün değildir. Nitekim mavnacı esnafı, 16 Ekim günü İzmir'e gelen, Avusturya'nın Lloyd şirketine (Lloyd Autrichien) ait "Orana" isimli vapurdan mal çıkarmaya yanaşmamıştı. Ertesi gün, aynı şirketin "Galiçya" isimli vapuru, kayıkçılar

- gitmediği için yolcularını başka bir limana götürmek zorunda kalmış; 22 Ekim'de gelen Bukovina vapuru ise, yolcularını kendi filikalarını kullanarak karaya çıkarabilmişti⁶³.
- 23 Sadrazam Kâmil Paşa'nın, Avusturya-Macaristan mallarının limanlara girişine, hiçbir şekilde engel olunmamasını isteyen 28 Kasım tarihli genelgesini⁶⁴, tüm limanlarda işçilerin yaptığı gibi, İzmir liman işçileri de protesto etmişlerdi⁶⁵. Memur olmadıklarından hükümetin kendilerine karışamayacağını savunan işçiler, "iki üç kuruşa eşya" taşıdıklarını ve "bu iki üç kuruşu kazanmayı istemedikleri için de suçlanamayacaklarını" belirtmişlerdi⁶⁶. 7 Aralık'ta İzmir'e gelen Lloyd şirketinin "Hungaria" isimli vapurunu boşaltmayan işçiler, Osmanlılık düşüncesi etrafında birleştiklerinden, bundan böyle hiçbir Avusturya vapuruna yanaşmayacakları yemini etmişlerdi⁶⁷. Bu kararlarını duyurmak için, Kahveci Aziz Ağa önderliğinde Kordon'dan Avcılar Kulübü'ne, oradan da Frenk Mahallesi'ne yürüyen işçiler, Yemiş Çarşısı üzerinden hükümet konağı önüne gelmişlerdi. Yürüyüş boyunca, "Yaşasın Boykotaj" ve "Yaşasın Osmanlılar" sloganları atan İzmir liman işçileri, olaysız bir biçimde gümrük karşısındaki kahvehanelerine gitmişlerdi⁶⁸. İzmir'de görevli Yunan konsolosu, 19 Aralık günü görüştüğü Rum liman işçilerine, Türk meslektaşlarıyla ters düşmemeleri için boykota katılmalarını, ancak Düvel-i Muazzama'dan biriyle ters düşmek Yunan ulusunun yararına olmayacağından duygularını açıkça belli etmemelerini öğütlemişti⁶⁹.
- 24 Osmanlı Devleti, uğradığı zararı bir miktar tazmin ettiği düşüncesiyle⁷⁰ Avusturya-Macaristan ve Bulgaristan'a boykotajı, 1909 Martı'nda kaldırmıştı. Ancak birkaç ay sonra bu kez, Girit'in birleşmek (enosis) istediğini ilan ettiği Yunanistan boykotaja maruz kalacaktı. 1911 Kasımı'nda sona erecek boykotaj İzmir'de, 9 Ağustos 1909 günü Yunan vapurlarından mal indirmeyen kayıkçılarca başlatılmıştı. İlginç olan, 16 Ağustos'ta yeniden faaliyete geçtiği anlaşılan İzmir Boykotaj Cemiyeti'nin⁷¹, Avusturya-Macaristan ve Bulgaristan'a boykotajda, Müslüman işçilerle birlikte hareket eden Rum liman işçilerini boykotaja dahil etmesiydi⁷².
- 25 Başta, vapurlarının neredeyse hepsi Osmanlı limanları arasında gidip gelen Pantaleon gemicilik şirketi olmak üzere, tüm Yunan şirketleri boykotajdan büyük zarar görmüştü⁷³. Yunanistan'ın İzmir konsolosu, ülkesinin dışişleri bakanlığından, hiç değilse bütün gemilerinde dalgalandırdığı Yunan bayrağının itibarını iade için Pantaleon'un uğradığı zararın tazminini istemiş, ancak hükümeti boykotajdan etkilenen tek şirket olmadığı gerekçesiyle bu isteği reddetmişti. Yunan konsolosunun bir sonraki adımı, boykotajdan "en çok etkilenen sosyal grup olan (Rum) hamalları desteklemek üzere... bir komite" kurmak olmuştu⁷⁴. Yabancı konsolosların müdahalesi bazen, liman işçilerinin boykotajı gevşetmesine neden olabiliyordu. 1911 Mayısı'nda "Dimitrios" isimli bir Yunan vapuru, Almanya konsolosunun araya girmesiyle meşe palamudu olan yükünü boşaltabilmişse de, bir İngiliz-Yunan şirketine ait "Pontos" isimli vapurun İngiltere'den getirdiği yüke işçiler, alıcısı Yunan/Rum olmadığı halde yanaşmamışlardı⁷⁵.

İşçiler Yeniden Grevde

- 26 İzmir liman işçilerinin greve gittiğini duyuran ilk haberler, 2 Eylül 1913 tarihlidir. *Ahenk*'e göre, her tür gıda maddesi ve ev kiralalarına yapılan zamlar üzerine amele başları, yevmiyelerinin artırılması için vapur acentelerine başvurmuş, ancak aldırın

olmayınca grev yapmaya karar vermişlerdi⁷⁶. *Anadolu* aynı haberi oldukça ayrıntılı ve kendi duruşunu saklama gereği duymadan vermişti:

Mavnacılar vapur acentelerine karşı grev ilan etmişler. Bu haberi grevcilerden dört kişilik bir murahhas (temsilci) heyeti bize bizzat gelip verdi. Kendileriyle görüştük, anlaştık ve dinleştik. Ve neticede fikrimizde kat'iyen tayin etti ki, grevcilerin dünyalar kadar hakları vardır. Dünyanın en ağır, en tahammülsüz, en öldürücü işlerine omuz veren, günde kazanacakları beş on kuruş için ömür yıpratın bu zavallılar, dünyanın her yerinden fazla bedbahttırlar (mutsuzdurlar). Fakat bu sınıf (grup) amelenin bedbahtlıkları da, bu memlekette bu limana münhasır (özgü) gibidir. Çok çalışıyorlar. Aralarından her gün birkaçının başı, omuzu, dizi, kolu kırılıyor ve bütün bunlara mukabil kazançları bütün yevmiye hesabıyla yirmi kuruşu geçmiyor. Güya acentelerle eskiden yapılmış bir mukavele mucibince (gereğince) gündelikleri beş franktır. Hâlbuki bu paranın da sandal parası, sarrafiye bilmem ne gibi kesikleri olur ve ellere bir mecdiyeden⁷⁷ fazla para geçmez. Hâlbuki işleri bizim mavnacılara nazaran (oranla) efendilik, beylik olan diğer memleketler mavnacılarının, vapur amelesinin yevmiyesi daima 20-25 franktır. Hatta Pire'deki amelenin bile... İşte grevin sebebi: Açlık! Ve bu sebep karşısında eğilmek ve grevciler tarafında kalmak, vicdan ve izan (akıl) sahipleri için bir borçtur. Biz de böyle yapıyoruz. Hatta biraz ileri giderek grevcilere metanet (dayanıklılık) ve sebat (kararlılık) tavsiye ediyor, acenteleri de kendi menfaatleri icabı olarak bunlarla anlaşmaya davet ediyoruz. Matbaamıza gelen murahhas heyetin teminlerine (verdiği garantilere) göre, bu grev tamamıyla sakit ve rakd (sessiz sedasız) olacaktır. Ne gürültü, ne patırtı! Esasen meselenin halka aidiyeti yok. Acentelere karşıdır. Grevciler şimdilik yevmiyelerinin tezyidini (artırılmasını), hiç olmazsa sekiz franga iblağını (çıkarılmasını) istiyorlar. Bu talep haklıdır. Binaenaleyh işe karışmak için kendilerinde bir hak ve vazife göreceklein, bu talebin isafi sebeplerine (yerine getirilmesi gereğine) tevessül eylemeleri (inanmaları) lazım gelecektir. Ağlamayan çocuğa meme verilmediği eski bir hakikattir. Bilhassa en bariz hakları verilmediği, belki alındığı bu sırda mavnacılar ve vapur amelesinin bu teşebbüslerini muvaffakiyet temennileriyle (başarı dilekleriyle) alkışlamak bizim için bir borçtur⁷⁸.

- 27 İzmir'deki bir liman işçisinin, 20 kuruş olan yevmiyesiyle 1913 yılında satın alabildiği mallardan⁷⁹, bugün aynı yerde çalışan bir işçinin yevmiyesiyle⁸⁰ ne miktar satın alabildiğini karşılaştırmak, yaşam koşullarının tespiti için yardımcı olabilir.

Tablo 2. İşçi Yevmiyesinin Alım Gücünün Karşılaştırılması (1913-2009)

Bazı tüketim maddeleri (Gıda ve Giyecek)	Fiyatlar (okkası)		Yevmiyesi ile (okka olarak) ne kadar mal satın alınabildiği (1913 = 20 kuruş)	Yevmiyesi ile (okka olarak) ne kadar mal satın alınabildiği (2009 = 50 lira)
	1913 (kuruş)	2009 (lira)		
Şeker	3	3.5	6.6	14.3 (+ 7.7)
Peynir	12	10	1.6	5 (+ 3.4)
Kuru fasulye	4	4.5	5	11.1 (+ 6.1)
Zeytinyağı	8	12	2.5	4.2 (+ 1.7)

Pirinç	3	6.5	6.6	7.7 (+1.1)
Patates	1	3	20	16.7 (- 3.3)
Erkek elbisesi (Bir kat)	500	150	-	-
Ayakkabı (Bir çift)	70	40	-	-
Toplam	601	22.950 krş.	-	-
Kaynak: Sabri Sürgevil, "İzmir'de Fiyat Hareketleri ve Narh (1914-1918)", <i>Tarih İncelemeleri Dergisi</i> , III, İzmir: Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayını, 1987, s. 84 ve Sabri Sürgevil, "İttihat ve Terakki'nin İzmir Politikası", Ege Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Doktora Tezi), İzmir, 1984, s.s. 253-254.				

- 28 Doksan altı yılda (1913'ten 2009'a), bir liman işçisinin yevmiyesi yaklaşık 250 kat (% 24.900) artarken, Tablo 2'de gösterilen malların (bazı tüketim maddeleri) toplam fiyatı aynı süreçte, 38.25 kat (% 3725) artmıştır. Mal bazında değerlendirildiğinde, bir liman işçisi 2009 yılındaki yevmiyesi ile 1913 yılına oranla daha fazla şeker, peynir, kuru fasulye, zeytinyağı ve pirinç satın alabilmektedir. Bir kat elbise satın alabilmek için işçinin, diğer mallara harcanma yapmadığı varsayımı ile 1913 yılında 25 gün çalışması gerekirken, 2009'da 3 gün çalışması yetmektedir. Bir çift ayakkabı için ise, bu oran 3.5'a 0.8 gündür. Özetle işçi, 1913 yılında satın almak için yaklaşık 30 gün (601/20) çalıştığı mal sepetini, 2009'da sadece 4.5 gün (22.950/500) çalışarak alabilmektedir.
- 29 Bu bilgiler ışığında, 1913 yılında evli olan bir işçinin ekonomik bakımdan, bugün evli bir meslektaşından çok daha sıkıntılı olduğuna şüphe yoktur. Çünkü o tarihte hane reisi bir işçinin bakmakla mükellef olduğu hane halkı, çekirdek aile henüz oluşmadığından dört kişiden çoktu. Boğaz sayısının artması, yevmiyenin neredeyse tamamının gıda, giyecek ve kiraya harcandığı o tarihte, yaşam koşullarını alabildiğince ağırlaştırmış olmalıdır. Günümüzde bir işçinin yevmiyesini, 1913'te bir meslektaşının hiç harcama yapmadığı eğlence ve iletişim gibi kalemlere de yatırdığı, bu nedenle yevmiyesindeki artışın çok da önemli olmadığı ileri sürülebilir. Ancak işçilerin 1913 yılında satın aldığı malların tamamı, artık Türkiye'de üretilebildiğinden (pirinç, şeker ve elbiselik kumaş) fiyatlarının ucuzladığını unutmamak gerekir. Ayrıca bağımlı çalışanların o tarihlerde, kalitesiz olsa da son derece ucuz olan Çin mallarını tercih gibi bir seçenekleri de yoktu⁸¹.
- 30 Bir liman işçisinin ağzından dökülen şu sözler, vapur acenteleri tarafından nasıl soyulduklarını tüm çıplaklığıyla ortaya koymaktadır:
- Daha bugün Suriye hattından Rus vapuru geldi. Vapurda 7.000 çuval buğday, 1.100 boş çuval balyası vardı. Mecmu' (toplamı) aşağı yukarı 2.100 tona baliğ olan (varan) bu hamule (yük) İzmir'e çıkarılacaktı. Bunun için acente vapura on iki amele gönderdi. Amelenin gündeliği on sekizliktir. Hâlbuki acente ton başına, eskiden mukarrer (kararlaştırılmış) pazarlık veçhile ikişer frank ücret alıyor. Şu hesapça Rus vapurundan, 2.100 tonluk hamuleyi boşaltmak için acente 4.200 frank, yani 210 Napolyon aldığı halde, saatlerce ter dökerek çalışmış, vinç altında kalmak, ambara devrilmek gibi hayatı kim bilir kaç defa maruz-ı muhatara (tehlikeye maruz) kalmış, kuvve-i cismaniyasını (bedeni kuvvetini) bol bol sarf etmiş olan amele ne verdi bilir misiniz? On iki ameleye on sekizlikten yüz yirmi sekizlik... Artık insaf!

