

DERSAADET TRAMVAY AMELESİ GREVİ (26 OCAK-7 ŞUBAT 1922)

Serkan TUNA*

ÖZ

Dersaadet Tramvay Şirketi'ne bağlı amele tarafından 26 Ocak-7 Şubat 1922 tarihleri arasında gerçekleştirilen grev, 1920 yılından itibaren gündeme getirilen çalışma hayatına yönelik taleplerin Şirket tarafından kabul edilmemesi üzerine başlamıştır. Türkiye Sosyalist Fırkası'nın da etkin bir rol oynadığı bu grev, belirli bir süre ulaşımın aksaması ve Tramvay Şirketi'nin maddi kaybı gibi etkilere yol açmıştır. Bu süreçte, İtilaf Devletleri ile hükümet tarafından uzlaşma sağlanmasına yönelik çeşitli girişimler olmuştur. Ancak Tramvay Şirketi'nin, amelenin hiçbir şarta bağlı olmadan işe başlaması görüşünde ısrar etmesi bu girişimleri sonuçsuz bırakmıştır. Şirket, zaman içerisinde özellikle dışarıdan sağladığı personelle ulaşım sorununu çözmeye başlarken, amelenin grevi yaygınlaştırma yönündeki çabaları da başarısız olacaktır. Tüm bu gelişmeler, grevci amelenin kendi arasında bir anlaşmazlığa düşerek temsilcilerini ihanetle suçlamasına yol açacaktır. Grev, yeni amele temsilcilerinin yaptığı uzlaşma girişiminin de sonuçsuz kalması ve grevcilerin tüm taleplerinden vazgeçerek işe başlamasıyla sona erecektir. Bu çalışmada, dönemin önemli grev hareketlerinden biri olan Dersaadet Tramvay Amelesi grevi nedenleri, gelişimi ve sonuçları bağlamında incelenmektedir.

Anahtar Kelimeler: Dersaadet Tramvay Şirketi, Amele, Grev, Türkiye Sosyalist Fırkası, Hüseyin Hilmi Bey.

* Doç. Dr., İstanbul Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, serkan.tuna@istanbul.edu.tr

DERSAADET TRAMWAY WORKERS STRIKE (26 JANUARY-7 FEBRUARY 1922)

ABSTRACT

The strike which came out between 26 January-7 February 1922 by the workers of Dersaadet Tramway Company started when the demands for working conditions which were put forward since 1920 were not accepted by the company. The strike in which Turkey Socialist Party played effective role caused disruption in transportation for a period of time and financial damage of Tramway Company. In this process, there were various attempts of Allied Powers and government for coming to an agreement. Yet these attempts were inconclusive since the Tramway Company insisted that the workers should start working depending on no condition. While the company started to solve transportation problem in time especially by hiring external personnel, the efforts of workers for extending the strike would be unsuccessful. All these events would cause disagreement among striker workers and result in blaming their representative with infidelity. The strike would end when reconciliation efforts of the new worker representatives were inconclusive and strikers started working renounced all their demands. In this study, Dersaadet Tramway Workers Strike which is one of the important strike events of the period is analyzed within the scope of its reasons, development and results.

Keywords: Dersaadet Tramway Company, Workers, Strike, Turkey Socialist Party, Hüseyin Hilmi Bey.

GİRİŞ

Mondros Mütarekesi'nin imzalanmasıyla birlikte başlayan başkent İstanbul'daki karmaşa döneminin önemli olaylarından biri de grevlerdir. 1919-1922 yılları arasında İstanbul'da 31 grev gerçekleşirken¹, bunların içerisinde Dersaadet Tramvay Şirketi'ne² bağlı çalışanların yaptıkları grevlerin gerek sayısal katılım gerekse etki ve sonuçları açısından önemli bir payı bulunmaktadır. Başta çalışma saatlerinin düşürülmesi olmak üzere çeşitli sosyo-ekonomik hakları elde edebilmek amacını taşıyan Tramvay Şirketi amelesi grevleri, özellikle 1920 yılından itibaren ön plana çıkmış ve 1922 yılına kadar siyasi ve toplumsal gündemi belirli ölçüde meşgul etmiştir. Bu çalışmanın konusunu oluşturan ve 26 Ocak-7 Şubat 1922 tarihleri arasında gerçekleştirilen grev, 1920 yılında başlayan gelişmelerin bir devamı olarak gözükmekle birlikte etki ve sonuçları açısından özel bir öneme sahiptir. Bu çalışmada, Dersaadet Tramvay Şirketi'ne bağlı amele tarafından hayata geçirilen grev nedenleri, gelişimi ve sonuçları bağlamında incelenmektedir. Çalışmanın kaynakları açısından, dönemin İstanbul basınının yanı sıra Osmanlı ve Cumhuriyet Arşivi belgelerinden yararlanılmış ve gerekli ikinci el kaynaklara yer verilmiştir.

Grev Kararının Alınması ve İlk Gelişmeler

Tramvay amelesinin 26 Ocak'ta başlayan grevine yönelik nedenlerin başında, Şirket'in, daha önce yapılmış olan sözleşmelere uymaması gelmektedir. Bu grev öncesindeki gelişmelere bakıldığında, Tünel ve Tramvay amelesinin, çalışma hayatına ilişkin talepleri karşılanmadığı gerekçesiyle 11-15 Mayıs 1920 tarihleri

1 Bunlara İstanbul dışındaki 3 grev de eklendiğinde 1919-1922 arasındaki grev sayısı 34'e çıkmaktadır. Bu 34 grevin 8'i diğer bir deyişle %24'ü demiryolu sektöründe gerçekleşmiştir. (Kadir Yıldırım, **Osmanlı'da İşçiler (1870-1922)**, **Çalışma Hayatı, Örgütler**, Grevler, İletişim Yayınları, İstanbul, 2013, s.294.)

2 Önemli bir raylı ulaşım sistemi olan tramvay, Dünya'da ilk kez atlı olarak 1830'lu yıllarda Amerika'da kullanılmaya başlandıktan kısa bir süre sonra Avrupa başkentlerinde de yaygınlaşmıştır. İlk elektrikli tramvay ise, 1881 yılında Berlin'de hizmete geçtikten sonra Avrupa ve Amerika'da da hayata geçmiştir. Osmanlı Devleti'nde tramvay ulaşımına yönelik çalışmalar 1869 yılında başlamıştır. 1869 yılında, Dersaadet Tramvay Şirketi'yle imzalanan sözleşmenin ardından ilk atlı tramvay 1871 yılında hizmete sokulmuştur. İlk elektrikli tramvay hattı ise, 20.02.1914'te Karaköy-Ortaköy hattında işlemeye başlamıştır. (R. Sertaç Kayserilioğlu, **Osmanlı'da Ulaşımın Serüveni I**, İ.E.T.T. Tarihi Dizileri: 4, İstanbul, 2011, s.256-278.)

arasında greve gittiği ve sonuçta belirli bir uzlaşmanın sağlandığı görülmektedir. Buna göre, günlük çalışma saati 9 saat olarak belirlenirken, haftada 1 gün izin kabul edilmiş ve yevmiyelerde de bir artış sağlanmıştır³. Ancak Şirket'in ücret zammı dışındaki maddeleri hayata geçirmemesi üzerine Tünel ve Tramvay amelesini tarafından yeni bir talep listesi hazırlanarak Şirket'e sunulmuştur. Buna karşın Şirket'in uzlaşmadan kaçınan tavrı nedeniyle Nâfia Nezareti'ne başvurularak taraflar arasındaki görüşmelerin başlaması sağlanmıştır⁴.

Bu aşamada, Tramvay amelesinin Şirket'e yönelik 28 maddeden oluşan bir talep listesi söz konusuydu. Bu taleplerden 6'sı Şirket'in iç işlerine ait görülerek Şûrâ-yı Devlet'te tefsirine karar verildiğinden amele bu taleplerinden vazgeçmişti. Kalan 22 maddeden 19'unu kısmen amele kısmen de Şirket kabul etmiş ve böylece belirli bir uzlaşma sağlanmıştı⁵. Geriye kalan 3 madde ise, talepler içerisinde en önemlileri olarak öne çıkıyordu. Bunlardan ilki, çalışma saatinin 9 saatten 8'e indirilmesi iken, diğerleri yevmiyelere %100 zam yapılması ve ikramiye konusuydu. Şirket çalışma saati konusundaki teklife itiraz ederek, hükûmetin bu konuda tüm ameleye yönelik bir kanun hazırlamadan ilgili koşulu kabul edemeyeceğini bildirmiştir. Bunun üzerine amele tarafı, hükûmet bu konuda bir düzenleme yapınca kadar teklifini geri çekmiştir. Bunun dışında, yılda bir defa kışlık yakacak için kademeye göre 10 liradan 30 liraya kadar bir ikramiye verilmesi kabul edilmiştir. Yevmiyelere zam konusunda ise amele %15'lik zammı uygun görmüştü. Böylece Tramvay amelesinin greve gitmesine gerek kalmadan bir uzlaşma sağlanmıştı⁶.

3 Oya Sencer, **Türkiye'de İşçi Sınıfı -Doğuşu ve Yapısı-**, Habora Kitabevi Yayınları, İstanbul, 1969, s.247-251; Vahdettin Engin, **Tünel'den Finiküler'e [Kabataş-Taksim]**, Yapı Merkezi, İstanbul, 2007, s.113-119; Erol Ülker, "Mütareke İstanbul'unda Tramvay İşçileri Hareketi: Türkiye Sosyalist Fırkası, İşgal Makamları ve Radikaller", **Tanzimat'tan Günümüze Türkiye İşçi Sınıfı Tarihi 1839-2014, Yeni Yaklaşımlar, Yeni Alanlar, Yeni Sorunlar**, Haz. Y. Doğan Çetinkaya ve Mehmet Ö. Alkan, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2015, s.213-217.

4 Engin, **a.g.e.**, s.119-120.

5 "Tramvay Şirketi'yle İtilâf", **Vakit**, No 1127, 28 Kânûn-ı sâni 1337/1921, s.1.

6 "Tramvay Grevi", **İkdâm**, No 8577, 27 Kânûn-ı sâni 1337/1921, s.3; "Tramvay Şirketi'yle İtilâf", **Vakit**, No 1127, 28 Kânûn-ı sâni 1337/1921, s.1. Şirket delegeleri, uzlaşılan metindeki bazı maddelerin farklı olduğunu ileri sürerek bunları değiştirmek istemişlerse de, amelenin itirazı üzerine mevcut metin kabul edilmek zorunda kalmıştır. Tramvay amelesi, Tramvay, Tünel ve Elektrik Şirketleri'nin ortak hareket etmelerinden dolayı, Elektrik Şirketi amelesinin talepleri kabul edilene kadar mazbatayı imzalamayacağını açıklamıştır. Ancak Elektrik Şirketi amelesinin talepleri tam olarak kabul edilmese de, Tramvay ve Tünel amelesini sağlanan muatabakatı 2 Şubat 1921'de Nâfia Nezareti'nde imzalamıştır. ("Dâhilî Haberler", **İkdâm**, No

Ancak bu uzlaşmaya karşın Şirket'in taahhütlerini yerine getirmemesi tekrar bir anlaşmazlığa neden olmuş ve Tramvay Şirketi amelesi 29 Eylül 1921'de greve gitmiştir. Yapılan görüşmeler sonucunda, 1 Ekim itibariyle önceki duruma geri dönülerek tramvay seferlerinin tekrar başlamasına karar verilmiştir⁷. Bu gelişmeden sonra da, Tünel, Tramvay ve Elektrik Şirketi amelesi yapılan sözleşmelere uyulmadığı gerekçesiyle bir kez daha hükûmete şikâyetle bulunmuşlardı. Bunun üzerine ilgili şikâyetleri incelemek üzere bir komisyon kurulmuştur⁸. Nâfia Nezareti bünyesinde çalışmalarını yürüten komisyon konuya yönelik bir rapor hazırlayarak ilgili makama sunmuştur. Ancak amele tarafından, komisyon kararlarının tamamen aleyhlerine olduğu İtilaf Devletleri yetkililerine bildirilmiş ve anlaşmazlığı çözebilmek için yeni bir tarafsız komisyon kurulmasına karar verilmiştir⁹. Bu yeni komisyon da, ilgili şikâyete yönelik çalışmalarını 1922 yılı Ocak ayı başlarında tamamlayarak sonucu amele delegelerine bildirmiştir.¹⁰

Bu gelişmeler hakkında bilgi veren Şirketler Komiseri'ne göre, amelenin, sözleşme hükümlerine uyulmadığı gerekçesiyle kendilerine başvurması üzerine hemen bir inceleme başlatılmıştı. Ancak amelenin başvurusu, Ta'til-i Eşgal Kanunu'na¹¹ göre Şirket'in iç işlerine bir müdahale niteliği taşıdığı anlaşıldığından

8581, 31 Kânûn-ı sâni 1337/1921, s.3; "Tramvay Amelesi İtilâfnameyi İmzaladılar", **İkdâm**, No 8584, 3 Şubat 1337/1921, s.3; "Şirket ve Amele", **Vakit**, No 1133, 3 Şubat 1337/1921, s.2.)

7 Ülker, a.g.m., s.220-223.

8 Amele ve Şirketler", **İkdâm**, No 8895, 20 Kânûn-ı evvel 1337/1921, s.3.

9 "Amele İle Şirketler Arasındaki İhtilâf", **İkdâm**, No 8907, 1 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.3.

10 "Tramvay, Tünel, Elektrik Amelesi", **İkdâm**, No 8915, 9 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.3.

11 9 Ağustos 1909'da kabul edilen 13 maddelik Ta'til-i Eşgal Kanunu'na göre, hükûmetten ruhsat veya imtiyaz alarak kamuya yönelik hizmette bulunan her türlü şirketle çalışanları arasında istihdam şartlarına yönelik bir anlaşmazlık söz konusu olduğunda, çalışanlar 3 vekil seçerek Ticaret ve Nâfia nezaretlerine söz konusu anlaşmazlığın mahiyet ve sebeplerini açıklayacaklardı. Ancak çalışanların talepleri arasında, emeklilik ve yardım sandıkları ile kendi hukuklarına yönelik durumlar istisna olmak kaydıyla, şirketin işlemlerine müdahaleye ya da yönetim işleriyle düzenlerini denetlemeye yönelik hiçbir madde bulunamayacaktı. Çalışanların taleplerini görüşmek için Nezaret'in tayin ettiği bir memur başkanlığında ve şirket ile amelenin üçer delegesinin katılımıyla bir komisyon oluşturulacaktı. Komisyonla anlaşma sağlanamadığı takdirde çalışanların grev hakkı bulunuyordu. Ancak grev sırasında, üretimi engelleyici her türlü eylemde bulunulması ve gösteri yapılması yasaklanmıştı. Greve gerek kalmadan şirket ile çalışanlar arasında bir anlaşma sağlandığı durumda varılan mutabakat bir zabıtname ile belirlenecekti. Şirket yönetiminin belirlenen şartlara uymaması halinde, sermaye düzeyine göre değişen miktarlarda günlük ceza tazminatı ödemesi söz konusuydu. Kanunun getirdiği bir başka önemli düzenleme de sendika kurulmasını yasaklamasıdır. Ta'til-i Eşgal Kanunu'nun

reddedilmişti. Bunun üzerine amele, Nâfia Nezareti'nde bir girişimde bulunmuş ise de, yapılan inceleme sonucunda taleplerin geçersiz olduğu görülerek bu durum kendilerine bildirilmişti. Komisere göre, amele tarafı kendilerine yaptığı başvuruda iddialarını ispatlayamamasına karşın, Şirket her konuda belgeler sunarak iddiaları çürütmeyi başarmıştı¹². Dolayısıyla amelenin sözleşmeye ilişkin şikâyeti istediği gibi sonuçlanmamıştır.

Bu şikâyete ek olarak Tünel, Elektrik ve Tramvay şirketlerinde çalışan ameleler tarafından birer delege Nâfia Nezareti'ne gönderilerek şirketlerden bazı taleplerde bulunulacağı bildirilmiş ve görüşmelere başlanması için izin talep edilmiştir. Toplamda 100 maddeyi aşan bir listeyi içeren bu görüşme talebi Nâfia Nezareti tarafından kabul edilerek tarafların katılımıyla ayrı bir komisyon oluşturulmasına ve şirketler ile amele delegeleri arasındaki görüşmelere başlanmasına karar verilmiştir¹³. Nâfia Nezareti bünyesinde oluşturulan komisyon, önce Tünel ve Elektrik amelesi taleplerinin incelemesini yapacak ardından Tramvay amelesinin taleplerini ele alacaktı¹⁴. Nâfia Nezareti Hukuk Müşaviri Ohannes Bey'in başkanlığında kurulan komisyonda, Tramvay Şirketi adına başmühendisin yanı sıra hukuk müşaviri ve memurların müdürü bulunurken, amele adına Şakir ve Kenan Beyler yer alıyordu¹⁵.

Tramvay amelesinin Şirket'ten talepleri toplamda 24 madde olarak gözükürken¹⁶, bunların arasında daha önce olduğu gibi çalışma hayatına dair başlıkların öne çıktığı anlaşılmaktadır. Bunların başında çalışma saatinin sekize indirilmesi gelmektedir. Bunun dışında kazanç vergilerinin Şirket tarafından

kabul edilme aşamaları ve maddeleri için bkz.: Yıldırım, **a.g.e.**, s.311-327; A. Gündüz Ökçün, **Ta'til-i Eşgal Kanunu, 1909 Belgeler-Yorumlar**, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, Ankara, 1982, s.1-135. Ayrıca bkz.: "Mevâdd-ı Umûmiye", **Takvim-i Vekayi**, Sene 1, No 302, 2 Ağustos 1325/15 Ağustos 1909, s.1-2.

- 12 "Tramvay Amelesi Nihayet Grev İlan Etdi", **İleri**, No 1432, 27 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.1.
- 13 "Sosyalist Fırkası'nda Toplananlar", **İkdâm**, No 8894, 19 Kânûn-ı evvel 1337/1921, s.3; "Amele Murahhaslarının Metâlibini Müzakere", **İkdâm**, No 8896, 21 Kânûn-ı evvel 1337/1921, s.3; "Amele Şirketi İhtilâfları", **Tercümân-ı Hakikat**, No 14654, 19 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.2.
- 14 "Sosyalist Fırkası'nda Toplananlar", **İkdâm**, No 8894, 19 Kânûn-ı evvel 1337/1921, s.3.
- 15 "Amele ve Şirketler", **İkdâm**, No 8895, 20 Kânûn-ı evvel 1337/1921, s.3.
- 16 "Tramvay Amelesi Bugün Grev İlan Etdi", **Tercümân-ı Hakikat**, No 14661, 26 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.1; "Tramvay Amelesinin Yeni Grevi", **İkdâm**, No 8933, 27 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.1; "Tramvay Grevi Devam Ediyor", **Peyâm-ı Sabah**, No 11561-1131, 27 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.1.

