

Keyifli Okumalar Dileriz

Binlerce kategoride milyonlarca PDF e-kitap, ders kitapları, dergiler ve romanlara platformumuz üzerinden ücretsiz ulaşabilirsiniz.

RESMİ WEB SİTEMİZ

<https://rantey.org>

Yedek ve Duyuru Kanallarımız

Sitemize erişim engeli gelmesi veya adres değişikliği durumunda aşağıdaki kanallardan güncel giriş adresine erişebilirsiniz:

- Telegram: <https://t.me/birkitapbir>
- WhatsApp Kanalımız : <https://whatsapp.com/channel/0029VbDHv8uE50Us4lvMoc0Y>

OTOMOBİL-İŞ TARİHİ

1

Can Şafak - Nuran Gülenç



OTOMOBİL-İŞ TARİHİ

1

CAN ŞAFAK – NURAN GÜLENÇ



OTOMOBİL-İŞ TARİHİ

Cilt 1

Birleşik Metal-İş Sendikası

Bostancı Mah. E80 Yanyol Cad. No.2 Kadıköy-İstanbul

Tel: 0216 380 8590

<http://www.birlesikmetal.org>

bilgi@birlesikmetal.org

facebook & twitter: @birlesikmetal

Tasarım

Sebahattin Gerçeker

Kapak Fotoğrafi

Birleşik Metal-İş Arşivi

Baskı ve Cilt:

Ömür Matbaacılık A.Ş.

Beysan Sanayi Sitesi, Birlik Cad. No:20

Haramidere-Beylikdüzü-İstanbul

Tel: 0216 422 7600

1. Baskı, İstanbul, Ağustos 2020

İÇİNDEKİLER

TUZLA'DA BİR SENDİKA KURULUYOR	13
TUZLA JEEP FABRİKASI VE MADEN-İŞ	13
Pendik Bölgesi	13
Jeep Fabrikasında Maden-İş Örgütlenmesi	14
OTOMOBİL-İŞ KURULUYOR	16
Maden-İş Jeep Fabrikasında Toplu Sözleşme İmzalıyor	20
Neden Ayrı Bir Sendika? Neden Otomobil-İş?	21
Otomobil-İş'in İlk Toplu Sözleşmesi: Verdi Sanayi	21
 TÜRK-İŞ YILLARI: OTOMOBİL-İŞ METAL-İŞ FEDERASYONU ÜYESİ	 23
METAL-İŞ FEDERASYONU	23
BİR DÖNÜM NOKTASI: 30 TEMMUZ 1965	24
İLK GENEL KURULLAR	25
KURULUŞ YILLARINDA OTOMOBİL-İŞ VE SİYASET	26
Ortak Pazar Ve Yabancı Sermaye	26
Sermaye Ve Yatırım	27
Vergi Adaletsizliği	27
Hayat Pahalılığı	28
Otomobil-İş ve Sosyal Politika	28
TÜRK-İŞ VE METAL-İŞ FEDERASYONU İLE İLİŞKİLER	29
İLK ÖRGÜTLENMELER: OTOMOBİL-İŞ BÜYÜYOR	30
Türk Otomotiv Endüstrileri (TOE)	32
Genoto	32
Elektroteknik	33
Sace Sanayii	33
Kroman Çelik Sanayii	33
S.S.Y. Bakanlığı Ana Tamirhane Deposu	33
Çiftçiler Sanayii (Volkswagen)	33
Teknik Pres Sanayi	34

DİSK KURULUYOR: 13 ŞUBAT 1967	35
OTOMOBİL-İŞ'İN SİNGER'DE ÖRGÜTLENME DENEMESİ	35
OTOSAN'DA ÜÇ SENDİKA: OTOMOBİL-İŞ OTOSAN'DAN ÇEKİLİYOR	37
TOPLU PAZARLIK VE OTOMOBİL-İŞ'İN ÇİZGİSİ	40
OTOMOBİL-İŞ'İN İLK GREVLERİ	43
Türk Willys Overlant ve Verdi Sanayii A.Ş. İşyerleri Grevi	43
Otopar Grevi	45
Çelik Montaj Grevi	48
Chrysler'de Lokavt ve 75 Gün Süren Direniş	50
İlk Grevlerin Değerlendirilmesi	55
BAĞITLANAN İLK TOPLU İŞ SÖZLEŞMELERİ	55
BÜYÜK DİRENİŞİN AYAK SESLERİ: 1968-1970 İŞÇİ EYLEMLERİ	58
Metal İşçileri Direniyor	58
1970: Sungurlar... Demir Döküm...	61
1969 GENEL SEÇİMLERİ	62
OTOMOBİL-İŞ 4. GENEL KURULU: 14 HAZİRAN 1970	64
15-16 HAZİRAN: GENEL DİRENİŞ	64
Hedef DİSK'i Ortadan Kaldırmak	64
Büyük Direniş Kararı	65
70 Bin Dev İşçi	65
Türk-İş: "Komünist Tahrik!"	68
Otomobil-İş: "Beklenilmeyen Olaylar"	69
OTOMOBİL-İŞ DİRENİYOR	76
1970 Devalüasyonu	76
Toplu İşten Çıkarmalar Ve Direniş	76
Oturma Boykotu	78
Yürüyüş: Gebze'den Kadıköy'e	78
12 Mart Günleri	82
12 MART DÖNEMİNDE OTOMOBİL-İŞ ÖRGÜTLENMESİ	86
Jeep Fabrikası Kapanıyor	86
Genoto Kapanıyor	87
12 MART DÖNEMİNDE BAĞITLANAN TOPLU SÖZLEŞMELER	88
MESS'e Bağlı İşyerlerinde Toplu Pazarlık	88
Münferit Toplu Pazarlık Süreçleri	89
OTOMOBİL-İŞ 5. GENEL KURULU: 7 MAYIS 1972	90
KROMAN GREVİ	91
OTOMOBİL-İŞ'İN İLK HAK GREVİ: TOE	96
TÜRK-İŞ 9. GENEL KURULU: 28 MAYIS 1973	98
EYLÜL 1973: ONUNCU YILINDA OTOMOBİL-İŞ	99
1973 SEÇİMLERİ: AK GÜNLERE	100

METAL-İŞ FEDERASYONU: MİLLÎ TİP SENDİKAYA DOĞRU	103
Federasyonda Dönüşüm Sancısı	103
Federasyon 6. Genel Kurulu Ve Türk Metal 1. Genel Kurulu	104
Türk Metal Marmara Merkez Şubesi	109
1974 1 MAYISI	111
OTOMOBİL-İŞ DERGİSİ	111
ULUSLARARASI İLİŞKİLERE BİR ADIM	112
1973-1974 DÖNEMİ TOPLU İŞ SÖZLEŞMELERİ	112
Birinci Dönem Toplu İş Sözleşmeleri	112
MESS'le Toplu Pazarlık	113
1972-1974 Döneminde Münferit Sözleşmeler	114
MES Makina Süreci	114
OTOMOBİL-İŞ'İN 1974 YILI SONUNA KADAR OLAN TOPLU SÖZLEŞMELERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ	116
KIBRIS BARIŞ HAREKÂTI VE OTOMOBİL-İŞ	119
OTOMOBİL-İŞ 6. GENEL KURULU: 9 HAZİRAN 1974	121
METAL-İŞ FEDERASYONUNDAN VE TÜRK METAL'DEN KOPUŞ	123
OTOMOBİL-İŞ'İN EĞİTİM ÇALIŞMALARI	127

YENİ BAŞTAN 1975-1977 **133**

ÖRGÜTLENME: ÜÇ YILIN GETİRDİĞİ (1975-1977)	133
Otomobil-İş Bursa Şubesi	133
İzmit Temsilciliği	134
Otomobil-İş Büyüyor	135
Çelik Montaj: MESS - İşveren - Cevher-İş	135
Tekfen Direnişi	138
Türkiye'de Sendika Özgürlüğü Var mı? Örnek Tekfen İşyeri	139
Esaş ve Sendika Özgürlüğü	140
Nasaş: Otomobil-İş Hak Mücadelesinde Bölücü Değil!	141
Tekimal: Türk Metal'e Protesto	142
Türk Kablo: Türk Metal'den Otomobil-İş'e	142
Kroman Çelik'te Referandum	143
Demirsac Galvaniz: Bir Hazin Direniş	143
Otomobil-İş'in Gebze'de Örgütlenme Atağı	144
TÜRK DEMİR DÖKÜM: MADEN-İŞ'E KARŞI	145
Maden-İş'in Kalesi	145
Otomobil-İş Demir Döküm Önünde	146
Referandum	147
GAZAL: MADEN-İŞ'TEN OTOMOBİL-İŞ'E	149

“GERÇEK SENDİKACILIK” SÖYLEMİ	151
1975 VE 1976 GREVLERİ	153
Omtaş Grevi	153
AEG-Eti Grevi	154
Remas Grevi	157
1975-1977 DÖNEMİ TOPLU İŞ SÖZLEŞMELERİ	159
1 MAYIS 1976 VE OTOMOBİL-İŞ	162
YENİ BİR JARGON: HAZİRAN 1976	164
DGM DİRENİŞİ VE OTOMOBİL-İŞ	168
VAN DEPREMİ	171
OTOMOBİL-İŞ VE KADIN İŞÇİLER	171

TÜRKİYE ÇAPINDA ÖRGÜTLENME (1977)	179
OTOMOBİL-İŞ 7. GENEL KURULU: 10 HAZİRAN 1977	180
YENİ ŞUBELER YENİ ÜYELER	182
Kocaeli Şubesi	182
İstanbul Şubesi	184
Bilecik / Osmaniye Şubesi	184
Ankara Şubesi	184
İzmir Şubesi	184
Bursa Şubesi Genel Kurulu Toplanıyor	184
Asil Çelik Örgütlenmesi	185
Bebimod... Elsel... Ege Sanayi	186
YENİ DÖNEMDE EĞİTİM	187

BİRİNCİ DALGA MESS GREVLERİ (1977-1978)	189
GENEL GÖRÜNÜM	189
Dönemin Siyasi ve Ekonomik Şartları	189
Sendikalar: Direnişler... Kitle Grevleri	190
MESS CEPHESİNDE	191
Hür Teşebbüs Konseyi	191
MESS ve Tek Tip Sözleşme Politikası	192
EMEĞİ CEPHESİ: “GRUP SÖZLEŞMESİNE HAYIR!”	194
Otomobil-İş: “MESS Kararları Faşist Tırmanışla Yakından İlgilidir.”	194
TÜRK-İŞ: “İŞVERENLERİN MİLLÎ ÜCRET POLİTİKASI”	197
DİSK ve Maden-İş’in Grup Sözleşmesine Yaklaşımı	197
1 MAYIS 1977	199

BÜYÜK GREV: “ÇARKLAR DURDU ELİMİZDE”	201
5 HAZİRAN SEÇİMLERİ	203
MADEN-İŞ CEPHESİNDE: BÜYÜK GREV BİTİYOR	206
Otomobil-İş ve Büyük Grev	206
OTOMOBİL-İŞ: MESS’E KARŞI BİRİNCİ DALGA GREVLER: 1977-1978	208
Grup Sözleşmeleri: Birinci ve İkinci Grup Müzakereleri	208
Çelik Montaj: MESS’e Karşı 458 Gün!	210
Akkardan ve Makina Takım Grevleri	216
Esaş Grevi: 4 Ocak 1978	220
MESS İkinci Grup ve “Görünmeyen” Lokavt	221
Otomobil-İş’in Birinci Dalga MESS Grevlerinin Sonuçları	222

İKİNCİ DALGA MESS GREVLERİ (1979-1980)	225
Gazal Grevi	226
Makina Takım ve Akkardan Grevleri: Eylül 1979	227
Bir Dönüm Noktası: Ocak 1980	230

OTOMOBİL-İŞ’İN MESS DIŞINDAKİ GREVLERİ	231
Şahin Motor Grevi: 6 Kasım 1979	231
SSYB Ankara Depo ve Tamirhane Grevi	232
SSYB İstanbul Ana Depo ve Tamirhane Grevi	232
En Kısa Grev: Makina Elektrik Sanayi	233
Elektrofer’de Kanunsuz Lokavt	233
ALDIKAÇTILAR DİRENİŞİ	234
Kendine Gel İşveren!	234
1977-1980 DÖNEMİNDE MESS DIŞINDA TOPLU PAZARLIK	234

GÜÇ VE EYLEM BİRLİĞİ (1980)	237
SENDİKA HAREKETİNDE BİRLİKTE MÜCADELE ARAYIŞLARI	237
TÜRK-İŞ İÇİNDE EYLEM BİRLİĞİ ARAYIŞLARI	241
GÜÇ VE EYLEM BİRLİĞİ PROTOKOLÜ: 24 EKİM 1979	242
DİSK: “DİSK DIŞINDA BİRLİĞE HAYIR!”	245
EYLEM BİRLİĞİ VE GRUP SÖZLEŞMELERİ	247
EYLEM BİRLİĞİ GENİŞLİYOR	248
MESS VE “DIŞ GÜÇLER” MASALI...	250
OTOMOBİL-İŞ: “EYLEM BİRLİĞİ GÜÇLÜ BİLEĞİMİZİ YENİLMEZ YAPACAK.”	250

MESS CEPHESİNDE: TURGUT ÖZAL MESS BAŞKANI	252
MADEN-İŞ'İN MESS SÜRECİ BAŞLIYOR: 26 EKİM 1979	254
MADEN-İŞ 23. GENEL KURULU	255
OTOMOBİL-İŞ MESS'LE MASAYA OTURUYOR: 21 OCAK 1980	259
MESS'İN DUYURUSU: İBRET VESİKASI	260
TÜRK-İŞ DİSK'İN EYLEM BİRLİĞİ ÇAĞRISINI REDDEDİYOR	261
GREV VE LOKAVT KARARLARI: KADEMELİ GREVLER	262
MESS 24. GENEL KURULU	263
MESS'İN MÜJDESİ: TÜRK METAL'LE UZLAŞMA	263
OTOMOBİL-İŞ-MESS MÜZAKERELERİ	264
OTOMOBİL-İŞ'İN 8 GENEL KURULU: 9 HAZİRAN 1980	265
OTOMOBİL-İŞ MESS'LE TOPLU SÖZLEŞME İMZALİYOR: 21 TEMMUZ	266
OTOMOBİL-İŞ'İN MESS GREVLERİ İÇİN KISA BİR DEĞERLENDİRME	269

BİRİNCİ KİTAP İÇİN SON SÖZ **275**

Kaynakça **277**

SUNUŞ

Otomobil-İş'in 1963-1980 dönemi, özellikle de kuruluş yılları emek tarihinin üzerinde pek çalışılmamış alanlarından biridir. Maden-İş Tarihi Çalışma Grubu tarafından hazırlanan ve emek tarihine gerçek bir katkı olan *Derinden Gelen Kökler*'in ardından 1993 yılında Maden-İş'le birleşerek Birleşik Metal İşçileri Sendikası'nın kurucusu olan Otomobil-İş'in tarihinin de yazılmasıyla sendikamızın dünü elbette eksikleriyle de olsa geniş ölçüde ortaya çıkarılmış oldu.

Otomobil-İş'in tarihine baktığımızda çok hareketli bir sendikayla karşılaşyoruz. Daha ilk yıllarından başlayarak önemli ve uzun soluklu grevler örgütlemiş, işçi eylemlerini hayata geçirmiş ve hep bir arayış içinde olmuş bir sendika. Bu arayış birlik, birlikte mücadele kısaca "çoğalma" arayışıdır. Metal-İş Federasyonu yılları ve bu dönemdeki süreçler bu arayışın sonucudur ve elbette zamanın şartları içinde değerlendirilmesi gereken gelişmelerdir. Otomobil-İş'in Federasyon'dan ve dolaşısıyla Türk-İş'ten koptuğu 1970'lerin ortalarından sonraki dönemi ise sendikal çizgisinde ve yaklaşımlarındaki değişimin ilk işaretlerinin yavaş yavaş ortaya çıkmaya başladığı dönem olmuştur. Birkaç yıllık bu kısa dönemde yükselen ve hızla radikalleşen sınıf hareketinin temposunu yakalamaya çalışan, yeni kavramlarla konuşan, üyelerine yeni bir dille ulaşmaya özen gösteren bir sendikadır Otomobil-İş. Bu değişim, 1979 yılı sonlarında ve 1980 yılı içinde yıllardır rekabet içinde olduğu Maden-İş'le yollarının kesişmesiyle ve iki sendikanın MESS'e karşı örgütledikleri Güç ve Eylem Birliği ile tepe noktasına ulaşır. Artık Tuzla'da bir işyeri sendikası görünümünde kurulan, uzun yıllar bir bölge sendikası kimliğini taşıyan Otomobil-İş'in önünde yeni ufuklar vardır... '70'lerin sonlarına doğru bir işkolu sendikasına dönüşür. Ne var ki 12 Eylül askeri darbesi emek hareketinin yolunu kesecek, '80'lerden sonra Otomobil-İş bambaşka bir misyonla yoluna devam edecektir.

Maden-İş, Otomobil-İş'in serüveni içinde her zaman önemli bir yer tutmuştur. Bu nedenle *Otomobil-İş Tarihi* içindeki kimi bölümlerde, özellikle de 1979-1980 yıllarındaki süreçlerinin anlatımında Maden-İş'in mücadelesi ve politikaları zaman zaman ağırlık kazanmıştır.

Otomobil-İş Tarihi'nin 1963-1980 dönemini ele alan birinci kitap günümüze ulaşabilmiş birincil yazılı kaynakların yanında -ki bunlar arasında çalışma raporları, sendika gazeteleri ve dergileri, bildiriler, günlük gazeteler sayılmalıdır- ikincil kaynaklara ve bir arşiv çalışmasına dayanıyor. Birleşik Metal İşçileri Sendikası ve Türkiye Devrimci İşçi Sendikaları Konfederasyonu (DİSK) arşivleri yanında, bütün güçlüklerin hatta olanaksızlıkların altından kalkarak emek tarihi ve sol siyasi tarihe ilişkin çok kıymetli dev bir arşiv oluşturan Türkiye Sosyal Tarih Araştırma

Vakfı (TÜSTAV) kayıtlarından yararlandık. Yıldırım Koç'un son derece kapsamlı olan özel arşivinden kimi kritik belgelere ulaşabildik. Birinci kitap ağırlıklı olarak belgelere dayansa da son derece kritik sözlü tarih kayıtlarını da içermektedir. Sendikanın kurucuları A. Aydın Özeren ve artık aramızda olmayan Sami Ataç'la yaptığımız kayıtlar dönemin ve süreçlerin anlaşılabilmesi bakımından son derece kıymetlidir. Birinci kitap için, dönemin tanıkları Mehmet Karaca, Halit Erdem, Nurettin Çavdargil ve Hasan Aktaş'la uzun söyleşiler yaptık; İsmail Aykanat, İsa Çevik, Necmi Demir, Ahmet Sarıcan ve Mete Sönmez'in katkılarıyla döneme ışık tutmaya çalıştık. Ayrıca 2014 yılında kaybettiğimiz Memet Ertürk'le önceki dönemlerde yaptığımız kayıtlardan yararlandık. Değerli katkıları için hepsine teşekkür ederiz.

Kitabın hazırlanması aşamalarında fikirleriyle/katkılarıyla bize güç ve destek veren dostlarımız F. Serkan Öngel, Necla Akgökçe, Nurhayat Aktaş, Ozan Yılmaz, Erhan Delioğlu'na, kitabı okuyarak katkıları ve eleştirileriyle bu çalışmaya değer katan Aziz Çelik, Zafer Aydın, Erden Akbulut ve Can Kartoğlu'na, desteğini ve katkısını esirgemeyen Canan Koç ve Yıldırım Koç'a, özellikle ikinci kitapta yer alacak olan çok yoğun sözlü tarih çalışmaları sırasında tanıklara ulaşmamızı organize eden Celal Özdoğan'na, arşiv belgelerinin derlenmesi ve kullanılması süreçlerinde büyük destek gördüğümüz Celalettin Aykanat'a, kitabın tasarımını gerçekleştiren Sebahattin Gerçekker'e böyle bir çalışmanın gerçekleştirilmesi fikrini ortaya atan ve *Otomobil-İş Tarihi*'nin yazılması sürecinde bütün kaynaklarıyla destek veren Birleşik Metal-İş Sendikası Yönetim Kurulu'na şükranlarımızı sunuyoruz.

CAN ŞAFAK - NURAN GÜLENÇ

İstanbul, Temmuz 2020

ÖNSÖZ

Birleşik Metal İş Sendikası olarak sınıf mücadelesinin sendikal alandaki izdüşümünde, bugün adına doğruları yapıp geleceğimiz için en iyiyi kurmaya çalışırken, geçmişimizi de her yönüyle gün yüzüne çıkararak yolumuzu aydınlatmaya çalışıyoruz.

Kökler geçmişimizse eğer, her gün yeni yeni yaprakların filizlendiği dallarımız da geleceğimizdir. Köklerimiz ne kadar güçlüyse geleceği uzanan dallarımız o kadar sağlam, meyvelerimiz o denli güzel olacaktır.

Bu bakış açısıyla ele aldığımız tarih çalışmalarımız aynı ciddiyet ve sabırla devam etmektedir.

Bilindiği gibi Birleşik Metal-İş Sendikası iki sendikanın birleşmesiyle meydana gelen bir sendikadır. 1947 yılında kurulan Maden-İş ve 1963 yılında kurulan Otomobil-İş Sendikaları 1993 tarihinde yapılan Genel Kurulda alınan kararla bir araya gelerek Birleşik Metal-İş Sendikası adını almıştır.

Bu ki sendikadan biri olan ve aynı zamanda DİSK’in 1 No’lu kurucusu Maden-İş sendikasının tarihini anlatan iki ciltlik “Derinden Gelen Kökler” kitabını 2017 yılında yayınlamıştık.

Şimdi ise iki cilt olarak tamamlanacak elinizdeki bu kitabın ilk cildiyle, diğer birleşen olan Otomobil-İş Sendikasının 1963 yılında başlayan tarihinin 1980 yılına kadar geçen dönemini, tüm detaylarıyla okuyuculara sunuyoruz.

1980 yılından 1993 yılına kadar geçen ve sendikamız adına önemli dönüm noktalarını içeren ikinci cildi de en kısa zamanda yayınlamayı umut ediyoruz.

1980 öncesinde olduğu gibi 1980 sonrasında ve özellikle de 2000’li yılların ikinci yarısıyla birlikte metal işkoluna damga vuran bir sendika olarak geçmişte yaşadıklarımızın bilinmesinin işçi sınıfı mücadelesinde iddiası olan herkes için önemli olduğunu düşünüyoruz.

Bu sendikanın tarihinde yer alan ve bugün artık aramızda olmayan büyüklerimizi saygıyla anıp, yaşayanları selamlarken, bu kitabın yazımından itibaren son aşamaya gelene kadar katkıda bulunan tüm arkadaşlarımıza en içten duygularımızla teşekkür ediyoruz.

BİRLEŞİK METAL-İŞ
Genel Yönetim Kurulu

TUZLA'DA BİR SENDİKA KURULUYOR

1961-1963 aralığı, işçi sınıfı, sendikalar ve sol siyasetin önündeki yeni ve umut dolu dönemin çıkış yıllarıdır. Sendika hareketi içinde siyasete ağırlığını daha güçlü bir biçimde koyabilmenin arayışı, 13 Şubat 1961'de on iki sendikacı tarafından Türkiye İşçi Partisi'nin (TİP) kurulmasıyla güç ve ivme kazanmıştır. 1961 yılının son günü yapılan tarihsel Saraçhanebaşı mitingi, işçi sınıfının siyasi taleplerini iktidara ve kamuoyuna duyurması bakımından büyük önem taşır. İşçiler, 1961 Anayasası ile getirilen grev ve grevli toplu sözleşme hakkının yasalarla da düzenlenmesi için seslerini yükselttiler.¹ Avuç içi kadar bir fabrikada, Kavel'de, 1963 yılında Maden-İş tarafından örgütlenen ve kanunlarda yeri olmayan "kanun dışı" ama Kemal Türkler'in ifadesiyle "Anayasa içi" grev 1961-1963 zaman aralığının tepe noktası oldu.

24 Temmuz 1963'te 274 sayılı Sendikalar Kanunu ve 275 sayılı Toplu İş Sözleşmesi Grev ve Lokavt Kanunu *Resmî Gazete*'de yayımlanarak yürürlüğe girdi. 1947'den beri 1926 tarihli Borç-

lar Kanunu'nun 316 ve 317. Maddelerinde düzenlenen "umumi mukavele" hükümlerine ve 1947 tarihli Sendikalar ve Sendika Birlikleri Hakkında Kanun'un esasen bu hükümleri yineleyen 4. maddesindeki "genel sözleşmeler" düzenlemesine dayanarak "kolektif akit" yapmaya çabalayan sendikalar, yeni yasalarla birlikte bütün işkollarında hızla toplu pazarlık işlemlerini başlattılar.

1961 Anayasası'nın yürürlüğe girmesine ve 1963'te toplu pazarlık ve grev prosedürünün yasayla düzenlenmesine kadar süren uzun grev yasağı döneminde imzalanabilen kolektif akit sayısı iki elin parmaklarının sayısını geçmiyordu. Sendikalar daha çok 3008 sayılı İş Kanunu'nda düzenlenen "toplulukla iş uyuşmazlığı" mekanizmasını kullanarak yani işyerleri için İl Hakem ve Yüksek Hakem Kurulu kararları çıkararak işçi ücretlerini yükseltmek, işçi haklarını savunmak yolunu seçiyorlardı. Sendikaların toplu pazarlık deneyimleri son derece sınırlıydı.

TUZLA JEEP FABRİKASI VE MADEN-İŞ

PENDİK BÖLGESİ

274 ve 275 sayılı yasalar yayımlandığında Maden-İş, Pendik bölgesindeki 14 işyerinin 12'sinde örgütlüdür. "İşkolu olsun olmasın..." diye kaydetti Nurettin Çavdargil, "Sonra da işkolu çıkınca (yasayla sendikaların faaliyet gösterecekleri işkolları belirlenince) çip fabrikası, Makina Takım, Chrysler... böyle fabrikalar kaldı."² Maden-İş, Pendik bölgesinde ilk toplu sözleşme yetkisini Tuzla'da kurulu ve Jeep Fabrikası olarak bilinen Türk Willys Overland fabrikasında aldı.



Tuzla Jeep fabrikası montaj hattı.



Tuzla Jeep fabrikası montaj hattı.

Bu fabrika 1954 yılında Fazıl Verdi'nin oğulları Nejat Hasan Verdi ve Ferruh Ali Verdi kardeşler tarafından 'Türk Willys Overland' adıyla, 52 bin metrekaresi kapalı olmak üzere 260 bin metrekairelik alanda kurulmuştu. Sivil ve askerî ihtiyaçları karşılamak maksadıyla cip üretimi yapmak için kurulan fabrika, 1956 yılında seri üretime geçti. Akademisyen Rahmi Güçlü, buranın Türkiye'nin otomotiv sanayiinin kurulduğu yer olduğunu kaydetmektedir: "Burada, bir kısmı Amerika'dan gelen bir kısmı da Türkiye'de üretilen parçaların montajı suretiyle 'Willys Jeep' adı ile üretim yapıldı."³ Willys Jeep'teki '60'ların başlarında yapılan üretime tezgâh başından baktığımızda da görünen tam bir montaj zinciridir. O tarihlerde Jeep fabrikasında elektrik teknisyeni olarak çalışan daha sonra Otomobil-İş sendikası başkanı olan Aydın Özeren, üretim sürecini şöyle anlatıyor:

Cip fabrikası diyoruz... sandıkta parçalar geliyor, sandık açılıyor otomobilin montajı yapılmış yanına dört tekerleği koyuluyor 'cip fabrikası otomobil çıkartıyor,' oluyor.⁴

1959 yılından beri bu fabrikada çalışan, işçi mümessili seçilen ve bu ilk toplu pazarlık süreci içinde Maden-İş Pendik Semt Şubesi Başkanı olan Nurettin Çavdargil, Fazıl Verdi'nin o yıllarda Türkiye'nin en zengin iş insanlarından biri olduğunu, Ferruh Verdi'nin özel uçağa sahip zengin olduğunu, eşi Ferhunde Verdi'nin sosyete de çok tanındığını belirtmektedir. Çavdargil, toplu sözleşme taslağının sendika genel merkezinde hazırlanıldığını kaydetmektedir:

Cip fabrikasının Taksim'deki bürosundaki görüşmeye sendika tarafından 12 kişi katılmıştı. Kemal Türkler, Ruhi Yümlü, Kazım Narmanlı ve daire müdürleri de toplantıydı. Kemal Bey masada çok otoriterdi. İşverenler de ondan çekinirlerdi. Anlaşma sağlanan maddeleri bizzat Türkler dikte ettirdi.⁵

JEEP FABRİKASINDA MADEN-İŞ ÖRGÜTLENMESİ

Maden-İş'in Pendik, Tuzla bölgesindeki örgütlenme çabaları '50'lerin sonlarına kadar uzanmaktadır. Maden-İş, "Jeep (...) gibi bazı işyerlerinde İstanbul Merkezi olarak kollektif akit teklifleri yapılmış, fakat hükûmetin bu mevzuda kanun hazırlığı olması sebebiyle" netice alınamamış olduğunu kaydetmektedir: "Önümüzdeki faaliyet devresi içerisinde diğer birçok bölgelerde de muhtemel olduğu gibi bu bölgedeki bir çok işyerlerinde kollektif akitler yapılması büyük ihtimal dahilindedir."⁶ Yazılı belgelerden Maden-İş'in, "büyük miktarda işçi çalıştıran" yeni yeni işyerlerinin faaliyete geçmeye başladığı bu bölgeye özel bir önem verdiği, faaliyetlerini Kartal-Pendik bölgesinde taksif ettiği" görülmektedir. Bir örgütlenme sürecinin ve 13 işyerinin sendika bünyesinde toplanmasının ardından Maden-İş, bu bölgede bir şube açılması kararı alır:

... Genel İdare Kurulu, bölgenin gün geçtikçe ehemmiyet kesbetmekte olduğunu nazarı dikkate alarak 173 sayılı kararıyla *Yaşar Cabbar, Ahmet Girbak, Tarık Polat, A. Hamdi Erhan, İbrahim Ayhan, Temel Sesli, N. Kemal Erdem, İsmail Açıkgöz, Şehdi Alıcı, Mehmet Dağ, Esat Çolak, Şehzat Madırlı ve Hamdi Dağlı*'dan müteşekkil Kurucu Hey'et ile 10 numaralı Pendik Semt Şubesini 8/9/1960 tarihinde faaliyete açmış bulunmaktadır.⁷

Şubenin Birinci Kongresi 1960 yılının Aralık ayında yapılmış, Nurettin Utlu (Çavdargil) bu kongrede şube sekreteri seçilmiştir. Şube, 1961 yılının Haziran ayı içinde İkinci Kongresi'ni toplamıştır.⁸



Türk hükûmetinin Amerikan otomotiv sektörü ve Willys Motors ile ilişkileri Demokrat Parti iktidarı dönemine kadar uzanmaktaydı. Cumhurbaşkanı Celal Bayar 22 Şubat 1954'te Ohio, Toledo'daki Willys Motors Fabrikası'nı ziyaret etmişti.

Ne var ki, Maden-İş Pendik Semt Şubesi içinde “şube idarecileri arasında” ilk günden itibaren “ferdi mücadelelerin” sürdüğü Maden-İş’in 1957-1961 dönemi 13. Genel Kurul Faaliyet Raporu’nda kaydedilmektedir. Rapor’a göre bunun nedeni, “Jeep Fabrikası içerisindeki bazı temsilcilerin Şube idarecilerinden bazılarına karşı şahsî hissiyatları dolayısıyla çekememezlik anlayışından ileri gelmekteydi.” Zaman zaman bu şahsî ihtilâfların ortadan kaldırılmasına çalışılmış ancak önüne geçilememiştir. Rapor’da, bu sebeple 4 Aralık 1960 tarihinde “Şube mensuplarından bir çoklarının isteği üzerine acele Kongre akdedilmiş” olduğu belirtilmektedir:

Kongre çok hararetle ve çekişmeli bir Kongre olmasına rağmen iyi neticelerle sona erdi. Kongrede üyeler çeşitli gruplara ayrılmışlar ve bu gruplar arasında İdare Kurulu seçimi bakımından 5-6 çeşit listeler çarpışmıştı. Fakat bunlara rağmen, gerek idarecilerin işte çalışması ve henüz sendikacılık sahasında tam mânasıyla yetişmiş olmamaları ve gerekse devamlı olarak Şubede ücretli kadro ihdas edilememesi neticesinde, son zamana kadar bu bölgede istenilen netice elde edilememiş durumdadır.

Raporda, sendikanın İstanbul’daki merkezinden bu bölgeye zaman zaman “müfettiş gibi vazifeler tayin edilmiş” olduğu ve geniş bir sahaya yayılmış bulunan işyerlerinde “az nispette de olsa” sendika faaliyetlerinin yerleşmesine ve inkişafına çalışılmış olduğu kaydedilmektedir. Birçok işyerine ait sorunlar Şube ve Sendika Merkezi kanalıyla ele alınmış, bazı işyerlerinde ise ücret bakımından toplulukla iş ihtilâfları açılmış ve yürütülmüştür. Şubenin İkinci Kongresi 11 Haziran 1961 tarihinde yapılmış ise de bu Kongrede beklenen birlik ve heyecan bulunamamıştır. Zaman zaman işyerlerinde Sendika temsilciliği kadroları oluşturulmuş, ancak “istenilen organizasyon” tahakkuk ettirilememiştir. Rapor bunun nedenini, “temsilciliklerin idaresinde doğrudan doğruya İstanbul Merkezinin vazife alması mecburiyeti” olmasına ve “İstanbul Merkezinin çok ağır işlerle yüklü” bulunmasına bağlamaktadır. Raporda bölgenin önemi de vurgulanmaktadır:



Maden-İş Pendik Bölge Merkez Şubesi Genel Kurulu’na katılanlardan bir grup. (Maden-İş, 22 Kasım 1962)

Pendik Bölgesi, İstanbul Merkez Şubemiz için mühim bölgelerden biridir. Bu bakımdan, bu Şubede ücretli kadro ihdasını lüzumlu gören İcra Kurulu, bu husustaki kararını son günlerde tatbik etmek istedi ise de Kongre dolayısıyla tam mânasıyla buna imkân bulunamamıştır. Önümüzdeki devre içerisinde bu bölge dahilindeki bütün işyerleri Şube çatısı altında tam mânasıyla toplanabilmesi için bir sekreter ve bir müfettiş olmak üzere 2 kişilik daimî bir ekibin kurulması şarttır.⁹

Maden-İş’in Jeep Fabrikası’nda elektrik teknisyeni olarak çalışan ve işçi mümessili seçilen Nurettin Çavdargil’le teması da bu döneme rastlar. Bu süreci Çavdargil şöyle anlattı:

Cip fabrikasında beni çok seviyorlardı, beni baş mümessil yaptılar. O zaman baş mümessillik falan anladığımız yoktu tabii, sonra yetiştik. (...) Bir gün baktık... sendika nedir bildiğim yok, bir ekip geldi sendikadan. Sendikayı bilmiyoruz. Baş mümessilim ya... beni tavsiye etmişler. Bana sendikayı anlattılar. Sonra Kemal Türkler geldi, fabrikaya, beni çağırdılar baş mümessilim ya... Sendikayı anlatıyor, ‘Peki’ dedim.¹⁰

Çavdargil, elektrik teknisyeni olduğu için çalışma alanının çok geniş olduğunu, istediği yere girip çıktığını anlatmaktadır. “Bir kaleme bütün fabrika” sendikaya üye olmuş, üye kaydı sırasında işverenden bir baskı da gelmemiştir: “Sendika üye-

liği elden yapıyordu aidatlar elden toplanıyordu. Bana makbuz verdiler, ‘Aidat topla!’ Sendikaya en fazla aidat veren bendim. Girdik sendikal faaliyetlere... bana fabrikada üst düzeylerden, sendikalı oluyorsun şunu yapıyorsun bunu yapıyorsun diye tepki gösteren olmazdı, çok seviyorlardı beni. Yaptığım işi aksatan bir durum yoktu.”¹¹ Çavdargil, Maden-İş Pendik Semt Şubesi Başkanı olmasının öyküsünü *Derinden Gelen Kökler* kitabında şöyle anlatmaktadır:

Türkler beni Pendik Şube Başkanı yapmak istiyordu. Ben bu isteğe önce karşı çıktım. ‘Başkanım’ dedim ve sözlerimi şöyle sürdürdüm: ‘Açık söylüyorum, siz sendikada benim ücretimi ödeyemezsiniz, ben yüksek ücret alıyorum. Ama ben görevime amatör sendikacı olarak devam ediyorum. Amatör çalışma daha değişik, daha gönülden oluyor.’

Türkler’in isteğine itirazım bir işe yaramadı. Bir gün cip fabrikasının sözleşmesi imzalanacaktı. Hepimiz yerlerimize oturduk. Kemal Bey bizim fabrikanın müdürü Laçın Bey’e ‘Nurettin, yarından itibaren sendikada çalışacak’ dedi. Ben dondum kaldım. Laçın Bey ‘Olur mu Kemal Bey? Bizim ona ihtiyacımız var’ diyerek itiraz etti. Elektrik işlerinden anlayan Hristo diye bir Rum usta vardı ama o ayrıca formenlik görevini yapıyordu. Ama fabrika müdürü, Kemal Bey’i kıramadı. Ertesi günü sendika genel merkezinde işbaşı yaptım. Sendika gazetesinde ‘Nurettin Çavdargil sendikaya geçmiştir’ diye yazı çıktı.¹²

O tarihlerde fabrikada çalışan ve daha sonra Otomobil-İş’te Genel Sekreter olarak görev yapacak olan Sami Ataç, “her ne kadar jeep fabrikası olarak geçiyorsa da orada iki firma” olduğunu belirtti: “Aynı patrona ait. Verdi Ticaret ayrı bir işyeri Türk Willys Overland ayrı bir işyeri. Türk Willys Overland’da ciplerin montajı yapılıyor. Verdi Ticaret’te servis var, kaynak var, sondaj var, işin sanat kısmı.”¹³ Nurettin Çavdargil, fabrikanın, 33 hektarlık bir alanda CJ 3-B modeli cip ürettiğini, dört montaj hattında çalışan işçi sayısının bir ara 782’yi bulduğunu yazmaktadır: “Yolun karşısında da aynı şirketin Bussing kamyon ve otobüs fabrikası vardı. Bu şirketteki ortaklık Almanlarla yapılmıştı.”¹⁴ Çavdargil, Sami Ataç ve Aydın Özeren’in bu yolun karşısındaki fabrikada -Bussing- çalıştıklarını, kendisinin cip fabrikasında çalıştığını, sendikaya katılmasında Aydın Özeren’den öğrendiklerinin etkili olduğunu da kaydetmektedir.¹⁵ Maden-İş’in ilk örgütlenme sürecinde Aydın Özeren sendikaya üye olmaz, fakat Sami Ataç, Nurettin Çavdargil’le olan arkadaşlığının de etkisiyle Maden-İş’e katılır:

1961 Anayasası’yla Sendikalar Kanunu’nun çıkacağını öğrendiğimiz zaman, kulakları çınlasın Nurettin Çavdargil, Aydın beyin yanında çalışan bir işçi. O da Pendik’te ben de Pendik’te beraber gider geliriz. Bizim akşam paydosla banliyö trenin vakti arasında yarım saat var. Biz o arada denize girerdik. Baktım beni sendikaya yazıyor, Maden-İş Sendikası’na. Hatta 2-3 ay aidat ödedim.¹⁶

OTOMOBİL-İŞ KURULUYOR

Maden-İş cip fabrikasında daha toplu sözleşme sürecine hazırlanırken, Bussing fabrikasında işçi arasında kıpırdanmalar, farklı arayışlar başlar. Bölgede Çelik-İş Sendikası kimi işyerlerinde örgütlüdür. Başkanı Kazım Çoçu, bir polis emeklisidir. Çavdargil, Çelik-İş’in pek çok işyerinde toplu sözleşmesi olduğunu anlattı: “İşçinin haberi yok. İşçiyi işveren kaydediyor. Kazım Çoçu’ya aidatını veriyor. Sözleşmeyi hazırlıyor. 2 sene, 3 sene... Az mı mücadele ettik o Kazım Çoçu’yla.”¹⁷ Kazım Çoçu, işçiler tarafından yakından tanınmakta ve sevilmemektedir. Böylece, Çelik-İş bir çekim merkezi olmaz. Tuzla Jeep fabrikasıyla ilgilenen bir sendika

da Türkiye İdeal Metal-İş’tir. Türkiye İdeal Metal-İş Genel Sekreteri Ali İhsan Özdemir tarafından Nurettin Çavdargil’e gönderilen ve 22 Temmuz 1963 tarihini taşıyan mektuptan, Jeep fabrikasında Türkiye İdeal Metal-İş Sendikası’nın da üye yapmış ve o tarihte Türkiye İdeal Metal-İş Kartal Şube Başkanı olan Yaşar Cabbar’ın da fabrikada kaynakçı olarak çalışmakta olduğu görülmektedir. Ancak Türkiye İdeal Metal-İş de işyerinde tutunamaz. Böylece yeni bir sendika kurulması gündeme gelir. Türkiye İdeal Metal-İş’in Kartal Şube Başkanı Yaşar Cabbar da Otomobil-İş’in kurucu Başkanı olacaktır.

Meskur yazıda bahsedilen Hadiseye karuz kalan idareci olarak efkariye'nin aklı selimine sunulmak üzere 4/6/1963 günü hadiseyi aynen aşağıya yazılmış bulunmaktadır.

1- 4/6/1963 Günü Tuzla Jeep fabrikasına 3 mevzu'u ile ilgili olarak gitmiş idin.

A- Sendikanın kuruluş seneyi devriyesini kutlama ile ilgili olarak fabrika müdürlüğüne (Protokol gereğince) davetiyesini vermeye.

B- Jeep fabrikasında bulunan üyelerimizin Sendika üye aidatlarını muhasebeden kesilmesi ile ilgili olarak. (Her halde 4 üyenin değil.)

C- Kartal Şubemiz Başkanı Yaşar Cabbar'ın şube çalışmaları hakkında gerekli izahat almaya ve şubeye bırakılması gereken vaziaları teslim etmeye ibarettir.

2- Tuzla Jeep fabrikasına gittiğimizde ilk evvela Şube Başkanı Yaşar Cabbar'ı görerek kendisinden gerekli izahatı alıp ve bırakılması gereken yazıları bıraktıktan sonrada Fabrika müdüriyeti ile görüşmek üzere yanından ayrılarak müdüriyete çıktık. Fabrika Müdüriyeti ile görüşmemiz hitama erdiğinde fabrika sahasından ayrılmak üzere yola çıktığımızda tam tren hattının altından geçtikten sonra idindeki alanda kapıda bulunan işçi arkadaşlarımızla

Türkiye İdeal Metal-İş Genel Sekreteri Ali İhsan Özdemir, Öz Hakikat gazetesine 1963 yılı Temmuz ayında gönderdiği bir cevap yazısında, jeep fabrikasıyla ilgisini anlatıyor. Yazıda Otomobil-İş'in ilk genel başkanı Yaşar Cabbar'ın o dönemde Türkiye İdeal Metal-İş Kartal Şube Başkanı olduğu bilgisi de yer alıyor. (Nurettin Çavdargil Arşivi)

Aydın Özeren, o dönemde "sendika", "toplular sözleşme" gibi kavramlarla yeni yeni tanışan bir elektrik teknisyenidir. İyi bir ustadır. Maden-İş'in, toplu sözleşmenin imzalamasından önce işyeri yemekhanesinde yaptığı bir toplantıya katılır. Kemal Türkler ve Kemal Sülker'le ilk kez o toplantıda karşılaşır.

Özeren, Maden-İş'i kendisine yakın bulmaz. Daha önce Maden-İş üyesi olmuş bir işçi olan Nurettin Çınar'la değerlendirirler gelişmeleri: "Ben bu işten anlamıyorum tabii ... sendikacılıktan; sadece iyi ustayım. Dedim ki Nurettin'e, "Bu nasıl iştir, yani toplu sözleşme diye bir şey yok, bunlar geldiler konuştular?" "Ben daha önce Maden-İş'in üyesiydim, işveren sözleşmeyi hazırlar bunlar imzalarlar." dedi."¹⁸

Özeren'in anlatımından, işyerinde Maden-İş'e karşı yeni bir sendika fikrinin, daha toplu sözleşme süreci içinde ortaya çıktığı anlaşılmaktadır. Otomobil-İş'in kuruluşunda Nurettin Çınar'ın önemli bir isim olduğu bellidir. Çınar, Özeren'i o dönemde gıda işkolunda faaliyet gösteren ve Müskirat Federasyonu olarak bilinen, Türk-İş'e bağlı Türkiye Tütün, Müskirat, Gıda ve Yardımcı İşçi Sendikaları Federasyonu Başkanı İbrahim Denizcier'le tanıştırır. Özeren'in ifadesiyle, iş oradan başlar. Denizcier'in de yönlendirmesiyle işyerinde yeni bir sendikanın kurulması çalışmaları yürütülür.

AYDIN ÖZEREN ANLATIYOR: İLK LOGOMUZDA BİR FAR VAR...

O zaman Türkiye'de 84 tane otomobil markası var. O senelerde düşünün [...] biz ilk yerli otomobilin yapılması için ilk hamleyi yapan teşkilatız. Cip fabrikası diyoruz sandıkta parçalar geliyor, sandık açılıyor otomobilin montajı yapılmış yanına dört tekerleği koyuluyor cip fabrikası otomobil çıkartıyor oluyor. Biz buna karşıydık. Gayemiz yerli otomobil yapmaktır. Otomobilciler buna imkân vermez dediler ve vermediler. Metal sanayi işkolunu da ilave etmezseniz yaşayamazsınız dediler. Metal işkolunu da tabii ilave ettik. İlk logomuzda bir far var. Bu farın her bir çizgisi işyeri. Kurulduğumuz yıllarda olan işyerleri. Bu rozetteki işyerleri bu sayıya geldiğinde bu rozeti yapmıştık. Otomobil-İş olarak ilk grevimizi yaptık. Bize bağlı olan işyerlerinin tümünde hakkımızı grevle almışızdır. Öyle bir sendikadır bu sendika.

Özeren, 21 Kasım 2018.



A. AYDIN ÖZEREN

26 Nisan 1929 tarihinde İstanbul, Acıbadem'de doğdu. İlk öğrenimini İkbaliye İlkokulu'nda tamamladı, Kadıköy Yel değirmeni Üçüncü Ortaokulu'nu bitirdikten sonra 10. sınıfa kadar Haydarpaşa Lisesi'nde okudu, sonra Topkapı Erkek Sanat Enstitüsü Elektrik Bölümü'ne girdi ve oradan mezun oldu.

Sanatkâr olunca bir süre piyasada çalıştı. 1948'den başlayarak metal işkolunda işçilik yaptı. 1953'te Tuzla Jeep ve Türk Willys Overland işyerlerinde elektrik formeni olarak işe başladı. İki işyerinin de elektrik tesisatlarını kurdu. Özeren bu yılları şöyle anlattı:

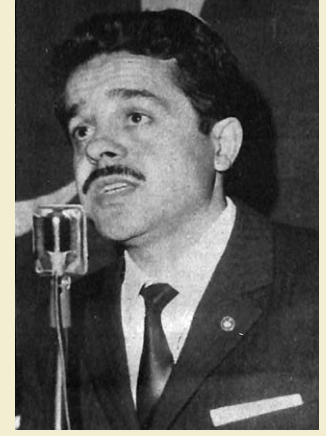
"Yanımda iki tane sanat enstitüsü mezunu genç çocuk, gerisi çıraklarla bu işi yaptım. Ama şunu iftiharla söyleyebilirim ki Türkiye'nin ilk fabrikası Tuzla tarafında, biliyorsunuz daha sonra sanayi Gebze'ye İzmit'e doğru kaydı. O ilk mektup mezunu olan çocukların hepsi o fabrikalarda ustabaşı olarak görev yaptılar. İftiharım budur. Sanatta yetiştirdiğim çocuklardır. Fabrikada ne dersek o olurdu. Her kısmın mühendisi vardı ama benim kısmımın mühendisi yoktu. Adamı kovduyordum tabii... Sanat hayatım orada başladı." (*)

A. Aydın Özeren 9 Eylül 1963'te Otomobil-İş Sendi-

kası kurucu üyeleri arasında yer aldı. Sendikanın ilk Genel Kurulu'nda Genel Başkan seçildi. Otomobil-İş Genel Başkanlığı görevini 1970 yılına kadar amatör olarak yürüttü. 1970'teki 4. Olağan Genel Kurul'da profesyonel oldu. Sendikanın Türk-İş'e bağlı Türkiye Metal-İş Federasyonu'na katılmasında rol aldı. Federasyon Genel Başkan Vekili oldu ve Federasyon bünyesinde kurulan Türk Metal Sendikası'nın kurucularından ve ilk Genel Başkan Vekili oldu. Federasyon döneminde Özeren Otomobil-İş Sendikası fahri başkanı idi.

Sendikanın Federasyon'dan ayrılmasının ardından bağımsız Otomobil-İş Sendikası Genel Başkanlığı görevini 21-22 Haziran 1986'da toplanan Otomobil-İş Olağanüstü Genel Kurulu'na kadar sürdürdü.

(*) Özeren, 21 Kasım 2018.



Özeren, kurulacak sendika için ilk temaslarını şöyle anlattı:

Daha önce Maden-İş üyeleri olan Sami'yle İlhan'la çok uğraştık. Bunlar söz sahibi olacak arkadaşlardı. İlhan lazımdı, İlhan'ın minibüsü vardı. (...) Sami'yi aldım, Sami fabrikada kafası çalışan bir delikanlıydı. Aramızda altı yaş fark var ama altı yaş o zamanlarda büyük seviye. Sonra bir de o torna ustası ben elektrikhanenin ustabaşısıyım. İş böyle başladı.¹⁹

Böylece, 1963 yılının 9 Eylül günü Türkiye Otomobil İmal ve Montaj İşçileri Sendikası kuruldu. Sendikanın kısa adı Otomobil-İş'ti. Kurucuları: Yaşar Cabbar, A. Aydın Özeren, Ahmet Oğuray, İbrahim Özer, Muharrem Yağlıoğlu, Nurettin Çınar, Kenan Evcin, Yusuf Durmaz, Erdoğan Çilli, Ömer Çadır, Arif Akıncı, Sami Güryalçın, Reşat Oysu, Ekrem Sıdal, Ekrem Şentunalı, Seyfettin Yaşar, Andol Alberti, Ahmet Akgüç ve Hasan Arıcı'ydı. "Kuruluş tüzüğünde, sendikanın üyelerinin hak ve çıkarlarını korumak yanında "demokratik sendika fikrini yaymak ve geliştirmek" amacı

OTOMOBİL-İŞ KURUCU BAŞKANI: YAŞAR CABBAR

Yaşar Cabbar'la ilgili olarak Otomobil-İş Sendikası Kurucular Listesi'nde yer alan kayıttan, Çerkezköy 1341 doğumlu ve Kaynakçı olduğunu, Kalekapı, No. 47, Tuzla adresinde ikamet ettiğini öğreniyoruz.

Yaşar Cabbar, 1960 yılında Maden-İş Genel İdare Kurulu'nun 173 sayılı kararıyla oluşturulan ve 8 Eylül 1960 tarihinde faaliyete başlayan ile 10 numaralı Pendik Sent Şubesi'nin Kurucu Heyeti içindedir ve Başkanlık görevini üstlenmiştir. Yaşar Cabbar,

Maden-İş Pendik Şubesi'nin ilk Genel Kurulu'nda yerini Ahmet Oğuray'a bırakıyor. (*) Yaşar Cabbar ismine Nurettin Çavdargil arşivinde bulunan bir mektup fotokopisinde de rastlıyoruz. Taahhütlü mektup, Türkiye İdeal Metal-İş Sendikası Genel Sekreteri Ali İhsan Özdemir tarafından Bay Nurettin Utlu'ya (Çavdargil) hitaben yazılmış ve 22/7/1963 tarihini taşımaktadır. (**) Mektubun içeriğinden Yaşar Cabbar'ın o tarihlerde Türkiye İdeal Metal-İş Sendikası Kartal Şube Başkanı olduğunu tespit ediyoruz.

(*) Maden-İş, Sayı 49, 16 Ocak 1961.

(**) Fotokopi belge, Nurettin Çavdargil Arşivi.

OTOMOBİL-İŞ KURUCULARI:

Ad ve Soyadı	Baba Adı	Ana Adı	Doğum Tarihi	Doğum Yeri	Adresi
Yaşar CABBAR	Hüseyin	Havva	1341 T.C. Kaynakçı	Çerkezköy	Kalekapı No: 47 TUZLA
A. Aydın ÖZEREN	Cevat	Seniye	1928 T.C. Elektrikçi	İstanbul	Acıbadem Muhtarbey s. No. 7 KADIKÖY
Ahmet OĞURAY	Zeynel	Adile	1337 T.C. Motorcu	Yanya	23 Nisan cad. 63/1 PENDİK
İbrahim ÖZER	Rasim	Fatma	1340 T.C. Puantör	Bursa	Jeep Fab. Lojmanı TUZLA
Muharrem YAĞLIOĞLU	Tahsin	Kadriye	1339 T.C. Oto boyacısı	İstanbul	Kalamış Fener Cd. No: 85 KADIKÖY
Nurettin ÇINAR	Kemal	Naime	1928 T.C. Tesviye	İstanbul	Saatçı Bayırı MECİDİYEKÖY
Kenan EVCİN	Mustafa	Hikmet	1339 T.C. Motorcu	İzmir	İhlamur sok. 3/A PENDİK
Yusuf DURMAZ	M. Ali	Zeynep	1330 T.C. Oto boyacısı	Kartal	Kalekapı Yeni sok. No: 10 TUZLA
Erdoğan ÇİLLİ	Osman	Pakize	1332 T.C. Tornacı	İstanbul	İstasyon sk. No: 31 PENDİK
Ömer ÇADIR	Mustafa	Zeynep	1340 T.C. Şoför	Samsun	Kalekapı Yeni sok. No: 6 TUZLA
Akif AKINCI	Hasan	Fatma	1341 T.C. Motorcu	Akçapınar	İmam Hüsnü Sok. No: 26 ÜSKÜDAR
Sami GÜRYALÇIN	Ali	Bahriye	1927 T.C. Kaynakçı	Bursa	23 Nisan cad. 1 - 3 PENDİK
Reşat OYSU	H. Vehbi	Makbule	1326 T.C. Makinist	Erzurum	Hacı Muhittin sok. No: 56 KANLICA
Ekrem SIDAL	Hasan	Sadiye	1324 T.C. Motorcu	İzmir	Değirmen sok. No: 21 TUZLA
Ekrem ŞENTUNALI	Ahmet	Mukadder	1930 T.C. Kaportacı	İzmir	Naninin sk. No: 22 GÖZTEPE
Seyfettin YAŞAR	Osman	Farma	1341 T.C.	Adana	Bahçe sok. No: 28 KARTAL
Andol ALBERTİ	Aleko	Yukiya	1323 T.C. Kaynakçı	İstanbul	Sungur sok. No: 33 PANGALTİ
Ahmet AKGÜÇ	Osman	Rabia	1332 T.C. Marangoz	İstanbul	Bayır sok. No: 4 BEYLERBEYİ
Hasan ARICI	Hüseyin	Zeliha	1325 T.C. Motorcu	Çanakkale	Dervişzade Sok. 31 AYVANSARAY

taşıyacağı da belirtilmişti. Bu tüzükte sendikanın zorunlu organları arasında 25 üyeye 1 kişiden oluşan temsilciler meclisi de sayılıyordu.”²⁰ İşyerinde 19 ustabaşı vardı ve Otomobil-İş’in kurucuları da onlarındı. Sendikanın geçici Yönetim Kurulu, Başkan Yaşar Cabbar, Başkan Vekili Aydın Özeren, Sekreter Ahmet Oğuray ve 6 üyeden oluştu. İlk sendika binası Pendik’te bir odaydı. Odada sendikacıların fabrikada yaparak parça parça türlü yollardan çıkarıp getirdikleri bir masa, bir çuval örtü, on bir sandalye, bir telefon ve bir de Atatürk portresi vardı. Aydın Özeren, “kuruluşu ustabaşlarıyla yapınca işveren sendikası havasına” girildiğini belirtti: “Formenler olduğu için. Başka adam yok ki. Dışarıda işyerimiz de yok yani. Daha sonra o sözleşmeden sonra öbür yeri aldık iki işyeri oldu.” Özeren, sendikanın kurulması ve örgütlenmesi sürecinde işverenden bir engelleme olmadığını belirtti: “Çünkü biz içerdeyiz ya, bunlardan bana zarar gelmez dedi, tahminim.”²¹ Otomobil-İş, Verdi Sanayi (Bussing) fabrikasında kısa sürede çoğunluğu sağladı ve metal işkolunda yıllarca sürececek olan sendika rekabeti Tuzla’dan böyle başladı.

Sendikanın ilk Genel Kurulu 17-22 Şubat 1964 tarihlerinde İstanbul’da toplandı ve Aydın Özeren Genel Başkanlığa, Muharrem Yağlıoğlu Genel Sekreterliğe getirildi. Sendika, ilk Genel Kurulu’ndan kısa bir süre sonra 12 Ekim 1964 tarihinde tüzük değişikliği amacıyla bir Olağanüstü Genel Kurul yapacaktı.

MADEN-İŞ JEEP FABRİKASINDA TOPLU SÖZLEŞME İMZALİYOR

Türkiye Maden-İş Sendikası Tuzla’da kurulu Jeep Montaj fabrikasında 1964 başlarında toplu iş sözleşmesi imzaladı. Bu, Maden-İş’in İstanbul’daki ilk toplu iş sözleşmesiydi aynı zamanda. Sendika ve işveren temsilcilerinin hazır bulunduğu imza töreninde bir konuşma yapan Genel Başkan Kemal Türkler, “Daima işverenle iyi geçinmeyi prensip edinmiş bir sendika olarak bu sözleşmeye otururken işçi ve işveren münasebetlerinin bu yolda gelişmesini arzu ederiz” diyerek kısaca şunları söyledi:

Toplu iş sözleşmesi kanununun bize tanıdığı haklardan faydalanarak, işçi ile işveren münasebetlerin karşılıklı açık pazarlık sistemine bağlanması, Demokrasimiz için ümit verici bir gelişmedir. Türkiye sanayii ilerlemesi bakımından dev adımlarla ilerleyen bir az gelişmiş ülkedir. Sendika olarak münasebetlerimiz daima yapıcı olmak hedefindedir. Meselelerimizin çözülmesinde işverenden gördüğümüz anlayışı burada açıklamadan geçemeyeceğim. İstanbul’da yaptığımız bu ilk toplu iş sözleşmesinin hepimiz için hayırlı olmasını temenni ederim.

OTOMOBİL-İŞ’İN KÜNYESİ

12.5.1968 tarihinde toplanan 3. Genel Kurul’da sendikanın uzun adı, “Marmara Bölgesi Otomobil İmal ve Montaj İşçileri Sendikası” olarak değiştirildi.

Otomobil-İş Sendikası’nın 9 Haziran 1974 tarihinde toplanan 6. Genel Kurul’da sendikanın uzun adı “Marmara Bölgesi Otomotiv İmal ve Montaj, Demir, Çelik, Makine ve Metalden Mamul Eşya Sanayi, İşçileri Sendikası” oldu.

10 Haziran 1977 tarihinde toplanan 7. Genel Kurul, sendikanın uzun adını, “Türkiye Otomobil İmal ve Montaj, Demir, Çelik, Makine ve Metalden Mamul Eşya Sanayii İşçileri Sendikası” olarak değiştirdi.

Yıldırım Koç’un Çalışma Bakanlığı arşivinde yaptığı çalışma sırasında Otomobil-İş için tuttuğu notlar,

Bakanlık kayıtlarından -*Otomobil-İş* dergisindeki kayıtları da teyit eden- sendikanın künyesine dair bu önemli bilgiyi bize sağlamaktadır. (*)

Otomobil-İş dergisinin künyesinde de sendikanın uzun adı Aralık 1974’e kadar “Otomobil-İş Marmara Bölgesi Otomobil İmâl ve Montaj İşçileri Sendikası”; Aralık 1974 ve sonrasında Haziran 1977’ye kadar “Otomobil-İş Marmara Bölgesi Otomotiv İmâl, Montaj, Demir, Çelik, Makine ve Metalden Mamul Eşya Sanayii İşçileri Sendikası”; Haziran 1977 ve sonrasında ise “Otomobil-İş Türkiye Otomotiv İmâl, Montaj, Demir, Çelik, Makine ve Metalden Mamul Eşya Sanayii İşçileri Sendikası” olarak belirtilmektedir.

(*) Koç, Çalışma Bakanlığı arşivi notları.

Toplu sözleşme haberinin yer aldığı *Maden-İş* gazetesinde Maden-İş Genel Başkanı Kemal Türkler ile Pendik Semt Şubesi yöneticileri, işyeri temsilcileri ile Tuzla Jeep fabrikası Müdürü Lâcin Ökmen'in toplu halde çekilmiş bir fotoğrafları da yer almaktadır.²²

O yıllarda toplu iş sözleşmesi yapmak isteyen sendika, Bölge Çalışma Müdürlüğü'nden işkolunda kurulu olan sendikaların listesini alır ve hangi işyerinde toplu iş sözleşmesi yapmak istediğini bu sendikalara bildirir, işverene çağrı yapar ayrıca varsa mahallî bir gazetede de ilan ederdi. Diğer sendikaların bu bildirimine altı işgünü içinde itiraz etme hakkı vardı, itiraz olmamışsa sendikanın o işyerinde yetkisi kesinleşirdi. Özeren, Otomobil-İş'in deneyimsizliği nedeniyle Maden-İş'in toplu sözleşme çağrısına itiraz hakkını kaçırdığını söyledi: "Otomobil-İş kurulduğunda Genel Sekreter Vekili boya atölyesinden bir çocuktu. O Pendik'te oturduğu için evrak falan gelince imzalıyor alıyor. Maden-İş çağrı yapıyor. Tabii biz o zaman çağrı falan nedir bilmiyoruz, sendikacı değiliz çünkü. İmzalıyor bu, veriyor. İmzalayınca tebliğ edilmiş oluyor. Bu suretle Maden-İş'in toplu sözleşmesine itiraz etme şansımızı kaybediyoruz. Maden-İş bu şekilde yetki alınca, aldatmaca gibi oldu. O mektup da çağrı değil bir [tebrik] mektubu, Otomobil-İş kurulduğu için."²³ Özeren'in anlatımından, Maden-İş'in toplu sözleşme prosedürünü, Otomobil-İş'in kurulduğu 12 Eylül 1963 tarihinden sonra başlattığı sonucuna varılıyor.

NEDEN AYRI BİR SENDIKA? NEDEN OTOMOBİL-İŞ?

Bu önemli bir sorudur. Sami Ataç'ın ve Nurettin Çavdargil'in bu soruya verdikleri cevaplar birbirinden farklıdır. Ataç, Otomobil-İş'e üye olan 36. kişi olduğunu, kurucuların hepsinin formen olduklarını söyledi: "Ben baktım şimdi bunların içinde iki tane adam var. Biri Aydın abi diğeri de Reşat. Diğerlerine pek güvenmiyordum. Aydın abi dedi, 'Sen merak etme, gel sen biz bunları değiştireceğiz.' Nitekim ilk kongrede bir kısmını attık."²⁴ Çavdargil ise Otomobil-İş'in kurulmasının sebebini, Maden-İş'in bir hatasına bağlamaktadır. Ona göre bu hata, Maden-İş'in işverene çok ağır bir taslak

vermiş olmasıdır. Çavdargil, Otomobil-İş'in tamamen Maden-İş'e karşı kurulduğu görüşündedir.²⁵

Farklılıklar taşısa da gerek Ataç'ın ve gerekse Çavdargil'in anlatımlarının ortak yanı, Otomobil-İş'in kuruluşunda işverenin iradesinin olduğudur. Nitekim Sami Ataç bir başka görüşmemizde, bunu daha açık bir dille ifade etti: "Kurucular arasında değilim. Bana teklif etmediler ki. Kurucular hep işverenin adamı. Onlar ayarlamışlar kimler kurucu olur diye. Onlar ayarlamışlar. Bunların içinde iki tanesi [dışında] gerisi formen. Ben formen değilim, ben ustayım."²⁶

OTOMOBİL-İŞ'İN İLK TOPLU SÖZLEŞMESİ: VERDİ SANAYİ

Otomobil-İş'in kurulması işyerlerinde bir gerginlik de yaratır. Ancak Otomobil-İş, Verdi Sanayi'de (Bussing fabrikasında) kısa sürede toplu sözleşme yetkisi alır ve ilk toplu iş sözleşmesini 1964 yılında bağtlar. Hedef, Türk Willys Overland'da da örgütlenmektir. Bu da başarılacaktır: "Türk Willys Overland'da Maden-İş, Verdi Sanayi'de Otomobil-İş. Tabii, Otomobil-İş Maden-İş'ten fazla aldı. Willys'in hepsi Otomobil-İş'e geldi, bir tane bile kalmadı."²⁷ Böylece Otomobil-İş her iki fabrikada da yetkili sendika olur.

