

HAYDARPAŞA ve TAŞERON İŞÇİLER ÜZERİNE

R. Nevra AKDEMİR*

*“Denizde balık kokusuyla
Döşemelerde tahtakurularıyla gelir
Haydarpaşa garında bahar
Sepetler ve heybeler
merdivenlerden inip
merdivenlerden çıkıp
merdivenlerde duruyorlar.”
Nâzım Hikmet,
Kuvayî Milliye Destanı*

Kuvayî Milliye Destanı'nda Nâzım Hikmet, kahramanlarını, Anadolu yolculuğuna Haydarpaşa Garı'ndan bu dizelerle uğurlar. Gar, Doğu'nun en Batı'sını yani Anadolu'dan İstanbul'a gelenler için modern olanın temsilciliğini üstlenmiştir. Mimari açıdan bakıldığında bu temsiliyet daha da açıkça ortaya çıkar. Haydarpaşa Garının inşaatına, II. Abdülhamit döneminde 30 Mayıs 1906 tarihinde başlanmıştır; Gar, 1908 yılında ise hizmete girmiştir. İstanbul'un Avrupa'ya açılan kapısı olan Sirkeci Garı'nın temeli ise 11 Şubat 1888 günü büyük bir törenle atılmıştır ve 03 Kasım 1890'da hizmete açılmıştır.

Her iki garın da II. Abdülhamit'in padişahlığı döneminde yapılması ve mimarlarının Alman olması¹ dönemin gelişmeleri ile paralellik göstermektedir. Mimarileri de dönemin sanatsal eğilimlerini, batının doğuya ve doğunun batıya bakışını özetlemektedir. Zira Osmanlı, 1838 tarihindeki Balta Limanı anlaşmasıyla

* TÜSAM Araştırmacısı, MSGSÜ Şehircilik Doktora Öğrencisi

1 Haydarpaşa Garı'nın iki mimarı, Otto Ritter ve Helmuth Cuno, Holzmann mimarlık firmasının bağlı çalışmaktadır. Sirkeci Gar binasının mimarı aynı zamanda sarayın danışman mimarı da olan Alman mimar ve mühendis Jasmund'dur (İstanbul Ansiklopedisinin ilgili maddeleri; http://www.istanbul.diplo.de/Vertretung/istanbul/tr/06/Bilaterale_Kulturbeziehungen/Bilaterale_Kulturbeziehungen.html, İnd. Tarihi: 20/07/2007).

kapitalist dünyaya eklemlenmeye başlamıştır. Bu anlaşmanın hükümlerine bağlı olarak, İmparatorluğun Avrupa ülkelerine yaptığı ihracat ve bu ülkelerden yaptığı ithalat önemli artışlar göstermiştir. Avrupa'da başlayan sanayi devriminin yarattığı ticaret akışının ihtiyaçları ve sonra da Avrupa'dan yatırım akışı ile karşılaşması bu anlaşmanın açtığı sürecin önemli sonuçları olarak anılmaktadır. Sürec, Osmanlı Devleti'nde faaliyet gösteren gayri müslim ticaret sermayesi ile başta İngiltere olmak üzere erken kapitalistleşmiş ülkelerin kapitalistleri arasında ticari ilişkilerin gelişmesini hızlandırmıştır.

Osmanlı'nın bu sürecinde ilk zamanlar İngilizlerle yakınlık kurulmasına rağmen daha sonraki süreçlerde Osmanlı'nın parçalanmasını yavaşlatan etki genel kabul gören Almanya ile yakınlaşma göze çarpmaktadır. Özellikle Haydarpaşa Garı'nın² da açıldığı yıl olan 1908'de kurulan İttihad ve Terakki Partisi Almanca politikalarıyla bilinmektedir. Bu gelişmelerin izlerini garlarda da sürmek mümkündür.

Öncelikle, Garların her ikisinin de mimarları Almandır. Haydarpaşa binasının inşaatı, Anadolu-Bağdad adı altında bir Alman şirketi tarafından gerçekleştirilmiştir. Ayrıca Hünken teşebbüsüyle garın önünde mendirek inşa edilerek Anadolu'dan gelecek veya gidecek vagonların ticari eşyasını yükleme ve boşaltma edebilecek tesisler yapılmış; İki Alman mimar Otto Ritter ve Helmuth Conu hazırlanan proje yürürlüğe girmiştir. Alman ustalarla İtalyan taş ustaları birlikte çalışmıştır. Alman neo-klasik mimarisi tarzında inşa edilen binanın o dönemdeki alanı toplam 2.525 m²'dir. Günümüzde ise bu alan 3.836m²'dir. Bina, her biri 21 metre uzunluğunda toplam 1.100 tane suya karşı izole edilmiş ağaç kazık üzerine oturtulmuştur. Bu kazıklar zamanında buharlı şahmerdan ile çakılmış olup, taşıyıcı sistemi çelikten yapılmıştır. İnşaatta toplam 2.500 metreküp Lefke kum taşı, 1.300 metreküp beton, 1.140 ton demir, 500metreküp kereste 19.000 metre sert ağaç ve çatı için 6.200 m² arduvaz kullanılmıştır.³

Haydarpaşa garının doğu kanadında bulunan gar lokantasının çini panoları dönemin ünlü çini ustalarından Mehmet Emin Usta'nın eseridir. Aynı zamanda bu özen garın iskelesi ve bekleme salonu için de gösterilmiştir. Bina, 1917 yılında yüzlerce insanın öldüğü bir sabotajda cephelere sevk edilen cephanenin infilak

2 Binanın bulunduğu sahaya III. Selim'in paşalarından Haydar Paşa'nın adı verilmiş. Garın önündeki geniş alanın kıyısında bulunan bu küçük ve şirin iskele binası, "birinci ulusal mimarlık" karakteri taşır. 1915 yılında Vedat Tek tarafından yapılmıştır.