ödenmesi, her yıl 20 gün ücretli izin verilmesi, sermayesi Şirket tarafından karşılanmak üzere ameleye faizsiz borç para verecek bir borç sandığı kurulması, amele ile aile fertlerine yönelik hastalıkların Şirket tarafından tedavisi, her sene kışlık odun ve kömür almak üzere bir aylık maaş veya bir aylık yevmiye miktarı kadar ikramiye ödenmesi, gece çalışan ameleye verilen % 60'lık zammın %100'e yükseltilmesi ve her ameleye yılda bir muşamba ile bir çift çizme verilmesi talepler arasında bulunmaktaydı¹⁷.

Bunlara ek olarak, eski sözleşmeden doğan bazı haklar talep edilmiştir. İlk olarak, Şirket'ten, önceki sözleşmeye uymadığı gerekçesiyle 150.000 lira zarar ve ziyan tazminatı istenmekte ve ayrıca ikramiye konusu gündeme getirilmekteydi. Zira Şirket, bir önceki sözleşme uyarınca o güne kadar ameleye 10 liradan 30 liraya kadar ikramiye ödemekte iken o yıl bu miktar 7 ila 22 lira arasında ödenmişti. Amelenin isteği ikramiye miktarının eski seviyesine döndürülmesiydi. Son olarak, 2 ay kadar önce Beşiktaş deposunda amele ile Şirket memurları arasında meydana gelen problem sonucunda görevlerine son verilmiş olan 6 amelenin de görevlerine iadesi isteniyordu¹⁸.

İlgili komisyon kurulduktan sonra delegelerin yetki belgelerini inceleyerek çalışmalarına başlamış ve Ocak ayının sonlarına kadar çalışmalarını sürdürmüştür. Ne var ki hem amele hem de Şirket temsilcileri geri adım atmayarak görüşlerinde ısrar ettiklerinden çalışmalardan bir uzlaşma çıkmamış ve amelenin talepleri kabul edilmemiştir¹⁹. Nitekim sürece yönelik değerlendirmelerde, her iki tarafın taleplerinde ısrar etmeleri nedeniyle yapılan toplantılardan bir sonuç alınamadığı kaydediliyordu²⁰. Bunun üzerine ilgili komisyon hiçbir karar alamadan

17 "Amele Metâlibatı Tedkik Ediliyor", **Vakit**, No 1475, 19 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.3.

18 "Tramvay Amelesinin İstedikleri", **İkdâm**, No 8928, 22 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.3; "Umûmî Grev mi?", **Tevhîd-i Efkâr**, No 3251-223, 22 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.4; "Tramvay Grevi", **Akşam**, No 1202, 26 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.1; "Tramvay Amelesinin Yeni Grevi", **İkdâm**, No 8933, 27 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.1.

19 "Amele ve Şirketler İhtilâfı", **İkdâm**, No 8900, 25 Kânûn-ı evvel 1337/1921, s.3; "Tramvay, Tünel, Elektrik Amelesi", **İkdâm**, No 8915, 9 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.3; "Tramvay Amelesiyle Şirketi Arasında", **İkdâm**, No 8924, 18 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.3; "Amele Metâlibatı Tedkik Ediliyor", **Vakit**, No 1475, 19 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.3; "Amele Şirketi İhtilâfları", **Tercümân-ı Hakikat**, No 14654, 19 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.2; "Amele Metâlibatının Tedkikadı Bitdi", **Tercümân-ı Hakikat**, No 14656, 21 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.2; "Dâhilî Haberler", **Tevhîd-i Efkâr**, No 3250-222, 21 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.3; "Umûmî Grev mi?", **Tevhîd-i Efkâr**, No 3251-223, 22 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.4.

20 "Amele Metâlibatı Tedkik Ediliyor", **Vakit**, No 1475, 19 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.3; "Ame-

çalışmalarını kesmesine karşı²¹, bu durumun yeni bir greve yol açabileceğini dikkate alan Nâfia Nezareti tarafından yeni bir girişimde bulunularak kesilen görüşmelerin başlaması sağlanmıştır²².

Ancak bu noktadan sonra da gerekli anlaşma zemini sağlanamamıştır. İlgili taleplere karşılık Şirket, mali durumunun talepleri kabul etmek için yeterli olmadığını ileri sürerken, 8 saatlik çalışma konusunun daha önce halledilmiş olduğunu ifade etmekte, sözleşme koşullarına uyma konusunda ise, Nâfia Nezareti bünyesinde kurulan resmî bir komisyonun yaptığı inceleme sonucunda Şirket'in sözleşmeye uygun davrandığı sonucuna varıldığını vurgulamaktaydı. İştin çıkarılanların geri alınması hakkında da, bu konunun polisin müdahalesiyle bir anlaşmazlık şekline büründüğü belirtilerek bu kişilerin geri alınmasının mümkün olmadığı ifade ediliyordu. Amele tarafı ise, haklı olduğuna inandığı talepler arasında Şirket'in durumuna uygun olmayan hiçbir madde bulunmadığını düşündüğünden bunların aynen kabulünü istiyordu. Bu çerçevede delegeler çalışma saati taleplerinin gerekliliğini ileri sürmekte, sözleşmeye uyulduğuna hükmeden komisyon kararını haksız bulmakta ve çıkarılan personelin geri alınması konusunda ısrar etmekteydiler²³. Bu görüşmelerden de sonuç alınamaması üzerine amele delegelerinin isteğiyle görüşmeler kesilmiştir²⁴. Delegelerin ifadesine göre, kendileri son görüşmeler sırasında 24 maddelik taleplerinin 21'inden vazgeçerek çalışma saatleri, ikramiye ve görevden alınanların iadelerini içeren 3 madde üzerinde ısrar etmişlerdi. Bu 3 maddenin kabul edilmesi için komisyon başkanı

le Şirketi İhtilâfları", **Tercümân-ı Hakikat**, No 14654, 19 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.2.

- 21 "Tramvay Amelesinin İstedikleri", **İkdâm**, No 8928, 22 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.3; "Umûmî Grev mi?", **Tevhîd-i Efkâr**, No 3251-223, 22 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.4.
- 22 "Şirket ve Amele İhtilâfları", **Tercümân-ı Hakikat**, No 14658, 23 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.2; "Amele ve Şirket Arasında", **İkdâm**, No 8929, 23 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.3.
- 23 "Şirket ve Amele İhtilâfları", **Tercümân-ı Hakikat**, No 14658, 23 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.2; "Tramvay Grevi", **Akşam**, No 1202, 26 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.1; "Tramvay Grevi Devam ediyor", **Peyâm-ı Sabah**, No 11561-1131, 27 Kânûn-ı sâni, 1338/1922, s.1. Bir Şirket memuruna göreyse amelenin amacı kendilerini batırmaktı. Zira yıllık binlerce lira zarar edeceklerinden dolayı günlük 8 saat çalışma talebini kabul etmeleri mümkün olmadığı gibi, mali durumun uygun olmaması sebebiyle ikramiyenin geçen yıllık oranında verilmesi de olanaksızdı. İştin çıkarılan amelenin geri alınması ise hiç mümkün değildi; zira "umûr-ı idarenin" bozulması tehlikesi söz konusuydu. ("Tramvay Amelesi Grev İlan Etdi", **Tevhîd-i Efkâr**, No 3256-228, 27 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.1.)
- 24 "Grev Tehlikesi", **Tevhîd-i Efkâr**, No 3254-226, 25 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.3; "Tramvay Amelesinin Grevi", **Vakit**, No 1481, 25 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.2; "Amele Grevi", **Akşam**, No 1201, 25 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.2.

Şirket Müdürlüğü nezdinde birçok teşebbüste bulunmasına karşın bunlar reddedildiğinden görüşmeler kesilmişti²⁵.

Görüşmelerin sonuçsuz kalması Ta'til-i Eşgal Kanunu uyarınca grevi gündeme getirmiştir ki, amele kesimi daha görüşmelerin başında Türkiye Sosyalist Fırkası (TSF)²⁶ Genel Merkezi'nde olağanüstü toplanarak talepleri kabul edilmediği takdirde grev ilanına karar vermişti²⁷. Bu ihtimali dikkate alan Nâfia Nezareti aracılığıyla Polis Müdürlüğüne gönderilen bir yazıda, sözü edilen 3 madde nedeniyle görüşmelerin kesildiği belirtildikten sonra amelenin greve gidebileceği kaydediliyordu. Ancak bu ihtimal gerçekleştiği takdirde, gerek asayişin korunması gerekse çalışmak isteyen amelenin bu özgürlüğüne arkadaşlarınınca engel olunmaması için zabıta tarafından gereken tedbirlerin alınması isteniyordu²⁸. Bu olasılık, görüşmelerin kesilmesiyle birlikte kamuoyunda da gündeme getirilmesine karşın grevin Tramvay Şirketi amelesiyile sınırlı kalarak genel bir nitelik taşımayacağı öne sürülüyordu²⁹.

Grev İlan Edilmesi ve Yaşanan Gelişmeler

Tramvay amelesi temsilcileriyle Şirket arasında yapılan görüşmelerin sonuçsuz kalması üzerine, 25 Ocak'ta TSF'de toplanılarak 2 saat kadar süren toplantı sonucunda gece geç vakitlerde grev kararı verilmiş³⁰ ve bu konuda başta hükümet

25 "Tramvay Amelesinin Yeni Grevi", **İkdâm**, No 8933, 27 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.1.

26 Türkiye Sosyalist Fırkası, Osmanlı Sosyalist Fırkası Başkanı Hüseyin Hilmi Bey tarafından 20 Şubat 1919'da İstanbul'da kurulup kendisinin 15 Kasım 1922'de öldürülmesinden sonra tarihe karışmıştır. Bu dönem içerisindeki grevlerde de ön plana çıkan fırka hakkında bkz.: Mete Tunçay, **Türkiye'de Sol Akımlar 1908-1925**, C 1, İletişim Yayınları, İstanbul, 2009, s.67-79; Tarık Zafer Tunaya, **Türkiye'de Siyasal Partiler**, C 2, Mütareke Dönemi, 3. B., İletişim Yayınları, İstanbul, 2008, s.396-429.

27 "Sosyalist Fırkası'nda Toplananlar", **İkdâm**, No 8894, 19 Kânûn-ı evvel 1337/1921, s.3. Görüşmeler sırasında, amele grupları hükümete başvurarak taleplerinin incelenmekte olduğundan hareketle bundan sonra sadece amele işleriyle ilgilenmek üzere bir çalışma nezareti ya da genel müdürlüğü kurulmasını talep etmişlerdir. Bu amaçla kaleme aldıkları uzun bir dilekçeyi TSF aracılığıyla Sadaret ile Dâhiliye ve Nâfia nezaretlerine sunmuşlardır. ("Amele, Hükümetden Bir Mesâî Nezareti Teşkilini İstiyor", **İkdâm**, No 8896, 21 Kânûn-ı evvel 1337/1921, s.1.)

28 **Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA)**, Dâhiliye Nezareti Kalem-i Mahsus Müdüriyeti (DH. KMS), 61-2/62, 10 Ramazan 1340/7 Mayıs 1922.

29 "Tramvay Amelesi Grev Yapacaklar mı?", **Yeni Şark**, No 115, 25 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.2; "Grev Umûmî Olmayabilecek", **İkdâm**, No 8932, 26 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.3.

30 "Tramvay Amelesi Bugün Grev İlan Etdi", **Tercümân-ı Hakikat**, No 14661, 26 Kânûn-ı

olmak üzere ilgili makamlara bilgi verilerek 26 Ocak 1922 sabahından itibaren grev ilan edilmiştir. Bu konuda öncülük eden TSF olduğu için Tramvay Şirketi amelesinin çoğunluğu greve katılıyordu. Ancak bu grev, tahmin edildiği üzere Tünel ve Elektrik Şirketi çalışanlarının yanı sıra başta Amele Siyanet [Koruma] Cemiyeti³¹ olmak üzere TSF'ye muhalif grupların katılmaması sebebiyle genel bir boyut kazanmamıştır. Greve katılmayan gruplar özellikle de Amele Siyanet Cemiyeti'ne bağlı olanlar hemen Şirket'e başvurarak çalışmaya hazır olduklarını da bildirmişlerdi³². O dönemde Tramvay Şirketi amelesi sayısının 2.500 olduğu öngörülürken³³, greve katılan amele sayısı konusunda farklı rakamlar mevcuttur. Greve katılanların sayısı 1.500 olarak gösterildiği gibi³⁴, TSF'nin verdiği bilgiye göre bu sayı 1.600³⁵, Fırka Başkanı Hilmi Bey'e göreyse 1.700 kişiydi³⁶.

sânî 1338/1922, s.1; "Tramvaycıların Grevi Münasebetiyle Hüseyin Hilmi Bey'in Nutku", **Aydede**, Sene 1, No 9, 30 Kânûn-ı-sânî 1338/1922, s.4.

- 31 Amele Siyanet Cemiyeti, Tramvay Şirketi amelesini TSF'den koparabilmek amacıyla Şirket tarafından kurulmuştur. Bu Cemiyet'e Tramvay Şirketi'ndeki 2.500 ameleden 800'ü üye olmuştu. (Tunçay, **a.g.e.**, s.85. Ayrıca bkz.: Tunaya, **a.g.e.**, s.399,407.) Tramvay Şirketi'nin büyük bir mali yardım yaptığı belirtilen Cemiyet'e amelenin üye olmaya zorlanması da söz konusuydu. (**Sosyalizm ve Toplumsal Mücadeleler Ansiklopedisi**, C 6, İletişim Yayınları, İstanbul, 1988, s.1868.)
- 32 "Tramvay Grevi", **Yeni Şark**, No 116, 26 Kânûn-ı sânî 1338/1922, s.2; "Tramvay Amelesinin Yeni Grevi", **İkdâm**, No 8933, 27 Kânûn-ı sânî 1338/1922, s.1; "Tramvay Amelesi Grev İlan Etdi", **Tevhîd-i Efkâr**, No 3256-228, 27 Kânûn-ı sânî 1338/1922, s.1; "Tramvay Grevi Devam Ediyor", **Peyâm-ı Sabah**, No 11561-1131, 27 Kânûn-ı sânî 1338/1922, s.1; "Tramvay Grevi", **Vakit**, No 1483, 27 Kânûn-ı sânî 1338/1922, s.1. "Tramvay Grevi", **Yeni Şark**, No 118, 28 Kânûn-ı sânî 1338/1922, s.2; "Tramvay Grevi", **Yeni Şark**, No 119, 29 Kânûn-ı sânî 1338/1922, s.1. Bir gazetenin haberine göre, İstanbul'da birbirine karşı olan üç amele grubu bulunuyordu. ("Tramvay Grevi", **Yeni Şark**, No 118, 28 Kânûn-ı sânî 1338/1922, s.2.)
- 33 Mete Tunçay, **1923 Amele Birliği**, 2. B., Sosyal Tarih Yayınları, İstanbul, 2009, s.9. 1920 Kasım'ına ait bir veriye göre, Tramvay Şirketi'nde çalışan personel sayısı yaklaşık olarak 1.800'dür. (Erol Ülker, "Mayıs 1920 Tramvay Grevi Türkiye Sosyalist Fırkası ve İşçi Hareketi Üzerine Bir Değerlendirme", **Kebikeç**, Yıl 18, S 36, 2013, s.247.)
- 34 "Altıncı Gün", **Tercümân-ı Hakikat**, No 14667, 1 Şubat 1338/1922, s.2.
- 35 "Tramvay Amelesinin Grevi ve Şirket", **İkdâm**, No 8935, 29 Kânûn-ı sânî 1338/1922, s.2.
- 36 "Tramvay Amelesi Grevinin Son Şekli", **Tevhîd-i Efkâr**, No 3264-236, 4 Şubat 1338/1922, s.2. Greve katılanların, çoğunluğu Müslüman olmak üzere binin üzerinde olduğu da ileri sürülmüştür. ("Tramvay Grevi", **Vakit**, No 1485, 29 Kânûn-ı sânî 1338/1922, s.2.) O dönemde, Tramvay Şirketi'nde çalışanlar memurün ve müstahdemin olarak ikiye ayrılıyordu. Vatmanlar elektrikli arabaları kullanırken, ayrıca arabalarda kondüktör de bulunuyordu. (Zafer Toprak, **Türkiye'de İşçi Sınıfı 1908-1946**, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2016, s.118.)

Grev kararının alındığı toplantıya yönelik bir haberde, TSF Başkanı Hüseyin Hilmi Bey'in konuşması üzerine harekete geçildiği kaydediliyordu. Bu konuşmasında Hilmi Bey, öncelikle hiç düşünmeye gerek kalmadığını ve grevin kendileri için “*behemehâl lâzım*” olduğunu öne sürmüştü. Amelenin korkarak fikrinden vazgeçmemesi gerektiğini vurguladıktan sonra da, haklarını “*aman efendim*” diyerek değil ancak bu yolla alabileceklerini ifade etmişti. Ona göre, greve karşı olanlar varsa fikirlerini hemen ortaya koymaları aksi takdirde grev sürecince “*mızıkçılık*” etmemeleri gerekiyordu. Bu sözlerinin ardından Hilmi Bey: “*Haydi bakayım göreyim sizi!..*” diyerek grev çağrısını sonlandırmıştır³⁷.

Grev sürecinin ele alındığı bir değerlendirmede ise, grevin âdeta bir “*emrivaki*” şeklinde ortaya çıktığı vurgulanıyordu. Grevi düzenleyenler grevin ne zaman olacağına dair somut bir ifade kullanmayıp “*bugün, yarın*” şeklinde muğlak ifadeleri tercih etmişlerdi. Grevden bir gün önce TSF şubelerinde kırmızı bayraklar çekilmiş ve bütün Tramvay Şirketi amelesi kırmızı kurdele ve rozetler takmıştı ki, bu işaretler grevin ilan edileceğini ima ediyordu. Grevden önceki gece de Şişli ve Beşiktaş şubelerinde konferanslar düzenlenerek grevin esasları belirlenmişti³⁸.

Grev kararıyla birlikte gerek taraflardan gerekse kamuoyundan çeşitli tepkiler gelmiştir. İlk aşamada amele kesimi: “*Tramvay Şirketi, amele*

37 “Tramvaycıların Grevi Münasebetiyle Hüseyin Hilmi Bey'in Nutku”, **Aydede**, Sene 1, No 9, 30 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.4. Fransız istihbarat raporundaki bilgiler, gerek grevin kaynağına gerekse Hilmi Bey'in bu süreçteki rolüne yönelik farklı bilgiler içermektedir. Buna göre, 9 Ocak 1922'de 2 İngiliz subayı TSF merkezini ziyaret etmiş ve bir sonraki grevde kullanılmak üzere Hilmi Bey'e bir miktar para vermişlerdi. Aynı subaylar 18 Ocak'ta tekrar gelerek grevin hazır olduğunu söylemiş ve 26 Ocak'ta da greve gidilmişti. Diğer taraftan, Hilmi Bey'in “satın alınabilir” bir kişilikte olduğu söylenirken, daha önce kesinleşmiş bir grevi durdurması karşılığında bilinmeyen bir yerden limuzinle ödüllendirildiği öne sürülüyordu. Ancak bu bilgileri aktaran yazar, İngilizler'in grevi teşvik etmek için değil grevi durdurması için Hilmi Bey'e para vermiş olmalarını daha akla yakın bulmaktadır. Zira subay düzeyindeki İngilizler'in İstanbul'daki kamu düzeninin bozulmasını istemeleri için ortada bir sebep bulunmuyordu. Dolayısıyla ilgili rapor, daha çok, Fransızlar'ın İngilizler'den ne denli kuşku landıklarını ortaya koymasından anlamlıydı. (Bilge Criss, **İşgal Altında İstanbul 1918-1923**, 8. B., İletişim Yayınları, İstanbul, 2011, s.124-125.) Hilmi Bey'in, Mayıs 1920'deki grevde, Şirket lehine müdahale için para aldığı yönündeki iddialar için bkz.: Ülker, “Mütareke İstanbul'unda Tramvay İşçileri Hareketi: Türkiye Sosyalist Fırkası, İşgal Makamları ve Radikaller”, s.216-217; Fethi Tevetoglu, **Türkiye'de Sosyalist ve Komünist Faaliyetler**, Ankara, 1967, s.71,79.