Verdi Sanayi'de zor bir örgütlenme ve toplu pazarlık süreci olmamıştır. Bunu Özeren, "işveren kolaylık göstermedi belki ama zorluk da göstermedi" diye ifade ediyor: "Sebepten şu, o fabrikanın kuruluşunun demirbaşımı. Onun için benden ters bir kötülük geleceğini tahmin etmediler."²⁸ Bu sürece, sendikanın en aktif unsurlarından biri olarak bizzat sürecin içinden tanık olan Sami Ataç'ın sendikanın işyerindeki ağırlığına ilişkin söyledikleri ise iddialı ve son derece çarpıcı:

Fabrikanın Genel Müdürü Tahsin Önalp eski Karayolları Genel Müdürü, sonraki zamanlarda da bakan oldu. Daha sonra Otomarsan'ın kurucusu ve dönem başkanı oldu. Ondan daha yetkiliydik içerideki otorite bakımından. Yani bir patron Ferruh Verdi, ikinci patron Aydın Özeren.²⁹

BÖLÜM DİPNOTLARI

- ¹ Bkz: Koçak ve Çelik, 2016.
- ² Çavdargil, 2 Kasım 2019.
- ³ Çetinoğlu, www.murekkephaber.com.
- ⁴ Özeren, 21 Kasım 2018.
- ⁵ Maden-İş Tarihi Çalışma Grubu, 2017: C 1, s. 233-234.
- ⁶ Maden-İş, 1961, s. 116.
- ⁷ Maden-İş, 1961, s. 116.
- ⁸ Maden-İş, 1 Ekim 1960; 16 Ocak 1961; 1 Temmuz 1961.
- ⁹ Maden-İş, 1961, s. 116.
- ¹⁰ Çavdargil, 2 Kasım 2019.
- ¹¹ Çavdargil, 2 Kasım 2019.
- ¹² Maden-İş Tarihi Çalışma Grubu, 2017, C 1, s. 234.
- ¹³ Ataç, 13 Kasım 2018.
- ¹⁴ Maden-İş Tarihi Çalışma Grubu, 2017, C 1, s. 233.
- ¹⁵ Çavdargil, 2 Kasım 2019.
- ¹⁶ Ataç, 21 Kasım 2018.
- ¹⁷ Çavdargil, 2 Kasım 2019.
- ¹⁸ Özeren, 21 Kasım 2018.
- ¹⁹ Özeren, 21 Kasım 2018.
- ²⁰ Maden-İş, 1 Ekim 1960; Türkiye Sendikacılık Ansiklopedisi, 1998: C 2, s. 473.
- ²¹ Özeren, 21 Kasım 2018.
- ²² Maden-İş, 30 Mart 1964.
- ²³ Özeren, 21 Kasım 2018.
- ²⁴ Ataç, 21 Kasım 2018.
- ²⁵ Çavdargil, 2 Kasım 2019.
- ²⁶ Ataç, 13 Kasım 2018.
- ²⁷ Ataç, 21 Kasım 2018.
- ²⁸ Özeren, 21 Kasım 2018.
- ²⁹ Ataç, 21 Kasım 2018.

TÜRK-İŞ YILLARI: OTOMOBİL-İŞ METAL-İŞ FEDERASYONU ÜYESİ

1965-1974 dönemi Otomobil-İş'in işyeri dışına açıldığı, sendikanın kimliğinin, "bölge sendikası" kimliğine dönüştüğü dönem oldu. Bu yıllarda Otomobil-İş, Metal-İş Federasyonu'na üye oldu ve dolayısıyla Türk-İş'e katıldı. Türk Metal'in kuruluş sürecinde yer aldı. Türk-İş deneyimi sendikanın tarihi açısından İstanbul dışına çıkması, diğer sendikalarla ilişkilerinin gelişmesi ve ufkunun genişle-

mesi bakımından önemlidir. 1970'te Otomobil-İş aynı zamanda amatör sendikacılıktan profesyonel sendikacılığa da geçmiştir.

Bu dönemde sendika örgütlenme alanında önemli adımlar atılmış, yeni yeni işyerleri sendikaya katılmıştır. Otomobil-İş ilk grevlerini de bu yıllarda hayata geçirmiştir. 1965-1970 yılları Otomobil-İş için hareketli yıllar olmuştur.

METAL-İŞ FEDERASYONU

Metal-İş Federasyonu, 9 Temmuz 1963'te, metal işkolunda Metal-İş (Türkiye Metal Mühimmat Makina Kimya Patlayıcı Maddeler ve Metalden Mamul Eşya Sanayii İşçileri Sendikaları Federasyonu) adıyla Ankara'da kuruldu. Federasyon'un kurucu sendikaları Türkiye Metal Mühimmat Makina ve Kimya Sanayii İşçileri Sendikası, Ankara Mihaniki ve Kimya Sanayii İşçileri Sendikası, Barut-İş (Elmadağ Barut ve Patlayıcı Maddeler İşçileri Sendikası) idi. Türk-İş yönetimi, "işkollarının biçimlendirilmesinde ve yeni sendikaların oluşturulmasında TİP'lilerin yönetiminde bulunduğu sendikalara karşı bir tutum" izlemekteydi. Metal-İş Federasyonu da, "Türk-İş içinde 1947'de kurulmuş ve millî tipteki Maden-İş sendikası varken, Türk-İş'in teşviki ve desteğiyle" kurulmuştu. "Maden-İş'in genel başkanlığında TİP'li Kemal Türkler varken, Metal-İş Federasyonu'nun başına AP'li Kaya Özdemir getirildi."³⁰

Federasyon, 19 Ocak 1964'te toplanan 1. Genel Kurulu'nda Türkiye İşçi Sendikaları Konfederasyonu'na (Türk-İş) ve Uluslararası Metal İşçileri Federasyonu'na (IMF) üye olma kararı aldı. Genel Başkanlığa Kaya Özdemir, Genel

Sekreterliğe Mustafa Patırna seçildi. Metal-İş Federasyonu'nun 19-20 Aralık 1965 tarihlerinde toplanan 2. Genel Kurulu'nda da bir yönetim değişikliği olmadı. "Federasyon, devletin ve milletin bölünmezliğini, hür demokrasi rejimini benimsedi. Türk milliyetçiliğine saygı gösterdi. Hür ve liberal bir anlayıştan yana ağırlığını koydu. Ayrıca Türk-İş'in 'partilerüstü politikasını' da sahiplendi."³¹

Otomobil-İş kurucularının Türk-İş'le bağları daha Otomobil-İş'in kuruluşunun da öncesine dayanıyordu. Sami Ataç, Otomobil-İş'in kuruluş sürecini o dönemde Türk-İş Başkanı olan Seyfi Demirsoy'la da ilişkilendiriyor: "Seyfi Bey, Rahmetli Türk-İş'in Başkanı bizim sendikanın kuruluşunun kökeni onlardır. Teşvik etmişlerdir."³²

Tanık anlatımlarından Otomobil-İş kurucuları ile Türk-İş arasındaki bu bağlantıyı Müskirat Federasyonu Başkanı İbrahim Denizcier kanalıyla gerçekle-



İbrahim Denizcier (Tek Gıda-İş)

miş olduğu anlaşılmaktadır. Bu sürecin mimarı, Otomobil-İş'in kurucularından ve genel sekreterlerinden Nurettin Çınar'dır. Çınar'ın Denizcier'le olan yakınlığı daha Otomobil-İş'in kuruluşunun öncesine dayanmaktadır ve Denizcier'in bu sü-

reç üzerinde yönlendirici etkisi olduğu anlaşılmaktadır. Otomobil-İş başlangıçta bir işyeri sendikası görünümündedir ancak kurucuların örgütlenme hedefleri bunun çok daha ötesindedir.

BİR DÖNÜM NOKTASI: 30 TEMMUZ 1965

Maden-İş o yıllarda henüz Türk-İş üyesidir. Aydın Özeren, İbrahim Denizcier'in önce Maden-İş'le temas kurduğunu anlattı: "İbrahim abi (Denizcier) Kemal Türkler'le konuştu. 'Bu çocukları al' dedi, 'Maden-İş'e.' Nedense Kemal Bey buna taraftar olmadı." Özeren, bir temasın da Maden-İş Karabük Şube Başkanı Ahmet Çehrelî ile gerçekleştiğini kaydetti: "Karabük Demir Çelik'e gitmiştik. Karabük Demir Çelik'in kralı o zaman (Ahmet) Çehrelî. [İbrahim Denizcier], Çehrelî'yle konuştu, 'Bunları al' dedi. 'Alayım ama buradan onlara ne faydam olur? Yani bu otomobil sanayi.' O da öyle bir yan çizdi." Böylece sendika, Metal-İş Federasyonu'na ve Türk-İş'e yönelir. "O zaman başka çare kalmadı" diye ifade etti Özeren, "Kaya'yı (Özdemir) hiç sevmezdik gittik mecburen Federasyon'a üye olduk."³³ Özeren, Federasyon'a üye olsalar da özel sektörde faaliyet gösterdiklerinden, aklında hep "millî tip" bir sendika olduğunu söyledi:

Sendikacılık konusunda özel sektör sendikacılığı ile devlet sendikacılığı arasında büyük farklar var. Özel sektör sendikacılığı yasaların didik didik incelenmesi gerekir ki ayakta kalabilsin. Çünkü hiçbir şekilde yukardan halletme şansı yoktur. Karşı karşıya gelip mücadelede netice almak lazımdır.



Kaya Özdemir.

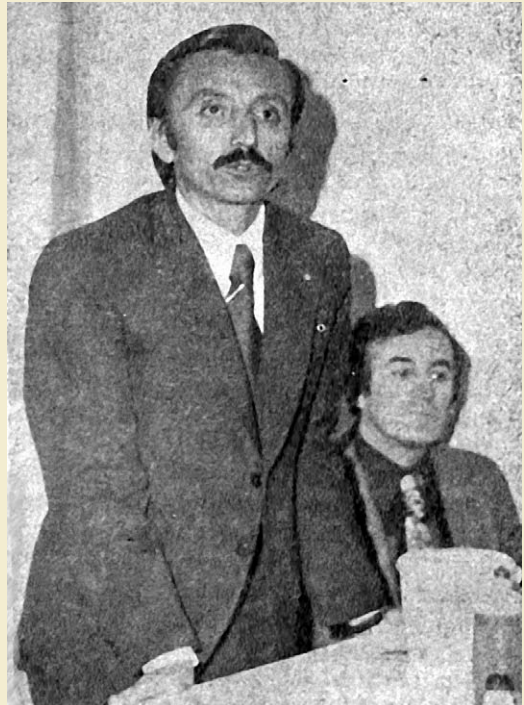
Federasyon sendikalarının büyük çoğunluğu devlet sendikasıydı. Onlarda ücretler tabii ki sınırlıydı. Orada da hafif bir sivrilmemiz vardı. Fakat bu grevlerden mütevellit ben bu işin yürütülmesinin çok zor olduğunu düşündüğüm için hep aklımda bir millî tip sendika vardı.³⁴

O dönemde Otomobil-İş Genel Sekreteri olan Sami Ataç bu süreci şöyle anlatıyor:

Çalıştık ama başaramadık, işkolu [sendikası] kurmayı... Metal işkolunda Maden-İş var. Biz zaten Maden-İş ile ters düşüyoruz. Metal-İş

SAMİ ATAÇ

Sami Ataç 1935 yılında İstanbul'da doğdu. Sanat okulunu bitirdi. 1949'da iş hayatına Gölcük tersanesinde başladı. Askerden dönünce Federal Kamyon'da, daha sonra 1958'de Tuzla Jeep fabrikasında tornacı olarak işe başladı. Maden-İş üyesi oldu. 9 Eylül 1963'te Tuzla Jeep fabrikasında kurulan Otomobil-İş'in kurucu üyeleri, arasında yer aldı. 1964'te sendika işyeri temsilcisi oldu. 1968'de Genel Sekreter Yardımcısı oldu. 1970'te toplanan 4. Genel Kurul'da Genel Sekreterlik görevine seçildi. Bu görevini 1986 tarihine kadar sürdürdü.



Federasyonu var, Türk-İş'te bir de bu bölgede Türkiye Metal-İş var. Hatırlar mısın İrfan Karabıyık'ı? MESS'in ve bu bölgedeki işverenlerinin biricik adamı. İşkolu yetkisi bile almışlar. Türk-İş Başkanı Seyfi Demirsoy'un, Müskirat Federasyonu'nun yardımlarıyla Metal-İş Federasyonu'na üye olduk.³⁵

Metal-İş Federasyonu'na üyelik kararı, Otomobil-İş'in 30 Temmuz 1965 tarihinde toplanan Olağanüstü Genel Kurulu'nda alındı. Genel Kurul'da sendikanın adı Otomobil-İş (Marmara Bölgesi Otomobil İmal ve Montaj İşçileri Sendikası) olarak değiştirildi. Otomobil-İş artık örgütlenme perspektifine İstanbul dışına çıkmayı koyan bir bölge sendikasıydı ve Otomobil-İş'in 1974 yılı-

na kadar sürecek olan Metal Federasyonu üyeliği böyle başladı.

Aydın Özeren, Federasyon'a katılması konusunda bir kendisiyle yapılan görüşmede şunları söylemektedir:

Metal Federasyonu'na intikal ettiğimiz zaman; o zaman aşağı yukarı 7-8 sendika aklım da kalan. En büyük Kırıkkale. Ondan sonrakiler hep bizim gibi, ufak sendikalardı. İlk hareketimiz orada başladı. Orada çalışmalarımızı yaparken ufak bir sendika olduğumuz için, biraz da işçiye karşı bir şeyler verebilmek, kendimizi gösterebilmek; gençlik de olduğu için o havaya girdik³⁶

İLK GENEL KURULLAR

Otomobil-İş yöneticileri, sendikanın kuruluşundan 1970 yılında toplanan 4. Genel Kurul'a kadar işyerinden kopmadılar. Sendikacılık faaliyetlerini amatör olarak sürdürdüler. 1970 Genel Kurulu'nda, Aydın Özeren, Sami Ataç ve Kenan Evcin'in profesyonel olarak görev yapmaları kararı alındı.

Otomobil-İş'in Tuzla Jeep Fabrikası'ndan (Türk Willys Overland, Verdi Ticaret) sonra ilk örgütlendiği işyerleri Kroman Çelik, Çiftçiler, Otopar ve Otoyol fabrikalarıydı.

Sendikanın 2. Genel Kurulu 9 Nisan 1966'da, Tuzla Jeep Fabrikası'nda yapıldı. Bu Genel Kurul'da Genel Başkanlığa Aydın Özeren, Genel Sekreterliğe Nurettin Çınar, Genel Mali Sekreterliğe Sami Güryalçın seçildi.

Otomobil-İş'in 3. Genel Kurulu 12 Mayıs 1968 tarihinde İstanbul'da toplandı. Genel Kurul'da sendikanın adı, "Marmara Bölgesi Otomobil İmal ve Montaj İşçileri Sendikası" olarak değiştirildi.³⁷

Yapılan seçimler sonucu sendika organları şöyle oluştu:

İcra Heyeti: A. Aydın Özeren Genel Başkan, Ülkü Şişlioğlu Genel Sekreter, Sami Güryalçın Mali Sekreter; Yönetim Kurulu: Mustafa Akcan Başkan Vekili, Tahsin Yaylamlı Genel Sekreter Yardımcısı, Sami Ataç Genel Sekreter Yardımcısı, Ferhun Çolakoglu üye, Kadir Çağlar üye, Kaya Şaturoğlu üye, Yılmaz Gökmen üye, Cavit Bilir üye, Fahri

Akinci üye, Mehmet Duman üye, A. İhsan Öner üye, Zeki Çengelöglü üye, Mehmet Sansür üye, Hikmet Sulaç üye; Onur Kurulu: Celal Niçin Başkan, Atilla Ayar üye, Rahmi Kır üye, Musa Uyanık üye, İsmail Parlak üye; Denetim Kurulu: Ömer Çadır Başkan, Mehmet Tan üye, Bican Güven üye, Rahmi Ören üye, Lütfü Denizci üye.

Sendikanın ilk üç genel kuruluna dair yazılı belgeler günümüze ulaşmamıştır. Otomobil-İş'in 1980 yılına kadar olan yazılı/resmî tarihi ancak 1968 yılından sonrasına ilişkin gelişmelere ışık tutabilecek çalışma raporlarından, 1972 yılı Kasım ayından başlayarak 1980 yılına kadar düzenli olarak çıkarılan *Otomobil-İş* dergisinden ibarettir ve 1968 sonrasına ilişkindir. Bu durum karşısında, sendikanın 1965-1968 dönemindeki örgütlenme ve toplu pazarlık süreçlerini kronolojik olarak tespit edebilmemiz mümkün olamamıştır. 1968-1970 dönemine ilişkin bilgilerimiz ise 1970 yılında toplanan ve 1968-1970 dönemini değerlendiren 4. Genel Kurul Faaliyet Raporu'na dayanmaktadır.



KURULUŞ YILLARINDA OTOMOBİL-İŞ VE SİYASET

Ülkenin siyasi gidişatı ve izlenen makro politikalar üzerine sendikanın temel görüşleri Otomobil-İş kayıtlarından izlenebilmektedir. 1960 sonrası dönemde tartışılan Ortak Pazar’a, 1963-1967 Dönemi Birinci 5 Yıllık Kalkınma Planı’na ve yabancı sermaye yatırımlarına ilişkin sendikanın yaklaşımı eleştirilmiştir. Sendikanın hayat pahalılığı ve vergi adaletsizliği konularındaki eleştirilerinde ise daha sert ifadeler yer almaktadır. Otomobil-İş’in yaklaşımlarında, günlük politikadan uzak ve siyasi partilerden bağımsız bir üslup daha ilk bakışta göze çarpmaktadır.

Otomobil-İş yöneticileri 1961’de İstanbul İşçi Sendikaları Birliği’ne (İİSB) bağlı bir grup sendikacı tarafından kurulan ve Türk-İş içinde de çekişmelere neden olan Türkiye İşçi Partisi’nin (TİP) dışında kaldılar. Sendikanın kurucusu Aydın Özeren, TİP’e karşı tutumunuz nasıldı sorusunu, “O zaman biz TİP’liydik. Sendikacı olduğumuz için üye olmadım” diye yanıtladı: “Ben sendikacının bir siyasi partiye üye olmasına o zaman da karşıydım şimdi de karşıyım. Çetin Altan gelip konuşma yapardı Kadıköy’e. O Çetin Altan yüzünden çok teşekkür aldım. O zamanki saç modelim Çetin Altan’a benzediği için. Bazen de dayak yemekle karşı karşıya gelirdim.” Özeren o dönemde CHP’ye çok yardımcı olduklarını söyledi:

Arabamızı gönderirdik ama sendikanın içine sokmadık. Böyle bir sistemimiz vardı bu sistemi götürdük. Sonra gelenler neler yaptı.



Metal işçileri, 1960’lar... (Nurettin Çavdargil Arşivi)

İşte İlhan’ın zamanında girdi parti hikâyeleri Engin’le (Ünsal) beraber. Sendika da elden kalktı gitti.³⁸

Otomobil-İş’in kuruluş döneminde politikayla ilgisinin ağırlıklı olarak sosyal politika alanında olduğunu söylemek hatalı olmayacaktır. İş Kanunu, Sendikalar Kanunu, Toplu İş Sözleşmesi Grev ve Lokavt Kanunu, İş Mahkemeleri, Sigorta Hastaneleri Otomobil-İş’in oldukça eleştirel yaklaştığı sosyal politika konuları arasındadır. İşsizlik sigortası da bu dönemde Otomobil-İş’in talepleri arasındadır.

ORTAK PAZAR VE YABANCI SERMAYE

Otomobil-İş Ortak Pazar konusuna ihtiyatlı yaklaşmaktadır. Temel olarak, ihracat ve ithalatın Plan hedeflerini tutmadığı tespiti yaparak, zamanlama açısından çekincesini ortaya koymaktadır: “Yerli sanayimiz yeni yeni kalkınırken koruyucu tedbirler alınmadan ekonomimizi sarsmadan diğer Ortak Pazar ülkelerinin seviyesine erişildikten sonra ancak hazırlık devresine girilmesi icap ederdi. Bazı sanayi dalları Ortak Pazar durumu ile belki gelişebilirse de Türk ekonomisi bunlarla kurtulamaz.”³⁹

Bu bağlamda, yabancı sermayeye ilişkin olarak da yabancı yatırımlarının sürelerinin belli olması gerektiğini kaydederek, yabancı yatırımcıların “istedikleri zaman sermayelerini çekebilecek durumda bulundukları” sürece “işbirlikli kalkınmaya” imkân olmadığına işaret etmektedir:

Türkiye’de yatırım yapmış yabancı sermayeye ait firmalar ve ortakları ortak pazar tahakkukundan sonra yatırımlarını burada, tutmayacaklardır. Şimdiye kadar fedakârlık gibi gösterdikleri yatırımları sırf mallarını satmak için yapıyorlardı. Tam mamul motorlu aracın getirilip satılması onları birçok külfetten kurtaracaktır.⁴⁰

Otomobil-İş, 1970 yılında, İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1968-1972) uygulamasının hedefine varmış olduğunu ve Plan’ın ana hedeflerinden birinin de fiyat politikası olduğunu belirtmektedir. Kalkınma yönünden fiyat istikrarının önemine özellikle vurgu yapmaktadır.⁴¹

SERMAVE VE YATIRIM

Otomobil-İş, sanayide dış rekabet gücü verecek tedbirlerin alınması gerektiğinden yanadır ve hammadde bakımından büyük ölçüde dışa bağımlı olmanın yarattığı riske işaret etmektedir. Bu noktada, Türk-İş'in 11-16 Mayıs 1970 tarihlerinde 8. Genel Kurulu'nun Erzurum'da yapılmasına özel bir önem atfetmektedir: "Sanayiinin muayyen bölge ve şehirler etrafında toplanmasının, mahzurları açıkça ortaya çıkmıştır." Otomobil-İş, sanayide dengeli kalkınmanın gerçekleştirilebilmesi için "yurdun her köşesine, bilhassa doğusuna" sermaye yatırımları yapılmasının şart olduğunu vurgulamaktadır.

Otomobil-İş'in sermayeye yönelik eleştirilerinde, içinden doğduğu ve ağırlıklı örgütlenme alanı olarak seçtiği otomotiv sanayi ağırlık taşımaktadır. Sendika, otomotiv sanayinin kuruluşundan başlayarak montaj sanayi olarak sürmekte oluşunun nedenini, "bazı işverenlerin kaprisi" olarak görmektedir. Bu yüzden imalat sanayi kurulamamıştır:

Yabancı sermaye bu kısma, yardımcı olmamıştır. İşte şimdiden otomobil imal ve montaj sanayiinde tehlike çanları çalmaya başla-

mıştır. (...) İşkolumuzda, sermaye yatırımları en kârlı iş haline gelmiş, sermaye piyasasının geliştirileceği yerde iyi denetimden uzak oluşu yapılan sermaye yatırımının 3-4 senede alma imkânı elde edilmekte ve böylece çalışanlar perişan edilmekte sene sonunda, bilançolarda kâr dahi gözükmemektedir. Böylece her şeyini muntazam tutan uzun amortisman düşünen iş sahipleri müşkül durumda kalmaktadır.⁴²

VERGİ ADALETSİZLİĞİ

Otomobil-İş, "vergi adaletsizliği" başlığı altında siyasi iktidara -ve vergi sistemine- sert eleştiriler getirmektedir: "Devlet bütçesi yapılırken ilk önce (...) memur ve işçilerden ödenenler göz önüne alınmakta, halbuki ticaret erbabından imkân olmasına rağmen büyük çapta vergi toplanmasına yanaşılmamaktadır." (Otomobil-İş, 1970: 4) Sendika, devletin vergi sistemi ile "doğru dürüst vergi dahi ödemeyenlere yeni zamlar getirmekte" olduğunu ve "hiçbir suretle tahsile imkân olmayan bu vergiler sayesinde milyonerler" doğurduğunu belirtmektedir:

Görünüşte bu vergilerin bizlerle alâkası gayet azmış gibi görünmesine rağmen vergilerin hepsini türlü yollardan yine bizlerden çıkartmaktadırlar. Ödediğimiz vergilerin dışında yeni bir vergi sistemine girmek tek kelime ile haksızlıktır. Zaten normal olmayan bütçelerimiz bu şartlarla, bir kere daha anormal hale gelmekte ve böylece yasama hakkımız bir kat daha, kısıtlanarak kötü durumlara itilmekteyiz. Vergi ödeme cetvellerine bakıldığında kazandığımız tüm ücretleri mahdud yerlerde tükettiğimize göre bunların vergi cetvellerinde yerleri bulunamamakta veya bizlerin birkaç ayda ödediğimiz vergiyi senede ödemektedirler.

Bugün her iş kolunda tahsil edilmeyen milyonlarca lira vergi miktarı varken bunların dolaylı yollardan bizlerden çıkarılmasına kimsenin hakkı yoktur. Acaba bu yeni vergiler hangi murakabe organı ile yürütülecek? Saat başı değişen etiketlerle başa çıkılamazken bu vergi nasıl toplanacak?⁴³

OTOMOBİL-İŞ:

Gelişmeye muhtaç, bir ülke olarak sermaye piyasasının mutlaka denetlenmesi, yeniden şekil verilmesi zarureti açıkça ortadadır. Büyük işyerlerine naylon faturalarla hizmet eden sözde sermaye erbabına, sermaye yatırımı yapmış demeye imkân yoktur.

Otomobil-İş, 1970, s. 3.

Her halde bizim memleketimizde olduğu gibi hiç bir yerde vergi adaletsizliğine rastlanması mümkün değildir.

Bizler çok kazananlardan çok, az kazananlardan az vergi alma sisteminin özlemini çekmekteyiz.

Otomobil-İş, 1970, s. 4.

Geçen her gün yenisini aratmasına devam ettiği sürece toplu iş sözleşmeleri ile getirilen haklar kifayetsiz hale gelmektedir. Hele bir de yeni gelecek vergiler ile bir kat daha artacak pahalılığı hesaba katarsak sendikaların isteklerini işverenler karşılayamaz hale geleceklerdir.

Otomobil-İş, 1970, s. 5.

HAYAT PAHALILIĞI

Hayat pahalılığı konusunda Otomobil-İş'in 1970 yılı ortalarındaki, yazılı belgelere de kaydedilen açıklaması dikkat çekicidir:

Fiatlar ve para üzerindeki dengesizlik ilerde devalüasyonu doğurabilir.⁴⁴

Bu satırların yazılmasının üzerinden henüz iki ay bile geçmeden, 10 Ağustos 1970 tarihinde Adalet Partisi hükümeti %70'lere varan Cumhuriyet tarihinin en ağır devalüasyonunu yapmış, böylece 1 Dolar 15 Türk Lirası'na eşit hale getirilmiştir. Otomobil-İş, devalüasyonun hemen öncesinde fiyatların dondurulması gerektiğini belirtmekte, bu yapılmazsa huzursuzlukların daha da artacağını aşikâr görmektedir: "Açlık memleketlerin en büyük düşmanıdır."⁴⁵

OTOMOBİL-İŞ VE SOSYAL POLİTİKA

Otomobil-İş için "işsizlik sigortası" sendika hareketinin "ana konularından" biridir. Sendika bu yönde bir yasal düzenlemenin gerçekleştirilmesinin işçilerin mağduriyetini biraz da olsa karşılayacağına işaret etmekte, senelerden beri beklenen bu kanunun, "iktidarın her devrede rey avcılığına kullandığı bir parmak bal misali" ortaya çıkıp sonra kaybolduğunu belirtmektedir: "Kanun çıkarılması için üst teşekküllerimizin çalışmalarına teşekkür ederken gelecek iktidarlara seçim propagandası olarak kullanmalarına mani olunması icap etmektedir."⁴⁶ Sendikanın üzerinde durduğu bir diğer mesele de dış ülkelere kalifiye işçi göçüdür. Otomobil-İş, dış ülkelere gönderilmeye mecbur edilen "sanat mektebi mezunlarına gittikleri yerlerde basit işler yaptırarak iyi ücret" ödendiğini tespit etmekte, bunun iftihar edilecek bir durum değil, "sanayimizin kalkınmasını önlemek için girilen bir oyun" olduğunu kaydetmektedir:

İşçilerin dış ülkelere gitmesini devlet politikası döviz tasarrufu olarak gör[mekte], ... yurt dışından gelen dövizler[i] ödeme dengemiz için bir unsur saymaktadır, Kalifiye işçi ve sanat mektebi mezunları ihracatı durdurulmazsa yarın sanayimizde çalıştırılacak eleman dahi bulunamaz hale gelecektir.⁴⁷

Bunun dışında Otomobil-İş'in sosyal politika alanında, çalışma hayatını düzenleyen yasalara ilişkin önerileri esas olarak uygulamaya dönüktür.

1961 Anayasası'nın yürürlüğe girmesinden sonra 08 Haziran 1936 tarihli ve 3008 sayılı İş Kanunu yürürlükten kaldırılmış, 28 Temmuz 1967 tarihinde 931 sayılı İş Kanunu çıkarılmıştır. 931 sayılı İş Kanunu, Türkiye İşçi Partisi'nin açtığı dava üzerine Anayasa Mahkemesi tarafından ve karar 12 Kasım 1970 günü yürürlüğe girmek üzere şekil yönünden iptal edilmiştir. (14/5/1970 tarih ve Esas: 1967/40, Karar: 1970/26 sayılı) İptal kararı, 11 Mayıs 1971 tarih ve 13833 sayılı *Resmî Gazete*'de yayınlanmıştır. Bunun üzerine 25 Ağustos 1971 tarihli ve 1475 sayılı İş Kanunu yürürlüğe girmiştir. 1475 sayılı Kanun, 931 sayılı Kanun'dan esasta farklılıklar taşımamaktadır.

Otomobil-İş, 4. Genel Kurul Faaliyet Raporu'nda 931 sayılı İş Kanunu'nun "bazı maddelerinin işçiden yana olmadığını" hatta Kanun'un "işçi kıyımı için bir ganimet" olduğunu belirtmekte ancak bunların neler olduğu konusunda bir açıklama yapmamaktadır. 931 sayılı Kanun'un kendilerine çok pahalıya mal olduğunu, yüzlerce üyenin bu Kanun'un çarkında harcandığını kaydeden sendika, yargı yolunun uzunluğundan yakınmaktadır: "Bütün gücümüzle yapılan haksızlıkları hukuki yollara soktuk ise de [davalar] iş mahkemelerinde senelerce sürmekte, işçiler perişan olduktan sonra hak tecelli etse de hiç bir işe yaramamaktadır. Kaldı ki hukuken kazanılan davalar parmakla gösterilecek kadar azdır."⁴⁸ Otomobil-İş Rapor'da, 931 sayılı İş Kanunu'nun iptali üzerine yeni yapılacak düzenlemede Türk-İş yetkililerinin, "işçiden yana olmayan bazı kanun maddelerinin değiştirilmesi hususunda ağırlık koyacaklarına" olan inancını dile getirmektedir: "Üst teşekkülümüz bu kanuna, yeni bir ruh vererek çıkartılmasını sağlayacaktır."⁴⁹

Otomobil-İş'in, 274 sayılı Sendikalar Kanunu ve 275 sayılı Toplu İş Sözleşmesi Grev ve Lokavt Kanunu'na itirazının da kanunların içeriğiyle ilgili olmayıp uygulanması noktasında toplandığı, 4. Genel Kurul Faaliyet Raporu'ndan görülmektedir: "Çalışma Bakanlığı'na bağlı Bölge Çalışma Müdürlüklerinde, Kocaeli Vilayetinde yetki muamelesi başkadır, İstanbul'da, başkadır ve diğer vilayetlerde gene değişiktir. Her Bölge Müdürü kanunları kendi görüşlerine göre tefsir ettiklerinden büyük haksızlıklar doğmaktadır." Rapor'da işin bununla da kalmadığı, aynı Bölge'den "aynı şekilde yapılmış müracaatlara, aynı imza ile değişik karar-

lar” çıktığı kaydedilmektedir. Otomobil-İş, yetki müracaatlarının bir ay gibi uzun bir sürede neticelenmekte olduğundan; toplu iş sözleşmesi yetkisi için zamanından evvel yapılan çağrılar hakkında, aynı Bölge Çalışma Müdürlüğü’nün, zamanına göre ayrı ayrı kararlar verebildiğinden yakınmaktadır: “Demek oluyor ki, bu şartlar altında Bölge Çalışma Müdürlükleri yetki konusunda, niyet kutusu haline dönmüşlerdir.”⁵⁰

Otomobil-İş, İstanbul’daki dört iş mahkemesinin ihtiyaca cevap vermediğini kaydetmektedir. Bu mahkemelerin, Bölge Çalışma Müdürlüğü kararlarını bir kısmının sürekli bozduğu, bir kısmının da aynen kabul ettiğinden şikâyet eden Otomobil-İş, kanunun tefsirinden doğan bu görüş ayrılıklarından, “çıkacak karara bel bağlamış” yüzlerce işçinin perişan olduğunu belirtmektedir:

Bu hususta, hukukçu olmadığımızdan bir mütalaa vermeyip, bu tip kararlarla, işçilerin huzursuz olduğunu belirtmek isteriz.⁵¹

Sosyal Sigortalar Kurumu ve sigorta hastanelerine ilişkin sendikanın yaklaşımı, “her ne pahasına olursa olsun adamına göre muamele sisteminin uygulanmasını durdurmak” gerektiği yönündedir ve şikâyetleri uygulamadaki aksaklıklar üzerinde yoğunlaşmaktadır. Sendikanın bu yönde önemle ortaya koyduğu yaklaşımlar ve talepler daha çok yerel niteliktedir. Bunların arasında, “işçilerin büyük kesafetini etrafında toplayan Pendik-Gebze arasında” tam teşekküllü bir hastane yapılması da vardır. Sigortadaki lakayt hareketler için “kitap yazacak dokümana” sahip olduklarını belirten sendika, Sosyal Sigortalar Kurumu genel kurullarında işçilerin temsil edilmelerine rağmen, temennilerden öteye gidilemediğini, idarecilerden hesap sorulamadığını, harcamalara yön verilemediğini kaydeder:

Sosyal Sigortalarda işçi hissesi olması keyfi idareyi değiştirmeye yetmediği açıkça görülmektedir. Bizim paramızla bize hükmeden müstahdem ve doktorları ile mücehhez Sosyal Sigorta hastahaneleri hakkında ne konuşsak boştur.⁵²

TÜRK-İŞ VE METAL-İŞ FEDERASYONU İLE İLİŞKİLER

1970 yılına kadar olan dönem boyunca Otomobil-İş, üyesi olduğu Türk-İş ile ilişkilerine önem vermiş, özen göstermiş olduğu yazılı belgelerden görülmektedir. Otomobil-İş kayıtlarında Türk-İş’ten, sendikanın “inandığı ve güvendiği, her vesile ile iftihar ettiği” bir üst kuruluş, Türk-İş’in “kıymetli yöneticileri”nden ise sendikanın birçok vesile ile temas içinde olduğu ve “hepsinde de müspet neticeler” aldığı sendikacılar olarak söz edilmektedir:

Bizler Sendikacılığa inananlarla beraber çalışmanın kıvancı aynı yolda yürümenin bahtiyarlığı içinde yarının Türkiye’sine yön verenlerin daima yanlarında olduğumuzu belirtmekten zevk duymaktayız.⁵³

Otomobil-İş 4. Genel Kurulu Faaliyet Raporu’nda sendikanın, Türk-İş bünyesindeki diğer sendikalarla “daima iyi münasebetler” kurduğu kaydedilmektedir:

Federasyonumuzun çatısı altında toplanmış sendikaları, kötü günlerimizde yanımızda görmüş bulunmaktayız. Nitekim Chrysler Lokavtında, Türkiye’nin muhtelif bölgelerin-

den gelen sendika başkanları, icra ve yönetim kurulu üyeleri maddi ve manevi olarak yanımızda bulunduklarını gösterdiler, hepsine teşekkürü bir borç biliriz.

Olaylar yakinen bize gösterdi ki teşkilâtların dertlerini kendi başına hal yoluna bırakmayıp, hep beraber aynı mevzuya parmak basılması icap etmekte ve böylece uzayıp giden haksızlıklara, akabinde çare bulunacağı kanısındayız.

Bunlar tenkid değil temenniden ibarettir. Çünkü bu devre maddi ve manevi çok yıprandık, eğer muvaffak olunamasa işverenler rahatlıkla Lokavt kararlarını kullanacakları bir devreye girmiş olacaktı. Aynı tip hadiseler, diğer teşkilâtların başına gelmeden tedbir alınmasında, fayda vardır.⁵⁴

Buna karşılık Otomobil-İş’in üyesi olduğu Metal-İş Federasyonu ile ilişkileri mesafeli ve sorunludur. Otomobil-İş’in Federasyon’a yönelen eleştirileri Federasyon Başkanı’nın Otomobil-İş grevlerine uzak durmasının yanında Otomobil-İş örgütlen-

mesi yönünde Federasyon bünyesinde alınan kararların “bir türlü tecelli etmemiş” olması, bununla da kalmayarak Otomobil-İş teşkilatını büyütme yerine “hazır sendika, ithali” düşünülerek Çelik-İş Sendikası’nın Federasyon bünyesine alınmış olmasıdır: “Bunun fayda veya zararını burada belirtmek değil, ilerideki günler her şeyi daha iyi gösterecektir. Federasyon mensuplarının Türk-İş Birinci Bölge ile Sendikamızdan habersiz Çelik-İş mensupları ile yetki arifesinde Otosan işyerini gezmeleri bu işyerinde yetkiyi kaybetmemize sebep olduğunu belirtmeden geçemeyeceğiz.”⁵⁵ Otomobil-İş’in Federasyon’a yönelik eleştirileri özellikle Federasyon Başkanı Kaya Özdemir’le olan ilişkileri üzerinde yoğunlaşmaktadır:

İstanbul Mebusu olan Federasyon Başkanı Sayın Kaya Özdemir’in Millet Meclisi vazifelerinin ağır olmasından, lâyikiyle hadiselere eğilememiş ve nitekim 55 gün süren ve

bir şehit verdiğimiz Otopar ve Çelik Montaj Grevine bir kere dahi gelememişlerdir. (...) Sayın Başkan Kaya Özdemir’i 75 günlük Chrysler Lokavtında, bir kere görebildik, Ankara’ya gelen Chrysler üyeleri ile konuşmalarında Sendikamıza faydalı olmaktan çok zararlı olduğunu çekinmeden beyan ederiz.

Bizler üst teşkilâtımızdan taraf tutmayan olumlu bir politika izlemelerini canı yürekten arzuluyoruz.⁵⁶

Bu dönemde Otomobil-İş Genel Başkanı Aydın Özeren, işçi emeklilik yaşının 55’e indirilmesi ve emeklilik maaşının %70’e çıkarılmasını öngören yasa değişikliğinin öncesinde Meclis’in tatile girmesini protesto eden Türk-İş Genel Sekreteri Halil Tunç’a karşı kamuoyuna açıklanan bir yazıya Federasyon Başkanı’nın da imza koyması üzerine Federasyon Yönetim Kurulu’ndan istifa etmiştir.

İLK ÖRGÜTLENMELER: OTOMOBİL-İŞ BÜYÜYOR

1970 yılına gelindiğinde Otomobil-İş, otomotiv endüstrisinde örgütlü ve kendisine faaliyet ve ilgi alanı olarak otomotiv endüstrisini seçmiş bir sendika görünümündedir. Sendikanın 4. Genel Kurulu’na sunduğu Faaliyet Raporu’nda otomotiv endüstrisinin gelişmesine dönük eleştirileri ve beklentileri/önerileri özel bir yer tutmaktadır. Otomobil-İş, otomobil endüstrisinde, Türk Willys Overland ve Verdi Sanayi A.Ş. (Jeep Fabrikası) işyerlerinde doğmuş, ilk örgütlenmelerini gene dikkat çekici bir ağırlıkta otomotiv endüstrisinde kurulu fabrikalarda gerçekleştirmiştir. Türk Otomotiv Endüstrisi (TOE), Genoto, Chrysler, Otopar, Otoyol sendikanın örgütlendiği ilk işyerleri arasındadır.

Nitekim, Otomobil-İş, 4. Genel Kurul Faaliyet Raporu’nda, sendikanın 3. Genel Kurulu’ndan sonra teşkilatlanmada büyük gelişme göste-

terek, “otomobil sanayiinde çalışan işçilerin ekseriyetini çatısı altında birleştirmeye muvaffak olduğunu” kaydetmektedir. Rapor’da, 1970 yılı Haziran ayına kadar olan dönem içinde bağtlanan toplu iş sözleşmeleriyle sendikanın otomobil işçilerinin hayat şartlarında ezilmeden yaşayabilmelerini temin ettiği kaydedilmektedir. Rapor’da Otomobil-İş’in “kendini kabul ettiren sendika” olduğu vurgulanmaktadır:



Pendik bölgesinde metal işçileri, 1965. (Nurettin Çavdargil Arşivi)

Dünyadaki bütün gelişmiş ülkelerde en güçlü sendika örgütlerinden biri de otomobil işçilerine ait olduğu malumunuzdur.

“Teşkilatımız kurulduğundan bu yana amatör çalışmasına rağmen hiç bir güçlükten yılmadan otomobil imal ve montaj işçilerini bir araya getirirken davaya kalben inanmışyeni elemanlar kazanmış, geceli gündüzlü çalışmalar neticesinde bir çığ gibi büyümesine devam ederken kamu oyunun dikkatini üzerine çekmiştir. Bu gün Otomobil-İş sendikası yalnız Marmara Bölgesinde değil, bütün Türkiye’de ismini tanıtmış güçlü bir örgüttür.

Bu devre yapılmış bulunan Grevler neticesinde ve maruz kaldığı Lokavt olaylarından sonra, çok güçlü Sendika olduğunu ispatlamıştır.⁵⁷

Otomobil-İş’in 4. Genel Kurul Faaliyet Raporu’nun karşımıza çıkardığı manzara, sendikanın Türk-İş ve Metal-İş Federasyonu’na bağlı olduğu 1965-1970 döneminde otomotiv sanayiinde önemli bir gelişme gösterdiğini, grevlere imza attığını ve kritik kazanımlar elde ettiğini ortaya koyması bakımından dikkat çekicidir. Rapor’da, sendikanın bu beş yıllık süre içinde “teşkilatlanmada büyük gelişme göstererek, Otomobil sanayiinde

OTOMOBİL İŞÇİLERİNİN SENDİKASI

1970 yılında Otomobil-İş, kendisine örgütlenme ve faaliyet alanı olarak otomotiv endüstrisini seçmiş bir sendika görünümünü korumaktadır. Bu dönemde sendikanın ilgi alanı içinde de otomotiv sektörü ağırlıklı bir yer tutar. Otomobil-İş, otomotiv sektörüne ilişkin görüş, eleştiri ve önerilerini 1970 yılında 4. Genel Kurulu’na sunduğu Faaliyet Raporu’nda formüle etmiştir:

BİRBİRİNE KARIŞTIRILAN İMÂL VE MONTAJ SANAYİİ

Dünyanın her ülkesinde Otomobil imalatı montaj sanayii ile başlamış ve geliştirilerek büyük bir sanayii dalı kurulmuştur. Bu sanayide bir çok müstakil parçanın bir araya getirilerek meydana getirilen motorlu aracın yapımı işine montaj bu parçaları yapan yerlere de imalat yerleri denilmiştir. Görüldüğü üzere bunlar birbirlerinin ayrılmaz parçasıdır. Sendikamızın kuruluşundan bu yana yerli parça sanayiine hız verilerek montaj işyeri olarak kurulan kuruluşların yabancı sermaye ile geldiğinden çok götürülen dövizle mani olunması prensibi idi.

1964 Senesinde çıkan montaj talimatnamesi kifayetsiz olduğundan imalat sanayii bu gün istenilen duruma gelmediği aşikârdır. Buna rağmen yerli malzeme oranı otomobil sanayiinde % 70’e çıkmak üzeredir. Fakat döviz kaybımızda büyük bir eksilme yoktur. Montaj sanayii bu günkü durumu ile Türk ekonomisinin gücü, devamına yetebilecek kudrette değildir. Durumları yakinen izleyen büyük işyerleri imalat sanayiine hız vermişlerdir.

Türlü menfaatler peşinde koşanlar kamu oyuna ilgili Bakan ve Milletvekillerine motorlu araç yapan işyerlerinde bütün parçalar dışarıdan geliyormuş gibi

göstermeye her nedense bu sene daha fazla hız vermişlerdir. Halen filizlenmekte bulunan otomobil sanayiini baltalamak istemektedirler. Yapılan bu tip hareketlerle binlerce işçinin ekmeği ile oynama durumuna getirilmişlerdir. Oynanan oyun ileriki günlerde ortaya çıkacaktır. Esas gayeleri Türkiye’de yerli bir arabanın yapılmaması için bir birinin mütemmimi olan sanayii öldürme yoluna gidenler dışarıdan sömürülüyor derken yaptıkları bu hareketlerle daha büyük sömürü düzeni hazırladıklarını yakinen görüyoruz.

YERLİ MOTORLU ARACIN YAPILMASI

Özel sektör işverenlerinin biraz daha samimi olması kendilerine ve Memleket menfaatleri için lazımdır. Ufak kuruluşlardan fabrika haline getirdikleri işyerlerinde artık yerli parça yan tesisleri kurma mecburiyeti vardır. İşyeri gibi gözüken ufak fatura işyerlerinde parça yaptırmamanın modası geçmiştir. İyi kurulmuş tesislerde ancak kaliteli mal yapma imkânı vardır. Böylece otomobil sanayiine yön verilebilir. Makine Kimya Kurumu büyük fedakârlıklara katlanarak traktör motorları yapmış ve muvaffak olmuştur. Dişli kutuları hususunda büyük terakki vardır. Demek oluyor ki büyük döviz kaybına mâl olan motor ve dişli kutularında büyük gelişme vardır. Bu yarının motorlu aracının müjdesidir.

Sendika, olarak fikrimizi açıkça beyan etmekten çekinmiyoruz ve diyoruz ki Türkiye’de yerli motorlu bir araç yapma işi gelmiş ve geçmiş hükümetlerin ilgisizliği ile bu sanayii dalına layıkıyla eğilmediklerindendir.

Çünkü bizden sonra otomobil sanayiine başlayan Hindistan’da halk tipi yerli motorlu aracı mevcuttur.

Otomobil-İş, 1970, s. 1-2.

çalışan işçilerin ekseriyetini Otomobil-İş'in çatısı altında birleştirmeye" muvaffak olunduğu tespit edilmektedir:

Teşkilatımız kurulduğundan bu yana amatör çalışmasına rağmen hiçbir güçlükten yılmadan Otomobil imal ve Montaj İşçilerini bir araya getirirken davaya kalben inanmış yeni elemanlar kazanmış, geceli gündüzlü çalışmalar neticesinde bir çığ gibi büyümesine devam ederken kamuoyunun dikkatini üzerine çekmiştir. Bu gün Otomobil-İş sendikası yalnız Marmara Bölgesinde değil, bütün Türkiye'de ismini tanıtmış güçlü bir örgüttür.⁵⁸



Chrysler, 1963. (Nurettin Çavdargil Arşivi)

Otomobil-İş, özel sektörde örgütlenmenin bütün güçlükleriyle karşı karşıya kalmıştır. Her örgütlenme çabası işveren kesiminden gelen büyük bir tepki ile karşılaşmış, temsilcilere, öncü sendika aktivistlerine cephe alınmış, işten çıkarmalar yaşanmıştır:

Ufak işyerlerinde türlü oyunlarla karşılaştık, yetki müracaatlarımızda işverenler çalıştırdıkları işçiden daha fazla mevcut göstererek yetki çıkmasını önlediler ve yüzlerce üyenin

perişan olmasına sebep oldular. Buna misal; Tuğbay Sanayii ve Demir Sac Galvaniz'i gös-terebiliriz. İşverenler Sendikamızı yıpratıp ortadan kaldırmak için Grevlere sürüklediler, rakip sendikalarla teşriki mesai yaptılar, bir sene içinde tekrar Lokavtla bizleri perişan etmeyi düşündüler, fakat hepsinden yüzümüzün akı ile çıkıp muvaffak olduk.⁵⁹

Otomobil-İş'in, Madeni Eşya Sanayicileri Sendikası (MESS) ile ilişkileri de sorunlarla, güçlüklerle yürütülebilmektedir. MESS'le yapılan toplu sözleşme görüşmeleri her defasında anlaşmazlıkla sonuçlanmıştır.

TÜRK OTOMOTİV ENDÜSTRİLERİ (TOE):

İşyeri, Gebze Çayırova'da kurulu, 740 işçinin çalıştığı, kamyon-traktör üreten bir fabrikaydı. TOE işçileri Metal-İş'ten toplu halde istifa ederek Pendik, Emek Sahil Sineması'nda sendikanın düzenlediği büyük bir toplantıyla Otomobil-İş'e üye oldular. Bu toplantıda işçiler sendika temsilcilerini de seçtiler. İşçilerin Metal-İş'ten koparak Otomobil-İş'e katılması zorlu bir mücadeleyle olmuştu. Metal-İş'i tercih eden işverenin baskıları TOE işçilerinin birlik ve beraberliğini daha da pekiştirdi, sendikaya bağlılıklarını arttırdı. İşçiler baskılara günlerce yemek boykotu yaparak karşılık verdiler.

GENOTO:

Genoto o yıllarda, Ankara Asfaltı üzeri, Kozyatağı mevkiinde, bugün Cafferour'un bulunduğu yerde kurulu bulunan ve kamyon üreten bir fabrikadır. Genoto işçileri, Bambi Düğün Salonu'nda yapılan kalabalık bir toplantı ile Metal-İş'ten istifa ederek Otomobil-İş'e üye oldular. Toplantıya Genoto işçilerinin tümü katılmışlardı.

İşyerinde Metal-İş'in bağtlatdığı üç yıllık bir toplu sözleşme vardır. Otomobil-İş, işverenin akit sen-

OTOMOBİL-İŞ:

Özel sektörde teşkilatlanmanın zorluklarını ayrı işkolunda özel sektörle uğraşan sendikaların takdirine bırakıyoruz.

Teşkilatlanma zaman ve maddi durum işidir. Buna rağmen her türlü fedakârlığa katlanarak bu işleri başaraabildik kanısındayız. Bütün arzumuz işçilerin

sendikadan ayrılmasının noter huzurunda bir para karşılığı olması durumuna, çıkacak kanunda bir çare bulunmasını istememize rağmen muvaffak olunamamıştır. Bu suretle sendikalar istifalarla noterleri zengin etmeye devam edecek üye aidatı olarak toplanan paranın büyük bir kısmı böylece kaybedilmeye mahkûm olacaktır.

Otomobil-İş, 1970, s. 10.

dika ile beraber çalışarak Otomobil-İş'i "ekarte etmek" yollarını aradığını ve "bu vesile ile işyerini müessif hadiselerle gebe" bıraktığını kaydetmektedir: "Nitekim Sendika Başkanının sendikal konulardaki müracaatı cevapsız bırakılınca, işyerinde ilk hadise patlak vermiş ve Kadıköy Kaymakamının araya girerek sendikamız ile teması neticesi işyerini ziyaret imkânı bulunmuş, üyelerimizle yemekhanede konuşma yaparak işyerinde ekseriyet sendikası olduğumuz işverenlere kabul ettirilmiştir."⁶⁰

Buna rağmen işveren vekillerinin Otomobil-İş üyelerine baskıları sürmüş, işverenin desteğiyle akit sendikacıların işyeri yemekhanesinde yaptığı toplantı olaylara neden olmuştur. Toplantıda işçiler üç yıllık sözleşmenin hesabını sormuş, Metal-İş'i protesto etmişlerdir. Fabrika içine toplum polisinin girmesinin ardından işçilerin ve temsilcilerin "olgun davranışları karşısında, işverenler mahcup duruma düşmüşlerdir."⁶¹

ELEKTROTEKNİK

Otomobil-İş'in 4. Genel Kurul Faaliyet Raporu'nda, Kadıköy-Göztepe'de kurulu otomobil marş ve şarj dinamlarının kolektör kömürlerinin üretildiği işyerinde Otomobil-İş'in örgütlenerek toplu iş sözleşmesi imzaladığı kaydedilmektedir.⁶² Bu işyeri ile ilgili Otomobil-İş'in sonraki kayıtlarında başkaca bir bilgi yer almamaktadır. Elektroteknik işyerinin Otomobil-İş bünyesinde kalıcı olmadığı anlaşılmaktadır.

SACE SANAYİİ:

Ankara Asfaltı üzerinde Kartal-Pendik arasında kurulu elektrik tabloları ve elektrik aksamı yapan Sace Sanayii işyerinde Metal-İş, üç yıllık toplu iş sözleşmesi bağlatmıştı. İşçiler bu toplu iş sözleşmesinden sonra Otomobil-İş'e katıldılar. Ancak işyerinin pazar ve mali sorunları nedeniyle yapılan toplu çıkarma sonucunda sendika üyelerinin bir kısmını kaybetti. Buna rağmen sendika işyerinde varlığını korumayı başardı.

KROMAN ÇELİK SANAYİİ:

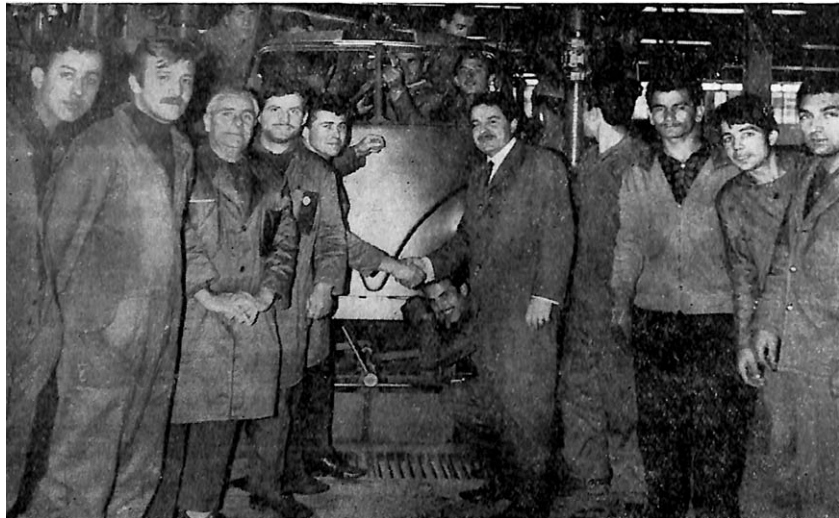
Kroman Çelik Sanayii, Ankara Asfaltı Gebze-Çayırova arasında kurulu bir çelik döküm fabrikasıdır. İşyerinde Metal-İş üç yıllık toplu iş sözleşmesi bağlatmıştı. İşçiler Metal-İş'ten istifa ederek Otomobil-İş'e üye olmuşlardır. Otomobil-İş, ücret ortalaması çok düşük olan bu işyerinde iş güvenliği olmadığından işçilerin ölümle burun buruna çalıştıklarını kaydetmektedir. Sendika durumu Kocaeli Bölge Çalışma Müdürlüğü'ne ileterek, "hurda demirlerle beraber ocağa girmiş bulunan bir top mermisinin patlaması neticesi" 7 üyenin hastanelik olduğunu şikâyetlerinde bulunmuş, müfettiş incelemesi istemiştir.⁶³ İşverence beş işçinin işten çıkarılması üzerine işçiler direnişe geçmiş, sendikanın devreye girmesiyle işçilerin işe dönüşleri sağlanmıştır. Kroman Çelik Sanayii, Otomobil-İş'in bu dönemde kotardığı başarılı ve kalıcı örgütlenmelerinden biri olmuştu.

S.S.Y. BAKANLIĞI ANA TAMİRHANE DEPOSU:

Bakırköy'de kurulu bulunan tam teşekküllü Sağlık Bakanlığı'na bağlı tamirhane işçileri Maden-İş'ten istifa ederek Otomobil-İş'e katılmışlardır. Böylece Otomobil-İş'in kamudaki ilk örgütlenmesi gerçekleşmiştir.

ÇİFTÇİLER SANAYİİ (VOKSWAGEN):

O yıllarda Mecidiyeköy-Zincirlikuyu mevkiinde kurulu bulunan işyeri, Volkswagen tamirhanesi olarak çalışmaktadır. Volkswagen fabrikası ise henüz montaj aşamasındadır. İşyerinde Otomobil-İş'in örgütlenme süreci çetin geçmiş ancak yetki



Çiftçiler Volkswagen montajında Özeren işçilerle birlikte. (Birleşik Metal-İş Arşivi)

alarak toplu pazarlık hazırlıklarına başlamıştır. Sendika, toplu pazarlık masasına oturdukları sırada Metal-İş'in işkolu sözleşmesi yaparak Otomobil-İş'i yıpratma çabalarının ve "işverenle teşriki mesailerini"nin neticeye tesir etmediğini kaydetmektedir. Sendika kayıtlarında, bu işyerinde yapılan toplu sözleşme ile üyelere yeni haklar sağlandığı bilgisi yer almaktadır.⁶⁴

TEKNİK PRES SANAYİ

Teknik Pres Sanayi, Kartal-Maltepe, Gülsuyu mevkiinde kurulu, otomobil yan sanayi ile işteğal etmektedir. İşveren MESS üyesidir. Otomobil-

İş kayıtlarında, sendikanın işyerine girmesinden sonra işverenin "kurnazca işçilerin rızasını alarak iş akitlerine son vermekte" ve toplu iş sözleşmesinin "neticelenmemesi için her türlü harekete" girmekte olduğu bilgisi yer almaktadır. Toplu sözleşme görüşmelerinde anlaşma sağlanamamış ve uyuşmazlık tutanağı tutularak Bölge Çalışma Müdürlüğü'ne konu intikal ettirilmiştir.⁶⁵ Bu başvurunun neticesi ve işyeriyle ilgili başkaca bir bilgiye rastlanmamaktadır. Teknik Pres örgütlenmesinin, Otomobil-İş'in toplu iş sözleşmesi bağitleme imkânı bulamadığı işyerlerinden biri olduğu anlaşılmaktadır.

OTOMOBİL-İŞ'İN ÇALIŞMA BAKANLIĞI'NA BİLDİRDİĞİ ÜYE SAYISI (1971-1974)

1.1.1971 tarihi itibarıyla, 9677 erkek ve 342 kadın olmak üzere 10019 üye (Otomobil-İş, 18.6.1971 tarih ve 2271 sayılı yazısı)

1.1.1972 tarihi itibarıyla 14560 erkek ve 361 kadın olmak üzere 14921 üye (Otomobil-İş, 4.1.1972 tarih ve 202 sayılı yazısı)

1.1.1973 tarihi itibarıyla 17770 erkek ve 540 kadın olmak üzere 18310 üye (Otomobil-İş, 5.4.1973 tarih ve 709 sayılı yazısı)

1.1.1974 tarihi itibarıyla 17913 erkek ve 563 kadın olmak üzere 18476 üye (Otomobil-İş, 30.4.1974 tarih ve 854 sayılı yazısı)

Yıldırım Koç, Çalışma Bakanlığı Arşivi notları.

Not: Çalışma Bakanlığı'nın sendikalar tarafından yapılan bildirimlere göre bu sayıları belirlemiş ve bu nedenle sağlıklı veriler olarak Kabul edilmesinin güçlü olduğu gözden uzak tutulmamalıdır.



DİSK KURULUYOR: 13 ŞUBAT 1967

1960'ların sonlarında işçi sınıfı tarihi ve sendika hareketi için olduğu kadar siyasi tarih açısından da çok büyük önem taşıyan gelişmelerden biri de 13 Şubat 1967 tarihinde, Maden-İş, Lastik-İş, Basın-İş, Gıda-İş ve T. Maden-İş (Zonguldak) sendikalarının ortak kararıyla Türkiye Devrimci İşçi Sendikaları Konfederasyonu'nun (DİSK) kurulmasıdır. DİSK'i kuran sendikacıların bir bölümü, 1961 yılında TİP'i kurmuşlardı. DİSK'in kurulması, bir taraftan bir kopuş ama bir taraftan da sendika-siyaset ilişkileri, işçi sınıfının ve sendika hareketinin yönelimi, hedefleri, ilkeli ve tabana dayanan mücadele anlayışının gelişip yaygınlaşması bakımından dev bir adımdı. Türkiye'de işçi ve sendika hareketinin en önemli dönüm noktalarından biri, belki de en önemlisiydi.

DİSK'in 5 kurucu sendikası-ndan biri, "lokomotif sendika-

sı" ya da "amiral gemisi" Otomobil-İş'in rekabet içinde olduğu Maden-İş'ti. DİSK'in kuruluşuyla Türk-İş bünyesi içindeki bu iki sendika arasında süregelen rekabet artık DİSK ile Türk-İş arasındaki mücadelenin bir parçası olacaktı.



DİSK kurucuları kuruluş başvurusunu yaptıkları İstanbul Valiliği önünde. Soldan sağa: Kemal Nebioğlu, Mehmet Alpdündar, Rıza Kuas, Kemal Türkler, İbrahim Güzelce. (USTE Arşivi Kemal Sülker Koleksiyonu)

OTOMOBİL-İŞ'İN SINGER'DE ÖRGÜTLENME DENEMESİ

Singer, Otomobil-İş'in 1968 yılından başlayarak büyük işyeri işgallerine, direnişlere imza atan DİSK'le, onun kurucu ve lokomotif sendikası Maden-İş'le karşılaştığı fabrikalardan biriydi. Uluslararası bir dev olan Singer'in Türkiye'deki fabrikası Kartal Cevizli, Tugay Yolu üzerinde kuruluydu ve yaklaşık 600 işçi çalıştırıyordu. Dikiş makinesi ve aksamını üreten fabrika 1959'da faaliyete girmişti.

Singer'de ilk grev 1964 yılında Maden-İş tarafından örgütlenmişti. Bu grev aynı zamanda Toplu İş Sözleşmesi Grev ve Lokavt Kanunu'nun yürürlüğe girmesinden sonra Maden-İş'in uyguladığı ilk grevdi. "Grev işverenin sendika ile toplu pazarlık masasına oturmamak için sergilediği direnişin sonucu olarak gerçekleşti. Maden-İş'in, Kavel grevi ile elde ettiği yüksek moral ve prestijle başlattığı

bu grev, işçilerin tamamının katılmaması, işverenin grevi kırmak için uyguladığı yöntemlerin 'işe yaraması' sonucunda" çözülmüştü, Maden-İş fabrikadan çekilmek zorunda kalmıştı. Maden-İş'in çekilmesinin ardından Singer'de Çelik-İş işveren eliyle yetkili hale getirilmiş ve toplu iş sözleşmesi imzalanmıştı.⁶⁶

1969 yılına gelindiğinde Singer'de yetkili sendika, Çelik-İş'ti. "Çelik-İş sözleşmeler imzalıyordu, temsilcileri de vardı ama ortada bir sendika yoktu. Sendika da, patron da Genel Müdür Roxburg'du. İşçiler, ağır, insanlık dışı denilebilecek koşullar altında çalışıyorlardı."⁶⁷ Düşük ücretle, ve ağır baskı altında çalışmak Singer işçisi için artık katlanılmaz bir hal almıştı. İşverenin güdümündeki Çelik-İş'e duyulan tepki, işverene duyulan tepki kadar büyüktü.

Otomobil-İş, sabırla sözleşmenin bitimini beklediklerini, bu arada Çelik-İş'in Türk-İş bünyesine girmesi işyerinde örgütlenme faaliyetine sekte vurduğunu kaydetmektedir:

Kötü diyemezdik, iyi diyemezdik, gayet tabii ki bundan en iyi faydalanan Maden-İş sendikası olmuştur. Zaten bizim yerimize işveren Maden-İş'le anlaşmaya razı idi. 3'e bölünmüş bir işyerinde yetki alınsa bile işçilere normal haklar sağlanacağına inancımız yoktu. Bundan dolayı Bölge'deki sayıma, defter ve üye fişlerini göndermeden aradan çıkmayı uygun gördük.⁷¹

Sonunda 600 işçiyi kapsayan Singer toplu iş sözleşmesi Maden-İş tarafından "üyelerin huzurunda" imzalanır. Sözleşme 1 Ocak 1970 tarihinden başlayarak iki yıl sürelidir. (Maden-İş, 20 Haziran 1970) Otomobil-İş şu değerlendirmeyi yapar: "Bundan sonraki günlerde Singer işçileri iyiyi ve kötüyü daha iyi anlayacaklardır. Bir daha seferki toplu sözleşme yetkisini sendikamızın alacağına inanıyoruz."⁷² Ne var ki, bu inanç gerçeğe dönüşmeyecek, Maden-İş'in Singer'deki örgütlülüğü kalıcı olacaktır.