3 Almanya Federal Cumhuriyeti Başkonsolosluğu Basın Bürosu, İstanbul, 20 Mayıs 2005; Davetiye metninden.

kı sonucu büyük hasar görmüş, kuleleri yanmış olsa da aslına uygun olarak yenilenmiştir. 15 Kasım 1979'da dalgakıranın biraz açığında "independanta" adlı Romen tankerinde meydana gelen patlamada binanın camları ve tarihi vitrayları parçalanmış. Zamanla yıpranan dış cephe 1973-1981 yılları arasında aslına uygun olarak restore edilmiştir.⁴ Haydarpaşa gar binasının planı u oluşturacak şekilde batı cephesi kısa, doğu cephesi uzun kurgulanmıştır. Geniş koridorlar ve koridorların iki tarafında geniş ve yüksek tavanlı odalar sıralanması garın yapıldığı dönem için muazzam büyüklükte olan yük ve yolcu kapasitesini işaret etmektedir. Bugün sadece permi odasının tavanında kalan özgün kalem işi süslemelerde demiryolunun simgesi olan kanatlı tekerlek motifleri dönemin kapitalizminin hızlanan ticaretinin ihtiyacının resmedilmesi olarak simgeleşmiştir. Binanın güney cephesinde dikkati çeken büyük bir saatin kadranı Alman demiryollarının simgesi olan tekerlekli kartal kanadı ile süslüdür. Ancak bu motif biraz değiştirilerek (tekerlekli kartal kanadının yerini kanatları ray biçiminde uzanan kanatlar ve altında ay yıldız almıştır) Türkiye demiryollarının da simgesi olmuştur.⁵ Haydarpaşa, bir asırlık varlığıyla hâlâ denizasıra ticaretle İstanbul'a ulaşan metaların Anadolu ve Ortadoğu'ya ulaştırılmasında oldukça önemli bir yere sahiptir. Bu önemini en az tarihsel ve turistik boyutları kadar ulaştırma kapasitesinin boyutlarından da almaktadır.

Haydarpaşa Garı'nın hemen yakınında bir liman⁶ bulunmaktadır. Osmanlı'nın dünya kapitalizmine eklenmesinde önemli bir payı bulunan limanda daima yanaşmış durumda bulunan irili ufaklı gemileri ve indirilen ya da yüklenmeyi bekleyen kutuları ve konteynerları görmek mümkündür. Kocaman vinçlerin gece gündüz çalıştığı görülmektedir. Bu görünüm Haydarpaşa'nın "şık" binasının büyüsunü bozarak bu binanın asıl işlevini hatırlatması, daha da önemlisi oldukça yüksek rant değerine sahip bulunması neo-liberal belediye ve sermayenin dikkatini çekmektedir. Düşen kâr oranları nedeniyle gözünü bir süredir, kentsel rantta dikmiş olan sermaye oldukça bu kamusal ortak mekândan daha fazla yararlan-

4 <http://www.tcdd.gov.tr/muze/istanbulmuze.htm>; indirilme tarihi: 20-07-2007

5 <http://www.tcdd.gov.tr/muze/istanbulmuze.htm>; indirilme tarihi: 20-07-2007

6 "Liman tesisleri 20.04.1899 tarihinde Anadolu Bağdat Demiryolları Kumpanyasına inşa ettirilmeye başlanmış ve 1924 senesine kadar bu kumpanya tarafından işletilmiştir. 24.05.1924 tarih ve 506 sayılı yasayla liman, Hükümet tarafından satın alınmış ve 31.05.1927 tarihine kadar özel bir rejimle idare edilmiştir. 31.05.1927 tarih ve 1042 sayılı yasa gereğince Nafia Vekaletine (Bayındırlık Bakanlığı) bağlı bulunan Demiryolları İdaresine devredilmiştir." (<http://www.tcdd.gov.tr/liman/haydarpasa.htm>; İndirilme tarihi: 22-07-2007).

manın stratejilerini deneme-yanılma yöntemleriyle kuruyor. Lüks yatların yanaşacağı marina, Dünya Ticaret Merkezi ve Kruvaziyer Limanı, küçük Manhattan ya da devlet misafirhanesi olarak kullanılacağı kamuoyunda "Haydarpaşa Kanunu" olarak tanımlanan 17.9.2004 tarihli ve 5234 sayılı kanunun geçici maddeleriyle kuvveden fiile geçiriliyor. Ancak Haydarpaşa Garı'nın, kullanım değeriyle değil değişim değeriyle ilgilendikleri ölçüde Haydarpaşa'nın hiç eksik olmayan kalabalığının rengi de zaman zaman değişiyor. Özellikle bu renkler, Haydarpaşa garının satılığa çıkarıldığı 2005-2006 yıllarında yapılan yoğun protesto eylemleri ile bir şölene dönüşmüştür.