Amele sırtında 210 lira kazan da, sonra bu zavallılara yalnız 128'lik ver. Bu insanın insaniyetin neresine sığar? İşte bu küçük misal... liman amelesinin mağduriyetini anlatmaya kafidir⁸².

- 31 Ahenk başyazarının, 1908 Grevlerini ve sonrasında yapılan hukuki düzenlemeleri özetledikten sonra anlattıkları, vapur acentelerinin anlaşmaya çalışmak yerine, işçilerin hukuk ve asayiş ihlal ettiklerini öne sürerek grevi, kolluk güçleri marifetiyle sonlandırmak istediklerini göstermektedir:

... (vapur) acentelerine karşı grev ilan eden şehrimiz amelesi bu hareketleriyle ne kanuna, ne asayışe muhalif (aykırı) bir vaziyette bulunmamışlar, bilakis kanunen ve vicdanen, iktisaden meşru olan haklarını istimal eylemişlerdir (kullanmışlardır). Hatta temin olunduğuna (anlaşıldığına) göre zavallılar, bu hususta büyük bir sabır ve tahammül bile göstermişler. şehrimizde her şeyin fiyatı günden güne süratle yükseldiği, hele hane icarları (kiralari) şimdiye kadar emsali görülmemiş derecede terfi ettiği, böylelikle fevkalade müzayaka (darlık) içinde kaldıkları, ücretleri artırılmadığı halde, bunlar yine acentelerine karşı en ufak bir harekette bile bulunmamışlardır. Fakat son zamanlarda artık gayet çaresiz kaldıkları için bu surette harekete ıztırar (mecburiyet) his eylemişlerdir ki, bunda yerden göğe kadar hakları da vardır... Amelenin sırtından binlerce milyarlarca para kazanan müesseseler, şirketler yalnız kendi entrikalarını, menfaatlerini değil biraz da amelenin haklarını gözetmeli, bu husustaki mecburiyetlerini her daim nazar-ı itibar (dikkate) ve insafa almalı, böylelikle işçilerle iş sahipleri arasında meşru bir muvazene (denge) hasıl etmelidirler. Bunun için biz liman amelesinin bu sefer ki tatil-i eşgallerinde haklı olduklarına hükmetmekte vicdani bir mecburiyet his ediyoruz⁸³.

- 32 Vapur acentelerinin “*itilafçuyane*”, yani uzlaşma arayan bir şekilde hareket etmek yerine, işçileri her an vazgeçebilecekleri sözlerle oyaladıklarına dikkat çeken *Anadolu*'nun, greve bakışında herhangi bir değişiklik yoktu:

Ahiren (sonradan) aldığımız malumata göre acenteler grevcilerin mutalebatını (isteklerini) esasen kabule mütemayil (tarafdar) iseler de, bu bapta (konuda) taahhütlerini ifa edeceklerine (yerine getireceklerine) dair bir protokol imza etmek istemediklerinden, amele bundan şüphelenerek bir protokol imza edilmedikçe işe yanaşmayacaklarını ifade etmişlerdir. Bazı menbaalardan (kaynaklardan) amelenin grev yapmakta haksız olduklarına dair duyduğumuz sözler, işittiğimiz mütalaaların (düşüncelerin) bir hüsn-i niyete makrun (iyi niyete yakın) olarak söylenmiş bir söz olduğuna inanmak istemiyoruz. Bildiğimiz ve her zaman bağırarak müdafaa eyleyeceğimiz bir hak vardır ki, oda amelenin şimdiye kadar ayaklar altında kalan hakkıdır. Amele grevinde yerden göğe kadar haklıdır. Acentelere iş lazımsa, amelenin hakkını gözetinler. Ümit ederiz ki, acenteler pek yakında hakikati takdir edeceklerdir...⁸⁴.

- 33 Basının grevi desteklediği ve vapur acentelerinin yıllardır yapageldiği haksızlığı tamir edecek bir araç olarak gördüğü açıktır. Bu duruşun sergilenmesinde, boykotaj sürecinde liman işçileriyle kurulan sıcak ilişki ve yardımlaşmanın⁸⁵ etkisi olduğu düşüncesindeyiz. Nitekim işçilerin grev ilanını, bir heyet göndermek suretiyle *Anadolu* 'ya bildirmeleri çok anlamlıdır. Ayrıca basın, liman işçilerinin greve gitmesinde bir hukuk ihlali olmadığını yazarken son derece haklıydı. Şöyle ki, 8 Ekim 1908 tarihli “*Tatil-i Eşgal Cemiyetleri Hakkında Kanun-ı Muvakkat*” ile aynı devlet memurları gibi, kamuya hizmet götüren işyerlerinde (demiryolu şirketleri, liman, rıhtım, aydınlatma, su ve tramvay) çalışanların grev yapmaları yasaklanmış ve daha önce kurulmuş sendikalar kapatılmıştı⁸⁶.

- 34 Liman işçilerinin söz konusu Kanun-ı Muvakkat'ın grev yasağı koyduğu bağımlı çalışanlardan olmadıkları, Avusturya Dışişleri Bakanlığı'nın boykotaja katılan liman işçilerinin görevlerini kötüye kullandıklarını belirten bir şikâyetine, Viyana'daki Osmanlı elçiliğince verilen bir yanıtta kolayca anlaşılabilir. 1 Aralık 1908 tarihli bu yanıtta, gümrük hamallarının Osmanlı memuru sayılamayacağı, bunların ücretle kendi hesaplarına çalışan esnaf olduğu, hükümetin bu nedenle hamal ve mavnacılara ihtar etme yetkisinin bulunmadığı, ancak Avusturya vapurlarının kendi tayfalarının çalışmasına engel olacak hamallara müdahale edilebileceği belirtilmişti⁸⁷. 9 Ağustos 1909 tarihli "Tatil-i Eşgal Kanunu", liman işçilerinin bu durumunu değiştiren bir düzenleme getirmiş değildir.
- 35 *Ahenk*'in 12 Eylül tarihli nüshasında okunan,
 ... liman ameleleri ile mavnacılar ve sandalcıların muvafık-ı adalet (adalete uygun) bir surette istihdamları ile terfi-i ahvalleri zımında (durumlarının iyileştirilmesi için) ba emri sami-i vilayetpenahi (vilayet makamının yüksek emriyle) komodor beyefendinin riyaseti tahtında (başkanlığı altında) jandarma kumandanı, polis ve umur-ı ecnebiye müdürleri ile liman reisinden mürekkep (kurulu) in'ikad eylemekte (toplanmakta) olan komisyon...
- 36 şeklindeki haberden, vilayet makamının anlaşmazlığa acentelerin istediği gibi kolluk kuvvetleriyle değil, tarafları uzlaştırmak için müdahil olduğu anlaşılmalıdır⁸⁸. Gazetelerin "komisyon-u mahsus" (özel komisyon) ve "itilaf heyeti" ismiyle andığı bu kurula⁸⁹ sonradan, Rüsumat Başmüdürü Agâh Bey de eklenmişti ki, *Anadolu* anlaşmazlığın çözümlenmesinde gösterdiği gayret ve hizmetlerden övgüyle söz etmektedir⁹⁰. Üyelerinin tümü kamu görevlisi olan bu kurul, ilk toplantısını 9 Eylül günü polis müdüriyetinde yapmış ve 10 Eylül saat 16.00'da yeniden toplanmak kararı almıştı. *Anadolu*'ya göre, bu ilk toplantıda ücret konusu dışında hayli mesafe kaydedilmiş, hatta sonraki toplantı da anlaşmazlığın çözülebilmeye mümkündür⁹¹. *Ahenk* ise, umut edilen sonucun alınmadığını söyleyerek değerlendirmeye başladığı aynı toplantı hakkında daha kötümser bir tablo çizmektedir:
 İstihbarat-ı mevsukemize nazaran (aldığımız sağlam haberlere göre) mezkûr içtimada (söz konusu toplantıda) acenteler nokta-i nazarlarında (kendi görüşlerinde) ısrar edip, amele mutalebatlarını (isteklerini) bildirip de güya usulen kırk sekiz saat geçmeden tatil-i eşgal eyledikleri cihetle grevin muteber (geçerli) olmadığını iddia etmişler ve şayet amele ertesi günü işe başarlarsa tezyid-i ücret (ücret artırma) taleplerini ancak o zaman müzakereye muvafakat eyleyeceklerini (uygun bulacaklarını) beyan eylemişlerdir. Demek oluyor ki, acenteler greve karşı tavır lakaydane (ilgisiz tavır) takınarak işe emniyet vermek istemiyorlar ve gündeliklerin tezyidini müzakere etmezden evvel, amelenin gurur ve sebatını kırıp bir şey yapamayacaklarını adeta kafalarına vura vura anlatmak için evvel emirde (öncelikle) işe başlamalarını şart koşuyorlar...⁹².
- 37 10 Eylül günü yapılması kararlaştırılan toplantıyla ilgili *Ahenk*'in 12 Eylül'de verdiği, "birkaç günden beri devam etmekte olan liman ameleleri grevi hakkında komisyon-u mahsus marifetiyle icra eden tavassut (aracılık) ve müzakerat (görüşmeler) neticelenmek üzeredir..." şeklindeki bir haberden, toplantının verimli geçtiği anlaşılıyor. Nitekim aynı gün "geç vakit" grev sona ermiş⁹³, 13 Eylül sabahı işçiler işbaşı yapmışlardı⁹⁴.