OTOSAN'DA ÜÇ SENDİKA: OTOMOBİL-İŞ OTOSAN'DAN ÇEKİLİYOR

Türkiye'nin büyük işyerlerinden biri olan Otosan, Kadıköy Acıbadem'de Ankara Yolu üzerinde Uzunçayır (bugünkü Yeni Uzunçayır) mevkiinde kurulmuş olup, kamyon, otobüs, minibüs ve binek arabası yapmaktaydı. Koç'un fabrikalarından olan Otosan'da, Anadolu binek otomobili de üretilmekteydi.

Maden-İş, 1969 yılı sonlarında Otosan'da örgütlenme hazırlıklarına başlamıştı. Aralık ayı başında *Maden-İş* gazetesindeki bir duyuru yayınlanmıştı: "OTOSAN İŞÇİLERİ: 6 Aralık'ta Kadıköy'de bir kahvede Otosan işçileriyle bir sohbet toplantısı yapılacaktır. Bu toplantıda üye girişi yapılacaktır."⁷³

MADEN-İŞ'İN OTOSAN İŞÇİLERİNE BİLDİRİSİ

OTOSAN'LI İŞÇİ KARDEŞLERİMİZ

Senelerden beri sarı sendika-patron ikilisinin elinde ezilen siz kardeşlerimiz; işçiden yana çalışmalarına her gün hız veren ve devrimci bir niteliğe sahip Türkiye Maden-İş saflarına hoş geldiniz. Sizler gibi ezilen ve kurtuluşu Maden-İş'te bulan Arçelik, Singer, Türk Demir Döküm, Auer, İntena, Hisar Çelik, Es-Aş, Talisman, Kavel, Magirus gibi bir çok işyerinde çalışan işçi kardeşlerimiz; yapacağınız mücadelede yanınızda olduklarını ve selamlarını, sendikamız kanalıyla iletmektedirler.

Daha evvelki bildirimizde de belirttiğimiz gibi, Türkiye Maden-İş Sendikası, maddi ve manevi bütün gücüyle, teşkilatlanma sırasında sendikal sebeple işten atılan kardeşlerimizin her zaman yanındadır.

Avrupalı ve dairesel sistemle çalışan sendikamızın toplu sözleşme konusundaki temel ilkesi, "BİZZAT İŞÇİLERİN HAZIRLADIĞI VE ONAYLADIĞI SÖZ-

LEŞMELERE, İŞÇİNİN HUZURUNDA İMZA ATMAKTIR."

Sizlerin malumu olduğu üzere işyerinizde imzalanmış bulunan ve haklarınızı almaktan çok uzak sözleşme önünüzde bir ibret vesikası olarak durmaktadır.

Birkaç işyerinde karşımıza çıktığı gibi, ANAYASADAKİ SENDİKA SEÇME ÖZGÜRLÜĞÜNÜ BALTALAMAYA çalışan ve patronun uşaklığını yapan bazı ustabaşı, postabaşı, diğer kişileri sizler de diğer işçi kardeşleriniz gibi hezimete uğratarak zararsız hale getirecek enerji ve birliğe sahip bulunmaktasınız.

Türk Demir Döküm, Auer gibi işyerlerinde, bunun örnekleri görülmüş, işçiyi yanıltmak veya satmak isteyen böyle kişiler cezalarını ağır ödemişlerdir. Bu konuda da sendikamız maddi, manevi ve hukuki gücüyle yanınızdadır.

Haklı ve kanuni mücadelenizin kesin zaferle sonuçlanacağına dair inancımız tamdır. Gelecek mutlu yarınlar sizlerin olacaktır sevgili işçi kardeşlerimiz.

Maden-İş, 1 Ocak 1970.

Maden-İş'in bu hazırlıklarının sürdüğü dönemde işyerinde Çelik-İş örgütlü ve yürürlükte olan toplu iş sözleşmesinin de tarafıdır. Otosan işçileri yıllardır çektikleri sarı sendika eziyetine son verip Maden-İş'e katılmaya başlarlar. Otosan işçilerinin isteği üzerine 8 Şubat 1970 Pazar günü Maden-İş Kadıköy'de bir düğün salonunda toplantı yapar. Sendika toplantıya büyük önem verir. Genel Başkanı Kemal Türkler ile Genel Başkan Vekili Hilmi Güner, 4. Bölge Temsilcisi İsmet Demir, sendikaların çeşitli bölgelerinden temsilciler ve çok sayıda Otosan işçisi katılır. Türkler toplantıda işçilere hitap eder:

Sizler önce Maden-İş'e üye olup birleşecek, sonra da bir güç olarak haklarınızı arama savaşını vereceksiniz. Sarı sendikanın Maden-İş'e girdiğiniz için size çevirdiği silâh, bir gün onların alınlarına dayanacaktır. Yakın bir gelecekte isteklerinizi belirlemek için toplantı yapılacak. Türk Demir Döküm'de nasıl sözleşme içinde ve dışında haklar elde edilmişse size de o haklar elde edilecektir. Maden-İş Sendikası aidat peşinde değildir. (...) Bir işçi bizim mücadelemizde işinden olmuşsa, yeniden işe girene kadar kendisine yardım yapılır. Bu yardım işçinin hakkıdır. Hatta gelip bana kafa tutarak bu haklarınızı isteyebilirsiniz. Her konu için ilerde işçiler kendileri toplanıp kendileri karar alacaklardır. Şuna inanıyoruz ki, biz işçi sınıfı olarak yalnız Otosan'ı değil, işçi sınıfının iktidarını da ele geçirme savaşı içindeyiz. Şimdi Maden-İş'in özgürlük, ekme ve kavga marşını söylüylim.⁷⁴

Böylece toplantı *Dağ Başını Duman Almış* marşının söylenmesiyle biter. Ardından Maden-İş'in Otosan'da örgütlenme çalışmaları hız kazanır.

Kadıköy'de düzenlenen bu toplantı öncesinde, Çelik-İş'ten silahlı bir grubun Üsküdar'dan kalın ve toplantıya katılacak olan Otosan işçilerini taşıyan otobüslerin önünü keserek rastgele ateş ettikleri, olayın tanığı Mehmet Karaca tarafından *Maden-İş* gazetesinde detaylı olarak anlatılmaktadır.⁷⁵

Öte yandan Otomobil-İş de Otosan'la yakından ilgilenmektedir. Otomobil-İş kayıtlarında, Otomobil-İş'in Otosan'da teşkilatlanmasından büyük endişe duyulduğu, bu nedenle Otosan işçilerinin işverenden çekmedikleri azap kalmadığı, işçilerin buna rağmen "kanuni yollardan sendikalarına, prestijlerine" leke getirmedikleri, itidallerini sonuna kadar muhafaza ettikleri belirtilmektedir. Otomobil-İş, Otosan sürecinin işçi haklarının kanuni yollardan değil "kanun dışı hareketlerle" alınabileceğini ispatladığı tespitini de yapmaktadır. Bir önceki dönemde toplu sözleşme yetkisi için yapılan referandum sonucunda karşı sendikanın üye sayısının yeterli olmadığını ortaya çıkmasına rağmen Bölge Çalışma Müdürlüğü'nün tutumu yüzünden yetkinin göz göre göre kaybedildiğini ileri süren Otomobil-İş, Türk-İş Bölge Temsilcisi'nin ve sendika Başkanı'nın fabrikaya alınmadığına, işçilerle tel örgünün dışından konuşmak zorunda kaldıklarına da işaret etmektedir.

OTOSAN İŞÇİLERİ MADEN-İŞ'E GİRDİLER



Sendikamız Genel Başkanı Sayın KEMAL TÜRKLER Otosan toplantısında konuşuyorlar. Toplantıya Genel Başkan Vekili Hilmi Güner'de katılmıştır.

Koc'un fabrikalarından olan, Anadolu Otomobilinin yapıldığı OTOSAN'ın işçileri yıllardır çektikleri sarı sendika eziyetine son verip MADEN - İŞ Sendikasına

kamuz Genel Başkanı sayın Kemal Türkler ile Genel Başkan Vekili Hilmi Güner'in ve çok sayıda Otosan işçisinin katıldığı toplantıda bir çok konuş-

Mehmet Kul Yahya Yaman, Osman Bay, Hüseyin Kibrit, Yakup Ertem, Fıyazı Geron, Sabri Mak, hazırlanmışlar, yaptıkları konuşmalarda Demir Dö-

Çelik-İş'in yaptığı baskıları, afit içinde çalışan işçilere yoğun verimlendirdi. Maden-İş'in diğer sendikalar gibi kendilerini satıncıya, sosyal haklarını almak için sonuna kadar beraber savaşacaklarına inandıklarını söylediler. Daha sonra söz alan Genel Başkan Vekili Hilmi Güner, dünya iş hareketlerinden, işçilerin ancak eğitimli bilginlerle, siyasal haklarını koysaklarından söz etmiş. Hangi günün doğuşu bir kaç işçinin ölümü değildi. Hangi günün batışı bir kaç işçinin emeğinden oluştuğu değildi demisti.

İşçilerin alkışlarıyla son olarak mikrofona çıkan, Sendikamız Genel Başkanı Sayın Kemal Türkler, özetle şu konuşmayı yaptı: «İşler önce Maden-İş'e üye olup birleşecek, sonra da bir güç olarak haklarımızı arama savaşını vereceksiniz. Sarı sendikadan Maden-İş'e girdiğiniz için size çevirdiği silâh, bir

günde haklar elde edilmişse size de o haklar elde edilecektir. Maden-İş Sendikası aidat peşinde değildir. Stüdyo bir menfaat sağlanmaya kadar 12 lira gibi az bir aidat almaz. Bir işçi bizim mücadelemizde işinden olmuşsa, yeniden işe girene kadar kendisine yardım yapılır. Bu yardım işçinin hakkıdır. Hatta gelip bana kafa tutarak bu haklarınızı isteyebilirsiniz. Her konu için ilerde işçiler kendileri toplanıp kendileri karar alacaklardır. Şuna inanıyoruz ki, biz işçi sınıfı olarak yalnız Otosan'ı değil, işçi sınıfının iktidarını da ele geçirme savaşı içindeyiz. Şimdi, Maden-İş'in özgürlük ekme ve kavga marşını söylüylim.»

«Dağ başını duman almış güneşlere durmaz akar güneş ufuktan şimdi doğar Yürüyelim arkadaşlar Sesimizi yer gök su dinlesin Sert adamlarla her yer inlesin, inlesin»

Hattizatında işyerine rahatlıkla girilebilirdi. Kanunsuz hareketleri tasvip etmediğimizden bu gibi yollara başvurmamak. Aynı Otosan yetkilileri şimdi akit olmayan sendikanın yetkililerini iltifatla fabrikalarını gezdirmektedirler. Sendikamızın kanunlara hörmeti olmasına rağmen o zamanlar toplum polisi ve sivil polisler Otosan'da kol geziyordu, kanunsuz hareket yoktu, işgal yoktu ama polis vardı şimdi neden yok? Sayın ilgililer bunun cevabını verebilirler mi?

Personel Şefi ve Şefler icarete Çelik İş
Temsilcisi Sendikası Çalışanların İhtisarı
Şefler yetkilerini kullanarak

İşçiyi tehdit iş basında adamlarına
Sendikası Kayıt yaptıran. Kayıt yapan ^{Sendikası} Maden İş
Sendikasının genel icare kuralının
aleyhinde kanunlaştırmak Salva oluyarak mahkumlukları
Nan bu anlardan daha çok tam yapacağı ve
hatta işçi atamaz diye tehdit ederek Çelik İş
aşa kayıtlı yapmışlardır.

Maden-İş Pendik Bölge Merkez Şubesi İdare Kurulu üyesi ve Otosan lokal Temsilcisi Celal Ottal'ın Otosan'daki işveren baskısını anlatan mektubundan. (Nurettin Çavdargil Arşivi)

Otomobil-İş, üçüncü dönem toplu sözleşme yetkisi sırasında Otomobil-İş'in işyerine hâkim olmasına rağmen Federasyon'a ve Türk-İş'e "kur yapan" Çelik-İş Sendikası'nın emeline muvaffak olduğunu kaydetmektedir.

Bölge Çalışma Müdürlüğüne, toplu sözleşme yetkisi için sözleşmenin bitim tarihinden evvel yapılan çağrılara hayır derken, Otosan'da süresi bitmemiş bulunan toplu iş sözleşmesi sırasında yapılmış olan çağrıya 180 derece çark edilerek sayım yapılmış, gayet tabii ki bu şartlar içinde Çelik-İş'e yetki verilmiştir. Çelik-İş bu arada Federasyon ve Türk-İş İstanbul bölgesini gayet iyi kullanmıştır. Otosan sözleşme ile (...) bağlanarak üç senelik bekleme devresine sokulmuştur. Alınan hakları işçilere vermek için herkesten yeni giriş beyannamesi ve birkaç kere istifaya yetecek kadar imzayı Otosan yetkilileri akit sendika ile beraber aldılar.

Bu şartlar altında üyelere hizmet imkânsız hale gelmişti. Yarın kendi beyanları dışında, vermiş oldukları imzalara istinaden istenilen tarafa çekilir duruma getirilmişlerdi. Diğer taraftan üye aidatı iki tarafa da kesildiğinden üyeler müşkül duruma düşerlerken akit sendika aidatlarını bir kat daha arttırınca aidat kesme durumunu durdurmak mecburiyetinde kaldık. Zaten Çelik-İş Türk-İş'in bünyesine girdiğinden üyesinin hakkını yeni düzende koruması lâzımdı.⁷⁶

Sonunda, işçilerin çok büyük bir bölümünün Maden-İş üyesi oldukları kanıtlanmış, Otosan'da yetkili sendika Maden-İş olmuştur. Maden-İş, 1970 yılı Haziran ayı başında işverenle toplu pazarlık masasına oturacaktır.⁷⁷ Bu arada yürürlükte olan toplu iş sözleşmesini lehine kullanmak isteyen Çelik-İş, tarafı olduğu toplu iş sözleşmesinden kendi üyesi olmayanların da yararlandırılması üzerine işveren aleyhine açtığı davadan da "2000 işçi adına 300 kadar işçinin tek tek dilekçe vererek (açılan dava benim haklarımı ilgilendiriyor. Ben de davalıyım müdahale hakkımı kullanmak istiyorum) şeklinde mahkemeye müracaat etmesi üzerine" vazgeçmiştir.⁷⁸ Çelik-İş için bu, büyük bir yenilgidir.

Otomobil-İş şu değerlendirmeyi yapmaktadır: "Bugün Otosan'da üyesinin hakkını koruyamadığından işçiler başka bir sendika seçtilerse bunun günahını bu oyunu hazırlayanlar çekecektir."⁷⁹

KISA... KISA

● Oto-San işçileri aleyhine dava açan Çelik-İş Sendikası, davadan vazgeçmiştir. 6 Haziran cumartesi günü saat 10 da Üsküdar Adliyesinde başlıyan dava, Çelik-İş Sendikası tarafından işveren aleyhine (Çelik-İş'in yaptığı toplu sözleşmeden, Çelik-İş üyesi olmayanların yararlandırıldığı) gerekçesi ile açılmıştır. Ancak 2000 işçi adına 300 kadar işçinin tek tek dilekçe vererek (açılan dava benim haklarımı ilgilendiriyor. Ben de davalıyım müdahale hakkımı kullanmak istiyorum) şeklinde mahkemeye müracaat etmesi üzerine, Çelik-İş Sendikası davadan vazgeçmiştir. Oto-San iş yerinde halen Çelik-İş Sendikasının yaptığı toplu sözleşme yürürlükte dir. Ancak işçilerden kalabalık bir grup Maden-İş Sendikasına kaydolduğundan yeni toplu sözleşme yetkisi Maden-İş Sendikasının eline geçmiştir.

Cumhuriyet, 10 Haziran 1970.

TOPLU PAZARLIK VE OTOMOBİL-İŞ'İN ÇİZGİSİ

Otomobil-İş'in toplu pazarlık sürecinde izlediği çizgi, bir fabrikada alınan ücret zammının ondan sonraki fabrikada aşılması üzerine kuruluydu. Aydın Özeren bir avukatlarının olduğunu ama toplu sözleşme taslaklarını hukukçuların hazırlamadığını, ana hatlarını bizzat kendilerinin çizdiğini anlattı:

“Biz Türkiye’deki tüm sendikalara yazı yazıp toplu sözleşmeleri isterdik. Allah razı olsun İbrahim Abi’nin (Denizcier) büyük katkısı oldu. O bütün sendikaları tanıdığı için sözleşmeler onlara gelirdi. Sözleşmelerin hemen fotokopisini yaptırır bir nüshasını bize gönderirdi. Biz Sami’yle o sözleşmeleri alırdık. Sözleşmelerde aşamalar varsa o aşamaların biraz üstüne çıkmak için yeni sözleşmeyi hazırlardık.”⁸⁰

Özeren’in sözünü ettiği aşamalar, her bir sözleşme döneminde iyileştirilen çalışma süreleri, yıllık izin, ihbar ve kıdem tazminatı gibi haklardı: “Bunları yapmışızdır. Bunları sözleşmelerimizde almışızdır. Bu sözleşmeleri bütün sendikalara gönderirdik sendika başkanları da o sözleşmeleri saklayacak yer ararlardı işçi görmesin diye.” Özeren bağtla- dıkları sözleşmeleri Almanya’ya maden işçilerine, Fransa’ya, Amerika’ya otomobil işçilerine gönderdiklerini söyledi. İngilizceye çevirterek. “Tabii hiç ses seda çıkmazdı ama gönderirdik.”⁸¹

Otomobil-İş'in “işyeri düzeyinde” toplu pazarlığı benimseyen bir çizgiye sahip olduğu anlaşılmaktadır. Sendika, 1970’lerin başlarında ortaya atılan “ulusal düzeyde” işçi-işveren-devlet kesimlerini bir araya getirecek bir komisyon fikrine karşı çıktı: “Aniden ortaya atılan bu ilginç konunun kökünün nereden alındığını merak etmek her halde her sendikacının hakkı olduğu kanısındayız. Bizim gibi demokratik idarelerin var olduğu ülkelerde böyle bir sisteme rastlamak imkânsızdır. Ancak, işçi haklarının kısıtlandığı hatta greve dahi müsaade edilmeyen komünist bloklarda bu şekil tatbikatlara rastlanmaktadır.” Genel Başkan A. Aydın Özeren imzasıyla *Otomobil-İş*’te yayınlanan başyazıda Sovyetler Birliği uygulaması örnek gösterilmekte ve “aradaki benzerlik” ürkütücü bulunmaktadır: “Sendikacı olarak bu sistemin karşısında olduğumuzu açıkça beyan ederiz. Kaldı ki, memleketin ekonomi ve sanayisinin muhtelif kademelerinde vazife yüklenmiş bulunanlar biraz daha uyanık bulunmalıdırlar. Yeni getirilecek prensiplerin kökenini iyice aramalıdırlar.”⁸² Otomobil-İş izleyen dönemde MESS tarafından ortaya atılan “grup sözleşmesi” önerisine de karşı çıkacaktı.

Otomobil-İş, 28 Mayıs 1973’te Ankara’da toplanacak olan Türk-İş’in 9. Genel Kurulu öncesinde toplu pazarlık prensiplerine ilişkin bir değerlendirme yaptı. Sendikanın toplu sözleşmelerin içeriğine

ilişkin bu değerlendirmesi, *Otomobil-İş* dergisinde Genel Başkan A. Aydın Özeren imzasıyla yayınlandı:

Sendikamızın her devrede grev ve lokavtlarla karşılaşması işkolumuzdaki işveren sendikasının prensip ilkelerinden ileri gelmektedir. İşveren sendikalarının prensip maddeleri oluşturulurken, Türk-İş in ve ona bağlı kuruluşların hâlâ daha ortak prensip maddelerinden yoksun olması üzücüdür. Türk-İş’e bağlı her sendikanın yaptığı top-



AYDIN ÖZEREN: BİR SARI SENDİKA HİKÂYESİ UYDURDULAR!

Toplu sözleşmeler bulunabilirse her devrede iki fabrikada da atlamalar yapmışımdır, ücretler bakımından. Bir fabrikada toplu sözleşme yaptıysak ikinci fabrikadaki toplu sözleşme ondan 5 kuruş fazladır. Eğer bunu alamazsam grev yaparım. Sistem bu.

Chrysler'de... İlk olarak Türkiye'de araba başına prim alan sendikadır. Şu kadar arabadan sonra prim. Ben bunu ilk söylediğim zaman güldüler. Grevden sonra işçiyi topladık burada bunu aldık dedik. Zaten grev yaptık arada boşluk var bu boşluğu doldurmamız lazım. Bu dediğimi yapmamız lazım, prim almamız lazım, Türkiye'ye de ilk primi getirmemiz lazım.

Bu Türkiye'de bir ilktir. Türkiye'de bütün toplu sözleşmelere bakabilirsiniz. Tabi kendilerini kurtarmak için bir sarı sendika hikayesi uydurdular.

Özeren, 21 Kasım 2018.

lu iş sözleşmeleri karşılaştırıldığı zaman bu gerçek açıkça ortaya çıkacaktır. Görülecektir ki, asgari bir müşterek hâlâ oluşturulamamıştır. Her teşkilât gemisini kuran kaptan havası içinde sözleşme yapmaktadır. Bu bakımdan Türk-İş'in bazı prensipler üzerinde anlaşarak bunları bütün teşkilâtına benimsetecek kongre kararı almasını bekliyoruz. Türk-İş'in 9 uncu Genel Kurulunda prensip olarak benimsenerek uygulanmasına geçilmesini istediğimiz bazı önerilerimiz şöyledir:

Sendikalar günün şartlarına uygun bir asgari ücrette birleşmelidirler.

İşçilerin kıdem tazminatları, kendi istekleri ile ayrılmaları halinde de ödenmelidir.

Yıllık ücretli izin hakları, işyeri değişimleri nazara alınmadan yıl içinde sigortada kayıtlı çalışma günleri hesa[p] edilerek ona göre verilmelidir.

Beş yüz kişiden az işçi çalıştıran müesseselerde işçiler de yönetime iştirak ettirilmelidirler.

Toplu iş sözleşmeleri süre bakımından her işyerinde aynı olmalıdır.

Kıdem ve ihbar önelleri asgarî bir seviyede tespit edilerek alt taban olarak bunun altına inilmeden arttırılmalıdır.

Toplu iş sözleşmelerine, işsizlik tazminatı, iş güvenliği, disiplin kurulu hususları yerleştirilmelidir.”⁸³

Otomobil-İş toplu sözleşme süresinin iki yıl olması konusunda özenli bir tutum izlemekteydi. Genel Sekreter Sami Ataç, 1973 yılı başlarında bir işyerinde iki yıl süreli toplu iş sözleşmesi yapan akit sendikanın sürenin bitimine kadar işyerinde üyelerini kaybetmişse toplu iş sözleşmesini feshetmeyer bir yıl daha uzatmak yolunu tercih ettiğinden yakınmaktadır: “Bu durum ise her geçen gün hayat şartlarının ağırlaştığı bir ortamda işçilerin büyük mağduriyetine sebep olmaktadır. Ayrıca hakiki sendikaları arayıp bulan işçilerin de, dolaylı yolla bu imkânları ortadan kaldırılmaktadır.”⁸⁴

Toplu sözleşmeler Sami Ataç'a bağlıydı ve süreci Ataç yürütürdü. Ataç, toplu sözleşme taslağını temsilcilerle hazırladıklarını söyledi: “Daha temsilcilere güvenmezsem anket dağıtıyordum. İşyerinde anket dağıtıyordum talepler için. Genelde saat ücretleri şöyle olsun, ikramiye bu olsun, evlenme böyle olsun... Para. Maddiyat [kalemleri]. Diğer şeylere [dikkat] etmezlerdi. Onlara biz hassasiyet gösteririz. Bizde sonra, temsilciler atama değildir.



Seçmedir. İlk örgütlendiğimiz yerde ilk örgütlenmeyi yapan arkadaşları atarız. Bilahare en kısa sürede çoğunluğu aldıktan sonra seçim yaparız. O temsilcilerle sözleşmeye [gireriz].” Toplu pazarlık “bir yere” geldiği zaman, fabrikanın durumuna göre baştemsilciye ve Genel Başkan’a götürdü geline şartları:

Baştemsilciye dedim ki, benim için 5 kuruş daha vereceksin de. Mesela Asil Çelik’te ben bunu böyle çözdüm. Temsilci biraz zayıf çocuktu. Onore edeyim dedim. Ama ben öncesini çözdüm. Onu alacaktım. O zaman yalan olmasın saatte 125 kuruş mu, 130 kuruş mu neydi... verecek. Ben “Tamam” dedim. “Gel bakayım oğlum bana 125 verdiler, 130’da diren sen almış ol.”



Otoyol’da İnan Kırac var. Çok zorladılar. Tuğrul Kutadgubilig de Otoyol’un avukatıydı. O kadar zorlandık, Otoyol’da. Dedim ki Başkan’a, “Gel,” dedim, “bundan sonrası senin.” Sözleşmeyi o bağladı. Yani sözleşmeleri ben bağlarım, ben bitiririm ve anlaşarak bitiririm.⁸⁵

SENDİKANIN TOPLU SÖZLEŞME FELSEFESİ

Sendikamızın toplu sözleşmelerdeki hedefi, işyerindeki üyelere hayat standardı seviyesinde hak, menfaat ve iş emniyeti sağlamaktır.

Bu görüş ve bu noktadan hareket eden Sendikamız toplu sözleşme dairesi yetkilileri, toplu sözleşme taslağını hazırlarken aşağıdaki prosedürü uygular.

İşyerinde akdedilen eski toplu sözleşme esas alınır;

Bu sözleşmeye, işyerine dağıtılan anket soru

kâğıdında çoğunluk kazanan isteklerle, işyeri sendika temsilcilerince tesbit ve müzakere yoluyla kabul edilen hususlar ithal edilir.

Diğer sendikaların toplu sözleşmelerle elde ettikleri hak ve menfaatlerin mukayesesi ve sosyal yaşamındaki gelişmelerin izlenimlerinden elde edilen konuların sözleşme kapsamına alınmasıyla sözleşme taslağı esas hüviyetini alır.

Görülüyor ki, yapılmış bulunan bu sözleşme taslağı tamamen işyerindeki üyelerimizin görüşlerini aksettirmektedir.

Otomobil-İş, 1972, s. 50.

Otomobil-İş’in kuruluş yılları olarak değerlendirilebilecek olan 1970 yılına kadar olan bu dönem, sendikanın ilk grevlerini hayata geçirdiği bir dönem oldu. T.W.O. A.Ş. ve Verdi Sanayii A.Ş. (Jeep Fabrikası), Otopar, Çelik Montaj ve Chrysler işyerlerinde ardı ardına grevler oldu. Bu dönemde Otomobil-İş T.W.O. A.Ş. ve Verdi Sanayii A.Ş. (Jeep Fabrikası), Otopar, Çelik Montaj, Chrysler, Makina Elektrik Sanayii, Kartal Mühendislik, Otoyol Sanayii, Çiftçiler Sanayii (Volswagen) toplu iş sözleşmelerini bağladı. Elektroteknik ve Teknik

Pres Sanayii, Sağlık Bakanlığı Ana Tamirhane Deposu, Elektrofer işyerlerinde yetki aldı.

Türk Otomotiv Endüstrileri (TOE), Otosan, Genoto, Singer, Sace Sanayii, Kroman Çelik Sanayii, işyerlerinde örgütlenme çalışması yürüttü.

1970 yılına kadar olan dönem boyunca Otomobil-İş’in faaliyet alanı henüz İstanbul’dur ve ağırlıklı olarak da. Tuzla, Kartal, Pendik, Gebze/Çayırova bölgesiyle sınırlıdır.

OTOMOBİL-İŞ'İN İLK GREVLERİ

Otomobil-İş, 1968-1970 döneminde güçlüklerle mücadele etmiş ve bunların hepsinden “birlik ve beraberliğin verdiği güç sayesinde yüzünün akı ile” çıkmasını bilmiştir.

Grev kanunların işçilere getirdiği haklarının müdafaası için zamanında en iyi şekilde kullanılması icap eden bir müdafa silâhıdır. Hiçbir şekilde grev kararlarının karşılığı hiçbir zaman lokavt olarak gösterilemez. Çünkü lokavt şahsi kaprislerin açık bir ifadesidir. Grevler hak için yapılmaktadır.⁸⁶

Otomobil-İş'in Türk Willys Overland ve Verdi Sanayii (Jeep fabrikası), Otopar, Çelik Montaj ve Chrysler işyerlerinde örgütlediği ilk grevlerini ele almadan önce, o dönemde yürürlükte olan grev prosedürünün kısaca hatırlanması yararlı olacaktır.

O yıllarda uyuşmazlık tutanağının tutulmasının ardından işveren ve işçi sendikası kendi tarafsız aracılarını belirliyorlar, bu iki tarafsız aracı üçüncü tarafsız aracıyı seçiyorlardı. Bu seçim ilk toplantıdan itibaren altı iş günü içinde yapılmadığı takdirde, iş davalarına bakmaya yetkili mahallî mahkeme, üçüncü tarafsız aracıyı seçerdi. Böylece üç kişiden oluşan “uzlaştırma kurulu” uyuşmazlığı ele alıyor, değerlendiriyor ve kendi çözüm önerilerini bir rapor halinde taraflara bildiriyordu. Tarafların uzlaştırma kurulu kararını kabul etme zorunlulukları yoktu. Rapor kabul edilmediğinde toplu pazarlık grev -ve lokavt- aşamasına girmiş oluyordu.

TÜRK WILLYS OVERLAND VE VERDİ SANAYİİ A.Ş. İŞYERLERİ GREVİ

Jeep ve Verdi Grevi başlarken Türk-İş icra hey'eti alâkalılarını yanımızda bulduk, Çelik Montaj ve Otopar Grevinde Türk-İş Yönetim Kurulu üyesi Sayın İbrahim Denizcier'in çalışmaları memnuniyet vericidir. Türkiye'de en uzun süren Lokavt Chrysler işyerinde devam ederken Sayın Türk-İş Başkanı Seyfi Demirsoy'un Lokavt mahallini ziyareti ve (...) ilginç sözleri Otomobil-İş üyelerini mutlu kılmıştır.⁸⁷

Otomobil-İş'in beşiği olan T.W.O. A.Ş. ve Verdi Sanayii A.Ş. (Jeep Fabrikası) işyerleri ilk toplu pazarlık sürecinin ardından MESS'e üye olmuşlar

ve bu durum sendikanın işverenle olan ilişkilerini olumsuz yönde etkilemiştir. İşyerlerinde sıklıkla olaylar yaşanmış, toplu pazarlık süreci sertleşmiş, MESS'in baskı ve dayatmalarıyla zaman zaman kilitlenmiştir. 1968 yılında yürütülen toplu pazarlık sürecinin hemen başında, daha masaya oturmadan Otomobil-İş'in işyerinde çalışan amatör Genel Sekreteri işten çıkarılmıştır. Sendika temsilcilerine sudan bahanelerle ihtarlar verilmekte, işyerlerinde sendika üyelerine baskı uygulanmaktaydı:

Toplu iş sözleşmesi masasına bu şartlarla oturuldu. (MESS) İşverenler Sendikası karşımızda, bir sendikadan ziyade işyeri sahipleriymiş gibi konuşup hareket etmekten çekinmediler. Sendikanın oturtmak istediği öncü kurallara şiddetle itiraz ettiler. Bu ara havayı yumuşatmak için Federasyon Başkanı sayın Kaya Özdemir toplantılara katıldıysa da Ankara'daki komisyon çalışmaları bunun devamını engelledi, işverenler toplantıları uzatmakta, geçen devre kabul edilmiş maddelere dahi hayır diyorlardı. Üyelerimizin morallerini bozmaya uğraşıyorlardı. Artık masada anlaşma olamayacağını anladık ve uyuşmazlık zaptı tutularak gerekli prosedürü yürütmeye karar verdik. İşyerinde baskılar artmış, işverenler ateş püskürüyorlardı.⁸⁸

Otomobil-İş, MESS'in toplu pazarlık masasındaki tutumunu şöyle değerlendirmekteydi: “O günkü mali durumumuzu tahmin ettiklerinden grevden korkmuyor, neticeyi kendi lehlerinden en iyi şekilde değerlendirmeye çalışıyorlardı.”⁸⁹

Uyuşmazlık tutanağının tutulmasının ardından üçüncü tarafsız aracı olarak Prof. Dr. Kemal Oğuzman seçildi. Üçüncü tarafsız aracı Prof. Dr. Kemal Oğuzman Başkanlığı'nda devam eden toplantılar 6 Temmuz 1968 tarihinde son buldu. Karar sendika tarafsız aracısının muhalefetiyle 2'ye karşı 1 oyla alınmıştı. Otomobil-İş kurul kararını tepkiyle karşıladı: “Daha evvel seminerlerdeki konferansları ile feyiz aldığımız Sayın profesörümüzü yakinen tanımak imkânı kazandık, gördük ki kürsülerden söylenenlerle masa başından çıkan kararlar arasında dağlar kadar fark var.”⁹⁰

Artık sendika ve işçiler haklarını direnerek almak zorundaydılar. Grev kararı alkışlarla kabul edildi.

Bu Otomobil-İş'in ilk grev kararıydı. Grev hazırlıkları büyük bir heyecanla başladı. Grevin bekleme süresinin bitim günü sabahtan grev çadırları işyeri önüne getirildi. İşveren sendikayla bir uzlaşma zemini bulamayınca doğrudan işçilere yöneldi:

... Bu devre batıyoruz, gelin hep beraber gemiyi kurtaralım demelerini hiç kimse yutmadı. Şimdiye kadar işçiler arasında 12 senedir gezmeyen büyük patron bu vesile ile görüldü. Tebessüm ve selamlarının hepsi işyerinde grev oylaması yapılması içindi. İşçilere imzalatmak istenen kâğıtlar, işveren vekillerinin ellerinde kaldı, çünkü hak için greve gidiliyordu.⁹¹

İşin şakasının olmadığını anlayan işveren Türk-İş'e başvurarak yeni bir toplantı istedi. Öğleden sonra işyerinin Taksim'deki merkezinde başlayan toplantı ertesi gün saat 05.00'e kadar sürdü. İşçiler bütün geceyi fabrika önünde geçirdiler.

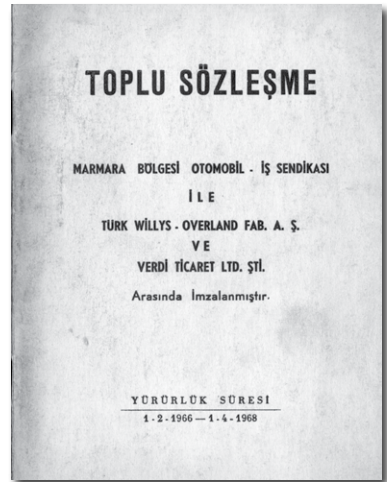
Toplantılar devam ederken işverenler bir taraftan da işyerinden mamul olmayan (tamamen bitmemiş) arabaları kaçırmaya çalıştılar, bir kısmını kaçırmayı başardılar. Bu durum işçilerin sert tepkisine yol açtı. İşyerinde hava elektriklendi, direnme eylemi başladı. Bu gelişmeler Otomobil-İş tarafından şöyle kaydedilmektedir:

Piyade Alayına kaçırılan 5 jeep için büyük hadiseler olmasına ramak kalmış, dışarıdan tutulan şoförler gerisi geriye işverene gönderilmiştir. 5 araba için işçi ile asker az kalsın karşı karşıya getiriliyordu. Sendikamızın icra hey'eti ile temsilcilerimizin makul hareketi,

askeri Alay Komutanının hadiseyi gayet iyi değerlendirmesi hadisenin çıkmasına mani oldu. Bütün bu haberler Tuzla'dan merkeze teleksle zamanında iletiliyordu. Bunun üzerine paydos saatini müteakip grev kararı uygulandı. Artık işverenlerin anlaşmaktan başka çareleri kalmamıştı. Sabah 05.00'de toplantı işçinin lehinde kapanarak imzalandı. Otomobil-İş'in bu ilk grevi bir gece sürdü. Toplantıdan sabaha karşı çıkan Otomobil-İş ve Metal-İş Federasyonu Başkanları Tuzla'ya gelerek üyelere bilgi verdi.

İşte böylece otomobil sanayiinde en iyi toplu iş sözleşmesi ortaya getirildi. İlk olarak otomobil sanayiinde prim sistemi temeli atıldı, iş saati haftada 45 saate düşürüldü, ihbar önel-leri, kıdem zamları yıllık ücretli izin farkları ve en mühimi disiplin kurulu kabul ettirilerek 2 sene süreli olarak imzalandı.⁹²

Otomobil-İş, "1.5.1968 tarihinde bağtlanan bu iki sene süreli toplu iş sözleşmesinin, "otomobil sanayiinde çalışanlara yeni bir yön" verdiği değerlendirme-sini yapmak-taydı.⁹³



TÜRK WILLYS OVERLAND VE VERDİ SANAYİİ A.Ş. TOPLU SÖZLEŞMESİ İLE ALINAN BAZI HAKLAR:

Çalışma süresi 45 saatte düşürüldü ve işçilerin 45 saat çalışıp 48 saat üzerinden ücret almaları kabul edildi. Cumartesi günü çalışma yapılmayacak ve çalışma süresi haftanın beş günü 9 saat olarak uygulanacaktı.

İstihsal Primi: Yılda her iki işyerinde toplam olarak her tip arabadan ceman 2000 araba imal edildiği takdirde işçilere çıplak bir aylık ücret tutarında istihsal primi ödenir. Bu primden faydalanabilmek için işçinin bir yıl içinde bir günden fazla mazeretsiz işe devamsızlığı veya bir yılda 7 günden fazla mazeretli dahi olsa devamsızlığı bulunmamalıdır. İşçinin tatil günlerinde yaptığı çalışmalar mazerete dayanan devamsızlık günlerine mahsup edilir,

Yılda her iki işyerinde toplam olarak her tip arabadan ceman 2001'den 3000'e kadar araba imal edildiği takdirde ayrıca her fazla araba başına BEŞYÜZ TL, 3000'den fazla imal edilen her araba başına ise YEDİYİZELLİ TL. prim fonu tahakkuk ettirilir.

Kıdemi 6 aydan az olanlar için 2 hafta; kanuni ihbar sürelerine, 6 aydan 18 aya kadar olanlar için 2 gün; 18 aydan 3 yıla kadar olanlar için 3 gün; 3 yıldan fazla kıdemi olanlar için 4 gün ilave edildi.

Fazla mesailerin yüzde 60, hafta tatilinde yapılacak mesailerin yüzde 100 zamlı ödenmesi kabul edildi.

İşçilere Cumhuriyet'in ilan edildiği gün olan mesailer, dini bayramların birinci günleri bir iş karşılığı olmadan yüzde 100, dini bayramların diğer günleri çalışılmadan yüzde 50 zamlı ödenir. İşçiler bu sayılan günlerde çalıştıkları takdirde fiili çalışma ücretleri yüzde 50 zamlı ödenir.

İşçilere ödenmeyen ilk iki gününe ait geçici işgörmezlik ödeneğinin, fabrika doktorunun tasdik etmesi şartı ile işverence ödenmesi kabul edildi.

Boyahane ve kaynak işlerinde fiilen çalışanlara günde 75 kuruş munzam ücret verilmesi kabul edildi.

İşyerinde 3 yıllık kıdemi süresini doldurmuş olanlara: 4-5 yıllık kıdemi olanlara 25/30 TL; 6-7 yıllık kıdemi olanlara 35/30 TL; 8-9 yıllık kıdemi olanlara 45/30 TL; 10 yıldan yukarı olanlara 60/30 TL ödenmesi kabul edildi.

Üyelere her bir çocuğu için net 15 TL çocuk yardımı yapılması kabul edildi.

Üyelere öğrenim gören çocukları için, okulların açıldığı ay içinde: İlk okulda okuyanlara 20 TL; Ortaokulda, okuyanlara 75 TL; Lisede okuyanlara 100 TL; Yüksek okul ve üniversitede okuyanlara 250 TL eğitim yardımı ödenmesi kabul edildi.

Otomobil-İş, 1970, s. 11-12.

Not: Toplu sözleşmeyle getirilen parasal haklara ilişkin olarak bir fikir elde edebilmek için 1969 yılında asgari ücretin, I. Bölge için günlük 19,50 TL, aylık 585,00 TL olarak belirlenmiş olduğunu not etmek gerekir.

OTOPAR GREVİ

Ankara asfaltı üzeri Soğanlı mevkiinde yeni kurulmuş olan ve yerli oto malzemesi yapan işyerinin Otomobil-İş'e katılması, Çelik Montaj temsilcilerinin çalışmaları neticesinde gerçekleşmiştir. Sendikanın işverene toplu görüşme çağrısı yaptığı günlerde işçiler gruplar halinde Otomobil-İş'ten istifade ederek Maden-İş'e üye olmaya başlamışlardır. Otomobil-İş bunun "işverenler tarafından" teşvik edildiğini hatta işverenlerin işçileri "kendi vasıtaları ile Kartal Noterliğine" istifaya götürdüğünü kaydetmektedir.⁹⁴



Otopar işçileri.

Bu gelişmelerin öncesinde işveren, işyerinde yürütülen örgütlenmeyi kırmak için “bir kısım işçilere” ücret artışları uygulamıştır. Otomobil-İş bunu, “toplu sözleşmenin evvelinden kazanılmış bir hak” olarak görür. Otopar işçileri, toplu sözleşme yetkisini kazanmış olan Otomobil-İş çatısı altında tekrar bir araya gelirler. İşveren de bu süreçte MESS’e üye olur.

Otomobil-İş, “kuvvetli bir temsilci ekibi” ile Otopar toplu sözleşme görüşmeleri için 31 Aralık 1968 tarihinde MESS’le masaya oturdu. Görüşmeler MESS binasında başladı. Otomobil-İş’in 4. Dönem Faaliyet Raporu’nda yer alan ifadesinden müzakerelere işverenin katılmadığı anlaşılmaktadır: “Kendi işyerinin işçileri ile toplantı masasına oturulmasını hazmedemeyen Otopar yetkilileri bunu müteakip toplantılarda da göstermekten çekinmediler.” Otopar toplu pazarlık süreci içinde Otomobil-İş, MESS’i “daha yakından tanıma” fırsatını bulduğunu da kaydetmektedir.⁹⁵ MESS’le 16 toplantı yapılmıştı ve her toplantıda anlaşma imkânları biraz daha azalıyordu. MESS, işyerlerinin yeni kurulduğu gerekçesiyle ücret zammı dahi vermek istemiyordu:

Her nedense işverenler sendikası (MESS) bütün toplantılarda olduğu gibi sendikayı ve toplu sözleşme hey’etini küçümsemekten çekinmediler, bütün iyi niyetlerimize rağmen masada anlaşma olamadı.⁹⁶

24 Mart 1969 tarihinde yapılan toplantıda uyuşmazlık tutanağı tutuldu. Uzlaştırma Kurulu’nun

çalışmaları da bir neticeye varmadı. Uzlaştırma Kurulu kararında sendikanın üzerinde hassasiyetle durduğu disiplin kurulu maddesi yer almıyordu.

Uzlaştırma Kurulu kararı sendikanın işçilerle düzenlediği toplantıda tartışıldı. Toplantıya geniş bir işçi kitlesi katıldı ve alkışlarla grev kararı alındı. Grev 23 Mayıs 1969’da öğleden sonra başladı.

Otomobil-İş’in örgütlü olduğu diğer fabrikalarda çalışan işçiler, grevci arkadaşlarını yalnız bırakmadılar. Grev akşamı kaybettikleri arkadaşları Necmettin Çalık’ın hatırası işçilerin hafızalarında tazeydi. Grev sessiz bir grevdi.

Bu arada, fabrikalarının isminin olmadığını fark eden işçiler, fabrika duvarına “Otopar” yazarak yanına büyük harflerle ilave ettiler: “Bu işyerinde grev vardır!” Üyelerin morali yüksekti. Sendikanın yaptığı mali yardım da üyelere güç verdi.

O yıllarda yeni yeni işçi sınıfıyla bağlar kurmakta olan öğrenci gençlik için grev yerleri önemli ajitasyon alanlarıydı. Sami Ataç, Otopar grevini devrimci öğrencilerin ziyaretlerini anlattı:

“Hatta Harun Karadeniz’i hatırlıyorum. Harun Karadeniz, öğrenciler... Bizim Otopar’ın grevi vardı. ‘70 Öncesi. O greve üniversite talebeleri gelirdi. Biz grevde yemek verirdiz. Kazan kaynardı. Akşam çadıra geldik. İstanbul Üniversitesi’nden birçok talebe geldi. Başkan da (Aydın Özeren) vardı. Enteresandır hâlâ hatırlarım. Üniversiteli talebe çocuklar grevi desteklediklerini söylediler. Başkan onlara

NECMETTİN ÇALIK’IN ÖLÜMÜ

İşçi neş’eli, hakkı için yaptığı mücadeleden memnun, Grev çadırlarını kuruyor, sendikamızın yetkilileri ile beraber lüzumlu pankartları yazıyorlardı. İşte bu günün akşamı Ankara asfaltı üzerinde bir trafik kazası ile bir lokma ekmek için hak uğrunda, ilk şehidimiz Sayın Necmettin Çalık’ı (...) kaybettik.

Haddizatında o ölmedi, ebediyyen Otomobil işçilerinin kalbinde yaşayacaktır. Ve gelecek günlerin meş’alesi olarak parlamaya devam edecektir.

Otomobil-İş, 1970, s. 23.



İşçi Köylü,
8 Temmuz 1969.

dedi ki, ‘Siz böyle geliyorsunuz, böyle zamanlarda... güzel, ama buradan çıkınca mühendis oluyorsunuz, bakın,’ dedi ‘bir tane sendika üyesi var mı fabrikada, işveren temsilcilerinden, patron temsilcilerinden... hatta grevi kıskırtıcılığı [kırıcılığı] bile yaparlar. Size evden anneniz babanız para verecek, gönderecek, siz okuyacaksınız. Önce okuyun.’”⁹⁷

Otopar’da grev.



SKODA-JAVA VE OTOPAR’DA GREVCİ İŞÇİLER KONUŞTU

“Sonuna Kadar Mücadele Edeceğiz”

NİÇİN GREV?

Skoda grevi işverenin aşırı sömürücü tutumundan çıkmıştır. İşçilerin istedikleri zam, ayda bütün işçiler için 86 bin liradır. Patron bu paranın 50 bin lirasını vermeyi kabul etmiştir. Aradaki fark ayda 36, yılda ise 500 bin liradır. Demek ki bu adam kendisine yılda 34 milyon lira kar kazandıran yani gerçek değeri yaratan işçilerine yarım milyon lirayı çok görmektedir. Bu da yetmezmiş gibi grevin ellinci gününde lokavt yapmıştır.

PATRONUN İĞRENÇ OYUNLARI

Grevin sona ermediğini gören işveren, işçi içinden birkaç haini satın almış ve moral bozma, kandırma, grev kırdırma yollarına başvurmuştur. Ama bütün bu oyunlar işçilerin kaya gibi azmi karşısında sökmemiş ve satılık işçiler lanetlenmiştir.

REZİL YUTTURMACA

Son günlerde patron istenen zammı kabul eder gibi görünmüş ama sözleşmeye iş güvenliğini koydurmak istememiştir. Böylece işbaşı yaptıktan sonra başta grev liderleri olmak üzere pek çok işçinin birer ikişer işlerine son verecek ve yerlerine düşük ücretle yenilerini alacaktır ama bu adi numarayı anlayan uyanık ve bilinçli işçiler greve devam etmektedirler.

“ŞEHİDİMİZİ UNUTMADIK”

Skoda işçileri grevin ilk akşamı hususi bir otomobilin altında kalarak şehit olan yiğit kardeşimiz NECMETTİN ÇALIK’ı ve onun azizi hatırasını bir bayrak gibi içlerinde taşıyıp, ona layık olduklarını ispatlamışlardır.

“İŞÇİ SINIFININ YANINDAYIZ”

Bazı önemli hükümet yetkilileri söz verdikleri halde grevle ilgilenmezken ve patronlardan aldıkları ilanlarla patronluk yapan büyük gazeteler bu uzun ve önemli grevden hiç bahsetmezken, İŞÇİ BİRLİĞİ, KÖYLÜ BİRLİĞİ, PROLETER EMEK, ANT ve EKMEK gibi işçinin ve halkın davasına inanmış, toplumcu ve devrimci bazı küçük gazete ve dergiler bu vazifeyi yapmışlardır. Ayrıca Teknik Üniversiteden eski birlik başkanı Harun Karadeniz ve diğer bazı gençler grev yerine gidip işçi kardeşlerimizle sohbet etmişler, onlara kitap ve broşür dağıtmışlardır. Bu günlerde ise Hukuk Fakültesi öğretim üyelerinden Dr. Mehmetcan Köksal grev yerinde “Anayasamız ve işçi hak ve özgürlükleri” konulu bir konferans verecektir.

SON SÖZ İŞÇİNİNDİR

Kendisi ile görüştüğümüz genç, enerjik ve mücadeleci işçi kardeşimiz, grev komitesi başkanı TAHSİN YAYLAMIŞ bize şunları söylemiştir.

“Sendikamızın azimli tutumu arkadaşlarımızın moralini yükseltmektedir. Grev başından beri işverenin giriştiği bölücülük, bozgunculuk, grev kırıcılık gibi çirkin oyunlar arkadaşlarımızın tam bir birlik ve kardeşlik içinde hareket etmeleri sebebiyle neticesiz kalmıştır. Grevin uzamasının başlıca sebebi, işverenin sahip olduğu diğer fabrikalarda üretimi artırma yoluna gitmesi ve kendi işverenler sendikasının prensiplerine uyararak haklarımızı vermemekte ısrar etmesidir. İşveren yeni giriştiği bira fabrikaları yatırımıyla servetini artırırken kendisine bu serveti sağlayan işçilerin grevinin 50 ci gününde lokavt uygulamıştır. İşverenin bu çirkin tutumu işçilerin hak ve özgürlüklerine indirilmiş ağır bir darbedir. Ama biz tüm haksızlıklarla sonuna kadar mücadele etmekte azimli ve kararlıyız.”

İşçi Birliği, Sayı 2, 26.7.1969

Türk-İş Birinci Bölge’de yapılan bir toplantı da sonuç vermedi. Grev devam ederken seçim gezilerine çıkmış olan Başbakan Süleyman Demirel iki kere grev yerine geldi ama “neticeye müessir” olamadı. İşverenin son bir koz daha oynayarak lo-kavt kararı aldığını ve bu şartlar altında fabrikayı kapatacağını açıklayan bildirileri ile işçilerin evlerine göndermesi de işçilerin gözünü korkutmadı. Bu oyunlara artık kimse itibar etmiyordu.

Grev 55 gün sürdü ve neticede işverenlerin istekleri üzerine taraflar MESS binasında bir araya gel-

diler. Müzakereler gece geç saatlere kadar sürdü ve toplu iş sözleşmesi imzalandı. Sendikanın en fazla üzerinde durduğu disiplin kurulu toplu sözleşmeye girdi. İşçiler yeni haklar kazandılar, “en yüksek sosyal yardım, ücret zamları, iş emniyeti” elde edildi: “Böylece, bir avuç sendikasına inanmış üyenin savaşı zaferle sonuçlandı. Disiplin kurulu kabul etmeyiz, fabrikayı kapatırız diyenlere büyük bir ders verildi. Birinci sene saat ücretlerine 95 kuruş, ikinci sene saat ücretlerine 85 kuruş alınarak grevden istenilenler elde edilmiş olarak, mükemmel bir sözleşme ile çıkıldı.”⁹⁸

OTOPAR TOPLU SÖZLEŞMESİNDE DİSİPLİN KURULU

Sözleşmenin imzası ile birlikte işyerinde işverenin tayin edeceği iki işveren temsilcisi ve Sendikanın işyerinde çalışan üyelerinden tayin edeceği iki sendika Temsilcisinden ibaret bir disiplin kurulu teşkil edilir. Taraflar temsilcilerin adedi kadar yedek üye seçerler ve karşı tarafa bildirirler. Kurula işveren temsilcileri arasından işverenin tayin edeceği biri başkanlık eder. Toplantıların üyelerin tamamının iştiraki ile yapılması esastır. Asil üyelerin mazereti halinde yerine yedekleri katılır. Asil ve yedek üyelerin yazılı davetlere rağmen toplantıya katılmamaları halinde toplantıya katılan üyeler vazifeye devam eder.

İş kanununa göre iş akdinin derhal feshine imkân veren durumlarda ve sözleşmedeki 16’ncı maddeye göre suçun tekrarı sebebiyle işten çıkartma ceza-

sının verilmesi gereken hallerde disiplin kurulu işten çıkarma cezası verir. Diğer hallerde disiplin kurulu fiilin ağırlığına göre 3 yevmiye kadar ücret kesimi cezasını takdiren verir.

Aynı üyenin bu sözleşmede yasak sayılan fiillerden birini yıl içinde tekrar işlemesi tekrarı sayılır ve bu halde sözleşmede yazılı cezalardan bir üst derecede olanı verilir.

Disiplin kurulunun kararı işverenin onayı ile kesinleşir. Disiplin kurulu kararlarından birer sureti sendikaya gönderilir.

Sendika yöneticileri işyeri temsilcileri cezaen işten çıkarılmaları söz konusu olduğu takdirde dahi işten çıkarma cezasını disiplin kurulunca verilir. Ancak bu ahvalde sendika ile işveren[in] ayrıca tayin edecekleri birer üye kurula iştirak eder.

Otomobil-İş, 1970, s. 24.

ÇELİK MONTAJ GREVİ

Skoda kamyonetleri ve Jawa motosikletleri montajı yapılan Çelik Montaj, Ankara asfaltı üzerinde Soğanlı mevkiinde kuruludur. İşyerinde daha önce Maden-İş tarafından bağışlanmış bir toplu sözleşme varken, Otomobil-İş “işyeri işçilerinin iltifatını kazanmış” ve böylece örgütlenme sürecini hızlandırmıştır.⁹⁹ Otomobil-İş kayıtlarında, bunu hazmedemeyen işveren vekillerinin “turlü hadiseler yaratarak” Otomobil-İş’i yıpratmak istedikleri, “eski akit sendikaları Maden-İş’le teşviki mesai yapıp az ücretle bir devre daha sözleşmeyi atlatma çabaları” içine girdikleri, ancak bu girişimlerin “kıymetli işyeri temsilcilerimizin insan üstü çalışmaları karşısında fiyasko ile” neticelendiği belirtilmektedir:

“Bu arada almış oldukları müşterek bir kararla sözleşmenin bitim tarihine kadar sendika üyelerinin sosyal yardımlardan mahrum edilmesine rağmen birlik ve beraberliklerini korumasını bilmişlerdir.”¹⁰⁰

Çelik Montaj fabrikasında uzun süren örgütlenme çalışmalarının tamamlanmasının ardından Otomobil-İş, 12 Şubat 1969 tarihinde *Türk-İş Gücü* gazetesi ile Çelik Montaj işyerinde toplu iş sözleşmesi bağışlamak için yaptığı toplu iş sözleşmesi ilanı sonrasında 5 Mart 1969 tarihinde yetki aldı. 19 Mart 1969 tarihinde Çelik Montaj işverenin üye olduğu MESS’le toplu pazarlık masasına oturdu.

MESS müzakere sürecinde son derece katı davranıyor, daha önce Otopar görüşmelerinde kabul edilen maddeleri dahi tutanak altına almaktan kaçınıyordu. Ancak 7 toplantı yapılabildi. 16 Nisan 1969 tarihinde yapılan son toplantıda uyuşmazlık tutanağı tutuldu. Sendika önerilerinin yarısı bile kabul edilmemişti.

Uzlaştırma Kurulu'na, üçüncü aracı Avukat Kayhan Perk seçildi. Kurul, 22 Mayıs 1969 tarihinde kararını verdi. Bu, sendikanın kabul edebileceği bir karar değildi. Otomobil-İş kararı kabul etmedi ve 22 Mayıs 1969 tarihinde grev kararı alarak gerekli bildirimleri yaptı. Buna karşılık MESS, 23 Mayıs 1969 tarihinde lokavt kararı aldığını açıkladı.

Böylece MESS'in amacı da ortaya çıkmış oldu. Bu, Otopar'da anlaşma olmayınca, Çelik Montaj'ı da greve götürüp mali yönden sendikayı bitirmektir.

Grev süresi beklenirken işverenin üretilmiş olan motosiklet ve kamyonetleri dışarıya kaçırmaması büyük tepkilere yol açtı. İşçiler bütün araçları takozla kaldırarak beklemeye bırakıldı ve ertesi gün yakıcı güneş altında yan yana iki işyerinde sendika tarafından grev başlatıldı.

Müzakereler sırasında saat ücretlerine 30-40 kuruş zamdan yukarı çıkmayan işveren, işçilerin evlerine bildiriler gönderip 70-80 kuruş zam önerdi, ancak grevi kıramadı.

Grevin yaz mevsimine rastlaması önemli bir faktördü. Çoğu işçi, "bir yaz tatili havası içinde" fabrika önünde çadırlarda kalıyordu. Grev tam bir disiplin içinde sürdürüldü. Grev nöbet çizelgesi hiç aksamadı. Sendikalardan ve Otomobil-İş'e bağlı diğer işyerlerinden grev yerine destek ziyaretleri işçileri diri tutuyor, morallerini yükseltiyordu.

MESS'in ve işverenin grev sırasında işyerinde meydana gelen ve aslı olmayan olaylara ilişkin protesto mektupları sendika tarafından tepkiyle karşılandı:

ÇELİK MONTAJ TOPLU SÖZLEŞMESİ İLE ALINAN BAZI HAKLAR

1.8.1969 tarihinde işyerinde çalışan sendika üyesi işçilerin saat ücretlerine 1.2.1969 tarihinden itibaren geçerli olmak üzere seyyanen brüt 100 kuruş zam yapıldı. Ancak 1.2.1969 tarihinde saat ücretleri 195 kuruşun altında olan işçilere bu zam, ücretleri 195 kuruşa, yükseldikten sonra uygulanacağı kabul edil-

"Üyelerimiz işyerinin dışında hak peşinde kızgın güneş altında kavrulurlarken, beyler çimenlerin güllerin kuruma tehlikesinden bahisle inceliklerini gösteriyorlar, havuzdaki balıkların ölüm tehlikesinde olduğunu beyan ederek insanlık hislerini belirtiyorlardı. Ama insanın insana olan hörmetinden bihaberdi-ler, çünkü Sayın Necmettin Çalık'ın cenazesinde yoktular. Alınan Lokavt kararı da bunun ispatı idi."¹⁰¹

Seçim arifesi olması nedeniyle siyasiler de grev yerinde boy gösterdiler. Başbakan Süleyman Demirel, anlaşmazlığın halli için Devlet Bakanı Seyfi Öztürk'ü tarafsız aracı olarak vazifelendirdi ise de sendikaya, Bakan tarafından Ankara'da bir toplantı düzenlendiği haberi ancak grevin bitiminden on beş gün sonra ulaşabildi.

Diğer taraftan İstanbul Valisi Vefa Poyraz'ın da birkaç kez grev mahalline gelerek giriştiği arabuluculuk gayretleri sonuç vermedi. İşverenin, işçilerin evlerine ücretlerin arttırıldığını bildiren mektuplar da sonuç vermedi. Otomobil-İş'in ve üyelerinin en önde gelen talebi disiplin kurulunun toplu sözleşmeye alınmasıydı. Ama işveren buna yanaşmıyordu:

"Yaptıkları her hamle boşa çıktıkça, moralleri bozuluyor, anlaşmadan başka bir çare kalmadığını anlıyorlardı, her nedense bu grevde basında hiç ses yoktu. Hani montaj fabrikaları Türkiye'yi ve çalıştırdığı insanları sömürüyorlardı. Bunları biz Basın kanalından öğrenmemiş miydik? Niçin şimdi hak için direnen işçilere yardımcı olmuyorlardı? O zaman anladık ki Basın da işine geldiği gibi yazıyor."¹⁰²

Grevin 47. günü MESS'te yapılan toplantıda anlaşmaya varıldı, Otomobil-İş, bunu bir zafer olarak kabul etti ve grev sonunda bağitlanan toplu iş sözleşmesinin "o günün en yüksek" ücret artışlarını getirdiği, işverenlerin dize geldiği değerlendirilmesini yaptı.¹⁰³

di. İkinci yıl için, 15.7.1970 tarihinde işyerinde çalışan sendika üyesi işçilerin saat ücretlerine seyyanen brüt 90 kuruş zam yapıldı.

İşyerinde çalışan ve ikramiyenin verildiği tarihte en az iki ay kıdemi bulunan işçilere her takvim yılı başında 1 aylık ücretleri, Şeker Bayramı'nda da yarım aylık ücretleri tutarında, ikramiye verilmesi kabul edildi.

Otomobil-İş, 1970, s. 26.

CHRYSLER'DE LOKAVT VE 75 GÜN SÜREN DİRENİŞ:

Seyfi Demirsoy: "Otomobil-İş'in Chrysler'deki Grev yerinde bulundum. İşçi arkadaşlarımla morallerini ve tesanütlerini en üst seviyede gördüm. Haksızlıklarla mücadele ede ede hedefe ve Anayasanın ön gördüğü insanca yaşayışa ulaşılacaktır. Bundan dönüş yoktur. 22.2.1970." ¹⁰⁴

Ankara asfaltı üzerinde Çayırova-Gebze arasında kurulu Dodge, Deseto, Fargo kamyon ve kamyonetleri üretilen, 630 işçinin çalıştığı Chrysler işyerinde yürürlükte olan Maden-İş'in toplu iş sözleşmesinin süresinin sonuna doğru Otomobil-İş örgütlenmesi başlatıldı. İşyerinde çoğunluğu sağlayan Otomobil-İş, yetkiyi kazandı ve işvereni toplu pazarlık masasına çağırdı. Görüşmeler işverenin üyesi olduğu MESS binasında sürdürüldü. Müzakereler sonunda, sendikanın ifadesiyle "MESS ve kraldan daha çok kralcı geçinen zümrünün tutum ve hareketleri" ile 85 maddelik toplu iş sözleşmesi tasarısının 67 maddesinde anlaşma sağlanamadı. Uyuşmazlık tutanağı tutulduktan sonra konu 2 Ocak 1970 günü Kocaeli Bölge Çalışma Müdürlüğü'nde Uzlaştırma Kurulu'na intikal ettirilmişti. Uzlaştırma Kurulu kararı işverenin istediği gibi çıkmış, Kurul kararında saat ücretlerine 125'er kuruş artış önerilirken disiplin kurulu ve iş emniyeti maddeleri de kabul edilmemiştir. ¹⁰⁵

Bu durumda sendikanın kararı grev olacaktır. Sendikacılar, Uzlaştırma Kurulu kararını işçilere iletirler ve grev kararı fabrika kapısı önünde yağmur altında birlikte alınır. Sendika grev kararını 23 Ocak 1970 tarihinde MESS'e ve işverene bildirir, ilan eder. Grev kararı karşısında işveren adına İdare Meclisi Üyesi Aslan Sadıkoğlu, "şartların ağır olmasına rağmen, işverenin Uzlaştırma Kurulu tarafından hazırlanan tasarımı kabul ettiğini" açıklar. ¹⁰⁶

MESS'in amacı sendikayı greve iterek mali yönden çökertmek ve toplu iş sözleşmesini kendi istediği gibi bitirmektir. Nitekim sendika grev kararını uygulamak için "şiddetli kışın geçmesini" beklerken, Kurban Bayramı arifesinde, 10 Şubat 1970 tarihinde MESS lokavt ilan etti. Firma sözcüsü, işçileri temsil eden Otomobil-İş Sendikası'nın, "Emsali hiçbir sanayide görülmemiş isteklerde bulunduğunu" ileri sürdü. "Sendikanın grev kararı almasından ve bunu birkaç hafta ertelemesinden

sonra işçilerin oturma grevi şeklinde işi yavaşlatma hareketine giriştiklerini ileri süren sözcü, bu yüzden günde normal 18 taşıt yapılırken, üretimin bir taşıta kadar düştüğünü, ayrıca fabrika bahçesindeki 200 kadar kamyonun sevkine işçiler tarafından engel olunduğunu" ifade etti. ¹⁰⁷

MESS lokavt kararını 27 Ocak günü uygulamaya koyar. Bu, Türkiye emek tarihi içindeki ilk saldırı lokavtlarından biridir. Lokavtın uygulanmasının hemen öncesinde fabrika jandarma birlikleri tarafından kuşatılır. Jandarma fabrikaya girer. Lokavt sendika ve işçiler tarafından tepkiyle karşılanır. Fabrikanın kapısının önüne hemen çadırlar kurulur, içeride asker olmasına rağmen dış güvenlik sağlanmaya çalışılır. Durum Türk-İş'e, Türk-İş'e bağlı bütün sendikalara ve Federasyon'a bildirilir. Federasyon toplu iş sözleşmeleriyle görevli Başkan Vekili ve Teşkilatlanma Sekreteri bu talep üzerine, 27 Ocak 1970 günü İstanbul'a gönderilirler ve bayramın iki gününü lokavt mahallinde geçirirler. ¹⁰⁸ Otomobil-İş, şu değerlendirmeyi yapmaktadır:

Bu kararın ciddiyyetten uzak oluşu karşısında, sendika üyelerimizin göstermiş olduğu tepkiyi normal karşılamak icap ederdi. Hattızatında teşkilat olarak bu kararı benimsemediğimizi açıklamak isteriz. Hangi işyerinde Grev kararı aldıysa karşılığında işverenler Lokavt kararı almışlardır. Ama bunu tatbik mevkiine koymamışlardır.