Demiryolları işçilerinin örgütlendiği BTS'nin verdiği bilgiye göre Haydarpaşa Garı'ndan karşılıklı olarak her gün 140 banliyö, 28 ekspres tren seferi yapılmakta, günde ortalama 130.000 kişi yolculuk yapmaktadır.⁷ Şehir içi seferleri yapan vapurlardan inen ve koşarak trene yetişenler, şehirlerarası yolculuk yapanlar ve limana indirilen malların taşıyıcıları Haydarpaşa'nın denizle buluşan tarafında her zaman dikkati çeken bir kalabalık yaratmaktadır. Haydarpaşa Garı'nın kullanım hakkı, 2009'a kadar⁸ bu her meslekten ve gelir düzeyinden işçi sınıfını oluşturan kalabalığın elindedir. Sonraki süreçte ise planlanan, işçi sınıfını her zaman olduğu gibi kentin merkezinden bir adım daha çepelere ve bu soylu(laştırılmış) mekânlardan uzaklara göndermektir.

Tren bekleyenlerin arasında hızlı ve gergin hareketleri ile dikkat çeken yolcuların dışında buradaki büfelere ya da gar lokantasına gelen kişileri de görmek mümkündür. Yolcu olmasa bile bir anıtı izlemek, vakit geçirmek için Haydarpaşa Garı'nı ziyaret edenlerin sayısı azımsanamayacak sayıdadır. Kalabalık içinde şaşkınlıkla etrafına bakınan çocukların yanı sıra yetişkinleri de görmek mümkündür. Gar kente geliş ve kentten çıkış kapısı olması anlamında sadece İstanbul'da yaşayanlar değil İstanbul'a ziyaret için gelenlerde de ve hatta gelmeyenlerde iz bıraktığı edebiyat ve sinema dünyasında garın yer alış biçimlerinden de anlaşılabilir. Türkiye'de çekilen filmlerin bir sahnesi muhakkak garda çekilmektedir... Türkiye'de karayollarının özellikle 1950'lerden sonra hızla gelişimine paralel olarak ulaşımın kapitalizmin hızına ayak uydurma çabası karşısında tren yollarında zamanın durmuş olduğu hissini almak mümkündür. Zira, tren yollarına yatırım yapılmaması ve zamanın aşındırıcı etkisi ile trenler, köhne ama ucuz bir yolculuk imkânı tanımaktadır. Özellikle sabah ve akşam saatlerinde İstanbul'un trafik sıkışıklığı içinde sıkılmadan tıklım tıklım dolu vagonlarda işçi sınıfı için en

7 BTS, <http://www.bts.org.tr>, İnd. Tarihi: 20-07-2007

8 Bu tarih Haydarpaşa Projelerinin hayata geçirilme tarihi olarak belirlenmiştir.

ideal ulaşım aracı olarak varlığını korumaktadır.

Sabah beş treninin kalabalığı, özellikle bu saatte başka bir ulaşım aracının da bulunmamasıyla daha da artmıştır. Bu kalabalık arasında bir grup yolcu Haydarpaşa'ya yanaşan vapurdan inip kendilerini Tuzla Tersaneler Bölgesi'ne götürececek trene doğru alışmış bir gerginlik ve iç sıkıntısı ile yol alırlar. Bu yolculardan biri, Nâzım Hikmet'in Galip Usta'sıdır.

1941 baharında
saat on beş.
Merdivenlerin üstünde güneş
yorgunluk ve telâş
Bir adam
merdivenlerde duruyor
bir şeyler düşünerek.
Zayıf.
Korkak.
Burnu sivri ve uzun
yanaklarının üstü çopur.
Merdivenlerdeki adam
-Galip Usta-
tuhaf şeyler düşünmekle
meşhurdur:
"Kâat helvası yesem her gün" diye düşündü
5 yaşında.
"Mektebe gitsem" diye düşündü
10 yaşında.
"Babamın bıçakçı dükkânından
Akşam ezanından önce çıksam" diye düşündü
11 yaşında.
"Sarı iskarpinlerim olsa
kızlar bana baksalar" diye düşündü
15 yaşında.
"Babam neden kapattı dükkânını?"
Ve fabrika benzemiyor babamın dükkânına"
diye düşündü
16 yaşında.
"Gündeliğim artar mı?" diye düşündü
20 yaşında.
"Babam ellisinde öldü,

ben de böyle tez mi öleceğim?"
diye düşündü
21 yaşındayken.
"İşsiz kalırsam" diye düşündü
22 yaşında.
"İşsiz kalırsam" diye düşündü
23 yaşında.
"İşsiz kalırsam" diye düşündü
24 yaşında.
Ve zaman zaman işsiz kalarak
"İşsiz kalırsam" diye düşündü
50 yaşına kadar.
51 yaşında "İhtiyarladım" dedi,
"babamdan bir yıl fazla yaşadım."
Şimdi 52 yaşındadır.
İşsizdir.
Şimdi merdivenlerde durup
kaptırmış kafasını
düşüncelerin en tuhafına:
"Kaç yaşında öleceğim?
Ölürken üzerimde yorganım olacak mı?"
diye düşünüyor.
Burnu sivri ve uzun.
Yanaklarının üstü çopur.

...

(Nâzım Hikmet, *Kuvvayı Milliye Destanı*'ndan)

Haydarpaşa limanında gördüğü geminin kendi emek ürünü olup olmadığını fark etti mi bilinmez ama Galip Usta bir saatlik bir tren yolculuğunun ardından taşeronun kendisini götüreceği İçmeler Tren İstasyonu'na varmıştır.