38 “Tramvay Amelesi Grev İlan Etdi”, **Tevhid-i Efkâr**, No 3256-228, 27 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.1.

metâlibatının hadd-i asgarisini gösteren üç maddeyi kabul edinceye kadar grevde sebat edeceğiz. Bizi bu hale getiren kuvvet Tramvay Şirketi değildir, biz her birimiz güçlü kuvvetli insanlarız” sözleriyle kararlılık mesajı vermişti³⁹. Şirket tarafı ise, amelenin kendilerine önceden bilgi vererek greve gittiğini açıkladıktan sonra, bu tavırlarında kendilerince haklı olabileceklerini belirtiyor, ancak Şirket’in de buna karşı gerekenleri yapmakta özgür olduğuna dikkat çekiyordu. Onlara göre, greve gidenlerin sayısı sınırlı olmakla birlikte yaşanabilecek sıkıntıları önlemek için çözüm düşünülüyordu. Grevin ilk günü olduğu için henüz somut bir adım atılamamakla beraber bir iki gün içerisinde alınacak yeni çalışanlarla ulaşım sorununun giderilmesi planlanıyordu. Yaşanan gelişmeden amelenin zararlı çıkacağını kaydeden Şirket kendi menfaatini düşünenlerin çalışabileceklerini de ifade etmişti⁴⁰.

Şirketler Komiseri’ne göre, grev ilan edilmesiyle birlikte konu Nâfia Nezaretî’nin alanından çıkarak Şirket ile amele arasındaki bir meseleye dönüşmüştü. Grev amelenin kanuni bir hakkı olmakla birlikte, amelenin kanuna aykırı bir şekilde gösteriye teşebbüs etmesi ya da çalışmak isteyenleri engellemeye kalkması halinde polislin müdahale hakkı doğacaktı. Grevin ne kadar süreceğinin bilinemeyeceğini söyleyen komiserin değindiği önemli bir nokta da, yasaların sendika teşkilatına izin vermemesi dolayısıyla kendilerinin ameleyle olan ilişkilerini doğrudan doğruya Şirket üzerinden yürütecek olmalarıydı⁴¹.

Bu aşamada önem kazanan konulardan biri de, hiç kuşkusuz hükûmetin görüşü ve tavrıydı. Hükûmet tarafsız bir şekilde gelişmeleri izleyerek ortaya çıkacak sonucu beklemek yönünde bir tavır almıştı. Bununla birlikte, bu grevin diğer amelelere yayılması için hiçbir kanuni hak söz konusu olmadığından, buna yönelik bir girişimde hemen gereken önlemler alınacaktı. Şirket yeterli sayıda tramvay arabasını hizmete sokamadığı takdirde de gerekli girişimde bulunulacaktı⁴². Aynı şekilde, grevin kanun çerçevesinde devamına engel

39 “Tramvay Amelesinin Yeni Grevi”, **İkdâm**, No 8933, 27 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.1; “Tramvay Amelesi Grevinin İkinci Günü”, **İkdâm**, No 8934, 28 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.2.

40 “Tramvay Amelesinin Yeni Grevi”, **İkdâm**, No 8933, 27 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.1; “Tramvay Amelesi Grev İlan Etdi”, **Tevhîd-i Efkâr**, No 3256-228, 27 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.1.

41 “Tramvay Amelesi Nihayet Grev İlan Etdi”, **İleri**, No 1432, 27 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.1.

42 “Tramvay Amelesinin Grevi Devam Ediyor”, **Tevhîd-i Efkâr**, No 3257-229, 28 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.1; “Tramvay Grevi Henüz Hitâm Bulmamışdır”, **Tevhîd-i Efkâr**, No 3258-230, 29 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.2.

olunmamakla beraber, Şirket başka amele bularak tramvayları işletmek istediği zaman dışarıdan gelebilecek tecavüz engellenecekti. Gelişmeler hakkında konuşan Nâfia Nezareti Müsteşarı Burhaneddin Bey, kanunen grevin bir hak olduğuna değinirken, grev ilanı nedeniyle konunun Nezaret'in sınırları dışına çıktığını ve kendilerinin görevlerini yaparak tarafları uzlaştırma yönünde çaba harcamalarına karşın bunda başarılı olunamadığını söylemiştir. Artık bu durumla Dâhiliye ve Adliye Nezaretleri ilgileneceklerdi ve tramvayları işletmek de Şehremaneti'ne ait bir konuydu. Ona göre, amele delegelerinin 8 saatlik çalışma konusunda ısrar etmeleri de kabul edilebilir bir durum değildi. Zira yeraltında maden işleriyle uğraşanlar hariç Avrupada da 8 saatlik mesai kabul görmemişti. Buna karşılık işten atılan 6 amelenin tekrar istihdamı konusunda amele delegeleri tamamıyla haklıydılar ve Şirket bu kişileri tekrar göreve döndürmeliydi. Nitekim bu kişilerin suçsuz oldukları mahkemece de tahakkuk etmişti. Burhaneddin Bey ikramiye konusunda da amele tarafını haklı görüyordu. Şirket ikramiye giderini yıllık 3.000 liraya kapatabilecekti ve bu miktar kendileri için büyük bir yük teşkil etmeyecekti⁴³.

Nâfia Nezareti Demiryolları Müdürü Mustafa Bey de, 8 saatlik mesaiyi öne çıkararak bu konuda Şirket'in haklı olduğunu söylemiştir. Ona göre, amele talepleri arasında en önemlisi olan çalışma saatinin sekize indirilmesi kabul edilemezdi. Zira bu durumda, daha fazla amele istihdam etmek zorunluluğu doğacak ve bu da Şirket'in yıllık 30.000 lirayı aşan bir masraf yapmasına neden olacaktı. Şirket, bu masrafı kabul ettiği takdirde ise bunun maliyetini halktan çıkarmak isteyeceğinden biletlere zam yapacaktı. Mevcut koşullarda böyle bir zamma tahammül gösterilmesi mümkün değildi. Öte yandan, Şirket kısa bir zaman içerisinde seferleri düzene sokabileceğinden amelenin bu talebinde ısrar etmesi kendi zararına olacaktı. Bu nedenle, amele grev yaparak kendisine verilen bir hakkı kullanmakta ise de tavırlarıyla kendi çıkarlarına zarar veriyordu⁴⁴.

Grev kararıyla birlikte hükûmetin ilk aşamada attığı önemli bir adım, mevsim koşulları nedeniyle halkın gelişmelerden çok fazla etkilenmemesini sağlaması için

43 "Tramvay Amelesinin Yeni Grevi", **İkdâm**, No 8933, 27 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.1; "Tramvay Amelesi Grev İlan Etdi", **Tevhîd-i Eflkâr**, No 3256-228, 27 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.1. Şirket de Burhaneddin Bey'i teyit ederek, Dünya'nın hiçbir yerinde ilke olarak çalışma saatinin sekize düşürülmesinin kabul edilmediğini öne sürüyordu. ("Tramvay Grevi", **İleri**, No 1436, 31 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.3.)

44 "Tramvay Grevi", **Vakit**, No 1486, 30 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.2.

Şirket'ten talepte bulunmasıdır. Şirket bu talebe cevaben, ulaşımın sağlanabilmesi için gereken önlemlerin alındığını söylemiştir. Bu noktada Tramvay Şirketi, vatmanlar şubesi müdürünün elinde bulunduğunu düşündüğü 60 vatmana güvendiği için sorunu kolay bir şekilde çözebileceğine inanıyordu. Ne var ki grevle birlikte bu vatmanlar da Şirket'le ilişkilerini kestiklerinden bu potansiyelden faydalanmak mümkün olmayacaktı⁴⁵. Bunun yanı sıra, Tramvay Şirketi atacağı yeni adımların engellenmemesi için çeşitli makamlara başvurmuş ise de kendisine adres olarak Türk polisi gösterilmiştir. Bunun üzerine Polis Müdürlüğü'ne başvurarak dışarıdan sağlayacağı amele ile tramvayları işletebileceğini söylemiş ve grev yapan amelenin buna engel olmaması için kendilerinden yardım talep etmiştir. Bu noktada, Dâhiliye Nazırı Ali Rıza Paşa Polis Genel Müdürü Esad Bey'i makamına davet ederek kendisine bu konuda gereken tedbirlerin alınması ve asayiş bozacak hiçbir olaya izin verilmemesi gereğini tebliğ etmiştir⁴⁶.

Kamuoyundaki değerlendirmelerde ise, grevin nedenlerinden ortaya çıkışına ve beklentilere kadar uzanan görüşler dile getirilmiştir. Bu bağlamda, son grevin bir öncekinin âdeta “*pamuk ipliğiyle*” bağlı olarak çözülmesinden kaynaklandığı öne sürülüyordu. Önceki grev sonucunda Şirket'in kabul ettiği maddeleri daha sonra yük olarak görmesi ve haksız işlemlerinde daha büyük inatla hareket etmesi bu sonucu doğurmuştu. Nitekim Şirket'in, kendisine iletilen amelenin ilk talep listesini geçiştirmeye çalışması tutumunu ortaya koymuştu. Diğer taraftan, amelenin son 3 talebine olumlu yaklaşılmadığı gibi ikramiye konusunda da karmaşık bir davranış sergilenmişti. Bu çerçevede Şirket'teki müdürler, çeşitli kişilerden, yarı cebir yarı aldatma yoluyla ikramiye karşılığı verdikleri birkaç lira için teşekkürnameler almış ve bunları diğer talep edenlere göstererek onları susturmaya kalkışmışlardı⁴⁷.

Öte yandan, grevin kanuna uygun olduğu belirtilmekle birlikte⁴⁸, bu süreç Avrupa'yla karşılaştırmalı olarak analiz edilerek eleştiriye de tâbi tutulmuştu. Buna göre, Avrupa'daki grevler çok daha kapsamlı ve ciddi bir şekilde yapılırken, Osmanlı'da ise konu âdeta bir “*çocuk oyuncağına*” dönüştürülerek haftada ya da

45 “Tramvay Grevi”, **Vakit**, No 1484, 28 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.3.

46 “Tramvay Amelesinin Yeni Grevi”, **İkdâm**, No 8933, 27 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.1; “Tramvay Amelesi Grevinin İkinci Günü”, **İkdâm**, No 8934, 28 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.2.

47 “Tramvay Grevi”, **Vakit**, No 1483, 27 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.1.

48 “Tramvay Grevi”, **Yeni Şark**, No 117, 27 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.1.

15 günde bir greve gidiliyordu. Sık sık ve habersiz bir şekilde gelişen bu grevler nedeniyle halk da büyük bir sıkıntı içerisinde giriyordu⁴⁹.

Bu görüşlerin dışında, grevin o an için genellik kazanmayıp Tramvay Şirketi amelesiyile sınırlı kalacağı düşüncesi öne çıkarılmakta⁵⁰ ve bir süre sonra gerek Şirket'in alacağı önlemler gerekse hükümetin aracılığıyla bir uzlaşma yolu bulunarak anlaşmazlığın uzun sürmeyeceği öngörülmekteydi⁵¹. Bu çerçevede yaşanan kış koşullarında, halkın yararına olmak üzere Şirket ve amele arasındaki uzlaşmanın bir an öncesi sağlanması gereğine de işaret ediliyordu⁵².

Nitekim grevin ilk aşamada yol açtığı en önemli toplumsal problem tramvaylara tamamen alışmış olan İstanbul halkı üzerindeki olumsuz etkileridir. Öncelikle İstanbul halkının grev sabahı yaşadığı şaşkınlık şu sözlerle ortaya konulmuştu: *“Dün sabah şehrin uzak mahallerinde oturanlar erkence, yakalarını kaldırarak boyunlarını sararak, işlerine gitmek üzere evlerinden çıkanlar, tramvay istasyonlarına geldikleri zaman oldukça elim hayretlerle sarsıldılar. Tramvay yolları karla dolmuş, ne çan sesi, ne tekerlek gürültüsü yalnız kesif bir insan zinciri bu taraftan öbür tarafa sürüklenip gidiyor; ve nihayet öğreniliyor ki grev var.”*⁵³

Bu sırada yaşanan en büyük zorluk, birçok kişinin eviyle işi arasındaki mesafeyi yürümek zorunda kalmasıydı. Tramvaylar çalışmadığından, kış koşullarına rağmen birçok kişi bazen 1 saatlik bir yürüyüşle eviyle işi arasındaki mesafeyi kat etmek durumunda kalmıştı. Bu bağlamda memurlar sabahleyin işlerine geç kaldıkları gibi işlerine uzak mesafelerde oturup evlerine geç dönen ticaret yeri sahipleri de büyük güçlük yaşamışlardı⁵⁴. Bu konuda yaşanan sıkıntıya

49 Fassâl, “Greve Dâir”, **İleri**, No 1433, 28 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.3.

50 “Tramvay Amelesinin Grevi Devam Ediyor”, **Tevhîd-i Efkâr**, No 3257-229, 28 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.1.

51 “Tramvay Grevi”, **Yeni Şark**, No 116, 26 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.2; “Tramvay Grevi”, **Yeni Şark**, No 117, 27 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.1; “Tramvay Grevi”, **İleri**, No 1433, 28 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.2. Bu konuda, grevin 2 gün gibi kısa bir sürede sona ereceği görüşü de ileri sürülmüştü. (“Dünkü Tramvay Grevinin Tesirâtı”, **Akşam**, No 1203, 27 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.2.)

52 “Tramvay Grevi”, **Akşam**, No 1202, 26 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.1; “Tramvay Grevi”, **Yeni Şark**, No 117, 27 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.1.

53 “Tramvay Amelesi Nihayet Grev İlan Etdi”, **İleri**, No 1432, 27 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.1.

54 “Tramvay Grevi”, **Yeni Şark**, No 116, 26 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.2; “Tramvay Amelesi Grev İlan Etdi”, **Tevhîd-i Efkâr**, No 3256-228, 27 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.1; “Tramvay Grevi”, **Vakit**, No 1483, 27 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.1; “Tramvay Amelesi Nihayet Grev İlan Etdi”, **İleri**, No 1432, 27 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.1; “Grev Hakkındaki Tahkikatımız”, **Tercümân-ı Hakikat**, No 14662, 27 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.1; “Dünkü Tramvay

şu sözlerle işaret edilmiştir: “İstanbul şehri için artık tramvaysız kalmaya imkân yoktur. Herkes tramvaylara güvenerek işinin bulunduğu mevkile ikametgâhı arasındaki mesafenin uzaklığına ehemmiyet vermemiştir. Bu halde bilfarz Şişli’de oturanlar için Bâbrâli’ye kadar yayan gelmek ne elim bir mecburiyettir!..”⁵⁵

Bu aşamada, grevi uygun gören ve hatta destekleyen en önemli kesimin araba ve otomobilciler olduğu görülmektedir. Zira grev nedeniyle en yakın ve nakliye fiyatı belirli olan mahaller için arabacılar bazen 2 kat, kimi zaman da “tutturabildikleri kadar” fiyat istemelerine karşın epeyce müşteri bulmuşlardı. Dolayısıyla belediyenin abartılı olarak değerlendirilen tarifesinin de üstüne çıkılıyordu. Nitekim Pangaltı’dan hareket eden bir otomobil Taksim’e 4 kişiyi 2 liraya nakleder duruma gelmişti. Diğer araçlar da, semtine göre kişi başına 50-150 kuruş nakliye ücreti alıyorlardı⁵⁶. Tüm bunlara karşın, İstanbul’daki çeşitli belediyelerde kayıtlı 1.300 binek otomobili bulunmaktaydı ve bu sayı halkın ihtiyacına yeterli gelmediğinden yük otomobillerine de talep olmaktadır. Bu otomobiller de yerine göre 20 ila 40-50 kuruşa yolcu taşımışlardı⁵⁷. Tarife konusundaki problemler üzerine, belediye arabacıların tarife dışına çıkmamaları için önlem almaya başlamış⁵⁸ ve zaman içerisinde bu sorunun önüne geçilmiştir.⁵⁹ Bunun dışında, Ortaköy, Bebek gibi sahilde bulunan mahallerin ulaşımını kısmen Şirket-i Hayriye vapurlarıyla sağlanmaya çalışılmıştır⁶⁰.

Tramvay Şirketi’nin Aldığı Önlemler Sonrasındaki Gelişmeler

Grevinin Tesirâtı”, **Akşam**, No 1203, 27 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.2; “Tramvay Amelesi Grevinin İkinci Günü”, **İkdâm**, No 8934, 28 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.2. Halk, yaşadığı sıkıntuların etkisiyle Tramvay Şirketi’ni, amelenin taleplerine “insaf” göstermeye de çağırıyor. (“Tramvay Grevi”, **İleri**, No 1433, 28 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.2.)

55 “Tramvay Amelesi Grevinin İkinci Günü”, **İkdâm**, No 8934, 28 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.2.

56 “Tramvay Amelesi Grev İlan Etdi”, **Tevhîd-i Efkâr**, No 3256-228, 27 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.1; “Dünkü Tramvay Grevinin Tesirâtı”, **Akşam**, No 1203, 27 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.2; “Tramvay Amelesinin Grevi Devam Ediyor”, **Tevhîd-i Efkâr**, No 3257-229, 28 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.1; “Tramvay Grevi”, **İleri**, No 1433, 28 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.2. Arabacıların kazançlı durumlarından hareketle, “zavallı” kayıkçı ve sandalçı esnafı da başlarındaki kâhya ve değnekçilerle birlikte Kağıthane Tepesi’ne çıkarak Haliç vapurları amelesinin hiç değilse 5-10 gün greve gitmesi için dualar etmişlerdi. (“Grev Duası”, **Aydede**, Sene 1, No 11, 6 Şubat 1338/1922, s.1.)

57 “Dünkü Tramvay Grevinin Tesirâtı”, **Akşam**, No 1203, 27 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.2; “Tramvay Grevi”, **Yeni Şark**, No 118, 28 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.2; “Tramvay Grevi”, **İleri**, No 1433, 28 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.2.

58 “Tramvay Grevi”, **Yeni Şark**, No 118, 28 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.2.

59 “Tramvay Amelesi Grevinin Dördüncü Günü”, **İkdâm**, No 8936, 30 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.3; “Tramvay Grevi”, **Tercümân-ı Hakikat**, No 14666, 31 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.2.

60 “Tramvay Amelesi Grev İlan Etdi”, **Tevhîd-i Efkâr**, No 3256-228, 27 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.2.