Şimdiye kadar teşkilatımızın grevleri ile meşgul olmayan Basında şu gün greve gidiliyor gibi yazılar çıkması teşkilatın dikka-



Cumhuriyet, 11 Şubat 1970.

tini çekmekte gecikmedi. Demek işverenler Sendikamızı Greve itmek istemekte mevcut boşluklarını bu suretle değerlendirmek istemekteydiler.

Hiç beklenmeyen bir günde örf ve âdetlerimizi hiçe sayarak Kurban Bayramı arifesinde Lokavt kararı ile karşılaştık. Kara kışın ortasında işçilerini sokağa atan işverenler sosyal anlayışı bir kere daha ortaya çıkıttı.¹⁰⁹

Türk - İş Genel Sekreteri, "Chrysler,i suçladı"

ANKARA, (Cumhuriyet Bürosu)

Türk - İş Genel Sekreteri Halil Tunç, dün bir demeç vererek, Chrysler fabrikasında ilan edilen lokavt hakkında İşverenler Konfederasyonu Genel Başkanı Ertuğrul Soysal'ın işçileri suçlar mahiyetindeki iddialarını cevaplandırmış, «İşveren gevrekleri, aslında en büyük haksızlığı, kendileri Türk ekonomisine, dolayısıyla Türk halkına karşı yapmaktadır» demiştir.

Tunç, özetiyle şöyle demiştir: «73 bin liraya mal olan bir kamyonu 110 - 144 bin liraya satan bir işyerinde, işçiye 10 lira ücret zammı verilmiş olması, bir övünme sebebi teşkil edemez. Bir daha tekrar ediyoruz, Türk yasalarına ve mevzuatına ve nihayet Türk işçisine saygı göstermeyen yabancı sermayenin yurdumuzda yeri olmayacaktır. Montaj yapmak suretiyle, astronomik kazançlar sağlayan bu çeşit sermayenin, Türkiye'den gitmesi, bize birşey kaybettirmecek, aksine kazanç sağlayacaktır.»

Cumhuriyet, 27 Şubat 1970.

Ankara'da da Federasyon Başkanı tarafından bir bildiri yayınlandı. Sonra konu, Türk-İş yöneticilerine de aksettirildi.¹¹¹

Türk-İş Başkanı Seyfi Demirsoy 22 Şubat 1970 tarihinde fabrika önüne gelerek yağmur altında işçilere hitap etti. Otomobil-İş'in örgütlü olduğu diğer fabrikaların işçileri de Chrysler önünde toplandılar. Kalabalık yollara kadar taşıttı. Demirsoy, Türk-İş'in lokavt uygulaması karşısında ağırlığını koyacağını söyledi. İşçiler sloganlarla lokavt uygulamasını protesto ettiler. Daha sonra Türk-İş

Metal-İş Federasyonu da lokavtın zamanlamasıyla ilgili olarak aynı vurguyu yapmaktadır: "Yabancı sermaye ortaklığı ile kurulan bu montaj işyerinde lokavtın dini bir bayram ar[ı]fesinde uygulanması özel bir anlam taşımakta ve Türk işçilerini zor duruma sokmak isteyen yabancı sermayenin Türk ortaklarının bu davranışlarının cevapsız kalmaması gerekmekte idi. Bu cevap kendilerine verildi."¹¹⁰

İstanbul'da taraflar arasında yapılan görüşmeler de olumlu bir sonuç vermedi. 14 Şubat 1970 tarihinde Federasyon Başkan Vekili ile Genel Sekreter İstanbul'a geldiler,

Birinci Bölge Temsilcisi Nejat Karacagil tarafından da fabrikaya bir ziyaret gerçekleştirildi. Bu ziyaretlere İbrahim Uluç ve Vahdet Aşar da katıldı. Otomobil-İş lokavta maruz kalan Chrysler işçilerine 700 TL. dayanışma dağıttı. Yardım sandığı kanalıyla üyelerin Gebze'den kasap, manav, bakkal ihtiyaçları temin ettirildi. Otomobil-İş Genel Başkanı Aydın Özeren, sendikanın Chrysler grevine verdiği önemi ve yaptığı dayanışmayı yıllar sonra şöyle dile getirecekti:

Biz Chrysler grevimiz de kendi çapımızda o günün şartlarında sendikaların o gücü verme şansı olmadığı zamanda asgari ücret kadar grevdeki arkadaşlarımıza para dağıttık. Bu para o zaman teşkilata bağlı olan; tam hatırlamıyorum tabi 7- 8 işyerinde aidatın dışında grev yardımı olarak toplanan paralardı.¹¹²

Otomobil-İş'in 4. Dönem Faaliyet Raporu'nda, sendikanın bazı toplu sözleşmelere grev fonu maddesi koyduğu anlaşılmaktadır. Bu fon, grevdeki işçiler için bir dayanışma kaynağı oluşturmuyordu. Raporda, daha önce grev uygulanan Çelik Montaj fabrikasının işverenin Chrysler lokavtında bu fondan kesinti yapmamasının Çelik Montaj işçisinin sert tepkisine neden olduğu kaydedilmektedir: "... İşveren vekilleri Grev olayının husumetini bir türlü unutamıyorlar geçmiş olaydan ders almak istemiyorlardı. Bundan dolayı da türlü yollara sapmışlar, sendikamızı yıpratmak pahasına bir aylık zam farkının, Chrysler lokavtında, kesilmiş bulunan bir yevmiye Grev fonlarını kesmeyip üyelerimizi diğer teşkilâtlara karşı mahcup duruma düşürmek istemişlerdir. Sendikalarına canı yürekten bağlı Çelik Montaj işçileri bu oyunu yapanlara, zamanı gelince çok sert cevap vermişler, olayların büyümesi her an müessif hadiselerle yol açabilir şekline gelmişti, bu arada, sayın Kartal Kaymakamının aracılığı ile işverenle görüşmek imkânı bulunmuş ve bu suretle olay hadisesizce kapanmıştır."¹¹³ Chrysler lokavtında etkileyici bir dayanışma TOE fabrikası işçilerinden geldi. Metal-İş'ten istifa ederek Otomobil-İş'e yeni katılan TOE işçileri, sendikanın grevlerine güçlü bir şekilde destek verdi:

Chrysler Lokavtında sanki kendi işyerlerinde uygulanan bir olaymış gibi hassasiyetle üzerinde durmuşlar ve kıymetli işyeri temsilcileri büyük çaba göstermişlerdir. Arkadaşlarına mali yönden destek olabilmek için grev fonu-

TÜRKİYE METAL-İŞ FEDERASYONU'NUN CHRYSLER'DEKİ LOKAVTLA İLGİLİ OLARAK KAMUOYUNA AÇIKLAMASI

Federasyonumuza bağlı İstanbul Otomobil-İş Sendikasının Gebze'de yabancı sermayenin ortaklığı ile kurulu bulunan Chrysler işvereni ile Toplu İş Sözleşmesi müzakerelerinde anlaşamaması üzerine bugün Chryslerde işveren ve işveren sendikası tarafından fiilen lokavt uygulanmaya başlandığını haber almış bulunmaktayız.

Aslında, Lokavtın Türk halkının % 98'i için kutsal sayılan günlerde uygulanmaya başlanması maksatlı bir anlam taşımaktadır.

Lokavtın daha önce adı geçen işyerinde işverence uygulanan bilahare kaldırılan 40 saatlik çalışma süresinin uygulanması talebinden ileri geldiği ajans bültenlerinden anlaşılmaktadır.

İşverenin işyerinde halen büroda çalışan işçilere uygulayageldiği 40 saatlik çalışma süresinin Fabrikada çalışan işçilere uygulamayı reddetmesi Anayasamın reddettiği zümre farkının en güzel bir örneğidir.

Diğer taraftan, Toplu Sözleşme düzeni başladığı günden bu tarafa gerek kamu sektöründe gerekse özel sektörde disiplin cezaları işçi sendikası işveren tarafından tayin edilecek eşit sayıda

Kurullarca incelenerek uygulanması talebinin reddi ve keyfiliğin ve Türkiye'de Türk kanunlarına, örf, adet ve teamüllerine saygısızlığın açık bir delili olarak ortaya çıkmaktadır.

Türkiye'de Türk işçisini çalıştırarak kendi ülkelerine döviz aktaran yabancı sermayedarların kendilerine gelmeleri zamanı gelmiş ve hatta geçmiş bulunmaktadırlar.

Biz, Metal-İş Federasyonu olarak her türlü istismarın kaldırılmasını, insanın insanı kendi maksatları için haklarına hürmet etmeden çalıştırmasının sona ermesi gerektiği kanaatini taşımaktayız.

İşveren teşekküllerinin bugün bütün dünyada çalışma sürelerinin kısaltıldığını ve işçilerin daha medeni şartlar içerisinde çalıştırılmaya başlandığını görmezlikten, bilmemezlikten gelerek mübarek bir dini bayram arifesinde lokavt uygulaması en azından ve en hafif tabiri ile inançlara saygısızlığın bir ifadesi olarak kabul edilmesi gerekir.

Türkiye'de çalışanların yabancı sermaye ortaklarına, yabancı hayranlarına ve yabancı sermayenin kasıtlı avukatlarına vereceği cevap vardır ve bu cevap Türk kanunları çerçevesi içerisinde kendilerine verilecektir.

Metal-İş Federasyonu ve Federasyonumuzun bağlı bulunduğu Türk-İş Chryslerdeki işçi arkadaşlarımızın haklarını sonuna kadar savunacak ve uyuşmazlığın makul ve adil bir çözüm yolu bulununcaya kadar takipçisi olacaktır.

Federasyonumuzun elinin, hangi istikametten gelirse gelsin emperyalistlerin yakasında olacağını kamu oyuna saygıyla arz ederiz. 14.2.1970

TÜRKİYE METAL-İŞ FEDERASYONU ADINA
BAŞKAN
KAYA ÖZDEMİR

Metal-İş Federasyonu, 1972, s. 156-157.

nu bir an evvel kestirip sendikalarına göndermişlerdir. TOE üyelerimiz gayet iyi biliyorlar ki sendikaları Otomobil-İş'in toplu iş sözleşmesi ile alınan haklar gelecek günler için kendilerine basamak olacaktır. Böylece 3, 5 senenin ezikliği gelecek devrede rahatlıkla sileceklerdir.¹¹⁴

Sendikanın fabrika önünde yaptığı her toplantıda jandarma bölüğü hazır bulunduruluyor, "tüfeklere mermi sürülüyor, süngüler takılarak tel örgünün içi askerle donatılıyordu."¹¹⁵

Halil Tunç, 25 Şubat 1970 tarihinde Türkiye Motorlu Taşıt İşçileri Sendikası'nın Çalışma Bakanlığı Konferans Salonu'nda yapılan Genel Kurulu'nda Chrysler lokavtını gündeme getirdi. Yurdumuzda

geniş bir pazar imkânı bulan yabancı sermayenin her şeyden önce Türk yasalarına ve Türk çalışma hayatının özelliklerine saygı göstermesi gerektiğini vurguladı: "Bu saygıyı göstermeyen yabancı sermaye bir de lokavt gibi, işçiyi açlık ve sefaletten bir yola girerse bunun sonucunda asıl zarara uğrayanın kendisi olduğunu görecektir."¹¹⁶ Tunç, ertesi gün basına yaptığı açıklamada, işveren çevrelerinin, aslında en büyük haksızlığı, Türk ekonomisine, dolayısıyla Türk halkına karşı yapmakta olduklarını belirtti:

73 bin liraya mal olan bir kamyonu 110-114 bin liraya satan bir işyerinde, işçiye 10 lira ücret zammı verilmiş olması, bir övünme sebebi teşkil edemez. Bir daha tekrar ediyoruz, Türk yasalarına ve mevzuatına ve nihayet Türk iş-

MADEN-İŞ: CHRYSLER'DE LOKAVT VAR!.. SARI SENDİKA İŞÇİLERİ ALDATIYOR MU?

Chrysler, Fethi Çelikbaş'ın bakanlığı sırasında Devlet Planlama Teşkilatının direnmesine rağmen, genel bayileri Rüşensad, Tatko ve Çiftçiler ile birlikte kurulumuş yüzde 60 yabancı sermayeli bir oto montaj fabrikasıdır. İmalat yapacağı iddialarına rağmen, birkaç demode tezgâh getirip kamyonlarda şoför mahalli ve kamyon kasası yapmakla yetinen bir şirkettir. İmalat taahhütlerini yeni müsaadesi çıkan bazı yabancı sermaye kuruluşlarına ortak olmakla atlatmayı bilmiştir. Yabancı şirket, işçilerin haklarını koruyacağı için Maden-İş Sendikası yerine AP'li Özdemiroğlu'nun Metal-İş Federasyonu'na bağlı Otomobil-İş Sendikasını desteklemiştir. Otomobil-İş montajcı Ferruh Verdi'nin yakını bir sendikacının yönetimindedir.

SARI SENDİKANIN GREV YUTTURMACASI

Yabancı sermayeli olan şirket ham madde stokunu bitirmişken (yeniden üretime geçecek durumda olmadığından), bir yandan da sarı sendika Otomobil-İş'le anlaşıp işçileri aldatarak greve sürüklemiş ve lokavt ilan etmişti. Böylece fabrika duracak. İşveren üretim yapmadığı sürece işçiye para ödemiyecektir.

Ayrıca sarı sendika, emperyalizmin uşağı fabrika yöneticileriyle yaptığı toplu sözleşmelerle, patronların isteğine uyarak üretimi düşürmüştür. Üretimin düşürülmeye başlandığı günden lokavt ilân edilen güne kadar normal sayılan 570 araba eksik imâl edilmiştir. Çünkü eldeki ham madde miktarı 210 arabalık olup bu süre içinde bitmiş araba sayısı 207'dir. Böylece sarı sendika patronun buyruğunda olduğunu bir kere daha ortaya koymuştur.

Maden-İş, 20 Mart 1970.

çisine saygı göstermeyen yabancı sermayenin yurdumuzda yeri olmayacaktır. Montaj yapmak suretiyle, astronomik kazançlar sağlayan bu çeşit sermayenin, Türkiye'den gitmesi, bize bir şey kaybettirmeyecek, aksine kazanç sağlayacaktır.¹¹⁷

İşçiler kar yağmur demeden gece gündüz işyeri önünde nöbet tuttular. Chrysler işçisinin direnci kırılmadı.

MESS'in hükümete başvurarak aracılık istemesi üzerine Başbakan, Devlet Bakanı Refet Sezgin'i aracı olanak tayin etti. Ankara'da yapılan toplantıya Türk-İş Genel Sekreteri Halil Tunç, Metal-İş Federasyonu Genel Başkanı ile İkinci Başkanı ve Otomobil-İş Başkanı katıldılar. 3 Nisan 1970 tarihinde uyuşmazlıkla ilgili olarak Refet Sezgin tarafından tanzim edilen arabulucu raporu "kabul veya ademi kabulünüzü 24 saat zarfında bildirilmesini rica ederim" notuyla işverene ve sendikaya gönderildi. Chrysler işverenleri arabulucu raporunu reddettiler.

10 Nisan 1970 tarihinde Chrysler'in Taksim'deki bürosu, şirket yönetim kurulu toplantısı sırasında, bazı kişiler tarafından baskına uğradı ve bazı eşyalar tahrip edildi. Olaya polis el koydu.¹¹⁸ Chrysler'in bürosunun basılması bir grup işçi ve devrimci gençler tarafından, Otomobil-İş'in bilgisi dışında gerçekleştirilmişti.¹¹⁹

Daha sonra Chrysler işverenin reddettiği rapor üzerinde Türk-İş'in işverenle yürüttüğü müzakereler de bir sonuca ulaşmadı. Nihayet, İstanbul'da Otomobil-İş ile işveren yetkilileri arasında yapılan toplantılar netice verdi ve durum Halil Tunç'a bildirilerek bir protokol tanzim edildi. 75 gün süren direniş sonunda toplu iş sözleşmesi 1970 Nisan ayı sonunda imzalandı. Toplu iş sözleşmesi 1.9.1969-1.4.1972 tarihleri arasında yürürlükte kalmak üzere akdedildi. Üyelerin saat ücretlerine birinci yıl için (1.9.1969-1.9.1970) seyyanen 150 kuruş; ikinci yıl için (1.9.1970-1.4.1972) seyyanen 150 kuruş zam yapıldı. Toplu sözleşmenin altında Marmara Bölgesi Otomobil İmal ve Montaj İşçileri Sendikası adına Türk-İş Genel Sekreteri Halil Tunç, Türk-İş 1. Bölge Temsilcisi Nejat Karacagil ve Otomobil-İş Sendikası Başkanı A. Aydın Özeren; Chrysler Sanayii A.Ş. adına ise Aslan Sadıkoğlu ve John Jeremiah Hummon imzaları vardı.¹²⁰

Fabrikanın Mayıs'ın ilk haftasında tekrar işletmeye açılacağı açıklandı.¹²¹



Cumhuriyet, 1 Mayıs 1970..

CHRYSLER BASKINI VE NECMİ DEMİR'İN TANIKLIĞI

Chrysler baskını ile ilgili olarak olayın içinde olan Dev-Genç üyelerinden Necmi Demir'le yaptığımız görüşme kayıtlarından:

Demir - Kartal civarında çok direnişe katıldım ben. İşçi, sendika işleriyle uğraşıyordum Dev-Genç'te. Fakat onu bilmiyordum doğrusu, böyle bir direniş olduğunu bilmiyordum. On beş, yirmi civarında işçi geldi. "Son noktaya geldi iş, uzun süredir direniyoruz bize hiçbir hakkımızı vermiyorlar. Fabrika dışında çadırımız var, buna da müdahale ettiler... Bunlara karşı biz, onları caydırıcı bir şey yapmak istiyoruz" dediler. "Ne istiyorsunuz?" "Toplantıları var Taksim'de." Dediler. Taksim'de bir eczane vardır, ünlü bir eczane. (İsmi) hatırlamıyorum şimdi. Onun yanındaki böyle incecik bir bina idi. Orayı basmayı düşünüyorlar. Ama, "Biz yapamayız" dediler, "tek başına..."

Şafak - Sizi nerede buldular? Nereye geldiler? Siz neredeydiniz o zaman Dev-Genç olarak?

- İTÜ'nün Gümüşsuyu'ndaki binasına geldiler. Biz on beş yirmi kişi bulduk oradan. Ya biz göremedik ya da asansörü de yoktu binanın. Böyle beşinci, altıncı katta bir yerd. Biz oraya çıktık. Otuz kırk kişi olduk...

- Evet, işçiler de var...

- Tabii, tabii. İşçiler de var. Ama biz önde gidiyoruz ki, onlar görünmesin diye. Ben girdim önce odaya. Çok şaşırdılar tabii. Ben diyorum ki, "Vermiyorsunuz haklarını..." "Tamam efendim tamam. Hemen. Bunun için toplandık zaten" diyorlar.

- Çok korkmuşlar...

- Evet, evet. Ben bir şey de yapamadım. Her şeye evet dedikleri için. Benim tabiatım da çok uygun değildir buna. Bir arkadaş... O ara çaycı girdi içeri, elinde geniş bir tepsiyle. O arkadaş o tepsiyi bir savurdu böyle... Ondan sonra birkaç şeyi daha kırdık döktük ve kaçtık. Sokaklara dağılarak kaçtık. Ben bir daha da görmedim onları doğrusu. Çok hareketli günlerdi, hiç de takip etmedim.

- 16 Haziran'ın hemen öncesinde...

- Muhtemelen. Çünkü bizim karargâhımız o dönem orasıydı.

- Otomobil-İş'in örgütlü olduğu fabrika burası. Sizin Otomobil-İş'le bir diyalogunuz olmadı değil mi o dönemde? Bu olay öncesinde...

- Yok, yok, olmadı hiç.

Demir, 30 Kasım 2020.

CHRYSLER TOPLU SÖZLEŞMESİ İLE ALINAN BAZI HAKLAR

İşyerinde haftalık çalışma süresi 48 saatten 45 saate düşürülerek ödemenin 48 saat üzerinden yapılması, cumartesi günlerinde çalışma yapılmaması kabul edildi.

Cumhuriyet Bayramı 28 Ekim öğleden sonra 29 ve 30 Ekim günleri, Yılbaşı 31 Aralık öğleden sonra 1 Ocak günleri, Ulusal- Egemenlik Bayramı 22 Nisan öğleden sonra ve 23 Nisan günleri, Bahar Bayramı 1 Mayıs, Gençlik ve Spor Bayramı 19 Mayıs, Hürriyet ve Anayasa Bayramı 26 Mayıs öğleden sonra 27 Mayıs, İşçi Bayramı 24 Temmuz, Zafer Bayramı 30 Ağustos, Şeker Bayramı arife öğleden sonra ve üç gün, Kurban Bayramı arife öğleden sonra ve dört gün, tatil günleri olarak sözleşmeye girdi.

Kanuni ihbar sürelerine, kıdemi 6 aydan az olanlar için, 1 gün; 6 aydan 18 aya kadar olanlar için 2 gün; 18 aydan 3 yıla kadar olanlar için 3 gün; 3 yıldan fazla kıdemi olanlar için 10 gün ilave edildi.

Kıdem tazminatı her hizmet yılı için, 10 yıla kadar kıdemi olanlar için 15 günlük, 10 yıldan fazla kıdemi olanlar için 25 günlük ücret olarak kabul edildi.

Toplu iş sözleşmesinin imzasından sonra işe gireceklerin asgari ücreti saatte 300 kuruş olarak kabul edildi.

Fazla mesailerin yüzde 60 zamlı olarak; hafta tatili

günü yapılan fazla mesailerin ücretlerinin ise cumartesi günü için yüzde 80, pazar günü için yüzde 100 zamlı olarak; bayramlarda yapılan fazla mesailerin ücretlerinin de yüzde 100 zamlı olarak ödenmesi kabul edildi.

21.00 – 06.00 saatleri arasındaki gece çalışmalarının ücretlerinin yüzde 10 zamlı olarak ödenmesi kabul edildi.

İşyerinde yılda 2200 vasıta imalinden sonra her vasıta başına 150 TL. istihsalı teşvik primumu ödenmesi kabul edildi.

Üyelere yılda iki aylık kök ücretleri tutarında ikramiye verilmesi kabul edildi.

Çocuklu işçilere çocuk başına 25 TL çocuk yardımı kabul edildi.

İşçiye, evlenmesi durumunda 700 TL, çocuğunun doğması durumunda 500 TL, ölmesi halinde yakınlarına 2000 TL, çocukları, karısı, ana veya babasının vefatı durumunda 500 TL tutarında sosyal yardım ödemeleri kabul edildi.

Otomobil-İş, 1970, s. 31-33.

Not: Toplu sözleşmeyle getirilen parasal haklara ilişkin olarak bir fikir elde edebilmek için 1972 yılında asgari ücretin, I. Bölge için günlük 25,00 TL, aylık 750,00 TL olarak belirlenmiş olduğunu not etmek gerekir.

İLK GREVLERİN DEĞERLENDİRİLMESİ

Otomobil-İş'in bu ilk grevlerinin ortak özelliği, hepsinin MESS'e karşı yapılmış olması ve sendikaların MESS'in soğuk yüzüyle bu grevlerde karşılaşmış olmasıydı. Toplu pazarlık süreçleri izlendiğinde, grevlere asıl olarak MESS'in katı tutumunun yol açtığı, MESS'in daha o yıllarda sınıfsal bir tavır içinde olduğu açıklıkla görülebilmektedir.

MESS'in tutumuna karşı sendikanın yaklaşımı, daha sonra Genel Başkan Aydın Özeren tarafından ortaya kondu. Özeren, MESS'in iş güvenliği, iş emniyeti, disiplin kurulu, kıdem ve ihbar tazminatlarının ve iş arama izinlerinin arttırılmasına muhalif olduğunu ve bu tutumu yüzünden sendikayı sıklıkla greve mecbur bıraktığını kaydetti. "Prensip kararı" gerekçesiyle disiplin kuruluna karşı çıkan MESS'in, bunu Karabük Demir Çelik ve Kırıkkale Makina Kimya Tesisleri'nde kabul ettiğine, hattâ Karabük sözleşmesinde disiplin kurulu başkanlığını "mübadele" ile sendikayla paylaşılmış olduğuna işaret etti:

Demek ki prensip kararı diye gösterilmek istenen konular MESS'e göre değişebilmektedir. İşverenler sendikasının değişik uygulamaları yüzünden maalesef bu oyuna düşürülen işverenlerin iş yerlerinde aylarca Grev ve Lokavt kararları uygulandı. Bir yandan kayıp işgücü, diğer yandan büyük ödeme külfetlerini işverenler ödemek mecburiyetinde kaldılar.¹²²

Bu grevlerde sendika stratejik kazanımlara imza atmış, çalışma sürelerinin düşürülmesi, yıllık ücretli izin sürelerinin arttırılması, iş güvencesi alanında ihbar sürelerinin yükseltilmesi gibi gerçekten etkiyleyici toplu sözleşme hükümlerinin yanında, disiplin

kurulu kimi ilkesel maddeler de sözleşmelere girmeye başlamıştır. Öte yandan, bu dönemde bir işyerinde grevle kazanılan prim sistemi, o yıllarda sendika tarafından hararetle savunulan bir hükümün toplu sözleşme maddesi haline getirilebilmesi bakımından dikkat çekicidir.

Ücret artışlarına bakıldığında, her sözleşmenin kendisinden önce bağitlanmış sözleşmenin üzerinde artışlarla bittiği tespit edilmektedir.

Aydın Özeren özellikle Chrysler grevi üzerinde durarak, o grev sonucunda yapılan sözleşmenin "Türkiye'de o güne kadar yapılmış toplu sözleşme[ler]de en yüksek ücret ve sosyal haklar içeren sözleşme" olduğu değerlendirmesini yapmaktadır:

"Bu bize ileriki günlerde Otomobil-İş Sendikası'nın büyümesine en büyük hamleyi yapmamızı sağladı. Çünkü en güçlü bizim işkolumuzda toplu sözleşme yapan Maden-İş idi, onun aldığı ücret ve sosyal yardımları biz geçtik. Ondan sonra yavaş yavaş federasyonun içinde büyümeye, söz sahibi olmaya başladık."¹²³

Grevlerin öncesinde hayata geçirilen oturma ve iş yavaşlatma eylemleri de daha hazırlık aşamasında sürece işçilerin katılımı bakımından önemlidir.

Öte yandan grev sırasında üyelere sendika tarafından yapılan maddi dayanışma, söz konusu olan bütün yöneticileri işyerlerinde çalışan amatör bir sendika yönetimi ve genç bir sendika olduğunda, üzerinde durulması gereken bir diğer noktadır. Otomobil-İş'in ilk ve en önemli deneyimini bu grevlerle kazandığını söylemek hatalı olmayacaktır.

BAĞITLANAN İLK TOPLU İŞ SÖZLEŞMELERİ

1970 yılına kadar olan süre içinde Otomobil-İş'in Türk Willys Overland ve Verdi Sanayii (Jeep Fabrikası), Otopar, Çelik Montaj ve Chrysler grevlerinin ardından bağitlanan toplu iş sözleşmelerinin yanında grevsiz imzalanan ilk toplu iş sözleşmeleri Makine Elektrik Sanayi (MES), Kartal Mühendislik, Otoyol Sanayi, Elektroteknik Sanayi, Elektro-

fer Sanayi, Sağlık ve Sosyal Yardım Bakanlığı Tamirhane Deposu ve Çiftçiler Sanayi (Volkswagen) sözleşmeleridir.

Otomobil-İş, bu 11 sözleşmenin 6'sını MESS'le bağitlamıştır. Otomobil-İş'in bu dönemde grev ve lokavt sonunda bağitladığı 4 toplu iş sözleşmesinin hepsi de MESS'le yürütülen toplu pa-

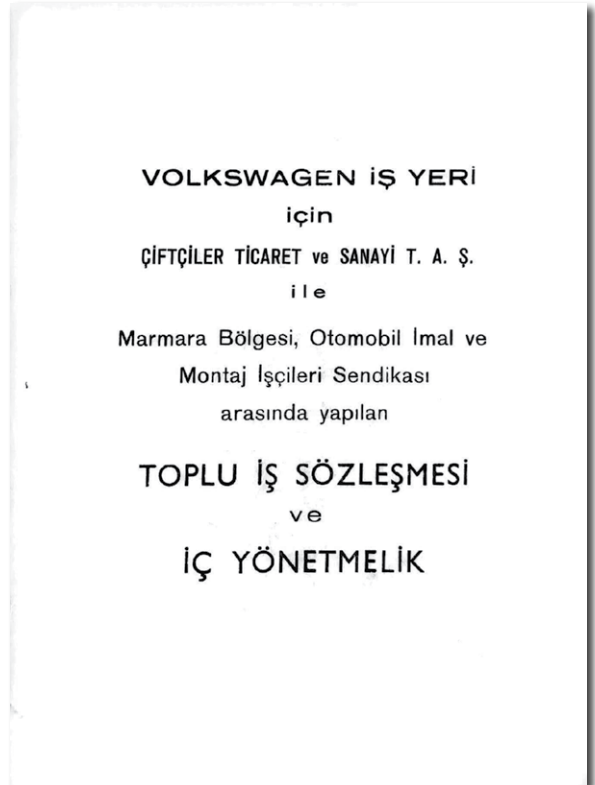
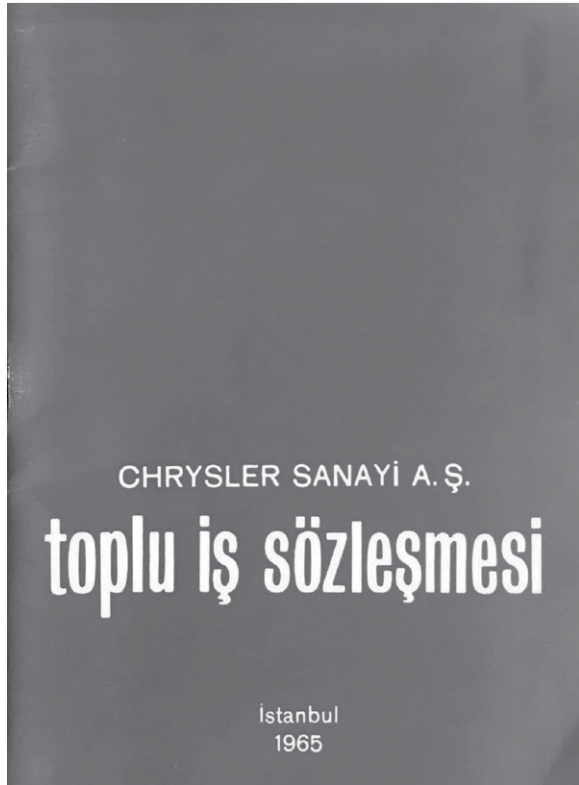
zarlık sürecinde imzalanmıştır. Diğer 7 sözleşme arasında ise Elektrofer Sanayi, işverenin MESS'e üye olduğu bir işyeridir.

MESS'e bağlı işyerlerinden Gebze Çayırova mevkiinde kurulu Elektrofer Çelik Sanayi müzakereleri, Bölge Çalışma Müdürlüğü'nün işyerinin sendikanın kurulu bulunduğu işkolunda olmadığı yönünde kararına karşı sendikanın İş Mahkemesi kararıyla yetki alabilmesinin ardından gecikmeyle başlamıştır. Otomobil-İş MESS'le 10 Haziran 1970 tarihinde masaya oturmuş ve toplu iş sözleşmesi altı oturumun ardından 1 Eylül 1970 tarihinde imzalanmıştır. Sözleşme 1 Eylül 1970 tarihinden başlayarak iki yıl sürelidir. Elektrofer sözleşmesi Otomobil-İş'in MESS ile bağtlatdığı ilk ihtilafsız toplu sözleşmedir.¹²⁴ Ancak işyeri "13 Aralık 1971 tarihinden geçerli olmak üzere tamamen kapatılmış" ve yetmiş beş sendika üyesi işsiz duruma düşmüştür.¹²⁵

Otomobil-İş'in bu dönemde toplu sözleşme imzaladığı İstanbul Zincirlikuyu'da kurulu bulunan Çiftçiler Sanayi de MESS'e bağlı bir işyeridir. İşyeri, Volkswagen montajı, bakımı, parça satışı ve ithali ile iştigal etmekte; "aynı zamanda Chrysler Sanayi A.Ş. ortaklarından olup bu firmanın ürünü olan DESOTO marka aracın genel distribü-

törlüğünü de yapmaktadır." Otomobil-İş'in bu işyerinde örgütlenmesi 1967 yılının sonlarına rastlamaktadır ve o tarihlerde işyerinde 165 işçi çalışmaktadır.¹²⁶ İşyerinde 1. dönem toplu iş sözleşmesi 1968 yılında yapılmış ancak Volkswagen firması ile işverenler arasındaki anlaşmazlıktan dolayı montaj durmuş ve işçi sayısı azaltılmıştır.¹²⁷ Kayıtlardan, sendikanın bu işyerinde bağtlatdığı toplu iş sözleşmesinin uygulanması sürecinde işyerinde iş yokluğu nedeniyle işçi sayısı otuz kişiye kadar düşürülmüş, işyeri "tamirhane" haline gelmiş olduğu anlaşılmaktadır. Sürec Otomobil-İş'in 1970 yılında toplanan 4. Genel Kurulu'na sunduğu Faaliyet Raporu'nda şöyle aktarılmaktadır:

İşte ikinci dönem sözleşmesine bu şartlar altında oturulmuş ve netice alınamamıştır. Alınan Grev kararına karşılık MESS'e bağlı işyeri Lokavt kararı aldığını bildirmiş ve Grev oylaması durumu hasıl etmiştir. Yanlış hesapların Bağdat'tan döndüğü gibi, yapılan grev oylamasında sendikamızın almış olduğu grev kararı iyice kesinleşmiştir. Bunun üzerine işverenler anlaşma zemini aramışlar, yapılan toplantılar işçi lehinde müspet sonuç vermek üzeredir. Bu devre eski sözleşmeden daha iyi haklar getirilmesi için çalışmalara devam edilmektedir.¹²⁸



Ne var ki, Otomobil-İş'in 1972 tarihinde toplanan 5. Genel Kurulu Çalışma Raporu'nda Çiftçiler Sanayii (Volkswagen) işyeri için herhangi bir kayıt bulunmamaktadır. Buna karşılık, 1974 yılında toplanan 6. Genel Kurulu Çalışma Raporu'nda Çiftçiler Sanayii ile 3. Dönem Toplu İş Sözleşmesi'nin 19 Mart 1973'te bağtlandığı belirtilmekte, sözleşmenin detayı raporda sunulmaktadır.¹²⁹

Sağlık ve Sosyal Yardım Bakanlığı Ana Tamirhanesi'nde bu dönemde bağtlanan toplu iş sözleşmesi, aynı zamanda Otomobil-İş'in kamudaki ilk toplu sözleşmesidir. Kamu sözleşmelerinin özelliği gereği müzakereler kolay geçmiştir. Otomobil-İş, 1 yıl süreli olarak bağtlanan sözleşme ile eski sözleşmenin "fersah fersah" geçildiğini kaydetmektedir: "Türkiye'de Sağlık Bakanlığına bağlı tamirhane ve depoların en üstün hakkına sahip sözleşmesi yapılmıştır."¹³⁰

Otomobil-İş'in bu dönemde MESS ve kamu dışında yürüttüğü Makine Elektrik Sanayi (MES), Kartal Mühendislik, Elektroteknik ve Otoyol Sanayii toplu sözleşme müzakereleri grevsiz sonuçlanmıştı.

1970 yılına kadar bağtlanan toplu sözleşmeler, Otomobil-İş'in ilk müzakere deneyimini edindiği süreçlerdir. Bu dönemde sendika, MESS'in soğuk yüzüyle karşılaşmış, katı prensipleriyle tanışmış ve MESS'e bağlı işyerlerinde toplu pazarlığın işveren sendikasının bu prensipleri nedeniyle kilitlendiğine tanık olmuştur. Otomobil-İş, "gayet olgunlukla" geçen müzakerelerin ardından ihtilafsız toplu iş sözleşmesi bağtladığı Makina Elektrik Sanayii (MES) sürecinin ardından şu değerlendirmeyi yapmaktadır:

İşverenlerin hukuk müşaviri aynı zamanda Çelik Montaj ve Otopar'ın toplu iş sözleşmesinde de bulunuyordu. Demek oluyor ki her türlü müşkülât işverenlerin hukuk müşavirlerinde değil, işverenler sendikasında...¹³¹

Örgütlenme sürecinin çetin geçtiği ve sendikalaşmaya karşı iki sendika temsilcisinin işten çıkarıldığı Kartal Cevizli, Tugay Yolu üzerinde kurulu Kartal Mühendislik işyerinde de sendikanın ve işçilerin kararlı tutumu temsilcilerin işe iadesini sağlamış, işveren toplu pazarlık masasına oturmuştu. Otomobil-İş, tekliflerinin çoğunun kabul edildiğini, sözleşmeden sonra, işyerinde işverenin

tutumunun yarattığı kimi "ufak tefek huzursuzlukların" da "işyeri temsilcileri ile sendikanın makul davranışı" sayesinde durulmuş, işyerinin "eski huzuruna kavuşmuş" olduğunu kaydetmektedir.¹³² Kadıköy-Göztepe'de kurulu olan ve otomobil marş ve şarj dinamlarının, kolektör kömürlerinin üretildiği Elektroteknik işyerinde de toplu iş sözleşmesi ihtilafsız kotarılmıştı.¹³³

MESS dışındaki toplu iş sözleşme süreçleri arasında çetin geçen Otoyol Sanayii olmuştur. Otoyol Sanayii, Kartal Maltepe, Gülsuyu mevkiinde kuruludur. Otobüs, çekici ve römork üreten bir fabrikadır. Otoyol işyerinde işçiler, üye oldukları Metal-İş'ten istifâ ederek "çalıştıkları işin sendikası" Otomobil-İş'e yöneldiler. Otomobil-İş kısa sürede işyerinde çalışan işçilerin çok büyük bir çoğunluğunu üye yazdı. Ancak Metal-İş'le yaşanan sendika rekabeti Otomobil-İş'in işyerinde yetki alabilmesini sekiz ay geciktirdi. Metal-İş Federasyonu ve sendikanın işbirliği ile yeni bir toplu görüşme çağrısı yapılarak tespit davası açıldı ve "İstanbul Valisi nezdinde yapılan bir toplantı sonunda toplu sözleşme yapabilme imkânı" elde edildi. (Otomobil-İş, 1972: 239) Otomobil-İş'in temsilcilerini bile kendi üyesi gösteren Metal-İş'in işyerinde hiç üyesi olmadığı mahkeme kanalıyla yapılan sayımda ortaya çıktı. Toplu pazarlık müzakereleri uzun ve çetin geçti. Otomobil-İş kayıtlarında "27 saat bilfiil" müzakere yürütüldüğü belirtilmektedir:

Sözleşme sırasında şimdiye kadar hiç bir sözleşmede yapılmayan en uzun oturum rekoru kırıldı... müzakereler ücret artışlarına yön verdi ve saat ücretlerine 120 - 105 - 225'er kuruş zam alınarak Chrysler'in ilk ücret basmağı bu suretle ortaya çıkmış oldu.¹³⁴

Bu dönemde ücret ve parasal haklar yanında Otomobil-İş'in, hassasiyetle üzerinde durduğu iş güvenliği ve disiplin kurulu maddeleri de toplu sözleşmelerde yer almaya başladı. Bir yıllık kamu sözleşmesi dışında toplu sözleşmeler iki yıl süreli olarak bağtlandı.



İŞYERİ	İMZA TARİHİ	YÜRÜRLÜK	SÜRE
TÜRK WILLYS OVERLANT VE VERDİ SANAYİ	1 Mayıs 1968		2 YIL
OTOPAR	17 Haziran		
ÇELİK MONTAJ	1 Ağustos 1969	15 Temmuz 1969	2 YIL
CHRYSLER	Nisan 1970	1 Eylül 1969	31 AY
MAKİNA ELEKTRİK SANAYİ (MES)			2 YIL
KARTAL MÜHENDİSLİK			
ELEKTROTEKNİK			
OTOYOL SANAYİ		1 Ocak 1970	2 YIL
ELEKTROFER ÇELİK ANAYİ	1 Eylül 1970	1 Eylül 1970	2 YIL
SSYB TAMİRHANELERİ			1 YIL
ÇİFTÇİLER SANAYİ	1968		

HAZİRAN 1970'E KADAR OLAN DÖNEMDE BAĞITLANAN İLK TOPLU İŞ SÖZLEŞMELERİ

BÜYÜK DİRENİŞİN AYAK SESLERİ: 1968-1970 İŞÇİ EYLEMLERİ

“Kuruluşunun hemen ardından DİSK, siyasi iktidarı da arkasına alan sermayenin başlıca hedefi haline gelmiştir. Sendikalaşmaya öncülük eden işçiler işten atılmakta, işyerlerinde işverenlerin baskıları ile sarı sendikalar kurdurulmakta ya da işçiler sarı sendikalara üye olmaya zorlanmaktadırlar. Bu baskı ve dayatmalara karşı, özellikle 1969 ve 1970 yılları, işçilerin DİSK’e geçmek için başlattıkları ve her biri emek tarihi içinde birer mit haline gelecek olan işyeri işgallerinin, direnişlerin birbirini izlediği yıllar olmuştur.”¹³⁵

Sendika seçme özgürlüğü için verilen ve birbiri ardınca yürütülen bu kıyasıya mücadeleler, DİSK tarafından Anayasa’da belirlenen temel hak ve özgürlüklere dayanılarak, “işçinin direnme hakkı” temelinde örgütlenmişlerdir. İşyeri işgalleri ve direnişler, 15-16 Haziran 1970 direnişinin hemen öncesindeki birkaç yıllık döneme damgasını vurmuş, büyük direnişin hazırlayıcıları ve işaret fişegi olmuşlardır.

Türkiye işçi sınıfı tarihi içindeki en önemli direnişlerden biri 4 Temmuz 1968 tarihinde lastik işkolunda gerçekleşmişti. Derby Lastik Fabrikası’nda işverenin DİSK’e bağlı Lastik-İş yerine kendi

kurdurduğu Kauçuk-İş’le toplu sözleşme yapmak istemesi üzerine işçiler fabrikayı işgal etmişler, işçilerin fiili müdahalesi sonuç vermiş ve fabrikada yargı gözetiminde yapılan referandum sonucunda, 950 işçiden 920’si Lastik-İş’i, 6’sı da Kauçuk-İş’i seçmişti. 6 gün süren işgal eylemi sonucunda kazanan işçiler ve Lastik-İş Sendikası olmuştur.

Derby işgali, DİSK’i ve DİSK’in tabana dayalı mücadeleci sendikacılık anlayışını boğma girişimini boşa çıkardı. Ama sermayenin siyasi iktidarı ve sarı sendikaları da yanına alarak DİSK’e karşı başlattığı saldırılar hız kesmedi.

METAL İŞÇİLERİ DİRENİYOR¹³⁶

1969 yılı metal işkolundaki işçi direnişleriyle başladı. 1969 yılının başlarında Singer işçileri fabrikayı işgal ettiler. Mart ayında Elektro Metal işçileri Çelik-İş’ten ayrılıp Maden-İş’e katıldılar. Mayıs ayında Altılar Sanayi işçileri Maden-İş’e geçtiler, Haziran’da Teksan işçileri “Maden-İş’i istiyoruz” sloganlarıyla iş bıraktılar.

1969 Mayıs’ında Silahtarağa’da kurulu Türk Demir Döküm Fabrikası’nda metal işçileri, Türkiye işçi sınıfı tarihinin en büyük direnişlerinden

“MEŞRULUĞUNU YİTİRMİŞ HER KURULUŞ İŞGAL EDİLEBİLİR.”

Arkadaş söyler misin yeni moda mıdır işgal etmek? Öğrenciler okullarını, işçiler fabrikaları topraksız köylüler toprakları işgal ediyor.

Hayır, bu öyle senin dedirin gibi moda falan değil. İşgal anayasanın başlangıç kısmında belirtilen direnme hakkının bir biçimidir.

Yani şimdi bu bir hak mıdır?

Hem de anayasada belirtilmiş bir hak.

Peki, eskiden yok mu idi?

Vardı.

Neden hiç kullanılmıyordu?

Meşruluğunu yitirmiş haksızlık eden her kuruluş işgal edilir. İşgal eden meşru müdafaa durumundadır.

Demek haksız olan her kuruluşa karşı işgal yapmak suretiyle direnilir.

İşçiler fabrikayı işgal ediyor. İşçiler içerde olmasa çalışma olmaz. Demek oluyor ki işgal diye bir şey söz konusu değil. İşgal dedikleri fabrikanın, okulun, toprağın yönetiminde, aksayan bir yan veya bir haksızlık olduğu zaman, zarar verenleri zararsız hale getirmek için müdahale etmektir. Bu da işgal değildir. Buna işgal demek yanlış olur.

Demek evimizin iyi idaresi için ev halkının evi kötü idare edene karşı dur demesi gibi bir şey işgal dedikleri.

Evet, çok güzel söyledin.

Ben de bu işgaller hakkımda kötü kötü şeyler düşünüyordum. Diyordum ki öğrenciler beleştan sınıf geçmek istiyorlar, bu yüzden de işgal yapıyorlar. İşçiler çalışmadan çok para almak istiyorlar ve onlar da bu yüzden işgal ediyor, köylülerin de gücü gücü yetene deyip başkasının toprağını işgal ettiklerini sanıyordum.

Düşündüğüm çok yanlış. Hayata atılan bir öğrenci, bilgisiz olunca, başarısız olacağından, beleş sınıf geçmeyi düşünmez. Kendisi için iyi olmaz. İşçi desen zaten kendisinden başka kimse çalışmaz. Çalışan işçinin hakkını hiç bir patron vermez. Hakkını alamayan işçi, hakkını alabilmek ve de haksızlığı gidermek için yönetime müdahale eder. Topraksız köylü devamlı kendisi toprakta çalıştığı halde aç kalır. Toprak sahibi devlete ait toprakları haksız olarak işgal etmiştir. Devlete ait toprakları kurtarmak için topraksız köylü de toprağın yönetimine müdahale etmektedir.

Ekmek gazetesinden, Maden-İş, Sayı 15, 10 Eylül 1969.

birini gerçekleştirdiler. 2500 işçi 15 Mayıs'ta, işverenin Çelik-İş'le işbirliğini, Maden-İş'e üye olmaları üzerine beş işçinin işten çıkarılmasını ve Maden-İş üyelerine yapılan baskıları protesto etmek amacıyla şalterleri indirdi. Çevre fabrikalardan gelen işçilerle birlikte fabrika etrafında mahşeri bir topluluk meydana geldi. İşçilerin talebi, işverenin Maden-İş'i tanıması; işten çıkarılan işçilerin tekrar işe alınmasıydı. İşverenle Maden-İş arasında 5 saat süren görüşmenin ardından tutulan ön protokolle işveren, işçilerin bütün isteklerini kabul etti. İşçi ücretlerine zam yapıldı, direnişte geçen sürelerin yanında işten çıkarılan işçilerin boşta geçirdikleri sürelerin ücretleri de ödendi.¹³⁷

Haziran ve temmuz aylarında Öz Maden-İş Sendikası'na üye olmaya zorlanan Horoz Çivi Fabrikası'nda çalışan yaklaşık 800 işçi Maden-İş'e katılarak sarı sendikaya, işveren baskılarına ve sömürüye başkaldırdı. Maden-İş'ten istifa etmemek-

te direnen işçilerden otuzu işten çıkartıldı. Patronun çağrısı ile fabrika polis tarafından sarıldı. Bu baskılar karşısında Haziran ayı başında Maden-İş taraftarı işçiler toplu halde işi bırakarak “fiili durum” yarattılar. Hareket civardaki fabrikalarda çalışan işçilerden ve devrimci gençlerden de büyük destek gördü.¹³⁸

Ağustos'ta Maden-İş üyesi Türk Demir Döküm işçileri bir kez daha fabrikayı işgal ettiler, kendilerini fabrikadan çıkarmak isteyen polisi fabrikaya sokmadılar.

Eylül'de Rabak işçileri baskılara karşı direnişe geçtiler. Direniş 8 Eylül Pazartesi günü başladı. Anayasa'nın kendilerine tanıdığı hakkı kullandıklarını açıklayan işçiler çevre fabrikalardan da destek gördüler. İşçilerin talepleri; işten çıkarılan arkadaşlarının yeniden işe alınması, direnişte geçen sürelerin ücretlerinin ödenmesi, hiçbir işçiye veya sendikaya kanuni bir soruşturmanın açılmaması ve iş

teminatı idi. 29 Eylül günü imzalanan protokolle işçilerin isteklerinin tamamı işverence kabul edildi.

Ekim'de Talisman işçileri, Arçelik işçileri Maden-İş'e katıldılar. Kasım'da İzmit Çelik Halat işçileri, Hisar Çelik Fabrikası işçileri, Ege Sanayi işçileri direnişe geçtiler.

1969 yılında Otosan, Auer, İntena, Es-Aş, Magirus işçileri Maden-İş'e katıldı. Türk Demir Döküm'de, Kavel'de, Gamak'ta, Magirus'ta, Auer'de, Elektro Metal'de işçiler, sarı sendikaları direnerek, hatta yer yer toplum polisiyle çatışarak kovdular.¹³⁹

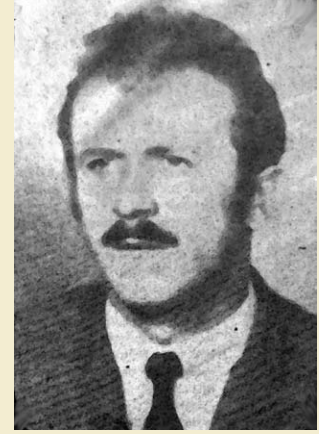
“MEZARLARDAN ÇIKTILAR BAYRAM BENİM NEYİME...”

1969 yılının sonunda Türkiye işçi sınıfı tarihinin en dramatik olaylarından biri yaşanır. İstanbul Topkapı'daki İbrahim Gamgam'a ait Gamak Elektrik Motorları Fabrikası'nda 29 Aralık 1969 günü ücret alacakları için işyerine gelen işçilere polis saldırır, işçi Şerif Aygün polis kurşunuyla katledilir. 2'si ağır olmak üzere 4 işçi yaralanır.

İşyerinde çalışan 514 işçinin 504'ü Maden-İş üyesidir. Patron 2 ay boyunca işçileri yarım yevmiye çalıştırıp devamlı mecburi izin yaptırmaktadır. 22 Aralık Cuma günü işyerine gelen işçiler Toplum Polisiyle karşılaşılır. Polisin elinde içinde 124 işçinin işten çıkarıldığını bildiren bir liste vardır. Patron Ocak ayının 4'ne kadar fabrikayı kapatmıştır. İşçiler, Aralık ayında çalıştıkları 15 günün parasını isterler, İşveren de bu paraların 29 Aralık günü ödeneceğini söyler. 29 Aralık Pazartesi günü işçiler erkenden fabrikaya gelirler. Fakat polis yolu kesmiş, kimseyi içeri sokmamaktadır. İşçiler, ısrar ederler. Birden polis saldırısı başlar. İşçiler de kendilerini sopalarla, taşlarla

korumak zorunda kalırlar. “Coplar inmeye silâhlar sıkılmaya başlamıştır. Fabrika'nın içine giren polisler camlardan kurşun yağdırmaktadırlar.” Şerif saat 12,35'te vurulur.

“... Bir polis kurşunu Şerifin sağ memesini buluyor. Yarasından oluk gibi kan akmaya başlıyor. Selim de hemen yanında omuzluyor Şerifi, başlıyor koşturuyor. Polisler halâ kurşun yağdırıyorlar. Saat 12,40 da yardımcı polis ekipleri geliyor. Ellerinde silah bir yüzlerce polis... Mezarlar arasından yaralı insan sesleri geliyor. Her işçiye en az yedi, sekiz polis düşüyor ve ölümüne vuruyorlar.”



Şerif Aygün.

*Maden-İş, tarihsiz Özel Sayı
(1970 yılının 6 Nisan – 23 Mayıs tarihleri arasında
yayınlanmıştır)*

MESS Yönetim Kurulu Karar Defteri'nden.

30 Mayıs 1969

Son zamanlarda sayısı artan, işçilerin kanunsuz toplu hareketleri tezekkür edildi:

a) Meselenin bir defa da bugün toplanacak olan sendika meclisinde görüşülmesini temin etmek üzere, Meclis Başkanlığına taktir verilmesine,

b) Sendika Meclisinde belirlenecek görüşlerin müteakip ilk yönetim kurulu toplantısında tezekkür edilmesine ittifakla karar verildi.

1 Temmuz 1969

30 Mayıs 1969 tarihli Sendika Meclisi toplantısında, kanunsuz toplu fiillerin sebeplerinin, safahatının ve

neticelerinin MESS Gazetesinde neşredilmesi hususunda ileri sürülen dilek müzakere edildi.

a) Kanunsuz toplu fiillerin ifa edildiği işyeri işverenlerinin muafakat etmesi

b) Kanunsuz hareketin, kötü emsal teşkil etmeyecek ve işveren camiası yönünden başarılı bir neticeye bağlanmış olduğunun genel sekreterlikçe takdir edildiği

c) Hadisenin işveren camiası ve sendikamız yönünden bir sakınca arz etmediğinin keza genel sekreterlikçe takdir edildiği

Hallerde kanunsuz fiillerin sebeplerinin safahatının ve neticelerinin MESS gazetesinde yayımlanmasına ekseriyetle karar verildi (Şekip Menço karara müstenkif kalmıştır).

MESS, 1999, s. 178.

Maltepe'deki İzsal döküm fabrikasında 700 işçi, işverenin Bizim-İş Sendikası'na üye olmaları için yaptığı baskılarına rağmen Maden-İş'e katılırlar.¹⁴⁰ Kartal ve Pendik bölgesinde bulunan Arçelik, Hisar Çelik, Boru Sanayi, Talisman gibi metal sanayiinin önemli fabrikalarında Metal-İş ve Çelik-İş'e başkaldıran işçiler Maden-İş'e üye olurlar.¹⁴¹ 1969'un sonlarında Ege Sanayi Fabrikası'nda işverenin işçilerin Çelik-İş'ten Maden-İş'e geçmelerinde öncü olan Maden-İş Lokal Başkanı Hüseyin Demirel'in de olduğu üç işçiyi işten çıkarması üzerine direniş yapılır.¹⁴²

Maden-İş 1969 yılını bir mücadele yılı olarak, işçilerin "tek tek fabrikaların işçileri olmaktan çıkıp, yekpare bir işçi sınıfı olmaya" yöneldikleri bir yıl olarak nitelemekteydi. Onlar "menfaatlerini, hayatlarının, kendilerini ezenlerin bir olduğunu" görmüşlerdi.¹⁴³

1970: SUGURLAR... DEMİR DÖKÜM...

DİSK 1970 yılını gene direnişlerle, işçi eylemleriyle karşıladı. 1970 yılının 4 Mayıs sabahı işbaşı düdüğü Sungurlar fabrikasında yeni bir çalışma gününü değil, emek tarihi içindeki en önemli fabrika işgallerinden birini başlatıyordu "Her zamanki gibi tulumlarını giymiş işçiler o gün tezgâhlara değil, kapılara doğru yürüdüler. Ve kocaman bir pankart asıldı kapıya: sungurlar fabrikasında işgal var!"¹⁴⁴ Bu, ısı sanayinin en büyük kazanlarını döken Sungurlar fabrikasında aynı yıl içindeki üçüncü işgaldir. İlk işgal 25 Mart'ta, Çelik-İş'e karşı Maden-İş'e katılanlar üzerinde yoğunlaşan işveren baskılarını protesto amacıyla yapılmış ve aynı gün işverenin, geri adım atması üzerine saat 17.00'de kaldırılmıştı. İkinci işgal 8 Nisan günü başlamıştı, işçiler asgari ücretin uygulanmasını, Maden-İş üyelerine yapılan baskının kaldırılmasını, işten atılmaları son verilmesini, sosyal yardımların ödenmesini istiyorlardı.¹⁴⁵ "Çıkar yol bulamayan patron Sabahattin Sunguroğlu, Maden-İş Sendikası'yla ön protokolü imzaladı. Ve işçiler 52 saat süren işgallerini bırakıp tezgâhlarının başına döndüler." Ne var ki bu protokolle kabul edilen hakların bir türlü uygulanmaması ve üstelik hiçbir gerekçe gösterilmeksizin altı¹⁴⁶ işçinin işten atılması üzerine 4 Mayıs sabahı Sungurlar'da üretim durdu.

İşçiler bu namuslu kavganın içindeyken bir Albay geliyor: Yapmayın, etmeyin, bakın Kamboçya'ya ne hale geldi Orada da işçiler

sizin gibi yaptılar da ondan böyle oldu. Amerika girdi ve temizlemeye çalışıyor komünistleri... Siz de devam ederseniz başımıza bu gelir. Yapmayın, etmeyin diyor. İşçiler anlıyorlar ki, bu Albay işçiden değil, patronlardan yanadır.

Jandarmalar, polisler geliyor, fabrikanın çevresinde dolaşan, Muharrem Akbaş'ı, Feyzi Ömeroğlu'nu, İbrahim Akkale'yi, Ali Küçükaydın'ı, Muammer Gül'ü tutukluyor. İşçiler anlıyorlar ki, Devletin polisi ve jandarması patronun emrindedir. Gazeteler işçilerin haklı isteklerini yazacağına, patronun söylediklerini yazıyor. İşçiler anlıyorlar ki, gazeteler de patron gazeteleridir. Hükümet 'bu işçilere engel olun' diyor. İşçiler anlıyorlar ki, hükümet, patronların hükümetidir. Patron ve adamları fabrikanın çevresinde işçileri satın almaya çalışıyorlar, sarı sendikaya kaydetmeye uğraşıyorlar. İşçiler anlıyorlar ki, patron kendilerini koruyan devrimci Maden İş Sendikası'ndan değil, sarı sendikadan yanadır.¹⁴⁷

Sungurlar işçisi yalnız değildi. Silâhtar bölgesinde çalışan 20 bin işçi direnişe destek için fabrika önüne geldi. "Önde, Demir Döküm, ellerinde pankartlarla yürüyordu. Ellerindeki pankartta, 'Direnin yanınızdayız' arkada, Rabak, 'Yaşasın işçi sınıfının devrimci gücü', arkada Elektro-Metal, 'Patronsuz Türkiye', arkada Estaş, arkada Şakir Zümrü, arkada Çelik Endüstrisi ve diğer fabrika işçileri, devrimci slogan ve pankartlarla yürüyordu."¹⁴⁸

Silahlı kuvvetleri temsilen bir Albay'ın, "şerefi ve silâhi üzerine yemin ederek" fabrikayı işçilere teslim edeceğinin sözünü vermesi üzerine işçiler idareyi Silahlı Kuvvetler temsilcisi olarak "geçici süre için" teslim ettiklerini açıklarlar. Hakların verilmesi durumunda hareket yeniden başlayacaktır. Karşılıklı teminattan sonra işçiler, İstiklâl Marşı'nı ve Dağ Başı Duman Almış marşını söyleyerek, fabrikadan çıkarlar.

Devrimci bilinç ve disiplinle yürüttükleri savaşa bir süre ara verip, fabrika yönetimini geçici olarak Silahlı Kuvvetlere bırakan Sungurlar işçileri, tüm isteklerinin kabul edilmesi üzerine 25 Mayıs 1970 Pazartesi günü işbaşı yaptılar.

Vilâyet konağında yapılan toplantıda işverenin kabul etmek sorunda kalıp imzaladığı protokolde şu hususlar vardır:

- 1- Olaydan önce çıkarılan altı kişi tekrar işe alınacak,
- 2- Çalışılmayan günlerin ücretleri çalışmış gibi ödenecek,
- 3- İşveren olaydan mütevellit hiçbir sendika üyesine ceza veremeyecek, adli ve hukuki takibat için resmi ve hukukî makamlara başvurmayacaktır.
- 4- Daha önceki olaylar için adli ve idari makamlar tarafından hangi nedenle olursa olsun, çağrılan sendika üyelerine, işveren izin vermek zorundadır.

İmzalanan protokolün açıklanmasından sonra işçiler sendika yöneticilerine teşekkür ederek işbaşı yapmışlardır.¹⁴⁹

Aynı günlerde ECA Pres-Döküm Fabrikası'nda, işçilerin Metal-İş'ten istifa edip Maden-İş'e geçmeye başlamaları üzerine patronun öncü işçileri işten atması ve Metal-İş'e de aidat kesmeye devam etmesi üzerine direniş başlar. 6 Mayıs Perşembe sabahı işbaşı düdüğüyle birlikte makineler durur, kapılar tutulur, işçiler dama çıkarlar.¹⁵⁰ Bu dönem-

de İzmir Clemenson, İzmit Anadolu Döküm, Garanti Alüminyum işçileri fabrikayı işgal ederler.¹⁵¹ 1969 ve 1970 yılları madeni eşya işkolunda Maden-İş'in örgütlediği etkili grevlere sahne olur.

Maden-İş'in direnişlerinde ve örgütlenme çalışmalarında *Devrim İçin Hareket Tiyatrosu*'nun çabaları ve katkısı da anılmaya değer. Devrim İçin Hareket Tiyatrosu, Silahtar'daki Bahariye Demir Çekme fabrikasının ve Maden-İş 1. Bölge Temsilciliği kanalıyla sendikaya katılan İzsal fabrikasının örgütlenme sürecinde ve bölgelerde, pek çok fabrikada düzenlenen üye toplantılarında gösterileriyle etkili rol almıştır.¹⁵²

1970 yılının önemli gelişmelerinden biri de bir yıl önce Türk Demir Döküm'de gerçekleştirilen direnişin meyvesini vermesi; Maden-İş Sendikası ile Demir Döküm işvereni arasındaki toplu sözleşmenin imzalanmasıdır. Sözleşme 2 yıl için bağtlanmış ve 1.3.1970 tarihi ile 30.4.1972 tarihleri arasında yürürlükte kalmıştır.

1968 yılında başlayan ve 1969, 1970 yıllarında yaygınlaşarak süren işçi eylemleri, direnişlerin son halkası 1970 yılında örgütlenen 15 – 16 Haziran büyük direnişi oldu. 1971 yılının 12 Mart günü verilen askeri muhtıra ile Türkiye ve DİSK için yeni bir dönem başlayacaktı.

1969 GENEL SEÇİMLERİ

Türkiye'de işçi direnişleri, fabrika işgalleri sürerken 12 Ekim 1969 tarihinde yapılan genel seçimlerle, TBMM 14. dönem milletvekilleri belirlendi. Adalet Partisi oyların yüzde 46,55'ini alarak seçimlerden birinci parti olarak çıktı ve 450 milletvekilinden oluşan Meclis'te 256 sandalye kazandı. Cumhuriyet Halk Partisi yüzde 27,37 oranında oy alarak 143 milletvekili çıkarabildi.

Türk-İş 12 Ekim seçimlerinden önce, Ankara Tandoğan Meydanı'nda 24 Ağustos Pazar günü bir miting düzenledi. Türk-İş Başkanı Seyfi Demirsoy, 12 Ekim'den sonra kurulacak hükümetin programına girmesini istedikleri hususları bir muhtıra halinde vereceklerini açıklamıştı.