Tarafları Anlaştıran Nedenler

- 38 İşçilerle işverenleri anlaştıran nedenler, on iki gün devam eden bu grevle ilgili bazı ayrıntıların öğrenilmesine aracılık etmektedir. Öncelikle gemicilik şirketlerinin vapurlarını, kendi tayfaları marifetiyle boşaltıp yükletmesi üzerinde durmak isteriz. Olasılıkla kurulun ilk toplantısını yaptığı 9 Eylül günü başlayan bu uygulama, emtiadan ton başına kestiği ücreti artık tahsil edemeyeceği için vapur acentelerini; grevi kırabileceği için ise işçileri rahatsız etmiş olmalıdır. Acente temsilcileri, aynı gün öğleden sonra, Mesajiri (Messagerie) Acentehanesi'nde yaptıkları toplantıda⁹⁵, kendilerini zarara uğratan bu uygulamayı da konuşmuş olmalıydılar.
- 39 Tayfaları marifetiyle yük alıp veren ilk vapurun, Lloyd şirketi'ne ait Esterya vapuru olduğu ve 10 Eylül'de limandan ayrıldığı anlaşılıyor⁹⁶. İzmir'de eğlenip dinlenmeyi düşlerken⁹⁷, tonlarca yükü sırtlamak zorunda kalan bu insanların memnuniyetsizliği, Belçika bandıralı bir yük vapuru tayfalarının, 10 Eylül günü greve gitmesinden bellidir⁹⁸. Bu durum kuşkusuz liman işçilerini sevindirmişti ama
- Belçika bandıralı bir yük vapurunun taifesinden (tayfasından) biri grev dolayısıyla icra-yi tesir edip (limandaki) amelenin teşebbüs ve mesaisini ihlal etmemek (grev kırıcılığı yapmış olmamak) için diğer vapurların taifelerini iş görmemek hususunda ikna edebilmiş ise de, bilahare (sonradan) kapudanların müdahalesi üzerine taifeler tekrar hamule (yük) alıp vermeye mecbur olmuşlardır
- 40 diyen bir haberden⁹⁹, sevinçlerinin yarım kaldığı anlaşılmaktadır.
- 41 İkinci olarak grevin yayılması, yani domino etkisi yaratmasına bakılmalıdır. *Anadolu vilayetçe oluşturulan kurulun 10 Eylül'de yaptığı toplantıdan sonra, "temenni ederiz ki, bu ihtilaf daha pek uzayıp tevessü etmesin (genişlemesin). Çünkü bir iki gün daha devam edecek olursa, bunun diğer grev yapmayan ameleye de sirayet etmesi melhuzdur (akla gelir)"* diyerek¹⁰⁰, bu olasılığa dikkat çekmişti. Nitekim ton başına dört kuruş yükleme ücretiyle İzmir limanında çalışmakta olan kömür işçileri, ton başına beş kuruş talebiyle grev ilan ettiler. Var-der-Zee, Whittal ve Vezir (Hidiviye) şirketlerine, 10 Eylül'de yazılı olarak taleplerini ileten kömür işçilerinin sayısı yüz yetmiş kadardı¹⁰¹. Yunanca yayımlanmış İzmir gazetelerinden *Amalthia*'nın bildirdiğine göre, İzmir-Kasaba hattının hamalları, liman işçilerine destek olmak amacıyla grev ilan etmiş ya da etmek üzereydi. Yemiş Çarşısı hamallarının aynı amaçla yapmaya çalıştığı greve ise bir şekilde engel olunabilmişti¹⁰². İzmir-Aydın hattı işçileri grev ilan etmişler ancak, grev nizamnamesi gereği vilayete verdikleri beyannamenin üzerinden 48 saat geçmediği için, bu sürenin dolmasına kadar işlerine devam etmekteydiler¹⁰³.
- 42 Son olarak grev-ticaret ilişkisine odaklanmak gerekiyor. Vilayet makamı anlaşmazlığa müdahil olmazdan önce *Ahenk*, grevin ticarete dolayısıyla ülkeye vereceği zarara şöyle dikkat çekmişti:
- ... yapılan grevin bilhassa bu sıraya tesadüf ettirilmesi, İzmir hayat ve faaliyet-i ticariyesi üzerinde mühim bir tesir husule getireceği pek tabii bulunduğundan, böyle selamet-i iktisadiyeye az çok rahne açacak (zarar verecek) bir meseleye karşı hükümetin vesaire alakadaranın (ilgililerin) seyirci vaziyetinde kalmamaları zaruridir sanırız. Binaenaleyh bir taraftan hükümet, diğer taraftan sair erbab-ı alaka (ilgililer) hayr-hah (iyiliksever) birer nasıh (öğütleyici) ve mutavassıt (aracı) sıfatıyla işe müdahale eder de acentelerle ameleler arasındaki ücret ihtilaflarını, acentelerin safsatalarından ziyade amelenin mağduriyetlerini nazar-i itibara almak suretiyle bir saat evvel bertaraf etmeye muvaffak olurlar (gidermeyi başarırlar) ise,

bu suretle memleketin faaliyet-i iktisadiyesine büyük bir hizmet etmiş olacakları şüphesizdir...¹⁰⁴

- 43 Keza Anadolu, birkaç gün sonra “*şu zamanda grevin tevessü etmesi (genişlemesi), ticaret-i mahalliye üzerinde pek büyük yara ve zararlar açacaktır*” derken¹⁰⁵ son derece haklıydı. Çünkü hasat mevsiminde olunması nedeniyle üzüm ve incirin İzmir’e aktığı bir sırada başlayan grev, ihracatı durma noktasına getirmişti. *Amalthia*’dan alınmış bir habere göre,

... alıcılar piyasadan çekildikleri cihetle (için)... üzüm, incir vesaire fiyatları ehemmiyetli miktarda tedenni etmişti (gerilemişti). Bunun üzerine birçok tüccarlar Polis Müdürü Cemal Bey’e müracaat edip müdahalesini istemişlerdir. Fakat Cemal Bey, vazife-i asliye ve müterettibi (asıl görevi) muhafaza-i inzibata münhasır (emniyeti korumakla sınırlı) olduğundan grev meselesinde hiçbir tedbir ittihaz edemeyeceğini (alamayacağını) söylemiştir. Tüccarlardan başka Düyun-ı Umumiye Müdürü ile (İzmir’de) bulunan Düyun-ı Umumiye Dairesi erkânından (ileri gelenlerinden) Adosyidi(s) Efendi’nin dahi polis müdürünü ziyaret edip grev münasebetiyle Düyun-ı Umumiye varidatında (gelirlerinde) hayli tenakus (eksilme) görülmekte olduğundan işe bir nihayet verilmesini rica etmişti¹⁰⁶.

- 44 Sermaye kesimi ile basın arasında sıkışan valilik makamı, elbette bu duruma kayıtsız kalamazdı. Kurul toplantılarında tarafların ne söylediği bilinmiyor ise de, kamu görevlilerinin liman işçilerini kollayan bir duruş sergilediğine ilişkin işaretler vardır. Polisin anlaşılmayan bir sebeple tutuklanmış olduğu dokuz liman işçisini, kurulun ikinci toplantısını yapacağı 10 Eylül sabahı serbest bırakmasını¹⁰⁷ bu çerçevede değerlendiriyoruz. Bir gün önce Anadolu, işçilerin polis müdüriyetine isteklerini anlatan bir dilekçe verdiği, Polis Müdürü Cemal Bey’in işçilerle acenteleri uzlaştırmaya gayret ettiği ve polis müdüriyetinin grev bittikten sonra, işçiler arasında bir yardımlaşma sandığı kurmak üzere girişimde bulunacağını yazmıştı¹⁰⁸.

İşçilerde Sınıf Bilinci

- 45 Dünyanın her yanındakiler gibi, Osmanlı Devleti’nde de bağımlı çalışanların, sınıf bilincine sahip olup olmadıkları tartışma konusudur. Marks’ın ve Marksist düşünürlerin söylediklerinden hareketle yapılagelen bu tartışmanın özünde, “sınıf” kavramının nasıl tanımlanması gerektiği sorusu vardır. Niyetimiz, çağdaş bir çalışmanın “*gerçek bir dert nesnesi*” olarak gördüğü bu soruna¹⁰⁹ bulaşmak değil, İzmir liman işçilerini değerlendirebilecek kadar yakınlaşmaktır.
- 46 Marks “sınıf” kavramını, “kendinde sınıf” (bilinç taşımayan proletarya) ve “kendi için sınıf” (sınıf bilinci taşıyan politik hareketliliğe sahip proletarya) şeklinde ayrıştırarak çözümlenmek istemişti. Yapısal olarak belirlenmiş sınıf ile oluşan sınıf arasında aşılabilir bir çizgi çeken bu yaklaşıma göre sınıflar, sadece ekonomik özneler değil; aynı zamanda toplumsal dönüşümü gerçekleştirecek güçlerdi. Ancak sınıfların bunu başarabilmeleri, “kendinde sınıf” konumlarını aşarak, “kendi için sınıf” konumuna yükselmeleri, yani oluşumlarını tamamlamalarına bağlıydı¹¹⁰.
- 47 Bir yüzyıldır devam eden Marksist sınıf tartışmalarına katkıda bulunanlardan birisi olan İngiliz tarihçi Thompson’a göre, sınıf bir yapı ve kategori değil, “*insan ilişkilerinde gerçekten olan ve (oluşumu da gösterilebilen) bir şeydi*”. Marks’ın yazılarında yüklediği anlamdan farklı olarak, üretim araçlarıyla belirli bir ilişki içinde olan pek çok insanın,

matematiksel olarak tanımlanabilen gerçek bir varlığa sahipmiş gibi ele alınmasından¹¹¹ ötürü; “sınıf bilincinin olduğu gibi değil de, olması gerektiği gibi açıklandığını” belirten Thompson; işçi sınıfı bilincinin oluşumunda tarım işçileri ve zanaatkarların aktardığı deneyimin önemine işaret etmektedir¹¹².

- 48 Burada yeniden, Osmanlı’ya özel terminoloji sorununa değinmemiz gerekmektedir. şöyle ki, Osmanlı’da sınıfın, kavramın Marksist tanımından farklı bir şeye tekabül ettiği, araştırmacıların görüş birliği içinde olduğu bir konudur. Berkes’e göre,

Biz (Türkler) bugün sınıf sözcüğünü Avrupa dillerindeki ‘class’ karşılığı kullanıyoruz. Genel olarak bu sözcük, hem Arapça’da hem Türkçe’de bu anlama gelir. Ama Osmanlılarda bu sözcüğün bir de teknik anlamı vardı. Bu anlamda ‘sınıf’, ‘class’ demek değil ‘lonca’ demektir¹¹³.

- 49 Ahmad bu değerlendirmeyi, “İngilizce ‘class’ kelimesinin Türkçe’de karşılığı olan ‘sınıf’ ... esnaf ve zanaatkarları çağrıştırıyor ve İngilizce’deki sınıf kavramından ziyade mertebeyi ifade eden zümre veya tabaka gibi kelimelerle eş anlamlı olarak kullanılıyordu” tümcesiyle genişletmektedir¹¹⁴.

- 50 Sanayinin gelişmediği toplumlarda “sınıf” kavramı hakkıyla kullanılmak ve Thompson’ın sözünü ettiği deneyim kıymetlendirilmek isteniyorsa, “kendinde sınıf” kavramının kullanımı, Pozitivist Marksizm’in aksine kapitalist koşullar özelinde sınırlandırılmalı ve “sınıf mücadelesi” ile “sınıf bilinci” arasında kurulan dolaysız bağ koparılmalıdır¹¹⁵. Kapitalizme geçiş yap(a)mamış ülkelerin bağımlı çalışanlarınca gerçekleştirilen eylemler, ancak böyle yapılırsa açıklanabilir olmaktadır.

- 51 İzmir Limanı’nda emeğini satan hamal, mavnacı ve sandalcıları, 17. yüzyılın ilk çeyreğine inen mücadele geçmişlerinden kaynaklanan zengin bir deneyim birikimine sahip olmaları nedeniyle işçi sınıfından görüyoruz. Ayrıca, kırsaldan kopmuş olmaları nedeniyle mülksüzleşmiş ücretlilere dönüştükleri anlaşılan bu insanların, köylülüklerinden sıyrılarak yaptıkları işle uyumlu bir sınıf kimliği edinmiş olduklarını düşünüyoruz.