Galip Usta, bir taşeron işçidir. Taşeron işçiler,⁹ geçici ve düzensiz çalışan işçilerdir. İş buldukları sürece çalışmalarının yanı sıra geminin yapımı bittikten sonra işten çıkarılırlar ve bir başka tersaneye girerler. Bu yüzden neredeyse tersanelerin tamamında çeşitli sürelerle çalışırlar. İşçiler, genellikle iş bulamadıkları za-

9 Yazının bundan sonraki Tuzla Tersaneler Bölgesinde çalışma ilişkilerini ve işçilerin gündelik yaşamlarına ilişkin bilgileri, Nevra Akdemir, Kalkınma ve Sermaye Birikimi Sürecinde Enformelleşme: Tuzla Örneği, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul: 2004.

man işçi kahve(hane)lerinde vakitlerini geçirmektedir. İşçi kahveleri, taşeron ve taşeron işçilerin piyasadaki tüm haberleri duydukları yerdir. Bu anlamda sadece iş ve işçi bulma kurumu gibi çalışmaz, aynı zamanda bilgi akımını sağlayan bir merkezdir de. Hangi tersane, kaç gemi siparişi almış; hangi taşeronun kaç işçiye ihtiyacı var; kurulan ortaklıklar, bozulan anlaşmalar, her şey buradan duyulur ve etrafa yayılır. Genellikle tersanelerin girişinde ve tersane işçilerinin yaşadıkları bölgelerde bulunur. Buranın yanı sıra İçmeler tren istasyonu ile trafiğin her zaman düzensiz ve hızla aktığı tersane yolundaki dörtyol ağzı işçi pazarıdır. Yani, taşeron ustaların işçi seçtikleri yerlerdir. Bu yol üzerinde baret, gözlük, işçi botları gibi iş güvenliği ekipmanları buradaki seyyar satıcılarda satılmaktadır. İşçiler, en yoğunluklu olarak 20–30 yaş arasında olmasına rağmen genellikle yaşlarından daha büyük göstermektedirler. Ellerinde ve yüzlerinde çoğunlukla yara ve yanık izi olması işçi sağlığı ve iş güvenliği konusunda tersanelerin nasıl önlem aldığını gösterebilir.

Piyasaya yeni giren taşeronlar, 'memlekette' getirdikleri akraba ve hemşeri emeğini de, tersanelere çok yakın yerlerde bulunan 'bekâr evlerine' yerleştirilmektedir. Bir odada on kişi kalınan bu konutların bulunduğu yerler genellikle, meyhaneye ve genelevlerin de bulunduğu sokaklardadır. Ayrıca, alkol ve uyuşturucu madde kullanımının yaygın olduğu, işçilerin kendisi tarafından ifade edilmiştir. Bu işçiler, iş bitene kadar bu evlerde kalır, eğer daha uzun süreli tersanelerde iş bulabilirse, ailelerini de getirip bir apartman dairesinde ya da gecekonduya yaşamına devam edebilir.

Tuzla bölgesinin çevresindeki yerleşim bölgelerinden İzmit'e kadar uzanan, işçilerin yoğun olarak oturdukları bölgelerdir. İşçilerin yaşam alanları genellikle göç ettikleri bölgelere göre kurulmuştur. İşçilerin evleri ile iş yerleri arasındaki mesafe ise, 1,5 saatten 20 dakikaya kadar farklılık göstermektedir. Önemli olan evlerinden tek araçla işe ulaşmalarıdır.

Tersanelerde sadece taşeron işçiler çalışmaz, bölgede çalışan işçilerin bir kısmı da kadrolu işçilerdir. Kadrolu işçilerin yaşadıkları yerler Pendik gibi görece daha yüksek yaşam standartta yaşadıkları yerlerdir ve çoğunlukla evleri kendilerine aittir. Taşeron işçilerin ise genellikle kendilerine ait evleri bulunmamaktadır ve pek çoğu da ayda kişi başı 100 YTL'ye 10 kişi aynı odada kalınan bekâr evlerinde yaşamaktadır. Kadrolu işçilerin, kıdem tazminatı, yemek ve servis imkânları vardır; özel sigorta ve sosyal güvenlik sistemine bağlıdırlar. Kadrolu işçilerin önemli bir bölümü kendi işverenleri tarafından, Dok Gemi-İş Sendikası'nda örgütlenmiştir. Kadrolu işçiler, sendikalı olmanın çok önemli olmadığını hatta Dok Ge-

mi-İş Sendikası yüzünden pek çok sosyal hak gaspına uğradıklarını ifade etmektedirler. Dok Gemi-İş Sendikası'nın bir temsilcisi, taşeronları neden örgütlemediklerine dair soruya, sendikanın 'ancak kadrolu işçileri örgütlemeleri koşuluyla tersanecilerin, bu bölgede iş yapmasına izin verdiğini' söyleyerek yanıt vermiştir.

İşçilerin çoğunluğu, başka bir iş bulamadıkları için bu işe girdikleri ve başka bir sektöre geçme olanakları olursa işi bırakacaklarını ifade etmiştir.¹⁰ Yani, bu iş, en kötü tercih olarak görülmektedir.

Mülakat yapılan genç işçiler arasında meslek lisesi mezunu olanlar, yoğundur. Ancak bu genel bir eğilimi değil, işçilerin görüşme yapmaktan kaçınması ve işlerinde en yetkin olanı ve konuşma becerisine güvendiklerini öne sürmelerinin sonucudur. İşçiler arasında ilköğretim mezunu olanların oranı da çok yüksektir.