12 Ekim'in sonrasında ise Türk-İş, seçim sonuçlarını değerlendirirken seçime katılma oranının düşüklüğüne özellikle işaret etti. Seçime katılanlar, tüm seçmenlerin yüzde 64,35'i idi ve seçmenlerin

neredeyse üçte biri sandığa gitmemişti. Türk-İş'in dikkat çektiği bir nokta da Türk-İş kökenli dokuz sendikacının Meclis'e girmiş olmasıydı. 1965 seçimlerinde Meclis'e AP listesinden dört milletvekili girmişti. 12 Ekim 1969 seçimlerinde ise CHP'den de beş sendikacının Meclis'e girmesiyle bu sayı dokuzaya yükselmişti.¹⁵³ 1965 ve 1969 seçimlerinde Lastik-İş Genel Başkanı Rıza Kuas da TİP listesinden milletvekili seçilerek Meclis'e girmişti.

Kesin seçim sonuçlarının belli olmasından sonra, Seyfi Demirsoy başkanlığında Türk-İş İcra Kurulu ve Türk-İş Yönetim Kurulu üyelerinden oluşan bir heyet, Başbakan ve AP Genel Başkanı Süleyman Demirel'i ve ana muhalefet partisi Genel Sekreteri Bülent Ecevit'i ziyaret edip, seçim sonuçlarından dolayı tebrik ettiler. Başbakan Demirel'le görüş-tükten sonra, Başbakanlıktan çıkarken gazetecilerin sorularını da cevaplandıran Türk-İş Başkanı Demirsoy Başbakan Demirel'i seçim sonuçların-

dan dolayı tebrik ettiklerini söyledi, bu arada diğer Devlet Bakanlarını da ziyaret ettiklerini belirterek şöyle dedi: “Bu bir nezaket ziyareti idi. Tabiatıyla sığağı sığağına iş konuları görüşülmez. Tabii bu arada şunu da söyleyeyim, işçilerin emeklilik kanunu Meclisler toplanır toplanmaz Senato’da ilk olarak ele alınıp çıkarılacak kanundur.” *Türk-İş* dergisinde şu değerlendirmeye yer aldı:

İşçi milletvekilleri, hangi partiden olurlarsa olsunlar, Türk-İş’in görüşlerine uygun ve tam bir işbirliği ve dayanışma içinde ortak bir hareket yolu tutacaklardır. İşçiye hizmet yolunda yapılacak bütün çalışmalarda, işçi milletvekilleri parti ayrımı gözetmeksizin hareket edecekler ve uzun süreden beri Mecliste bekleyen işçilerle ilgili kanunların çıkarılması için ortak çaba sarfedeceklerdir. Bunun aksini düşünmek bile mümkün değildir.¹⁵⁴

DİSK ve Maden-İş ise 1969 seçimlerinin öncesinde “işçilerin politik bir güç olmadan haklarını elde etmelerinin mümkün olmadığı” inancıyla, “emekçi halkı iktidara getirecek biricik parti” olarak gördükleri Türkiye İşçi Partisi’ni (TİP) destekleme kararı almış ve bunu kapsamlı bir bildiri ile duyurmuşlardı.¹⁵⁵ DİSK’in TİP’e verdiği destek sadece açıklamayla sınırlı kalmamış DİSK’ten ve üye sendikalarından toplam 22 sendikacı 1969 seçimlerinde TİP listelerinden aday olmuşlardı. Adaylar arasında Cenani Bıçakçı (Adana), Sezai Zeren (Balıkesir), Niyazi Kuas (Bilecik), Selahattin Bayın (Sakarya), Adil Yıldırım (Ankara), İsmet Demir Uluç (Çankırı), Durmuş Öztürk (Çorum), Sakip Bulutlu (İçel), Rıza Kuas (İstanbul), Kemal Nebioğlu (İstanbul), Şinasi Kaya (İstanbul), Deriş Sabır (İstanbul), ve Selahattin Gökdağ (Sinop) yer alıyordu.¹⁵⁶ Ancak sadece Rıza Kuas seçilebilecek, TİP’i Meclis’te Genel Başkan Mehmet Ali

SENDİKACI MİLLETVEKİLLERİ /1969

Türk-İş

Şevket Yılmaz (Teksif Başkanı, Adana, AP)
Abdullah Baştürk (Genel-İş Başkanı, Yozgat, CHP)
Enver Turgut (Tes-İş Başkanı, Kayseri, AP)
Osman Soğukpınar (Ges-İş Başkanı, Ankara, CHP)
Hasan Türkay (Çimse-İş Başkanı, İstanbul, AP)
Burhanettin Asutay (Türk-İş 3. Bölge Temsilcisi, İzmir, CHP)
Orhan Sorguç (Tek Gıda-İş Genel Başkan Vekili, İzmir, AP)
Emir Postacı (Adana Harb-İş, Adana, CHP)
Bahir Ersoy (Tekstil, İstanbul, CHP)

DİSK

Rıza Kuas (Lastik-İş Genel Başkanı, İstanbul, TİP)

Türk-İş, Sayı 80, Ekim 1969, s. 3.

Aybar’la birlikte temsil edecekti.

Solda, TİP içinde ve DİSK tarafından bir başarısızlık olarak değerlendirilen 1969 seçimlerinin ardından *Maden-İş* gazetesi tarafından atılan manşet, DİSK’in siyasetinin sınıfsal içeriğini de ortaya koyuyordu: “Gene tüccarlar patronlar ağalar kazandı.” Ve “İşçiler kendi adaylarını seçmezlerse sandıktan her zaman bu adamlar” çıkacaktı: “Olan oldu. Başımıza bir bela geldi ki gene, sormayın. Başa gelen çekilir derler ya çok çekeceğiz belli. Sözün kısası işçi arkadaş sana karşı olan patronlar, tüccarlar, ağalar, Amerikan uşakları seçildiler. Eski hamam eski tas.”¹⁵⁷



OTOMOBİL-İŞ 4. GENEL KURULU: 14 HAZİRAN 1970

Otomobil-İş'in 14. Genel Kurulu, 15-16 Haziran direnişinin bir gün öncesinde Kadıköy Evlendirme Dairesi'nde toplandı.

Türkiye Sendikacılık Ansiklopedisi, Genel Kurul'da Türk-İş yöneticilerinin Otomobil-İş'in 55 gün süren Otopar grevini ziyaret etmemelerinin eleştirildiğini, bu konu üzerinde Burhan Baksı'nın söz aldığını, Federasyon'un etkinlikleri, "Otoyol işyerinin Otomobil-İş'e üye olması, Chrysler işyerinde işverenin lokavt ilan etmesi, Sace işyerinde sendikanın tavrı, TOE işyerinin sendika çatısı altına girmesi" üzerinde durulduğunu kaydetmektedir.¹⁵⁸ Yapılan seçimlerde Aydın Özeren yeniden Genel Başkan olurken, Genel Sekreterliğe Sami Ataç, Mali Sekreterliğe Kenan Evcin seçildi.

4. Genel Kurul'un önemli bir özelliği de o tarihe kadar amatör olan sendika Genel Başkan dahil İcra Kurulu üyelerinin profesyonel sendikacılık hayatına ilk adımlarını bu Genel Kurul'la atmış olmalarıdır. Sami Ataç 4. Genel Kurul'da profesyonel sendikacılığa geçişlerini şöyle anlatmıştır:

"Evet 4. Genel Kurulda... profesyonel olduk. Ben, Aydın Bey Başkan, Kenan Bey. Kenan Evcin benden yaşça büyüktü, emekli başçavuş. Kenan Evcin Mali Sekreter oldu. Üçümüz amatörlükten profesyonel sendikacılığa geçtik. Kenan Bey çok kısa [görev yaptı]... çünkü o zamanlar bence sendikanın hemen hemen en zor günleriydi." ¹⁵⁹

15-16 HAZİRAN: GENEL DİRENİŞ¹⁶⁰

HEDEF DİSK'İ ORTADAN KALDIRMAK

12 Ekim 1969 genel seçimlerinin ardından Süleyman Demirel'in Başbakanlığında kurulan Türkiye Cumhuriyeti'nin 31. Hükümeti'nin ele aldığı ilk konulardan biri de Sendikalar Kanunu'nda değişiklik yapılması oldu. AP, CHP ve GP milletvekillerinden oluşan dokuz kişilik Geçici Komisyon Türk-İş ile Türkiye İşveren Sendikaları Konfederasyonu temsilcilerini davet ederek görüşlerini aldı. Hükümet tasarısı ile CHP'li milletvekillerinin tekliflerini müzakere ederek değişiklik teklifini hazırladı. Teklifin kritik düzenlemesi sendikalara, faaliyet gösterdiği işkolunda çalışan işçilerin 1/3'ünü temsil zorunluluğu öngörmekteydi. Sözde "sendikal rekabeti önlemek ve güçlü sendikacılığı temin etmek" gerekçesiyle hazırlanan teklif, TİP Kocaeli Senatörü Fatma Hikmet İşmen'in de Meclis kürsüsünden dile getirdiği gibi ¹⁶¹ aslında DİSK'i ortadan kaldırmayı amaçlıyordu.¹⁶²

Bu tarihlerde (11-16 Mayıs 1970) toplanan Türk-İş'in 8. Genel Kurulu'nda Türk-İş Genel Başkanı Seyfi Demirsoy, açış konuşmasında şu müjdeyi veriyordu:

Sırası gelmişken siz değerli arkadaşlarıma bildirmek isterim ki, Sendikalar kanunun bazı maddelerini değiştiren tasarı, Geçici Komisyonunda neticelenmiştir. Toplu sözleşme ve Grev Kanunun da bir kısım maddelerini değiştiren tasarının Komisyonunda görüşülmesi[ne de] sonuçlanmış gözü ile bakabiliriz. Her iki tasarı da Komisyonunda görüşülürken hemen her toplantısında bulunduk. Müsamaha sınırlarını aşar mahiyette müzakerelere katılarak Türk-İş'in görüşlerini belirtmeye çalıştık" diyerek hem tasarıların son durumu hakkında hem de kendilerinin sürdürdüğü çalışmalar hakkında delegelere bilgi verdi.¹⁶³

Türk-İş 8. Genel Kurulu'nda bir konuşma yapan Çalışma Bakanı Seyfi Öztürk, "Mecliste bulunan Sendikalar Kanunu sayesinde tabela sendikacılığının ve sendika enflasyonunun önleneyeceğini ve ideolojik akımların aleti haline gelen sendikaların ortadan kalkacağını" açıkladı.¹⁶⁴ 18 Mayıs 1970 tarihli *Gündem* gazetesi haberine göre Türk-İş Genel Sekreteri Halil Tunç, Genel Kurul kürsüsünden Çalışma Bakanı'na destek olacaklarını, çelme takmayacaklarını söyleyerek, "Bizim başarımız

onun başarısı olacaktır” dedi. Geçici Komisyon Başkanı Turgut Toker ise “274 ve 275 sayılı yasalarda yapılacak değişikliklerin yürürlüğe girmesiyle Türkiye’de Türk-İş’ten başka konfederasyon kalmayacağı, kanunun koyduğu kuralları yerine getiremeyeceği için DİSK’in tasfiye olacağı” müjdesini verdi.¹⁶⁵

BÜYÜK DİRENİŞ KARARI

DİSK, değişiklik tasarısı üzerine DİSK’in görüşlerini içeren, tasarının geri çekilmesini talep eden ve Cumhurbaşkanı, Başbakan, Milli Güvenlik Kurulu Genel Sekreteri, CHP Genel Sekreteri’ne hitaben kaleme alınan metni 9 Haziran 1970 günü gönderdi. DİSK Yönetim Kurulu bir “Uyarı Heyeti” oluşturarak, Cumhurbaşkanı, Başbakan, Milli Birlik Grubu ve CHP Genel Sekreteri ile görüşmek üzere 10 Haziran 1970 günü Ankara’ya gitti.¹⁶⁶ Ne var ki bu diyalog çabası sonuç vermedi, Heyet Ankara’dan eli boş döndü.

DİSK, 12 Haziran 1970 tarihinde bir basın toplantısı düzenledi. DİSK Genel Başkanı Kemal Türkler, burada yaptığı yazılı açıklamada, Adalet Partisi, Cumhuriyet Halk Partisi ve Güven Partisi’ni oylarını birleştirerek işçilerin serbestçe sendika seçme özgürlüğünü ortadan kaldırmakla suçladı. Türkler, açıklamada, kesin eylem biçiminin saptanması için aynı gün 14.00’te DİSK Yönetim Kurulu’nu, 13 Haziran, saat 14.00’te DİSK üyesi sendikaların yönetim kurulu üyelerini, 14 Haziran Pazar günü ise saat 10.00’da işyeri temsilcilerini toplantıya çağırdıklarını duyurdu. 14 Haziran günü DİSK, “Anayasal Direniş Komiteleri” kurulmasına ve bu kanalla Ankara’ya yoğun ve etkili biçimde protesto telgrafları gönderilmesine karar verdi. Telgraflar, “Anayasal Direniş Komiteleri” adına işyeri baştemsilcilerinin imzasıyla gönderildi. Anayasal Direniş Komiteleri adına yayınlanan 1 no.lu bildiri şu satırlarla sona eriyordu: “DİRENİŞ: Bu kanunlar geri alınıncaya kadar. ALINMAZSA DİRENİŞ: Ölüme kadar. YAŞASIN İŞÇİLERİN YİĞİT MÜCADELESİ.”¹⁶⁷

Kritik toplantı, 14 Haziran 1970 Pazar günü, fabrikalardan gelen DİSK üyelerinin katılımıyla, Merter’de Lastik-İş Sendikası’nın en üst katında, henüz inşaat aşamasında bulunan salonda yapıldı. Toplantıya yedi yüz kadar temsilci katıldı. Kemal Türkler, şalterlerin kanunlar Meclis’ten geri alınıncaya kadar 15 Haziran Pazartesi sabahı çekilerek

direnmeye girilmesinin teklif edildiğini açıkladı:

Bunun ismi genel grev midir? Direnme midir? Fiili grev midir? Fiili direnme midir? İşgal midir? Tasarılar geri alınıncaya kadar çalışmamak, onu ilgili olanlar düşünsünler. (...) Kardeşler bu direnme hareketlerine başladığı takdirde, çünkü yazılı teklifler var, onların hepsini toparlayarak söylüyorum, fabrikalarda oturarak vakit geçirmekte, fabrikalarda gerekli kadar nöbetçi bıraktıktan sonra kendi muhitlerindeki, yollarda, sokaklarda halk arasında pankartlarla, dövizlerle yürüyüş yapmak, buna kim karar verecek, gene işçilerin kendisi karar verecek. Bir yandan fabrika işçileri yürüyüşe başladıkları zaman, önünden geçtikleri fabrikalar onlara katılacak. (...) Kardeşler, bu dava içerisinde, bu savaş içerisinde eğer topluca belediye otobüslerinden yararlanmak istenirse, vapura binmek gerekirse, banliyö trenine binmek gerekirse topluca bilet almayacağız. Biletimiz, en güzel şerefimizi ifade eden anımızdaki işçilik damgasıdır.¹⁶⁸

Türkler’in açıkladığı kararlar, katılanların coşkulu alkışlarıyla onaylandı. Türkler, 17 Haziran Çarşamba günü saat 17.00’de Taksim’de bir miting yapılacağını da kaydetti.

70 BİN DEV İŞÇİ

15 Haziran 1970, Pazartesi günü DİSK’in örgütlü olduğu işyerlerinin neredeyse tamamında çarklar durdu. Kimi fabrikalarda işçiler sokağa çıkmaya başladılar, kimi fabrikalarda ise fabrika bahçesinde ya da kapısında protestolar başladı.

AEG-Eti, Aksan, Antaş, Arçelik, Auer, Ayvansaray Cıvata, Bahariye Sıcak Çekme, BİMAK, Borusan, BÖHLER, Cihan Radyo-TV/Grundig, Çelik Halat, Chrysler, Demir Döküm, Demirel, Denet Cıvata, Dökümay, Dümeks, EAC Pres, ECA, Elba, Elektro Metal, Erka Balata, Enfa Elektrik Malzemeleri, Esaş, Estaş, Eternit Boru, Gamak, Gazal, Gülok, Haymak, Hisar, İzmit Tel, İzmit Ampul, Job Tıraş Bıçakları, Magirus-Otosan, MİNO, Nursan, Oto Makas, Philips, Philips Profilo, Rabak, Silvan Çelik Döküm, Simko, Singer, Sungurlar, Şakir Zümre, TEZSAN, Türkeli, Türk Kablo, Uzel, Varil Sanayii, VİTA Teneke ve diğer fabrikalar direnişin başını çekiyordu.



Kadın-erkek, fabrikalardan çıkan işçiler, bölgedeki diğer fabrikaların önüne gidiyor, yeni katılımlarla büyüyen kortejler, alkışlar ve sloganlar eşliğinde yürüyüşe geçiyordu. İstanbul'un Anadolu yakasında Kartal İlçesi'nden başlayan işçi yürüyüşü Ankara Asfaltı boyunca, yol üzerindeki fabrikalardan katılanlarla birlikte ilerledi. Çayırova ve Tuzla'dan gelen işçiler ise Gebze'ye yürüdüler. Avrupa yakasında ise işçiler Bakırköy, Topkapı, Sağmalcılar güzergâhında yürüdüler. İşçiler, Eyüp'te gözaltına alınan iki arkadaşlarını Eyüp Emniyet Müdürlüğü'nü kuşatarak polisin elinden aldılar. İstinye'den yola çıkan bir yürüyüş kolu, Levent bölgesindeki işçilerle buluştu. İzmit'te iki ayrı yürüyüş kolu da kent merkezine yöneldi. Yürüyüş akşam saat 17.00'ye kadar sürdü ve meydanlarda sendikacıların ve işçi temsilcilerinin konuşmalarıyla sona erdi. Eyleme 15 Haziran günü 117 işyerinden 70 bin işçinin katıldığı tahmin edilmektedir.¹⁶⁹

16 Haziran sabahı DİSK Genel Başkanı Kemal Türkler bir açıklama yaparak, Meclis'te çoğunluğu olan partilerin Anayasa ilkelerini ve demokrasinin temellerini yıkmakta sakınca görmediklerini, buna karşı "Atatürk Cumhuriyetinin uyanık evlatları"nın Anayasal haklarını kullanarak direnişe geçtiklerini söyledi:

Anayasayı çiğneyen hükümlerle iş hayatında faşist bir dikta kurmaya çalışanlar önce kendilerini Anayasa hizasına getirmelidirler. (...) DİSK etrafında birleşmiş devrimci işçilerin mücadelesi Anayasanın sınırlarını çizdiği demokratik düzen içindir. Olayları kendi gelişme seyri içinde değerlendiremeyenler hatalarını er geç anlayacaklardır. İsteğimiz Anayasaya yüzde yüz aykırı olan tadil tasarılarının geri alınmasıdır.¹⁷⁰

Ve 16 Haziran sabahı, erken saatlerden başlayarak işçiler, fabrikalardan çıkıp yürüyüşe geçtiler.

Avrupa yakasında, Topkapı dışındaki kesimlerinden gelen yürüyüş kolları birleşerek Aksaray üzerinden Sultanahmet'e, oradan da Cağaloğlu'ndan





geçip Eminönü'ne geldiler. Yürüyüş kolunun önü birkaç defa asker barikatı ile kesildi ama bu işçileri durduramadı. Valilik Haliç üzerindeki köprüleri açtırarak eylemcilerin Beyoğlu tarafına geçmesini ve Levent, Beyoğlu çevresindeki küçük yürüyüş kollarıyla buluşmasını önledi. Levent'te Profilo, Philips, Tatko Servis ve ilaç fabrikalarındaki işçiler yollardaydı. İstinye'de Kavel işçileri Standart Belde ve tersane işçileriyle birlikte yeni yeni katılımlarla büyüyerek Levent'e doğru yürüyüşe geçti. Tekfen önüne geldiklerinde yürüyüş kolunun önü asker ve polis tarafından kesildi. Polislerin önde yürüyen kadın işçileri dağıtmak üzere harekete geçmesiyle çatışma yaşandı. Polisin silah kullandığı çatışmada işçilerden ve polisten yaralananlar oldu. Barikatı aşan işçiler, yeni katılımlarla Mecidiyeköy yönüne doğru yürümeye devam ettiler. Önleri önce Esentepe'de, sonra Gayrettepe'de asker tarafından kesildi. İşçiler buradan Profilo tarafına doğru yöneldiler.¹⁷¹



Anadolu yakasındaki yürüyüş ise iki koldan gerçekleşti. Birinci yürüyüş kolunu oluşturan Otosan işçileri Ankara Asfaltı'ndan Üsküdar yönüne doğru harekete geçtiler. Yolları polis tarafından kesildi. Burada çıkan ve polisin silah kullandığı çatışmada, işçilerle polisin arasına askerler girdi. Bu barikatı aşan Otosan işçileri Üsküdar'a doğru yürüyüşe geçtiler. Bir kez daha yolları kesilen işçiler, polisin silah kullanmasına rağmen barikatı aşarak Üsküdar'a ulaştılar. Burada Tekel işçileriyle birleşen kalabalık Kadıköy'e yöneldi. Yürüyüş kolu saat 13:30 civarında Kadıköy'e vardığında önleri askeri birlikler tarafından kesildi. İşçilerin barikata yüklenmesi üzerine asker ateş açtı. İşçiler barikatı aşamadılar. Kadıköy Emniyeti'nde gözaltında tutulan arkadaşlarını almak için hamle yaptıklarında çatışma yeniden büyüdü.¹⁷² Anadolu yakasındaki ikinci yürüyüş kolu ise Gebze'den başlamış, Kartal'dan katılan işçilerle birleşerek Bağdat Caddesi üzerinden Kadıköy'e yönelmişti. Yürüyüş kolunun önü önce Suadiye'de kesildi. Buradaki barikatı aşan işçilerin önü ikinci kez Fenerbahçe'de kesildi. Burada çıkan çatışmada, Yaşar Yıldırım, Mustafa Bayram ve Mehmet Gıdak adlı üç işçi ile Yusuf Kahraman adlı bir toplum polisi ve Fenerbahçe İşkembecisinin sahibi Abdurrahman Bozkurt yaşamını yitirdi.

Gün biterken, saat 21.00'de başlamak üzere İstanbul ve Kocaeli'de sıkıyönetim ilan edildi. Beş kişi hayatı kaybetmiş, iki yüz kişi yaralanmış ve yüzlerce işçi gözaltına alınmıştı.



16 Haziran'da Kocaeli, Sakarya, Ankara, Adana, Bursa ve İzmir'de de gösteriler yapıldı. DİSK üyelerinin yanında gösterilere Dev Genç ve Türkiye İşçi Partisi (TİP) üyeleri ve toplu halde Türk-İş üyesi işçiler de katıldılar.

DİSK ve bağlı sendikaların yöneticileri ve eylemlere öncülük yaptığı düşünülen işçiler tutuklandı. Tutuklananlar, haklarında halkı isyana teşvik etmek, mala zarar vermek, toplantı ve gösteri yasasını ihlal etmek gibi suçlamalarla yargıldılar. Toplam 260 kişi hakkında 69 ayrı dava açıldı. 15-16 Haziran olayları sonrasında 5 binden fazla işçi işten çıkarıldı ve kara listeye alındı.

TÜRK-İŞ: "KOMÜNİST TAHRİK!"

Türk-İş'e rağmen 15-16 Haziran direnişine pek çok Türk-İş üyesi işçi de katılmıştı. Direniş sonrasında CHP de tutum değiştirmiş, işçilerin yanına geçmişti. Tasarının sahibi/mimarı Türk-İş'in ilk tespiti, "yasa değişikliğinin işçilere yanlış anlatıldığı" şeklindeydi. Türk-İş'e göre bu nedenle "anarşiye varan hareketler" ortaya çıkmıştı.¹⁷³ Türk-İş bir açıklama yayımlayarak, tasarımı tabela sendikacılığı

son verecek ve işçilerin güçlü sendikalar etrafında birleşmesini sağlayacak bir düzenleme olarak sahiplendi ve Anayasa Mahkemesi yolu varken eyleme geçilmesini "komünist tahrik" olarak niteledi.¹⁷⁴

Otomobil-İş'in bağlı olduğu ve "Türkiye İşçi Sendikaları Konfederasyonunun üyesi bulunmaktan engin bir haz ve şeref duymakta ve bu üyeliğinin devamını milletimizin, işkolumuzdaki işçilerin menfaatine en önemli unsur olarak mütalâa" etmekte olduğunu kaydeden Metal-İş Federasyonu, 16 Eylül direnişini, "bazı tahrikler sonucu meydana getirilen" ve "gelecek nesillerin ibret, hayret ve dehşetle tetkik edeceği toplu olaylarından birisi" olarak niteledi.¹⁷⁵ Federasyon'un 5. Genel Kurulu'na sunduğu Rapor'da, 16 Haziran'da "yalan ve maksatlı haberlerle toplu sözleşme ve grev hakkının kaldırılacağına, işçilerin yeniden işverenlerin keyfi yönetiminde çalıştırılacağına ikna edilen işçi grupları ile aralarına karışan bazı üniversite öğrencileri kan dökmüşler, işyerlerini yakıp yıkmışlar, kendi deyimleriyle eylemlerine katılmayan diğer işçiler üzerinde de zor kullanmışlardır" değerlendirildi:

Türk siyasi tarihinde ilk defa işçi ile ordu mensupları arasında çarpışma niteliğini taşıyan bir durum meydana getirilmiş ve şerefli Silahlı Kuvvetlerimiz mensupları da dahil olmak üzere devleti temsil eden mülki erkân dövülmüş, hırpalanmış, siyasi kuruluşların o bölgedeki merkezleri tam bir te[d]hiş havası içerisinde tahrip edilmiştir.

16 Haziran olaylarının gerçekte Türk işçisi ile alâkası yoktur. 16 Haziranda devletin temelinde dinamit koyma istidadını taşıyan olaylar bir kısım tahrikçilerin ve ne yaptığını bilmeyen gafil ve hain sendika yöneticilerinin eseridir.

“Türk-İş ve Türk-İş’e bağlı kuruluşlar, problemleri kanlı saldırılarla sokakta halletmenin daima karşısında olmuşlardır ve olmaya da devam edeceklerdir.”¹⁷⁶

OTOMOBİL-İŞ: “BEKLENİLMİYEN OLAYLAR”

Hiç beklenmedik bir anda Sendikalar Kanunundaki değişiklik tasarısı bahane edilerek 15-16 Haziran Olaylarının patlaması karşısında, değerli üyelerimizin birlik ve beraberliği sayesinde 1963 yılından beri şerefle yürüttüğümüz Sendikacılık hareketlerine leke sürdürmeden, hiçbir üyemizin burnunu kanatmadan çıkmasını bilmiş ve işyerlerimize her türlü zarar getirecek hareketlerden kaçınılmıştır.¹⁷⁷

14 Haziran’da Otomobil-İş’in 4. Genel Kurulu toplanmaktadır. Kadıköy Evlendirme Dairesi’nde... Direnişten bir gün önce. Aydın Özeren’in de Sami Ataç’ın da ertesi gün olacıklardan haberleri yoktur. Ama Sami Ataç’a göre, Genel Kurul’a katılanlar arasında bundan haberdar olanlar da vardır:

Bizim içimizde de böyle sivri çocuklar falan var, Maden-İş’le ilişkileri olan. Partili. Kongrede başkanın karşısında aday yok. Benim karşımda bir kişi var. Başka da yok. Kongre oluyor akşamüstü delegelerden birkaç tane işte başta Lütfü, Burhan toplantının uzamasını istiyor. Teklif ediyorlar yani kongreye. Dedim, ‘Başkan, bizim kongreyi [sabote etmek] istiyorlar.’ Başkan dedi ki, ‘Sonuna kadar sabaha katarsa sabaha kadar herkes konuşsun. Erteleme yok. Tahdit de yok.

Bizim salona verecek fazla paramız yok. Devam. Kaç saat sürerse...’ Bizim delegelerimizden bazıları, Otoyol’dan, Çelik Montajdan, Otopar’dan militan, diyeyim. Meğerse onlar biliyorlarmış ertesi gün hareket olacağını.¹⁷⁸

Sami Ataç 15-16 Haziran direnişine Otomobil-İş üyeleri arasından önemli sayıda katılım olmadığı görüşünde. Ancak Mes Makina’dan bir Otomobil-İş üyesinin katıldığını ve olaylar sırasında vurulduğunu hatırlıyor. Ataç, Otomobil-İş’in akit olduğu fabrikalardan direniş nedeniyle işten çıkartılan işçi de olmadığını söyledi.¹⁷⁹ Aydın Özeren, katılanlar olmuştusa, bunların “o günkü komünist partisi mensupları gençler” olabileceğini düşünüyor:

Bunları tespit etmek zor. Bizim teşkilatta var mıdır, muhakkak vardır. Bizim teşkilatta böyle bir kafa kaldırma olmamıştır. Aradaki fark budur. Onlar kendilerini hiç belli etmemişlerdir. Biz bildiklerimiz varsa da onları göz ucuyla takip etmişizdir. Dışarıda kendi konuları neyse onu yapmışlardır o bizi alakadar etmez.¹⁸⁰

Otomobil-İş’in örgütlü olduğu kimi fabrikalarda çalışan bazı işçilerin de 15-16 Haziran direnişinin içinde yer aldıkları bilinmektedir. Otoyol işçisi Çoşkun Gökdoğan, *Express* dergisiyle yaptığı mülakatta direnişin öncesinde civar fabrikalardan gelen işçiler tarafından Otoyol işçilerine çıkarılmak istenen yasaya karşı propaganda yaptıklarını anlatmaktadır:

O zamanlar Maltepe Gülsuyu’ndaki Fiat’ın Otoyol Fabrikası’nda kaynak işçisi olarak çalışıyordum. 15 Haziran’dan üç gün önce Gazal’dan, Tekel’den, başka yerlerden işçiler geldiler; servislerden inen işçilere, DİSK’in ortadan kaldırılması için sermayenin hareket geçtiğini açıkladılar. ‘Tüm işçiler ve sendikalar, DİSK’e ve sendikal haklarımıza sahip çıkalım’ diye bir konuşma yaptılar.¹⁸¹

Çoşkun Gökdoğan’ın sözünü ettiği propoganda faaliyeti, sendikaların bir faaliyeti olabileceği gibi, bölgede etkin faaliyet sürdüren Kartal İşçiler Birliği’nin eylemi de olabilir. Zafer Aydın, böyle bir ihtimalin diğerine göre daha kuvvetli olduğu kanaatinde. Aydın, bu kanaatinin o yıllarda Kartal İşçiler Birliği çalışmalarına aktif olarak katılan, Otoyol’a yönelik faaliyetlerden sorumlu olan

METAL-İŞ FEDERASYONU BİLDİRİSİ: 22 HAZİRAN 1970

TÜRKİYE METAL-İŞ FEDERASYONUNUN BÜYÜK TÜRK MİLLETİNE SON OLAYLAR DOLAYISIYLA AÇIKLAMASI

Büyük Türk Milleti:

İstanbul ve Kocaeli çevresinde bundan bir süre önce 274 ve 275 sayılı kanunlar bahane edilerek başlatılan kanunsuz direniş ve yürüyüşlerin, manâ ve mahiyeti hakkında incelemeler yapan Federasyonumuz aşağıdaki hususların büyük Milletimize, meşru Anayasanın kuruluşlarına ve Aziz işçi arkadaşlarımıza duyurmaya karar vermiştir.

1- Aslında Anayasaya aykırı kanunların iptali için Anayasaya; Anayasa Mahkemesi kurulmuşken 274 ve 275 sayılı kanunlarda yapılmak istenen değişikliklerin Anayasaya aykırı olduğu yolundaki iddialarla bir kısım mahsun işçileri sokağa dökme, işyerlerini tahrip ettirme ve sonunda sıkıyönetime vesile olacak davranışlarda bulunma, önceden hazırlanmış ve plânlanmış bir KIZIL İHTİLAL PROVASINDAN başka bir şey değildir. Aşırı solcular bu arada Roma'daki ihtilalci sosyalistlerin toplantısına katılan Disk'in ikinci başkanı Türkiye İşçi Partisi İstanbul Milletvekili Rıza Kuas tarafından olayların kanlı geçeceği Yüce Meclisin zabıtlarına te4scil ettirilmiştir. Olayları plânlayan, cana, mala kasdettirenler sadece Disk'e bağlı işçi kuruluşları değildir. Olayların gelişmesinde tahrip, yağma ve talan halini almasında DEV GENÇ, TÜRKİYE İŞÇİ PARTİSİ, PAHALILIKLA MÜCADELE Derneği, DİSK elbirliği etmişlerdir. Millet Meclisinden geçerek Senatoya intikal eden kanun bahane edilerek İstanbul ve Kocaeli civarında başlayan olaylar dolayısıyla yıkılmak istenen müesseseler şöyle sıralanabilir. Rejim, İktidar, Parlamento, Devlet Kuvvetleri ve en sonunda Milletimizin göz bebeği şerefli ORDUMUZDUR.

Bu kanunlar olmasa da bahane icat edilerek bu prova yapılacaktı. Demokrasiyi ve Anayasayı korumak isteyen bütün müesseselerimizin meydana getirilen VAHŞET TABLOSU karşısında artık kendilerine gelmeleri komünizmin yurdumuzu uğratmak istediği akibeti iyice düşünmeleri gerekir. Bütün Milli siyasi partilerimizi, bütün milli kuruluşlarımızı bu tehlike çanları karşısında uyanık olmaya ve işbirliği yapmaya davet ediyoruz.

2- Binbir gayret, zahmet ve mihnetle yurdumuza yetiştirmek istediğimiz büyük çoğunluğu biran önce okullarını bitirerek hizmete katkıda bulunmayı arzu

eden gençlerimizi kamplara bölen, onları birbirine kırdırma yolunu seçen militan komünistler şimdi bir başka yolu yalan ve yanlış beyan ve dedikodularla işçileri kışkırtma ve birbirine kırdırma yolunu denemektedirler.

3- Yeni kanun değişiklikleriyle getirilmek istenen sendika hürriyetini kısıtlamak, toplu sözleşme ve grev hakkını ortadan kaldırmak değil, aksine güçlü sendika ve Federasyonlarla daha iyi toplu sözleşme yapmak ve işçileri daha iyi yarınlara kavuşturmaktır.

4- Türkiye'nin en büyük işçi kuruluşu ve demokrasinin başlıca teminatlarından biri olan Türk-İş'i ve yöneticilerini itham edenler Amerikan dolarıyla beslendiğini iddia edenler yani Disk'çiler dolaylı yoldan dost ve müttefik Amerika'nın maddi imkânlarından yararlanan kimselerdir. Disk'e bağlı Maden-İş, Lastik-İş ve Kimya-İş gibi kuruluşların bağlı bulundukları Uluslararası

Hür İşçi Federasyonları mali imkân bakımından Birleşik Amerika tarafından desteklenmektedir. Kendilerine gönderilen yardımlarda Amerika'nın büyük iştiraki vardır. Eğer Türk-İş'i itham edenler Amerika'nın yardımlarından yararlanmak istemiyorlarsa Milletlerarası Federasyonlardan derhal çekilmelidirler.

5- Parlamentomuzun itibarına gölge düşürmek isteyenler Devlet Kuvvetlerini döven, öldüren, orduya karşı gelen komünist militanların hakkından Türk Devletin geleceğine inanıyoruz. Son Anavatanimızda hür ve müstakil yaşamının şartı gafletten uyanmaktır.

BÜYÜK TÜRK MİLLETİ,

Türk-İş'e bağlı Türkiye Metal-İş Federasyonu yurdu-muzdaki aşırı solcuların Türkiye'yi badirelere sürüklemek istediklerini demokrasiyi sevimsiz kılarak diktaya çanak tuttuklarını bilmekte görmekte ve onun üzüntüsü ile sana seslenmektedir. Bir Latin Amerika Ülkesinde komünizmi sadece ev kadınlarının bile kahrettiklerini unutma. Emrinde ve hizmetinde olan Anayasa müesseselerini koru. 22.6.1970

Saygılarımızla,

Türkiye Metal-İş Federasyonu

Adına

İCRA KURULU

*Türkiye Metal-İş Federasyonu, 5. Genel Kurula
Sunulan Raporlar, Ankara, 1972, s. 27-29.*

NOT: Metin imlası korunarak verilmektedir.

15-16 HAZİRAN DİRENİŞİNE 23 YAŞINDA BİR OTOYOL İŞÇİSİ VE OTOMOBİL-İŞ ÜYESİ OLARAK KATILAN ABİDİN AÇAN DİRENİŞİ ANLATIYOR:

Maltepe'de Koç'a ait otobüs ve treyler üreten Otoyol fabrikasında pres operatörü olarak çalışıyordum.

15 Haziran'da çevredeki fabrikalar iş bırakma eylemine başlayınca işveren fabrikayı tatil etti. Tatil kararı üzerine işyeri temsilcilerimiz toplantı yaptı. Bizlere 16'sı sabahı fabrikaya gelmemiz, ama soyunmadan gelişmeleri beklememiz söylendi. Fabrikada "bugün senin sendikayı kapatan, yarın seni de kapatır" diye tartışılıyordu.

16'sı sabahı çevre fabrikalardan birçok işçi toplu halde bizim fabrikaya geldiler. Hep birlikte fabrikadan çıktık. O grupta birlikte 500 kadar kişi Tekel'e yürüdük.

Tekel işçileri de bizimle çıktı.

Minibüs yolundan yürümeye başladık. Yol boyu irili ufaklı birçok iş yeri vardı. Bazı işyerlerinde işverenler, işçileri fabrikaya kilitleyip çıkmışlar. Onları da çıkardık. Sayımız 50 binden 100 bine kadar çıktı. Türkiye genelinde bir milyon insan sokaktaydık.

Başlangıçta engel yoktu. İlk, Suadiye civarında askeri birlikle karşılaştık. Engellemek istediler ancak kalabalığı görünce vazgeçtiler. Çoğalarak yürüyorduk. Aramızda yaşlılar, kadınlar, sakallılar, elerinde bayrakları olanlar vardı.

Yürüyüşe sabah 10 civarı başlamıştık, akşamüzeri 3-4 gibi Kuşdili'ne vardık. Fabrikada bana Menderes propagandası yapan işçiyi bir ara elinde Türk bayrağı ile en önde gördüm. Ona "senin burada ne işin var?" dediğimde "o iş ayrı bu iş ayrı" dedi.

Yol boyunca İzmit tarafından yürüyen işçilerin de Ankara asfaltından bize yaklaştıkları haberini alıyorduk. Hedef Kadıköy Kaymakamlığıydı. Kaymakamlık önüne gelinceye kadar ben işyeri arkadaşlarımı kaybetmiştim, fakat eyleme katılan herkes arkada-

şım olmuştu.

Şimdiki Fenerbahçe stadyumunun olduğu yerdeki köprüye vardık. Orada polis önümüzü kesti. Genç işçilerden oluşan öndeki 100 kişilik grup polis engelini aşmayı başardı. Ancak barikatın öbür tarafında da askerler vardı. Bir süre ara sokaklara çekilmek zorunda kaldık. Yarım saat kadar sonra arkadaki grup da barikatı aştı. Kaymakamlığın etrafını asker ve polis sarmıştı. Havaya ateş açtılar. Panik oldu, ara sokaklara kaçtık. Sonra tekrar geri dönerek Haydarpaşa Köprüsü'ne yürüdük. Köprüde askerler vardı. Askerin karşısında oturduk.

Akşam mahalleme döndüğümde sıkıyönetim ilan edildiğini duydum. Bir sonraki gün sıkıyönetim tarafından görevlendirilmiş, mavi bereliler fabrikaya geldiler. Gazetedeki resimlerine bakarak işçilerin bir kısmını götürdüler. Huzursuz bir şekilde kasım ayına kadar işe devam ettim.

(...)

15-16 Haziran eylemlerinin en önemli yanı birlik olduğumuzda her şeyin çözülebileceğini görmektir. 12 Eylül darbesine kadar DİSK yaşadı. Demokratik yönden hak alabileceğimizi gördük.

O günlerde hak grevi, dayanışma grevi vardı. Grevde olan bir fabrikamız varsa fabrika çıkışında onların yanına giderdik. İşçiler korkusuz ve her şeyi hallederiz havasındaydı.

"İşçiyiz, güçlüyüz" hissi egemendi. Dünyada yaşayan bu tür eylemler bizi etkilemişti.

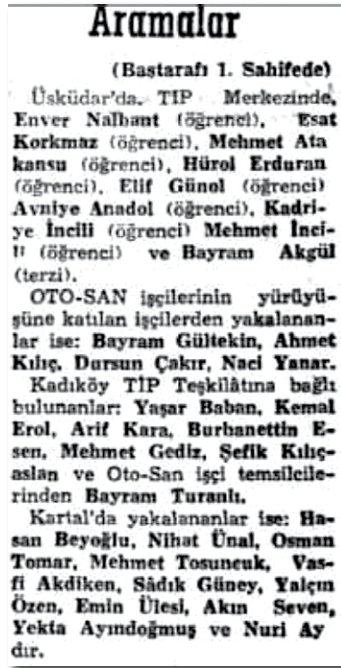
15-16 Haziran beni çok etkileyen, hayatım boyunca çocuklarıma ve torunlarıma anlatacağım bir eylem oldu.

Kent ve Demiryolu, "Abidin AÇAN 15-16 Haziran Direnişinde", 15 Haziran 2009 Emek Dünyası, <http://kentvedemiryolu.com>

Mete Sönmez ile Tekel işçisi Ahmet Sarıcan tarafından da paylaşılmakta olduğunu tespit etmektedir. Ahmet Sarıcan, Kartal İşçiler Birliği'nden Otoyol'un önüne gitmiş olabileceklerini söylemiştir.¹⁸² Mete Sönmez, ayrıntılarını çok fazla hatırlamamakla beraber, o dönemde, konuşma yapma, bildiri dağıtma ve gazete satma gibi eylemlerle fabrikaların önüne gittiklerini, 15-16 Haziran'dan önce de yasa karşıtı propaganda çalışmaları yaptıklarını hatırlıyor.¹⁸³

O tarihe kadar işyerinde çalışmaya devam eden amatör sendikacılar olan Aydın Özeren ve Sami Ataç, Genel Kurul'da alınan karar gereği profesyonel olurlar. Ertesi sabah erkenden fabrikaya giderler ve işverene istifalarını verirler. Tarih, 15 Haziran'dır. Sendikanın arabası yoktur, fabrikadan bir arkadaşlarının arabasıyla yola çıkarlar. Tuzla'dan sendikaya... O zamanlar Ankara yolu gidiş-geliş çift yönlü ince bir yoldur. Ataç o sabah başlayan direnişe bu yol üzerinde tanıklık eder:

Yakacak köprüsünün yanında Kuriş vardı. Böyle ağaç kalasları biçen bir fabrika, Kuriş. Ben oradan geçerken hep görürdüm, o işyerinde işçilerin paralarını ödemezlermiş, geç öderlermiş işçiler de Ankara Asfaltı'na çıkar oturur, direniş yaparlar. Geçiyoruz oradan... Oturuyor işçiler. Yine çocukların maaşlarını vermediler dedim. Orayı geçtik... bizim Çelik Montaj. Bir de gördüm, millet kalabalık. Allah Allah! Singer işçisinin bir kısmı orada. Singer işçisi Maden-İş'in en hızlı işçisi. Singer işçisi Çelik Montaj işçisini sokağa çıkarmaya çalışıyor. Onlar da çıkıyor. Biraz daha ilerledik. Gülsuyu'nda Otoyol var, o da bizim yetkimizde. Otoyol hakikatten bizim sağlam işçimiz idi. Onu çıkarmaya geldi Singer'in bir



Cumhuriyet, 22 Haziran 1970.

kısım işçisi. (...) Biraz daha gittik ileri. Otoyol işçisi, onlar da çıkmadı. Şimdi Carrefour'un olduğu yerde Genoto vardı. O da bize ait bir işyeri. Genoto'dan itibaren de o zaman çift yol. Bu taraftan Otosan işçisi çıkmış, bayraklar elinde yürüyor.¹⁸⁴

Böylece Özeren ve Ataç sendikaya varırlar. Sami Ataç, Kaymakam'a gittiklerini hatırlıyor: "O zaman kaymakam Selahattin Bey'di. Dedik, 'Otosan işçisi bizim sendikayı basacakmış, kulağımıza geldi.' Ben gerekli tedbiri aldım. Merak etmeyin bir şey olmaz. Kimse bir şey yapamaz' dedi." Ataç, Otosan'da Otomobil-İş üyelerinin de olduğunu ve onlardan kendilerine böyle bir uyarı geldiğini söyledi.

Ataç, 16 Haziran'da Kadıköy'de tanık olur direnişe:

Baktım. Tanklar geliyor. Aşağıdan asker geldi. Otosan işçisi geldi Altyol'dan dönecek. Asker geçit vermedi. Orada silahlar patladı. Ne oldu bilmiyorum. Ben Tuzla'dan evli olduğum için, beni tanırdı Tuzla işçisi. Bunların minibüsleri vardı. Kadıköy'de Postane'nin oradan bindim minibüse. Arka yollardan Otosan'ın oradan çıktım. E-5 de kapalı, tren yolları çalışmıyor. Aradan filan gittim eve. (...) Aynı vaziyette... bir gün evvel 15 Haziran'da olduğu gibi. Arçelik işçisi hem Jeep fabrikasını hem TOE'yi basıyor. İşçiyi çıkarmak istiyorlar. Çıkartamıyorlar. Çıkartamayınca Tuzla'nın Paşa'sı, bizim oradaki temsilcileri, yöneticileri tebrik ediyor. 'Aferin,' diyor 'Türk işçisi böyle olur' diyor.¹⁸⁵

Aydın Özeren, Otomobil-İş olarak 15-16 Haziran direnişine katılmadıklarını, dahası karşı çıktıklarını anlattı. Özeren'in anlatımında, Otomobil-İş'in 15-16 Haziran'a karşı duruşundaki "sendika rekabeti" vurgusu da dikkat çekmektedir:

15-16 Haziran'a karşıydık biz. Niye karşıydık biliyor musun? Maden-İş yapıyor diye karşıydık. Maden-İş, Arçelik'i çıkarttı yola vurdu, ilgili fabrikaları metazori çıkarttı. Fakat Jeep'e gelselerdi zaten biterlerdi. Tren istasyonuna tren gelseydi zaten durduracaktık. Tuzla'da duracaktı tren ona göre hazırlığımızı yaptık. Geçemezdi o tarafa ve silahlıydık. Evet. Hiç lamı cimi yok. İstanbul'a geçecekleri söyle-

nince o işi elimize aldık. Ben hiç elime silah almamıştım ama. Orası biliyorsunuz Tuzla, avcı... Tüfeğini alan geldi. Üst tarafı da piyade okulu. Paşa geldi aşağıya, topladı bizi, ‘Çocuklar,’ dedi ‘yapmış olduğunuz harekete teşekkür ederim Türk çocuğu budur, Türk çocuğu budur.’ Bizi güzel güzel yağladı. Ertesi gün sıkıyönetim.¹⁸⁶

Özeren, sıkıyönetim ilanından sonra 17 Haziran’da Tuzla Piyade Okulu’ndan kendilerinin çağrıldığını söyledi: “Bizi Paşa çağırdı Sami’yle gittik. O Paşa dünkü Paşa değil, anlaşıldı. Sıkıyönetim oldu adamlar kral şimdi.” Sami Ataç, bir gün önce kendilerine teşekkür edip kutlayan, öven Paşa’nın bu defa kendilerini bir süre beklettiğini hatırlıyor:

Bu sefer geçtik Paşanın yanına. Paşa kahve ısmarladı. Paşa dedi ki bize, ‘İşçi değil misiniz, leşinizi sererim, sinekler yer orada, aileniz bile alamaz.’ ‘Paşam, biz bildiğiniz gibi değiliz’ dedik. Biz girerken hüviyetlerimizi vermiştik subaya... yedek subaydı galiba, ‘Abi,’ dedi ‘buraya gelen sendikacı çıkmadı.’ ‘Ne oldu?’ ‘Selimiye’ye...’ Hakikatten. O zaman DİSK’e bağlıydı, Keramik-iş’e, bizim Tuzla Porselen fabrikası. Onların hepsini almışlar Selimiye’ye.¹⁸⁷

Otomobil-İş’in 15-16 Haziran direnişi karşısındaki tutumu üyesi olduğu Türk-İş’le paralellik içindedir. Direnişin üzerinden uzunca bir süre geçtikten sonra, 1972 yılında sendika tarafından yapılan ve bu karşı duruşun korunduğu kısa yazılı değerlendirmede de ön planda olan, sendikanın birlik ve bütünlük içinde ve yara almadan bu süreci atlattığı, işyerlerine her türlü zarar getirecek hareketlerden kaçınılmış olduğudur.

Otomobil-İş’in bu değerlendirmesi, gene de üyesi olduğu Türk-İş ve Metal-İş Federasyonu’nun açıklamalarına göre daha ılımlı ve itidalli sayılabilir. Bu değerlendirme, olayların Otomobil-İş Sendikası’nın bölgedeki en güçlü teşkilat olduğunu gösterdiği ve üyelerin sendikanın görüşü dışında hiçbir harekete sürüklenemeyeceğinin kanıtlandığı yönündedir: “Üst Teşekkülümüz Türk-İş’e gönülden bağlananları, bu olaylarda bir kere daha tes[p]it etme imkânının bulunduğu kanısındayız. ... bu olayın sorumlularının halen tes[p]it edilemeyişi bizleri üzmektedir.”¹⁸⁸ Otomobil-İş, 15-16 Haziran

direnişini değerlendirirken, kimi işverenlerin sorumluluğuna da dikkat çekmektedir:

Fabrikalarını korumak kaygusu ile işçilere ücretli izinler veren, böylece sokakta kalmasını temin edenlerin yürüyen kitlenin büyümesine sebep olanlar bazı işverenler değil mi? Bunlar şimdi kendilerini yağdan kıl çeker gibi hadisenin dışına çıkarmışlardı.¹⁸⁹

Otomobil-İş Genel Başkanı Aydın Özeren, 1973 Aralık ayında *Otomobil-İş* dergisindeki başyazısında, “hükümet idare edenler”ın dış politikalarını bozmamak için bölünmelere yardımcı olmak mecburiyetinde olduklarını, “aksi halde işçiden yana bir hükümetin başa geleceğini” bildiklerini kaydederek, “işte bundan dolayı bazı Türk-iş’i, bazı Disk’i” tuttuklarını yazmakta ve sözü 15-16 Haziran direnişine getirmektedir:

Bunun en bariz misali 15-16 Haziran olayları ile ortadadır, işçi guruplarının birbirini vurmasına ramak kalmıştı. Bu yürüyüşü engellemiyenler hiçbir zaman adalet önüne çıkmamışlardır. Halbuki işçiler mahkemelere sürülmüşler, aileleri, çocukları perişan olmuştur. (...) Tehlike geliyor dedik. Tabanda bulunan sendikacı olarak bunu görebildiğimize göre Hükûmeti idare edenler neden tedbir almadı. Yollar yürünmekten aşınmadı ama 12 Mart ve Sıkıyönetim, Sendikaların ve işçilerin büyük haklar kaybetmesine sebep oldu. İşte Disk Konfederasyonu buna alet olmuştur.¹⁹⁰

Özeren, Otomobil-İş dergisinde yayınlanan yazısında 15-16 Haziran öncesinde Erzurum’da toplanan Türk-İş Genel Kurulu’nda “aşağıda büyük bir kaynama” olduğu, her an patlama olabileceği, çıkan kanunun işçiye çok iyi anlatılması gerektiği konusunda uyarı yaptığını belirtti: “Fakat o zamanın büyük liderleri arkadaşlarımız teşkilâtlarına güvendiklerinden söylediklerimizi nazarı itibara almadılar. Ama, 16 Haziran patlayınca bütün üyeleri sokağa döküldü.” Özeren olaylarla ilgili olarak işçiyi bilgilendirmedikleri, tedbir almadıkları için Türk-İş yöneticilerinin kusurlu olduğunu ifade etti.

OTOMOBİL-İŞ GENEL BAŞKANI AYDIN ÖZEREN'İN 1975 HAZİRAN'INDA 15-16 HAZİRAN DİRENİŞİNE İLİŞKİN ELEŞTİRİLERİ

Başyazı / Genel ve Kısmi Grev

A. Aydın Özeren,

“Genel Grev sendika örgütleri tarafından işçilerin haklarının kotarılması için işçileri direnişe davet etmektedir. Neticede istenenler elde edilmezse buna devam edilir. İşçiler kendi istekleri ile direnişe katılırlar yoksa 1970’lerde 15-16 Haziran günlerinde olduğu gibi silah tehdidi ile işçileri sokağa dökmek Genel veya Kısmî Grev sayılmaz kaldı ki bunun yöneticileri sıkışınca bundan bizim haberimiz yoktu bu eylemi desteklemiyoruz derlerse ilgili yöneticilerin Sendikal anlayışı bir hiç olarak ortaya çıkar.

“İşte DİSK yöneticileri zamanında böyle demişlerdi, kenara çekilip işçilerin mahkeme kapılarında düşmelerine göz yummuşlardı. Hiç olmazsa TÜRK-İŞ Başkanı İzmir’de Kısmi Grevi Türk-İş olarak yürütüyoruz demek cesaretini gösterdi. Ama iş yargı or-

ganlarına düşse yanında arkadaş da bulamaz. Bizim kanımızca 16 Haziran’a rastlayan bu kısmî hareketler GREV sayılmaz. Çünkü; sonunda ne elde edildi. Her grev yeni bir hak getirmesi için yapılır. Reklâm için Grev olmaz. Genel veya Kısmî grevler ekonomik ve siyasi olabilir. İzmir Grevinin siyasi yanı da yoktu. İki konfederasyon da bu konuda bir anlaşmaları olmadığından DİSK üyeleri greve katılmadı böylece TÜRK-İŞ’in fendi DİSK’i yendi çünkü DİSK’in 1200 ü aşmayan sayısı tabak gibi ortaya çıktı. Ne yazık ki işçi hakları aranırken dahi çekişmeler devam etmekte. Ancak müşterek yan 16 Haziran, yalnız halen anlayamadığımız nokta neden 16 Haziran TÜRK-İŞ yöneticiler daha evvel basında kamu oyunda 16 Haziran’a karşı idiler, yoksa çaktırmadan beşinci yılını mı kutluyorlar ne de olsa iki konfederasyon başkanı da eski arkadaş, ama tabandaki işçiler birbirine düşman saflar gibi dizilmişler, nerde tüm işçi haklarının müdafaası işçiler daha ne kadar bu oyuna tahammül edecek bilinmez.”

Otomobil-İş, Sayı 32, Haziran 1975.

Ama biz kolayını bulduk. Devlet gibi, bunu bir teşkilât yaptı dedik, yıktık attık. Yürüyüşe bizim arkadaşlarımız çıkmadı mı? Ama so-payla çıktılar, ama kendi istekleriyle. Esasen konuyu bilmediklerinden çıktılar. Ve böylece işçi adına leke sürüldü.¹⁹¹

Otomobil-İş dergisinde, 1976 yılında imzasız yayımlanan *Cumhuriyet*’in 53. Yılında İşçinin Raporu başlıklı yazı dizisindeki yaklaşım, sendikanın geçen zaman içinde -Metal-İş Federasyonu’ndan ayrıldıktan sonra- 15-16 Haziran direnişine bakışında nüanslar olduğunu ortaya koymaktadır.

Türk işçi hareketi işveren ve çevrelerinin politik oyunlarına getirilmek isteniyor, işçi haklarını kısmak, işçinin toplumda güçlü olması, sınıfını kurması ve geliştirmesine karşı çıkmak için oyunlar tezgâhlaniyordu. Hem de haziran güneşinde kan akıtarak. 17 haziran günü çıkan gazeteler bütün ülkeye ve bütün dünyaya “İÇ SAVAŞ” manşeti altında şu haberi veriyordu:

“Meclis tarafından kabul edilen sendikalar kanunu, senato geçici komisyonuna geldiği gün, 16 haziran 1970’de İstanbul’da yer yer-

rinden oynamış, binlerce işçi sabahın erken saatlerinden itibaren sokaklara dökülmüş, devletin güvenlik kuvvetleriyle, taşlı, sopalı, silahlı çatışmalar olmuştur. Sonuç: “Yangın, tahrip, 4 ölü, 87 yaralı ve sıkıyönetim ilanı”

“Bütün kininiz işçilere mi? Yaşasın işçi sınıfı! Zincirlerimizden başka kaybedecek hiçbir şeyimiz yok! AP iktidarı bizim iktidarımız değildir! Tüm gericiler ve faşizm kahrolsun!” diye bağırarak işçilere karşı İçişleri Bakanı Menteşe-oğlu, Meclis kürsüsünden şöyle cevap veriyordu: ‘Bu bir isyan, bir ayaklanmadır!’

Aynı gün hükümet görüşünü açıklayan Türkiye Cumhuriyeti Başbakanı ise olayları hükümeti açısından şöyle belirtiyordu:

“Müttehit bir topluluk olarak rejim düşmanlarının karşısına çıkmalıyız!”

Başbakanın açıklamasından sonra Hukuk Fakültesinin 62 öğretim üyesi kamuoyuna bir bildiri yayınlıyor ve ‘Bu kanunun Grev ve toplu sözleşme hakkını işlemez hale getireceğini’ açıklıyor ve öğretim üyesi olarak işçinin yanında olduklarını tüm ülkeye ve Dünya’ya bildiriyorlardı.

...

Tarihler 1970'lere doğru geldikçe (...) uzay çağı başlıyor ve korkunç astronomik rakamlar karşısında çaresiz kalan işçi, sorunlarını düşününce bir şarkı mırıldanıyordu: “bu ne dünya kardeşim” diye...

Çünkü işçinin çalışma sorunu, çalışma güvenliği sorunu, eğitim sorunu, konut sorunu, gıda sorunu, sağlık sorunu vardı ve Cumhuriyet 50. yılına doğru hızla gidiyordu.¹⁹²

Otomobil-İş söz konusu yazıda kimi sol tandanslı, ilerici gazetecilerin 15-16 Haziran'a ilişkin değerlendirmelerine de yer vermektedir.¹⁹³

12 Eylül'ü izleyen dönemde Otomobil-İş'in sendikacılık anlayışındaki köklü dönüşüm, 15-16 Haziran direnişine bakışında da gözlenmektedir. Otomobil-İş 1990 yılında şu değerlendirmeyi yapacaktır:

15-16 Haziran 1970 tarihindeki büyük işçi direnişinde, İstanbul Kartal, Kocaeli Gebze bölgesindeki fabrikalarda çalışan Otomobil-İş üyeleri ön saflarda mücadele verdiler.¹⁹⁴

...

16 Haziran günü Cumhuriyet Senatosu, Meclis'te oylandıktan sonra sevk edilen 1317 sayılı Kanun tasarısını incelemek için Anayasa, Adalet, Plan ve Bütçe ile Sosyal İşler komisyonlarından dörder üyenin katılımıyla bir Geçici Komisyon kurmuş, Geçici Komisyon, raporunu 19 Haziran 1970 günü tamamlayarak Başkanlığa sunmuştu. Yapılan açık oylama sonucunda Cumhuriyet Senatosu teklifi bazı değişikliklerle yasayı kabul ederek 15 Temmuz 1970 tarihinde Meclis'e göndermişti. Meclis Geçici Komisyonu, 23 Temmuz tarihinde toplanarak Cumhuriyet Senatosu'nda yapılan değişiklikleri aynen benimsemiş ve hazırladığı raporu Meclis Genel Kurulu'na sunmuştu. Genel Kurul teklif üzerindeki görüşmeleri 29 Temmuz 1970 günü tamamlamış ve Cumhurbaşkanı'nın onayına sunmuştu.¹⁹⁵ Cumhurbaşkanı'nın onayından sonra 1317 sayılı Kanun, *Resmî Gazete*'de yayınlanmıştı.¹⁹⁶

Türkiye İşçi Partisi, 15-16 Haziran direnişine yol açan kanun değişikliğine karşı Anayasa Mahkemesi'nde iptal davası açacak, olaylar üzerine bir dava da daha önce kanun değişikliğine destek veren CHP tarafından açılacak ve değişiklik bu davalar üzerine Anayasa Mahkemesi tarafından iptal edilecekti.¹⁹⁷

...

15-16 Haziran, işçi sınıfının tek tek fabrikalarla sınırlı ve ağırlıklı olarak ücret talepleri/işyeri sorunları ya da sendika rekabeti/sendika seçme özgürlüğü temelinde örgütlenen eylemleri aşan; çeşitli illerde, pek çok işkolunda ve farklı fabrikalarda çalışan işçilerin birlikte koydukları ve siyasal hedeflere -parlamentoyu etkilemeye- yönelen ilk büyük ölçekli eylemdi. Bu büyük direnişin önemli bir yanı da farklı siyasi görüşlere sahip işçilerin ortak “sınıf çıkarları” temelinde birleştikleri bir eylem olmasıydı. Tarihsel 15-16 Haziran direnişi/genel grevi, sonuçlarıyla sendika hareketine yön veren ve hatta genel olarak solun şekillenmesinde de etkili olan bir eylem olarak emek tarihinde derin izler bırakmıştır.

...

15-16 Haziran'ın ardından kimi bölgelerde ve fabrikalarda direnişler sürdü. İzmir'de Çukurova'da Adapazarı'nda 17 Haziran'da fabrikalarda eylemler yapıldı. Büyük direnişin sonrasında emek tarihinde iz bırakan iki önemli direniş, 1970 yılının sonbaharında yaşanan Gıslaved ve Bossa-Güney Sanayii direnişleriydi. 13 Ekim 1970'te başlayan Gıslaved direnişi sırasında polis, gece 04.00 civarında buldozerle duvarı delerek fabrikaya girdi. 46 yaşında üç çocuk babası Hüseyin Çapkan adlı işçi polis kurşunuyla hayatını kaybetti.¹⁹⁸



Hüseyin Çapkan.

OTOMOBİL-İŞ DİRENİYOR

1970 yılı sonlarında ve 1971 yılı içinde Otomobil-İş, sektörde yaşanan toplu işten çıkarmalara karşı direnişler örgütledi. Bu dönemde sendika, Gebze'den Kadıköy'e 6 bin işçinin katıldığı büyük bir yürüyüş de örgütledi. Bu direnişler, Otomobil-İş'in MESS'e karşı yürüttüğü grevlerin ardından, toplu pazarlık süreci dışında örgütlediği ilk önemli eylemlerdi.

1970 DEVALÜASYONU

10 Ağustos 1970 tarihli gazeteler, Bakanlar Kurulu'nun 9 Ağustos günü saat 18.00'de açıkladığı tebliği yayınladılar. 10 Ağustos 1970 tarihinden başlayarak uygulanacağı açıklanan, "10 Ağustos Kararları" olarak bilinen, Cumhuriyet tarihinin üçüncü büyük devalüasyonuydu. İlk devalüasyon '40'lı yıllardaki ayarlamaların ardından 7 Eylül 1946 tarihinde Recep Peker Hükümeti tarafından, ikincisi 4 Ağustos 1958 tarihinde Adnan Menderes Hükümeti tarafından yapılmıştı.

Korkut Boratav, 1968'den itibaren dış çevrelerin, IMF aracılığıyla devalüasyon ve dış ticaret rejiminin liberalleşmesi yönünde etkiye başladıklarını kaydetmektedir: "10 Ağustos 1970'te 1 dolar resmen 9 TL'den 15 TL'ye çıkarılarak; ithal teminatları ve damga resimleri düşürülerek ve liberasyon listeleri genişletilerek dış telkinler doğrultusunda bir operasyon yapıldı. Ancak, 10 Ağustos kararlarının, geleneksel IMF modeli doğrultusundaki eksiklerinin giderilmesi, yedi ay sonra, yani 12 Mart 1971 sonrasında oluşan yarı-askeri rejimin grevleri ve toplu sözleşmeleri askıya alması ve ücretleri dondurması sonunda gerçekleşmiştir." 1970-1974 arası, işçi dövizlerindeki ani sıçrama ve 10 Ağustos kararlarından sonra dış kredilerin artırılması nedeniyle, dış tıkanıklıkların asgariye indiği bir alt dönem olacaktır.¹⁹⁹

10 Ağustos 1970 Kararları'nın ilk uygulaması şeker, benzin, gaz ve mazot fiyatlarına yapılan ani zamlardı. Hemen ardından kömüre de zam yapıldı.²⁰⁰

TİP Genel Başkanı Şaban Yıldız, hükümetin devalüasyon kararı ve diğer ekonomik tedbirlerle ilgili olarak, "Bu son kararlar, işçi ve emekçi halkın zararına ve sömürücü sermayedar sınıfların yararına olmuştur" dedi. Yıldız alınan tedbirlerin kapitalist düzen mantığına uygun olduğunu belirtti: "Eğer bu tedbirler başarılı olursa fiyat istikrarı sağlanacak ama, bu yatırımların ve diğer harcamaların kısılması, yani işsizlik pahasına olacaktır."²⁰¹

TOPLU İŞTEN ÇIKARMALAR VE DİRENİŞ

Gerçekten de Yıldız'ın, daha ilk günden söylediği gibi devalüasyon işçinin dünyasında toplu işten çıkarmalar, hayat pahalılığı olarak kendisini gösterdi. Bütün işkollarında işten çıkarmalar yaygınlaştı, pek çok işyerinde işverenler toplu işçi çıkarmalarına yöneldiler. 1971 yılı başlarında işsizlik oranındaki artış İş ve İşçi Bulma Kurumu verilerinden de açıkça görülmekteydi. İşçiler pek çok işyerinde, toplu çıkarmalara direnerek cevap verdiler.