- 52 İkinci Meşrutiyet döneminde Osmanlı işçilerinin, Marksist anlamda sınıf bilincine sahip olmadıkları genel kabul gören bir görüştür. Tunçay, Osmanlı nüfusunun küçük bir kesimini oluşturmaları ve sosyalist hareketin aralarında yayılma olanağı bulamaması nedeniyle sanayi işçilerinde (bile) sınıf bilinci olmadığını öne sürmüştür¹¹⁶. Sencer, Osmanlı sosyalist hareketinin, işçileri yönlendirip yönetebilecek birikim ve sınıf mücadelesini ateşleyebilecek kuvvetten yoksun olduğu düşüncesindedir¹¹⁷. Ahmad,

Birinci Dünya Savaşı’nda (Osmanlı) hükümetin(in) eğitim için Almanya’ya gönderdiği işçiler ya usta zanaatkarlardan ya da genç öğrencilerden oluşmaktaydı. Bu insanların kimliklerini tanımlayan şey zanaatlarıydı, sınıf bilincinden tamamen yoksundular; ancak bir kısmı Almanya’da yarım yamalak da olsa sınıf konusunda bilinçlendiler

- 53 derken¹¹⁸; Karakışla, 1908 Grevleri’ne katılan işçilerin yalnızca ücret artışları ve diğer sosyal haklar için mücadele ettikleri, bu nedenle onları “kendi içinde sınıf” olarak değil, “kendinde sınıf” olarak tanımlamanın daha doğru olacağı sonucuna varmaktadır¹¹⁹. Ethem Nejat’ın çağdaşı olan bir başka sosyalist: Dr. Şefik Hüsnü (Değmer), *Kurtuluş* dergisinde çıkan “Bugünkü Proletarya ve Sınıf Şuuru” başlıklı yazısında, geniş anlamda proletarya olarak tanımladığı Türk halkında bir sınıf hissi, sınıf anlayışı ve dayanışması olmadığını belirtmektedir¹²⁰.

- 54 İşçi sınıfının, hürriyetin ilanı dolayısıyla istibdadın yıkılmasında oynadığı rolü vurgulayan çalışmaların varlığı¹²¹, İkinci Meşrutiyet döneminde Osmanlı işçilerinin, Marksist anlamda sınıf bilincine sahip olmadıkları (ya da “kendinde sınıf” oldukları) görüşünü aşındırmıştır diye düşünüyoruz. Nitekim Marksist sınıf tartışmalarına dışarıdan bakan bir tarihçi olarak Vatter’in söyledikleri, bizi destekler mahiyettedir. Şam’daki tekstil çalışanlarının (usta ve kalfalar) lonca içindeki yerleri ve yaptıklarından hareketle 1850–1914 yılları arasında Osmanlı işçileri ve işçi eylemlerine odaklandığı bir çalışmasında Vatter,
- akademik çalışmaların çoğunda çıkış noktası, sınıf bilinci taşıyan işçilerin ve işçi örgütlerinin ortaya çıkması için büyük çaplı kapitalist işletmelerin gerekli olduğu varsayımdır. Sınıf bilinci genellikle Marks’ın deyimiyle ‘devrimci’ sınıf bilincine özdeş sayılmış ve Marksist veya sosyalist örgütlere üyeliğin ‘sınıf bilincinin’ göstergesi kabul edilmiştir
- 55 demektedir¹²². Başta fabrika olmak üzere tersane, maden ocağı, demiryolu, tramvay, elektrik, su, havagazı gibi modern işletmeler dışında, geleneksel zanaat sektörlerinde ücretli çalışanları (atölye ve evlerde üreten kalfalar) dışlayan bu yaklaşımı eleştiren Vatter, herhangi bir sendikaya olmasa da, kendileri gibi loncalara üye olan işverenlerine (ustalar) karşı, ekonomik çıkarlarını korumak için greve giden kalfaların, “belli bir ölçüde sınıf bilincine ulaşmış” olduklarını öne sürmektedir¹²³.
- 56 1912 tarihli bir kanun Osmanlı lonca örgütlerini, dolayısıyla İzmir liman işçilerinin üye oldukları loncayı/loncaları lağvetmişti¹²⁴. Loncalarının var olduğu dönemde “işveren” değil, sadece “işdağıtan” konumundaki hamalbaşlarına (/amelebaşlarına) karşı, herhangi bir eylem yapıp yapmadıklarını tespit edemediğimiz liman işçilerinin de, şam’daki dokumacı kalfalar kadar sınıf bilincine ulaşmış oldukları düşüncesindeyiz¹²⁵. Çünkü ekonomik çıkarları için bunlar da, işverenlerine (tüccarlar/vapur acenteleri) karşı greve gitmişler; üstelik bunu, dokumacı kalfalar gibi artı-değer üretkeni olmadıkları halde yapabilmişlerdir. İzmir liman işçileri ayrıca, eylem sürecinde kolluktan sorumlu kamu görevlileri (yasakçılar/polis müdürlüğü) ve basının desteğini almaya özen göstermişlerdir. Böyle olması kuşkusuz, işverenler üzerinde baskı oluşturmak suretiyle greve gitmelerine neden olan isteklerini gerçekleştirmek içindi. Son olarak liman işçilerinin, Thompson’ın sınıf bilincine ulaşmada çok önemli bulunduğu iş yavaşlatma, işleri yokuşa sürme ve boykotaj (bu sonuncusu bize ait) gibi, siyasi örgütlenmeler içinde cereyan etmek zorunda olmayan dayanışma örüntüleri sergileyebildiklerini de¹²⁶ vurgulamak gerekir.
- 57 Karakışla’nın, “Osmanlı işçileri veya hiç değilse işçi örgütleri arasında sınıf dayanışması olduğu yolunda elimizde veri bulunmuyor. Neredeyse hiçbir işçi grubu aynı şehir ve sektörde ön plana çıkan diğer bir grubu desteklemedi” şeklindeki değerlendirmesi¹²⁷ yerindedir. Makalemize konu olan grevi desteklemek amacıyla İzmir-Kasaba hattı ile Yemiş Çarşısı hamallarınca yapılan veya yapılmaya teşebbüs edilen grevler¹²⁸, sınıf bilinciyle ilintili modern bir tavır olmayıp, lonca sisteminden kaynaklanan geleneksel esnaf dayanışmasının tezahürü olarak değerlendirilmelidir.
- 58 1908 Grevlerine katılan İzmirli işçiler, devlet adamları ve ittihatçıların şiddetli itirazlarına rağmen, Osmanlı bayrağı yanında Yunan ve Ermeni bayrakları da taşımışlardı¹²⁹. 1913 Sonbaharı itibariyle özellikle liman işçilerinin, daha da siyasallaştıkları söylenebilir. Boykotlar Müslüman işçilerin; Yunanistan’a karşı yapılan

boykot ise, mağdur oldukları için Rum işçilerin milliyetçisini bilemiş ve işverene karşı birlikte hareket etme iradesini zayıflatmış olmalıdır.

Lonca: Limandaki İşçi Örgütü

59 Quataert'ın “*en seçkin işçi örgütü*” dediği lonca¹³⁰, bir işkolundaki usta, kalfa ve çırakları kapsayan ve özellikle “esnaflık” denilen eliş zanaatkârlığının gelişmesini sağlayan mesleki bir dayanışma örgütüydü¹³¹. İşveren olması nedeniyle ustanın egemen olduğu bu örgütte, emek sömürüsü vardı. Şöyle ki, kalfaların hakkı olan ücretin miktarı lonca, yani ustalar tarafından belirlenmekte olup, çalışma koşulları oldukça ağırdı. Genel olarak on iki saatin altına düşmeyen günlük çalışma süresi şafak sökerken başlar, gün batımı ile sona ererdi¹³². Bu durumu gözlemek için,

... zanaatçı dayanışması söyleminden ve birtakım ritüellerden yararlanılıyordu. Örneğin üyeliğe kabul merasiminde olduğu gibi üyelerin eşit olmayan konumları bir mesleğin ardı ardına gelen basamakları olarak sunuluyor, mesleğin ayrılık yaratması muhtemel konularına öзде birleştirici anlamlar yükleniyordu¹³³

60 Tüm İktisatçılar Birliği'nce yayımlanmış bir çalışma, 1910 yılında İzmir'deki liman işçilerini, sendikası olan işçi grupları arasında göstermektedir¹³⁴. Mevzuatta liman işçilerinin sendika kurmasını engelleyen açık bir hüküm bulunmasa da¹³⁵, iktidarın işçi sendikalarına sıcak bakmadığı açıktır. Nitekim bir İştira Amele Sendikası kurmak amacıyla 1911 yılında Selanik Valiliği'ne yapılan başvuru sürüncemede bırakılmış, Drama ve Kavala'daki tütün işçilerince kurulmuş sendikalarının faaliyeti önlenmeye çalışılmıştır¹³⁶. Cemiyetler Kanunu'nun, “... ülkenin düzen ve geleneği, devletin bütünlüğü açısından bozucu, devlet biçimini değiştirme amacına yönelik, çeşitli Osmanlı unsurlarını siyasal yönden ayırmaya yönelik” cemiyetler kurmayı yasaklayan üçüncü maddesi¹³⁷, iktidarın bu tür uygulamalarını kolaylaştırmış olmalıdır. Bu bağlamda, 1910 yılında İzmir'deki liman işçilerinin sendikası olduğu bilgisi doğru gibi görünmemektedir. Kaldı ki, kaynak göstermeden verilen bu bilgiyi destekleyecek ciddi bir kanıt, örneğin: Aydın Valiliği'ne yapılmış bir başvuru veya söz konusu valilikçe işçilere verilmiş bir ruhsat ilmühaberi yoktur¹³⁸. Burada olasılıkla “boykotaj” sözcüğünü tamlayan “cemiyet” veya “sendika” teriminden kaynaklanan bir sorun vardır. Şöyle ki, Tüm İktisatçılar Birliği İzmir'de, İstanbul ve Selanik'teki gibi, tüccarın mesleki birlikteliğine işaret eden (boykotaj cemiyetinden ayrı) bir boykotaj sendikasının olduğu yanlışlığına düşmüştür¹³⁹.

61 İzmir liman işçilerinin üye oldukları lonca(lar), 1912 tarihli bir kanun resmen lağvedinceye kadar¹⁴⁰ varlığını sürdürmüş olmalıdır. Sonraki yıllarda lonca sistemi, “cemiyet” veya “kulüp” ismini taşıyan örgütlerle var olmaya devam etmişti¹⁴¹. Makalemizin konusu olan grevin taraflarını uzlaştıran koşullardan ilki, “*badema* (bundan böyle) *liman ameleleri öyle işçi marifetiyle alınmayıp doğrudan doğruya amele kulüplerinden istenecekti*”şeklindedir¹⁴². Anlaşılan o ki, İzmir liman işçilerinin de bir süredir, “kulüp” ismini taşıyan örgütleri vardır, ancak bazı işçiler söz konusu örgütlerle birlikte hareket etmemektedir. Bu nedenle 1913 Sonbaharı'nda işçilerin, 1908'e oranla daha zayıf ve yetersiz bir örgütsel yapıyla greve gittikleri açıktır.