Taşeron işçiler, genellikle güven ilişkisini önemli bulmaktadır. Güvenilir olmak, bir taşeronun sürekli elemanı olmanın başlıca koşuludur. Yani, taşeron, işçinin işi hatasız yapacağına güvenmektedir. Güven kavramının işçi tarafından algılanması ise daha farklıdır. İşçinin güveninin temelinde ise, yevmiyesini sürekli alabilmek ve işsiz kalmamak yatmaktadır. Güven kavramı formel sosyal güvenlik sisteminin varlığı durumunda güçlenmektedir. Ancak enformel bir sosyal güvenlik sistemi güven algılayışının referanslarını farklılaştırmaktadır. Taşeronun işçiye barınacak yer bulması, iş kazası durumunda tıbbi yardım sağlaması, iş kazası geçiren işçisine bakması, ölümlü sonuçlanan iş kazasında aileye para vermesi, sosyal ilişkilerini güçlendirmesi, tersanede çalışırken iyi yemek ve yemek yenecek yer sağlaması ve benzeri konulardaki tavırlarına bağlı olarak ortaya çıkmaktadır. Taşeronlar enformel güven ilişkilerinin kendilerine daha fazla maliyet getirmesi ile formel sosyal güvenlik mekanizmalarını işletmektedirler. Nitelikli işçilerinin SSK'ya kaydı yapılmaktadır. Sorun zaten SSK kaydında değil primlerin düzenli ödenmesinde yaşanmaktadır.

Taşeronluk sisteminin ücret yapısı, yapılan mülakatların ışığında, hak ediş adı verilen bir sistemdir. Bu sisteme göre, iş için, taşeronluk sözleşmesinde, birim fiyat belirlenir. Bu fiyat, yapılacak işin niteliğine ve uzmanlık derecesine göre, değişmektedir. Taşeron firmalar ise, 15 günlük ya da haftalık periyotlar halinde işçilere yevmiyelerini ödemektedir. Ustalar, 50 YTL civarı, yardımcıları 30-35 YTL, çıraklar 18-25 YTL arası günlük almaktadır. Sektörün ortalama yevmiyesi 30 YTL'dir. Bu bedeller, ulaşım, sigorta primi ödemelerini de kapsamaktadır ve eme-

10 Yapılan derinlemesine görüşmeden aktarılan bilgi için Akdemir, 2004

ğın yeniden üretim maliyetinin de dikkate alınarak gözlemlenmesi gereken ücretlerdir. Ayrıca Tuzla'da ev kiralarının 200-350 YTL arasında olduğu da göz önüne alınmalıdır. Ayrıca tüm bunlarla birlikte kadrolu işçilerin ortalama ücretleri 750-1250 YTL arasında seyretmektedir. Ancak, kadrolu işçiler ulaşım, yemek, ikramiye, sigorta primlerini kendileri ödemediği ve yakacak yardımı, iş güvenliği gibi sosyal haklarını elde ettikleri için oldukça avantajlı bir durum elde etmektedirler.¹¹

İşçi ücretleri tamamen esnek, işçinin hangi tür taşeronla bağlı çalıştığına ve kalifikasyonuna göre değişir. Bireysel sözleşmeler yapılmaktadır. Taşeron işçilerin yazılı değil sözlü sözleşmeleri vardır. Çalışılan tersaneye göre, Sosyal Sigorta primleri yatırılmaktadır. İşçi geçici çalıştığı için, genellikle emekli olmaya yeten işgününe ulaşamaz. Taşeron işçilerin emekli olma ümidinin olmadığı gözlemlenmiştir. Genellikle kadrolu işçi olma özlemi vardır. Kadrolu işçilerse, taşeron işçilerin durumlarına üzülmede ama kendi pozisyonlarını paylaşmak istemeyerek, kendilerini farklı görmektedirler.

İşçilerde çoğunlukla görülen rahatsızlıklar vardır. Akciğer hastalıkları, gözde çapaklanma ve iş kazalarından kaynaklı sakat kalma bunlardan en yaygın olanları. İş kazaları genellikle vinçten düşme sonucu yaralanma ya da boğulma, elektrik çarpması sonucu yanma, ağırlık altında kalma, güneş çarpması, zehirlenme, kıymık batması, vb. şeklinde gerçekleşir. Sendika temsilcisinin ifadesine göre araştırmaya konu olan tersanede¹² kaza durumunda özel hastane masrafları, tersane tarafından karşılanmaktadır. Araştırmaya konu olan tersane bünyesinde çalışan taşeron firmalar da böyle bir durumda, SSK hastanelerinin yeterli olduğunu ifade etmişlerdir. Tersanelerin yakınında GİSBİR tarafından bir sağlık kliniği kurulmuştur. Her tersanenin bulundurulması yasayla zorunlu tutulmuş olan sağlık ekibi ve ekipmanının gerekliliğini, böylece ortadan kaldıran tersaneler, maliyetlerini de düşürmüştür. Acil müdahale ekipleri bulunan bu klinik henüz yeni açılmıştır ve sektörün ihtiyaçlarını karşılayıp karşılamayacağı henüz açıklığa kavuşmamıştır. Sektörde iş kazası sonucu ölen işçiler, işçi kahvelerinde görülen hızlı bilgi akımının tersini gösterecek şekilde gizli kalmaktadır. Yaralı işçiler ise, tersane sahiplerinin ve taşeronların inisiyatifinde tedavi edilmektedir. Kaza geçiren işçinin SSK primi yatırılmıyorsa, kaza geçirme anı ile işçinin hastaneye götürülme zamanı arasında sigortalı olma koşullarını sağlayacak formaliteler yerine getirilip böylece taşeron ve tersanenin yasal olmayan durumu ortadan kaldırılmaktadır. Çalışır-