Otomobil-İş devalüasyon karşısında kuşkulu bir yaklaşım içindeydi: "Muhakkak ki Hükümet yetkilileri devalüasyon kararını alırlarken memleket



Cumhuriyet, 10 Ağustos 1970.

gerçeklerini ön planda tutmuşlardır. Fakat Sayın Sanayi Bakanı Mesut Erez, devalüasyonun başarısı sendikaların göstereceği anlayışa bağlıdır, diyerek içimize şüphe düşürmüşlerdir.” Sendika hayat pahalılığının nedeni olarak toplu sözleşmelerle alınan zamların gösterilmesine de tepkiliydi. Hükümet üyelerinin bu yöndeki açıklamalarının işçi kesiminde “devalüasyon yapılmasının samimi olmadığı” kanısının uyanmasına neden olduğunu kaydediyordu: “Kaldı ki, devalüasyondan sonra da iç tüketim mallarımızın fiyatlarının yükselmesine mâni olunamamıştır.”²⁰²

Toplu işten çıkarmalar otomotiv endüstrisini de vurdu. Otomobil-İş kayıtlarında, işverenlerin devalüasyonu “bahane ederek işçi çıkarmak için türlü yollara başvurmaktan” çekinmedikleri belirtilmektedir. 5. Genel Kurul Faaliyet Raporu’nda, işverenlerin işçileri huzursuz hale getirdiklerini, “senelerce uğraşarak toplu iş sözleşmeleri ile elde edilen ücret artışlarını bir kalemde yok etmek için” toplu çıkarmalara başvurduklarını kaydeden Otomobil-İş’in yaklaşımında sitem de vardı: “Bu arada Otomobil-İş Sendikası mensupları 15-16 Haziran’da işyerlerini fedakârca korumuşlardı. Onlara şimdi ne yapıldı?”²⁰³

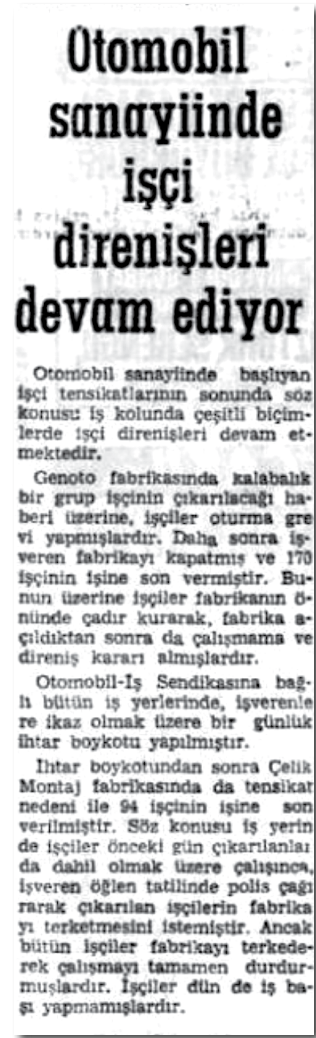
Yukarıdaki satırlarda sözü edilen, 1970 yılı sonlarında Otomobil-İş’in örgütlü olduğu Genoto, Çelik Montaj işyerlerinden ve MAN firmasına bağlı Kartal Mühendislik işyerinden yapılan toplu çıkışlardı:

Sendikamızın bütün çabalarına rağmen işverenler dediğimiz dedik diyorlardı. Hemen yeni bir planın uygulanmasına geçtiler. Bunun adı bizce: “Fabrika kapatma oyunu” idi. Ankara asfaltı üzerinde kurulu Genoto işyerini kapattım, satacağım dedi. Çelik Montaj (Jawa) da keza aynı lâfı söylüyorlardı.

M.A.N. firmasına bağlı Kartal Mühendislik müessesesi fırsatı değerlendirmesini bildi. Aracın maliyetini yükseltmek için kurduğu bu işyerini kapattı. Takımlarını M.A.N. fabrikasına götürerek yan sanayiinde oynanan oyunu açıkça ortaya koydu.

Diğer taraftan Teşkilatımıza bağlı işyerlerinden ufak gruplar halinde işçi çıkartması devam ediyordu.²⁰⁴

Otomobil-İş, toplu çıkışları devalüasyonun tesirleri olarak göstermek isteyen işverenlerin, işten çıkmak isteyenlere kıdem ve ihbar tazminatlarını ödeyeceklerini yazılı olarak bildirdiklerini, “bir yandan da kendi adamlarını işçinin arasına salarak bundan istifade edilmesini” aksi halde tensikat yapılacağını devamlı empoze etmelerinin birçok işçiye yanılttığını, “bir daha işyerine dönmek” üzere akitlerini feshettiklerini kaydetmektedir: “Daha kurnazları da fabrikalarını kapatma yoluna giderlerken işçiler arasında huzursuzluk çıkaracak hareketler yaptırmışlar ve bundan istifade ederek durumu lokavt olaylarına kadar getirmekten çekinmemişlerdir.”²⁰⁵



Cumhuriyet, 6 Ocak 1971.

Otomobil-İş, Genoto ve Çelik Montaj’da yaşanan toplu işçi çıkarmalarını “kanunsuz lokavt” olarak nitelendirdi: “... daha da ileri giderek işyerlerinde Lokavt kararları alan firmalar da olmuştur. Ankara asfaltı üzerinde kurulu Genoto ve Çelik Montaj Fabrikaları hiç çekinmeden işçileri kapının önüne bıraktılar.”²⁰⁶ Özeren’in “kanunsuz lokavt” açıklamasına karşı işveren yetkilileri lokavt kararının olmadığını, “sadece fabrikanın birkaç gün kapalı kalacağını” söyledi.

30 Aralık 1970 tarihli *Cumhuriyet* gazetesi haberine göre, Genoto fabrikasında çalışan 400 kişinin yarısından çoğu işten çıkarılınca, işçiler 18 Aralık’ta fabrikada oturma grevine başladılar. Buna karşılık grevin 7. gününde işveren fabrikayı kapatma kararı aldı. Aydın Özeren, işçilerin işyerindeki huzursuzluğu protesto etmek için işçinin oturma grevi yaptığını ve işverenin de bu direniş üzerine 25 Aralık sabahı fabrikayı kapattığını söyledi. Fabrikanın

kapatılması üzerine işçiler fabrikanın önünde beklemeye başladılar. Öte yandan işveren temsilcileri, “Kapanma olayı iç huzursuzlukla ilgilidir. Fabrikayı birkaç gün için kapattık” şeklinde açıklama yaptılar.²⁰⁷

Otomobil-İş tarafından basına, sendikaya bağlı bütün fabrikalarının işyeri temsilcileriyle ortak bir toplantı yaparak, bu konuda gösterecekleri tepkiyi kararlaştıracaklarını bildirdi.²⁰⁸

OTURMA BOYKOTU

Sendika, “diğer işyerlerinde de aynı olayların başlama temayülü göstermesi üzerine” örgütlü olduğu “30 işyerinde bir günlük oturma boykotuna geçerek” işverenleri uyarıma kararı aldı. Karar 29 Aralık günü topluca uygulandı ve işçiler Genoto işverenin uyguladığı kanunsuz lokavtı protesto ettiler. Eylem basında, “8 bin işçi boykot yaptı” başlığıyla yer aldı. *Tercüman*, boykot eyleminin 8 bin işçi tarafından 30 işyerinde birden aynı anda uygulanmaya başlandığını kaydederken, *Cumhuriyet* boykotun 8 bine yakın işçi tarafından 22 otomobil fabrikasında yapıldığını yazdı.²⁰⁹ Oturma boykotuna, Gebze’deki Chrysler Kamyon Montaj Fabrikasında çalışan 700, Makina Takım Tezgahları fabrikasındaki 500 işçi katılmıştır.²¹⁰

İşçiler bu eylemleriyle benzeri davranışların tekrarlanmasını önlemek istediklerini ve bu boykotun bir “ihtar” olduğunu belirttiler. (*Cumhuriyet*, 30 Aralık 1970) Otomobil-İş Sendikası Genel Başkanı Aydın Özeren basına yaptığı açıklamada, “İşçinin almış olduğu karara saygımız var. Genoto işvereni protesto etmek amacı ile başlatılan ikaz boykotunu bir güne indirebilmek için büyük gayret sarf ettik, bu arada bir kısım günahsız işveren de boykotla karışmıştır” dedi.²¹¹

Sendika yöneticileri, süresiz ve ücretli olup olmadığı açıklanmayan bir tatilin lokavt sayılacağını bildirerek, Bölge Çalışma Müdürlüğü’ne başvurular.²¹²

YÜRÜYÜŞ: GEBZE’DEN KADIKÖY’E

Eğer Genoto ve Çelik Montaj işten çıkardığı 800 kadar arkadaşımıza tekrar kapılarını açmazsa, bizler de kanunlu veya kanunsuz olarak bütün otomobil fabrikalarında işi bırakacağız. ~ Aydın Özeren²¹³

Türkiye, Türk-İş’in yurt çapında uyguladığı iki saatlik iş bırakma eyleminin ardından yeni yıla girdi. Türk-İş’in 31 Aralık 1970 tarihinde saat 09-11 arasında yaptığı iki saatlik iş bırakma eylemi Otomobil-İş tarafından da uygulanmıştır. Otomobil-İş, Türk-İş’in eylemiyle Türk-İş’e bağlı kuruluşların gücünün bir kez daha ortaya çıktığını ama buna rağmen bir kısım işverenlerin aynı oyunlara devam etmekten çekinmediklerini, Türk-İş’in uyarılarına kulak asmadıklarını ve işçi çıkarmaya devam ettiklerini kaydetmektedir: “Her geçen gün sokağa dökülen işçi sayısını büyük bir hızla arttırmışlardır.”²¹⁴

Ocak ayını ilk günlerinde Genoto ve Çelik Montaj fabrikalarında bir toplu çıkış daha yaşandı. Haber *Cumhuriyet*’te, “2 fabrikadan 300 işçi daha çıkarıldı” başlığıyla verildi. Haberde, işveren tarafından süresiz kapatıldığı açıklanan Genoto işyerinden 175, Çelik Montaj işyerinden de 125 işçinin işine son verildiği kaydedildi.²¹⁵ *Türkiye Sendikacılık Ansiklopedisi*’nde, Çelik Montaj işyerinde sözleşmenin bitimine 6 ay kala, 31 Aralık 1970 tarihinde 94 üyenin iş akdinin feshedildiği, işveren tarafından oluşturulan “İşyeri Komando Birlikleri” tara-



findan işyerinin kuşatılarak tüm işçileri dışarı çıkardığı; böylece, zorla lokavt başlatıldığı bilgisi yer almaktadır.²¹⁶

Otomobil-İş Sendikası Başkanı Aydın Özeren, işverenleri uyarmak amacıyla işkolundaki bütün fabrikalarda yapılan bir günlük ihtar boykotunun olumlu sonuç vermediğini, bu nedenle işçilerin önümüzdeki günlerde, iş saatlerinde yürüyüş yapacaklarını söyledi. Genoto işçileri, çıkarılan arkadaşları işe alınmadığı takdirde, işveren fabrikayı açsa da çalışmayacaklarını, Çelik Montaj işçileri ise, direneceklerini açıkladılar.²¹⁷ Fabrikada birkaç gün içinde tırmanan gerilim *Cumhuriyet*'te şu satırlarla anlatılıyordu:

Genoto fabrikasında kalabalık bir grup işçinin çıkarılacağı haberi üzerine, işçiler oturma grevi yapmışlardır. Daha sonra işveren fabrikayı kapatmış ve 170 işçinin işine son vermiştir. Bunun üzerine işçiler fabrikanın önünde çadır kurarak, fabrika açıldıktan sonra da çalışmama ve direniş kararı almışlardır. Otomobil-İş Sendikasına bağlı bütün işyerlerinde, işverenlere ikaz olmak üzere bir günlük oturma boykotu yapılmıştır. İhtar boykotundan sonra da Çelik Montaj fabrikasında tensikat nedeni ile 94 işçinin işine son verilmiştir. Söz konusu işyerinde işçiler önceki gün çıkarılanlar da dahil olmak üzere çalışınca, işveren öğlen tatilinde polis çağırarak çıkarılan işçilerin fabrikayı terk etmesini istemiştir. Ancak bütün işçiler fabrikayı terk ederek çalışmayı tamamen durdurmuşlardır. İşçiler dün de işbaşı yapmamışlardır.²¹⁸

Otomobil-İş, toplu işçi çıkarmalarını ilgili her mercie götürmüş, MESS'le toplantılar yapmış, durumu Türk-İş'e ve hükümet yetkililerine "yazılı ve şifahi olarak" iletmıştır. Diğer taraftan İstanbul Valisi araya girmiş, Vilayette toplantılar yapılmış fakat hiçbir netice alınamamıştır. Hükümet bu konuda Sanayi Bakanı'nı görevlendirmiş, Sanayi



Bakanı Selahattin Kılıç'ın girişimi de çözüm getirmemiştir.

Otomobil-İş'in tensikatları protesto etmek için Genoto fabrikasından Kadıköy'e yaptığı yürüyüş bu koşullarda örgütlenmişti. Otomobil-İş'in 5. Genel Kurul Faaliyet Raporu'nda, "sabırları taşan" üyelerin gruplar kurarak ilgili Kaymakamlıklara müracaatta bulundukları ve yürüyüş izni istedikleri, Kocaeli ilinin buna izin vermediği kaydedilmektedir:

Kocaeli ili buna müsaade veremem derken, Türkiye'de polislerin boykot yaptığını, öğretim üyelerinin, Yargıtay üyelerinin ise cübbeleriyle yürüdüklerini çok çabuk unutmuşa benziyorlardı. İşçilerin haklı davasına böylece mâni olunmak isteniyordu. Fakat diğer bölgelerin gösterdiği olgunluk üyelerimize durumu protesto etmek imkânı vermiş, kötü hava şartlarına rağmen Genoto fabrikasından Kadıköy iskele meydanına kadar yapılan yürüyüş büyük bir olgunluk ve sessizlik içinde geçmiş, ilgili pankartlar kamuoyuna çok şey söylemiştir.²¹⁹

Yürüyüş 12 Ocak günü saat 08'de Gebze'den başladı. Gebze ile Kadıköy arasında kurulu otomobil montaj fabrikalarında çalışan Otomobil-İş üyeleri iş bırakarak Genoto fabrikasının önünde toplandılar ve ellerinde pankartlar ve dövizlerle Ankara Asfaltı üzerinden Kadıköy'e doğru yürüyüşe geçtiler. Sayısı 700'ü bulan kalabalık, daha sonra, yol

boyunda sıralanan diğer fabrikalardaki işçilerin de katılmasıyla 6000'e kadar yükseldi. Genoto Fabrikasına kadar kamyon ve otobüslerle gelen işçiler, buradan Kadıköy'e kadar olan yolu ise, kötü hava şartlarına rağmen yürüyerek aldılar.²²⁰ Yürüyüş kolu saat 13.30'da Kadıköy'e ulaştı.²²¹

Ellerinde, "İşçiyiz, haklıyız", "Kâr %200 iken iltifat görüyorduk, şimdi ise tekme yiyoruz" ve "İş barışını bozdunuz, karşılığını göreceksiniz" gibi pankartlarla bayrak ve flamalar taşıyan işçiler, Kadıköy İskele Meydanı'nda toplanarak işçi çıkarmalarını protesto ettiler. *Tercüman*, işçilerin Osman Paşa marşını, sözlerini değiştirerek, "Olur mu böyle olur mu? - İşçi dışarda kalır mı?" şeklinde söylediklerini yazmaktadır.²²² *Cumhuriyet*'in haberine göre mitingde, işkolunda son günlerde işten çıkarılan işçi sayısının 1500'ü bulunduğu belirtilerek toplu işçi çıkarılmalarına karşı çeşitli biçimlerde direniş kararı alınmıştır.²²³

Kadıköy meydanında toplanan binlerce işçiye hitaben bir konuşma yapan Otomobil-İş Sendikası Genel Başkanı Aydın Özeren, işverenlerin kanunsuz lokavt yaptıklarını ileri sürmüş, iş barışını işverenlerin bozduğunu bununla beraber sendika olarak kaba kuvvetin karşısında bulunduklarını ifade etti.²²⁴ Özeren, işçinin hiçbir zaman polise, orduya, halka ve işverenin haklı kârına karşı olmadığını söyledi:

Biz kanun yolundan ayrılmadık. Ama kanunlar işçinin aleyhine olarak kullanılırsa, işçi de hakkını sokakta aramak yoluna gider. Bu da ancak işverenin aleyhine olur. Eğer Genoto ve Çelik Montaj işten çıkardığı 800 kadar arkadaşımıza tekrar kapılarını açmazsa, bizler de kanunlu veya kanunsuz olarak bütün otomobil fabrikalarında işi bırakacağız.²²⁵

Özeren'in konuşmadaki önemli bir nokta da Otomobil-İş'in eylemleriyle 15-

16 Haziran direnişi arasına kalın bir çizgi çekmiş olmasıdır. Otomobil-İş kayıtlarında da üyelerinin eylemleriyle, "siyasi olaylara alet edilmek istenerek 15-16 Haziran'da işçi olmayanların yaptıklarını işçilere yüklemesini bilen siyasi örgütlere" gerekli dersi vermiş olduklarının altı çizilmektedir: "İşçilerin kimsenin malında, parasında, namusunda gözü olmadığını halen demokrasinin savunucusu olduğunu yaptıkları yürüyüşle işçilere sürülen lekeyi temizlemişlerdir." Genel Başkan Aydın Özeren, Kadıköy İskele Meydanı'nda yaptığı konuşmayı bitirirken emniyet mensuplarına da seslenmiştir:

"Emniyet mensuplarına sesleniyoruz. İşte işçinin beyefendi olduğunu bir kere daha ispat ettik, Kadıköy'ün göbeğinde arkadaşlarımızı dağıtıyoruz. Burada hiç kimsenin malına, vitrinlerin camına dahi halel gelmeyeceği garantisi verirken, böyle bir olay olursa Emniyet yetkilileri bunları yakalamazlarsa sorumludurlar. Çünkü bunların işçi olmadıkları görülecektir."²²⁶

Akşam, yürüyüşe 6 bin işçinin katıldığını yazmaktadır.²²⁷

Aydın Özeren yıllar sonra, Otomobil-İş'in örgütlediği bu ilk büyük yürüyüşe ilişkin şunları söyledi:

Bir şey anlatacağım. Tabi bu sıkıyönetim bitti, normale döndü. Sendikal durum normale doğru gelmişti. Oturduk arkadaşlarla sendika kurulunu topladık. Dedik biz de bir yürüyüş yapacağız. (...) İsim isim tüm fabri-



kalara Koç grubu gönderiyor alırken bu işçilerden sakının, almayın diyor yani. İsim isim. O zaman dedik ki bir yürüyüş yapacağız. O zaman 7 bin kişiyiz ama İstanbul tarafının bu tarafa gelme ihtimali yok, işgünü tabi. İş paydos ettik. Ankara yolundan başladık yürümeye. Biraz sonra pat polisler geldi. Tabi sayımız az olduğu için tek sıra dizdim, uzun gözüküyor çok. İşte konuşuyoruz adamlarla. Şeyden ürüyorlar daha evvel Kadıköy'de yağmalar falan oldu ya ondan ürüyorlar. Kadıköy meydanına geldik orada



bir konuşma yaptım. Özet olarak şunu söyledim, sayın emniyet mensupları tedbirinizi alın eğer bir cam kırıldığı zaman bir vitrin parçalandığı zaman parçalayanı bulamazsa-

Türkiye İşçi Partisi çevresinden Ankara'da Şubat 1971'den itibaren kısa süre yayınlanan Öncü İşçi gazetesi montaj işçilerinin yürüyüşünü haber yapmıştı: Öncü, 12 Mart darbesi nedeniyle uzun ömürlü olmayan Emekçi Basın Birliği Anadolu Yayıncıları Dayanışma Derneği içinde yer almıştı:

MONTAJ İŞÇİLERİ VE TOPLU İŞÇİ ÇIKARMA

Geçtiğimiz aylarda, otomobil, kamyon, traktör, motosiklet, jip gibi montaj mamulleri işçileri toplu olarak işten çıkarıldılar. Gelen haberlere göre tensikata tabi işçilerin sayısı 2000'e ulaşmıştır.

10 bin kadar işçi Gebze'den İstanbul'a yürümüşler ve toplu işçi çıkarmalarını protesto için Kadıköy'de bir miting yapmışlardır.

İşveren çevreleri piyasanın durgun olduğunu onun için işçi çıkarttıklarını söylüyorlar. Oysa kazın ayağı hiç de öyle değil. İşverenler toplu olarak işten çıkarttıkları işçilerin yerine ucuz işçi alıp sömürüyü daha da arttırmaktalar. Piyasanın durgun olmasına sebep olanlar da kendileri. Mesela 300 bin liraya satılan Magirüs otobüsleri, son zamanlarda 680 bin liraya satılmaya başlanmıştır. Bundan dolayı piyasayı kendileri durgunlaştırmaktadırlar.

Öncü İşçi, Sayı 1, 5 Şubat 1971.



■ GENOTO ve Çelik Montaj fabrikalarında işlerine son verilen 264 arkadaşları için dün Ankara Asfaltında protesto yürüyüşü yapan binlerce işçiden bir grup... (Fotograf: İbrahim KÖSEOĞLU)

İşten çıkarılan arkadaşları için yürüyüş yaptılar

Gebze ile Kadıköy arasında kurulu otomobil montaj fabrikalarında çalışan binlerce işçi, dün toplu işçi çıkarmaları protesto için yürüyüş ve miting yapmışlardır.

Otomobil-İş Sendikası'na bağlı işçiler, fabrikalardaki normal çalışmalarını keserek araçlarla Genoto fabrikasının önüne kadar gelmişler ve Ankara asfaltından Kadıköy'e kadar yürüyerek burada yapılabilecek mitingten sonra tekrar fabrikalarına dönmüşlerdir.

Ellerinde pankartlar ve dövizler olduğu halde, yürüyen işçiler, çıkarılan arkadaşlarının görevlerine iadesini istemişlerdir.

Cumhuriyet, 13 Ocak 1971.

nız sorumlu sizsiniz. Burada dağılacagız. Benim teşkilatım kimseye fiske vuracak teşkilat değildir. Eğer bir şey olursa sorumlu sizlersiniz, tedbir almadınız. Orada işçiyi bindirdik arabalara ayrıldık. Onların yürüyüşüne karşı bu yürüyüşü yapmıştık. Onların büyük yürüyüşüne karşılık yapılan yürüyüş buydu.²²⁸

...

Zaman hızla 12 Mart'a doğru akıp giderken, Genoto ve Çelik Montaj işyerlerinde direnişler de sürmekteydi.

Otomobil-İş Sendikasına bağlı işçilerin, işçi tensikatlarını protesto için GEN-OTO ve Çelik Montaj Fabrikalarında başlattıkları direnişler iki ay aştığı halde olumlu sonuç alınmamıştır. GEN-OTO Fabrikasında 358 işçiden 107'si çıkarılmışken başlayan direniş süresi içinde, işçinin tamamına yakın bir kısmının tek tek yeniden çıkarıldıkları öğrenilmiştir. Çelik Montaj Fabrikasında da işveren çıkarılan işçileri almayı kabul etmediği için direniş devam etmektedir.²²⁹

12 MART GÜNLERİ

12 Mart 1971 tarihinde saat 13.00'de TRT radyolarından ordunun hükümete muhtıra verdiği okunarak ilan edildi. Muhtıradan, Anayasa'nın öngör­düğü reformları ele alacak ve inkılâp kanunlarını uygulayacak "kuvvetli ve inandırıcı bir hükümetin" demokratik kurallar içinde teşkilinin gerçekleştirilmesi durumunda Türk Silahlı Kuvvetleri'nin (TSK) "kanunların kendisine vermiş olduğu Türkiye Cumhuriyeti'ni korumak ve kollamak görevini yerine getirerek, idareyi doğrudan doğruya üzerine almaya" kararlı olduğu açıklandı. Muhtıranın hemen ardından hükümet istifa etmiş, "Anayasa'da öngörülen reformların gerçekleştirilmesini" ve "inkılâp kanunlarının uygulanmasını" amaçlayan ama esas olarak "huzur ve güven vadeden" bir "teknokratlar" hükümeti olan Nihat Erim hükümeti kurulmuştur. Erim'in ifadesiyle "özgürlüklerle bir şal örtülmesi gereği" ordu yönetime doğrudan el koymasa da bir vesayet dönemi başlayacak, çok partili siyaset fiilen askıya alınacaktı.

15 Mayıs 1971'de kabul edilen Sıkıyönetim Kanunu ile sıkıyönetim komutanlarına geniş yetkiler tanındı. 17 Mayıs 1971'de İsrail'in İstanbul Başkonsolosu Efraim Elrom'un kaçırılması hükü-

metin tutumunu daha da sertleştirdi. Başbakan Yardımcısı Sadı Koçaş, Elrom'un derhal serbest bırakılmaması halinde bu eylemi düzenleyen örgütlerle uzaktan ve yakından ilişkisi bulunan herkesin tutuklanarak sıkıyönetim komutanlıklarına teslim edileceğini ve başkonsolos öldürüldüğü takdirde de idam cezası öngörülen geriye yürütmeli yasalar çıkartılacağını açıkladı. Ve bir gün sonra, 18 Mayıs'ta yaygın tutuklamalar yapıldı. Aralarında tanınmış yazar, edebiyatçı, hukukçu, siyasetçi ve sendikacıların da olduğu 427 kişi gözaltına alındı. Gözaltına alınanlar arasında DİSK Başkanı Kemal Türkler, DİSK Genel Sekreteri Kemal Sülker, DİSK Yöneticileri Kemal Nebioğlu, Şinasi Kaya ve Hilmi Güner, ile Prof. Dr. Tarık Zafer Tunaya, Prof. Dr. Bahri Savcı, Prof. Dr. Mümtaz Soysal, Fakir Baykurt, Çetin Özek, Fazıl Hüsni Dağlarca, Prof. Dr. İdris Küçükömer, Prof. Dr. Sabahattin Eyüboğlu, Azra Erhat, Prof. Dr. İsmet Sungurbey, Yaşar Kemal, Vedat Günyol, Prof. Dr. Muammer Aksoy, Prof. Dr. Uğur Alacakaptan, Sevgi Soysal, Emin Galip Sandalcı, Altan Öymen, Erdal Öz, İlhan Selçuk, İlhami Sosyal, Doğan Avcıoğlu, Uğur Mumcu, Çetin Altan, Can Yücel, Doğan Koloğlu, Muzaffer Erdost, Turhan Dilligil, Bülent Habora,

Vasif Öngören ve Bülent Tanör de yer alıyordu.²³⁰ Aralarında İlhan Selçuk, Çetin Altan ve Yaşar Kemal'in de bulunduğu çok sayıda aydın gazeteci ve yazarlar hapis cezasına çarptırıldı. Sıkıyönetim döneminde çok sayıda gazete ve dergi kapatılırken yüzlerce kitap toplatıldı.

12 Mart döneminde Anayasa'da, 1971 ve 1973 yıllarında iki aşamada gerçekleştirilen değişikliklerle demokratik hak ve özgürlüklere ilişkin güvenceler zayıflatıldı. Özerk kuruluşlar; üniversiteler ve *Türkiye Radyo ve Televizyon Kurumu (TRT)* üzerinde yürütmenin/iktidarın denetimi güçlendirildi, Bakanlar Kurulu'na Kanun Hükmünde Kararname (KHK) çıkarma yetkisi tanındı, yargı kuruluşlarının yetkileri sınırlandı.

Anayasa'da gerçekleştirilen değişikliklerle dernek ve sendika kurma hakları sınırlandırıldı, memurların sendika kurmaları yasaklandı. Sola yönelik baskılar yoğunlaştı, Türkiye İşçi Partisi (TİP) ve Türkiye Öğretmenler Sendikası (TÖS) kapatıldı.

12 Mart muhtırası Türk-İş ve DİSK tarafından desteklendi. DİSK muhtıranın verildiği gün yayınladığı bildiride, "Türk Silahlı Kuvvetlerinin yanında olduğunu belirtmekten kıvanç duyduğunu"

açıkladı.²³¹ Türk-İş ise şu açıklamayı yaptı: "Türk Silahlı Kuvvetleri muhtırasının 1 nci ve 2 nci maddeleriyle Anayasa ve demokratik rejime bağlılığın örneğini vermekte, parlamento ve siyasi partiler en iyi niyetle uyarılıp göreve çağrılmaktadır."²³² Ancak 12 Mart'ın ilk birkaç aylık uygulamaları, grev ertelemeleri ve yasaklamalar karşısında sendikaların tutumu değişecek, Türk-İş Genel Sekreteri Halil Tunç, 11 ilde sıkıyönetim ilan edilmesinden sonra 27 Nisan 1971 günü yaptığı açıklamada şunları söyleyecekti:

Anarşik olayları önleyeceğiz gerekçesiyle, Anayasa'nın işçiye sağladığı hak ve hürriyetlerin en ufak bir kısıntıya uğraması, işçi hareketinin çok sert tepkisi ile karşılaşacaktır. Bu sert tepki belki bir genel grev dahi olabilecektir.²³³

Sıkıyönetim komutanlıkları işçi sendikalarıyla işveren sendikaları ya da işverenler arasında yürütülen toplu pazarlık müzakerelerini yakından izlemekte, müdahil olmaktadır. Kimi müzakereler sıkıyönetim komutanlıklarında, generallerin katılmalarıyla yapılmaktadır. Bu dönemde, Selüloz-İş tarafından Seka'da başlatılacak olan ve 8 bine yakın işçinin katılacağı grev, İstanbul Birinci Ordu ve Sıkıyö-

TARİH	KARARNAME	AÇIKLAMA
05.02.1971	7/1878	Petrol-İş grevinin 30 gün geciktirilmesi.
18.04.1971	7/2211	Metal-İş MKE grevinin 30 gün ertelenmesi.
14.05.1971	7/2413	DYF grevini 30 gün erteleme kararı.
20.05.1971	7/2440	Metal-İş MKE grevinin 60 gün daha ertelenmesi.
03.06.1971	7/2531	DYF grevi 60 gün daha erteleme kararı.
16.07.1971	7/2813	Çimse-İş grevi ile ilgili, 275 sayılı Sendikalar Kanununun 20. Md.ne dayanarak yasaklama hk. (9 ilde)
19.07.1971	7/2814	Petrol-İş Ataş grevinin 60 gün daha ertelenmesi.
24.10.1971	7/3298	Ulaş-İş Denizcilik Bankası grevinin 29 gün süre ile ertelenmesi.
16.11.1971	7/3404	Denizcilik Bankası Malzeme Md. Tez Büro-İş grevinin 30 gün ertelenmesi.
24.11.1971	7/3454	Sümerbank Konya Krom Magnezit grevinin 60 gün daha ertelenmesi.
26.12.1971	7/3579	Çimse-İş'in Sümerbank Konya Krom Magnezit grevinin 60 gün daha ertelenmesi.
26.12.1971	7/3559	Merkez Bankası-Tez Büro-İş grevi 60 gün daha ertelenmesi.
04.08.1972	7/4758	Kayseri Belediye Genel-İş grevi ertelenmesi.
24.10.1972	7/5223	Et ve Balık Kurumunda Besin-İş ve Tek Gıda-İş grevinin 30 gün ertelenmesi.
23.11.1972	7/5325	Türkiye Kömür Madeni İşveren Sendikası, Türkiye Maden İşçileri Sendikaları Federasyonu arasında Ereğli Kömür İşletmeleri Müessesesi ve Garp Linyitleri İşletmesi Müessesesi grevinin 30 gün ertelenmesi.
25.11.1972	7/5331	Tek Gıda-İş Et Balık Kurumu grevin 60 gün daha ertelenmesi.

Yıllar	Grev Sayısı	Süre	Katılan İşçi Sayısı	Kaybolan İşgünü Sayısı
1970	72	1649	21156	220189
1971	78	2131	10916	476116
1972	48	2297	14879	659362
1973	55	1209	12286	671135
1974	110	4104	25546	1109401

Tablo: Yıllara göre grevler-grevlere katılan işçi sayısı ve kaybolan işgünü sayısı. (1970–1974)

Kaynak: T.C. Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı, 1988, s. 45.

netim Komutanlığı'nca durdurulmuştur.²³⁴ Birinci Ordu ve Sıkıyönetim Komutanlığı, Seka'da olduğu gibi Paşabahçe'de de toplu pazarlık sürecine müdahil olmuş, grev "*örfi idarenin çabasına rağmen*" başlamıştır.²³⁵

Ama diğer yandan bu baskılara, erteleme ve yasaklamalara rağmen, 12 Mart muhtırasının verildiği 1971 yılında 78 işyerinde 10916 işçi greve çıkmış, resmi verilere göre grevde geçen süre 21311 gün ve kaybolan işgünü ise 476116 olmuştur.²³⁶

12 Mart Muhtırası, Otomobil-İş'in örgütlü olduğu işyerlerindeki toplu çıkışlara karşı mücadele yürüttüğü günlerde verilmişti. Muhtırayı izleyen günlerde de tensikatlar sürdü. Bu durum Otomobil-İş kayıtlarında şöyle ifade edilmektedir:

Bu arada 12 Mart Muhtırası ortaya çıktı. Sendika olarak artık bu durumlar son bulacak diye sevinmiştik. Gelin görün ki, işverenler bu sıkı Yönetim devresini daha iyi şekilde değerlendirmesini bildiler, iş akdi feshedilenlerin sayısı daha da arttı.²³⁷

Otomobil-İş 12 Mart'ın ardından sektördeki toplu işçi çıkarmalarına karşı hükümet nezdinde girişimlerde bulundu. Otomobil-İş tarafından, Sanayi ve Ticaret Bakanlığı'na ve Başbakanlık Ekonomik İşler Yardımcılığı'na gönderilen 29 Mayıs 1971 tarih ve 015-71-18/2096 sayılı yazıda, "otomotiv sanayii işverenlerinin devalüasyonu konu ederek istihdam ve fiyatlar üzerinde sorumsuzca hareket etmek serbestisine kavuşmak" istedikleri kaydedilmektedir. Bu çerçevede, otomotiv sanayiinde pek çok işçinin işten çıkarıldığı, buna gerekçe olarak da devalüasyonun gösterildiği ifade edilen yazıda, bunun gerçeği yansıtmadığı ifade edilmektedir. Yazıda, "devalüasyondan önce, tahsisi yapılmış ve evvelki fiyatlarla ithal edilmiş hammaddelerin, yerli malzeme ile birlikte montajı yapılarak imal edilmiş bulunan" ürünlerin maliyetlerinin devalüasyon-

dan önceki fiyatlara göre gerçekleşmiş olmasına rağmen, montaj sanayicilerinin "sanki bu devredeki imalat, devalüasyondan sonraki malzemelerle yapılmış gibi" fiyat ayarlaması yapmayı tercih etmiş oldukları ve sorumsuzca fiyatları arttırdıkları kaydedilmektedir. Bu yönde detaylı örneklerin de yer aldığı yazıda, otomotiv sanayii işverenlerinin ürün fiyatlarına yaptıkları aşırı artışların, fazla kâr isteminden doğduğu vurgulanmakta; devalüasyon bahane edilerek toplu işçi çıkarmalarının sürdüğü, buna gerekçe olarak gösterilen maliyet artışının suni olduğu; işverenlerin tutumunun gerek fiyatların ve gerekse işsiz sayısının artmasına neden olması yönüyle milli ekonominin dengesini bozduğu belirtilmektedir:

Bugüne kadar edindiğimiz intibaa göre, mezkûr sanayi işverenleri ilgili mercileri gerçek dışı bilgilerle yanlış yola sevk etmektedirler.

Bahsi geçen konuya ehemmiyetle eğilmiş bulunmanız Sendika olarak bizleri yakından müs[p]et olarak ilgilendirmektedir.

Sendika olarak bu konudaki çalışmalarımızın başarıya ulaşmasında bizim de katkımız bulunacağı hususlar olabilecekse devamlı olarak yanınızda bulunacağımızı arz eder, tensip edildiği takdirde bu konuda daha fazla bilginin tarafınıza arz edileceğini bilgilerinize sunarız.²³⁸

Buna rağmen önceki tensikatlara ilaveten Türk Willys Overland fabrikaları (Jeep) ve Verdi Ticaret ve Sanayii A.Ş., Elektrofer Çelik Sanayii A.Ş., Dümeks Çivi fabrikası, Elba Basınçlı Döküm Sanayii A.Ş. işyerleri işlerini tatil ettiler. Sendika, durumu Başbakan'a, Sıkıyönetim kademelerine, Türk-İş'e ve bağlı olduğu Metal-İş Federasyonu'na ilettili.

Türk-İş Genel Sekreteri Halil Tunç, Başbakan Erim'e gönderdiği 5 Haziran 1971 tarihli telgrafta, "son günlerde bazı işverenlerin toplu işçi çıkarma yoluna gittiklerini, bazılarını da kanuni haklarını vermediklerini" bildirerek ilgililerin müdahalesini istedi. Tunç telgrafında Otomobil-İş'in örgütlü metal/otomotiv sektörüne de işaret etti. Willys Overland Jeep fabrikasındaki işçilerden 350'sinin

toplu halde işten çıkarıldığını, 450'sinin ücretlerinin ödenmediğini belirtti ve bu suretle metal sanayiindeki işsizlerin sayısının son aylarda 2200'e ulaştığını kaydetti.²³⁹

Otomobil-İş, basına da yansıyan bütün bu girişimlere rağmen bazı işyerlerinin iş akdini feshettiği işçilerin haklarını dahi ödemediklerini kaydetmektedir:

TUNÇ:

"TOPLU HALDE İŞÇİ ÇIKARILYOR"

Türk-İş Genel Sekreteri Halil Tunç'un Başbakan Nihat Erim'e çektiği 5 Haziran 1971 tarihli telgraf:

SIKIYÖNETİMİN ASIL AMACI

"Yurdumuzda anarşik olayların had safhaya çıkması sonucu ağırlaşan siyasi havayı dikkate alan Türk işçi hareketi, Anayasa ve Kanunlar teminatındaki haklarını kullanırken, siyasi havayı daha da ağırlaştıracak bir harekete girmemek için azami titizlik ve itina göstermektedir.

Hükümetinizin işbaşına geldiğinden bu yana geçen süre içindeki tutumumuzu bu açıdan değerlendireceğinize inanmaktayız. Bu arada, Sıkı Yönetim ilanının asıl amacının Yurdumuzun bütünlüğüne ve rejimimize kasteden anarşik olayları önlemek olduğu inancındayız. Bununla beraber, anarşik olaylardan ne anlaşıldığının açıkça ve kesinlikle saptanmasını da gerekli görmekteyiz. Bizim anlayışımıza göre, anarşik olaylar Yurt bütünlüğüne ve rejime karşı girişilmiş, adam kaçırmak, baskınlar ve soygunlar yapmak, silahlanmak ve bunları teşvik etmek gibi, Anayasa ve yasaların yasakladığı fiillerdir.

ÇIKARCIYAR FAALİYETTE

Sizin de bir Devlet ve bilim adamı olarak, anarşik olayların sınırını genel olarak bu şekilde kabul ettiğinizden şüphemiz bulunmamaktadır.

Bu sınırın dışında kalan hareketlerin, örneğin işçinin haklarını alabilmek için elindeki tek silahı Grev hakkını kullanmasını, köylünün ürettiği malın gerçek değerini alabilmesi, öğrencinin silahlı ve saldırgan olmamak şartıyla daha iyi eğitim olanakları istemesi için girişeceği eylemleri anarşik davranışlar olarak niteleyip, bunları da Sıkı Yönetim çerçevesi içinde önlemek her halde Hükümetiniz tarafından düşünülmemektedir. Ancak, uygulama tamamen bunun aksi yönde olmakta ve bazı çevreler, Sıkı Yönetimden yararlanarak, çıkar sağlama yoluna gitmektedirler."

HÜKÜMETİN BİLGİSİ

"Her türlü hak arama olanakları kısıtlanmış işçiler, bu durumdan faydalanan bir kısım işverenler tarafından işten çıkartılmakta, Kanuni hakları bile ödenmemektedir. Örneğin, şu anda İstanbul'da Metal sanayiinde çalışan 350 kişi işten çıkarılmış, 450 kişinin de ücretleri ödenmemiştir. Bu suretle bu işkolunda işsiz kalan işçilerin sayısı son aylarda 2200'e ulaşmış bulunmaktadır. Bunun yanı sıra Anayasal bir hak olan ve Kanuni işlemleri tamamlanmış Grevler de durdurulmakta, ya da grev hakkı kısıtlanmış Sendikalar, işçinin hakkı olandan çok daha düşük şartlarda toplu sözleşmeler imzalamaya zorlanmaktadır. Bütün bunların sonucunda da zaten büyük kazançlar sağlayan işverenler, karlarını daha da artırma olanağı bulmuş olmaktadır. Bu durum da Hükümetinizin ve ilgili Sıkı Yönetim Komutanlıklarının belki de bilgisi dışında olarak, Devlet Mekanizması Yurttaşlarımızın büyük çoğunluğunun aleyhine ve küçük bir azınlığın lehine işler duruma gelmiştir."

İLGİLİLERE TALİMAT

Yurdumuzun içinde bulunduğu huzursuzluktan kurtulması Türk işçi hareketinin de en büyük dileğidir.

Ancak, bu huzursuzluktan kurtulmak istenirken, asıl büyük kitleyi huzursuzlukların en tehlikelisi olan ekonomik ve sosyal sıkıntılarının içine itmek, inanıyoruz ki, Hükümetinizin asla düşünmediği bir davranıştır. Kaldı ki, bu durumun, rejim ve ülkemize karşı harekete geçenlerin uzun vadeli planlarının bir safhasını teşkil ettiği de bilinmektedir.

Uzun bir süreden beri Anayasa teminatı altındaki haklarını en sorumlu şekilde kullanan ve bu hakları korumanın bilincine ulaşmış olan işçilerin haklarına karşı girişilecek tecavüzlerde yetkililerin oynamak istenen oyunu sezemeyerek sessiz kalması, yurt çıkarlarını, ülkemizin geleceğini her şeyin üstünde tuttuğumuz için en büyük endişemizi teşkil etmektedir. Bu endişeyi paylaşıcağınızdan ve bütün ilgililere gereken talimatı vereceğinizden en ufak bir şüphemiz olmadığını belirtmek isteriz."

Akşam, 6 Haziran 1971.

Aylarca haklarını alamayan üyeler perişan oldu. Sendika mensuplarımız, üyelerimizin haklarını aramak için durumları yakinen takip ettiler. Hatta bir trafik kazasında canlarından dahi oluyorlardı. Buna rağmen yılmadan yapılan takip sonunda bütün mensuplarımızın hakları geç [de] olsa alınmış bulunmaktadır.²⁴⁰

Otomobil-İş'in bir girişimi de Çalışma Bakanlığı nezdinde, "dış memleketlere gitmek için müracaatta bulunan" sendika üyelerine hak tanınması talebidir. Sendika Çalışma Bakanlığı'na gönderdiği Genel Başkan A. Aydın Özeren ve Genel Sekreter Sami Ataç imzalarını taşıyan yazıda, 1971 yılı başından itibaren "devalüasyon ve türlü geçersiz sebeplerden dolayı" işten çıkarılan üye sayısının 2300 kişiyi bulduğunu belirtiyor, bu konudaki daha önceki yazılı ve şifahi taleplerini de hatırlatıyordu:

Halen bunlardan iş bulanların sayısı ancak %12'ye yaklaşmış bulunmaktadır.

Fakat diğer işsiz üyelerin durumu her geçen gün biraz daha kötüye gitmektedir.

Kaldı ki; Malumunuz olduğu üzere T.W.O.

ve VERDİ Jeep fabrikasından çıkartılan üyelerimiz kıdem, ihbar tazminatları ile ve sair alacaklarını halen alamamış durumdadırlar.

Bu işçilerin bir kısmı dış ülkelere gitmek için müracaatta bulunmuşlar ise de sıralarının gelmesi, çok uzun bir zamana ihtiyaç olduğu da bir gerçektir.

Bu şartlara üyelerin dayanabilme güçlerinin ve imkanlarının kalmadığı cihetle Jeep Fb.si, Genoto, Çelik Montaj, Kartal Mühendislik ve Otosan'dan çıkartılan işçilere dış ülkelere gönderilmesi hususunda ivedilik tanınmasını tensiplerinize arz ederiz.²⁴¹

Sendikanın Çalışma Bakanlığı ile yazışmaları sonunda İş ve İşçi Bulma Kurumu, 28 Şubat 1972 tarihli yazısında, Türk Willys Overland ve Verdi, Genoto, Çelik Montaj, Kartal Mühendislik ve Otosan fabrikalarından çıkartılan işçilerden dış ülkelere çalışmak için müracaat eden işçilerle ilgili talebin incelendiği, "çıkarılan işçi sayısının 2300 olmayıp 200-250 civarında olduğu" bu nedenle adı geçen işyerlerinden çıkartılan işçilere yurt dışına işçi olarak gönderilmelerinde öncelik verilmesinin mümkün olmadığı kaydedilmektedir.²⁴²

12 MART DÖNEMİNDE OTOMOBİL-İŞ ÖRGÜTLENMESİ

Otomobil-İş'in 4. ve 5. Genel Kurullarının toplandığı 1970 Haziranı ve 1972 Mayısı arasındaki yaklaşık iki yıllık süre 12 Mart döneminin işçi ve öğrenci hareketleri üzerindeki baskısının en yoğun olarak hissedildiği dönemdir. Bu dönemde yaygın olarak yaşanan toplu işçi çıkarmaları sendikayı en çok meşgul eden konulardan biri olmuştur. Bu dönemde Otomobil-İş, kapanan ya da "tatil eden" fabrikalarda çalışan 2300 üyesini kaybetmiştir.

Ancak sendika, bu dönemde yaşanan bütün olumsuz gelişmelere rağmen 15 yeni işyerini bünyesine katmayı başarmıştır.

JEEP FABRİKASI KAPANIYOR

Otomobil-İş'in beşiği olan Türk Willys Overland A.Ş. ve Verdi Sanayi A.Ş. işyerleri ile sonraki dönem toplu sözleşme görüşmelerine 28 Mayıs 1970 tarihinde başlanmış ve 10 toplantı sonucunda iki sene süreli toplu iş sözleşmesi imzalanmıştır.

Bu toplu iş sözleşmesi her iki fabrikadaki 950 sendika üyesini kapsamaktadır. Ancak fabrikaların kapanmasıyla birlikte toplu sözleşmeden ancak bir yıl yararlanabilmişlerdir. Otomobil-İş'in 5. Genel Kurulu Faaliyet Raporu'nda şu değerlendirme yapılmaktadır:

"Sayın Delegeler,

Geçen Genel Kurul raporumuzda, bu işyerinin ehil ellerden idare edilmediğinden ve bundan daha sonra kurulan işyerlerinden dahi geri kaldığını beyan etmiştik. İşte o günden bu yana iki sene geçmesine rağmen, ayakta kalamamış, elinden tahsis ve kotaları da alınmıştır. Büyük çabalarla elde edilen toplu sözleşmesi elden gitmesine rağmen, bu sözleşmenin diğer işyerlerine yön verdiği de bir gerçektir.

Aylarca haklarını alamayan üyelerimizin, haklarını almaları için müdafaalarının yapıl-

HAZİRAN 1970 - MAYIS 1972 DÖNEMİNDE OTOMOBİL-İŞ'İN ÖRGÜTLEDİĞİ İŞYERLERİ

Bu dönemde Sendikamıza, aşağıda unvanları yazılı işyerleri iltihak etmişlerdir. İşin calibi dikkat tarafı; Bu işyerleri üyeleri kendi toplu sözleşmelerinin nihayete erip yeni toplu sözleşme akdedilme arifesinde değil, akdedilen toplu sözleşmelerini beğenmediklerinden sözleşmelerinin yürürlük safhasında Sendikamız saflarına geçmeleridir.

Bu işyerlerinden İLK DEMİR ÇEKME SANAYİİ KOLEKTİF ŞİRKETİ, KARMASAN KARTAL MAKİNA SANAYİİ A.Ş. ve REMAS REDÜKTÖR VE MAKİNA SANAYİİ A.Ş. işyerlerinin ilk toplu sözleşmeleri Sendikamızla yapılmıştır.

İLK DEMİR ÇEKME SANAYİİ KOLEKTİF ŞİRKETİ
MOTORLU ARAÇLAR TİCARET A.Ş. (MAT)

MAKİNA TAKIM ENDÜSTRİSİ A.Ş. (MTE)
HATİPOĞLU KOLEKTİF ŞİRKETİ
ELBA BASINÇLI DÖKÜM SANAYİİ A.Ş.
ALTINBAŞAK ZİRAİ MAKİNA VE ALETLER SANAYİİ A.Ş.
KARMASAN KARTAL MAKİNA SANAYİİ A.Ş.
DÜMEKS TEL VE TEL MAMULLERİ İŞLETMESİ
ECA PRES DÖKÜM SANAYİİ A.Ş.
AEG-ETİ ELEKTRİK ENDÜSTRİSİ A.Ş.
SERVİS TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ
REMAS REDÜKTÖR VE MAKİNA SANAYİİ A.Ş.
FENİŞ ALÜMİNYUM SANAYİİ VE TİCARET A.Ş.
HİSAR ÇELİK DÖKÜM VE MAKİNA SANAYİİ
OMTAŞ MAKİNA TRANSMİSYON MAKİNA AKSAMI, SANAYİİ A.Ş.

Otomobil-İş, 1972, s. 78.

masında daima yanımızda bulunan Türk-İş Genel Başkanı Sayın Seyfi Demirsoy Konfederasyonumuzun gücünü ortaya koymuştur.

Bu vesile ile Sayın Genel Başkanımızın yakın alakasını üyelerimiz hiçbir zaman unutmayacaktır. Mensubu bulunduğumuz Teşkilatımız adına bir kere daha teşekkürü borç biliriz.²⁴³

GENOTO KAPANIYOR

Genoto'da Otomobil-İş örgütlenmesiyle birlikte başlayan işveren baskıları ve işyerinde üç yıllık toplu iş sözleşmesinin tarafı olan Metal-İş'in yarattığı huzursuzluk ve gerilim bir süre sonra durulmuş, işçiler birlik ve beraberlik içinde toplu sözleşmelerinin süresinin bitmesini beklemeye başlamışlardı.

Ancak 1970 yılı sonbaharında yeni toplu sözleşme döneminin başlamasına birkaç ay kala işyerinde uygulanan ve yasadışı lokavt niteliği taşıyan toplu işçi çıkarmaları, işçilerin direnişiyle ve sonunda işverence fabrikanın kapatılmasıyla sonuçlanmıştı.

Otomobil-İş işyerinde İstanbul Bölge Çalışma Müdürlüğü'nün 19 Şubat 1971 tarihli yazısıyla, büyük bir gecikmeyle yetki alabilmiş, ancak işveren yeni işçiler alarak işyerini açmış ve alınan yetki kâğıt üzerinde kalmıştır. Otomobil-İş kayıtlarında işverenin "sendikal hürriyetleri tahdit altında" tutmaya devam ettiği ve "Bölge Çalışma Müdürlüğü'nün kifayetsizliğinin" yüzlerce işçinin sokakta kalmasına neden olduğu belirtilmektedir.²⁴⁴

"KAÇ AMELE ÇALIŞIYOR ORADA?"

SAMİ ATAÇ ANLATIYOR:

Jeep fabrikası kapanıyor. Biz de yeni sendikada profesyonel olduk. Ayrıldık, tazminatımızı aldık. Jeep fabrikasında işçilerin tazminatları var. İlk önce bir senesini doldurmayanları çıkardılar. İhbar tazminatlarını verdiler. O zaman Türk-İş'teyiz, faydaları var. Gittim ben Seyfi Abi'ye, Başkan, dedim, böyle böyle... Fabrika kapanıyor. Patron İsviçre'ye kaçacakmış, kaçmış mı kaçacakmış mı?... Bizim işçi parasını alamıyor. Dedi, "Doğru Zeki İlter Paşa'ya." Milli Savunma Bakanı Müsteşarı imiş. Ben doğru gittim İlter Paşa'ya, dedim Paşam, böyle böyle... "Bin işçi çalışıyoruz. Patron maaşlarımızı tazminatlarımızı vermeden İsviçre'ye kaçmış, kaçacakmış, ne olur, -biz orada askeriyeye araba yaptığımız için- siz para ödemeyin. İşçi [alsın]." "Kaç amele çalışıyor orada?" dedi. Öyle söyleyince tuhaf oldu. Ama adam eski adam, Paşa. "Amele" diyor. Tuhafıma gidiyor. Dedim, 'Valla bin ameleli geçiyor.' 'Çokmuş be!' dedi. Daha sonra geldik. Bizim patronların merkezi Hilton'un orada. Beşiktaş Stadi'nin, Koç Holding'in, Divan'ın arka tarafı, Merkez orası. İşçiye dedik ki yarın merkezde paralar veriliyor. Gümüşsuyu'ndan yukarı yaya, millet gidiyor. İşveren maaşları, para verecekmiş, diye. Polisler geldi. '71'de. Velhasıl orada bir gözdağı verdik biz, ama para alamadık. Polis dağıttı bizi.

Ataç, 11 Kasım 2019.

12 MART DÖNEMİNDE BAĞITLANAN TOPLU SÖZLEŞMELER

Otomobil-İş, 4. ve 5. Genel Kurullarının toplandığı 14 Haziran 1970 ve 7 Mayıs 1972 tarihleri arasında 13 işyerinde toplu sözleşme imzaladı. Bunlardan 4'ü işverenlerinin MESS'e üye olduğu işyerleriydi.

Otomobil-İş kamuda örgütlü olduğu ilk işyeri olan Sağlık ve Sosyal Yardım Bakanlığı Depo ve Tamirhaneleri ile 1 yıllık toplu sözleşme geleneğini sürdürdü. O dönemde 56 işçinin çalıştığı küçük bir işyeri olan tamirhanede toplu pazarlık süreci zorlu geçti. 8 Mayıs 1971 tarihinde başlanan müzakereler 6 Ağustos 1971'de ücret konusunda tıkanmıştı, Otomobil-İş grev kararı aldı. Sendika, Türk-İş Genel Sekreteri Halil Tunç'a müzakere yetkisi verdi ama Tunç'un Bakanlık yetkilileri ile yaptığı temaslardan da sonuç alınamadı. Bakanlık, bütçedeki ödenek yetersizliğini ileri sürdü. Sendika üyelerinin aralarında imza toplayarak grev kararının kaldırılmasını talep etmeleri üzerine sendika grev kararını kaldırarak 23 Kasım 1970 tarihinde toplu sözleşmeyi imzaladı. Sağlık Bakanlığı'na ait diğer Bölge Depo Tamirhane Müdürlüğü işyerinde ise 1971 yılı toplu sözleşme çağrısı sırasında işçiler Otomobil-İş'ten istifa ederek Motorlu Taşıt İşçileri Sendikası'na (Tümtis) Sendikası'na üye oldular. Ancak istifalar çağrı tarihinden sonra olduğu için yetki Otomobil-İş adına çıktı. Bunun üzerine işçiler tekrar Otomobil-İş'e döndüler. 19 Haziran 1971 tarihinden itibaren toplu sözleşme müzakerelerine başlandı. 6 oturum sonunda uyuşmazlık tutuldu. Uyuşmazlık nedeni işverenin Ankara'da aynı tip işyerinde uygulanan ücret zammını vermekten kaçınmasıydı. Nihayet işverenin sendikanın önerisini kabul etmesiyle 7 Eylül 1971 tarihinde mutabakat sağlandı. Ücret dışında toplu iş sözleşmesiyle işyeri için "asgari ücret" de tespit edildi.

MESS'E BAĞLI İŞYERLERİNDE TOPLU PAZARLIK

12 Mart'ın da etkisiyle bu dönemde işverenleri MESS'e üye olan işyerlerinde toplu sözleşmeler grevsiz imzalandı. Gene de müzakereler tıkanmış, kimi işyerlerinde Otomobil-İş ve MESS karşılıklı grev ve lokavt kararları almıştı.

MESS'e bağlı Elba Basınçlı Döküm Sanayi A.Ş. işyerinde 32 Ekim 1970 tarihinde başlayan toplu sözleşme görüşmelerinde 28 Ocak 1971 tarihinde 16 madde üzerinde uyuşmazlık tutanağı tutularak konu Uzlaştırma Kurulu'na intikal etti. Uzlaştırma sürecinde de anlaşma sağlanamadı ve sendika grev, MESS de lokavt kararı aldı. İşyerinde yapılan grev oylamasının sonucunda "greve evet" çıkması üzerine işverenin talebiyle gerçekleşen görüşme de mutabakat sağlandı, sözleşme 11 Haziran 1971 tarihinde imzalandı. Sözleşme iki yıl süreli olup sözleşmeden işyerindeki 38 sendika üyesi yararlanmıştır.

ECA Pres Döküm Sanayi A.Ş. işyerinde toplu pazarlık Otomobil-İş ile Maden-İş arasındaki yetki uyuşmazlığının Otomobil-İş lehine çözümlenmesinden sonra gecikmeyle başlamıştı. MESS'le 11 Mayıs 1971 tarihinde başlayan görüşmeler 10 Temmuz 1971'de kesilmiş, uyuşmazlık Uzlaştırma Kurulu'na intikal etmişti. Otomobil-İş kayıtlarında uzlaştırma sürecinde işçilerin işverence açıklanan hakları kabul ettikleri belirtilmektedir:

Güç durumda kalan sendikamız, toplu sözleşmenin başlangıç tarihinin eski sözleşmenin bitiş tarihinden itibaren ve ikinci sene zammının da 1 Mart 1972'den itibaren başlanması ve maddi hak ve menfaatlerin başlangıç tarihi itibarıyla tamamen ödenmesi şartıyla kabul edileceği üzerinde durmuş ve şartlarımız kabul edilmiştir.²⁴⁵

İşyerinde toplu iş sözleşmesi 10 Ağustos 1971 de imzalanmıştır. Sözleşme iki yıl süreli olup, sözleşmenin hak ve menfaatlerinden işyerindeki 365 sendika üyesi yararlanmıştır.

Bu dönemde MESS'le bir toplu pazarlık süreci de Otopar Sanayi ve Ticaret A.Ş. işyerinde yürütülmüştür. Toplu sözleşme müzakerelerine MESS'le 17 Ağustos 1971 tarihinde başlanmış, yapılan 8 oturum sonunda anlaşmaya varılmıştır. Otomobil-İş kayıtlarında Otopar müzakerelerinin "imalat stoklarının olması" nedeniyle "hararetili" geçtiği ve "işyeri temsilcilerinin büyük gayreti ile" sözleşmenin imzalanabildiği bilgisi yer almaktadır.²⁴⁶

Toplu iş sözleşmesi 12 Kasım 1971 tarihinde imzalanmıştır. Sözleşme iki yıl süreliydi ve 269 sendika üyesini kapsamaktaydı.

MÜNFERİT TOPLU PAZARLIK SÜREÇLERİ

Bu dönemdeki önemli sözleşmelerden biri 740 sendika üyesinin çalıştığı Türk Otomotiv Endüstrisi (TOE) ile bağtlanan 1. Dönem Toplu İş Sözleşmesi'dir.

Türk Otomotiv Endüstrileri (TOE) işyerinde 1969-1970 yıllarında gerçekleşen örgütlenme sürecinin yarattığı gerilim, işveren baskıları ve Metal-İş'le yürütülen sendika rekabeti, Otomobil-İş'in TOE işyerinde yetki alabilmesini bir süre geciktirdi. Sonunda yetkili sendika olarak TOE işverenleri ile 24 Nisan 1971 tarihinde toplu pazarlık masasına oturdu. Yapılan 8 oturumun sonunda 5 Temmuz 1971 tarihinde uyuşmazlığa varıldı ve durum Kocaeli Bölge Çalışma Müdürlüğü'ne intikal etti. Prof. Dr. Metin Kutal'ın başkanlığında, sendika aracısı Av. Fehmi Bora ile işveren aracısı Dr. Ekmel Zadi'nden oluşan Uzlaştırma Kurulu 10 toplantı yaparak kararını verdi. Otomobil-İş, kararı "tatmin edici" bulmamakla beraber "Otomotiv sanayiinin durumu"nu göz önüne alarak "ve aynı zamanda işyerindeki üyelerin de tasvibi ile" kabul etti. Ancak, işveren Uyuşmazlık Kurulu kararını kabul etmeyince sendika, grev kararı almak mecburiyetinde kaldı. "Bunu müteakip zaman zaman arabulucular yoluyla yapılan temaslara sonucu, Sayın Korgeneral Fikret Elbizim'in işyerini ziyareti ve İcra Kurulu müzakeresiyle anlaşma elde edilmiş ve 14 Ocak 1972 tarihinde 'Toplu iş sözleşmesi imzalanmıştı.' Sözleşme iki yıl süreliydi.²⁴⁷

TOE toplu iş sözleşmesinin ücret zammı maddesindeki ilginç bir husus, ikinci yıl zammının "bilahare tespit edilecek" olmasıydı. Toplu iş sözleşmesiyle ihbar ve kıdem tazminatları artırılmış, yılda bir aylık ücret tutarında ikramiye ve ayrıca temettü sağlanmıştı. Ayrıca çocuk, evlenme, doğum, ölüm, tahsil, giyim gibi sosyal yardım kalemlerinde de artışlar yapılmıştı.

Otomobil-İş, izleyen yıllarda ismi sıklıkla geçecek önemli işyerlerinden biri olan Makina Takım Endüstrisi A.Ş. (MTA) ile de 20 Temmuz 1971 tarihinde toplu sözleşme imzaladı. İşyerinde çalışan 205 sendika üyesini kapsayan toplu iş sözleşmesi iki yıllıktı.

Bu dönemdeki önemli sözleşmelerden biri de Otomobil Sanayi A.Ş. ile 14 Nisan 1972 tarihinde bağtlanan toplu iş sözleşmesiydi. Toplu iş sözleşmesi ile ücret artışının dışında yılda iki aylık ücret tutarında ikramiye kabul edilmiş, kanuni ihbar önellere ve kıdem tazminatında artışlar sağlanmıştır. İşyeri asgari ücreti tespit edilmiştir. Gece çalışmalarının ücretlerinin yüzde 25 zamlı ödenmesi kabul edilmiştir. Toplu sözleşme ile evlenme, çocuk, tahsil, ölüm, giyim, yakacak gibi sosyal yardımlarda artışlar sağlanmıştır.

Bu dönemde görece küçük bir dizi işyerinde de toplu sözleşme görüşmeleri grevsiz sonuçlanmıştı. Bu toplu iş sözleşmelerinden, MAT Motorlu Araçlar Ticaret A.Ş. işyerinde 85, Altınbaşak Ziraat Makine ve Aletler Sanayi A.Ş. işyerinde 74, Sace Elektrik A.Ş. işyerinde 91, Hatipoğlu Kolektif Şirketi'nde 78, Karmasan Kartal Makina Sanayi A.Ş. işyerinde 29, Servis Ticaret Limited Şirketi'nde işyerinde 28 sendika üyesini yararlandırmıştır. Bu toplu iş sözleşmelerinin tamamı iki yıl sürelidir.



Otopar işçileri.

İŞYERİ	İMZA TARİHİ	YÜRÜRLÜK	SÜRE
SSYB TAMİRHANELERİ	7 Eylül 1971	1 Mart 1972	1 YIL
ELBA BASINÇLI DÖKÜM	11 Haziran 1971		2 YIL
TÜRK OTOMOTİV ENDÜSTRİLERİ (TOE)	14 Ocak 1972	1 Mayıs 1971	2 YIL
KARMASAN MAKİNA	5 Nisan 1971		2 YIL
ECA PERS DÖKÜM	10 Ağustos 1971	1 Mart 1971	2 YIL
MAKİNA TAKIM ENDÜSTRİSİ (MTE)	20 Temmuz 1971	1 Haziran 1971	2 YIL
MAT MOTORLU ARAÇLAR	3 Eylül 1971	1 Temmuz 1971	2 YIL
ALTINBAŞAK ZİRAİ MAKİNA	6 Ağustos 1971	1 Haziran 1971	2 YIL
SACE ELEKTRİK	10 Ekim 1971	1 Temmuz 1971	2 YIL
OTOPAR SANAYİ	12 Kasım 1971	1 Temmuz 1971	2 YIL
HATİPOĞLI KOLL. ŞTİ.	20 Mart 1972	1 Ocak 1972	2 YIL
SERVİS TİCARET LTD. ŞTİ.	8 Nisan 1972	1 Ocak 1972	2 YIL
OTOYOL SANAYİ	14 Nisan 1972	1 Ocak 1972	2 YIL

HAZİRAN 1971 – MAYIS 1972 DÖNEMİNDE BAĞITLANAN TOPLU İŞ SÖZLEŞMELERİ

OTOMOBİL-İŞ 5. GENEL KURULU: 7 MAYIS 1972

Otomobil-İş'in 5. Genel Kurulu 7 Mayıs 1972 tarihinde İstanbul'da toplandı.