Sonuç

- 62 Ahenk'e göre, on gün devam eden grevi sona erdiren koşulların belli başlıları şunlardı:
- 63 1. Badema liman ameleleri öyle işçi marifetiyle alınmayıp doğrudan doğruya amele kulüplerinden istenecekti.
- 64 2. Yevmiye iştiğal (günlük çalışma) saatlerinde tadilat icrası (değişiklik yapılması) esası kabul olunmuş ve müddet-i iştiğalin (çalışma süresinin) dokuz saate tenzili takarrür eylemiştir (indirilmesi kararlaştırılmıştır). Şu halde amele dokuz saatten fazla işleyecek olursa, bu fazlalar için saat başına münasip (uygun) bir ücret tayin edilecektir.
- 65 3. Acenteler ameleye mahsus olmak üzere bir teavün sandığı teşkili (kurulması) esasını ve bu sandığa beher (her bir) amele başına yarım franktan bir franga kadar mütefavit (değişebilen) bir meblağ terk ve tahsisini kabul eylemişlerdir.
- 66 Görüldüğü üzere işçiler, grev ilan etmelerine neden olan daha fazla ücreti alamamışlardır. Gazetenin yukarıdaki koşulları açıklayan haberine, “... amele tarafından dermiyan edilen (öne sürülen) şerait (şartlar) ve maddiyattan (somut taleplerden) ekserisi az çok tadil edilmiştir (değiştirilmiştir)” tümcesiyle başlaması bundandır. Aynı haberin devamında, “... fakat içlerinde bu mukarrerata (kararlara) bazıları bilhassa gayri Müslim işçiler muhalefette ısrar etmiş ve diğer ameleleri de tahdide (sınırlamaya) kıyam eylemiş (kalkışmış) olduklarından bunlar zabıtaca (polis tarafından) taht-ı nezarete alınmışlardır” denmesi¹⁴³, işçilerin en azından bir kısmının, varılan sonuçtan memnun olmadığını ortaya koymaktadır. Bu koşullardan ayrıca, işçilerin hürriyetin ilanından sonra gittikleri grevde edindikleri, gündelik çalışma süresini sekiz saate indiren kazanımı koruyamadıkları anlaşılmaktadır.
- 67 Böyle olması daha çok, İzmir'deki Amerikan Konsolosu'nun 1908 yılında, “işçiler ellerine geçen parayı hemen yiyeceğe çevirmek zorundalar. Bu nedenle grevde uzun süre dayanmaları imkânsız. Avrupa ve Amerika'da benzeri durumlarda olduğu gibi arkalarında kendilerine grev süresince destek olacak bir kaynak yok” diyerek¹⁴⁴ dikkat çektiği, işçi örgütlerinin zayıflığıyla ilgilidir. Öte yandan 1913 grevi, işçiler için tam bir başarısızlık da değildir. Şöyle ki, her şeyden önce bu grev, 1908 yılında gidilenden bir hafta daha uzun sürmesi nedeniyle işçilerin mücadele isteğini mahmuzlamış olmalıdır. Günlük çalışma süresinin azaltılması ve acentelerin işçiler için kurulacak yardımlaşma sandığına işçi başına para yatıracak olması, uzlaşma koşullarında işçilerin lehine olan somut kazanımlardı. Burada sıkıntı, günde dokuz saatten fazla çalışacak işçiler için, saat başına ek ücretin belirlenmemiş ve belirtilmemiş olmasıdır. Konunun işverenlerin insafına terk edildiği açıktır. Öte yandan, siyasal iktidara ait olduğunu yazdığımız yardımlaşma sandığı kurma düşüncesi, acentelere cazip gelmiş olmalıdır. Böylece işçiye her ay, talep ettiği fazladan 3 frank yerine, sadece 0.5-1 frank verilmiş oluyordu. İşçiler açısından bir kayıp olduğu açık olan bu durumun, teselli edici bir yönü vardır. Bir sendika olmasa da, söz konusu sandıkla liman işçileri ilk kez, sendika benzeri bir örgüte sahip oluyorlardı.
- 68 Son olarak, acentelerin işçilere karşı izlediği politikayı açıklayabileceğini düşündüğümüz bir tespit yapmak isteriz. Avrupa ile Osmanlı Devleti arasındaki ticaret hacminin artması sonucu, Osmanlı liman kentlerine yığılan emtia, gemicilik şirketlerinin rekabet etmesini anlamsız kılmıştı. Bu nedenle, 19. yüzyılın son çeyreğinde

... yabancı vapurlar yolcu ve eşya taşımak konusunda birbirleriyle anlaşmışlardır. Örneğin, İzmir'deki yabancı vapurlar ihracat eşyasını pahalı taşımak için aralarında yüksek bir tarife yapmak konusunda anlaşmışlardı... Yabancı vapurların bu şekilde Avrupa limanlarına pahalı eşya taşınması köylünün aleyhine bir sonuç veriyordu. Örneğin İzmir'den Avrupa piyasalarından birine nakledilecek afyon dünya fiyatlarına uymak zorundaydı. İzmir afyonlarının dünya piyasası üzerinden satılması için köylünün elinden daha ucuza alınması gerekiyordu. Bu yüzden vapur işletmelerinin aldığı yüksek navlun farkını, üreticiler az para almak suretiyle ödemiş oluyordu¹⁴⁵.

- 69 Osmanlı Devleti'nin Avrupa ekonomisine bütünleşmesine bağlı olarak mülksüzleşen köylüler de, iş umuduyla liman kentlerine yığılmıştı. Bu nedenle, gemicilik şirketleri arasındaki anlaşmanın bir benzerinin, vapur acenteleri arasında da var olduğuna şüphe yoktur. Farklı olan ilkinin köylüyü, ikincisinin işçiyi soymasıydı.
- 70 **Katkı Belirtme:** Makaleyi İngilizce'ye çeviren doktora öğrencim Gökser Gökçay'a, Tablo 2'nin değerlendirilmesine katkıda bulunan Prof. Dr. Ertuğrul Deliktaş'a, İzmir Limanı ve vapur acenteleriyle ilgili sorularımı yanıtlayan: Gümrük komisyoncusu Sabih Aygün'e, TCDD Yolları Alsancak Gar Müdürü Seyfi Yardımcı'ya teşekkürü bir borç bilirim.

BIBLIOGRAPHY

Ahenk [2, 8, 11, 12, 14 Eylül 1913; 20 Nisan 1914].

Ahladi, Evangelia (2008) "İzmir'de İttihatçılar ve Rumlar Yunan-Rum Boykotu (1908-1911)", *Kebikeç*, 26, pp. 175-208.

Ahmad, Feroz (1999) "Osmanlı İmparatorluğu'nun Sonu", in Kent, Marian (ed.) *Osmanlı İmparatorluğu'nun Sonu ve Büyük Güçler* [Fethi, Ahmet (trad.)], İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, pp. 6-35.

Ahmad, Feroz (2007) "Cumhuriyet Türkiye'sinde Sınıf Bilincinin Oluşması, 1923-1945", in Quataert-Eric, Donald; Zürcher, Jan (eds.) *Osmanlı'dan Cumhuriyet Türkiye'sine İşçiler 1839-1950* [Ekiz, Cahide (trad.)], İstanbul, İletişim Yayınları, 2. Baskı, pp. 123-154.

"Amele" (1996) *Türkiye Sendikacılık Ansiklopedisi*, I. Cilt, İstanbul, Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfının Ortak Yayınıdır.

Anadolu [2, 9, 11, 14 Eylül 1913].

Arıkan, Zeki (1985) "Tanzimat ve Meşrutiyet Döneminde İzmir Basını", *Tanzimattan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi*, I, İstanbul, İletişim Yayınları.

Baykara, Tuncer (1974) *İzmir şehri ve Tarihi*, İzmir, Ege Üniversitesi Arkeoloji Enstitüsü Yayınları.

Berber, Engin (1999) *Yeni Onbinlerin Gölgesinde Bir Sancak: İzmir (30 Ekim 1918-15 Mayıs 1919)*, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

Berkes, Niyazi (1972) *Türkiye İktisat Tarihi*, Birinci Cilt, İkinci Baskı, İstanbul, Gerçek Yayınevi.

- 1923 Senesi İzmir Vilayeti İstatistiği (2001) Yay. Haz. Erkan Serçe, Cilt 2, İzmir, İzmir Yayıncılık.
- Cevat Sami ve Hüsnü (2000) *İzmir 1905*, Sadeleştirerek Yeni Harflere Aktaran, Erkan Serçe, İzmir, İzmir Yayıncılık.
- Çetinkaya, Y. Doğan (2004) *1908 Osmanlı Boykotu, Bir Toplumsal Hareketin Analizi*, İstanbul, İletişim Yayınları.
- Ege, A. Şahabettin (2002) *Eski İzmir'den Anılar*, Yay. Haz. Erkan Serçe, İzmir, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayını.
- Elmacı, Mehmet Emin (1997) "1908 Avusturya Boykotunda Liman İşçileri", *Kebikeç*, 5, pp. 155-162.
- Elmacı, Mehmet Emin (2008) "II. Meşrutiyet'in İlk Yıllarında İzmir Limanında Hamalların Boykotu", *I. Uluslararası Akdeniz Ticareti ve Liman Kentleri Sempozyumu*, İzmir, İzmir Ticaret Odası Yayınları, pp. 309-317.
- Erişçi, Lütfü (1951) *Türkiye'de İşçi Sınıfının Tarihi*, İstanbul, Kutulmuş Basımevi.
- Fallmerayer, Jacob Philip (2002) *Doğu'dan Fragmanlar* [Salihoglu, Hüseyin (trad.)], Ankara, İmge Kitabevi, şubat.
- Frangakis-Syrett, Elena (2001) "18. Yüzyıldan 20. Yüzyılın Başlarına Kadar İzmir Ekonomisine Bir Bakış", *21. Yüzyıl Eşiğinde İzmir* [Sabuktay, Ayşegül (trad.)], İzmir, İzmir Yayıncılık, pp. 71-89.
- Goffman, Daniel (1995) *İzmir ve Levanten Dünya 1550-1650* [Anadol, Ayşen; Kalaycıoğlu, Neyyir (trad.)], İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Güzel, Şehmus (1985) "Tanzimat'tan Cumhuriyet'e İşçi Hareketi ve Grevler", *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi*, İstanbul, İletişim Yayınları.
- Hançerlioğlu, Orhan (1977) *Ekonomi Sözlüğü*, Üçüncü Basım, İstanbul, Remzi Kitabevi.
- İngiliz Konsolosluk Raporlarına Göre İzmir Ticareti (1864-1914)* [Taçoğlu, Hurşide (trad.)], İzmir Ticaret Odası, Yayın No 55 (n.d.).
- İzmir 1876 ve 1908* (2008) [Berber, Egin (trad.)], İzmir, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayını.
- İzmir 1920, Yunanistan Rehberinden İşgal Altındaki Bir Kentin Öyküsü* (1998) [Berber, Egin (trad.)], İzmir, Akademi Kitabevi.
- İzmir'deki Bazı Sosyal Koşullar Hakkında Bir Araştırma, İzmir 1921* (2000) [Candemir, Aykan (trad.)], İzmir, İzmir Yayıncılık.
- Karakışla, Yavuz Selim (1998) "Osmanlı İmparatorluğu'nda 1908 Grevleri", *Toplum ve Bilim*, 78, Güz, pp. 187-208.
- Karakışla, Yavuz Selim (2007) "Osmanlı Sanayi İşçisinin Doğuşu 1839-1923", in Quataert-Eric, Donald; Zürcher, Jan (eds.) *Osmanlı'dan Cumhuriyet Türkiyesi'ne İşçiler 1839-1950* [Ekiz, Cahide (trad.)], İstanbul, İletişim Yayınları, 2. Baskı, pp. 27-55.
- Kasaba, Reşat (1994) "İzmir" in Keyder, Çağlar; Özveren, Y. Eyüp; Quataert, Donald (eds.) *Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri 1800-1914*, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, Ekim.
- Katznelson, Ira (1986) "Working-Class Formation: Constructing Cases and Comparisons", in Katznelson, Ira; Zolberg, Aristide R. (eds.) *Working Class Formation*, Princeton University Press, New Jersey, pp. 3-41.
- Köhnen, Gerhard (1965) *Dünya Ekonomi Tarihi Başlangıcından Bugüne* [Akoğlu, Tunay (trad.)], İstanbul, Varlık Yayınevi.

Köylü [10 Aralık 1913].

Kütükoğlu, Mübahat (1979) “İzmir Rıhtımı İnşaatı ve İşletme İmtiyazı”, *Tarih Dergisi*, Sayı, 32, pp. 495-558.

Kütükoğlu, Mübahat (2000) “Osmanlı Dış Ticaretinin Gelişmesinde İzmir Limanı ve Gümrüklerinin Rolü”, *İzmir Tarihinden Kesitler*, İzmir, İzmir Yayıncılık, pp. 285-312.

Makal, Ahmet (1997) *Osmanlı İmparatorluğu'nda Çalışma İlişkileri*, Ankara, İmge Kitabevi.