Tramvay Şirketi, grevin ilan edilmesinden sonra hükümete verdiği ulaşım problemini çözme sözünü, dışarıdan sağlayacağı amelenin yanı sıra TSF'den ayrılıp grevden vazgeçeceğini düşündüğü kişilerle yerine getirmeyi öngörüyordu⁶¹. Nitekim ilk günün ardından Tramvay Şirketi, Amele Sıyanet Cemiyeti üyelerinden bazılarını bünyesine alarak Şişli-Tünel ile Beşiktaş-Eminönü hatlarında bazı arabaları sefere sokmuştur. Bu sayının başlangıçta, Şişli deposundan 8, Beşiktaş deposundan 4 olmak üzere 12 olduğu, akşama doğruysa biraz daha artarak 15'e kadar ulaştığı belirtiliyordu⁶². Polis merkezi kayıtlarına göre ilk aşamada çıkarılan araba sayısı 14'dü⁶³.

Kamuoyuna yansıyan bilgiler farklı olmakla birlikte zamanla bu sayının giderek arttığı anlaşılmaktadır. TSF'nin Ocak ayı sonu itibarıyla verdiği rakamlar 35-37 arasında arabanın işlediği yönündeydi⁶⁴. Yine Ocak ayı sonu itibarıyla Şirket'in Şişli-Tünel hattında %75, diğer hatlarda ise %50 oranında seferleri gerçekleştirdiği ileri sürülüyordu⁶⁵. Bu noktada Şirket, grevin kısa bir zamanda son bulacağını düşünmekle birlikte⁶⁶, grevde ısrar edildiği takdirde en geç bir

1338/1922, s.1; "Tramvay Amelesi Grevinin İkinci Günü", **İkdâm**, No 8934, 28 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.2; "Tramvay Grevi Devam Ediyor", **Peyâm-ı Sabah**, No 11561-1131, 27 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.1.

- 61 "Tramvay Amelesinin Grevi ve Şirket", **İkdâm**, No 8935, 29 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.2.
- 62 "Tramvay Grevi", **İleri**, No 1433, 28 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.2; "Grev Devam Ediyor", **Tercümân-ı Hakikat**, No 14663, 28 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.1; "Tramvaylar İşliyor", **Peyâm-ı Sabah**, No 11562-1132, 28 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.1; "Grev Devam Ediyor Tramvaylar da Kısmen İşliyor", **İleri**, No 1434, 29 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.3.
- 63 **BOA**, DH.KMS, 61-2/62, 10 Ramazan 1340/7 Mayıs 1922; "Tramvay Grevi Kısmen Devam Ediyor", **Peyâm-ı Sabah**, No 11563-1133, 29 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.3; "Tramvay Grevi", **Vakit**, No 1485, 29 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.2.
- 64 "Tramvay Grevi", **Yeni Şark**, No 120, 30 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.2. Bu haberi aktaran gazeteye göre bu sayı aslında daha fazlaydı. Bkz.: a.y. Diğer bir haberde de, işleyen araba sayısı 50 olarak verilmiştir. ("Grev Devam Ediyor", **Tercümân-ı Hakikat**, No 14665, 30 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.1. Araba sayısına ilişkin diğer bilgiler için bkz.: "Tramvay Amelesinin Grevi Devam Ediyor", **Tevhîd-i Efkâr**, No 3257-229, 28 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.1; "Tramvay Grevi", **Vakit**, No 1484, 28 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.3; "Tramvay Amelesi Grevinin İkinci Günü", **İkdâm**, No 8934, 28 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.2; "Tramvay Grevi Henüz Hitâm Bulmamıştır", **Tevhîd-i Efkâr**, No 3258-230, 29 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.2; "Tramvay Grevi", **Tevhîd-i Efkâr**, No 3259-231, 30 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.2.
- 65 "Tramvay Grevi", **Yeni Şark**, No 120, 30 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.2.
- 66 "Tramvay Amelesinin Grevi Devam Ediyor", **Tevhîd-i Efkâr**, No 3257-229, 28 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.1.

hafta içerisinde ulaşımı tamamen normale döndürmeyi de planlıyordu⁶⁷. Araba sayısının artmasıyla beraber taşınan yolcu sayısında da gözle görülür bir artış yaşanacaktır. Verilere göre, grevin ikinci 12.000 yolcu taşınırken, üçüncü günü 36.000, dördüncü günü 45.000, beşinci günü 55.000, altıncı günü 80.000⁶⁸ ve yedinci günü de 95.000 kişi taşınmıştır⁶⁹.

Ulaşımına sokulan arabalarda görev alanların bir kısmını Şirket dışından sağlananlar, diğer kısmını da Şirket bünyesindeki görevliler oluşturuyordu. Bu konudaki bilgilere göre, grevin ilk birkaç günü içerisinde vatmanlık ve biletçilik işlerinde çalışmak üzere Şirket'e 1.500-2.000 civarında kişi başvurmuştu⁷⁰. Buna rağmen, grev açısından en kritik pozisyonlardan biri olan vatmanlık konusunda bir sıkıntı yaşanıyordu⁷¹. Nitekim ilk çıkarılan arabalarda görev alan vatmanlardan 3'ü hariç diğerleri Şirket bünyesindeki memurlardan meydana gelmişti⁷². Diğer taraftan, yeni istihdam edilen ameleye 2 kat fazla yevmiye ödenmesi söz konusuydu⁷³. Şirket, greve giden ameleli de günlük 2 yevmiye verme sözüyle geri almaya çalışmışsa da, ilk aşamada bazı biletçi ve kontrol memurları dışında bu "*şarlık vaadin câzibesine*" uyan olmamıştı. Vatmanlardan ise hiç kimse işe dönmek için başvuruda bulunmamıştı⁷⁴. Yaşanan bütün bu zorluklara karşın Şirket, Şubat ayının başından itibaren gerekli amele kadrosunu sağlayarak ulaşımı normal haline kavuşturacağı iddiasını sürdürüyordu⁷⁵.

67 "Tramvay Grevi", **Yeni Şark**, No 119, 29 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.1.

68 "Tramvay Grevi", **Akşam**, No 1208, 1 Şubat 1338/1922, s.2; "Tramvay Grevi", **Tevhîd-i Efkâr**, No 3262-234, 2 Şubat 1338/1922, s.3.

69 "Tramvay Grevi", **Tevhîd-i Efkâr**, No 3262-234, 2 Şubat 1338/1922, s.3. Bir veriye göre grevin altıncı günü 75.000 yolcu taşınmıştı. ("Tramvay Grevi Etrafında", **Peyâm-ı Sabah**, No 11566-1136, 1 Şubat 1338/1922, s.3.)

70 "Tramvay Amelesi Grevinin Dördüncü Günü", **İkdâm**, No 8936, 30 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.3; "Tramvay Grevi", **Tercümân-ı Hakikat**, No 14666, 31 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.2.

71 "Grev Devam Ediyor Tramvaylar da Kısmen İşliyor", **İleri**, No 1434, 29 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.3.

72 "Tramvay Grevi Henüz Hitâm Bulmamışdır", **Tevhîd-i Efkâr**, No 3258-230, 29 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.2.

73 "Tramvay Amelesi Grevinin Dördüncü Günü", **İkdâm**, No 8936, 30 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.3.

74 "Tramvay Grevi", **Vakit**, No 1485, 29 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.2.

75 "Tramvay Amelesi Grevinin Dördüncü Günü", **İkdâm**, No 8936, 30 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.3.

Ancak ilk aşamada alınan bu önlemlerin ulaşımındaki problemleri tamamen ortadan kaldırdığını söylemek mümkün değildir. İlk birkaç günde işletilen araba miktarı, grev öncesinde Şirket'in tüm İstanbul hatlarında işlettiği araba sayısının 150'nin üzerinde olduğu dikkate alındığında oldukça yetersizdi⁷⁶. Nitekim İstanbul'un Topkapı ve Yedikule gibi uzak sayılan semtlerine araba işlemediğinden, bütçesi kısıtlı olan insanlar ilk gün olduğu gibi evle iş arasını yine yürümek zorunda kalıyorlardı⁷⁷. Diğer taraftan, yeni gelen amelesi sayısının sınırlı olmasının yanında belirgin bir acemiliği söz konusuydu⁷⁸. Şişli deposundan çıkarılan ilk arabanın bir kişiye çarparak kazaya yol açması da bu acemilikten kaynaklanmıştı⁷⁹. Bu noktadan hareketle, TSF çeşitli makamlar nezdinde protestoda bulunmuştur. Amele tarafı, 3 ay çıraklık yapmayan herhangi bir kişinin vatman olamayacağını iddia etse de, Şirket herhangi bir kişinin birkaç günlük bir tecrübe ile vatman olabileceğini öne sürüyordu⁸⁰. Hükümet de, Şirket ile yapılmış sözleşme gereğince, tecrübesiz vatmanlar kullanılmasından doğabilecek kazalardan kendilerini sorumlu tutma yetkisine dayanarak yaşanan durumu protesto etmişti⁸¹.

Bu süreçte yaşanan önemli bir olay da, amelelerin ilk gün çıkan arabaları engellemeye yönelik girişimleridir. Grev kararıyla birlikte arabaların bulunduğu garajlarda polis tarafından gerekli önlemler alınırken⁸², amelenin çoğunluğunun iş bırakması nedeniyle depolarda toplanan hizmetliler zabıta gücüyle buralardan uzaklaştırılmış ve arabalar ile diğer malzemeler Şirket ve zabıta memurları tarafından korumaya alınmıştı. Ardından, vatmanlık işine aşına olan amelesi de Şirket'e getirilerek depolara sevk edilmişti. Saat üç civarında Şişli deposundan

76 "Tramvay Amelesi Grevinin İkinci Günü", **İkdâm**, No 8934, 28 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.2; "Tramvay Amelesi Grevinin Dördüncü Günü", **İkdâm**, No 8936, 30 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.3. Seferler düzensiz olmakla birlikte, grevin ilk haftası içerisindeki bir gün dışında kış koşullarının ağır seyretmemesinin halk adına sevindirici olduğu vurgulanıyordu. ("Tramvay Amelesi", **İkdâm**, No 8938, 1 Şubat 1338/1922, s.3.)

77 "Tramvay Grevi", **Yeni Şark**, No 118, 28 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.2.

78 "Tramvay Amelesi Grevinin İkinci Günü", **İkdâm**, No 8934, 28 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.2.

79 "Tramvay Amelesinin Grevi Devam Ediyor", **Tevhîd-i Efkâr**, No 3257-229, 28 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.1.

80 "Tramvay Grevi Henüz Hitâm Bulmamıştır", **Tevhîd-i Efkâr**, No 3258-230, 29 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.2. Bu konuda ayrıca bkz.: "Tramvay Seferleri Gitdikçe Çoğalıyor", **İkdâm**, No 8937, 31 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.2.

81 "Tramvay Grevi", **Vakit**, No 1485, 29 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.2.

82 **BOA**, DH.KMS, 61-2/62, 10 Ramazan 1340/7 Mayıs 1922.

çıkan ilk arabalar da, Osmanlı zabıtasının yanı sıra Fransız ve İtalyan jandarma güçlerinin aracılığıyla seferlere başlamış ve daha sonra araba sayısı artırılmıştı⁸³. Depodan araba çıkarıldığı sırada asayişin ihlal edilmemesi için Polis Genel Müdürü Esad Bey ile bazı görevliler depolarda bulunmuş⁸⁴, işleyen arabalar da polisin refakati altında çalışmışlardı⁸⁵. Bu aşamada, TSF Başkanı Hilmi Bey'in de aralarında yer aldığı ve yakalarında kırmızı kokartlar takılı grevci ameleden bir kısmı, otomobillerle köprü üzerinde ve belirli bazı caddelerde sakin bir şekilde geçen bazı gösterilerde bulunmuşlardı⁸⁶. Aksaray deposuna Beşiktaş'tan çıkan ilk araba da Laleli Camii önünde grevci amele tarafından karşılanmış ve arabayı idare eden vatman aşağılandığı gibi “*yuha!*” sesleriyle protesto edilmişti⁸⁷.

Daha kapsamlı bir olay ise Şişli deposunda yaşanmıştır. Pangaltı Polis Merkezi'nin olaylara ilişkin raporuna göre, amelenin grev ilan ettiği telefonla haber alındıktan hemen sonra mevcut memurlar aracılığıyla gereken önlemler hayata geçirilmiş ve yapılan tebligat sonucunda diğer polis merkezlerinden gelen zabıta memurlarıyla birlikte Şişli'nin de içerisinde yer aldığı 10 elektrikli tramvay deposu güvenceye alınmıştı. Şişli deposundan ilk arabanın çıkarılmaya başlamasıyla beraber, çeşitli yerlerde toplanmış olan 200'e yakın grevci amele ile parayla getirildiği düşünülen 40 kadar kadın arabanın önünde bağırarak hareketini engellemeye çalışmış ve taş atmaya başlamışlardı. Bunun üzerine zabıta, Fransız ve İtalyan jandarmalarıyla birlikte olaya müdahale ederek göstericileri dağıtmış ve arabanın Tünel'e kadar gitmesini sağlamıştı. Olay sırasında bir kondüktör başından ağır bir şekilde yaralanırken bir vatman da hafif bir şekilde yara almıştı. Bunun dışında iki memur hafif şekilde yaralanmış ve bir memur da “*beylik revolverini*” kaybetmişti. Depodan çıkan ilk araba da bir kişiye çarparak

83 “Tramvay Amelesinin Grevi Devam Ediyor”, **Tevhîd-i Efkâr**, No 3257-229, 28 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.1.

84 “Tramvay Amelesinin Grevi Devam Ediyor”, **Tevhîd-i Efkâr**, No 3257-229, 28 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.1; “Tramvay Grevi”, **Vakit**, No 1484, 28 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.3.

85 “Tramvay Grevi”, **Yeni Şark**, No 118, 28 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.2. Bu önlemler daha sonraki günlerde de devam edecekti. (“Tramvay Grevi”, **Tercümân-ı Hakikat**, No 14666, 31 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.2.)

86 “Dünkü Tramvay Grevinin Tesirâtı”, **Akşam**, No 1203, 27 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.2; “Tramvay Grevi”, **Vakit**, No 1484, 28 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.3.

87 “Tramvay Grevi Henüz Hitâm Bulmamıştır”, **Tevhîd-i Efkâr**, No 3258-230, 29 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.2. Alınan önlemler sayesinde Beşiktaş tramvay deposunda güvenliği bozacak bir eylem yaşanmamıştır. (“Tramvay Amelesi Grevinin İkinci Günü”, **İkdâm**, No 8934, 28 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.2.)

yaralanmasına neden olmuştu. Yaralananlar tedavi için hastaneye gönderilirken, olayın sorumluları arasında gösterilen 8-9 kişi de yakalanarak karakola sevk edilmişti⁸⁸.

Tramvay seferlerinin artmaya başladığı bu süreçte, amele tarafı taleplerinden vazgeçmediği gibi Şirket'in olumsuz tavrında da bir değişiklik söz konusu değildir. TSF ve amele kaynaklı bilgiler, amelenin taleplerindeki ısrarını ortaya koyarken, geçim şartlarının sağlanması nedeniyle bu grevi 2-3 ay kadar sürdürebilecek güçlerinin olduğunu gösteriyordu⁸⁹. Bu bağlamda amele delegelerinden birisi öne sürdükleri şartların ağır olmadığını söyledikten sonra: *"Kumpanya şunu bilmelidir ki: Türk amelesine Türk toprağında zulm edilemez"* diyerek sert bir söylemde bulunmuştu⁹⁰. Grevin önderlerinden bir kişi de: *"Amelenin kuvve-i maneviyesini kırmak için şirketin çıkarttığı bu birkaç araba bizim için katiiyen şayan-ı ehemmiyet değildir. Biz her şeyi düşündük ve ona göre, hatt-ı hareketimizi tayin ettik. (18-20) müstahdem ancak iki gün çalışabilir. Amele gayet sabur ve metindir"* sözleriyle kararlılık mesajı vermişti⁹¹. Buna karşın, amele arasında uzlaşmaya yönelik bir eğilimin baş gösterdiğinden de söz ediliyordu ki, bunun kısa bir zaman içerisinde Şirket ile yeniden görüşmelere başlanmasına neden olabileceği düşünülüyordu⁹².

88 BOA, DH.KMS, 61-2/62, 10 Ramazan 1340/7 Mayıs 1922; "Tramvay Grevi Henüz Hitâm Bulmamıştır", **Tevhid-i Efkâr**, No 3258-230, 29 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.2; "Tramvay Grevi", **Vakit**, No 1485, 29 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.2. Bu konuda ayrıca bkz.: "Tramvay Amelesi Grevinin İkinci Günü", **İkdâm**, No 8934, 28 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.2; "Grev Devam Ediyor Tramvaylar da Kısmen İşliyor", **İleri**, No 1434, 29 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.3. Şişli deposundaki olayın ardından, TSF, Polis Genel Müdürlüğü'ne başvurarak Şişli'deki tramvayların hareketleri sırasında grevci ameleden 10 kişinin yaralandığını öne sürmüştü de, yapılan tahkikat sonucunda bu sayıda bir yaralanma olmadığı anlaşılmıştır. ("Tramvay Amelesinin Grevi ve Şirket", **İkdâm**, No 8935, 29 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.2.)

89 "Grev Hakkındaki Tahkikatımız", **Tercümân-ı Hakikat**, No 14662, 27 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.1; "Tramvay Grevi", **Vakit**, No 1485, 29 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.2; "Tramvay Amelesi Grevinin Dördüncü Günü", **İkdâm**, No 8936, 30 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.3; "Tramvay Grevi", **Tevhid-i Efkâr**, No 3259-231, 30 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.2. Fransız makamlarına gelen 30 Ocak 1922 tarihli bir istihbarat raporuna göre, Hüseyin Hilmi Bey Aksaray, Beşiktaş ve Feriköy kulüplerinde toplanan grevcileri ziyaret edip onları greve devam etme konusunda cesaretlendirmiş ve bu konuda bir konuşma yapmıştır. (Ülker, "Mütareke İstanbul'unda Tramvay İşçileri Hareketi: Türkiye Sosyalist Fırkası, İşgal Makamları ve Radikaller", s.229.)

90 "Grev Hakkındaki Tahkikatımız", **Tercümân-ı Hakikat**, No 14662, 27 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.1.

91 "Tramvay Amelesinin Grevi Devam Ediyor", **Tevhid-i Efkâr**, No 3257-229, 28 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.1.

