

## ARABACILAR GREVİ - 1912

Kemal YAKUT

**O**smanlı İmparatorluğu'nda 23/24 Temmuz 1908'de "Hürriyetin İlanı" ile birlikte meşrutî sistem tekrar kurulmuştu. Basının ve düşüncenin üzerindeki kısıtlamaların kaldırılması ülkenin siyasal ve sosyal yaşamına göreli bir canlılık getirmişti. İşçiler, coşkulu bir özgürlük ortamı içinde, yıllardır sözü edilen "hürriyetin" kendilerine de birtakım haklar getirdiği inancıyla çeşitli işkollarında greve gitmişlerdir.<sup>1</sup> Bu grevlerin nedenlerini genel olarak şu başlıklar altında toplayabiliriz: Ücretlerin artırılması ve çalışma koşullarının iyileştirilmesi, hafta dinlencesi hakkının tanınması, fazla çalışmaların ücrete tabi olması, çalışma sürelerinin indirilmesi ve yılda dört hafta ücretli izin verilmesi gibi.<sup>2</sup>

Ülkede meydana gelen bu grevler başta yabancı sermaye temsilcileri olmak üzere çeşitli kesimlerde huzursuzluk yarattı. Hükümet bu huzursuzlukları yatıştırmak için 8 Ekim 1908'de "Ta'til-i Eşgâl Cemiyetleri Hakkında Kanun-ı Muvakkat" adlı geçici bir yasayı yürürlüğe sokarak grevleri önlemeye çalıştı.<sup>3</sup> Meclis-i Mebusân'ın açılmasından<sup>4</sup> 1908 grevlerinin işkollarına ve yapıldıkları bölgelere göre dağılımı için bkz. Şehmus Güzel, "Tanzimat'tan Cumhuriyet'e İşçi Hareketi ve Grevler", *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi*, C.3, İstanbul, 1985, s. 811-815.

<sup>2</sup> Mesut Gülmez, *Türkiye'de Çalışma İlişkileri (1936 Öncesi)*, Ankara, 1983, s. 397,401.

<sup>3</sup> *Düstür*, Tertib-i sâni, C.1, s. 88-90; Gülmez, *a.g.e.*, 288-294.

sonra da bu geçici yasa bir takım küçük değişikliklerle 8 Ağustos 1909'da "Ta'til-i Eşgal Hakkında Kanun" olarak yeniden düzenlenerek kalıcı hale getirildi.<sup>4</sup> Böylece bu yasanın kapsamı ve İttihat ve Terakki'nin siyasal tutumu, II. Meşrutiyet Dönemi'nde işçi hareketi ve örgütlenmesinin daha başlangıcında durdurulmasına yol açtı.

İşçilerin örgütlenmeden yoksun olması, sosyal politik anlayışlarının gelişmemesi ve dönemin siyasal ve ekonomik istikrarsızlığı grevlerde büyük ölçüde düşüşe yol açmıştır. Yapılan grevler ise -bir kaç hariç- işçi hareketi bilincinden yoksundu.<sup>5</sup>

İncelemeye çalıştığımız grev de çalışanların politik mücadelesinin dışında, bir esnaf teşkilatı olan arabacıların<sup>6</sup> kendilerine

<sup>4</sup> *Düstür*, Tertib-i sâni, C.2, s. 433; A. Gündüz Ökçün, *Ta'til-i Eşgal Kanunu, 1909, Belgeler-Yorumlar*, Ankara, 1982.

<sup>5</sup> Yasanın çıkmasından sonra terzi ve kunduracıların yaptıkları grevler daha çok yabancı büyük mağazaların rekabetine dayanmamaktan ileri gelmişti. Yapılan grevler için bkz. Gülmez, *a.g.e.*, s. 406-408.

<sup>6</sup> İstanbul'da başlangıçta saray kadınları için şehir içinde bincek aracı olarak kullanılan arabalar, Lale Devri'nde kentin ileri gelen aileleri tarafından mesire yerlerine giderken kullanılmaya başlandı. II. Mahmut döneminde 1826 yılında çıkarılan "İhtisab Ağalığı Nizam-nâmesi" ile yolcu taşımacılığı yapan bu arabacılar, bir esnaf topluluğu olarak düzene sokuldu. Arabacıların kılık ve kıyafetleri, çalışma koşulları ve kimlerin arabacılık yapacağı gibi noktalara açıklık getirildi. Tanzimatın ilanını izleyen yıllarda da araba ile yolcu taşıma halk

yönelik bir vergi uygulamasını kabul etmemelerinden kaynaklanmıştır. Kuşkusuz bu karşı çıkış bile iktidar ve muhalefetin çok gergin olduğu bir ortamda toplumsal politika açısından önemli olmuştur.