Martal, Abdullah (1999) *Değişim Sürecinde İzmir'de Sanayileşme, 19. Yüzyıl*, İzmir, Dokuz Eylül Yayınları.

Marx, Karl; Engels, Friedrich (1846) *Alman İdeolojisi* [Belli, Sevim (trad.), 1987], Ankara, Sol Yayınları.

Meral, Bayram ve diğerleri, *Türkiye'de İşçi Hakları*, Ankara, Türkiye Yol İş Sendikası Yayınları, 1986.

Onur, Hakkı, (1977) “1908 İşçi Hareketleri ve Jön Türkler”, *Yurt ve Dünya*, 2, Mart, pp. 277-295.

Öğütte, Vefa; Saygın-Çeğin, Güney (2010) *Toplumsal Sınıfların İlişkisel Gerçekliği, Sosyo-Tarihsel Teorinin 'Sınıfla İmtihanı, Genişletilmiş İkinci Baskı*, Ankara, Tan Kitabevi Yayınları.

Öngen, Tülin (2002) “Marx ve Sınıf”, *Praksis*, Sayı, 8, Güz, pp. 9-28.

Öngen, Tülin (2010) “Toplumsal Sınıflar, Sınıf Mücadelesi ve Kamu Çalışanları”, e-kutuphane.egitimsen.org.tr/pdf/1643.pdf (last consultation may, 9th 2010).

Pamuk, şevket (1984) *Osmanlı Ekonomisi ve Dünya Kapitalizmi: 1820-1913*, Ankara, Yurt Yayınları.

Pamuk, şevket (2008) *Osmanlı'dan Cumhuriyete Küreselleşme, İktisat Politikaları ve Büyüme* [Aksay, Gökhan (trad.)] İstanbul, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Kasım.

Quataert, Donald (1979) “The 1908 Young Turk Revolution: Old and New Approaches”, *Middle East Studies Association Bulletin*, 13/1, pp. 22-29.

Quataert, Donald (1979) “The Economic Climate of the ‘Young Turk Revolution’ in 1908”, *The Journal of Modern History*, 51/3, Eylül, pp. D1147-1161.

Quataert, Donald (2002) *Osmanlı İmparatorluğu 1700-1922* [Berktaş, Ayşe (trad.)], İstanbul, İletişim Yayınları.

Quataert, Donald (2007) “Giriş” in Quataert-Eric, Donald; Zürcher, Jan (eds.) *Osmanlı'dan Cumhuriyet Türkiyesi'ne İşçiler 1839-1950* [Ekiz, Cahide (trad.)], İstanbul, İletişim Yayınları, 2. Baskı, pp. 13-26.

Quataert, Donald (2007) “Selanik'teki İşçiler, 1850-1912”, in Quataert-Eric, Donald; Zürcher, Jan (eds.) *Osmanlı'dan Cumhuriyet Türkiyesi'ne İşçiler 1839-1950* [Ekiz, Cahide (trad.)], İstanbul, İletişim Yayınları, 2. Baskı, pp. 97-123.

Rosling, Hans “200 Years that Change the World”, www.gapminder.org, (last consultation: 14.07.2010).

Safvet, *Yeni Resimli ve Haritalı Coğrafya-i Osmanî*, İstanbul, 1913/1914.

Salname-i Vilayet-i Aydın, 1890/1891.

Sayılgan, Aclan (1976) *Türkiye'de Sol Hareketler*, İstanbul, Hareket Yayınları.

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

- Serçe, Erkan (1995) “1923 İzmir-Aydın Demiryolu Grevi: Siyasal İktidar, Sermaye ve İşçi Sınıfı Üçgeni Üzerine Bir Deneme”, *Toplum ve Bilim*, Sayı, 66, Bahar, pp. 86-104.
- Sülker, Kemal (1955) *Türkiye’de Sendikacılık*, İstanbul, Sendika Kültürü Yayınları.
- Sürgevil, Sabri (1984) “İttihat ve Terakki’nin İzmir Politikası”, Ege Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Phd Thesis, İzmir.
- Sürgevil, Sabri (1978) “İzmir’de Fiyat Hareketleri ve Narh (1914–1918)”, Tarih İncelemeleri Dergisi, III, İzmir, Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayını, pp. 79-113.
- şanda, Hüseyin Avni (1962) *Türkiye’de 54 Yıl Önceki İşçi Hareketleri*, İstanbul, Evren Yayınları.
- Talas, Cahit (1990) *Toplumsal Politika*, Ankara, İmge Kitabevi, Ekim.
- Thompson, E.P. (2004) *İngiliz İşçi Sınıfının Oluşumu* [Kocabaşoğlu, Uygur (trad.)], İstanbul, Birikim Yayınları.
- Toprak, Zafer (1981) “1909 Tatil-i Eşgal Kanunu Üzerine”, *Toplum ve Bilim*, 13, Bahar, pp. 141-156.
- Tunçay, Mete (1978) *Türkiye’de Sol Akımlar (1908–1925)*, Ankara, Bilgi Yayınevi.
- Türkiye İşçi Sınıfı ve Mücadeleleri Tarihi* (1976) Ankara, Tüm İktisatçılar Birliği Yayınları.
- Von Scherzer, Karl (2001) *İzmir 1873* [Pınar, İlhan (trad.)], İzmir, İzmir Yayıncılık.
- Vatter, Sherry (2007) “şam’ın Militan Tekstil Dokumacıları: Ücretli Zanaatkarlar ve Osmanlı İşçi Hareketleri 1850–1914”, in Quataert-Eric, Donald; Zürcher, Jan (eds.) *Osmanlı’dan Cumhuriyet Türkiyesi’ne İşçiler 1839–1950* [Ekiz, Cahide (trad.)], İstanbul, İletişim Yayınları, 2. Baskı, pp. 55-95.
- Yazgan, Turan (1882) “Türkiye’de Sendikal Hareketler (Kısa Tarihçe)”, *Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi*, 20, Ekim, pp. 17-43.
- Zizek, Slavoj (2006) *The Parallax View*, The MIT Press, Cambridge MA.

NOTES

*. Social Policy Forum, Bogazici University, Istanbul. The author would like to thank Brian Mello and the anonymous reviewer from EJTS for their valuable comments on the earlier version of this paper.

1. *Salname-i Vilayet-i Aydın*, 1890/1891, s. 408’den, İzmir kent merkezinde nüfus 207.548’di.
2. Karşılaştırmalı bir çalışma için bkz. Mübahat Kütükoğlu, “Osmanlı Dış Ticaretinin Gelişmesinde İzmir Limanı ve Gümrüklerinin Rolü”, *İzmir Tarihinden Kesitler*, İzmir, İzmir Yayıncılık, 2000, pp. 285-312.
3. Elena Frangakis-Syrett (2001) “18. Yüzyıldan 20. Yüzyılın Başlarına Kadar İzmir Ekonomisine Bir Bakış”, *21. Yüzyıl Eşiğinde İzmir* [Sabuktay, Ayşegül (trad.)], İzmir, İzmir Yayıncılık, p. 82.
4. The Illustrated London News gazetesinin 17 Aralık 1853 tarihli nüshasından naklen Reşat Kasaba (1994) “İzmir”, in Keyder, Çağlar; Özveren, Y. Eyüp; Quataert, Donald (eds.) *Doğu Akdeniz’de Liman Kentleri 1800–1914*, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, Ekim, p. 13.
5. Yüzölçümü 12.426 km² olan İzmir’in, Osmanlı idari örgütlenmesi içindeki yeri konusunda bkz. Berber, Engin (1999) *Yeni Onbinlerin Gölgesinde Bir Sancak: İzmir (30 Ekim 1918–15 Mayıs 1919)*, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, pp. 5-7.
6. Safvet, *Yeni Resimli ve Haritalı Coğrafya-i Osmanî*, İstanbul, 1913/1914, p. 148.
7. *Salname-yi Vilayet-i Aydın*’ın değişik nüshaları (ilki 1879, sonuncusu 1908 tarihlidir ki, tamamı 25 tanedir); Von Scherzer, Karl (2001) *İzmir 1873*, (Smyrna, Mit Besonderer Rückblick auf die

Geographischen, Wirthschaftlichen und Intellectuellen, Wien, 1873'ten) [Pınar, İlhan (trad.)], İzmir, İzmir Yayıncılık.

8. Goffman, Daniel (1995) *İzmir ve Levanten Dünya 1550-1650* [Anadol ve, Ayşen; Kalaycıoğlu, Neyyir (trads.)], İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, pp. 66-67'de açıklandığı üzere, tarımsal dönüşümün en somut göstergesi, köylülerin tarlalarına buğday yerine pamuk; bahçelerine sebze yerine tütün ekmesiydi. Ayrıca, tütün ekimi ve kullanımını önlemek için konulmuş yasaklar hiçbir işe yaramamıştı.

9. Bunlar için bkz. Tuncer Baykara (1974) *İzmir şehri ve Tarihi*, İzmir, Ege Üniversitesi Arkeoloji Enstitüsü Yayınları, pp. 82-87.

10. Merkantilizmden serbest ticarete geçişe işaret eden bu ekonomik dönüşüm için bkz. Köhnen, Gerhard(1965) *Dünya Ekonomi Tarihi Başlangıcından Bugüne* [Akoğlu, Tunay (trad.)], İstanbul, Varlık Yayınevi.

11. Ayrıntılar için bkz. Pamuk, Şevket (2008) *Osmanlı'dan Cumhuriyete Küreselleşme, İktisat Politikaları ve Büyüme*, [Aksay, Gökhan (trad.)], İstanbul, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Kasım, pp. 83-90.

12. Büyük ve Küçük Menderes vadilerinde iki kol halinde ilerleyen bu hatlardan ilki, Tire ve Ödemiş ile Söke; Denizli ve Çivril'e yan kollar uzatmaktaydı. İkincisi: Gediz vadisi boyunca ilerleyip Manisa'ya ulaşmakta, orada ikiye ayrılarak bir kol Afyon'a, diğeri Soma'da bir yan kol çıkararak Bandırma'ya ulaşıyordu.

13. Quataert, Donald (2002) *Osmanlı İmparatorluğu 1700-1922* [Berktay, Ayşe (trad.)], İstanbul, İletişim Yayınları, pp. 184'te belirtildiği üzere, Osmanlı Asyasında ulaşım daha çok develerle yapılmaktaydı. "Develerin yük taşıma kapasiteleri nispeten sınırlı olduğu için kervanlar hemen hemen her zaman, baharat gibi görece pahalı hammaddelerin yanı sıra, kumaş ve diğer mamul mallar gibi yükte hafif pahada ağır mallar taşırlardı".

14. Günümüzde İzmir Limanı'nın bulunduğu yere, o zamanlar verilen isimdi. Kışla binası ise, bugün Konak Meydanı diye bilinen alanda olup 1950'li yıllarda yıktırılmıştı.

15. Kütükoğlu (1979) "İzmir Rıhtımı İnşaatı ve İşletme İmtiyazı", *Tarih Dergisi*, Sayı, 32, pp. 495-558.

16. *İzmir 1905* (2000) (Cevat Sami ve Hüsnü, Aydın Vilayeti Celilesinin Ahval-i Tabiiyye, Ziraiye, Ticariyye ve İktisadiye vesair Ahvalinden Bahis 1321 Sene-i Maliyesine Mahsus Nevsal-i İktisat, İzmir, 1323'ten) Sadeleştirerek Yeni Harflere Aktaran, Erkan Serçe, İzmir, İzmir Yayıncılık, p. 158.

17. Tek istisna için bkz. *Türkiye İşçi Sınıfı ve Mücadeleleri Tarihi* (1976) Ankara, Tüm İktisatçılar Birliği Yayınları, p. 55.

18. Serçe, Erkan (1995) "1923 İzmir-Aydın Demiryolu Grevi: Siyasal İktidar, Sermaye ve İşçi Sınıfı Üçgeni Üzerine Bir Deneme", *Toplum ve Bilim*, Sayı, 66, 1995, pp. 86-104.