92 "Tramvay Grevi", **Yeni Şark**, No 119, 29 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.1; "Tramvay Grevi",

Ancak ulaşımı kısmen de olsa sağlamaya başlayan Şirket, amelenin taleplerini kabul etmeyen uzlaşmaz tavrını devam ettiriyordu⁹³. Bu durumdan yola çıkarak, her iki tarafın uzlaşma yönünde bir çabasının olmadığına işaret ediliyor ve grevin biteceğine yönelik herhangi bir gelişmenin beklenmediği kaydediliyordu⁹⁴. Bu açıdan gelinen noktada, bir aracılığa gereksinim duyulduğuna şu sözlerle dikkat çekiliyordu: *“Tahminimize nazaran iki taraf arasında yeni bir tavassuta ve bitaraf bir hakem heyetine lüzum vardır ve ancak böyle bir heyet meseleyi hâl edebilecektir.”*⁹⁵

Tramvay Şirketi'nin, her ne kadar uzlaşmaya yanaşmasa da grev nedeniyle önemli bir maddi kayba uğradığı anlaşılmaktadır. Bu konudaki bir bilgiye göre, Cuma ve Pazar günleri hariç olmak üzere Şirket'in günlük toplam hasılatı 12-13.000 lira düzeyindeydi ve grev nedeniyle her gün 8.000 liralık bir kayıp söz konusuydu⁹⁶. Bu noktadan hareketle, Şirket'in normal gelirinin ancak altıda birini elde edebildiğine dikkat çekilerek, kamuoyuna duyurduğu gibi kadrosunu birkaç gün içerisinde yükseltmemesi halinde amele karşı uzlaşmaz tavrını sürdürmesinin olanaksız olduğu vurgulanıyordu. Bununla birlikte, amelenin de haftalar boyunca sendikalarına dayanarak greve devam etmesi çok olası değildi. Bu nedenle, Nâfia Müsteşarı'nın sözünü ettiği gibi amelenin günlük 8 saat çalışma süresinde ısrar etmemesi ve Şirket'in de amelenin yıllık ikramiye talebi ve çıkarılan hizmetlilerin göreve dönüşü konularında engelleyici bir tutum almaması en doğru çözümdü⁹⁷.

İtilaf Devletleri'nin Uzlaştırma Girişimi ve Tramvay Şirketi'nin Tavrı

Grev sırasında İtilaf Devletleri tarafından başarılı sonuç vermeyen bir uzlaşma girişimi yaşanırken, Tramvay Şirketi'nin de tavrını giderek sertleştirdiği görülecektir. Bu çerçevede, anlaşmazlığın giderilebilmesi için İngiltere, Fransa ve İtalya Fevkalade komiserlerinin başkanlığında bir hakem komisyonu kurulması

Yeni Şark, No 120, 30 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.2. Bu konuda ayrıca bkz.: “Tramvay Grevi Devam Ediyor”, **Peyâm-ı Sabah**, No 11564-1134, 30 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.2.

93 “Tramvay Grevi”, **Peyâm-ı Sabah**, No 11565-1135, 31 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.3.

94 “Tramvay Grevi”, **Vakit**, No 1485, 29 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.2.

95 “Tramvay Amelesi”, **İkdâm**, No 8938, 1 Şubat 1338/1922, s.3.

96 “Tramvay Amelesinin Grevi Devam Ediyor”, **Tevhîd-i Efkâr**, No 3257-229, 28 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.1.

97 “Tramvay Amelesi Grevinin Dördüncü Günü”, **İkdâm**, No 8936, 30 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.3.

gündeme gelmiştir. Komiserlerin imzasıyla Hüseyin Hilmi Bey'e bildirilen karara göre, ilgili komisyona Fevkalade komiserler başkanlık edecek ve komisyon içerisinde Fevkalade komiserler, Tramvay Şirketi ve ameleyi temsilen birer olmak üzere toplam 3 delege yer alacaktı. Bu komisyonun kurulması kabul edildiği takdirde, görüşmelerin başlaması için öncelikli şart greve derhal son verilmesiydi. Komiserler, Hilmi Bey'den cevabını en kısa zamanda vermesini de istemişlerdi⁹⁸. Bu girişime TSF tarafından verilen cevapta, öncelikle Tramvay Şirketi amelesinin kendi çıkarlarını korumak için bir teşkilat kurma hakkının olduğu vurgulanmıştır. Ne var ki Şirket, kuruntuya dayalı düşüncelerle bazı yerlerde gayri meşru nüfuz sağlayabilmek için harcama yapmakta ve ameale teşkilatını yok etmeye çalışmaktaydı ki, aslında buna yetkisi yoktu. Gücünü, hissedarlarının da çıkarlarını feda etme pahasına ameale teşkilatını yok etmek için kullanan Şirket, aksine karşılıklı çıkarları temin eden bir uzlaşma siyaseti izlemek zorundaydı. Nitekim gayri meşru faaliyeti için harcadığı parayla hem amelenin ihtiyaçlarını hem de hissedarlarının çıkarlarını garanti edebilirdi. Bu konularda Fırka Başkanlığı'na bir güvence verildiği takdirde greve hemen son verilecek ve hiçbir şart olmadan görüşmelere başlanacaktı⁹⁹. Görüşmelerin başlama ihtimaline karşı da ameale delegesi olarak Fırka Başkanı Hüseyin Hilmi Bey, uzman olarak da Şakir Rıza ve Ceylani beyler seçilmişti¹⁰⁰.

Amele tarafının bu cevabına karşı Şirket, öne sürülen iddiaların geçerli olmadığını söyleyerek TSF'nin aşırı fikirlere sahip olduğuna vurgu yapmış ve hakem komisyonu teklifine olumsuz yanıt vermiştir¹⁰¹. Bunun yanı sıra, 30 Ocak'ta "*Dersaadet Tramvay Şirketi Amele ve Müstahdeminine İhtâr*" başlığıyla bir açıklamada bulunarak grevdekilere karşı net bir tavır takınmıştır. Burada, ilgili açıklamanın Şirket tarafından ameale ve hizmetlilere karşı bir iyilik düşüncesiyle kaleme alındığı belirtiliyordu. Buna göre, grev ilanından bu yana çalışanların

98 BOA, Dâhiliye Nezareti Emniyet-i Umumiye Müdüriyeti Evrak Odası (DH.EUM.VRK), 23/121, 28 Cemazeyilevvel 1340/27 Ocak 1922. Ayrıca bkz.: "Tramvay Grevi Henüz Hitâm Bulmamıştır", *Tevhîd-i Efkâr*, No 3258-230, 29 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.2; "Tramvay Grevi", *Tevhîd-i Efkâr*, No 3260-232, 31 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.3.

99 "Tramvay Grevi", *Vakit*, No 1487, 31 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.2; "Tramvay Grevi", *Tevhîd-i Efkâr*, No 3260-232, 31 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.3.

100 "Tramvay Seferleri Gitdikçe Çoğalıyor", *İkdâm*, No 8937, 31 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.2; "Tramvay Grevi", *Tevhîd-i Efkâr*, No 3260-232, 31 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.3. *Vakit* gazetesinin haberinde, komisyon içerisinde yer alan Rıza Bey'in ismi Ziya Bey olarak verilmektedir. ("Tramvay Grevi", *Vakit*, No 1487, 31 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.2.)

101 "Tramvay Grevi", *Vakit*, No 1488, 1 Şubat 1338/1922, s.2; "Tramvay Grevi", *Vakit*, No 1490, 3 Şubat 1338/1922, s.2.

önemli bir kısmı gündeliklerini kaybetmişlerdi ki, bu durum hem kendileri hem de aileleri açısından önemli bir kayıptı. Bu noktada Şirket özellikle vatmanların dikkatini çekiyordu. Zira belki de istemeyerek iş bırakmış olan vatmanlardan dolayı biletçi ve diğer bazı memurlar da işlerini kaybetmişlerdi. Diğer taraftan, ameleye grev yapma hakkını tanıyan kanun Şirket'e de istediği gibi hareket etme olanağını veriyordu. Bu çerçevede halka karşı, düzenli bir şekilde tramvay işletme zorunluluğu olduğundan, greve gidenlerden 2 Şubat Perşembe günü sabahına kadar iş başı yapmaları istenmekte ve o güne kadar görevine dönmeyenlerin istifa etmiş sayılacakları açıklanmaktaydı. Bu durumda, bu kişilerin yerine kesin olarak yeni memurlar alınacaktı ki, bunun ardından işine dönmek isteyenleri yeniden göreve almak için yeni alınanlar işten çıkarılmayacaktı. Dolayısıyla belirtilen günden sonra, işten ayrılmış sayılanların bir daha görevlerine dönme şansları bulunmuyordu¹⁰².

Bu tebligata karşı, gerek amele gerekse TSF tarafından hiçbir cevap verilmezken¹⁰³, amele temsilcileri izlenecek politika konusunda TSF'de bir toplantı yapmış ve tutumlarında herhangi bir değişiklik olmamasına karar vermişlerdir¹⁰⁴. Vakit gazetesine bir mektup göndererek amele adına konuşan Ahmed Behzad isimli bir kişi, Şirket'in direnmeyi sürdürdüğü takdirde kendilerinin de haklı olan taleplerinde ısrar edeceklerini ve şimdilik sükûnetle greve devam edeceklerini belirttikten sonra "*yaşasın grev, yaşasın adalet!*" sözleriyle kararlılık mesajı vermişti¹⁰⁵. Fırka Başkanı Hilmi Bey de, kendilerine verilen sürenin önemli olmadığını söyleyerek son dakikaya kadar direneceklerini ve amelenin sakin ve kararlı olduğunu ifade etmişti¹⁰⁶. Amelenin bu kararlı tavrının gerisinde, son 15 günlük yevmiyelerini Şirket'ten almış olmaları nedeniyle henüz

102 "Tramvay Grevi", **Peyâm-ı Sabah**, No 11565-1135, 31 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.3; "Tramvay Seferleri Gitdikçe Çoğalıyor", **İkdâm**, No 8937, 31 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.2.

103 "Altıncı Gün", **Tercümân-ı Hakikat**, No 14667, 1 Şubat 1338/1922, s.2; "Tramvay Grevi", **Vakit**, No 1489, 2 Şubat 1338/1922, s.2.

104 "Tramvay Şirketi İle Amelesi Arasında", **İkdâm**, No 8939, 2 Şubat 1338/1922, s.3; "Tramvay Grevi", **Tevhîd-i Efkâr**, No 3262-234, 2 Şubat 1338/1922, s.3. Ayrıca bkz.: "Tramvay Amelesi Grevinin Devamı", **İkdâm**, No 8940, 3 Şubat 1338/1922, s.3; "Tramvay Grevi", **Tevhîd-i Efkâr**, No 3263-235, 3 Şubat 1338/1922, s.3.

105 "Tramvay Grevi", **Vakit**, No 1491, 4 Şubat 1338/1922, s.2.

106 "Tramvay Amelesi Grevinin Son Şekli", **Tevhîd-i Efkâr**, No 3264-236, 4 Şubat 1338/1922, s.2. Bu süreçte, Elektrik Kumpanyası amele de Nâfia Nezareti'ne 25 maddelik bir talep listesi sunmuştu. Talep listesinin içerisinde, çalışma saatlerinin 8'e düşürülmesi isteği de yer alırken, amele ve kumpanya temsilcileri Nâfia Nezareti'nde Hukuk Müşaviri Ohannes Bey'in başkanlığında toplanarak görüşmelere başlayacaklardı. Bkz.: a.y.

çok büyük bir geçim sıkıntısına düşmemelerinin de payı olduğu söyleniyordu¹⁰⁷. Bu noktada bazı amelenin görüşü de, Şirket'in olumsuz tavrı karşısında grevin genel bir nitelik kazanacağı yönündeydi¹⁰⁸. Nitekim yürütülen uzlaşma çabasının başarısızlığı ihtimali dikkate alınarak grevi yaygınlaştırabilmek için Şirket-i Hayriye ve Elektrik Şirketi amelesiyle görüşmelere başlanmıştı¹⁰⁹.

Ulaşımın Düzene Sokulmaya Başlanması ve Hükûmetin Çabaları

Amele tarafı kendilerine yapılan tebligata karşı ilk aşamada kararlı bir duruş sergilese de, kısa zaman içerisinde yaşanan gelişmeler bu tutumun değişmesine ve grevin başarısızlıkla sonuçlanmasına neden olacaktır. Bu gelişmelerin başında, Tramvay Şirketi'nin sefere çıkardığı araba sayısını düzenli bir şekilde artırması gelmektedir. Şirket, yeni katılan ameleyle birlikte kısa bir zaman içerisinde şehrin her tarafındaki tramvay ulaşımını temin edeceğini öne sürerken¹¹⁰, bu konudaki tüm tartışmalara rağmen giderek artan araba sayıları bu öngörüğü büyük ölçüde doğrulamaktaydı. Bu çerçevede Polis Müdürü Esad Bey'e göre, Şubat ayının başı itibariyle 185 arabadan 120'si ulaşımına sokulmuştu¹¹¹. Bunların içerisinde, usta vatman bulunamadığı için ilk aşamada işletilemeyen ve hatların en tehlikelisi olarak gösterilen Fatih-Harbiye hattı da bulunuyordu¹¹². Geline noktada, Şişli-Tünel, Tatavla [Kurtuluş]-Tünel, Maçka-Tünel, Taksim-Sirkeci, Beşiktaş-Karaköy, Ortaköy-Eminönü, Bebek-Eminönü, Ortaköy-Aksaray, Aksaray-Sirkeci, Fatih-Sirkeci ve Topkapı-Sirkeci hatlarında tramvay seferleri yapılabiliyordu¹¹³.

İlerleyen zamanda araba sayısı 135'e ulaşırken¹¹⁴, daha sonra bu sayı 150'ye çıkmıştır¹¹⁵. Ardından da, önce 165-180'i sonra da 200'ü bulmuştur¹¹⁶. Seferler

107 "Tramvay Grevi", **Vakit**, No 1490, 3 Şubat 1338/1922, s.2.

108 "Tramvay Grevi", **Tevhîd-i Efkâr**, No 3263-235, 3 Şubat 1338/1922, s.3.

109 "Tramvay Grevi", **Vakit**, No 1488, 1 Şubat 1338/1922, s.2; "Grevin Sekizinci Günü", **İleri**, No 1438, 2 Şubat 1338/1922, s.3.

110 "Tramvay Şirketi İle Amelesi Arasında", **İkdâm**, No 8939, 2 Şubat 1338/1922, s.3.

111 "Tramvay Amelesi Grevinin Devamı", **İkdâm**, No 8940, 3 Şubat 1338/1922, s.3.

112 "Tramvay Şirketi İle Amelesi Arasında", **İkdâm**, No 8939, 2 Şubat 1338/1922, s.3.

113 "Tramvay Grevi", **Vakit**, No 1489, 2 Şubat 1338/1922, s.2; "Tramvay Şirketi İle Amelesi Arasında", **İkdâm**, No 8939, 2 Şubat 1338/1922, s.3.

114 "Tramvay Grevi", **Vakit**, No 1491, 4 Şubat 1338/1922, s.2.

115 "Tramvay Grevi", **Yeni Şark**, No 125, 4 Şubat 1338/1922, s.2; "Tramvaycıların Grevi", **İkdâm**, No 8943, 6 Şubat 1338/1922, s.3; "Sosyalistler Arasında", **Tevhîd-i Efkâr**, No 3266-238, 6 Şubat 1338/1922, s.3.

116 "Tramvay Grevi", **Tevhîd-i Efkâr**, No 3265-237, 5 Şubat 1338/1922, s.2; "Tramvay Grevi",

artarken zabitanın herhangi bir engelleme girişimine yönelik tedbirleri de devam ettiriliyordu¹¹⁷. Dolayısıyla Şirket, amelenin tavrına karşı neredeyse tüm maddi gücünü kullanarak ulaşımın normale döndüğü izlenimini yaratmaya çalışmakta¹¹⁸, ortaya çıkan rakamlar da Şubat ayının ilk haftası içerisinde bunun önemli ölçüde gerçekleştiğini göstermekteydi¹¹⁹.

Bu sırada dışarıdan yeni ameleler iş için başvurdukları gibi greve katılmasına karşın Fırka'dan ayrılarak başvuranların olduğu da öne sürülüyordu. Ayrıca Mütেকaidin-i Askeriye [Emekli Asker] Cemiyeti ve Şoför Mektebi tarafından da Şirket'e başvurularak işçi ve ameleye ihtiyaç olduğu takdirde gerekli personelin sağlanacağı bildirilmişti¹²⁰. Böylece bir taraftan eski çalışanların geri dönüşleri onaylanırken, diğer taraftan tanınan sürenin bitmesinden hareketle yeni amele kabulüne başlanmıştı¹²¹. Yeni gelenler, atanan memurlar aracılığıyla yeteneklerine göre vatmanlık ya da biletçilik için seçiliyorlardı¹²². Bu konuda, kesin olmamakla birlikte çeşitli sayılar kamuoyuyla paylaşılmıştır. Buna göre, grevin başlamasından itibaren geçen 1 haftalık süre zarfında dışarıdan 2.300 yeni amelenin kaydedildiği belirtiliyordu¹²³. Bir veriye göre de, verilen sürenin bitmesiyle birlikte dışarıdan binlerce işsiz amele iş başvurusunda bulunmuştu¹²⁴ ve bunların 2.200'ünü vatmanlık için başvuranlar oluşturuyordu¹²⁵. Dışarıdan gelen iş talepleri o denli

Yeni Şark, No 126, 5 Şubat 1338/1922, s.3; "Tramvay Grevi Etrafında", **Peyâm-ı Sabah**, No 11570-1140, 5 Şubat 1338/1922, s.3; "Tramvay Amelesi İtilâfa Çalışıyor", **Yeni Şark**, No 127, 6 Şubat 1338/1922, s.3; "Tramvay Grevi", **Peyâm-ı Sabah**, No 11572-1142, 7 Şubat 1338/1922, s.2; "Tramvay Amelesinin Hükûmete Bir Mürâcaatı", **İkdâm**, No 8944, 7 Şubat 1338/1922, s.3.

117 "Dâhili Haberler", **Peyâm-ı Sabah**, No 11569-1139, 4 Şubat 1338/1922, s.3.

118 "Tramvay Grevi", **Vakit**, No 1491, 4 Şubat 1338/1922, s.2.

119 "Tramvay Amelesinin Grevi ve Şirket", **İkdâm**, No 8942, 5 Şubat 1338/1922, s.3.

120 "Tramvay Grevi Etrafında", **Peyâm-ı Sabah**, No 11566-1136, 1 Şubat 1338/1922, s.3; "Tramvay Şirketi İle Amelesi Arasında", **İkdâm**, No 8939, 2 Şubat 1338/1922, s.3; "Tramvay Grevi", **Yeni Şark**, No 125, 4 Şubat 1338/1922, s.2.

121 "Tramvay Grevi", **Vakit**, No 1491, 4 Şubat 1338/1922, s.2; "Grevin Tarz-ı Devamı", **Tercümân-ı Hakikat**, No 14670, 4 Şubat 1338/1922, s.3; "Tramvay Amelesinin Grevi ve Şirket", **İkdâm**, No 8942, 5 Şubat 1338/1922, s.3; "Sosyalistler Arasında", **Tevhîd-i Efkâr**, No 3266-238, 6 Şubat 1338/1922, s.3.

122 "Grevin Tarz-ı Devamı", **Tercümân-ı Hakikat**, No 14670, 4 Şubat 1338/1922, s.3.

123 "Tramvay Grevi", **Vakit**, No 1489, 2 Şubat 1338/1922, s.2.

124 "Grevcilere Verilen Mühlet Bitdi", **Tercümân-ı Hakikat**, No 14669, 3 Şubat 1338/1922, s.1; "Tramvay Amelesi Grevinin Son Şekli", **Tevhîd-i Efkâr**, No 3264-236, 4 Şubat 1338/1922, s.2; "Tramvay Grevi Etrafında", **Peyâm-ı Sabah**, No 11570-1140, 5 Şubat 1338/1922, s.3.