11 2006 yazındaki ücret düzeyi

12 Sedef Kaşif Kalkavan Tersanesi

ken sigortasız olan işçi, hastaneye gittiğinde göstermelik olarak sigortalı olmaktadır. Çoğu işçi özellikle tamir bakım tersanelerinde çalışıyorsa bu kadar da şanslı olmaz ve yaralanmışsa gizlice özel hastaneye yatırılıp konu örtbas edilebilir. Ölmüşse, cansız bedeni memleketine bir miktar para ile gizlice gönderilebilir. Ölümle sonuçlanan iş kazalarının -iş cinayetlerinin- sıklığı zamanlarda işçilerin protesto ve iş bırakma eylemleri oldukça kalabalık bir kitle ile gerçekleşir. İşçilerin birlikte hareket etme gelenekleri Osmanlı'daki ilk grev olarak bilinen 1873 greviden bu yana pek değişmemiştir. Tuzla'ya tersanelerin taşınma tarihi olan 1983'ten bu yana 43 işçi iş kazasında ölmüştür. Bu ölümlerin 41'i, '92 yılından sonra gerçekleşmiş; patlamalar sonucu 22, iskeleden düşme sonucu 9, elektrik çarpması sonucu 6, üzerine ağır yük düşmesiyle, ambar kapakları arasında sıkışmayla 1, patronun attığı boruyla 1 işçi yaşamını yitirmiştir (Ufuk Çizgisi, 2006). Ayrıca, tersanelerin kapasitelerini sonuna kadar kullandıkları ve önemli bir büyüme kaydettiklerini söyledikleri 2005 ve 2006 yıllarındaki iş cinayetleri ise büyümenin bedelinin kime yansıdığını ortaya koymaktadır. DİSK Limter-İş Sendikası'nın verdiği bilgiye göre 2006 yılında altı, 2005'ten beri 13 işçi ölmüştür. Sendikanın, şu sıralar cezaevinde tutukluluğu süren eğitim uzmanı "burada ölmenin değil yaşamının tesadüf" olduğunu söylerken yetkisini ölümden ödünç almaktadır. Benjamin'in (2006) ölüm vurgusu, Tuzla Tersaneler Bölgesi'ndeki doğal olmayan ölümlerde somutlaşmaktadır. Ölüm, tersane işçilerinin gündelik hayatlarının en önemli deneyimidir. Tersanelerde gündelik hayatın örgütlenmesinde de oldukça önemli bir belirleyicidir.

İş kazası nedenlerine bakıldığında üretim teknolojisi ve emeğin daha fazla denetim altına alınmasını sağlayan çalışma biçimleri aracılığıyla üretimin ritminin artırılmasının etkileri ortaya çıkmaktadır. Üretim teknolojilerinin gelişmesi, bir zaffer edasıyla günlük haftalık gazetelerde, ard arda daha fazla yük kaldırma kapasitesi olan vinçlerin kullanılması, milimetrik ölçümlü, sıfır hatayla çalışan çelik kesme tezgâhları ve çevre şartlarından etkilenmeyen boya makineleri gibi pek çok nesne üzerinden tanıtılmaktadır. Ancak, iş kazaları ise bu iş aletlerinin üretim ritmini hızlandırmasının bir sonucu olarak işçilerin bu hıza uyamayanları üzerinde hayatlarına mal olan bir ayıklanmaya olduğu söylenebilir. İş kazalarının teknolojik gelişmenin kimin için olduğu ile ilgili oldukça açık bir cevabı vardır: "... bir baret bir eldiveni patrona kavgaya dövüş aldırıyoruz. Günde 12 saate varan sürelerde çalışıyoruz. Yeri geliyor pazar günleri de çalışıyoruz. Yani patronların ağızından çıkan her şey kanun olmuş! Yemeklerimiz berbat, üzerlerinde fareler dolaşiyor. Soyunup giyindiğimiz yerlerin altından lağım akıyor. İşçinin güvenliği için

önlem alınmıyor. Mesela 8 metrelik parçayı römorkör veya kamyonla götüreceğine forkliftle götürüyor. Parça pat diye işçinin üstüne düşüyor, adam ölüyor. Her an birisi ölüyor! Buna rağmen sigortalarımız ödenmiyor...” (Ufuk Çizgisi, 2006). Teknik donanım, tersane tarafından malın hızla ve en az hatayla üretimi için kullanılmaktadır. Burjuvazinin, teknik donanımla, işçinin emek zamanı üzerinde kurduğu hâkimiyete karşı ücret ve işgünü saati talepleri etrafında tersanelerde işçi örgütlenmeleri oluşmaktadır. Mekân ve zaman deneyimleri ile yeniden anlamlandırabileceğimiz taşeronluk sisteminin işçiler üzerindeki etkisi işçiler arasındaki rekabeti arttırıcı etkisi, buna karşı güven ilişkileri ile örülmüş taşeronlarına bağ(ım)lılıklarının etkisi, bu işçi örgütlenmelerini parçalamaktadır.

Harvey (2003), “kapitalizmin örgütlü mekânsal-zamansal ritimleri, bireyin farklı roller içinde toplumsallaşması yönünde yaygın olanaklar sağlar” vurgusuyla, taşeronluk sisteminin varlığının işçilerin zaman ve mekân deneyimlerini üzerinden belirleyici olduğunu açıklayabiliriz. İşçilerin günün birinde taşeron olma umudu, işsizlikle işçilik arasındaki hızlı geçişkenlik, hatta iş kazası sonucu çalışamaz duruma gelme veya ölüm bir gelecek tasviri olarak taşeron işçilerin hayatlarını belirlemektedir. Taşeronluk sisteminin aslında akraba ve hemşeri emeğinden beslenen kanalı azaldığı halde güven ilişkilerini bu derece iyi örmesinin nedenini de ayakları altından kayıp giden bir dünyada kendini evinde hissetme ve bir şeye tutunma çabasını yani üretim ilişkilerindeki belirsiz ve devamlı değişen konular karşısında iş süreçlerinin devamlılığını sağlama kaygısını görmek mümkündür.