Genel Kurul'da TOE sözleşmesi tartışma yarattı. TOE sözleşmesinin ücret zammı maddesinin düzenleniş şekli nedeniyle, ikinci yıl zammının alınamayacağı kimi delegelerce öne sürüldü. Buna karşılık Genel Başkan Aydın Özeren eleştirileri cevaplandırırken, "TOE'de çalışan üyelerimizin birlik ve beraberliği sayesinde ikinci yıl zammı muhakkak tahakkuk ettirilecektir" dedi.²⁴⁸

TOE toplu iş sözleşmesinin ikinci yıl zammı meselesi daha sonra uyuşmazlık konusu olacak ve sendika "hak grevi" yoluyla meseleyi çözecekti.

Yapılan seçimler sonucunda Genel Başkanlığa Aydın Özeren yeniden seçilirken, Sami Ataç Genel Sekreterliğe, İlhan Dalkılıç Mali Sekreterliğe getirildi.

İLHAN DALKILIÇ

1938'de Gebze'de doğdu. On sekiz yıl metal işkolunda işçi olarak çalıştı. 1956'da girdiği Tuzla Jeep Fabrikası'nda işyeri sendika baştemsilciliği yaptı. Daha sonra Türkiye Otomobil-İş Gebze Şube Başkanlığı'na seçildi. 1971'de Genel Mali Sekreter olarak profesyonel sendikacılığa başladı.



KROMAN GREVİ

Gebze-Çayırova'da, Ankara yolunun 41. Km.'de kurulu Kroman Çelik Sanayi o dönemde 287 işçinin çalıştığı ve günde 120-150 ton demir kütüğü üretilen bir fabrikadır.

İşyerinde 3 Nisan 1972'de başlayan toplu iş sözleşmesi görüşmeleri MESS'in menfi tutumuna bağlı olarak 39 madde üzerinde uyuşmazlıkla sonuçlandı. Sendika, toplu sözleşme ile işçilere sağlanacak menfaatlerle ilgili olarak MESS temsilcilerinin, "değil bugünkü şartlara uydurmak, yarısını bile düşünmediklerini" ifade etmekten çekinmediklerini" açıkladı.²⁴⁹ Böylece konu Uzlaştırma Kurulu'na intikal etti. Uzlaştırma Kurulu, işverenin tarafsız aracısı Av. Kadri Anol, sendikanın tarafsız aracısı Kasım Üner ve üçüncü tarafsız aracı Oğuz Arın'dan oluştu. Uzlaştırma toplantıları sonunda Kurul kararını 25 Temmuz 1972'de taraflara tebliğ etti. Otomobil-İş'in Kurul kararını kabul etmesine karşılık işveren kararı reddetti.

Bunun üzerine sendika aynı gün grev kararı alarak gerekli açıklama ve bildirimleri yaptı. Buna karşılık



26 Temmuz günü Kroman işyeri, iki gün sonra da MESS lokavt kararını sendikaya bildirdi. MESS, lokavt kararını tebliğ ettiği 28 Temmuz 1972 tarih ve 1576 sayılı yazısında, "Yasanın bu konuda koyduğu sürenin son bulmasından sonra Lokavt'ın herhangi bir zamanda uygulanacağını" belirtiyordu. Yazı Genel Sekreter İlhan Lök ve Hukuk Müşaviri Av. Ergun İnce imzalarını taşıyordu.

Karşılıklı grev ve lokavt kararlarının ardından işveren Türk-İş Bölge Temsilcisi ile temas kurmuş, daha sonra da işçilere bir tamim yayınlayarak Otomobil-İş'in kabul etmediği tekliflerini yazılı olarak ortaya koymuştur. Bu tamimin yayınlanmasından sonra sendika işverenle bir toplantı daha yaptı ancak bu toplantıdan da sonuç alınamadı.



Artık grevin uygulanması kaçınılmazdı. Otomobil-İş, sıkıyönetim devresinde "herhangi bir hususta işçi ile askerin karşı karşıya getirilmesi endişesi[ni] izale edebilmek için" toplantılar yaparak kanun sınırların aşılması için azami dikkatin yapılması hususunda talimatlar" vererek üyeler greve hazırladı:

Sendika mensuplarımız gayet iyi biliyorlardı ki Grevde yapılacak ka-

nunsuz bir hareket teşkilatımıza çok pahalıya mal olurdu. Ne tekim ki işveren üyelerimizi zaman zaman bu yola doğru itmişse de evvelce yapılan toplantıların neticesi üyelerimiz bu oyunları yutmamışlardır.²⁵⁰

Otomobil-İş, 1. Ordu ve Sıkıyönetim Komutanlığı'na, 8 Ağustos 1972 tarih ve 314-T-72-27/4483 tarihli ve Genel Başkan A. Aydın Özeren ile Genel Sekreter Sami Ataç imzalarını taşıyan yazıyla başvurarak grev tarihini bildirdi ve izin istedi:

Gebze-Çayırova'da kurulu KROMAN ÇELİK SANAYİ A.Ş. işvereni ile Sendikamız arasında yürütülmekte olan Toplu İş Sözleşmesi müzakereleri uyuşmazlığa intikal etmişti.

Uzlaştırma kurulu toplantıları sonucunda alınan 25.7.1972 tarihli hakem kararını Sendikamız kabul etmesine rağmen, işveren kabul etmemiştir.

Bu durumda Sendikamız GREV KARARI almış olup, 15 Ağustos 1972 günü saat 15.00'tan itibaren uygulanacağını bildirir, bu hususta gerekli müsaadenin verilmesini tenisiplerinize arzederiz.²⁵¹

Sendikanın başvurusuna son güne kadar yazılı bir cevap verilmedi, ancak "telefon muhabereleleri neticesinde" 15 Ağustos sabahı greve çıkılabileceği sendikaya bildirildi. Genel Sekreter Sami Ataç kısa bir haberle kamuoyuna grevin başlayacağını duyurdu.

Otomobil-İş, sendikanın Kroman Çelik'te başlatıldığı greve MESS'in hatalı tutumunun yol açtığı değerlendirmesini yaptı. Otomobil-İş Genel Başkanı Aydın Özeren MESS'in bu tutumunun Türk sanayiine vurulan en büyük darbe olduğunu söyledi:

Metal Patronlarının orta çağ zihniyeti ve işverenler sendikasının da bu zihniyeti desteklemesi, kalkınmakta olan yurt sanayiine engel olmaktadır. Otomobil-İş Sendikasının faaliyet gösterdiği Kroman Çelik Sanayi A.Ş. işverenleri buna ör-

nektir. (...) Sendikamızın haklı olduğunu rakip sendikalarımızda kabul ettikleri maddeleri toplantılarda red ederek bizim prensiplerin dışında demeleri bir kez daha ortaya çıkarmıştır. Uyuşmazlıktan çıkan karar ve iş emniyeti temin edilinceye kadar grev devam edecektir. Sendikamız işçi haklarına saygılı olmayan işverenlerin karşısında olduğunu açıkça beyan eder ve işveren sendikasının bu tutumu ile daha birçok işyerine büyük zararlar vereceği kanısındayız. Kaldı ki, memleket ekonomisini ve sanayinin gelişmesini ön planda tutan sendika mensuplarımız işçi ve işverenlerin koordineli çalışmasının şart olduğuna inanmış bulunduklarından aynı düşünce ile hareket eden işveren ve temsilcilerinin yanında olduğumuzu açıkça belirtiriz.²⁵²

Otomobil-İş kayıtlarında, o dönemde başlayan demir sıkıntısı nedeniyle demir kütüğü ithal edildiği, bu durumda döviz ödenerek dışarıdan demir getirilmesinin ekonomik açıdan mahsurlarını düşünerek sendikanın, "memleket severlik duygusu içinde" dönemin Başbakanı Ferit Melen'e 2 Ekim 1972 tarih ve 314-T-72-35/5000 sayılı ve Genel Başkan A. Aydın Özeren ile Genel Sekreter Sami Ataç imzalarını taşıyan bir yazı ile başvurulduğu belirtilmektedir. Yazıda, sendikanın iyi niyetle Uzlaştırma Kurulu kararını kabul etmesine rağmen işverenin kabul etmediği, bu suretle işçilerin "zoraki olarak" greve itildiği ifade edilmektedir:

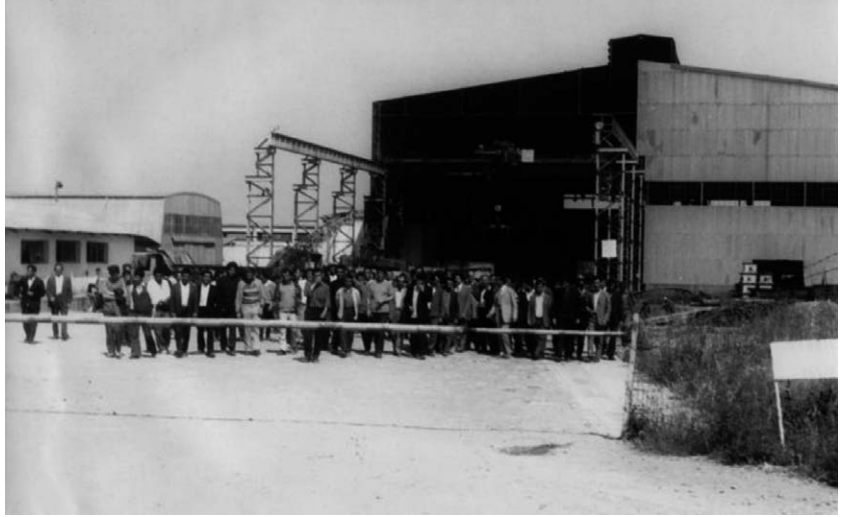
Bu durumda işçiler mağdur olduğu gibi yurt ekonomisi de bu ölçüde zarar görmekte-



dir. Sayılan bu sebepler uyarınca uyuşmazlığın 275 sayılı Kanunun 48. maddeleri gereğince halli cihetine girilmesi için gereğini yüksek müsaade ve emirlerinizi arz ederiz.²⁵³

Başbakan, konuyla ilgili olarak Devlet Bakanı Doğan Kitaplı'yı görevlendirmiş, 15 Aralık 1972 günü düzenlenen toplantıya Federasyon Başkanı da katılmıştır. İkinci toplantı 26 Aralık 1972 tarihinde yapılmış ancak bu toplantılardan bir sonuç alınamamıştır. Otomobil-İş bu toplantılara ilişkin şu değerlendirmeyi yapmaktadır:

... konularımız detayına kadar anlatılmış, hatta dışardan getirilen hurda gemilerin ne şekilde satıldığı açıklanırken Hükümet yetkilisi biraz da sinirlenmiş ve nerdeyse bu konulara burnunuzu sokmayın manasında hareketler yapmıştır. (...) Görülen manzara aynen şudur. Devlet Bakanımız işveren müdafiyi halinde teşkilatın karşısına çıkmasıdır. Konuyu hal etmekten ziyade başından atma çabası sarfetmesi bizleri şaşırtmıştır. Aynı toplantıda grevin uzamasına yardımcı olan MESS Temsilcisi, tek kelime ile aynı işi yapan firmalarına göz kırpmak için rekabet piyasasını körüklemiş, diğer üyelere yeni yeni kârlar sağlama yolunu tutmuştur. Bu konuda. Sayın Bakan bir karar verip tarafları anlaştırmak



veya birbirlerine yaklaştırması icap ederken hiç biri yapılmamış Devlet Bakanı tek kelime ile görevden kaçmıştır.²⁵⁴

Sendikanın hükümet nezdinde başlattığı bu temaslara sürerken, grevin 97. günü sendika aracılığıyla yaşanan ve açık tren geçidinde meydana gelen kaza sonucunda grevci işçilerden Muharrem Aptioğlu hayatını kaybetti. Kazada grevci işçilerden Remzi Çakır, Sami Bozkurt, Cemal Karaduman'ın sağlık durumlarının iyi olduğu sendika tarafından duyuruldu.²⁵⁵ Kasım ayı içinde bir ölüm haberi daha geldi. Grevci işçilerden Adem Kutlu, grev mahallindeki nöbetine giderken Ankara asfaltında bir kamyonun çarpması ile yaralanmış, kaldırıldığı Numune Hastanesi'nde tıbbî müdahaleye rağmen kurtarılamamıştı. Kutlu'nun cenazesi hazine bir merasimle memleketi olan Pamukova'ya gönderilmiş ve orada defnedilmişti.²⁵⁶

Sendikanın 29 Kasım 1972 tarihinde yapılan Genel Yönetim Kurulu toplantısında alınan karar gereğince hayat şartlarının gün geçtikçe ağırlaşmasından dolayı grevdeki üyelere o zamana kadar verilen ayda net 400 TL grev ödeneğinin 1972 yılı Aralık ayı başından itibaren net 500 TL olarak ödenmesine ve üç öğün yemeğin de aynen devam edilmesine oybirliği ile karar verildi. (Otomobil-İş, Aralık 1972, s. 9) Grevin 200. gününü de aştığı günlerde grevci işçilere her 15 günde bir işyerindeki



nöbet mahallinde net 250 TL ödenmekte olduğunu, ayrıca her gün üç öğün de yemek verildiği kaydedilmektedir.²⁵⁷

Grev sürmektedir. İşveren, gemilerden sökerek eritmek için fabrikaya almış olduğu malzemeleri dışarı çıkarmak için MESS'in de katkısıyla "yeni oyunlar hazırlamaktadır." Grevden önce 22 Temmuz 1972 tarihli bir protokolle bu malzemeyi çıkarmak vinç satışı yapıldığı 15. Kolordu Komutanlığı'nın 6 Mart 1973 tarihli yazısıyla ortaya çıkmıştır. Otomobil-İş'e, 15. Kolordu Komutanlığı'ndan, Kolordu Komutanı namına Kurmay Başkanı Kurmay Albay Necati Irmak imzasıyla, 22 Temmuz 1972 tarih ve PER: 0400-68-73 (Sıkıyönetim) sayılı yazı aynen şöyledir:

1- KROMAN Çelik Sanayii A.Ş. ile makina ve yedek parça imalatçısı Bay A. Bedri İNCE arasında 25 Temmuz 1972 tarihinde yapılan protokolle KROMAN Çelik Sanayii A.Ş. nin 5 adet hurda vinci A. Bedri İNCE'ye sattığı anlaşılmıştır.

2- Bu vinçlerin satın alındığı tarih 25 Temmuz 1972 olup, OTOMOBİL-İŞ Sendikasının grev uygulama tarihi olan 15 Ağustos 1972'den evvel vukuu bulunduğundan 5 adet vinci sahibine teslim edilmesini rica ederim.

Otomobil-İş, "bu oyuna Sıkıyönetim yetkililerinin alet edilmesi grevin en üzücü olayıdır" değerlendirmesini yapmaktadır. Yapılan grev kırıcılığıdır ve "asker nezaretinde iş yerine yabancı sivillerin sokulması çıkabilecek hadiselerin önlenmesinin Sendikaya yükletilmesi acı gerçekler arasındadır."²⁵⁸

Sendika, Sıkıyönetim Komutanlığı'na yıldırım telgrafi ile durumu bildirmiş ve akabinde konunun görüşülmesi için randevu istemişse de bu çağrı cevapsız kalmıştır. Ancak malzeme de fabrikadan dışarı çıkarılamamıştır.

Otomobil-İş kayıtlarında, Türkiye'deki en uzun grevlerden biri olan Kroman grevinin "tam bir anlayış ve sabırla" devam ettiği belirtilmektedir. Bu arada işveren temsilcilerinden bazılarının grev kırıcılığı yaptığı, işçilerle grevi sona erdirmek için toplantılar düzenlediği ama bu toplantıların da "tam bir fiyasko" ile sonuçlandığı da kaydedilmektedir: "Bu tür toplan-

ların işçi ile değil, tek yetkili Sendikası ile yapılacağı işçiler tarafından kendilerine ifade edilmiştir. Önümüzdeki günlerde bazı gelişmelerin olacağı sanılmaktadır."²⁵⁹

Otomobil-İş, 15 Nisan 1973 tarihinde gerçekleşen hükümet değişikliğinin ardından 19 Nisan 1973 tarihinde yeni Başbakan Naim Talu'ya da başvuru yapılmış ama neticede "hiç ses seda çıkmamış" olduğunu belirtmektedir: "Çünkü işverenlerden yana en kuvvetli Hükümet Sayın Naim Talu hükümetidir ve şunu açıkça belirtmek isteriz ki kanunların işlemediği, yetkililerin vazife yapmadığı yukarda bahis ettiğimiz konu ile açıklığa kavuşmuştur. Eğer işçi teşkilatları kuvvetli olmazsa hak alınmasına imkân yoktur."²⁶⁰ Genel Başkan Aydın Özeren, 1973 yılı Mart ayında *Otomobil-İş*'te yayınlanan Başyazı'sında hükümetin tutumunu şöyle eleştirecekti:

Sendikamız Hükümet arabuluculuğunu Kroman Çelik'de gördü. 7 ayı aşkın grevde Sayın Başbakanımıza arabuluculuk için müracaatımız 2 Ekim 1972 tarihinde başlar. Konuşmalar, toplantılar (hepsi iki toplantı) sene 1973 ün Martı. Netice olmadığı gibi tavsiye de yok.²⁶¹

Öte yandan Kroman grevinde ciddi bir sorun da Otomobil-İş ile Türk-İş 1. Bölge Temsilciliği arasında yaşandı. Otomobil-İş 1974 Genel Kurulu'na sunulan Çalışma Raporu'nda, işverenin bir yandan üyelerin aklını çelmeye uğraşırken, Bölge Temsilcisi'nin de "kurduğu Sendika adına Sözleşmeyi bağlamak gafletinde" bulunduğu kaydedilmektedir.²⁶² Sözü edilen Türk-İş 1. Bölge Temsil-



Kroman grevinde Otomobil-İş, işçilere grev ödeneği dağıtıyor.

cisi Nejat Karacagil'di ve bu görevi 1968 yılından beri sürdürmekteydi. Karacagil, 19 Nisan 1971'de metal işkolunda kurulan Trakya ve Marmara Yöresi Cevher Sanayii İşçileri Sendikası'nın (Cevher-İş) kuruluşuna önyak olmuş ve sendikanın Genel Başkanlığı görevini üstlenmişti.²⁶³

Aydın Özeren, Türk-İş'in 9. Genel Kurulu'nda yaptığı konuşmada Kroman grevi sırasında Türk-İş 1. Bölge Temsilciliği'nin ve Cevher-İş Sendikası'nın müdahalesini şöyle anlatmaktadır:

Şimdi gelelim 10 aydır devam eden Kroman grevine. Vazifemiz icabı Ankara'da kalmaktayız. Bir gün baktım, Kroman temsilcileri sabahın erken saatinde çıkageldiler. Hayrola dedim: "Bizleri Türk-İş'ten çağırdılar." Türk-İş araya girmiş, yok kardeşim böyle bir şeyden haberim yok. Halbuki Türk-İş'le temsilciliği ayırd edilmiyor. Oyun[un] Bölge Temsilciliği tarafından yapıldığını farkettim. Peki işveren ne veriyormuş? Sırası ile söylediler! Baktım, dedikleri akla yakın. Biz bunun nasıl olsa üstüne çıkacağız düşüncesiyle giden Türk-İş 1 inci Bölge Temsilciliğinde protokol le bunu bağlayın. Türk-İş Genel Kurulu yakın. Bunu genel kurula götüreceğim. Nitekim ki, protokolü Seyfi Demirsoy'a verdim. Neden bu temsilcilerin iş akitlerini feshetmediler. Demek ki Türk-İş de grev kıranlara bilmeden yardım ediyor. Bu başka anlama gelmez.

Teşkilatlanma Sekreteri de bunun içinde ama hiç günahı yok. Vazifesini yapıyor. Teşkilâtlandırıyor. Arkadaşların getirdiği protokolün şurasını aynen okuyorum. İşte aslını da Divana veriyorum. Fotokopisi de Başkan-da. Yapılan bu protokolde (noktalar) niye. Diyor ki, (İşyerinde saat ücretlerine 140+140 kuruş zam yapılır. İkinci yıl işyerinde tarihinde hizmet akdi devam edenlerin Sendika üyelerine) eğer bizlere yardımcı olmak için yapılmışsa Otomobil-İş Sendikası yazması gerekirdi. Nerede? Yine ayrı bir yerde (İkramiyeden istifade etmek için üyenin ikramiye tediye tarihinde işyerinde mevcut bulunan (x) Sendikasının üyeliğini yitirmemiş bulunması lâzımdır.) Yetki Otomobil-İş'te! A mübarek, böyle gaf yapma da kendini kurtar.

Ama bunu Cevher-İş Sendikası yapmadı. 2. Başkanı veya Türk-İş'in 1. Bölge Eğitim Müdürü Vahap Bey yaptı. Buyrun işte onun imzası.

Arkadaşlarım, niye birbirimizi yiyoruz? Neden? Sebep ne? İşverenlere hizmet etmek için Sendika kurmak var mı? Biz işçiye hizmet ediyoruz, diye sert vasıflandırılıyorsak, yumuşağını kurmak mı lazım?²⁶⁴

Özeren, Türk-İş 1. Bölge Temsilcisi T. Nejat Karacagil'in bağımsız sendika kurmasını, Türk-İş'in 24 ilkesini çiğnemek olarak yorumlamaktadır.²⁶⁵

Otomobil-İş 1973 Genel Kurulu Çalışma Raporu'nda, Türk-İş 1. Bölge'den gelen bu müdahalenin ardından işverenin işyerinin açılacağını ilan ettiği ve işyerinde üç gün işçileri beklediği kaydedilmektedir. "... ve böylece yeni bir ders daha alırlarken MESS Temsilcileri de fabrikadaydı. İşverenlerin bütün umutları sönerken MESS Grevin Otomobil-İş Sendikası tarafından kaybedilmesi için gayret gösteriyordu."²⁶⁶

Sonunda, işverenin araya Prof. Dr. Ekmel Zadi'i sokması üzerine Nisan ayı sonlarında görüşmeler yeniden başladı ve mutabakata varılarak toplu iş sözleşmesi imzalandı. Bu arada 19 Nisan 1973 tarihinde Otomobil-İş'in Başbakan Naim Talu'ya yaptığı müracaatın altıncı ayında Devlet Bakanı Kemal Satır'ın konunun halli için görevlendirildiği, Bakanlığın 6.1973 Tarih ve 8.01.329 sayılı yazısıyla taraflara bildirildi. Otomobil-İş 12 Haziran 1973 tarih ve 314-T-73-6/1133 sayılı yazısıyla Kemal Satır'a toplu iş sözleşmesi ihtilafının 30 Mayıs 1973 günü kotarıldığını bildirdi.

Grev tam 228 gün sürmüştü. Grev sonunda bağtlanan toplu iş sözleşmesinin en dikkat çekici kazanımı, grevde geçen süreler için üye başına net 7000'er TL "işsizlik tazminatı" alınmış olmasıydı.²⁶⁷

"Kroman Çelik,, grevi 8 aydır sürüyor

İZMİR — Kocaeli'nin Gebze bölgesindeki «Kroman Çelik Sanayii Fabrikası»nda «Otomobil - İş» Sendikasının grevi sekiz aydır sürdürülürken, bu arada «Baştaş Floresant Ampulleri Fabrikası»nda «Türkiye Maden - İş Sendikası» tarafından grev kararı alınmıştır.

Ayrıca Pirelli Lâstik Fabrikasında da «Türkiye Lâstik - İş Sendikası» ile işveren arasında anlaşmazlık çıkmıştır. Durum arabulucuya intikal etmiştir. Arabulucunun kararı beklenmektedir.

Bu arada daha önce anlaşmazlık çıkan Karamürseldeki «Eternit Sanayii A.Ş. Fabrikasında» «Çimse - İş Sendikası» ile işveren arasında anlaşma sağlanmış ve iki yıl süreli toplu iş akdi imzalanmıştır. Yeni sözleşme gereğince işçilerin saat ücretlerine ilk yıl 150 kuruş, ikinci yıl da buna ilâveten 125 kuruş olmak üzere iki yıl için toplam 275 kuruş

Cumhuriyet, 14 Mart 1973.

OTOMOBİL-İŞ'İN İLK HAK GREVİ: TOE

Menfaat ve hak uyuşmazlıkları, işveren sendikası veya işveren ile işçi sendikası arasındaki toplu iş ilişkilerinden kaynaklanıyorsa toplu menfaat (çıkart) ya da toplu hak uyuşmazlıklarından söz edilir.

Toplu menfaat (çıkart) uyuşmazlıkları, mevcut bir hakkın geliştirilmesi ya da yeni bir hakkın meydana getirilmesi amacıyla çıkarılan uyuşmazlıklardır. Toplu menfaat uyuşmazlıkları, toplu iş sözleşmesinin yapılması sürecinde ortaya çıkar ve bu uyuşmazlıkların çözümünde sendikanın en önem-

li silahı grev hakkıdır. Toplu hak uyuşmazlıkları ise işverence bir hakkın ödenmemesi ya da eksik ödenmesi durumunda ve toplu iş sözleşmesinin uygulanması sürecinde çıkan uyuşmazlıklardır. 12 Eylül'le başlayan dönemde toplu hak uyuşmazlıklarında grev yolu tıkanmıştır. Oysa, toplu hak uyuşmazlıklarının çözümünde, 275 sayılı Toplu İş Sözleşmesi Grev ve Lokavt Kanunu'nun uygulandığı 1963-1980 döneminde sendikanın greve gitme hakkı vardı ve bu grevler "hak grevi" olarak adlandırılıyordu.

HAK GREVİ VE MAHKEMELERE OLAN SAYGININ ARTTIRILMASI

MURAT ÖZVERİ

İşçi işveren arasında çıkan uyuşmazlıkların en kısa zamanda en az maliyetle çözümü 1963-1980 yılları arasında hak grevi ile bulunmuştur.

Anayasa Mahkemesi 1963/118 E, 1963/192 K, 15.07.1963 tarihli kararında hak grevinin anayasaya aykırı olmadığına karar vermişti.

Anayasa Mahkemesine göre;

"Anayasanın 47. maddesi, işçilerin iktisadi ve sosyal durumlarını korumak üzere grev yapabileceklerini açıkça bildirmiştir. Şu unutulmamalıdır ki sözleşmelere dayanan işçi haklarının alınması gereği ile Anayasanın işçilere sağladığı ilk yetki "hak arama hürriyeti" başlıklı 31. maddesi uyarınca mahkeme-

ye başvurmadır. Ancak yargı yolunun, sonuca grev yolu ölçüsünde çabuk ulaştıran bir yol olmadığını göz önünde tutan Anayasa koyucu, işçilere sözleşmeye dayanan haklarını elde etmek içinde dava hakkının yanında grev yetkisi vermiştir".

12 Eylül Darbesi sonrası yapılan 1982 Anayasası, Anayasa Mahkemesinin yargı yolundan daha hızlı bir şekilde sonuca ulaşmayı sağlayan bir hak olarak tanımladığı hak greviden anayasal güvenceyi kaldırdı. 1982 Anayasası grev hakkını düzenleyen 54. maddesinin gerekçesinde "Başka değişle hak grevi yolu tıkanmıştır. Mahkemelere saygı ve çalışma barışı ilkeleri hak grevinin yasaklanmasına amil olmuştur. Bir toplu iş sözleşmesi döneminde mutlak iş barışı esası kabul edilmiştir" denildi.

Sonuç olarak, 12 Eylül darbesi ile hak grevi yolunu tıkadılar. Sendikalaşmayı sadece işveren ve kamu otoritesinin icazetine bağlayan bir sistem kurdular.

Evrensel, 4 Mayıs 2016.

Otomobil-İş'in TOE'de 14 Ocak 1972 tarihinde bağtlatdığı 1. dönem toplu iş sözleşmesinin 50. maddesinin (c) bendinde, "Taraflar Şirketin kazanç durumuna göre 1.5.1972 tarihinde karşılıklı mutabakatla ikinci yıl zammı hususunda müzakere yapabileceklerdir." hükmü yer almaktaydı. İkinci yıl zammının belirleneceği tarihin öncesinde bu hükme dayanarak 29 Nisan 1972 tarihinde Otomobil-İş'in işvereni müzakerelere davet etmesi üzerine işveren çağrışı reddetti. İşverenin gerekçesi işyerinin kâr etmemiş dahası zarar etmiş olmasıydı. İşveren 50. maddenin c bendine göre ikinci yıl zam konusunda görüşmeye oturabilmesi için iki şartın var olması gerektiğini öne sürmü-

tü: Şirketin kazançlı olması ve şirket ile sendikanın karşılıklı rızasının bulunması.

Sendika, işverene, 10 Mayıs'ta ikinci bir yazıyla başvurdu ise de "biraz sertçe cevap verilmesi karşısında" ilgili prosedürün işletilmesi konusunda mutabakata varıldı ve konu uyuşmazlığı çözüm kuruluna getirildi. Böylece taraflar 24 Mayıs 1972 günü masaya oturdular. İşverenin ikinci yıl bir zam yapmama konusundaki ısrarını sürdürdüğü toplantıdan sonuç alınamadı. Sözleşme gereği yüksek seviyedeki toplantı 9 Haziran 1972 günü yapıldı. Yapılan toplantıdan da netice alınamadı. Bunun üzerine Otomobil-İş konuyu özel hakeme intikal ettirdi. Taraflar üzerinde anlaşamadıklarından

üçüncü tarafsız aracı Gebze Asliye Hukuk Mahkemesi tarafından seçildi.

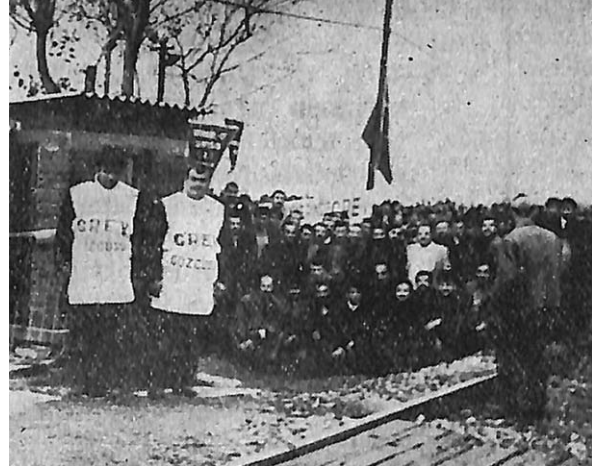
Uzlaştırma Kurulu, 25 Temmuz 1972 tarihinde işverenin tarafsız aracısının karşı oyuna karşı çoğunlukla verdiği kararda, tarafların ikinci yıl zammını görüşmek üzere toplantı yapmaları gerektiği sonucuna vardı. Böylece sendikanın haklılığını tespit edilmiş oldu.

Kararda, işverenin kârlılık durumu ile kazançlılık durumunun ayrılması gerektiği, 1971 yılında 13,9 milyon liralık kazanç sağlamasına karşılık gerek işverenin yönetim tarzından gerekse seçilen uzun vadeli hedefler sebebiyle bilançonun 5.8 milyon lira zararlı kapanmış olduğu, bu zararın toplu iş sözleşmesinin 50. maddesinin (c) fıkrası hükmünün uygulanmaması için sebep sayılmayacağı belirtildi.²⁶⁸

İşverenin Kurul kararına rağmen toplantı talebini reddetmesi üzerine sendika tarafından hak grevi prosedürü işletildi. Otomobil-İş, işeri yetkililerinin tutumunda üst teşekkül olan Ordu Yardımlaşma Kurumu'nun (OYAK) etkili olduğunu, işverenin OYAK tarafından sıkıştırıldığını kaydetmektedir.²⁶⁹

Sendikanın başvurusu üzerine Kocaeli Bölge Çalışma Müdürlüğü'nde bir araya gelen taraflar üçüncü tarafsız aracı üzerinde anlaşamadıklarından, üçüncü tarafsız aracı mahkeme kararıyla belirlendi. Böylece oluşturulan Uzlaştırma Kurulu toplantıları sonuçlandı, Kurul kararını sendikayı kabul etmesine karşı işveren reddetti.

Bunun üzerine sendika grev kararı aldı. Grev kararı OYAK'a da bildirildi. OYAK'a yazılan 12 Ekim 1972 tarih ve 307-T-72-33/5066 sayılı ve Genel



TOE grevcileri.

Sekreter Sami Ataç imzasını taşıyan yazıda, grevin herhangi bir zamanda uygulanabileceği kaydedildi.²⁷⁰

İşveren grev kararını durdurmak için bir yandan yargıya başvururken bir yandan da lokavt kararı aldı. Bunun üzerine Otomobil-İş 17 Kasım 1972 tarihinde işyerinde grevi uygulamaya koydu. Otomobil-İş kayıtlarında grevin büyük bir olgunluk içinde başladığı belirtilmektedir:

... işverenlerin işçimiz dışarıya çıkmaz sloganları sabun köpüğü gibi bir anda erimmiştir. Bir kere daha yöneticisinden üyesine kadar birlik ve beraberlik içinde olmanın mutluluğu tadılmıştır.²⁷¹

Grev sürerken taraflar Sıkıyönetim Komutanlığı'na çağırılmış, Korgeneral Selahattin Demircioğlu tarafından düzenlenen toplantıda bir araya gelmişler ve muhtelif aralarla süren toplantı sonunda 36 saat sonra şifahi mutabakata varılmıştır. Anlaşma protokolü 18 Kasım 1972 tarihinde imzalanarak grev kaldırılmıştır.²⁷²

PROTOKOL

Otomobil-İş Sendikası ve Türk Otomotiv Endüstrileri A.Ş. arasında 18 Kasım 1972 tarihinde imzalanan Anlaşma Protokolü'ne ek protokoldur.

Anlaşma Protokolü'nün 3 ncü maddesinin uygulanmasında taraflar aşağıdaki hususlarda mutabık kalmışlardır.

1- 1.5.1972 - 30.11 .1972 Dönemindeki her işçinin normal çalışma saatlerine göre saat başına 100 kuruş hesabı ile toplu ödeme yapılacaktır. İşbu toplu ödeme ikinci ikramiye şeklinde yapılacak olup, fazla mesailer

Toplu Sözleşmedeki hükümlere kıyasen eklenecektir.

2- Sendikalı işçilerin saat ücretlerine yapılacak 100 kuruşluk zam 1.12.1972 tarihinden itibaren mer'i ve muteber olacaktır.

3- İşverenin işçilere paso temini hususunda kabul ettiği sosyal yardım, Toplu Sözleşme'nin sonuna kadar geçerli olup, gelecek sözleşmede tekrar hükme bağlanabileceği taraflarca kabul edilmiştir.

4- Ek Protokol'de zikredilmeyen hususlarda esas Protokoldaki hükümler uygulanacaktır. 18.11.1972

Otomobil-İş, 1974, s. 114-115.

TÜRK-İŞ 9. GENEL KURULU: 28 MAYIS 1973

Türkiye İşçi Sendikaları Konfederasyonu'nun (Türk-İş) 9. Genel Kurulu, 28 Mayıs 1973 tarihinde Ankara'da, Büyük Sinema'da toplandı. Genel Kurul, Türk-İş Genel Başkanı Seyfi Demirsoy'un konuşmasıyla açıldı. Demirsoy konuşmasında genel af talebini dile getirdi.²⁷³ Genel Kurulu izleyenler arasında Cumhurbaşkanı Fahri Korutürk, Başbakan Naim Talu, Diyanet İşleri Başkanı Lütfü Doğan, Tabi Senatör İsmet İnönü, bazı bakanlar ve siyasi parti temsilcileri, Uluslararası Hür İşçi Sendikaları Konfederasyonu (ICFTU) Genel Sekreteri, Alman, Avusturya, Japonya, Amerika, Romanya, Yugoslavya, İsrail işçi konfederasyonlarının temsilcileri de vardı.

Genel Kurulu, Divan Başkanı, Tek Gıda-İş Genel Teşkilatlanma Sekreteri Zeki Gedik yönetti. Genel Kurul çalışmalarına ikinci gün Standartlar Enstitüsü'nde devam etti, ancak salonun küçük olması nedeniyle öğleden sonra ara verildi ve ertesi gün Derya Sineması'nda çalışmalara devam edildi.²⁷⁴

Genel Kurul'da Otomobil-İş Genel Başkanı Aydın Özeren uzun bir konuşma yaptı. Özeren, metal işkolundaki gelişmeleri ele aldığı konuşmasında gerek Türk-İş'e ve gerekse Metal-İş Federasyonu'na önemli eleştiriler yöneltti.

Özeren, Türk-İş'in metal işkolunda yürüttüğü ayrımcı politikayı ortaya koydu. Türk-İş 1. Bölge Temsilciliği eliyle metal işkolunda 1971 yılında Cevher-İş Sendikası'nın kurulmasını sert biçimde eleştirdi. Türk-İş bünyesindeki Otomobil-İş'in karşısına sendika kurdurulduğunu, Otomobil-İş'in "anarşik hareketlere sebep olduğu" iddiasıyla karşı kara propaganda yürütüldüğünü ve bütün bunların da Türk-İş 1. Bölge tarafından bizzat yönetiminin bilgisi dahilinde yapıldığını açıkladı:

Yani kuruluşun teşkili sırasında tabana da inilmiş ve yapılan temaslar işçilerin Cevher-İş bünyesinde mümkün mertebe kısa sürede teşkilatlanabileceği tespit edilmiştir. Türk-İş'in temsil ettiği Türk işçi hareketi bakımından çok büyük önem taşıyan bu hareket söylenebilir ki metal sanayii işkolu için dönüm

noktası teşkil edecektir. Konfederasyonumuz metal işçilerini Federasyonunuz bünyesinde teşkilatlanması için yapılan çalışmaların alınan sonuçları temsilcimizin verdiği bilgi ve belgelerin ışığı altında incelendikten sonra olumlu karşılayarak Cevher-İş'in kuruluşunu onaylamıştır.

Özeren, Cevher-İş'in bildirisinde, 6 Aralık 1968 tarihli Federasyon yazısı gereğince yeni bir sendika kurulması için yetki verildiğinin iddia edildiğine değinerek, bu yetkinin sendika kurmak için değil mevcut teşkilatı büyütme için verildiğini kaydetti. Yapılanın Türk-İş'in 24 ilkesiyle bağdaşmadığını dile getirdi.²⁷⁵



Aydın Özeren Türk-İş 9. Genel Kurulu kürsüsünde.

Genel Kurul çalışmalarını 5 Haziran 1973'te yapılan seçimlerle tamamladı ve yeniden Genel Başkanlığa seçilen Seyfi Demirsoy'un teşekkür konuşması ile sona erdi.

DİSK'in kuruluşunun ardından, giderek sağa kayan Türk-İş içinde sosyal demokrat sendikacılar konfederasyonun *Partilerüstü Politika* ilkesine yönelik Dörtler ve Onikiler raporlarıyla ortaya koydukları eleştirilerini 9. Genel Kurul'da da sürdürdüler. Sosyal demokrat sendikacılar 9. Genel Kurul'da ayrı bir listeyle seçimlere girdiler, ancak başarılı olamadılar.

Otomobil-İş'in Türk-İş 9. Genel Kurulu'na ilişkin tespiti, "kendi aralarında bile görüş birliğine kavuşamamış olan" sosyal demokratların adaylarının beklenen oy miktarını dahi alamadıkları ancak ta-

banda, işçi arasında bir sosyal demokrat akımının geliştiğinin de bir vakıa olduğu yönündedir.²⁷⁶

Seçimler sonucunda Genel Başkanlığa Seyfi Demirsoy, Genel Sekreterliğe Halil Tunç, Genel Mali Sekreterliğe Ömer Ergün, Genel Eğitim Sekreterliğine Kaya Özdemir, Genel Teşkilatlandırma Sekreterliğine Ethem Ezgü seçildi. Yönetim Kurulu asil üyeliklerine Ömer Deniz, Sadık Şide, Orhan

Erçelik, İbrahim Denizcier, Ahmet Kurt, H. İbrahim Çapan, Necati Cansever, Ahmet Karahan, Binalli Yağışan, İsmail Özkan, Şevket Yılmaz, İhsan Sücüllü, Mehmet İnhanlı, Kemal Özer, Mehmet Tezer, Orhan Sorguç, Enver Kaya, Aslan Sivri, Hasan Türkay, Mustafa Başoğlu, Erdoğan Balcı, Yılmaz Gümüşbaş, Mustafa Şahin ve Adnan Başaran seçildiler.²⁷⁷

EYLÜL 1973: ONUNCU YILINDA OTOMOBİL-İŞ

1973 yılının Eylül ayında Otomobil-İş, onuncu yılını geride bırakmıştı. Genel Başkan Aydın Özeren *Otomobil-İş* dergisinde sendikanın onuncu yılı ve silesi ile bir değerlendirme yazısı kaleme aldı.

Otomobil-İş'in kuruluşunun 10. yılına girerken sendikal alanda çekilen zahmetler ve türlü zorluklara rağmen kötü günleri halen atlatmamış olmanın üzüntüsü içinde olduklarını belirten Özeren, 1963 senesinde çıkartılan yasalarla "işçilere yeni imkânlar bağış e[dil]mesini" hazmedemeyen çevrelerin her sözleşme devresinde kanunen işçi lehindeki maddeleri mahkeme ve Yargıtay kararları ile değiştirmesini bildiklerini ve böylece yapılacak sendikal hizmetlerin büyük bir kısmını frenlediklerini kaydetti.

10. yılda Özeren'in dile getirdiği sorunlar iki ana noktada toplanıyordu:

- Özeren, geçen 10 yıldan bu yana "işçiye hizmet gayesinin dışında kurulmuş mantar misali" sendikaların çoğaldığına, metal işkolunda yalnız İstanbul Bölge Çalışma Müdürlüğü'ne tescilini yaptırmış sendika sayısının 27'ye kadar yükselmiş olduğuna işaret etti:

Hattâ bu arada zamanın Türk-İş Bölge Temsilcisi dahi Türk-İş in 24 ilkesini çiğneyerek bağımsız sendika kurmaktan çekinmemiştir.

- Özeren'in kaydettiği bir diğer sorun da kanunları kendine göre tefsir eden Çalışma Bakanlığı Bölge Müdürlükleri'nce her bölgede aynı konularda değişik kararlar verilmesi ve "işçi kesiminin hırpalanması" idi.

Sendika sayısının çokluğundan -işçinin bölünmüş olmasından- ve idarenin kararlarından şikâyet eden Özeren, sendikacı olarak güç şartlara dayaa-

nabilmenin, direnebilmenin ve muvaffak olmanın başlıca kaynağının Otomobil-İş Sendikası'nın mensupları olduğunu vurguluyordu: "Onlar ki her müşkül devrede seri şekilde bir araya gelebilme olanağına sahip üyelerimiz, yöneticilerini çalışma ve başarıya ulaşma azmini vermişlerdir." Sadece metal işkolunda değil, diğer işkollarında da "derece alabilecek sözleşmeleri yaparak yeni yeni aşamaların kaydedilmesinin sebebi" Otomobil-İş'in içindeki sonsuz itimat ve güvendi:

Bazı toplu iş sözleşmelerimizin kenarlarına sıkıştırılan büyük aşamalar bugün her işyerimizde tatbik edilememekle beraber sendikal alanda reform olarak nitelenmektedir, Kaldı ki; ihbar süresinin dışındaki ücretli iş arama izini, hanım işçilerin hastalıkları halinde ayda iki gün ücretli izinleri, işyerinden kendi isteği ile ayrılana kıdem tazminatının verilmesi, yalnız kendi teşkilâtımızı değil milyonlarca çalışanları alâkadar etmektedir. Bu aşamaları yapma şerefi[nin] sendikal tarihte Otomobil-İş üyelerine ait oluşu söz götürmez bir gerçek olarak kalacaktır.

Özeren, amatör sendikacılık yürümez diyenlere 1970 senesine kadar amatör olarak çalışarak 30 işyerini aynı çatı altında toplayarak cevap verdiklerini, grev yapamazlar zihniyetinde olan zümreye en ağır darbenin grev ve lokavtlara karşı teşkilâtın dayanıklılığı ve yeni biten 9,5 aylık metal işkolunun en uzun grevi olduğunu belirtti. Otomobil-İş'in bütün hizmetleri kendi kasasının ve üyelerinin gücü ile yaptığını ve "senelerden beri diğer teşkilâtlara nazaran güçlü bir kasaya" sahip olduklarını kaydetti.

Artık Sendikamızın Genel Merkezi için kira ödemiyoruz. Dairelerimiz var. Teşkilâtlarımız da her türlü temasımızı sağlayacak araçlara sahibiz. Eğitim alanında üyelerimize daha faydalı olabilmek için her ay çıkartılan ciddi bir dergimiz mevcut. Otomobil-İş üyelerine yapmış olduğu hizmetlerden ötürü halen kamuoyunda örnek sendika olarak gösterilmekte, görevine bilinçli ve başarılı şekilde devam etmekte ve üyeleri ile her yerde iftihar vesilesi olmaktadır.

Özeren yazısının sonunda geçmişten geleceğe doğru umutlarını dile getiriyordu:

Çabuk geçmiş gibi görülen 10 yılın kısa bilançosunun bir kısmını gözlerinizin önünden geçirmeye çalıştım. Neyle başladık. Şimdi neredeyiz? Gene de bütün bu aşamalar yetmez. Hep birlikte hizmet yarışına devam etmek mecburiyetindeyiz. Mutlu yarınları göreceğimize inanmamakla beraber çocuklarımıza daha iyi şartlarda bir ülke ve iş hayatı bırakmak durumunda olduğumuz için var gücümüzle çalışmak mecburiyetindeyiz. Birlik ve beraberlik sembolü Otomobil-İş'in gelecek yıllarda da başarılarının devam edeceğine ve güçlü kuruluşların yanında yer alacağına inanıyorum.²⁷⁸

1973 SEÇİMLERİ: AK GÜNLERE

Türk-İş 1973 seçimlerinde kurum olarak, geleneksel "Partilerüstü Politika" ilkesi çerçevesinde hareket etti.

Türk-İş Genel Başkanı ve Genel Sekreteri, siyasi partilere karşı "tarafsız" ve parti ayrımı gözetmeyen bir tutum sergiledi. Siyaseten yaptıkları açıklamalar da bu yöndeydi. Mayıs ayında, Teksif'in Bursa Kongresi'nde konuşan Türk-İş Başkanı, "14 Ekim seçimlerine güllük gülistanlık içinde gidilmesini istiyoruz" dedi.²⁷⁹ Haziran başlarında, Türk-İş Genel Kurulu'nda Tunç, Türk-İş'in bilimsel sosyalizmi benimseyemeyeceğini, ama Batı'daki demokratik sosyalizme de kulak tıkayamayacağını; Demirsoy ise "Türk-İş'in ağırlığının ufak hesaplar için hafifletilmemesi" gerektiğini söyledi.²⁸⁰

Türk-İş'in tutumu karşısında Cahit Talas, "Partilerüstü Politika" ilkesinin gerçekte tarafsızlık olmadığına işaret etmekteydi:

Kaldı ki, 'Partilerüstü politika' ile siyaset yapılmaktadır. Çünkü, böylece değişikliklerden, daha derin ve yaygın sosyal adaletten, daha geniş haklardan ve özgürlüklerden yana olmayan tutucu, statükocu partilerin politikaları desteklenmektedir. Bu basit gerçeğin bilinmemesi mümkün değildir. Partilerüstü politika ile muhafazakâr, statükocu partiler desteklenmekte olduğundan tarafsızlık bozulmuştur.²⁸¹

Türk-İş içinde zaman zaman farklı kanatlardan farklı sesler de yükseldi. Türk-İş'in sosyal demokrat kanadını temsil eden sendikacılar Sakarya'da

yaptıkları toplantı sonrasında, partilerüstü politika yerine, Türk-İş'in ana ilkelerini savunan ve kuruluşların paralelinde bir politika izlenmesi için Türk-İş tüzüğünde gerekli değişikliğin yapılması gerektiğini açıkladılar.²⁸²

Metal-İş Federasyonu Genel Başkanı Kaya Özdemir 1969 genel seçimlerinde Adalet Partisi'nden (AP) aday olan Türk-İş kökenli sendikacılar arasındaydı. Özdemir 1965-1969 döneminde AP milletvekili olarak Meclis'teydi. Buna karşılık Federasyon Genel Sekreteri Fehmi Işıklar Adalet Partisi (AP) ve Cumhuriyetçi Güven Partisi'ne (CGP) oy vermeme çağrısı yaptı. Işıklar, Türk-İş Genel Başkanı Seyfi Demirsoy'a gönderdiği telgrafta, hükümet ortağı AP ve CGP'yi "grev kırıcı" olarak niteleyerek, "Ereğli'de çalışan 4500 işçinin grevini kıran hükümetin ortakları olan partilere, Türk işçileri oy vermeli midir, yoksa vermemeli midir? Bu, sizin ağzınızdan olumlu veya olumsuz açıklanmalı ve bütün işçiler tarafından bilinmelidir" dedi. Işıklar, basına şu açıklamayı yaptı:

Grev kırıcılığı, yasalarımıza göre suçtur. Şimdilik bu suçun cezası, hükümet ortağı AP ve CGP'ye oy vermeyerek, işçiler tarafından verilmelidir. Susan sendikacıların, bu suça ortak olduğuna inanıyorum.²⁸³

Türk-İş, genel seçimlerden hemen önce bölge temsilciliklerine bir telgraf gönderdi. Genel Başkan Seyfi Demirsoy ve Genel Sekreter imzalarını taşıyan telgraf metninde, "bir kısım işverenlerin, işçilerin oy kullanmalarını önlemek amacıyla, 14

Ekim Pazar günü işyerlerinde mesai yaptırmak istedikleri” belirtiliyordu: “İşveren kuruluşlarının bir yandan kendi mensuplarını çıkarları yönünde oy vermeye davet ederlerken, öbür yandan işçilerin oy kullanmasını engellemek için giriştikleri bu hareket, işçilere karşı yeni bir tertibi ortaya koymaktadır. Demokratik düzene yürekten inanmış Türk işçileri için, seçimlerde oy kullanarak parlamentonun oluşumuna kendi çıkarları yönünde katkıda bulunmak en önemli görevlerden biridir.”²⁸⁴ Ne var ki, Türk-İş sözünü ettiği işçilerin “kendi çıkarlarının” hangi yönde olduğuna işaret etmemektedir.

Öte yandan DİSK Yönetim Kurulu 8 Eylül 1973 ve 12 Eylül 1973’te toplanmış, 14 Ekim 1973 tarihinde yapılacak seçimlerde CHP’ye oy verme çağrısında bulunmayı kararlaştırmıştı:

DİSK, 1973 genel seçimlerinde Anayasal özgürlükleri ve demokratik hakları ve uygarlıkçı bir anlayışı savunan tek parti durumunda olduğu için işçileri, köylüleri, esnafı, memurları ve tüm dar gelirli vatandaşı CHP’ye oy vermeye çağırır.²⁸⁵

Başında köylü kasketi, sırtında mavi gömleğiyle, “toprak işleyenin, su kullananın!” sloganı ve “ortanın solu” düsturuyla Bülent Ecevit, siyaset sahnesinde etkili, karizmatik ve halk kitlelerine umut veren bir liderdi. Yeni bir solukla yola çıkan CHP, 1973 seçimleri için hazırladığı, *Ak Günlere* başlığını taşıyan iddialı seçim beyannamesiyle kitlelere “hızlı kalkınma” ve “sosyal adalet” vadeliyordu.

14 Ekim seçimlerinden CHP başarıyla çıktı ancak tek başına hükümeti kuracak çoğunluğa ulaşamadı. CHP geçerli oyların yüzde 33,3’ünü alarak 185 milletvekili çıkardı. Seçimlerde AP 149, MSP 48, DP 45, CGP 13, MHP 3 ve TBP 1 milletvekili çıkardı. Seçim sonuçları bir siyasal bunalımın habercisiydi. Üç aydan fazla süren bunalım ve hükümet arayışları 26 Ocak 1974’te CHP-MSP koalisyonunun kurulması ile sonuçlandı.

Seçim sonuçları üzerine Otomobil-İş’in değerlendirmesi, siyasi partiler karşısında tarafsız ve bağımsız bir bakış açısını ortaya koyuyordu. Otomobil-İş, demokratik parlamenter rejimin yerleşmesinde milletçe yeni bir sınav verilmiş ve başarı ile çıkmış olduğunu vurguladı:

Sonucun milletimize hayırlı olması dileğimizdir. Ancak bu seçimlerde meclise işçileri tem-

silen giren milletvekili sayısının azlığı dikkati çekmektedir.²⁸⁶

Genel Başkan Aydın Özeren de seçim sonuçlarını *Otomobil-İş* dergisinde değerlendirdi. Özeren yazısında, “Ne yazık ki hiçbir parti tek başına iktidara kavuşma yeteneğine sahip olamadı,” diyerek, asıl olarak siyasi istikrardan yana bir yaklaşım ortaya koydu. Özeren yazısında, bağımsız bir bakış açısıyla siyasi partilerden beklentilerini ortaya koydu. İşçi hakları hususunda hangi partiler iktidarı temsil ederlerse etsinler, konuştuklarından geri dönemeyeceklerini belirtti;

Seçim propagandalarında tüm parti mensupları işçiden yana olduklarını, işçilere daha iyi şartlar getireceklerini meydanlardan, radyolardan, televizyonlardan açıkça beyan ettiler. Söylenenlerden iktidardakiler de muhalefetkiler de dönemezler, aksi halde kendi hisselerine düşen işçi oylarına ihanet etmiş olurlar.

Mahkeme, Yargıtay, Danıştay’ın çelişik kararları ile kanun maddelerinin arap saçına döndürülmüş olduğunu, Yargıtay ve Danıştay’daki dosya sayısının odaları doldurmakta olduğuna işaret etti. Yargının yeni kadrolarla güçlendirilmesi gereğini vurguladı. 275 sayılı Toplu İş Sözleşmesi Grev ve Lokavt Kanunu’nun bazı maddelerinin değiştirilmesi hususunun 3.2.1970 tarihinden beri uykusuna devam ettiğini, büyük bir hızla bu kanunun ele alınıp ve neticelendirilmesi gerektiğini belirtti:

Kanunun bir an evvel çıkması kapkaçlara son verecek, işçilerin hakları böylece aydınlığa kavuşacaktır. Tüm partilerin vermiş oldukları sözlere istinaden bu kanunun işçiler lehinde çıkması en seri şekilde ispatlamaları lâzımdır.

Yine tüm partilerin hayat pahalılığına çare bulacaklarını söylediklerini, iktidarda olsun muhalefette olsun siyasi partiler şayet verdikleri sözü yerine getirmezlerse bu husustaki görüşlerinin “rey toplamak için söylenen en büyük yalan” olarak kabul edileceğini kaydetti.

Özeren’in bir beklentisi de vergi sisteminde işçi yararına yapılması gereken düzenlemelerdi. Özeren, “Türkiye’de kanayan yara olan” kazançları olmasına rağmen eksik vergi ödeyen veya hiç vergi ödemeyen kurumların denetlenmesinin bunlardan da vergi alınması yoluna gidilmesinin şart olduğunu vurguladı: İşçilere böylece adil vergi ödendiğini göstermek lâzımdır. Herkes ne derse desin, en çok

OTOMOBİL-İŞ GENEL BAŞKANI AYDIN ÖZEREN'İN MİLLETVEKİLİ GENEL SEÇİMLERİNE BAKIŞI

Her devre umutla seçimler beklenir. Her nedense seçimler arifesinde yurt çapında bir kıpırdama başlar. Parti mensupları idareciler, köylerden kentlere kadar çalışmalara girerler. Tek kendi partilerinin kazanması için. Yol yapımı faaliyetleri artar. Direkler dikilir. Çeşmelerden su akmaya başlar, otobüs işleymeyen oy kesafeti çok olan bölgelere otobüs servisi konur. Gecekondu yapımları hızlanır. Aynı muhitlerde elektrik, su getirme çalışmaları gözle görülür hale gelir. Ama sonra yıkılacakmış kime ne. Bir sabah kalktığınızda bakarsınız ki karşı kaldırıma geçemezsiniz, ya alt geçit yahut kanalizasyon çalışmaları. Bir günde asfaltlanan yollara şahit olursunuz. Böylece yeni hizmetler devreye girer. İnsan haklı olarak neden seçimler iki veya üç senede bir yapılmıyor diye içinden geçiriyor. Hizmetler artacak, dört senede köye bağlanmamış elektrik iki senede devreye girecek. Üç devrede peyderpey yapılan köyün Arnavut kaldırımını dört senede bitirmeye mecbur olunacak. Asılsız beyanlarla rey toplayan parlamenterlerin maskeleri, düştüğünde çabuk kurtulma imkânı sahip olurdu. Demek oluyor ki, seçimler sırasında harcamalar ancak yapılan hesaplara göre dört senede amorti edilebiliyor.

İç turizmin arttığı şu sırada ekmek nafakasını bir yana bırakıp taksisiyle, otobüsüyle, minibüsüyle partililik yolunda doğudan batıya, güneyden kuzeye tur atanların mevcudiyetine inanmak zor. Bu masrafların ön seçimlerde adaylardan toplanan giriş paraları ile aidatlarla karşılanacak konular olduğunu hiç kimse söyleyemez. Kaldı ki, hükümet yardımları da parti binalarının kiralara yetmez. Peki harcanan paralar nerden bulunuyor. Her parti iktidara geldiğinde işverenlerin istediği istikamette kanunlar çıkartmıyor mu?

Demek ki bu külliyetli masrafları işverenler karşılamakta, birkaç partiye de mavi boncuk dağıtarak bir kısım giderlerini karşıladıkları gün gibi ortadadır, işçi kesimi bunları bildiği halde şimdiye kadar kendinden yana bir iktidar seçememiş. Para oya galip gelmiştir. Her seçim devresinde işçilere verilen vaatler tutulmadığından çıkartılan kanunlarla hakları biraz daha kaybolmaktadır. Bu hususta üst kurulumuz dahi halen tedbir düşünmemekte, partiler üstü politika kavgası içinde milyonlarca işçiyi başka ellere terk etmektedir. Türk-İş olarak bir partiyi tutmanın bazı

sakıncaları olabilir. Belki iç bünyede parti sendikaları doğar. Belki daha değişik hareketler olabilir, bunların tümünde haklı olabilirler. Yalnız hesap meydandadır. 1 milyon işçiye seçim bilinci verilirse ne kadar muvafak olunur işçi kesafeti çok olan vilâyetlerde müstakil işçi adayları koydurulup, bir denemeye girilemez mi? Kaldı ki; elde edilecek netice ile parlamentoda Türk-İş'in işçilerden müteşekkil bir grubu olabilir. Bütün bu düşüncelerden sonra Türk-İş partilere sizlere şu adayları veriyoruz seçtirin demesi de herhalde çok ayıp olduğu kadar da neticesiz olur. Sayın Türk-İş Sekreteri, ön seçimlere girmediklerinden şansları tamamen kontenjan adaylığına kalan Parlamenter Sendikacıları partisi aday göstermediğinde feveran etmek haksızlık olur. Sendikacı parlamentoya girmek istiyorsa ön seçimlerden geçerek bileğinin gücü ile aday olmalı ve seçilmelidir. Aksi halde kontenjan adaylığı ile parlamentoya giren sendikacı o partiye gebe olur. İşçiye hizmet veremez.

Parti mensupları Türkiye'nin kalkınması için çalışan kitlelerin çoğalmasına ihtiyaç vardır derlerken, seçim konuşmaları yakından takip edildiğinde vatandaşın % 80'inin işsiz olduğu görülmektedir. Seçim nutuklarını dinlemeye gelenler, iş gününde vazifelerini bırakıp geldikleri gerçeklere uymaz. Memur görevinden ayrılamaz. Köylü hasadını bırakıp gelemmez. Politikacıları saatlerce yollarda, meydanlarda bekleyenler işsizler ordusunu teşkil etmektedirler. Halbuki çalışma imkânları olan bir ülkede tatil gününde dahi bu kalabalığı bulmağa imkân yoktur. İşçiler hayat şartları arasında ezilirlerken parlamenterler her devre artan dinleyicileri ile iftihar etmektedirler. Çünkü onları iktidara götüren yol budur. Hangi parti Türkiye'de işsizliğe çare bulursa kolay kolay iktidarı kaybetmeyeceğini bilir. Buna rağmen geçerli bir çare yolu aranmaz. Parlamenterler aynı partide uzun seneler kalmayı istemezler. Senelerin yıpranmasının partileri bölerek değişik isimler altında yer almakla gidermek isterler. Veya yeni partilere transferlerinde fayda umarlar. Seçilirlerken almış oldukları partilerini reylerini hiçe sayarak birinden diğerine geçmekte mahsur görmezler. Bütün bunlardan sonra işçiler verdikleri oyların değerinin karşılığını alabilmek için müstakil işçi parlamenterlerine şiddetle ihtiyacı olduğu bir devreyi de kaybetmişlerdir.

Otomobil-İş, Sayı 11, Eylül 1973.

vergi ödeyen mükellef işçidir.” Özeren, işsizlik sigortası kanununun çıkarılması gerektiğini, bunun yurt dışına giden kalifiye eleman sorununun çözümünde de olumlu etkileri olacağına değindi. Kıdem tazminatlarının, kanunen 30 güne çıkarılacağı sözüne inanmış işçi kitlesinin küstürülmemesi gerektiğini kaydetti. Özeren değerlendirmesinin sonunda, seçim meydanlarında verilen sözleri bir kez daha hatırlattı: “Seçilmiş tüm parti mensuplarının vaatlerini unutmamalarını bir kere daha hatırlatırken çalışmalarında başarılar temenni eder, 1973 seçiminin Türk Ulusuna hayırlı uğurlu olmasını dilerim.”²⁸⁷

Seçimlerin ortaya çıkardığı hükümet bunalımının sonrasında Bülent Ecevit’in Başbakanlığında kurulan CHP-MSP koalisyonu ardından tarafsız ve bağımsız çizgisini koruyan Otomobil-İş şu değerlendirmeyi yapacaktı:

Geçtiğimiz ay içinde Hükümet sorunu da müspet olarak neticelendirildi. C.H.P. ile M.S.P. ortak olarak hükümeti kurdular. Bu suretle üç ay süren bunalım son buldu. Temennimiz yeni hükümetin beklenen huzur ve ferahlığı bir an önce temin etmesidir.²⁸⁸

Öte yandan, Otomobil-İş Genel Sekreteri Sami Ataç, *Otomobil-İş* dergisinde kendisiyle yapılan bir söyleşide, siyasi partilere -ve seçimlere- yakla-

şımını ortaya koyuyordu. Ataç, Türk-İş’in partiler üstü politikasını bu ortamda verilmiş en uygun karar olarak nitelemektedir. “Türk-İş, organizasyonu tamamlanmamış olan işçi oylarının herhangi bir partiye kanalize etmeye kalksa idi saptırıcı olmaktan ileriye gidemezdi,” diyen Sami Ataç, “Batıdaki Sosyal Demokrat hareketi ile, Türk Sosyal Demokrasi hareketini yürütenler arasında köken ayrılığı” olduğunu söylüyordu. Bizdeki Sosyal Demokratların fikirleri ile eylemleri arasındaki çelişkiye işaret ederek, “sermayenin bir bölümünü kendileri ile paylaştığı emekçiler arasında yeni bir sınıf oluştuğunu ve bu sınıfın da işçileri eylemlerinden saptırdığını” belirtiyordu.²⁸⁹

Yaklaşık iki yıl sonra Otomobil-İş, Olağan Genel Yönetim Kurulu toplantısı sonrasında DİSK’in CHP’yi destekleme kararıyla ilgili olarak şu açıklamayı yapacaktı:

Bilinçlenen işçi kesimi, işçiye dönük bir iktidar aradığından ve C.H.P. ni kendisine en yakın parti olarak gördüğünden, son seçimde % 80’i oyunu bu partiye vermiştir. İşçilerin siyasi tercihlerinin bu yolda olduğunu bilen DİSK yöneticileri, bu konuda da işçi sınıfını istismar ederek, C.H.P. ni desteklediğini iddia etmiştir. Samimi olmayan bu beyanları ile DİSK yöneticileri işçi sınıfını aldatmaktadır.²⁹⁰

METAL-İŞ FEDERASYONU: MİLLİ TİP SENDİKAYA DOĞRU

1973 yılı sonbaharından 1975 yılı başlarına kadar olan dönemde metal işkolunda yaşanan önemli bir süreç, Metal-İş Federasyonu’nun millî tip Türk Metal Sendikası’na dönüşmesidir. Bu dönüşüm, Federasyon içinde daha da öncelere giden bir hazırlığa dayanıyordu ve bunun da gerisinde Türk-İş’in sendika örgütlenmesi için benimsediği millî tip ya da Türkiye tipi işkolu sendikası modelini esas alan ilke kararı vardı. ‘60’ların başında Türk-İş federasyon ve yerel sendika birliklerinin Türk-İş içinde ezici bir ağırlığı olsa da sendika örgütlenmesinde merkezileşme eğilimleri güçlenmiştir ve “işkolu sendikası” ya da bir diğer ifadeyle “millî tip sendika” artık Türk-İş içinde rağbet gören bir örgüt modelidir. “1964 yılında toplanan Türk-İş 5. Genel Kurulu, merkezi ve güçlü sendikal yapıların oluşması için Türk-İş’e direkt bağlı yerel sendikaların Türk-İş üyesi Türkiye tipi sendikalara üye ol-

malarını, aynı işkolunda birden fazla Türkiye tipi sendikaların ve federasyonun tek çatı altında birleşmesini, federasyonların bir an önce Türkiye tipi sendika haline gelmelerini karara bağlamıştır.”²⁹¹

FEDERASYONDA DÖNÜŞÜM SANCISI

Metal-İş Federasyonu’nun 23-25 Ocak 1970’te toplanan 4. Genel Kurulu’nda, Türk-İş’in politikasına uygun olarak örgütlenecek bir millî tip sendikaya geçme konusunda yürütme ve yönetim kuruluna yetki verilmişti.²⁹² İki yıl sonra, 15-17 Ocak 1972 tarihlerinde 5. Genel Kurulu toplandığında Federasyon’un 23 üye sendikası bulunmaktaydı. Genel Kurul’da üye sendikalar arasındaki ilişkilerin gergin olduğu gözlemlendi. Toplantı, üye pek çok sendika yöneticisinin Federasyon’a yönelik ağır eleştirileriyle geçti. Türkiye Çelik-İş ve Donat-İş’in

üyelik başvuruları da kabul edildi. Genel Kurul seçimlerle tamamlandı ve Enver Kaya Genel Başkan, A. Aydın Özeren İkinci Başkan, Fehmi Işıklar Genel Sekreter seçildi. Böylece, artık Metal-İş Federasyonu İcra Kurulu'nda Otomobil-İş de temsil edilmeye başlayacaktı.