125 "Tramvay Grevi", **Yeni Şark**, No 125, 4 Şubat 1338/1922, s.2. Son yapılan talepler içerisinde

artmıştı ki, bu kişilerin kayıtlarının düzenli bir şekilde tutulabilmesi için polise başvurulmak zorunda kalınmıştı¹²⁶. Yeni başvuruda bulunanlar acemi olmakla birlikte bir iş eğitime tâbi tutuluyorlardı. Nitekim işleyen arabalardaki vatman ve kondüktörlerin bir kısmını bu mesleğe yatkın olup eğitim alanlar, diğer kısmını eski ameleler oluşturmaktaydı¹²⁷.

Grevciler arasından ise, belirli bir başvurunun gerçekleştiği öğrenilmekle birlikte¹²⁸, bunların 15¹²⁹ ila 20-30 gibi henüz sınırlı sayıda olduğu anlaşılıyordu¹³⁰. Grevcilerin önemli bir kısmı ise yapılan ihtarla rağmen henüz işe dönmemişti¹³¹. Şirket, eski amelesinden özellikle vatmanlara karşı ılımlı hareket etmek zorunluluğunu hissettiğinden bu kişileri kabul etme konusunda daha istekli davranıyordu¹³².

Araba sayısının giderek artması ulaşım açısından olumlu olmakla birlikte bu gelişme yaşanan düzensizliği tamamen ortadan kaldıramamıştır. İşleyen arabaların özellikle Beyoğlu bölgesine verilmesinin de etkisiyle¹³³, tüm olumlu gelişmelere karşın ulaşımın eski düzenini alabilmesi için daha bir süre geçmesi gerektiği kaydediliyor¹³⁴ ve seferlerdeki düzensizliğe şu gözlemlerle işaret ediliyordu:

de, 76 kişinin vatmanlık, 240 kişinin biletçilik için başvurdukları kaydediliyordu. (“Grevin Tarz-ı Devamı”, **Tercümân-ı Hakikat**, No 14670, 4 Şubat 1338/1922, s.3.)

126 “Tramvay Grevi”, **Peyâm-ı Sabah**, No 11568-1138, 3 Şubat 1338/1922, s.3; “Tramvay Amelesinin Grevi ve Şirket”, **İkdâm**, No 8942, 5 Şubat 1338/1922, s.3.

127 “Tramvay Amelesinin Grevi ve Şirket”, **İkdâm**, No 8942, 5 Şubat 1338/1922, s.3.

128 “Grevin Tarz-ı Devamı”, **Tercümân-ı Hakikat**, No 14670, 4 Şubat 1338/1922, s.3.

129 “Tramvay Grevi”, **Peyâm-ı Sabah**, No 11568-1138, 3 Şubat 1338/1922, s.3.

130 “Tramvay Grevi”, **Tevhîd-i Efkâr**, No 3263-235, 3 Şubat 1338/1922, s.3; “Tramvay Amelesi Grevinin Son Şekli”, **Tevhîd-i Efkâr**, No 3264-236, 4 Şubat 1338/1922, s.2; “Tramvay Amelesi”, **İkdâm**, No 8941, 4 Şubat 1338/1922, s.3; “Grev Bitmek Üzeredir”, **Akşam**, No 1211, 4 Şubat 1338/1922, s.2; “On İkinci Gün”, **Tercümân-ı Hakikat**, No 14672, 6 Şubat 1338/1922, s.2.

131 “Şirketin Mühleti ve Amele”, **Akşam**, No 1209, 2 Şubat 1338/1922, s.2.

132 “Tramvay Amelesinin Grevi ve Şirket”, **İkdâm**, No 8942, 5 Şubat 1338/1922, s.3; “On Birinci Gün”, **Tercümân-ı Hakikat**, No 14671, 5 Şubat 1338/1922, s.2.

133 “Tramvay Grevi Etrafında Mütemmim Tahkikat”, **İleri**, No 1441, 5 Şubat 1338/1922, s.3.

134 “Tramvay Amelesi Grevinin Devamı”, **İkdâm**, No 8940, 3 Şubat 1338/1922, s.3. Diğer taraftan, Şirket bünyesindeki 30-40 civarındaki şoförün greve katılması da mevcut otomobilleri işleyemez duruma getirmişti. (“Tramvay Grevi”, **Vakit**, No 1490, 3 Şubat 1338/1922, s.2. Bu konuda ayrıca bkz.: “Tramvay Amelesi Grevinin Son Şekli”, **Tevhîd-i Efkâr**, No 3264-236, 4 Şubat 1338/1922, s.2.)

“[...] grev memleketimizde esasen hiç menzelesinde [derecesinde] bulunan vesâit-i nakliyeyi esasından baltaladı.

Filvâki kumpanya tedarik ettiği amele ile yüzde elli nisbetinde tramvayların seyr-ü seferini temine muvaffak olmuş ise de katiyyen seyr-ü sefer intizamı temin edilemiyor. Dün akşam ve bu sabah bütün tramvay istasyonlarında ahali saatlerce beklemiştir. Arada bir geçen tramvay arabaları ise bu kalabalığı nakl etmekten külliyyen uzak bulunmaktadır.”¹³⁵

Grevci amele içerisinde yer alan Ahmed Behzad da, daha önce sözü edilen mektubunda, kamuoyundaki bilgilere karşın ulaşımına sokulan düzenli araba sayısını en fazla 40 olarak vermekte ve çoğunluğunu acemi ve belgesiz olarak gördüğü ve “vatman taslağı” olarak nitelendirdiği bu kişilerden belge aranmamasının nedenlerini sormaktaydı. Kendisinin çok daha önemli bir iddiası ise, sefere sokulan araba sayısını fazla gösterebilmek için sabahleyin depodan çıkarılan bir arabanın 2-3 seferden sonra tekrar depoya çekilerek yerine başka numaralı bir arabanın konulduğu yönündeydi¹³⁶. Ancak tüm bu eleştirilere karşın, ulaşımın grevin başındaki düzensizliğinden giderek uzaklaştığı da bir gerçektir.

Bu aşamadaki gelişmelerle birlikte kamuoyunda çeşitli değerlendirmeler yapılırken, bunların ağırlığını amelenin tutumu ve grevin başarısızlığı oluşturuyordu. Bunlardan birinde, amelenin tavrına yönelik şaşkınlık: “*En ziyade şayan-ı dikkat olan cihet şirket seyr-ü seferi gündün güne muntazam bir hale ifrağa ve arabaların mikdarını tezyide muvaffak olduğu halde amelenin de grevde devam eylesidir*” sözleriyle dile getirilmişti¹³⁷. Grevin geldiği nokta özetlenirken de: “ [...] artık bugün (grev)in vücudundan bahsetmek doğru bir şey değildir” denilerek amelenin başarısızlığı öne çıkarılmıştı¹³⁸. Aynı bağlamda, artık grevin bir başarısızlık üzerinden tam bir dağılma arifesinde olarak devam ettiği de vurgulanıyordu¹³⁹.

135 “Tramvay Grevi”, **Yeni Şark**, No 123, 2 Şubat 1338/1922, s.2. Konuya ilişkin bir habere göre de, sınırlı sayıdaki araba ancak sabah saat sekiz buçuk ve dokuzda sefere başlamakta ve akşam altı buçukta seferler kesilmekteydi. (“Tramvay Grevi”, **Vakit**, No 1490, 3 Şubat 1338/1922, s.2.)

136 “Tramvay Grevi”, **Vakit**, No 1491, 4 Şubat 1338/1922, s.2. Vatmanların acemiliğine yönelik iddialar daha sonra da devam ettirilmiştir. (“Tramvay Grevi”, **Vakit**, No 1493, 6 Şubat 1338/1922, s.3.)

137 “Tramvay Grevi”, **Tevhîd-i Efkâr**, No 3262-234, 2 Şubat 1338/1922, s.3.

138 “Tramvay Şirketi İle Amelesi Arasında”, **İkdâm**, No 8939, 2 Şubat 1338/1922, s.3.

139 “Tramvay Amelesi Grevinin Son Şekli”, **Tevhîd-i Efkâr**, No 3264-236, 4 Şubat 1338/1922,

Amelenin çalışma saatleri ve ikramiye konularına yönelik talepleri de mali açıdan karşılanamaz olarak görülüyordu. Bu çerçevede Tramvay Şirketi'nin o güne kadar çalışanların taleplerini olabildiğince dikkate aldığı ve hiçbir harcamadan kaçınmayarak haklarını ciddi bir şekilde koruduğu fikri savunuluyordu. Bu açıdan 8 saatlik çalışma talebi Şirket'i mali açıdan büyük bir zarara sokacaktı. Nitekim Şirket'in Dünya Savaşı'ndan itibaren yaşadığı mali sıkıntılar hissedarlarına ödeme yapamamasına yol açmıştı. Tüm bunlardan hareketle, amelenin, taleplerde ısrar etmenin kendileri açısından ne denli zararlı olacağını göz önüne alacakları düşünülüyordu¹⁴⁰. İkramiye konusunda da, amelenin ısrarcı olacağı belirtilmekle beraber Şirket'in 7-8 yıldan bu yana hissedarlarına para veremediği düşünüldüğünde, mali durumunun ameleye ikramiye dağıtabilecek kadar güçlü olmadığı öne sürülüyordu. Öyle ki, ikramiye verildiği takdirde tahvillerin ödenememesi tehlikesi söz konusuydu. Bu nedenle Şirket'in ameleye karşı kesinlikle bir fedakârlıkta bulunmayacağı düşünülüyordu¹⁴¹.

Bununla birlikte, Şirket'in hatalı tutumu üzerinden bir hakem komisyonu gerekliliğine de değinilmiştir: *“Hidmetinden haksız yere çıkarıldığı iddiâ olunanların vazifelerine iâdesi için de kumpanyanın müşkilât çıkarmasına aklımız ermiyor. Bu haksızlık ya mevcuddur, ya değildir. Amele ile kumpanya arasında haksızlığın vücûd veya ademini [yokluk] takdir ile salim bir hüküm verecek bir hakem tayini elbette müşkil bir iş olamaz, binaenaleyh gülünç bir hâl olan bu hadiseye artık bir nihayet verilerek şehrin harekâtını tazyikden vazgeçilmesini isteriz.”*¹⁴²

Yaşanan gelişmeler hakkında konuşan Polis Genel Müdürü Esad Bey de, uzlaşmayı gündeme getiren bir mesaj vermiştir. Kendisi öncelikle grevin yasal bir şekilde ilan edildiğini ve sakin bir şekilde sürdüğünü söylemiştir. Nitekim ilk gün yaşanan ve çok da önem taşımayan olayların dışında amele hiçbir şekilde işleyen arabalara bir saldırıda bulunmamıştı. O gün itibarıyla sefer yapan arabaların içinde bir polis memuru da yer almasına karşın kendisi grevcilerin hiçbir olumsuz davranışına maruz kalmamıştı. Bununla birlikte, kanuna aykırı bir şekilde amele grevine destek için önceden bildirilmeyen yeni grevler baş gösterirse buna izin verilmeyecekti ve bunları önlemek adına gerekli önlemler alınmıştı. Grev süresince

s.2; “Tramvay Grevi”, **Tevhîd-i Efkâr**, No 3265-237, 5 Şubat 1338/1922, s.2.

140 “Tramvay Grevi”, **Peyâm-ı Sabah**, No 11567-1137, 2 Şubat 1338/1922, s.3.

141 “Tramvay Grevi”, **Yeni Şark**, No 125, 4 Şubat 1338/1922, s.2.

142 “Tramvay Grevi”, **Vakit**, No 1491, 4 Şubat 1338/1922, s.2.

amele ya da Şirket tarafından kendilerine bir başvuru söz konusu olmadığını belirten Esad Bey, grevin 1 haftaya kadar sonuçlanabileceği öngörüsünü dile getirmekte ve uzlaşma konusunda şunları söylemekteydi: *“Ben hiçbir vakit (grev) yapan bu kadar amelenin aç kalması tarafları değilim. Hükûmetin her iki tarafın nokta-i nazarını nazar-ı dikkate alarak telif-i beyn [uzlaşma] için yapacağı bir teşebbüde muvaffak olacağını zan ve tahmin ediyorum.”*¹⁴³

Nitekim Şirket’in önlemlerini artırmasıyla birlikte grevcilerin açıkta kalma tehlikesini dikkate alan hükûmet, taraflar arasında bir uzlaşma zemini aramaya karar vermişse de bu konuda somut bir adım atılamamıştı¹⁴⁴. Bu konudaki en önemli adım Şehremini Celal Bey’den gelecektir. Kendisi, Şirket müdürlerinden birisini makamına davet ederek bir uzlaşma arayışı içerisine girmişti. Bu konudaki görüşmelerin hayli ilerlediğinden hareketle kısa zaman içerisinde bir uzlaşmanın sağlanabileceği ümidi doğsa da¹⁴⁵, bu girişim de başarısızlıkla sonuçlanmıştır. Gelinen noktada amele tarafı, 8 saatlik çalışma ve 6 kişinin görevine iade edilmesi şartlarından vazgeçerek ikramiye konusuyla grev sırasındaki yevmiyelerinin ödenmesini öne çıkarmaktaydı¹⁴⁶. Ancak Şirket, mali durumunu gerekçe göstermesinin yanı sıra arabalarını işletebilecek ameleleri de bulmaya başladığından görüşmeye sıcak bakmıyordu. Onlara göre, artık amelenin hiçbir şart öne sürmeden işe başlamasından başka bir çözüm yolu bulunmuyordu¹⁴⁷.

143 “Tramvay Amelesi Grevinin Devamı”, **İkdâm**, No 8940, 3 Şubat 1338/1922, s.3. Esad Bey’in amelenin sakin tavrına yönelik sözleri nedeniyle, Ahmed Behzad isimli kişi daha önce sözü edilen mektubunda tüm grevciler adına kendisine teşekkür etmiştir. (“Tramvay Grevi”, **Vakit**, No 1491, 4 Şubat 1338/1922, s.2.)

144 “Tramvay Amelesi”, **İkdâm**, No 8941, 4 Şubat 1338/1922, s.3; “Tramvay Amelesi Grevinin Son Şekli”, **Tevhîd-i Efkâr**, No 3264-236, 4 Şubat 1338/1922, s.2. Bu adımın öncesinde, Tramvay Şirketi Müdürü ile Nâfia Nezareti Müsteşarı Burhaneddin Bey bir görüşme gerçekleştirmiş, TSF’ye üye bir kişiyle de Bâbîâlî’de bir görüşme yapılmıştı. (“Tramvay Şirketi Direktörü Nâfia’da”, **İleri**, No 1436, 31 Kânûn-ı sâni 1338/1922, s.3; “Tramvay Grevi”, **Yeni Şark**, No 123, 2 Şubat 1338/1922, s.2.)

145 “Tramvay Grevi”, **Vakit**, No 1491, 4 Şubat 1338/1922, s.2; “Tramvay Grevi”, **Yeni Şark**, No 125, 4 Şubat 1338/1922, s.2.

146 “Tramvay Grevi”, **İleri**, No 1440, 4 Şubat 1338/1922, s.2; “Dâhilî Haberler”, **Peyâm-ı Sabah**, No 11569-1139, 4 Şubat 1338/1922, s.3.

147 “Dâhilî Haberler”, **Peyâm-ı Sabah**, No 11569-1139, 4 Şubat 1338/1922, s.3; “Sosyalistler Arasında”, **Tevhîd-i Efkâr**, No 3266-238, 6 Şubat 1338/1922, s.3.

Amele Arasında Görüş Ayrılıkları ve Grevin Sona Ermesi

Tramvay Şirketi'nin ulaşımı düzenlemeye başlamasıyla birlikte katılaştıran tavrına, uzlaşma arayışlarının başarısızlığı da eklenince grevciler arasında giderek derinleşen görüş ayrılıkları ortaya çıkacaktır. Tüm bu gelişmeler, grevin başarısızlıkla sonuçlanmasına giden süreci de hızlandıracaktır. Bu aşamadaki önemli bir gelişme, Beyazıt civarındaki Silahtar Ağa Fabrikası'ndan gelerek tramvay arabalarına elektrik veren kablolarla düzenlenen saldırıdır. Buna göre, Beyazıt civarındaki 2 kablodan biri üzerine bir demir sokulmak yoluyla tamamen tahrip edilirken, diğer kablo da bu şekilde tahrip edilmek istenmişse de sokulan demir parçasının kabloyu sıyırmasıyla bu amaca ulaşılamamıştır. İkinci kablo da tahrip edilmiş olsaydı, en az 2 gün olmak kaydıyla tamirat süresinin sonuna kadar tramvay ulaşımı durdurulacaktı. Bu girişimin, grevci amele tarafından yapıldığı düşünüldüğünden İtilaf Devletleri zabıtasınca soruşturma açılmıştı¹⁴⁸.

Nitekim bu aşamada, TSF Başkanı Hilmi Bey ve Fırka İdare Meclisi üyesi Ceylani Beyle birlikte toplam 6 kişinin İtilaf Devletleri zabıtasınca tutuklandıkları¹⁴⁹, ancak daha sonra serbest bırakıldıkları haberleri geliyordu¹⁵⁰. Hilmi Bey'in tutuklanma sebebinin Tramvay Şirketi'ne yönelik sabotaj olduğu öne sürülse de¹⁵¹, kendisi bunun çok önemli olmayan bir sebepten kaynaklandığını açıklamıştır. Buna göre, grev kararının ardından Şirket'in yeni aldığı memur ve amele onu tanımadıkları için tramvaya bindiğinde bilet talep etmişlerdi. Kendisini TSF Başkanı olarak tanıtan Hilmi Bey, tramvaylara biletsiz bindiğini söylemişse de hizmetlinin direktmesi üzerine aralarında tartışma çıkmış ve Hilmi Bey hizmetliye vurmuştu. Kendisi bunun üzerine tutuklanmışsa da durumun anlaşılması üzerine serbest bırakılmıştı. Hilmi Bey, daha öncesinde yaşadığı durumlardan ötürü bu gelişmeden hiç etkilenmeyeceğini ifade etmişti¹⁵².

148 "Tramvay Grevi", **Vakit**, No 1495, 8 Şubat 1338/1922, s.2.

149 "Hilmi Bey Tevkif Edildi", **Tercümân-ı Hakikat**, No 14669, 3 Şubat 1338/1922, s.1; "Tramvay Amelesi Grevinin Son Şekli", **Tevhîd-i Efkâr**, No 3264-236, 4 Şubat 1338/1922, s.2; "Dâhili Haberler", **Peyâm-ı Sabah**, No 11569-1139, 4 Şubat 1338/1922, s.3; "Tramvay Amelesinin Grevi ve Şirket", **İkdâm**, No 8942, 5 Şubat 1338/1922, s.3.

150 "Grevciler Tahliye Edildi", **Tercümân-ı Hakikat**, No 14670, 4 Şubat 1338/1922, s.3; "Tramvay Amelesinin Grevi ve Şirket", **İkdâm**, No 8942, 5 Şubat 1338/1922, s.3.