19. Arıkan, Zeki "Tanzimat ve Meşrutiyet Döneminde İzmir Basını", *Tanzimattan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi*, I, İstanbul: İletişim Yayınları, s.s. 103-111'den, 1895 yılında yayımlanmaya başlanan Ahenk'in imtiyaz sahibi ve sorumlu müdürü Ali Nazmi Bey'di. 1930 yılında yayınına son veren Ahenk'in, herhangi bir parti ile organik bağı yoktu. 1911 yılında yayımlanmaya başlanan Anadolu ise, Haydar Rüştü Bey tarafından çıkarılıyordu. Duygu (gazetesi) ile birlikte İttihat ve Terakki Fırkası'nın yayın organı olan gazete, cumhuriyet döneminde (Cumhuriyet) Halk Fırkası'nı/Partisini desteklemiş olup, 1954 yılına kadar yayını sürdürmüştü.

20. *Ahenk*, 8 Eylül 1913.

21. *İngiliz Konsolosluk Raporlarına Göre İzmir Ticareti (1864-1914)* [Taçoğlu, Hurşide (trad.)], İzmir Ticaret Odası, Yayın No 55, (n.d.), p. 263'te, Yunanistan'a boykotajdan etkilenen, İzmir'deki en büyük buharlı gemi filosuna sahip olan Pantaleon Gemicilik şirketi'nin iflas ettiği yazılmaktadır.

22. *Ahenk*, 11 Eylül 1913.

23. *Köylü*, 10 Aralık 1913.

24. *Ahenk*, 20 Nisan 1914.
25. *İngiliz Konsolosluk Raporlarına Göre İzmir Ticareti (1864-1914)*, p. 301'de, "American Levant Line" isimli bir İngiliz şirketinin, 1913 yılında ABD ile Türkiye arasında seferler yaptığı okunmaktadır. Söz konusu şirket, tabloda olmayabileceği gibi, tabloda ismi okunan "Orient Line" da olabilir.
26. Bu durumun yarattığı rahatsızlık *Anadolu*, 27 Ocak 1914'te yayımlanan bir habere yansımıştır. Habere göre sefere hazırlanan yolcular, vapur acentelerine başvurduklarında ya doğru dürüst cevap alamıyorlar, ya da her acente sadece kendi vapurunun hareket günü ve saatini söylediğinden, otel ve hanlarda günlerce beklemek zorunda kalıyorlardı. Bu durumu dikkate alan Çulluzade Mehmet Arif Efendi ve ortakları, Kemeraltı'ndaki Büyük Han'da, "Yolcular Umumi Acentesi" isminde bir dükkân açmışlardı.
27. Ahmet Makal (1997) *Osmanlı İmparatorluğu'nda Çalışma İlişkileri*, Ankara, İmge Kitabevi, p. 166.
28. Tülin Öngen, "Toplumsal Sınıflar, Sınıf Mücadelesi ve Kamu Çalışanları", e-kutuphane.egitimsen.org.tr/pdf/1643.pdf, s. 52, (last consultation: May, 9th 2010).
29. Ahmad, Feroz (2007) "Cumhuriyet Türkiye'sinde Sınıf Bilincinin Oluşması, 1923-45", in Quataert-Eric, Donald; Zürcher, Jan (eds.) *Osmanlı'dan Cumhuriyet Türkiye'sine İşçiler 1839-1950* [Ekiz, Cahide (trad.)] İstanbul, İletişim Yayınları, 2. Baskı, pp. 136-137.
30. Öngen, pp. 54-55.
31. "Amele" (1996) *Türkiye Sendikacılık Ansiklopedisi*, I. Cilt, İstanbul: Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfının Ortak Yayıdır, p. 38.
32. Çetinkaya, Bkz. Y. Doğan (1997) *1908 Osmanlı Boykotu, Bir Toplumsal Hareketin Analizi*, İstanbul, İletişim Yayınları, 2004; Elmacı, Mehmet Emin (1997) "1908 Avusturya Boykotunda Liman İşçileri", *Kebikeç*, 5, pp. 155-162; Onur, Hakkı (1977) "1908 İşçi Hareketleri ve Jön Türkler, *Yurt ve Dünya*, 2, Mart pp. 277-295.
33. Yavuz Selim Karakışla, "Osmanlı Sanayi İşçisinin Doğuşu 1839-1923", *Osmanlı'dan Cumhuriyet Türkiye'sine İşçiler 1839-1950*, p. 32.
34. *Anadolu*, 2 Eylül 1913'teki bir haberde, mavnacı ve sandalcılara ödenen ücretlerden "sandal parası" ve "sarrafıye" (yani kullanım bedeli) adı altında ciddi bir kesinti yapıldığının yazılması, bunların da hamal olduğunu göstermektedir.
35. "Liman Amelesinin Grevi", *Ahenk*, 8 Eylül 1913.
36. Makal, p. 166.
37. *Ahenk*, 8 Eylül 1913.
38. Aynı dönemde İzmir'de işvereni ve çalışma alanı başka, üstelik çalışması süreklilik göstermeyen bazı bağımlı çalışanların da kırsaldan kopmuş olduklarına işaret eden şu tanıklık çok önemlidir: A. Şahabettin Ege, *Eski İzmir'den Anılar*, Yay. Haz. Erkan Serçe, İzmir: İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayını, 2002, pp. 32-34'te, "İzmir'de ithalat ve ihracat işleri başlıca üç yabancı firmanın elinde toplanmıştı... Bu firmaların incir ve üzüm işlemek için, İkinci Kordon'da geniş ve kapalı ahşap hangarları vardı. Bu ve buna benzer tesislerde Türk erkek işçileri çalışırdı. İşçiler belli olan iş mevsiminde çalışırlar, iş bitince istirahatata çekilir ve kazandıkları parayı kanaatkârlıkla diğer iş mevsimine kadar idare ederlerdi. Yakınım olan Sami Efendi bu tip bir sandıkçı ustasıydı. Mevsiminde çalışır, iş bitince de kahve içmek ve kış geçirmek için kahveye geç ederdi" denilmektedir.
39. Ahmad, p. 131.
40. "Grev Hitam Buldu", *Ahenk*, 14 Eylül 1913. 1840'ların başında, Selanik'i ziyaret eden Alman oryantalist Jacob Philip Fallmerayer, *Doğu'dan Fragmanlar*, Çev: Hüseyin Salihoğlu, Ankara: İmge Kitabevi, şubat 2002, p. 263-264'te, "... Liman kayıkçılarının büyük bölümü ve hemen bütün hamallar Yahudi'dir" denmektedir.
41. *Ahenk*, 12 Eylül 1913. İzmir-Paradiso'daki (bugün şirinyer) Uluslararası Amerikan Koleji'nde görevli öğretmenlerin, 1921 İlkbaharı'nda yazımını tamamladıkları bir çalışma: *İzmir'deki Bazı Sosyal Koşullar Hakkında Bir Araştırma, İzmir 1921* (A Survey of Some Social Conditions in Asia

Minor'dan) (2000) [Candemir, Aykan (trad.)], İzmir, İzmir Yayıncılık, p. 18'de, rıhtımda 500 işçinin çalıştığı yazılmaktadır ki, 1913 yılında da işçi sayısı bu civarda olmalıdır.

42. Goffman, p. 94.

43. Scherzer, p. 45. Selanik'teki Yahudi hamallar ve loncalarıyla karşılaştırmak için bkz. Donald Quataert, "Selanik'teki İşçiler, 1850-1912", *Osmanlı'dan Cumhuriyet Türkiye'sine İşçiler 1839-1950*, pp. 98-101.

44. Pamuk, Şevket (1984) *Osmanlı Ekonomisi ve Dünya Kapitalizmi: 1820-1913*, Ankara, Yurt Yayınları, p. 69.

45. Martal, Abdullah (1999) *Değişim Sürecinde İzmir'de Sanayileşme, 19. Yüzyıl*, İzmir, Dokuz Eylül Yayınları, p. 177.

46. Karakışla, Yavuz Selim (1998) "Osmanlı İmparatorluğu'nda 1908 Grevleri", *Toplum ve Bilim*, 78, Güz p. 189.

47. Erişçi, Lütfü (1951) *Türkiye'de İşçi Sınıfının Tarihi*, İstanbul: Kutulmuş Basımevi, p. 8. Donald Quataert'ın, bu iddianın altını dolduran nispeten yeni tarihli iki çalışması için bkz. "The 1908 Young Turk Revolution: Old and New Approaches", *Middle East Studies Association Bulletin*, 13/1, 1979, pp. 22-29; "The Economic Climate of the 'Young Turk Revolution' in 1908" (1979) *The Journal of Modern History*, 51/3, Eylül, pp. 1147-1161.

48. Güzel, Şehmus (1985) "Tanzimat'tan Cumhuriyet'e İşçi Hareketi ve Grevler", *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi*, İstanbul, İletişim Yayınları, p. 805.

49. İngiliz Konsolosluk Raporlarına Göre İzmir Ticareti (1864-1914), p. 231.

50. 1908 Grevlerinin listesi için bkz. Onur, pp. 277-295.

51. Sencer, Oya (1969) *Türkiye'de İşçi Sınıfı Doğuşu ve Yapısı*, İstanbul, Habora Kitapevi, p. 240.

52. Ahladi, Evangelia (2008) "İzmir'de İttihatçılar ve Rumlar Yunan-Rum Boykotu (1908-1911)", *Kebikeç*, 26, p. 179.

53. Karakışla (2007), p. 32.

54. Onur, p. 278.

55. Karakışla, Güz (1998), p. 192.

56. İngiliz Konsolosluk Raporlarına Göre İzmir Ticareti (1864-1914), p. 231.

57. Karakışla (2007), p. 47.

58. Bunu neden ve nasıl yaptıklarına ilişkin, önceki dipnotlarda zikredilmiş bazı çalışmalara ilaveten bkz: Sülker, Kemal (1955) *Türkiye'de Sendikacılık*, İstanbul, Sendika Kültürü Yayınları, pp. 15-21; Sayılğan, Aclan (1976) *Türkiye'de Sol Hareketler*, İstanbul, Hareket Yayınları, p. 70; Şanda, Hüseyin Avni (1962) *Türkiye'de 54 Yıl Önceki İşçi Hareketleri*, İstanbul, Evren Yayınları, pp. 21-30; Meral, Bayram et al, *Türkiye'de İşçi Hakları* (1986) Ankara, Türkiye Yol İş Sendikası Yayınları, pp. 63-69.

59. Ahmad, Feroz (1999) "Osmanlı İmparatorluğu'nun Sonu" in Kent, Marian (ed.) *Osmanlı İmparatorluğu'nun Sonu ve Büyük Güçler* [Fethi, Ahmet (trad.)], İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, p. 15.

60. Hançerlioğlu, Orhan (1977) *Ekonomi Sözlüğü*, Üçüncü Basım, İstanbul, Remzi Kitabevi, p. 29'da boykot: Bir tüccar, kurum veya devleti malca zarara sokmak amacıyla onunla her türlü ilişkiyi kesmek olarak tanımlanmaktadır.

61. Çetinkaya, pp. 41, 53.

62. Elmacı, p. 155.

63. Elmacı, Mehmet Emin (2008) "II. Meşrutiyet'in İlk Yıllarında İzmir Limanında Hamalların Boykotu", *I. Uluslararası Akdeniz Ticareti ve Liman Kentleri Sempozyumu*, İzmir, İzmir Ticaret Odası Yayınları, pp. 311-312.

64. Elmacı (1997), p. 156.

65. Elmacı (2008), p. 13.

66. Çetinkaya, p. 198.