Tersaneler bölgesinde şaşırtıcı çelişkili varolma halleri bir arada görülür. Büyük vinçler ve çelik profillerin arasında gezen baretsiz-baretsiz işçi, emek ürünlerinin yanında oldukça küçük görünmektedir. Bu tersanelerin içi kadar çeperindeki yan sanayi ve fason imalathanelerinde de aynı çelişkiler devam etmektedir. Bu görünüm, bin sekizyüzlü yıllarda terletme sistemi¹³ olarak Marx’ın tespit ettiği üretim ilişkisiyle benzerlikler göstermektedir. Marx, parça-başına ücretin belli olması halinde, emekçinin, emek-gücünü elinden geldiğince yoğun bir şekilde hareket geçirmesinin doğal olarak çıkarına olduğunu; bunun da, kapitaliste, emeğin normal yoğunluk derecesini daha kolaylıkla artırma olanağını verdiğini ifade etmektedir (Marx, 2000[1867]:567). Marx bunlardan hareketle parça-başı ücretin, kapitalist üretim tarzı ile en uyumlu ücret şekli olduğu sonucunu çıkarmıştır.¹⁴

13 İngilizcesi sweating system, Türkçe’ye terhane sistemi olarak da çevrilmiştir.

14 “Yeni bir şey olmamakla birlikte, parça-başı ücret -14. yüzyılda Fransız ve İngiliz çalışma yönetmeliğinde, zamana göre ücretle resmen yanyana bulunmaktadır- ancak gerçek manü-

Parça-başı ücreti mümkün kılan alt-sözleşme ilişkileri ile emekçinin emekçi aracılığıyla kapitalist tarafından sömürülmesi bu aracı işçilerde patronlaşma yanılgısını ya da fantazmagorisinin nedenidir. İşçi tüm işçilik geçmişi boyunca hayalini kurduğu kendi kendinin patronu olma ve kâr etme hayalini gerçekleştireceği illüzyonu içindedir. Bu noktada taşeron işçiler ile taşeron firmayı kuran ustabaşı arasındaki geleneksel ilişkiler de bu illüzyonu pekiştiren bir rol üstlenmektedir. Fetişleştirilmiş toplumsal ilişkiler egemenlik ilişkilerinin devamlılığı ve meşruluğunu da sağlamaktadır (Hollaway, 2006).

Yabancılaşmanın oldukça uç boyutlarda yaşandığı bir üretim alanı olarak tersanelerde işçilerin taşeron firma sahibi olarak patronlaşmaları, taşeronların iflas ederek işçileşmeleri, mühendislerin 18. yüzyıldaki çıkış noktası olan ustabaşılığa geri dönüşleri, taşeronluk yapmaları, belirli bir sürede üretim mekânının içinde ya da dışında parça-başına yapılan işlerle çok uzun saatler çalışmaları yaygın görülmektedir. Üretimin ritmi ile hayatlarının ritmi belirlenen bu insanlar, güven adını verdikleri bu ilişkiye tevekkülle sarılmaktadır.

Tersane işçilerinin ise örgütlü olduğu iki sendika vardır. Dok Gemi-İş Sendikası, bir sarı sendika niteliğinde, tersane sahibinin kendisinin tersanenin kadrolu işçilerini örgütlediği sendikadır. Çalışmanın örnek tersanesi de dahil olmak üzere orta ölçekli tersanelerdeki tüm kadrolu işçiler, Dok Gemi-İş Sendikası'nda örgütlenmiştir. Toplu iş sözleşmesi yapan tek sendika Dok Gemi-İş Sendikası'dır. Ancak yaptıkları sözleşmelerden taşeron işçilerin yararlanması mümkün değildir. Dok Gemi-İş Sendikası'nın, sendika temsilcisiyle yapılan görüşmeden anlaşıldığı üzere taşeron işçileri örgütlemek gibi bir kaygısı da bulunmamaktadır.

Limter-İş Sendikası, 1976 yılından bu yana sektörde örgütlüdür. Limter-İş'in adı 1999 yılında işkencede katledilen Süleyman Yeter ve iş cinayetlerine anında verdikleri tepkiler ile anılmaktadır. 1200'ün üzerinde işçinin örgütlü olduğu bir sendikadır. Sendikalar Kanunu'nun belirlediği %10 barajının üzerinde kalarak, toplu iş sözleşmesi hakkı bulunan ancak işyeri düzeyinde, sonucu ölüme varan şiddetli engellemelerle karşılaşan bir sendikadır. 2006 yılı içinde sendika binası iki kez basılmış ve sendika başkanı ve diğer sendika çalışanları tutuklanmıştır.¹⁵ Limter-İş, sektördeki taşeron işçilerin örgütlenmesi konusunda çabalayan sendikadır.

faktür döneminde geniş bir uygulama alanı bulmuştur. Büyük sanayiın fırtınalı gençlik döneminde, özellikle 1797 ile 1815 yılları arasında, işgününün uzatılmasında ve ücretlerin düşürülmesinde bir kaldıraç olarak kullanılmıştır." (a.g.e.:569).

15 Sendika Başkanı Cem Dinç ve sendikanın uzmanlarının tutukluluk hali 2007 Mayıs ayında sona ermiştir.

Bölgede sendika dışında çeşitli örgütlenme çabaları da görülmektedir. Tersane İşçileri Birliği Dernek Girişimi, Şubat 2006 tarihinde yapılan Tersane İşçileri Kurultayı ardından kurulma kararı alınan bir birliktir. Limter-iş Sendikası ile ortak çalışma yapmamaktadırlar. Tersane İşçileri Komitesi ise bir başka örgütlü çabadır. Baret adında bir dergi çıkartmaktadırlar.