151 Ülker, "Mütareke İstanbul'unda Tramvay İşçileri Hareketi: Türkiye Sosyalist Fırkası, İşgal Makamları ve Radikaller", s.228. Bu konudaki bir habere göreyse, Hilmi Bey'in, ameleyle uzlaşmadan kaçındıran tavırları nedeniyle gözaltına alındığı yönünde söylentiler mevcuttu. ("Tramvay Grevi", **Vakit**, No 1491, 4 Şubat 1338/1922, s.2.)

152 "Tevkif ve Tahliye", **Aydede**, Sene 1, No 12, 9 Şubat 1338/1922, s.2. Olayın soruşturulması

Diğer taraftan, Tramvay Şirketi de, Fırka önderlerinden Aksaray depo müdürü Şakir, müdür muavini Nubar, kontrol kalemi müdürü Ceylani ve diğer memurlardan Rıza ve Celal beylerin görevlerine son vermişti¹⁵³. Görevlerine son verilen Şakir ve Ceylani beylerle Rasim Efendi'nin bu durumdan üzüntü duyarak Fırka'dan ayrılıp Şirket'e hizmet etmeye başladıkları bilgisi de kamuoyuna yansımıştı¹⁵⁴.

Amele ile TSF arasında probleme yol açan önemli bir gelişme de, gerek Hilmi Bey gerekse diğer yönetici ve amele delegelerinin grevcilere işe dönmeleri çağrısında bulunmalarıdır. Buna göre, Hilmi Bey tutuklu bulunduğu yerden ameleye haber göndererek işe başlama çağrısında bulunmuştu. Buna karşılık amele, kendilerine işbaşı yapmayı öneren bir kişiyi başkan olarak tanımayacakları yönünde olumsuz bir karşılık vermişti¹⁵⁵. Diğer yönetici ve delegeler de, Fırka'nın Aksaray, Şişli, Beşiktaş şubelerini gezerek ameleye arzu ettikleri şekilde hareket edebileceklerini ve kendi siyasetlerinin başarısızlıkla sonuçlanmak üzere olduğunu söylemişlerdi. Onlara göre, greve devam etmek kendileri açısından iyi bir sonuç vermeyecekti¹⁵⁶.

Yaşanan bu kriz üzerine, "müfrit" olarak da nitelendirilen bir kısım amele Fırka Başkanı Hilmi Bey ile genel merkez yöneticilerini reddettiği gibi bazı Fırka önderlerini ihanetle suçlamıştı. Ayrıca delegeleri amele delegeliğinden azletmiş ve Aksaray, Beşiktaş ve Şişli şubelerinden üçer delege seçerek Fırka

sonucunda ise, Sosyalist Fırkası eski başkanı Hüseyin Hilmi Bey'in yanı sıra, kâtip Mehmed Emin, Kenan Nuri, Salih Yusuf ve İbrahim Mahir beyler elektrik kablolarına yapılan saldırıdan suçlu bulunmuşlardır. Bunun sonucunda Hüseyin Hilmi Bey'in 2, Mehmed Emin Bey'in 6 ve Kenan Nuri Bey'in 3 ay ve diğerlerinin de sekizer gün mahkûmiyetlerine karar verilmiştir. (BOA, DH.KMS, 61-2/63, 10 Şevval 1340/6 Haziran 1922.)

153 "Tramvay Amelesi Grevinin Son Şekli", **Tevhîd-i Efkâr**, No 3264-236, 4 Şubat 1338/1922, s.2. Bu konuda bazı farklı isimler için bkz.: "Tramvay Grevi", **Yeni Şark**, No 125, 4 Şubat 1338/1922, s.2; "Dâhilî Haberler", **Peyâm-ı Sabah**, No 11569-1139, 4 Şubat 1338/1922, s.3. Şişli garajında "Sör" namındaki birinin koruması altında bulunan otomobillerin tümüyle tahrip olmasının ardından bu kişi de tutuklanmıştı. Bu kişi grevcilere katılmayıp son zamanlara kadar görevine devam etmiş de, kendisinin koruması altındaki otomobillerin nasıl tahrip olduğu yanıtlanması gereken bir soru olarak görülmüyordu. ("Tramvay Amelesinin Grevi ve Şirket", **İkdâm**, No 8942, 5 Şubat 1338/1922, s.3.)

154 "Tramvay Grevi Etrafında Mütemmim Tahkikat", **İleri**, No 1441, 5 Şubat 1338/1922, s.3.

155 "Tramvay Grevi", **Vakit**, No 1491, 4 Şubat 1338/1922, s.2.

156 "Grev Bitmek Üzeredir", **Akşam**, No 1211, 4 Şubat 1338/1922, s.2; "Tramvaycılarının Grevi", **İkdâm**, No 8943, 6 Şubat 1338/1922, s.3; "Tramvay Amelesi İtilâfa Çalışıyor", **Yeni Şark**, No 127, 6 Şubat 1338/1922, s.3.

Genel Merkezi'nde bir toplantı yapmıştı. Bu toplantıda, tramvayların işlemeye başlamasının yanı sıra Şirket'in ameleye karşı günden güne ilgisiz bir tavır takınması gündem konusu olmuş ve TSF'ye kendilerini ne zamana kadar işe edebileceği ve mevcut hesaplarının durumu sorulmuştur. Bu toplantıdan sonra yapılan bir açıklamaya göre, artık amelenin hakları TSF'den ayrılarak oluşturulan yeni delegeler aracılığıyla savunulacaktı¹⁵⁷. Bu gelişme, bir anlamda amelenin Fırka yönetimine el koyması anlamına geliyordu¹⁵⁸ ve tahliye edilmiş olan Hilmi Bey'in de bu yeni durumu kabul ettiği belirtiliyordu¹⁵⁹.

Bu aşamada, amelenin sakin olduğu ifade edilmekle birlikte kendi arasında bir anlaşmazlığa düştüğü de söyleniyordu¹⁶⁰. Fırka'nın aşırılık yanlısı olarak görülen bir kesimi, taleplerde ısrar edilmesi gerektiğini söylemekte ve yakın bir zamanda grevi yaygınlaştıracaklarını öne sürmekteydi¹⁶¹. Ancak bu konudaki sözler bir sonuca ulaştırılamamıştı¹⁶². Yine kararlı bir tutum sergileyen bir kısım amele, işe başlamaları yönündeki tebligata karşın greve devam edeceklerini belirtiyordu. Kendileri, henüz son güçlerini ortaya koymamışlardı ve haklarını alana kadar grevi sürdürecektirdi. Bu kişiler, tebligattan sonra göreve dönenlerin olmadığını ileri sürmekte ve halen çalışan araba sayısının ortaya koyulan rakamların aksine en fazla 80 olduğunu belirtmekteydiler. Bu arabaları işletenler de Şirket'in kendi memurlarıyla greve katılmayan Amele Siyanet Cemiyeti üyeleri idi. Dolayısıyla dışarıdan amele sağlanması konusunda da endişe edilecek bir durum yoktu¹⁶³.

Ancak bu kararlı ifadelere karşın, Şirket'in verdiği süreye uygun hareket etmek isteyenlerin de olduğundan söz edilerek, bu kişilerin diğerlerinin etkisiyle harekete geçemedikleri kaydediliyordu. Bununla beraber, grevcilerin önemli bir kısmının hemen uzlaşmadan yana tavır koydukları anlaşılıyordu¹⁶⁴.

157 "Tramvay Amelesi Grevinin Son Şekli", **Tevhîd-i Efkâr**, No 3264-236, 4 Şubat 1338/1922, s.2; "Tramvay Grevi", **Tevhîd-i Efkâr**, No 3265-237, 5 Şubat 1338/1922, s.2; "Tramvay Amelesinin Grevi ve Şirket", **İkdâm**, No 8942, 5 Şubat 1338/1922, s.3; "Sosyalistler Arasında", **Tevhîd-i Efkâr**, No 3266-238, 6 Şubat 1338/1922, s.3; "Tramvay Grevi", **Vakit**, No 1493, 6 Şubat 1338/1922, s.3; "Tramvaycılarının Grevi", **İkdâm**, No 8943, 6 Şubat 1338/1922, s.3.

158 "Sosyalistler Arasında", **Tevhîd-i Efkâr**, No 3266-238, 6 Şubat 1338/1922, s.3.

159 "Tramvay Grevi Etrafında Mütemmim Tahkikat", **İleri**, No 1441, 5 Şubat 1338/1922, s.3.

160 "Tramvay Grevi", **Tevhîd-i Efkâr**, No 3265-237, 5 Şubat 1338/1922, s.2; "Tramvaycılarının Grevi", **İkdâm**, No 8943, 6 Şubat 1338/1922, s.3.

161 "Tramvay Amelesi İtilâfa Çalışıyor", **Yeni Şark**, No 127, 6 Şubat 1338/1922, s.3; "Tramvaycılarının Grevi", **İkdâm**, No 8943, 6 Şubat 1338/1922, s.3.

162 "Grev Umûmîleşmiyor", **Tercümân-ı Hakikat**, No 14670, 4 Şubat 1338/1922, s.3.

163 "Tramvay Grevi Etrafında Mütemmim Tahkikat", **İleri**, No 1441, 5 Şubat 1338/1922, s.3.

164 "Tramvaycılarının Grevi", **İkdâm**, No 8943, 6 Şubat 1338/1922, s.3.

Nitekim Fırka'daki toplantının ardından, ameleden önemli bir kısmının işe geri dönmek için başvuru yaptığı haberleri gelirken¹⁶⁵, toplam sayısı 400 ila 600-700 arasında olduğu söylenen¹⁶⁶ bir amele grubu da uzlaşma arayışıyla resmî makamlara başvurmak için harekete geçmişti. Aksaray deposu önünde toplanarak harekete geçen bu topluluk, göğüslerinde kırmızı kurdele ve ellerinde kırmızı bayraklar ve tezahüratlar eşliğinde ilgili makamlara yürümek istemişse de, zabıta topluluğunun bir düzen içerisinde yürümesini sağlayarak herhangi bir olay yaşanmasına izin vermemiştir¹⁶⁷. Bunların içerisinde 22 kişilik bir grup¹⁶⁸ önce Polis Genel Müdürü Esad Bey'i ziyaret etmiştir. Bu konuda bir açıklama yapan muavin Sadi Bey'e göre, Esad Bey'e yönelik ziyaret önceden haber verilmeden gayri resmî olarak gerçekleştirilmişti. Bu görüşmede amele delegeleri, grev sırasındaki yevmiyelerinin ödenmesi kaydıyla o güne kadar öne sürdükleri taleplerinden vazgeçerek işe dönmek istediklerini söylemiş ve bu konuda Esad Bey'den bir girişimde bulunmasını istemişlerdi. Buna karşılık Esad Bey de, amelenin talebini ilgili yerlere iletceğini ifade etmişti. Sadi Bey, Tramvay Şirketi'nin, taleplerinden vazgeçen ve "*maişet derdi altında inleyen bu zavalluları*" geri alacağını düşünüyordu¹⁶⁹.

Daha sonra aynı taleple Dâhiliye Nazırı Ali Rıza Paşa ziyaret edilirken, Paşa'nın adres olarak Nâfia Müsteşarı Burhaneddin Bey'i işaret etmesi üzerine bu kez kendisiyle görüşülmüştür. Müsteşar da gerekli girişimde bulunacağını ifade etmiştir¹⁷⁰. Amele delegeleri Esad ve Burhaneddin Beyler'in dışında, benzer bir taleple Şehremini Celal Bey'i de ziyaret etmişlerdir¹⁷¹.

Gelinen noktada, amelenin durumuyla grevin başarısızlığı çeşitli değerlendirmelere konu olmuştur. Resmî makamlara başvuran "*amelenin*

165 "Tramvay Amelesinin Grevi ve Şirket", **İkdâm**, No 8942, 5 Şubat 1338/1922, s.3.

166 "Tramvay Amelesi İtilâfa Çalışıyor", **Yeni Şark**, No 127, 6 Şubat 1338/1922, s.3; "Tramvay Grevi Hitâm Buluyor", **Vakit**, No 1494, 7 Şubat 1338/1922, s.2.

167 "Tramvay Amelesi İtilâfa Çalışıyor", **Yeni Şark**, No 127, 6 Şubat 1338/1922, s.3; "Amelenin Bugünkü Mürâcaâtı", **Tercümân-ı Hakikat**, No 14672, 6 Şubat 1338/1922, s.3; "Tramvay Amelesinin Son Mürâcaâtı", **İleri**, No 1443, 7 Şubat 1338/1922, s.2.

168 "Grev Bitdi", **Tercümân-ı Hakikat**, No 14673, 7 Şubat 1338/1922, s.2.

169 "Tramvay Amelesinin Son Mürâcaâtı", **İleri**, No 1443, 7 Şubat 1338/1922, s.2.

170 "Grevciler ve Kumpanya", **Akşam**, No 1213, 6 Şubat 1338/1922, s.2; "Tramvay Amelesinin Son Mürâcaâtı", **İleri**, No 1443, 7 Şubat 1338/1922, s.2.

171 "Sosyalistler Arasında", **Tevhîd-i Efkâr**, No 3266-238, 6 Şubat 1338/1922, s.3.

yüzünde mağlubiyetin elim akislerinin” görüldüğü vurgulanırken¹⁷², kendilerinin düştüğü olumsuz durum şu sözlerle tasvir ediliyordu: “Grevci amele ise düşkün ve masum bir vaziyet arz ve bazı menfaatperestlerin kimbilir ne gibi esbâba müstenid tahrikât ve teşvikatıyla içine sürüklendikleri bu terk-i eşgal felâketini bütün acılığıyla hissetmektedirler.”¹⁷³ Grevin başarısızlık nedenine yönelik şu gözlemden ise amele arasındaki ayrışmaya dikkat çekiliyordu: “Tramvay grevi buhranlı devresini tamamen atlattı. Sosyalist Fırkası’na mensup amelenin bu defa aralarındaki tesanüdün çabuk inhilâli [dağılması] üzerine Tramvay Kumpanyası işini görmeğe muvaffâk oldu.”¹⁷⁴

Amelenin girişimleri üzerine Polis Müdürü Esad Bey ve Nâfia Nezareti Müsteşarı Burhaneddin Bey’in teklifiyle Tramvay Şirketi Müdürü Nâfia Nezareti’ne davet edilmiş ve kendisine amelenin öne sürdüğü şart kapsamında Nâfia Nezareti’nin hakemliği önerilmişse de bu öneri reddedilmiştir. Şirket, artık taraflar arasında bir görüşmenin olamayacağını öne sürmekle birlikte, hükûmetin aracılığını dostane bir davranış olarak yorumladığından ameleye yeni bir fırsat tanıyacaktı. Buna göre, grevci amele yevmiler de dâhil olmak üzere hiçbir şarta bağlı olmadan 7 Şubat gününe kadar göreve başlayabilirdi¹⁷⁵.

Toplantının ardından konuşan Nâfia Nezareti Müsteşarı Burhaneddin Bey’e göre, daha önce kesilen görüşmelerden sonra hükûmet grevci ameleyi işsiz kalmaktan korumak için tekrar devreye girip amelenin geri alınmasını rica etmişti. Buna karşılık Şirket de, grev günlerine ait olan yevmiyelerin ödenmemesi şartıyla bu talebi kabul etmişti. Geline nokta hükûmet son görevini yapmıştı ve amele bunu da kabul etmediği takdirde yapılacak bir şey kalmıyordu. Polis Genel Müdürü Esad Bey de, amelenin, Şirket’in gösterdiği iyiliksever tavırdan dolayı duyulduğunu söyledikten sonra “biçareler” olarak tanımladığı grevcilerin tüm düşüncesinin tekrar göreve başlamak olduğunu vurgulamıştır. Kendisine göre, grevin devam ettiği süre zarfındaki yevmiyelerinin ödenmesi ise adalete uygun düşecekti¹⁷⁶.

172 “Tramvay Grevi”, **Yeni Şark**, No 128, 7 Şubat 1338/1922, s.2.

173 “Sosyalistler Arasında”, **Tevhîd-i Efkâr**, No 3266-238, 6 Şubat 1338/1922, s.3.

174 “Tramvay Grevi”, **Yeni Şark**, No 126, 5 Şubat 1338/1922, s.3.

175 “Tramvay Amelesinin Hükûmete Bir Mürâcaâtı”, **İkdâm**, No 8944, 7 Şubat 1338/1922, s.3;

“Tramvay Grevi Hitâm Buluyor”, **Vakit**, No 1494, 7 Şubat 1338/1922, s.2; “Tramvay Grevi”, **Alkşam**, No 1214, 7 Şubat 1338/1922, s.2.

176 “Tramvay Grevi Hitâm Buluyor”, **Vakit**, No 1494, 7 Şubat 1338/1922, s.2.

Tramvay Şirketi, toplantıda dile getirdiği kararlı tutumunu 6 Şubat günü yayımladığı ikinci bir ihtârname ile kamuoyuyla da paylaşmıştır. Şirket, daha önce verdiği süreyi birkaç gün uzattığı gibi,¹⁷⁷ bu sürenin bitiminden sonra da katı bir tavır içerisine girmeyerek işe dönmeyen amelenin yerine yeni ameleyi kesin olarak bünyesine almamıştı¹⁷⁸. Ancak 6 Şubat tarihli ihtarname bu konudaki son uyarı olarak öne çıkıyordu. Burada henüz göreve dönmeyen hizmetlilere ve özellikle de vatmanlara seslenilmiş ve 7 Şubat Salı günü öğle vakti işlerine dönmedikleri takdirde hizmetten çıkarılarak kayıtlarının silineceği son defa belirtilmiştir. Şirket, düzenli bir tramvay ulaşımını sağlamak zorunda olduğundan yeni memur kaydına başlamıştı. Bu noktadan hareketle, eski ameleye yönelik esnek tavrın bir zaaf olarak algılanmaması için, Şirket kadroları dışarıdan takviye edilmeye devam edileceği gibi verilen sürede göreve başlamayanların yerleri kesin olarak yeni çalışanlarla doldurulacaktı¹⁷⁹.

Tüm bu gelişmeler üzerine, amele TSF'de toplanarak yeniden görüşmelerde bulunmuştur. Bu noktadan sonra, ameleden birçoğunun işe geri dönme başvurusunda bulunarak yeni fırsattan yararlanacağı tahmin edilmekle birlikte¹⁸⁰, ortak bir görüşün olmadığı da dile getiriliyordu¹⁸¹. Nitekim amele delegeleri belirtilen koşullar altında göreve başlayamayacaklarını belirtmişlerdi¹⁸². Ancak delegelerden bağımsız olarak kendi aralarında toplanan ameleler, ulaşımın çok az bir eksikle sağlandığını gördüklerinden grevi bitirmeye karar vermişlerdi¹⁸³.

Böylece 26 Ocak 1922 günü başlayan grev 7 Şubat'ta sona ermiştir. Amelenin grev sırasındaki yevmiyelerinin ödenmesi de dâhil olmak üzere taleplerinden

177 "Tramvay Grevi", **İleri**, No 1440, 4 Şubat 1338/1922, s.2.

178 "Tramvay Grevi Hitâm Buluyor", **Vakit**, No 1494, 7 Şubat 1338/1922, s.2.