67. Elmacı (1997), p. 157.
68. Çetinkaya, p. 203.
69. Ahladi, pp. 186-187.
70. Ahladi, p. 187'de, Avusturya-Macaristan'dan Yeni Pazar Sancağı'na ilaveten 2.5 Milyon altın lira; Bulgaristan'dan ise, 5 Milyon altın sterlin alındığı okunmaktadır.
71. Boykotaj cemiyeti (ve de sendikası), 1908 Sonbaharı'nda başlayan Osmanlı boykotunun ortaya çıkardığı örgütlerden biriydi. Boykotu biçimlendirmek amacıyla tüccarlar tarafından kurulan bu örgütün, Osmanlı ülkesinde en etkin çalışan şubesi, 10 Kasım 1908'de kurulduğu anlaşılan İzmir Boykotaj Cemiyeti'ydi. Ayrıntılı bilgi için bkz. Çetinkaya, pp. 299-349.
72. Ahladi, p. 189.
73. İzmir'deki İngiliz konsolosluğunca hazırlanan 1910 yılına ait bir ticaret raporuna göre, Pantaleon gemicilik şirketi iflas etmişti. Bkz. Dipnot 21.
74. Ahladi, p. 192.
75. Ahladi, p. 197.
76. *Ahenk*, 2 Eylül 1913.
77. Sultan Abdülmecit'in tahta çıkışının altıncı yılında (1844), onun adına kesilmiş olan altın ve gümüş sikkeye verilen isimdi. Daha ziyade, 20 kuruş değerindeki gümüş olanı için kullanılırdı. Sonradan değeri 19 kuruşa indirilmişti.
78. "Mavnacılar Grevi", *Anadolu*, 2 Eylül 1913.
79. Tablo 2'de bu malların, 1914 Temmuzu'ndaki perakende satış fiyatları gösterilmiştir.
80. Günümüzde İzmir liman işçilerinin tümü sendikalıdır ve bir işçinin eline ayda net 1.500 lira geçmektedir.
81. Eğer Tablo 2'ye, Çin malı bir kat elbise (75 lira) ve ayakkabı (10 lira) koymuş olsaydık, işçi yevmiesinin alım gücü bir hayli yükselirdi. Hans Rosling, "200 Years that Change the World", www.gapminder.org, (Erişim: 14.07.2010) sitesindeki araştırmasında, son 200 yıl içinde Dünya refahının sürekli arttığını göstermiş olsa da, bu artışta sadece kapitalizmin gelişimi değil, işçilerin verdikleri mücadelelerin sürekliliği de önemli bir rol oynamıştır.
82. Şinasi, "Liman Amelesinin Grevi", *Ahenk*, 8 Eylül 1913.
83. "Liman Amelesinin Grevi", *Ahenk*, 8 Eylül 1913.
84. "Grev Devam Ediyor", *Anadolu*, 9 Eylül 1913
85. Bu konuda bkz. Çetinkaya, pp. 203, 331-360.
86. Zafer Toprak (1981) "1909 Tatil-i Eşgal Kanunu Üzerine", *Toplum ve Bilim*, 13, Bahar, pp. 141-156.
87. Elmacı (1997), pp. 156-157.
88. Basında yer alan çağrılar, vilayetin bu adımı atmasına katkıda bulunmuş olmalıdır. Bu bağlamda bir örnek için bkz. Şinasi, "Liman Amelesinin Grevi", *Ahenk*, 8 Eylül 1913 (p. 19'da bu çağrıdan bir parça alıntılanmıştır).
89. Tatil-i Eşgal Kanunu'nun dördüncü maddesi, Kanununun tarif ettiği bir işyerinde uyuşmazlık çıktığında, Ticaret ve Nafia Nezareti'nin tayin edeceği bir memurun, tarafların vekillerini kendi başkanlığı altında "heyet-i itilafiye" (uzlaşma kurulu) şeklinde toplantıya davet edeceğini belirtmektedir. Vilayet makamınca oluşturulan komisyonun yapısal anlamda olmasa da, ismen bu maddede yazılı kuruldan esinlendiği açıktır.
90. "Grev Bitti", *Anadolu*, 14 Eylül 1913.
91. "Dünkü Müzakere", *Anadolu*, 11 Eylül 1913.
92. "Grev Meselesi", *Ahenk*, 11 Eylül 1913.
93. "Grev Hitam Buldu", *Ahenk*, 14 Eylül 1913.
94. "Grev Bitti", *Anadolu*, 14 Eylül 1913.
95. *Ahenk*, 11 Eylül 1913.
96. *Ahenk*, 11 Eylül 1913.

97. Tayfaların İzmir’de, çoğu Kordon üzerinde ve yakın çevresinde bulunan birahane, kahvehane, pastane ve umumhanelerle banyo ve hamamlarda vakit geçirdikleri söylenebilir. Çünkü bu mekânlar, başka liman kentlerinde de denizcilerin en çok ziyaret ettikleri işletmelerdi. Söz konusu işletmelerin isim ve adresleri için bkz. *İzmir 1876 ve 1908*, p. 99 ve *İzmir 1920, Yunanistan Rehberinden İşgal Altındaki Bir Kentin Öyküsü*, pp. 63-64, 68.
98. *Anadolu*, 11 Eylül 1913.
99. *Ahenk*, 11 Eylül 1913.
100. “Dünkü Müzakere”, *Anadolu*, 11 Eylül 1913.
101. “Grev Devam ve Tevessü Ediyor”, *Anadolu*, 11 Eylül 1913 ve “Grev Meselesi”, *Ahenk*, 11 Eylül 1913.
102. “Grev Meselesi”, *Ahenk*, 11 Eylül 1913.
103. *Anadolu*, 11 Eylül 1913.
104. şinasi, “Liman Amelesinin Grevi”, *Ahenk*, 8 Eylül 1913
105. *Anadolu*, 11 Eylül 1913.
106. *Ahenk*, 11 Eylül 1913.
107. “Tahliye Olundular”, *Anadolu*, 11 Eylül 1913.
108. “Grev Devam Ediyor”, *Anadolu*, 9 Eylül 1913.
109. Öğütle, Vefa Saygın; Çeğin, Güney (2010) *Toplumsal Sınıfların İlişkisel Gerçekliği, Sosyo-Tarihsel Teorinin ‘Sınıfla İmtihani*, Genişletilmiş İkinci Baskı, Ankara, Tan Kitabevi Yayınları, p. 19.
110. Öngen, pp. 55-56; “Marx ve Sınıf” (2002) *Praksis*, Sayı, 8, Güz, p. 17. Ira Katznelson (1986) “Working-Class Formation: Constructing Cases and Comparisons”, in Katznelson, Ira; Zolberg, Aristide R. (eds.) *Working Class Formation*, Princeton University Press, New Jersey, p. 6’da, bu kavramsallaştırmanın artık modasının geçmiş olduğunu savunmaktadır.
111. Marx, Karl; Engels, Friedrich [Belli, Sevim (trad.)] (1987) *Alman İdeolojisi*, Ankara, Sol Yayınları, p. 106’da, “Tek tek bireyler ancak başka bir sınıfa karşı ortak bir savaşım yürütmek zorunda oldukça bir sınıf meydana getirirler” demektedirler.
112. Thompson, E.P. [Kocabaşoğlu, Uygur (trad.)] (2004) *İngiliz İşçi Sınıfının Oluşumu*, İstanbul, Birikim Yayınları, pp. 847-887.
113. Berkes, Niyazi (1972) *Türkiye İktisat Tarihi*, Birinci Cilt, İkinci Baskı, İstanbul, Gerçek Yayınevi, p. 72.
114. Ahmad, p. 136.
115. Öğütle-Çeğin, p. 78.
116. Tunçay, Mete (1978) *Türkiye’de Sol Akımlar (1908-1925)*, Ankara, Bilgi Yayınevi, pp. 31-32.
117. Sencer, p. 175.
118. Ahmad (2007), p. 125.
119. Karakışla, Güz (1998), p. 196.
120. Ahmad (2007), p. 138.
121. Bkz. “İşçilerin Mücadele Geçmişi” başlıklı bölümde, dipnot 46 ve 47.
122. Vatter, Sherry “şam’ın Militan Tekstil Dokumacıları: Ücretli Zanaatkârlar ve Osmanlı İşçi Hareketleri 1850-1914”, *Osmanlı’dan Cumhuriyet Türkiyesi’ne İşçiler 1839-1950*, p. 89.
123. Vatter, p. 75.
124. Karakışla (2007), p. 29.
125. Zizek, Slavoj (2006) *The Parallax View*, The MIT Press, Cambridge MA, p. 6’da, Lukacs’dan alıntı yaptığı üzere, işçilerin toplumsal konumlarını algılama durumları, onları ‘işçi sınıfı’ olmaya yöneltecek sınıf bilincini kazandırmaktadır.
126. Öğütle-Çeğin, p. 81.
127. Karakışla (2007), p. 43.
128. “Grev Meselesi”, *Ahenk*, 11 Eylül 1913.
129. Karakışla, Güz (1998), p. 198.

130. Quataert, Donald “Giriş”, *Osmanlı’dan Cumhuriyet Türkiyesi’ne İşçiler 1839-1950*, p. 16.
131. Hançerlioğlu, p. 142.
132. Talas, Cahit (1990) *Toplumsal Politika*, Ankara, İmge Kitabevi, Ekim, p. 28.
133. Vatter, p. 62.
134. *Türkiye İşçi Sınıfı ve Mücadeleleri Tarihi*, p. 49.
135. 9 Ağustos 1909 tarihli Tatil-i Eşgal Kanunu, devlet daireleri ile kamuya hizmet götüren işyerlerinde grev yapılmasını yasaklıyordu. Makal, pp. 280-281’de yazıldığı üzere, Tatil-i Eşgal Kanunu kapsamı dışında kalan bağımlı çalışanlar, 16 Ağustos 1909 tarihli Cemiyetler Kanunu’na göre örgütlenmişlerdir. Bu kanunda sendika kurulmasını yasaklayan açık bir hüküm yoktur. Yazgan, Zaten Turan (1882)“Türkiye’de Sendikal Hareketler (Kısa Tarihçe)”, *Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi*, 20, Ekim, p. 40’da belirtildiği üzere, 1947 yılına kadar sendikalar “sair derneklerden” sayılmışlardır.
136. Erişçi, p. 10.
137. Makal, p. 281.
138. Aksi olsaydı, bu çalışmada sıkça kitabına atıfta bulunduğumuz Çetinkaya tespit ederdi.
139. Çetinkaya, pp. 300-326’da önce, “bir muamma” dediği cemiyet-sendika ayrımı/birlikteliği tartışmasını yapmakta, ardından boykotaj örgütlerinin çalışmaları üzerinde durmaktadır.
140. Karakışla (2007), p. 29.
141. Ahmad, p. 125’te, İTC’nin politik nedenlerle lonca tipi oluşumları teşvik ettiğini belirttiikten sonra p. 131’de, 1923 şubatı’nda toplanan Türkiye İktisat Kongresi’nde, İstanbullu hamalların lonca benzeri bir dernek tarafından temsil edildiklerini yazmaktadır. İzmir liman işçilerinin, bu kongrenin yapılmasından sonraki aylarda kurdukları tüm dernekler de lonca benzeriydi. *1923 Senesi İzmir Vilayeti İstatistiği* (İzmir Vilayeti 1339 [1923] Senesi İstatistiği, İzmir, 1339’dan) (2001) Yay. Haz. Erkan Serçe, Cilt 2, İzmir, İzmir Yayıncılık, p. 217’den bunların isimleri: İzmir Liman-Rıhtım İthalat- İhracat Amele Cemiyeti (Kuruluş: 5 Nisan 1923); İzmir Liman Amele Cemiyeti (22 Nisan 1923) ve İzmir Gümrüğü Hamallar Teavün Cemiyeti (Kasım 1923) idi.
142. “Grev Hitam Buldu”, *Ahenk*, 14 Eylül 1913.
143. “Grev Hitam Buldu”, *Ahenk*, 14 Eylül 1913.
144. Karakışla, Güz (1997), p. 199.
145. şanda, pp. 103-104.

INDEX

Keywords: mobilization, workers, social and employment policies, social change, strike, trade unions in Turkey

AUTHOR

ENGİN BERBER

engin.berber@ege.edu.tr