Tersanelerin ve tersanelerde örgütlenen birliklerin, işçi mücadelesinde önemli bir yeri ve deneyim birikimi vardır. Türkiye işçi sınıfının ilk grevleri arasında yer alan 1873, 1875, 1876 yıllarındaki Haliç-Kasımpaşa tersanelerinde çalışan, sayısı 2000'e varan işçinin grevidir. Bu birikime rağmen tersaneler işçi sınıfın en örgütsüz olduğu sektörlerden biridir. Bu anlamda sermaye bu birikimden işçilerden daha fazla yararlanmış görünüyor.

Sermayenin Haydarpaşa üzerinde de daha fazla kâr etme planları ve projeleri bulunmaktadır. Alman Drees &Sommer firmasının Haydarpaşa Garını ve Limanını, Dünya Ticaret Merkezine çevirme projesi hükümet tarafından da onaylanmıştır. Bu gelişmelerle birlikte Haydarpaşa'da zaman zaman oluşan protestolarla kalabalık sesli müzikli ve talep eden bir kalabalık halini almaktadır. Haydarpaşa Garı ve liman alanı, gerçekleştirilecek uluslararası bir proje ile adeta küçük bir "Manhattan" olacak. Hükümetin Haydarpaşa gar ve limanına Newyork'ta 11 Eylül saldırıları sonucu yıkılan ikiz kulelerin benzerlerinin de yer alacağı dünya ticaret merkezi kurma projesini, 5234 sayılı kanuna eklenen geçici bir madde ile hayata geçirme çabası (Takvim Gazetesi, 05-12-2004) tahmin edilenden daha pürüzlü yol almıştır. Önce 2007 olarak belirlenen projenin hayata geçme süreci 2009'a çekilmiştir. Daha sonra Alman Drees &Sommer firmasının otel yapmak istediği Haydarpaşa garının çevresinde gökdelen inşa edilmemesine karar verilmiştir. Gökdelen, post-modern mimarinin en simgesel yapısı olmasıyla sermayenin kent üzerindeki hegemonyasının da kristalize olmuş halini çağrıştırmaktadır. Aynalı camlarıyla içini görmeyen mümkün olmaması, içindeki sınıf ilişkilerinin de örtüsü gibidir.

Haydarpaşa da taşeron işçiler de geçmişteki varlıklarına devam ediyor. Yaşadığımızı düşündüğümüz modern zamanların dışında kalan antik çağlara ait eser gibi görünen Haydarpaşa, günün gereklerine değişim değerine uygun bir hale getirilmeye çalışılmaktadır. İnsan bedeninin maruz kaldığı en ağır şartlarda çalışan taşeron işçiler de teknolojik gelişme ve metaların dolaşım hızının artmasından Haydarpaşa garı gibi payını almaktadır.

Kaynakça:

1. AKDEMİR, Nevra (2004); Kalkınma ve Sermaye Birikimi Sürecinde Enformelleşme: Tuzla Örneği, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul
2. BENJAMİN, Walter. (2006); "Hikâye Anlatıcısı", Son Bakışta Aşk, Çev: Nurdan Gürbilek, Metis Yayınları, İstanbul
3. BERMAN, Marshall (2001); Katı Olan Her şey Buharlaşıyor, İstanbul: İletişim Yayınları
4. BERMAN, Marshall (2005); Marksizmle Maceram, İstanbul: İletişim Yayınları
5. HARVEY, David (2003); Post-Modernliğin Durumu, İstanbul: Metis Yayınları
6. MARX, Karl (2006); Kapital I-II-III, Sol Yayınları, 7. Basım, Ankara
7. PAMUK, Şevket (2005); Osmanlı Türkiye İktisadi Tarihi 1500-1914, İstanbul: İletişim Yayınları
8. Dünya Gazetesi, Tuzla Bölge Eki, 09.04.2002
9. Dünya Gazetesi, Gemi İnşa Sanayi Eki, 31.10.2002
10. Dünya Gazetesi, "Gelecekte Avrupa'nın Gemi İnşa Üssü Karadeniz Bölgesi Olacak" 02.01.2003
11. Gemi İnşa Sanayi Dergisi, sayı: 8, 04-05-06-2004
12. GİSBİR (2004) "Gemi İnşa Sanayi İstatistik Bilgileri", Gemi İnşa Sanayi Dergisi, Nisan-Haziran '04, sayı: 8, 74-9, İstanbul
13. Ufuk Çizgisi, "Tersaneler: Cinayet ve ziyafet", sayı: 30, 17 Ocak 2006, <http://www.ufukcizgisi.org/index.php?in=30&p=860>
14. Takvim Gazetesi, 5-12-2004
15. Milliyet Gazetesi, <http://sanat.milliyet.com.tr/detay.asp?id=2366>
16. "Haydarpaşa'ya kıymayın efendiler" http://www.gazetekadikoy.com/home.asp?id=4&kategori_id=6&yazi_id=155
17. Kadıköy Gazetesi, "Haydarpaşa Bölgesi Sit Alanı İlan Edildi", 24-05-2006
18. Radikal Gazetesi, "Haydarpaşa Garı 2009'da kapanacak", 23/06/2005
19. TMMOB, Gemi Mühendisleri Odası (2002-2003); 38. Dönem Çalışma Raporu, s. 69, İstanbul