#### ARABACILARIN GREVİ

1909 yılında çıkartılan "Ta'til-i Eşgal Hakkında Kanun" kapsamına girmeyen bu grev, 29 Eylül 1912 tarihinde İstanbul'da bulunan "Arabacılar Esnafı Cemiyeti" tarafından organize edilmiştir.<sup>7</sup>

Arabacılar meşrutiyetten evvel yıllık olarak Şehremaneti'ne 360 gurusu tezkire rüsûmu ödemekle yükümlüydüler. Meşrutiyetin ilanından sonra bu verginin toplanması Maliye Nezâreti'ne devredilmişti. Bu yeni düzenleme gereğince arabacılar üç sınıfa ayrılarak, belirlenen rüsûmu bütçe kanununun 30. maddesi gereğince maliyeye ödemeye başladılar. Şehremaneti ise yalnızca temettu' vergisinin maliyeye devredildiğini, belediye rüsûmunu kendilerinin toplaması gerektiğini açıklayarak arabacıardan 360 gurusu tahsil etmeye başlamıştı.

Bunun üzerine arabacılar uygulamaya itiraz ettiler. Şehremaneti'ne, Dahiliye Nezâreti'ne ve Meclis-i Mebusan'a başvururdular. Ancak bir sonuç elde edememişlerdir.

Bir süre sonra Üçüncü Daire-i Belediye'nin 30-40 lira değerinde olan arabalardan sekizini haczederek at pazarında ucuz fiyata satması üzerine arabacılar tekrar Dahiliye Nezâreti'ne başvururdular. Bu kez

arasında yaygınlaştı. 19. Yüzyılın sonlarına doğru kira arabaları, kentin her tarafına yayılarak sosyal yaşamın ayrılmaz bir parçası oldular. Ayrıntılı bilgi için bkz. "Arabacılar", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, C.1, İstanbul, 1993, s. 287-288.

<sup>7</sup> *Tanin*, 30 Eylül 1912, No: 1456, s. 3-4.

Dahiliye Nezâreti sorunun Şura-yı Devletçe çözülmesine kadar arabacılar dokunulmaması kararını Şehremanet'e bildirdi. Şehremaneti bu kararı Üçüncü Daire-i Belediye'ye tebliğ etti. Üçüncü Daire-i Belediye eski düşüncesinde ısrar etti ve önce 13 daha sonra 45 arabayı haczederek sattı. Bu arada araba sahibi bir kadına da kötü muamele yapması arabacılar üzerinde olumsuz etki bıraktı. Bu nedenle 27 Eylül 1912 günü akşamı arabacılar Sadaret'e ve Şehremaneti'ne telgraflar çekerek sorunlarının çözülmesini aksi takdirde 24 saat sonra greve gideceklerini bildirdiler. Arabacıların bu istekleri ilgili yerlerden karşılık bulmadı ve sözü edilen sorunlar çözülemedi. Böylece 29 Eylül 1912 günü İstanbul ili içinde bulunan 20 Daire-i Belediye'de mevcut bulunan arabacılar greve başladılar.

Arabacılar grevin sona erdirilmesi için isteklerini şöyle sıralamışlardır:

1. Belediye rüsûmunun 1912 yılından itibaren temettuâtın bir misli olarak<sup>8</sup> ve temettu' kanununda olduğu gibi üç sınıf üzerinden alınmasını,

2. Arabacıardan makbuz kesilmeden talep edilen cezanın cemiyet üyelerinin huzurunda alınmasını,

3. Çeşitli noktalarda bulunan arabacıların nöbet mahallerinde serbest bırakılmasını,

4. Üçüncü Daire-i Belediye tarafından haczedilip satılan araba ve ev eşyasının iade edilmesini,

istediler.

Şehremini Operatör Cemil (Topuzlu) Paşa<sup>9</sup>

<sup>8</sup> Bu tarihte arabacıardan alınan temettu' vergisi 100 gurusu civarındadır.