179 "Tramvay Grevi Hitâm Buluyor", **Vakit**, No 1494, 7 Şubat 1338/1922, s.2; "Tramvay Amelesinin Hükûmete Bir Mürâcaâtı", **İkdâm**, No 8944, 7 Şubat 1338/1922, s.3; "Tramvay Grevi", **Yeni Şark**, No 128, 7 Şubat 1338/1922, s.2; "Tramvay Grevi", **Peyâm-ı Sabah**, No 11572-1142, 7 Şubat 1338/1922, s.2.

180 "Tramvay Amelesinin Hükûmete Bir Mürâcaâtı", **İkdâm**, No 8944, 7 Şubat 1338/1922, s.3. Bu konudaki gelişmeler için ayrıca bkz.: "Tramvay Amelesinin Grevi Devam Ediyor", **Tevhîd-i Efkâr**, No 3267-239, 7 Şubat 1338/1922, s.3; "Tramvay Grevi Hitâm Buluyor", **Vakit**, No 1494, 7 Şubat 1338/1922, s.2.

181 "Tramvay Amelesinin Grevi Devam Ediyor", **Tevhîd-i Efkâr**, No 3267-239, 7 Şubat 1338/1922, s.3.

182 "Tramvay Grevi Hitâm Buluyor", **Vakit**, No 1494, 7 Şubat 1338/1922, s.2; "Tramvay Grevi", **Peyâm-ı Sabah**, No 11572-1142, 7 Şubat 1338/1922, s.2; "12 Günlük Grev", **İkdâm**, No 8945, 8 Şubat 1338/1922, s.2.

183 "12 Günlük Grev", **İkdâm**, No 8945, 8 Şubat 1338/1922, s.2.

tümüyle vazgeçerek işe başlaması üzerine Şişli'deki tramvay deposunda kurbanlar kesilmiştir¹⁸⁴. Ancak Şirket ameleliyi yönlendirerek greve sevk eden kişilerden bazılarını işe geri almamıştır¹⁸⁵. 13 günlük grev sonucunda, Tramvay Şirketi'nin mali kaybının birkaç yüz bin lira düzeyinde olduğu tahmin ediliyordu¹⁸⁶. Grevin bitmesinin ardından konuşan Nâfia Nezareti Müsteşarı Burhaneddin Bey, grevin, Şirket tarafından öne sürülen şartların amele tarafından kabul edilmesiyle sonuçlandığını söylemiştir. Ona göre, Tramvay Şirketi koşulları uygun oldukça çalışanlarını terfi ve ödüllendirme konusunda gayret gösterecekti¹⁸⁷.

Tramvay Şirketi'nin 1922 yılına ait İdare Meclisi Raporu'nda da grev konusuna değiniliyordu. Buna göre, çalışanların kabulü mümkün olmayan taleplerinin ardından 26 Ocak 1922'de grev başlamış ise de, gerek hükümetin desteği gerek müdürlüğün ve büyük memurların gayretleri ve gerekse çalışanlardan önemli bir kısmının kıskırtıcıların tahriklerine kapılmaması sayesinde ulaşım süratle yeniden sağlanmış ve grev sona erdirilmiştir¹⁸⁸.

Grevin sonuçları üzerinden yapılan bir değerlendirmede ise, son zamanlarda ortada hiçbir sebep olmamasına karşın sık sık talepler ileri sürülerek grev tehdidi yaratılmasının halkı üzdüğü gibi zor duruma soktuğu da kaydediliyordu. Bu durum ayrıca, amele yanında olanlar da bile bir memnuniyetsizlik duygusuna yol açıyordu. Oysaki gerek sosyalist düşüncelerin gerekse sendikaların en yaygın olduğu Batı ülkelerinde bile bu tür tekliflere sık rastlanmaz ve sürekli bir grev tehdidi yaratılmazdı. Bu bağlamda son grev, halkı büyük güçlülere sevk etmesinin dışında amelenin işinden olmasına neden olabilecek bir duruma gelmişti. Buna karşın Şirket, verdiği süreyi uzatmasının da gösterdiği gibi grevcilere karşı son derece ılımlı bir şekilde hareket etmişti. Bundan sonra Şirket'e düşen görev ise, bu tür grevlerin önüne geçebilmek için gerekli tedbirleri almakla beraber, son anda pişmanlık duyarak kendisine sığınan ameleliye de olumlu davranmaktı¹⁸⁹.

184 "Tramvay Grevi", **Yeni Şark**, No 128, 7 Şubat 1338/1922, s.2; "12 Günlük Grev", **İkdâm**, No 8945, 8 Şubat 1338/1922, s.2; "Tramvaycılar Grevi", **İleri**, No 1444, 8 Şubat 1338/1922, s.3; "Grevin Sonunda", **Tercümân-ı Hakikat**, No 14674, 8 Şubat 1338/1922, s.2; "Grev Bitdi", **Peyâm-ı Sabah**, No 11573-1143, 8 Şubat 1338/1922, s.3.

185 "12 Günlük Grev", **İkdâm**, No 8945, 8 Şubat 1338/1922, s.2. Bu konudaki bir bilgiye göre, Tramvay Şirketi grev içerisinde yer alan 60 kişiyi işten çıkarmıştı. (Criss, **a.g.e.**, s.125.)

186 "Grev Bitdi", **Tercümân-ı Hakikat**, No 14673, 7 Şubat 1338/1922, s.2.

187 "12 Günlük Grev", **İkdâm**, No 8945, 8 Şubat 1338/1922, s.2.

188 **Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (BCA)**, Yer No 88-16-1, 18.06.1923.

189 "Grev Bitdi", **Peyâm-ı Sabah**, No 11573-1143, 8 Şubat 1338/1922, s.3.

Diğer taraftan Şirket'in, amelenin yenilgisinden yola çıkarak bir tutum almasının doğru olmayacağına işaret ediliyordu. Amelenin haklı ya da haksız bazı taleplerde bulunması daha sonra da bunlardan vazgeçerek işe geri dönmesi gayet doğal bir durumdu. Şirket son gelişmeden sonra, amelesini küstürmeyerek refahını sağlamaya çalışmalıydı ki, işçileri geri alma yönündeki davranışı bu anlamda olumluydu. Ancak bundan sonra da, elde edilen galibiyetten yola çıkılarak amelenin her türlü hukukunun istenildiği gibi yönlendirilebileceği düşünülmemeliydi¹⁹⁰.

Grev sonrasındaki görüşlerin dikkat çeken bir yönünü de ameleye yönelik uyarılar oluşturmakta ve bunlarda grev önderlerine yönelik olumsuz ifadeler öne çıkmaktadır. Bu çerçevede, grevin başarısızlığı üzerinden şu sözlerle bir uyarıda bulunulmuştu: *"Fikrimizce bu son grev teşebbüsünün adem-i muvaffakiyetle neticelenmesi, amele için mucib-i ibret ve intibah olmalıdır."*¹⁹¹ Bunun yanı sıra, akılsız bir şekilde *"birkaç menfaatperest ve serserinin"* arkasından giderek kendi çıkarlarını yok sayanların bundan sonra kendi gelecekleri hakkında kendilerinin karar vermesi gereği vurgulanıyordu. Aksi takdirde amele kesimi tekrar hayal kırıklığına uğramaktan kurtulamayacaktı¹⁹². Benzer bir uyarı ise: *"Bundan sonra olsun, amele, başlarına geçen adamlara âlet olmasalar!"* sözleriyle yapılmıştı¹⁹³.

Başarısızlıkla biten grevin en önemli sonucu ise siyasal bağlamda yaşanacaktır. Kamuoyuna yansıyan bir habere göre, amele kesimi, kendilerine hiçbir faydası dokunmadığı gibi yevmiyelerini kaybetmelerine neden olan grev sorumlularına karşı şiddetli bir cephe almıştı. Bu durumdan sorumlu olanlardan hesap sorulması gerektiği yönünde de güçlü bir düşünce söz konusuydu. Bu grevi yönlendirenler ise, grevi amelenin uzunca bir süredir istediğini ileri sürdükleri gibi henüz alınamayan yevmiyeler için de bir girişimde bulunulacağını söylemişlerdi¹⁹⁴.

Amele ile TSF yöneticileri arasındaki bu gerilim kısa bir süre sonra Fırka'da önemli değişikliklere yol açacaktır. 8 Mart 1922'de toplanan TSF Kongresi'nde Hilmi Bey düşürüldüğü gibi tüm yönetim kurulu Fırka'dan çıkarılmış, tüzük değiştirilmiş ve yeni bir yönetim kurulu seçilmiştir. Yeni Fırka Başkanı ise Şakir

190 "Grevin Sonunda", **Tercümân-ı Hakikat**, No 14674, 8 Şubat 1338/1922, s.2.

191 "Grev Bitdi", **Peyâm-ı Sabah**, No 11573-1143, 8 Şubat 1338/1922, s.3.

192 "Tramvay Grevi", **Yeni Şark**, No 128, 7 Şubat 1338/1922, s.2.

193 "Tramvaycılar Grevi", **İleri**, No 1444, 8 Şubat 1338/1922, s.3.

194 "Grevden Kim Mesul?", **Akşam**, No 1216, 9 Şubat 1338/1922, s.2.

Rasim Bey olmuştur¹⁹⁵. Buna rağmen deyim yerindeyse “*sular durulmamış*” ve birkaç ay sonra TSF’ye bağlı bulunan amelenin %90’ı Fırka’yı terk etmişti. Dolayısıyla grevin başarısızlığı, amele kesiminde bir bölünmeye yol açmasının yanında TSF’nin dağılmasına da zemin hazırlamıştı¹⁹⁶.

195 Tunçay, **1923 Amele Birliği**, s.10; Ülker, “Mütareke İstanbul’unda Tramvay İşçileri Hareketi: Türkiye Sosyalist Fırkası, İşgal Makamları ve Radikaller”, s.227; “Sosyalist Fırkası”, **Yeni Şark**, No 159, 10 Mart 1338/1922, s.2; “Sosyalist Fırkası”, **İleri**, No 1475, 11 Mart 1338/1922, s.3.

196 Yıldırım, **a.g.e.**, s.178; “Şehrimizde Amele Hareketleri”, **Aydınlık**, S 7, 20 Temmuz 922, s.199. Yaşanan gelişmelerde öncelikli sorumlular arasında gösterilen Hüseyin Hilmi Bey, hapiste bulunduğu sırada İtalyan Yüksek Komiserliği’ne hitaben kaleme aldığı mektupta, kendisinin, TSF’ye bağlı olan Rıza, Kenan ve Şakir Rasim beyler tarafından ve kötü amaçlarla greve ikna edildiğini öne sürmüştür. Ona göre bu grev, sözü edilen kişilerin yanı sıra İngiliz subaylar tarafından kendisini mahvetmek için planlanmış olmasına karşın Fırka’nın çıkarları gereği kabul etmek durumunda kalmıştı. (Ülker, “Mütareke İstanbul’unda Tramvay İşçileri Hareketi: Türkiye Sosyalist Fırkası, İşgal Makamları ve Radikaller”, s.229.)

SONUÇ

Dersaadet Tramvay Şirketi amelesini tarafından 26 Ocak-7 Şubat 1922 tarihleri arasında gerçekleştirilen grev, etki ve sonuçları açısından başkent İstanbul'daki önemli grev hareketlerinden biridir. Bu grev, amele tarafından uzunca bir süredir gündemde tutulan ve başta 8 saatlik çalışma, yevmiyelere zam ve ikramiye ödenmesi gibi maddeleri içeren taleplerin Şirket tarafından yerine getirilmemesi nedeniyle başlamıştır. Grevde Tramvay Şirketi'ne bağlı 2.500 civarındaki ameleden 1.500-1.700'ü yer almakla birlikte, Tünel ve Elektrik Şirketi çalışanlarıyla Amele Siyanet Cemiyeti'ne bağlı amele greve katılmamıştır. Diğer taraftan, başta Amele Siyanet Cemiyeti olmak üzere TSF'ye karşı olan amele grupları Şirket'e eleman sağlamaya gayret etmişlerdir. Dolayısıyla bu grev, daha başlangıçta genel bir nitelik kazanamamış ve bu da Şirket'in konumunu güçlendiren bir etken olmuştur.

Buna karşın grev, özellikle ilk birkaç gün İstanbul halkının önemli güçlükler yaşamasına neden olmuştur. Bu süreçte, birçok kişi kış koşullarına karşın eviyle işi arasındaki mesafeyi yürüyerek kat etmek zorunda kalmış, durumu daha iyi olanlar ise fiyatları birkaç kat artmış olan otomobilleri kullanmışlardır. Bunun yanı sıra grevin devam ettiği her gün için Tramvay Şirketi'nin önemli bir maddi kaybı söz konusudur. Buna rağmen Tramvay Şirketi, gerek dışarıdan gerekse grevciler arasından sağlayacağını düşündüğü kişilerle ulaşımı kısa bir süre içerisinde düzene koymayı öngörerek amelenin taleplerine sürekli olumsuz yaklaşmıştır. Nitekim ilk birkaç günün ardından, özellikle dışarıdan sağlanan elemanlarla işletilen araba ve hat sayısında düzenli bir artış gerçekleşmiştir. Her ne kadar çalışanlar acemi olsa ve seferlerin sıklığında karışıklık yaşansa da, araba sayısındaki artış ilk günlerdeki sorunları giderek azaltmaya başlamıştır. Buna karşılık amele tarafı, belirli bir süre grev konusunda kararlı bir tutum sergilediği gibi arabaların sefere çıktığı ilk gün dışında herhangi bir asayiş problemine yol açmamıştır.

Bu süreçte hükümet, amelenin grev hakkına saygı göstereceğini açıklamakla birlikte asayişin bozulmasına ve Şirket'in ulaşımı düzenleyebilmek için alacağı önlemlerin engellenmesine izin vermeyeceğini belirtmiştir. Nitekim ilk gün yaşanan olayların büyümesini önlemek için gereken önlemleri almış ve diğer günlerde de güvenlik tedbirlerini sürdürmüştür. Bunun yanı sıra, iki taraf arasındaki problemi çözebilmek için belirli bir çaba harcamasına karşın bunda başarılı olamamıştır. Aynı şekilde, İtilâf Devletleri Fevkalade Komiserleri tarafından bir hakem komisyonu kurulması söz konusu olduysa da özellikle

Şirket'in tavrı bu girişimi sonuçsuz bırakmıştır. Tüm bu uzlaşma girişimlerine karşılık Tramvay Şirketi, yayımladığı iki ihtârnameyle grevcilere koşulsuz bir şekilde işe dönme çağrısı yapmış ve aksi halde işlerini kaybedecekleri uyarısında bulunmuştur.

Ulaşım probleminin zamanla giderilmeye başlanması, uzlaşma girişimlerine karşı Şirket'in dirençli tavrı ve nihayet çeşitli çabalara karşın grevin yaygınlaşmaması bu uyarıların amele nezdinde çok daha etkili olmasına yol açacaktır. Böylece başlangıçtaki kararlı tutum giderek yerini bir gerginlik ve bölünmeye bırakacak ve grevci amele kendi liderlerine güvensizlik duymaya başlayacaktır. Nitekim sayıları çok olmasa da bazı grevciler işe dönmeye başlarken, amele delegeleri de grevin başarısızlıkla sonuçlandığını öne süreceklerdir. Bu gelişmeler üzerine, grevciler kendi temsilcilerini ihanetle suçlayarak yeni bir delegasyon oluşturacak ve grev sırasındaki yevmiyelerinin ödenmesi dışındaki tüm taleplerinden vazgeçeceklerdir. Ancak Şirket'in bu konuda da taviz vermemesi üzerine, 7 Şubat 1922'de koşulsuz bir şekilde işe dönülerek 13 gün süren grev sona erdirilecektir. Bu grev, belirli bir süre ulaşımın aksamasına ve Tramvay Şirketi'nin maddi kaybına neden olmuşsa da asıl zarar gören kesim çalışanlardır. Zira kendilerinin uzunca bir süredir dile getirdiği çalışma koşullarına yönelik talepleri kabul görmediği gibi siyasal alana taşınan tartışma önemli ayrışmalara neden olacaktır.

KAYNAKÇA**ARŞİV BELGELERİ****Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA)**

BOA, Dâhiliye Nezareti Kalem-i Mahsus Müdüriyeti (DH.KMS), 61-2/62, 10 Ramazan 1340/7 Mayıs 1922.

BOA, DH.KMS, 61-2/63, 10 Şevval 1340/6 Haziran 1922.

BOA, Dâhiliye Nezareti Emniyet-i Umumiye Müdüriyeti Evrak Odası (DH. EUM.VRK) 23/121, 28 Cemazeyilevvel 1340/27 Ocak 1922.

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (BCA)

BCA, Yer No 88-16-1, 18.06.1923.

KİTAP VE MAKALELER

Criss, Bilge, **İşgal Altında İstanbul 1918-1923**, 8. B., İletişim Yayınları, İstanbul, 2011.

Engin, Vahdettin, **Tünel'den Finiküler'e [Kabataş-Taksim]**, Yapı Merkezi, İstanbul, 2007.

Kayseriilioğlu, R. Sertaç, **Osmanlı'da Ulaşımın Serüveni I**, İ.E.T.T. Tarihi Dizileri: 4, İstanbul, 2011.

Ökçün, Gündüz, **Ta'til-i Eşgal Kanunu, 1909 Belgeler-Yorumlar**, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, Ankara, 1982.

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

Tevetoğlu, Fethi, **Türkiye'de Sosyalist ve Komünist Faaliyetler**, Ankara, 1967.

Toprak, Zafer, **Türkiye'de İşçi Sınıfı 1908-1946**, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2016.

Tunaya, Tarık Zafer, **Türkiye'de Siyasal Partiler**, C 2, Mütareke Dönemi, 3. B., İletişim Yayınları, İstanbul, 2008.

Tunçay, Mete, **Türkiye'de Sol Akımlar 1908-1925**, C 1, İletişim Yayınları, İstanbul, 2009.

Tunçay, Mete, **1923 Amele Birliği**, 2. B., Sosyal Tarih Yayınları, İstanbul, 2009.

Ülker, Erol, “Mütareke İstanbul’unda Tramvay İşçileri Hareketi: Türkiye Sosyalist Fırkası, İşgal Makamları ve Radikaller”, **Tanzimat’tan Günümüze Türkiye İşçi Sınıfı Tarihi 1839-2014, Yeni Yaklaşımlar, Yeni Alanlar, Yeni Sorunlar**, Haz. Y. Doğan Çetinkaya ve Mehmet Ö. Alkan, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2015, s.206-230.

Ülker, Erol, “Mayıs 1920 Tramvay Grevi Türkiye Sosyalist Fırkası ve İşçi Hareketi Üzerine Bir Değerlendirme”, **Kebikeç**, Yıl 18, S 36, 2013, s.243-258.

Yıldırım, Kadir, **Osmanlı’da İşçiler (1870-1922)**, Çalışma Hayatı, Örgütler, Grevler, İletişim Yayınları, İstanbul, 2013.

SÜRELİ YAYINLAR

Akşam

Aydede

Aydınlık

İkdâm

İleri

Peyâm-ı Sabah

Takvim-i Vekayi

Tevhîd-i Efkâr

Tercümân-ı Hakikat

Vakit

Yeni Şark

ANSİKLOPEDİ

Sosyalizm ve Toplumsal Mücadeleler Ansiklopedisi, C 6, İletişim Yayınları, İstanbul, 1988.