<sup>9</sup> Bu olaya Şehremini Operatör Cemil (Topuzlu) Paşa anılarında yer vermemiştir. Cemil Paşa'nın Şehremanetindeki diğer çalışmaları için bkz. Operatör Cemil (Topuzlu) Paşa, *İstibdad- Meşrutiyet- Cumhuriyet Devirlerinde 80 Yıllık Hatıralarım*, 3. Baskı, İstanbul, 1994.

arabacıların yolları bozduklarını, onlardan yılda alınacak 360 guruş vergi ile sokaklarda bıraktıkları dışıkları bile temizleyemediklerini, kendilerinin 400.000 liralık bütçe açıklarının olduğunu bildirerek toplanacak vergilerle şehrin sorunlarını çözeceklerini açıkladı. Dolayısıyla bu isteklerin kabul edilemeyeceğini ve arabacıların fazla karşı koymadan görevlerini yapmalarını istedi. Şehremini'ne göre esnafın hepsi hem temettu' hem de belediye rüsûmünü ödemekteydiler. Öte yandan kendilerinin Avrupa ülkelerine oranla en az belediye rüsûmünü arabacıardan talep ettiklerini de ileri sürerek bu ödemenin yapılmasında ısrarlı olduğunu söyledi.

Grev, İstanbul'da büyük bir titizlikle sürdürülmüştür. Arabacılar, İstanbul'un tüm semtlerini kontrol edip greve katılmayan çok az araba sahibinin de çalışmalarını zorla engellemişlerdir. Grevciler zaman zaman zabita ile de çatışmaya girmişler ve bu olaylar sonucunda 2 kişi silahla yaralanmıştır.

Arabacıların grevi, İstanbul'un ulaşımını büyük ölçüde sekteye uğratmıştır. Halktan birçok kişi arabacıların haklı olduğunu düşünerek Şehremaneti'ni protesto etmişlerdir. *Tanin* muhabirine göre grev nedeniyle "İstanbul suyu çekilmiş değirmene dönmüştü: Koca İstanbul'da tek bir araba kalmamış, hepsi uzlet-gâh sükûta çekilmişti !... Herkes rahat rahat yollarda yürüyor. ...Bilhassa gazete muharrirleri hayat-ı tahrîriyyelerinde ilk defa olarak gürültüsüz bir muhî-i sâkin içinde düşünüp yazı yazmak saadetini" gördüler<sup>10</sup> Şehremini Cemil Paşa Çifte Havuzlar'daki köşkünden araba ile yola çıkmış fakat yolda arabadan indirilmiştir. Cemil Paşa yoluna yaya olarak devam etmek zorunda kalmıştır. Meclis-i Vükelâ üyeleri de araba bulamamışlar ve bir çoğu yürüyerek Bab-ı âli'ye gitmişlerdir.

<sup>10</sup> *Tanin*, 30 Eylül 1912, No: 1456, s. 3.

Yalnızca Hariciye Nâzırı Noradonkyan Efendi binbir zorlukla bulduğu bir otomobil ile işine gidebilmiştir. Grev öylesine ısrarla sürdürülmüştür ki akşam saatlerinde Meclis-i Vükelâ dağılırken bile nâzırlara araba bulunamamıştır. Bunun üzerine bulunan 3 otomobil ile servis yapılarak nâzırlar birer birer evlerine bırakılmışlardır.

Grevi "Mükârfi Esnaf Cemiyeti" ve "Bil-umûm Bârgîrci Esnafı" da destekledi. Ancak iş kaybına uğrayan demirci, marangoz, döşemeci, boyacı ve madenci esnafı da greve karşı çıktı. Hatta zararlarının Şehremaneti'nden karşılanması için sadrazam ve nâzırlara telgraflar çektiler.

Hükümet ulaşımında yaşanan bu sıkıntıyı atlatabilmek için bir yandan grevi sona erdirmek için güvenlik önlemleri alırken öbür yandan çalışmak isteyen arabacıları engellemeye kalkanları şiddetle cezalandıracağını belirtti. Gerek hükümetin bu tavır gerekse zaten yaşamlarını günlük kazançlarıyla sürdüren arabacılar, bir süre daha grevi sürdürdüler. Daha sonra da birer birer çalışmaya başladılar.