Kaya Özdemir ve Mustafa Patırna seçimi kaybetmişti. Bu millî tip sendika yönünde atılmış bir adımdı. Türk Metal'in eski Genel Sekreteri Muhammer Gür, "değişik bir ekip" olarak nitelediği Enver Kaya, A. Aydın Özeren, Fehmi Işıklar ekibinin, millî tip sendikayı, daha da çabuklaştırdığını tespit ediyor.²⁹³

1973 yılı Haziran ayı geldiğinde Metal-İş Federasyonu millî tip işkolu sendikasına dönüşme yolunda önemli bir adım daha attı. 17 Haziran 1973 tarihinde Federasyon Yönetim Kurulu ve Başkanlar Kurulu müşterek ve olağanüstü olarak toplanarak oybirliği ile "millî tip olma kararı" aldı. Toplantıda aynı zamanda bu hususta gerekli çalışmaların yapılması için bir komisyon seçildi. Otomobil-İş Genel Sekreteri Sami Ataç da komisyonda üye olarak yer aldı. Komisyon çalışmalarını tamamlayarak 29 Temmuz 1973 tarihinde yapılacak Federasyon Yönetim Kurulu'na sunmakla görevlendirildi. Otomobil-İş Yönetim Kurulu 20 Haziran 1973 tarihinde toplanarak gelişmeyi müzakere etti. Otomobil-İş bu kararı, "Türk-İş Genel Kurulu'ndan sonra güçlü sendikacılığa ilk adım" olarak niteledi. Bu süreçte, Metal-İş Federasyon'a bağlı sendikaların hukuk müşavirleri de Ankara'da bir toplantı yaptılar. Aydın Özeren'in yönetiminde toplanan hukukçular heyetinde, "millî tipe dönüşmenin hukuki cepheden incelemesi yapılmış", tutulacak yol ve gerekli hukuki işlemler için hazırlıklara başlanmıştı.²⁹⁴

Ekim ayı içinde Metal-İş Federasyonu toplantı salonunda yapılan toplantıya Metal-İş Federasyonu yöneticileri ve Federasyona bağlı sendika yetkililerinin büyük çoğunluğu katıldı. Yeni sendikanın Türk Metal-İş ismi altında faaliyet göstermesi kararlaştırıldı ve kongre günü tespit edildi. *Otomobil-İş* dergisinde, "Metal-İş'in bundan böyle Türk Metal-İş adı altında çalışmalarını sürdürecektir ve daha da kuvvetli ve sistemli şekilde çalışmalarına devam edecektir," değerlendirmesi yapıldı.²⁹⁵

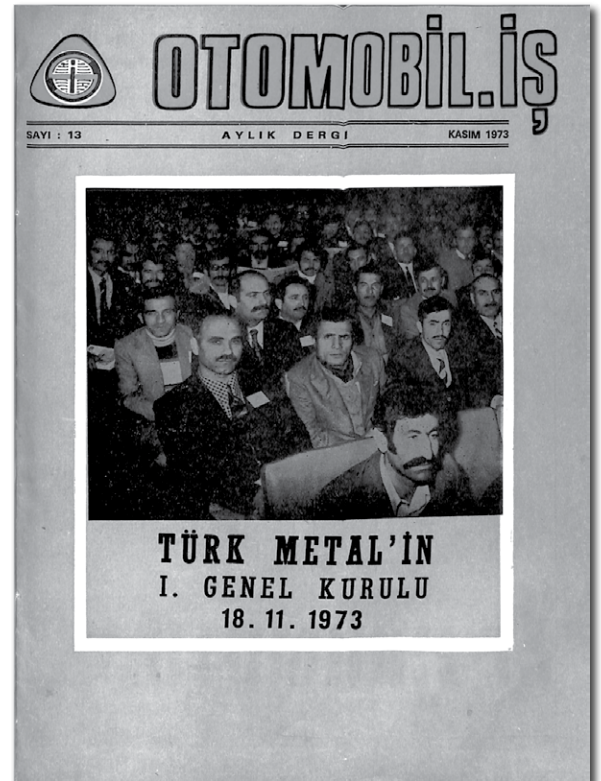
24 Ekim 1973'te Federasyon bünyesinde, millî tip sendikaya geçişin hazırlığı olarak millî tip sendika Türkiye Metal Çelik Mühimmat Makina Metalden

Mamul Eşya Oto Montaj ve Yardımcı işçileri Sendikası (Türk Metal) kuruldu. Türk Metal'in kurucuları arasında Enver Kaya, Fehmi Işıklar, Aydın Özeren, Rıza Yurdakul, Mustafa Özbek, İlhan Dalkılıç ve Talat Akpınar da vardı. *Türkiye Sendikacılık Ansiklopedisi* Türk Metal'in kuruluş kararı- na ilişkin olarak şu değerlendirmeyi yapmaktadır:

Bu kararın nedeni, 1970'lerden itibaren federasyona bağlı sendikaların önemli bölümünün farklı sendikacılık anlayışına sahip, farklı siyasal görüşlerden yönetimlere geçmiş olması; öte yandan DİSK'e bağlı Türkiye Maden-İş'in rekabeti ve etkisi ile Türkiye işçi hareketinin gelmiş olduğu aşamanın, bu işkolunda federatif tipte bir sendikal yapı yerine daha merkezi, millî tip bir sendikal yapıyı zorlamasıydı.²⁹⁶

FEDERASYON 6. GENEL KURULU VE TÜRK METAL 1. GENEL KURULU

Otomobil-İş dergisinde ise detaylı olarak verilen "güncel" bilgi şöyledir: "Türkiye Metal-İş Federasyonu'nun Olağanüstü Genel Kurulu 17 Kasım 1973 tarihinde Türk Metal Sendikası'nın 1. Genel Kurulu da 18 Kasım 1973 tarihlerinde Ankara'da Kerem Sineması'nda yapıldı."²⁹⁷



TÜRK METAL'İN “YARIM ASIRLIK ÇINAR 50. YIL TÜRK METAL SENDİKASI TARİHİ” KİTABI ÜZERİNDE BİR DÜZELTME

Yarım Asırlık Çınar 50. Yıl Türk Metal Sendikası Tarihi kitabında kuruluşunu şöyle anlatmaktadır: “16-17 Kasım 1973 tarihlerinde Türkiye Metal-İş Federasyonu'nun 6. Genel Kurulu yapıldı. 6. Genel Kurulu'nu yapan Federasyon'un ömrü bir gün sürdü. 17 Kasım 1973 tarihinde Federasyon'un yerini alan Türk Metal Sendikası ilk genel kurulunu yaptı ve aynı kadro Türk Metal Sendikası'nın ilk Genel Yönetim Kurulu oldu.” (1) Bu anlatımda geçen Federasyon'un

ömrünün bir gün sürdüğü bilgisi hatalıdır. Öncelikle, Federasyon Genel Kurulu'nun 16-17 Kasım (iki gün) olarak verilen toplantı tarihi ile de -cümle kendi içinde- çelişki içindedir. Federasyon, Genel Kurul'da kabul edilen fesih raporundaki şartların gerçekleştiği 13 Eylül 1974 tarihine kadar -bir yıla yakın bir sürevarlığını korumuş, bu tarihinde kendisini feshetmiştir. Bu Türk Metal kayıtlarıyla da teyit edilmektedir: “10 Eylül 1974 tarihinde Metal-İş Federasyonu hesaplarını kapatarak 13 Eylül 1974 tarihinde Yönetim Kurulu ve Komisyon üyelerinin müştereken yaptığı toplantıda aldığı kararla kendini feshederek Türk Metal'e iltihak etti.” (2)

(1) Hazır ve Eroğlu, 2013, s. 27.

(2) Türk Metal Sendikası, 1978, 2. 27.

17 Kasım 1973 günü Türk-İş Genel Sekreteri Halil Tunç'un Divan Başkanlığı'nı yaptığı Federasyon kongresinde yeni kurulmuş bulunan Türk Metal Sendikası'nın üye sayısının 25 bini bulması halinde Federasyon'un otomatik olarak feshi için yeni seçilen yönetim kuruluna yetki verildi.²⁹⁸

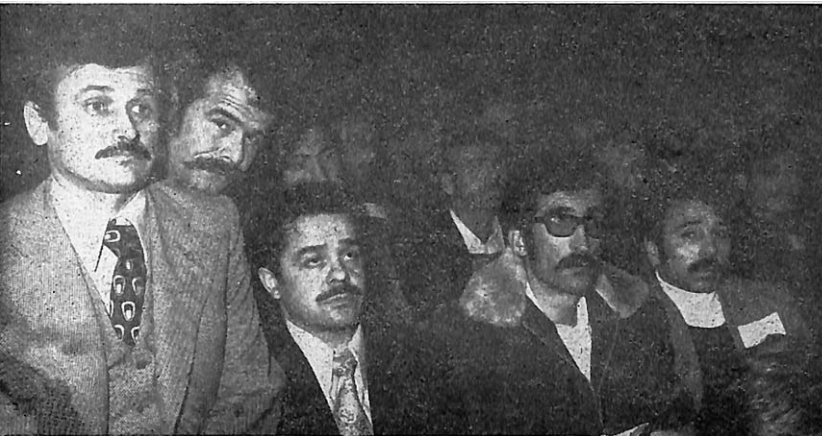
Genel Kurul'da federasyonun hemen milli tip sendikaya dönüşmesinin karşısında olan Genel Başkan Enver Kaya, endişelerini dile getirdi. İltihaklar oluncaya kadar Federasyon'un feshedilmemesi gerektiğini söyledi. Federasyonun kendini feshederek milli tipe dönüşmesini savunan Genel Sekreter Fehmi Işıklar ise 25 bin üye olmadan Türk Metal'in gerçekleşmeyeceği endişesi olduğunu, kendisinin önce iltihaklar, daha sonra da genel kurul yapılması gerektiğini belirttiğini; seçilip seçilme endişesi taşımadığı öne sürdü. “Görüş bildiren diğer delegeler de genel kurula milli tip sendikaya dönüşmek için geldiklerini, böylece güçlü bir sen-

dika olacaklarını düşündüklerini, ancak bu genel kurulun daha çok Fehmi Işıklar'ı harcama genel kurulu haline geldiğini dile getirdiler.”²⁹⁹

Daha sonra fesih komisyonunun hazırladığı fesih raporu aynen kabul edildi. Raporda, yetki ihtilaflarını engellemek için, feshin, federasyona bağlı sendikaların üyelerinin en az 25 bininin Türk Metal'e şube olarak iltihak etmeleri şartıyla ve işlemlerin tamamlandığı tarihten itibaren gerçekleşmesine karar verildiği belirtiliyordu.³⁰⁰

Genel Kurul'da Fehmi Işıklar ve onunla birlikte hareket eden sendikaların salonu terk etmeleri, Federasyon'un şiddetlenen iç çelişkilerini artık taşıyamayacağını da işaretiydi. “Fehmi Işıklar'la birlikte hareket eden Karabük Çelik-İş, İstanbul Çelik-İş ve Otomobil-İş sendikaları delegelerinin sayısının fazla olduğu, bazı kişilerin yasal hakları

olmadığı halde delege sıfatıyla genel kurula katıldığı, divan başkanının buna izin vermesi gerektiği yolundaki itirazlarına karşılık, Halil Tunç, “Ben usulüne uygun delegeyim diyenler el kaldırsın” diyerek oylamaya gitti. İtirazcılar da dahil salonda bulunanların tümü el kaldırdı. Bunun üzerine muhalif 13 sendikaların delegeleri salonu terk etti.”³⁰¹



Türk Metal 1. Genel Kurulu'nda Otomobil-İş delegeleri.

Otomobil-İş salonu terk eden delegelere karşı açık tavrı alacak, Otomobil-İş Genel Sekreteri Sami Ataç, Fehmi Işıklar'ı "devrini yitirmiş" olarak tarif edecek ve "O ve onun gibi düşünenlerin tasfiyesine çok kalmamıştır," diyecekti. Ataç, İç Anadolu Metal-İş Sendikası Başkanı Ali Kaya'nın salonu terk etmesini zamansız ve yersiz bulduğunu da vurgulayacaktı: "Sendikacılar kongreyi terk etmezler, bilhassa haklı davalarını savunurlar. Terk etmek mücadeleden kaçmak demektir."³⁰²

Federasyon Genel Kurulu'nda yapılan seçimler sonucunda Otomobil-İş Genel Başkanı A. Aydın Özeren yeniden Federasyon ikinci Başkanlığına, Genel Sekreter Sami Ataç ile Mali Sekreteri İlhan Dalkılıç yeniden Yönetim Kurulu üyeliklerine, Otomobil-İş üyelerinden Yahya Hacıoğlu tekrar Onur Kurulu'na, Şerif Özel ise Denetim Kurulu'na seçildiler.

18 Kasım 1973 günü aynı yerde Karabük delegesi Hüseyin Bozkurt'un Divan Başkanlığında yapılan Türk Metal 1. Genel Kurulu toplandı ve bir gün evvel yapılan Federasyon kongresinde seçilen yöneticiler bu kongrede Türk Metal yönetim, denetim ve onur kurullarına seçildiler.

Federasyon içinde sosyal demokrat eğilimli sendikaları temsil eden Fehmi Işıklar ve Rıza Yurdakul, Türk-Metal'den ayrıldılar ve Türk Metal'in karşısında Türkiye Çağdaş Metal İşçileri Sendikası'nı (Çağdaş Metal-İş) kurdular.³⁰³ Işıklar, 1973 yılının son günlerinde basına verdiği demeçle metal işçilerini Türkiye çapında faaliyet göstermek üzere kurulan Çağdaş Metal-İş'te birleşmeye çağırıldı:

Her geçen gün biraz daha geçim sıkıntısına düşen, işverenin yanı sıra sandalyesini düşünen sendikacının baskısından ızdırıp çeken işçilerin yeni bir hareketi olan bu atılım, bütün metal işçilerine kapısını açık tutacaktır.³⁰⁴

Türk-İş Genel Başkanı Halil Tunç, metal işkolundaki parçalı yapı ve yeni bölünmelere ilişkin olarak 1974 yılının Nisan ayında Metal-İş Federasyonu üyeleri ile Türk-İş'te düzenlenen toplantıdan sonra, metal işçilerine bir çağrı yaptı:

Batı sendikacılığının bilincine erişmiş bulunan Türk Sendikacılık Hareketinin tek tem-

METAL-İŞ FEDERASYONU VE TÜRK METAL SENDİKASI ORGANLARINA SEÇİLENLER

İCRA KURULU

Enver Kaya	Genel Başkan
A. Aydın Özeren	Genel Başkan Vekili
Mustafa Özbek	Genel Sekreter
Muammer Gür	Mali Sekreter
Ergül Özşahiner	Teşkilatlanma Sekreteri

YÖNETİM KURULU

Raşit Özkan	Karabük Çelik-İş
Hasan Özdemir	Karabük Çelik-İş
Zahir Aykul	Kırıkkale Metal-İş
Baki Yeşiloğlu	Kırıkkale Metal-İş
Sami Ataç	Otomobil-İş
İlhan Dalkılıç	Otomobil-İş
Yusuf Oral	İstanbul Çelik-İş
Turan Sarıel	İstanbul Çelik-İş
Aslan Yılmaz	Ege Metal-İş
İsmail H. Süren	Ege Metal-İş
Fevzi Korkmaz	Temkin-İş
Recep Demir	Sakarya Metal-İş
Abdullah Serdaroğlu	Adana Metal-İş
Mustafa Yılmaz	Kastamonu Metal-İş
İbrahim Kızılgör	Kocaeli Metal-İş
Orhan Başaslan	Bursa Metal-İş
Yaşar Şabanoğlu	Borçka Metal-İş
Ekrem Aydın	İç Anadolu Metal-İş

DENETİM KURULU

Yusuf Acar
Halis Özcan
Ekrem Işık
Şerif Özel
Selahattin Kulakoğlu

ONUR KURULU

Fehmi Sağlam
Yahya Hacıoğlu
Yaşar Gezin
Hasan Kırdar
Yaşar Karaca

silcisi Türk-İş bugün bir milyondan fazla işçiyi bünyesinde toplamıştır. Türk işçileri, Türk-İş'in çevresinde tam bir dayanışma içinde daha büyük bir güç olmanın şuuru içinde bulunmaktadırlar.

Bugün Türk işçilerinin sahip olduğu haklar, sendikacılık hareketinin bu şuuru içinde gelişmesi ile mümkün olmuştur. Bu amaç ve ilkelere göre, Türk-İş'in temel fonksiyonu, işçilerin ekonomik ve sosyal haklarını korumak, onlara daha iyi bir hayat seviyesi sağlamaktır. Yıllardan beri büyük bir gelişme içinde olan Türk-İş, gücünü işçiden almakta, kendisine

bağlı kuruluşlarla işçiye hizmet yarışı içinde bulunmaktadır.

Ancak son zamanlarda, bazı kuruluşlarımızda ve özellikle metal işkolunda, bölünmeler olmakta, işçi huzursuz edilmektedir. Bu huzursuzluk, kongrelerde seçimleri kaybeden bir-iki yöneticinin şahsi ihtirasından doğmakta ve işçi hareketinin bütünlüğüne kastetmektedir. Bu davranışlara girenler, kendi çıkarlarını düşünmekte, sendikaları parçalayarak, işçileri zayıf düşürmektedirler. Sendikacılık ilkesi ile bağdaşmayan bu tür davranışlara Türk-İş kesin olarak karşıdır ve ciddi bir mücadele içine girmiştir.³⁰⁵

OTOMOBİL-İŞ GENEL BAŞKANI AYDIN ÖZEREN'İN FEDERASYON OLAĞANÜSTÜ GENEL KURULU ÜZERİNE NOTLARI

Türkiye Metal-İş Federasyonu'na bağlı sendikaların millî tip sendika çatısı altında birleştirmek için yapılan çalışmaları engellemek isteyen zihniyet sahipleri yanıldıkların kısa zamanda anlayacaklardır.

Altıncı olağanüstü Genel Kurul, hakikatleri bir kere daha ortaya koyarken, perde arkasında olanların gerçek yüzlerinin meydana çıkmasına da yardım etmiştir.

Herkesin bildiği gibi Genel Kurul tabandaki dertler ve meselelerin dile getirilmesi ile yöneticilere yön vermek, aynı zamanda tüm sıkıntılarımız ve isteklerimizin basın yolu ile kamu oyuna aksettirmeye yarayan gerçek bir aynadır.

İşte teşkilâtların tutumlarını ve davranışlarını burada görmek mümkündür. Ne yazık ki halen bazı yöneticiler Genel Kurulları seçim yolu ile elde edilen geçim kaynağı sanmalarıdır. Bundan dolayı da seçim kazanabilmek için türlü yollara başvurarak delegeleri yanıltabilmek için her yolu mubah sayan sendikacılıktan nasibini almamış, kimselere rastlanması işçi davalarına gönül verenleri ziyadesi ile üzmektedir. Nitekim ki seçilme imkânını kaybeden bazı yöneticiler delegelerini arkalarına katarak Genel Kurulu terk etmeleri görüşümüzün doğruluğunu ispatlamıştır.

Sendikacılar günün koşullarını göz önüne alarak mesuliyetlerine müdrik insanlar olarak hakikatları başka şekilde göstermek yerine iş yerlerinde çalışan üyelerimizin dertlerini dile getirsinler, böylece bünye içindeki sıkıntılar tespit edilerek düzeltilme

cihetine gidilebilmesi yönünden yöneticileri ikaz etme imkânının bulunmasını sağlamalıdır. Aksi halde Gene! kurulları politika meydanı sananlar, tabandaki işçilerin kendilerine verdikleri görevi yerine getirmemiş olurlar.

İlginç hadiselerden biri de işçi kesimini büyük sıkıntılara sokan S.S. Kurumunun İzmit ve İstanbul'daki hastane ve dispanserlerindeki durumları açıklayan delegeye sataşanları, konuşmasını kesmek isteyenleri, delege olarak nitelemek, işçi sınıfına en büyük ihanet olur kanısındayım. Konuşmacı hastane koridorlarındaki işçi kuyruklarından, doktorların yetersizliğinden, normal muayene dahi olamayan işçilerin sorunundan bahis ederken grupçuluk tesiri altında buna karşı çıkanları teşkilâtlarındaki üyeler duyarsa herhalde memnun olmazlar. Bu mudur işçiden yana sendikacılık? Vazifelerini tam olarak yapmadan Genel Kurulu terk etmek tek kelime ile acizliği ifadesidir. Delegeleri yanıltan yöneticileri tabandan gelecek tokatın altında kalacaklarından şüphe etmesinler. Şunu açıkça söyleyebilirim ki Metal Sanayiindeki bünye içindeki işçilerin birlik, beraberliğini bozmağa hiç kimsenin gücü yetmez.

Netekim bu tip yöneticiler 6 ncı genel kurulda gerekli dersi aldılar. Ve frenlemek istedikleri millî tip sendikanın Genel Kurulu yapılarak işçilere hizmet yolunda olmadıkları artık gün gibi ortaya çıktı.

Kafa ve kasa birliği tüm Metal işçilerine hayırlı ve uğurlu olmasını dilerim.

Otomobil-İş'in Metal-İş Federasyonu'yla bağı 1974 yılı içinde de sürdü. Otomobil-İş Genel Başkanı 1974 yılı Mart ayı içinde toplanan Türk-İş Başkanlar Kurulu'na, Federasyon Genel Başkan Vekili sıfatıyla katıldı ve Federasyon'un görüşlerini dile getirdi.³⁰⁶ Otomobil-İş kayıtlarında, Federasyon ve Türk-Metal'in toparlanma süreciyle ilgili olarak 1974 Haziran ayında yapılan ilginç bir Genel Yönetim Kurulu toplantısının bilgisi de yer almaktadır:

Otomobil İş Genel Yönetim Kurulu Başkanı A. Aydın Özeren'in riyasetinde olağan toplantısını 28-29 Haziranda sendika genel merkezinde yapmıştır. Toplantıda teşkilât durumları ele alınmış, genel yurt ve işçi sorunları üzerinde aşağıdaki hususların kamu oyuna duyurulmasına karar verilmiştir.

TEŞKİLATLANMA:

Bilindiği gibi Türk-İş bünyesindeki Türkiye Metal-İş Federasyonuna bağlı sendikalar şube haline dönüşerek Metal iş kolunun en büyük kuruluşu Türk Metal Sendikası meydana getirmişlerdir.

9 Haziran 1974 günü yapılan genel kurulumuzda örgütümüzde aynı kuruluşa iltihak ederek, tasfiye komisyonlarını vazifelen-

dirmiş böylece Türk Metal'in güçlenmesi sağlanmış 23 Haziran 1974 günü Kırıkkale Metal-İş örgütünün de bünyeye iltihakı ile şimdiden Türk Metal Sendikasının üye durumu 60.000 kişiyi bulmuştur.

Türk-İş'in bünyesi içinde onun prensiplerinin ışığı altında, teşkilatlanmasına devam etmektedir. Ağustos ayına kadar diğer 3 sendikanın da genel kurullarının yapılması ile üye sayısı 90.000'i geçecektir.³⁰⁷

Federasyonun en büyük sendikalarından Karabük Demir Çelik Sanayii İşçileri Sendikası ile Otomobil-İş'in genel kurullarından da yeni kurulan Türk Metal'e katılma kararı çıkmadı. Diğer üye sendikalar ise kendilerini feshederek Türk Metal'e katıldılar. Katılımların gerçekleşmesinden sonra, Federasyon 10 Eylül 1974 tarihinde hesaplarını kapatarak 13 Eylül 1974 tarihinde Yönetim Kurulu ve Komisyon üyelerinin müştereken yaptığı toplantıda aldığı kararla kendini feshederek Türk Metal'e iltihak etti.³⁰⁸ *Türkiye Sendikacılık Ansiklopedisi*'nde, Türk-İş Yürütme Kurulu'nun 24 Mayıs 1975 tarihli kararıyla Federasyon'un menkul ve gayrimenkul mallarıyla diğer varlıklarının Türk Metal'e devredildiği bilgisi yer almaktadır.³⁰⁹

AYDIN ÖZEREN TÜRK METAL SÜRECİNİ ANLATIYOR

Karabük'te tek sendika vardı ve hiç grev yapmazdı, kasa parayla dolu... Makine Kimya hiç grev yapmaz kasa parayla dolu. Ufak parasız teşkilatlar biz, İstanbul'daki Çelik-İş Sendikası, bir de ufak Sağlık Bakanlığı'na bağlı teşkilatlar var bunlar da ufak teşkilatlardı. Fakat bu büyük teşkilatları birleştirirsek daha güçlü hareket olurdu. O ara Bursa kurulmuştu. Bursa kurulunca tabii iki tane büyük otomobil fabrikası, biz oraya gidemedik. Bizim bölgemize biraz uzak geldi. Marmara bölgesiyiz ama adı Marmara... Oraya gidemedik, federasyon orada bir sendika kurulmasını münasip gördü. Bizi geri çektiler oraya bir sendika kurdular. Bir de Ankara sendikası var, Ankara sendikasının da parası fena sayılmazdı kasa da... İşte bendeki o günkü düşünce yeni bir milli tip hareketi... Kafa-kasa birliği. Benden daha genç arkadaşlarla temasımızı kurduk. Ergül bey, Muammer, Adapazarı teşkilatının başkanı Recep Demir, Ankara Sendikası başkanı Ali Tatarer.

Muğla'da yapılan toplantıda biz genç arkadaşlar aramızda toplandık; Ankara sendikası Ali Tatarer'i Makine Kimya işçi yönetim kurulu üyesi olarak aradık. Federasyonla da ikinci sürtüşmemiz buydu. Onların dediği oldu. Kaya'nın, Patırna'nın dediği olmadı, çok istemelerine rağmen... Ve onlar da milli tipe pek yanaşmıyorlardı. Biz genç kadro İstanbul'da yaptığı-mız bir kongre ile arzu etmesek de; Kaya Özdemir'i devenin dışına çıkarmak mecburiyetinde kaldık ki işimizi yürütelim.

Enver Kaya'yı Genel Başkan seçtik, ben ikinci başkan, Ergül bey, Muammer, bir de Ankara sendikası-ndan hiç hesapta olamayan bir arkadaşım mali sekreter olarak yaptık, kontenjan olarak çıktı o çocuk. Ve ondan sonra biz milli tip meselesine doğru hareket ettik. O toplantıdan sonra tüzük hazırlanacak; tüzüğün hazırlanmasında diğer arkadaşlar pek verimli değil. Bunu Ergül Bey ile bize bıraktılar. Türk Metal Sendikası'nın ilk tüzüğünü Ergül Bey'le hazırladık. Ve herkes kongrelerini yaptı. Türk Metal'e geçtik yani.

Hazır ve Eroğlu, 2013, s. 34-35.

TÜRK METAL MARMARA MERKEZ ŞUBESİ

Otomobil-İş Sendikası'nın 9 Haziran 1974 tarihinde toplanan 6. Genel Kurul'da sendikanın uzun adı "Marmara Bölgesi Otomotiv İmal ve Montaj, Demir, Çelik, Makine ve Metalden Mamul Eşya Sanayi, İşçileri Sendikası" oldu.

Otomobil-İş Genel Kurulu'nun ardından Türk Metal Sendikası Genel Yönetim Kurulu, 24 Haziran 1974 tarihinde toplanarak Marmara Bölgesi Merkez Şubesi'nin kurulmasına karar verdi. Söz konusu 21 sayılı kararın alındığı toplantı, saat 11.45'te Genel Merkez'de, Başkan Enver Kaya yönetiminde üyeler A. Aydın Özeren, Mustafa Özbek, Muammer Gür, Ergül Özşahiner'in katılımıyla şu gündemle toplanmıştı: "GÜNDEM 1. Açılış, 2. Marmara Bölgesi Merkez Şubesi'nin kurulması, 3. Merkez Şubenin faaliyet sınırı, 4. Merkez Şubenin yetkileri, 5. Dilek ve Temenniler, 6. Kapanış." Başkan tarafından okunan Gündem'e ilave istenip istenmediği oya sunuldu, yeni bir ilave olmadı ve Gündem kabul edildi. Türk Metal Genel Yönetim Kurulu şu kararları aldı:

MADDE 1- Başkan Açış konuşmasında bu bölgede Merkez Şubenin açılma ihtiyaçlarını belirterek Türk Metal Sendikasına Bölgedeki Teşkilatlar iltihak edeceği cihetle bu sendikaların Toplu İş Sözleşmesiyle bağlı işyerlerindeki üyelerini bilahare bünyede toplayacağı cihetle Marmara Bölgesinde, Marmara Bölgesi Merkez Şubesinin kurulmasını üyelerin görüşlerine sunarak, reye vaz edildi. Üyeler de aynı görüşte olduklarını beyan ederek, konu oy birliği ile kabul edildi.

MADDE 2- Marmara Bölgesi Merkez Şubesinin kurulması müzakere edilip neticeye bağlandığından, a) Merkezin İstanbul'da olmak üzere Marmara Bölgesi Merkez Şubesinin Kurulmasına, oybirliği ile, b) Kurulan Marmara Bölgesi Merkez Şubesinin Mütешеbbis Kurulunun tespitine (Ek 1) c) Marmara Bölgesi Merkez Şubesinin Kadıköy Neşet Ömer Sok No: 20 Kat: 2 de faaliyet göstermesine oybirliği ile, d) Kuruluşun her türlü kanunî prosedürünün ikmaline oybirliği ile karar verildi.

MADDE 3- Merkez Şube Marmara Bölgesindeki Vilayetleri kapsamakta, (İstanbul, Kocaeli, Bursa, Sakarya, Tekirdağ, Edirne,

Çanakkale) illeri faaliyet sahasıdır, şeklinde oybirliği ile kabul edildi.

MADDE 4- Marmara Bölgesi Merkez Şubesinin yetkilileri; Faaliyet sahası içindeki işyerlerinde Sendika adına Toplu İş Sözleşmesi yapmak, a) Marmara Bölgesi Merkez Şubesi gerekli personelini almağa ve işlerine son vermeğe, b) Personelin Ücretlerini Sigorta ve vergilerini Genel Merkez adına ödemeğe ve gerekli sarfları yapmağa, c) Faaliyet sahasına giren işyerlerinde üyeler adına ilgili vilayetlerde Toplu İş Sözleşmesi çağrısı yapmağa, kanunî prosedürünü ikmale, Sözleşme müzakerelerini yürütmeğe, biten sözleşmelerin feshine yetkili kılınmasına, d) Teşkilata bağlı ünitelere temsilci tayini veya sıfatlarının kaldırılmasına, yetkili kılınması hususları teker teker oylanarak, oy birliği ile karara bağlandı.

MADDE 5- Dilek ve temenniler, Genel Başkan Kurula Marmara Bölgesi Merkez Şubesinin camiamıza ve Türk ulusuna hayırlı olmasını dilediler.

TÜRK - METAL
Türkiye Metal, Çelik, Mühürmet, Makine, Metalden Mamul Eşya ve Oto, Montaj ve Yedek Parçaları
SENDİKASI
Türk Metal, Steels, Metal Goods, Ammunition, Machines And Automobile Industri Workers Union
Gazi Mustafa Kemal Bulvarı No. 40/1-2
Maltepe - ANKARA

17 14 08
12 39 05
Soy: 74.78/200
...28.8.1974

VALİLİK MAKAMINA
İSTANBUL

Türk-Metal Sendikası Marmara Bölgesi Merkez Şubesi/Neşet Ömer Sok. No: 20 Kat: 2 Kadıköy/İSTANBUL adresinde faaliyette bulunmak üzere Genel Merkez Yönetim Kurulu'nun kararıyla kurulmuştur. Bu kurulugla ilgili tüm evraklar ekte sunulmuştur. Gereğini bilgilerinize arz ve rica ederiz.

Saygılarımla
G. BAŞKAN VEKİLİ
Enver KAYA
A. Aydın ÖZEREN

Ekler:
1) 6 ADET Ana Tüzük
2) 6 ADET İsm ve Yönetim K.
3) 6 ADET Omur Kurulu
4) 6 ADET Denetim Kurulu
5) 6 ADET Genel Merkez Kararı

Ş. 1. No: 26415
G. Send. 18/1/1974
Emniyet Müdürlüğü
İdari Ş.
Sayı: 1/5181/1974
2. 8. 974
VW. Ph

Türk Metal Marmara Bölgesi Merkez Şubesi'nin kuruluş bildirimini. (İstanbul Emniyet Müdürlüğü Arşivi)

MADDE 6- Gündemde görülecek madde olmadığından başkan oturuma son verdi, 24.5.1974 saat 12.00. ³¹⁰

Karar hayata geçirildi ve 21 Ağustos 1974 tarihinde Türk Metal'e bağlı Marmara Bölgesi Merkez Şubesi kuruldu. Durum, Türk Metal Genel Başkanı Enver Kaya ve Türk Metal Genel Başkan Vekili Aydın Özeren imzasını taşıyan 21.8.1974 tarih ve 74-178/200 sayılı dilekçe ile İl Makamı'na bildirildi. Türk Metal Marmara Bölgesi Merkez Şubesi'nin adresi "Kadıköy, Neşet Ömer Sokak, No 20, Kat 2" olarak belirtildi, ki bu adres Otomobil-İş'e aitti. Dilekçeye "müteşebbis heyet listesi" de eklendi. ³¹¹ Bu adres Otomobil-İş Sendikası'nın adresiydi. İstanbul Emniyet Müdürlüğü dosyasındaki bildirimine ilişkin şu not düşülmüştür:

Kuruluş tarihi: 21.8.1974

Genel Merkezi Ankara'da kurulu Türk Metal, Türkiye Metal, Çelik, Mühimmat, Makine, Metalden Mamul Eşya ve Oto Montaj ve Yardımcı İşçileri Sendikası genel başkan

Enver Kaya ve genel sekreter Aydın Özeren imzalarıyla il makamına verilen 21.8.1974 gün ve 74-178/200 sayılı dilekçe ve ekindeki müteşebbis heyet listesi ile idare merkezi Kadıköy Neşet Ömer Sokak No.20 kat. 2 de olmak üzere mezkûr sendikaya bağlı MARMARA BÖLGESİ MERKEZ ŞUBESİ'nin kurulduğu bildirilmiş keyfiyet 15 Ağustos 1974 gün ve 30456 sayılı yazımız ile ilgili mercilere bildirilmiştir. ³¹²

Türk Metal Marmara Bölgesi Merkez Şubesi'ne Otomobil-İş üyelerinin üye kayıtları yapıldı ve Türk Metal Genel Merkezi'ne gönderildi. Otomobil-İş varlığını -tüzel kişiliğini- korumuştur. Şube Başkanı Sami Ataç, Şube Sekreteri İlhan Dalkılıç'tı. Sami Ataç şöyle izah etti: "Katılmadık. Sendika olarak genel kurulda katılmadık. Kurucu olarak bulunduk. Oraya üye olduk. Sendikamızı feshetmedik. Türk Metal'e biz iltihak etmedik Otomobil-İş olarak. Ben Türk Metal'in Marmara Bölgesi [Merkez Şubesi] başkanıydım, kâğıt üzerinde. Ama sendika olarak... Otomobil-İş olarak Türk Metal'e katılmadık." ³¹³

34-614		Dosya No. 13-799
FOTOĞRAFLAR	Adı ve Soyadı	TÜRK METAL SENDİKASI MARMARA BÖLGESİ MERKEZ ŞUBESİ
	Müstear adı	:
	Babasının adı	:
	Doğum yeri, yılı	:
	Tabiiyeti	:
Hadisenin yeri	İşi	:
	Ev adresi	:
Dosyanın açıldığı tarih	Şüpheli özeti	:
Hakkındaki mevcut malûmat hülâsası		
Kuruluş tarihi : 21-8-1974		
Genel merkezi Ankara'da kurulu Türk Metal, Türkiye Metal, Çelik, Mühimmat, Makine, Metalden Mamul eşya ve Oto Montaj ve Yardımcı İşçileri Sendikası genel başkanı Enver Kaya ve genel sekreter Aydın Özeren imzalarıyla il makamına verilen 21-8.1974 gün ve 74-178/200 sayılı dilekçe ve ekindeki müteşebbis heyet listesi ile idare merkezi Kadıköy Neşet Ömer sokak No.20 kat.2 de olmak üzere mezkûr sendikaya bağlı MARMARA BÖLGESİ MERKEZ ŞUBESİ'nin kurulduğu bildirilmiş keyfiyet 15 Ağustos 1974 gün ve 30456 sayılı yazımız ile ilgili mercilere bildirilmiştir.		

Türk Metal Marmara Bölgesi Merkez Şubesi'nin İstanbul Emniyet Müdürlüğü'ndeki kütüyesi. (İstanbul Emniyet Müdürlüğü Arşivi)

1974 1 MAYISI

“Mayıs ayı içinde birkaç bayramı birden kutladık.” *Otomobil-İş* dergisinin Mayıs sayısının Sunuş başlıklı ilk yazısı bu satırlarla başlıyordu:

İşçilerin günlük çalışmalarının sekiz saat olması için yaptıkları mücadelenin başlangıç tarihi olan 1 Mayıs, Türk istiklâlinin başlangıcı olan 19 Mayıs, daha geniş sosyal hakların temeli hürriyetçi anayasamızın kabulüne sebep olan 27 Mayıs, coşkunlukla kutlandı. Mayıs ayında ellinci yıl af yasası da bu bayramlar arasında kabul edilip yürürlüğe girdi.

Affin istenen biçimde çıkmaması, fikir suçlarını kapsam dışı bırakması kamu oyunda olumsuz tepkilere ve burukluğa sebep oldu. Ancak ilerde bunun telâfisi imkânlarının bulunması yurt çapında teselli olmuştur. Bu sayımızda bayramlar üzerine bir yazıyı, Genel Başkan Aydın Özeren’in kaleminden başyazımızda sunmaktayız.³¹⁴

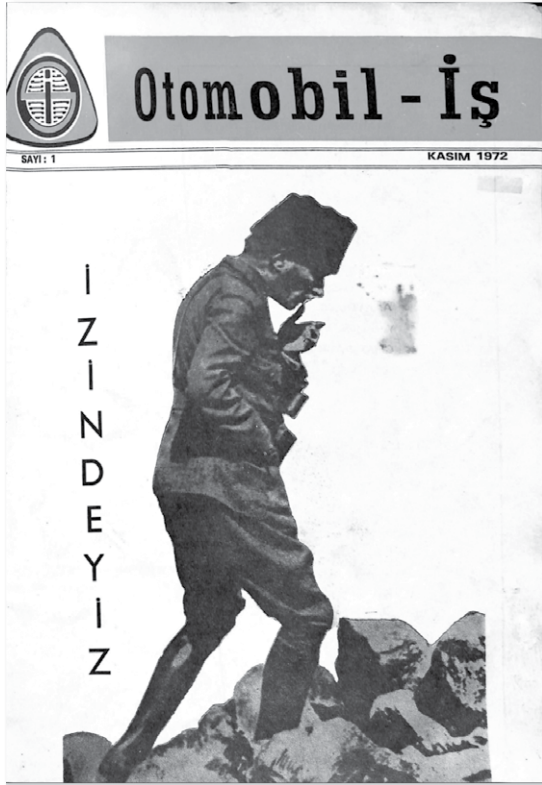
Ne var ki, Aydın Özeren’in, “Bayramlar ve Düşündürdükleri” başlığını taşıyan yazısı, 1 Mayıs’a değinmiyordu.

OTOMOBİL-İŞ DERGİSİ

1972 yılının Kasım ayında *Otomobil-İş* dergisi sendikanın aylık yayın organı olarak ilk sayısını yayınladı. Bu ilk sayının kapağında Mustafa Kemal Atatürk’ün Kocatepe’de çekilmiş çok bilinen fotoğrafı “İzindeyiz” ibaresiyle yer aldı. “Dergimiz Çıkarken” başlığını ve Genel Başkan A. Aydın Özeren imzasını taşıyan *Başyazı*’da da derginin ilk sayısının Kasım ayında çıkmasının sırf bir rastlantı olmadığı belirtilmektedir:

Büyük Atatürk’ün ölüm yıldönümünün bulunduğu bu ayda çıkmakla, onu bir defa daha anmak ve bütün hızımızın ana kaynağının olduğunu bir kere daha tekrar etmek fırsatını bulmuş olmak için bu ayı seçmiş bulunmaktayız.³¹⁵

Otomobil-İş dergisi, Kasım 1972’den Ocak 1980’e kadar düzenli olarak 79 sayı yayınlandı.



OTOMOBİL-İŞ İCRA KURULU’NUN OTOMOBİL-İŞ DERGİSİNİ SUNUŞ YAZISI:

Otomobil-İş Dergisini sunarken birçok eksiklerimiz olduğunu biliyoruz.

Bütün görebildiğiniz eksiklikleri en yakın zamanda bildirirseniz gelecek sayılarımızın daha iyi olmasına hizmet etmiş olursunuz. Kaldı ki her şeyin tam tekâmül etmesi birçok kademelerden geçtikten sonra elde edilir. Burada ana gayemiz Teşkilâtımızın faaliyetinden tüm üyelerimizin haberdar olmasıdır. Diğer yandan işçi kesimi içinde güzel yazı yazma sanatından tutun da; şiir, mizah ve resim alanında birçok yetişmiş insanın bulunduğunu da ispat etmek istiyoruz. İşçiler yalnız fabrikalarda kendilerine verilen işi yapan dünya ile alâkasını kesmiş, kimseler olmadığını *Otomobil-İş* dergisinde bir kere daha kendini gösterecektir. Üye arkadaşlarımızca işyerleri ile alâkalı konularda en seri vasıta ile Sendika Basın ve Yayın Servisine bildirilmesini rica eder, *Otomobil-İş* Dergisinin tüm okurlarına hayırlı uğurlu olmasını candan dileriz.

Otomobil-İş, Sayı 1, Kasım 1972.

ULUSLARARASI İLİŞKİLERE BİR ADIM

Otomobil-İş, otomotiv sektöründe kurulu ABD ve Japon işçi sendikalarıyla bu dönemde ilişki kurmuştur. Sendikanın, “faydalı bir alışkanlık” olarak gördüğü işçilerin yakın temas ve dayanışması 1973 yılı sonlarında henüz asıl olarak mektuplaşma düzeyindedir. Otomobil-İş, ABD’li ve Japon sendikacılarla A. Aydın Özeren arasında yapılan yazışmaların fotokopileri ve tercümelerini yayınlanmıştır. Bu mektuplara *Otomobil-İş* dergisinde yer verilmesi, sendikanın uluslararası ilişkileri ne denli önemseydiğini göstermektedir.

Japonya’da otomobil sektöründe kurulu olan işçi sendikası adına Uluslararası İlişkiler Departmanı Kajuyoshi lohara’nın Otomobil-İş Genel Başkanı A. Aydın Özeren’e hitapla gönderdiği mektup çevirisi şöyledir:

Sayın Bay A. Aydın ÖZEREN

Önce, size uzun müddet cevap yazmakta geciktığım için en derin teessürlerimi bildiririm. Memleketinizi geçmiş Mayıs ayında ziyaretimden az bir süre sonra ikinci uzun dış seyahat için görevlendirildim ve şu anda dönmüş bulunmaktayım.

Bana 7.7.1973 tarihli mektubunuz ve aynı zamanda küçük kitapçıklarla kurduğunuz iletişime çok müteşekkirim. Mücadelelenizde çok büyük başarınız için sizi tebrik ederim.

Sendikamız faaliyetleri hakkında size bilgi vereceğini umduğum üç broşürü mektupla gönderiyorum. Temenni ederim ki aramızdaki bilgi mübadelesi hızlanır ve (meyve) semere verebilecek duruma gelebilir.

Cevap vermeğe geciktığım için bir defa daha teessürlerimi bildirir, en iyi temennileri mi sunarım.

Hürmetlerimi sunarım.³¹⁶

Otomobil-İş dergisinde yayınlanan diğer mektup ise gene otomobil sektöründe kurulu Amerikan işçi sendikası Birleşik Otomobil İşçileri (United Auto Workers-UAW) adına Genel Danışman Stephen 1. Schlossberg imzasını taşımaktadır:

Amerikan İşçileri ve milletinin karşı karşıya bulunduğu en acil konulardan birisi yabancılarla ticari ilişkilerini nasıl halledeceğidir.

Ekonominin istikrarsız olduğu bu dönemde birleşik devletlerin ticari hedefleri ne olacaktır?

Oturumumuzu idare eden ve UAW’nin görüşlerini konu dışı izah eden Başkan Woodcock’un sözleri konuyu en iyi şekilde izah etmektedir.

Birlikte gönderdiğimiz bu küçük kitapçığın sizde kalmasını ve okumanızı Amerikan işçilerini gerçekten koruyan UAW’nin Dış ticaret politikasını öğrenmek isteyen ve topluluğumuz içerisinde bulunan başka birisine devretmenizi rica edeceğim.

Saygılarımla.³¹⁷

Otomobil-İş dergisinin “Sendikal Haberler” bölümünde, farklı ülkelerde endüstri ilişkilerinde yaşanan gelişmeler, sendikaların grev, toplu sözleşme ya da konferans gibi etkinliklerine ilk sayısından başlayarak yer verilmektedir.

1973-1974 DÖNEMİ TOPLU İŞ SÖZLEŞMELERİ

Otomobil-İş 5. ve 6. Genel Kurullarının toplandığı 7 Mayıs 1972 ve 9 Haziran 1974 tarihleri arasında 32 toplu sözleşme imzaladı. Bu dönemde bağtlanan toplu iş sözleşmelerinin tamamı iki yıllık sözleşmelerdir. Otomobil-İş, iki yıllık sözleşme ilkesini bu dönemde de korumayı başarmıştır.

BİRİNCİ DÖNEM TOPLU İŞ SÖZLEŞMELERİ

Bu dönemde, Remas Redüktör ve Makine Sanayi A.Ş., Omtaş Otomotiv Transmisyon Aksamı Sanayi ve Ticaret A.Ş., AEG-ETI Elektrik Endüstrisi A.Ş., Aysal Tel ve Tel Mamulleri Sanayi ve Ticaret A.Ş., Sığma Döküm Sanayi ve Ticaret Limited,

Gebze-Çayırova'da kurulu Şahin Motor Yatakları Sanayi ve Ticaret A.Ş., Kaliteli Çelik Sanayi ve Ticaret A.Ş., Feniş Alüminyum Sanayi ve Ticaret A.Ş., Oto Yan San Ortaklığı, Hisar Çelik Döküm ve Makina Sanayi A.Ş., Aldıkaçtılar Demir-Çelik ve Döküm Sanayi ve Deniz Ticareti A.Ş. işyerlerinde Otomobil-İş 1. dönem toplu iş sözleşmelerini bağtlanmıştır. Omtaş Otomotiv Transmisyon Aksam Sanayi ve Ticaret A.Ş. işyerinin 2. dönem toplu iş sözleşmesi de yine bu dönemde bağtlanmıştır.

İki yıllık bir süre içinde aralarında büyük ve orta ölçekli işyerlerinin de bulunduğu bu çapta bir örgütlenmeyi toplu iş sözleşmeleriyle kalıcı hale getirmiş olması dikkat çekicidir. İşyerleri İstanbul Kartal, Gebze ve Kocaeli bölgesindedir.

MESS'LE TOPLU PAZARLIK

Otomobil-İş bu dönemde MESS'le Chrysler Çelik Sanayi A.Ş., AEG-ETİ Elektrik Endüstrisi A.Ş., Elektrofer Çelik Sanayi A.Ş., Kroman Çelik Sanayi A.Ş., Yücel Boru ve Profil Endüstrisi A.Ş., ECA Pres Döküm Sanayi A.Ş. işyerlerinde MESS'le masaya oturmuştur.

AEG-ETİ Elektrik Endüstrisi A.Ş. işçilerin Maden-İş'ten istifa ederek Otomobil-İş'e üye oldukları bir işyeri idi. MESS'le yürütülen AEG-ETİ müzakereleri MESS tarafından çıkmaza sokulmuş, uyuşmazlıkla sonuçlanmış, Uzlaştırma Kurulu kararı Otomobil-İş tarafından kabul etmesine rağmen MESS tarafından reddedilmiş ve bunun üzerine sendika 30 Eylül 1972 tarihinde grev kararı almıştı. MESS de buna karşı lokavt kararı almış, ancak işverenin MESS'ten ayrılması ve sendikadan toplantı talep etmesi üzerine taraflar 6 Ekim 1972 tarihinde bir araya gelmişler ve anlaşma sağlayarak 21 Ekim 1972 tarihinde toplu iş sözleşmesini imzalamışlardı. AEG-ETİ müzakereleri, MESS'in toplu pazarlık sürecinde işyerlerinin koşullarını değil birtakım katı ilkeleri gözettiğinin pek çok örneğinden biri olmuştu. Sözleşmenin yürürlük süresi 1 Temmuz 1972-30 Haziran 1974'tür. Ancak protokolle ücret zamları bir ay önceden, 1 Haziran 1972 tarihinden başlayarak uygulanacağı kabul edilmiştir.

Elektrofer Çelik Sanayi A.Ş. işyerinde MESS'le 1 Eylül 1972 tarihinde başlayan 2. dönem toplu sözleşme görüşmeleri de yapılan 7 oturum sonunda 25 Ekim 1972 tarihinde yine kilitlenmiş, 33 maddede üzerinde uyuşmazlık tutulmuştu. Uyuşmazlık

konuları, kıdem ve ihbar tazminatları ve parasal haklardı. Otomobil-İş durumun "bu safhaya gelmesinde başlıca rolü MESS sendikasının menfi tutumu" oynamıştır değerlendirmesini yapmaktadır.³¹⁸ Uyuşmazlık Kurulu'nun teşkili aşamasında, henüz üçüncü tarafsız arabulucu seçilmeden işverenin MESS dışında toplantı talep etmesi üzerine 24 Kasım 1972 tarihinde şirket merkezinde taraflar bir araya gelmişler ve mutabakata vararak anlaşma protokolünü imzalamışlardı. MESS varılan mutabakatı tanımayarak sözleşmeyi imzalamadı. Anlaşma protokolünün ardından toplu iş sözleşmesi, 14 Aralık 1972 günü fabrikada yapılan bir törenle imza edildi. İmza töreninde Türkiye Metal-İş Federasyonu Başkanı Enver Kaya'da "şeref misafiri" olarak bulunmuştur.³¹⁹

Kroman Çelik Sanayii, Otomobil-İş'in 1969-1970 döneminde yürütülen örgütlenme çalışmalarıyla sendikaya katılmış, ancak sendika işyeri işverenin üye olduğu ile MESS'le toplu sözleşme müzakerelerine önemli bir gecikmeyle, 3 Nisan 1972 tarihinde başlayabilmişti.³²⁰ 31 Temmuz 1972 tarihine kadar 7 toplantı yapıldı. Bu süreçte 80 maddeden oluşan sendika teklifinin ancak 31 maddesi üzerinde anlaşma sağlanabilmiş, 39 madde üzerinde uyuşmazlık tutulmuştu. Uzlaştırma Kurul kararının işveren tarafından kabul edilmemesi üzerine Otomobil-İş grev kararı alarak 15 Ağustos 1972 tarihinde uygulamaya koydu. 29 Nisan 1973 tarihinde varılan anlaşma ile toplu iş sözleşmesi imzalanmış ve grev kaldırılmış, toplu iş sözleşmesi 11 Haziran 1973 tarihinde imzalanmıştır.³²¹

MESS'e üye olan Yücel Boru ve Profil Endüstrisi A.Ş. işyerinde örgütlenme sürecinin ardından toplu görüşmeler 29 Mart 1973 tarihinde başlamış ve 12 Haziran 1973 tarihine kadar 8 toplantı yapılmıştı. MESS'in katı tutumu taraflar arasında anlaşma imkânı vermemiş, ancak konu uzlaştırmaya intikal etmeden işverenin görüşme talebi üzerine taraflar bir araya gelerek 19 Haziran 1973 tarihinde yaptıkları toplantıda toplu iş sözleşmesini bağtlanmışlardı.³²² Yücel Boru sözleşmesi, doğrudan işverenle ve MESS'e rağmen imzalanan sözleşmelerden biri olmuştur.

Bu dönemde Otomobil-İş'in, İstanbul, Kartal-Maltepe'de kurulu ECA Pres Döküm Sanayi A.Ş. işyerinde MESS'le yürüttüğü 2. dönem toplu pazarlık süreci de MESS'e rağmen kotarılan sözleşmelerden biri olmuştur. Görüşmeler 8 Mart 1973

tarihinde işyerinde yapılan toplantıyla başlamış, 17 Nisan 1973 tarihine kadar 7 oturum yapılmış, MESS’le bir mutabakat sağlanamamış ve konu Uzlaştırma Kurulu’na intikal etmiştir. Uzlaştırma Kurulu, 28 Haziran 1973 tarihinde verdiği kararı 2 Temmuz 1973 tarihinde taraflara tebliğ etmiş karar gerek Otomobil-İş ve gerekse MESS tarafından kabul edilmemiştir. Sendika, 4 Temmuz 1973 tarihinde grev kararı almış ve gerekli bildirimleri yapmıştır. Grev kararı Sıkıyönetim Komutanlığına da bildirilmiştir. Grev kararı karşısında MESS de lokavt kararı almıştır. Grev kararından bir hafta sonra işverenin talebi üzerine taraflar 13 Temmuz 1973 tarihinde bir araya gelmişler, Uzlaştırma Kurulu kararının üzerine yeni haklar ilave edilmek suretiyle anlaşmaya varmışlardır. Toplu iş sözleşmesi protokolün ardından 1 Mart 1973 tarihinde imzalanmıştır. MESS “prensiplerine uymayan” toplu iş sözleşmesini imzalamamıştır.³²³

1972-1974 DÖNEMİNDE MÜNFERİT SÖZLEŞMELER

Otomobil-İş bu dönemde bir dizi sözleşmeye de imza attı: MES Makina ve Elektrik Sanayi A.Ş., Karmasan Kartal Makina Sanayi A.Ş., Çiftçiler Ticaret ve Sanayi T.A.Ş., Aysal Tel Ve Tel Mamulleri Sanayi ve Ticaret A.Ş., Ak-Kardan Sanayi ve Ticaret A.Ş., Sağlık ve Sosyal Yardım Bakanlığı Bölge Depo ve Tamirhane Müdürlüğü, Makina Takım Endüstrisi A.Ş., Türk Otomotiv Endüstrileri A.Ş. (TOE), Altınbaşak Zirai Makina ve Aletler Sanayi A.Ş., Mat Motorlu Araçlar Ticaret A.Ş., Sace Elektrik A.Ş., Otopar Sanayi ve Ticaret A.Ş., Servis Ticaret Limited Şirketi, Hatipoğlu Kolektif Şirketi, Otoyol Sanayi A.Ş., Aldıkaçtılar Demir-Çelik ve Döküm Sanayi ve Deniz Ticareti A.Ş., Çelik Montaj Ticaret ve Sanayi A.Ş.

Otoyol Sanayi A.Ş., Hatipoğlu Kolektif Şirketi, Omtaş Otomotiv Transmisyon Aksam Sanayi ve Ticaret A.Ş. toplu sözleşmeleri Otomobil-İş’in grev kararı almasının; Çelik Montaj Ticaret ve Sanayi A.Ş. sözleşmesi ise karşılıklı grev ve lokavt kararlarının ardından ve kararlar uygulanmadan imzalanmıştır.³²⁴

MES MAKİNA SÜRECİ

İstanbul, Kartal-Cevizli’de kurulu MES Makine ve Elektrik Sanayi A.Ş. işyerinde 2. dönem toplu sözleşme süreci sıra dışı ve ilgi çekici gelişmesiyle anılmaya değer. Görüşmeler 6 Ocak 1972 tarihinde

başlanmış ve 2 Mart 1972 tarihine kadar 6 toplantı yapılmış, 80 maddelik sendika teklifinin 73 maddesi üzerinde taraflar anlaşmaya varmışlardır. Ancak son toplantıda, parasal haklarla ilgili 7 maddede üzerinde anlaşma sağlanamamış ve uyuşmazlık tutanağı tutulmuş, konu Uzlaştırma Kurulu’na intikal ettirilmiştir.

Uzlaştırma toplantıları 7 Nisan 1972 tarihinde başlamış ve 19 Nisan 1972 tarihinde Kurul kararı taraflara tebliğ edilmiştir. Otomobil-İş geleneklere uygun olmayan Kurul kararını kabul etmemiştir:

“Gerek hukuk düzeninde ve gerekse hakemlik müessesesinde emsali görülmeyen karar veren uzlaştırma kurulu (Sendika tarafsız aracısı muhalefet etmiştir) (...) sözleşme müzakerelerinde kabul edilen (13) maddeyi de değiştirmiş olup eski sözleşme hükmü olarak kabul etmiş ve yalnız ücret zammı olarak birinci yıl 70 kuruş, ikinci yıl 30 kuruş zam yapılmasına karar vermiştir. Halbuki aynı görüşleri işveren müzakerelerde zaten teklif etmişti.”

Böylece Otomobil-İş, 24 Nisan 1972 tarihinde grev kararı alarak gerekli bildirimler yapmıştır. Aynı tarihte işveren de lokavt kararı almıştır. Sonraki gelişmeler Otomobil-İş kayıtlarında şöyle anlatılmaktadır:

Hadiseler bu mahalde seyrederken işyerinde bazı işveren temsilcileri ve onların yakınları işyerinin kapanacağını, çok kimsenin işsiz güçsüz kalacağını beyanla işçileri Hakem kararını kabule zorladıkları ve ellerinden yazılı beyan aldıkları görülmüştür.

Ancak bu duruma inanmak istemiyen Sendikamız işyerine bir yetkili göndererek tekrar üyelerin gizli olarak yazılı görüşleri alınmış, fakat maalesef büyük bir ekseriyetle işverenin teklifini kabul ettikleri görülmüştür.

(Belgeler sendikamızda saklıdır) Bu şartlarda sendikamızın bu sözleşmeyi imzalamasına imkan olmadığı üyelere anlatılmış arzu ederlerse hemen Grev yapabileceğimiz bildirilmiştir.

İşveren de durumlardan tedirgin olmuş ve anlaşma olanakları aramıştır.³²⁵

Böylece taraf temsilcileri 25 Nisan 1972 tarihinde bir araya gelerek anlaşma protokolünü imzalamışlardır.

İŞYERİ	İMZA TARİHİ	YÜRÜRLÜK	SÜRE
CHRYSLER	17 Mayıs 1972	1 Nisan 1972	2 YIL
REMAS REDÜKTÖR	9 Eylül 1972	1 Nisan 1972	2 YIL
MES MAKİNA	22 Mayıs 1972	1 Mayıs 1972	2 YIL
OMTAŞ OTOMOTİV	26 Mayıs 1972	1 Temmuz 1972	2 YIL
AEG-ETİ ELEKTRİK ENDÜSTRİSİ	21 Ekim 1972	1 Temmuz 1972	2 YIL
ELEKTROFER ÇELİK SANAYİ	4 Aralık 1972	1 Eylül 1972	2 YIL
KARMASAN MAKİNA	8 Mart 1973		2 YIL
ÇİFTÇİLER SANAYİ	19 Mart 1973	1 Ocak 1973	2 YIL
AYSAL TEL	20 Mart 1973	1 Ocak 1973	2 YIL
SİĞMA DÖKÜM SANAYİ	16 Mart 1973	1 Mart 1973	2 YIL
AK-KARDAN SANAYİ	15 Mayıs 1973	1 Nisan 1973	2 YIL
SSYB TAMİRHANELERİ	17 Mayıs 1974	1 Mart 1973	1 YIL
KROMAN ÇELİK	11 Haziran 1973		
MAKİNA TAKIM ENDÜSTRİSİ	3 Temmuz 1973	1 Haziran 1973	2 YIL
TÜRK OTOMOTİV ENDÜSTRİLERİ (TOE)	6 Temmuz 1973	1 Mayıs 1973	2 YIL
YÜCEL BORU VE PROFİL	19 Haziran 1973	1 Mayıs 1973	2 YIL
ECA PRES DÖKÜM	20 Temmuz 1973	1 Mart 1973	2 YIL
ALTINBAŞAK ZİRAİ MAKİNA	26 Temmuz 1973	1 Haziran 1973	26 AY
MAT MOTORLU ARAÇLAR	5 Eylül 1973	1 Temmuz 1973	2 YIL
ŞAHİN MOTOR YATAKLARI	7 Eylül 1973	1 Haziran 1973	2 YIL
SACE ELEKTRİK	26 Ekim 1973	1 Temmuz 1973	2 YIL
OROPAR SANAYİ	17 Ekim 1973	1 Temmuz 1973	2 YIL
KALİTELİ ÇELİK SANAYİ	12 Şubat 1974	1 Ekim 1973	2 YIL
FENİŞ ALÜMİNYUM	22 Şubat 1974	1 Ocak 1974	2 YIL
OTO YAN SANAYİ	19 Mart 1974		
SERVİS TİCARET	4 Nisan 1974	1 Ocak 1974	2 YIL
HİSAR ÇELİK DÖKÜM	5 Nisan 1974	8 Şubat 1974	23 AY
HATİPOĞLU KOLL. ŞTİ.	14 Nisan 1974	1 Ocak 1974	2 YIL
OTOYOL SANAYİ	3 Haziran 1974	1 Ocak 1974	
OMTAŞ OTOMOTİV	4 Ekim 1974	1 Temmuz 1974	2 YIL
ALDIKAÇTILAR DEMİR-ÇELİK DÖKÜM	17 Ağustos 1974	1 Temmuz 1974	2 YIL
ELEKTROFER ÇELİK SANAYİ	31 Ekim 1974	1 Eylül 1974	2 YIL
ÇELİK MONTAJ SANAYİ	10 Nisan 1975	13 Kasım 1974	2 YIL

OTOMOBİL-İŞ'İN 1974 YILI SONUNA KADAR OLAN TOPLU SÖZLEŞMELERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ

1963 yılına kadar Türkiye’de toplu sözleşme metinlerine örnek/kaynak teşkil eden düzenlemeler sınırlı sayıdaki kolektif akit ve zorunlu tahkim yoluyla ortaya çıkan hakem kararları yanında asıl olarak işyerlerindeki iç yönetmelikler ve sendika tüzükleri olmuştur.

3008 sayılı İş Kanunu işverenlerin, her türlü çalışma koşullarını, işçilerin tabi tutulacakları disiplin hükümlerini, işçi sağlığı ve iş güvenliği önlemleri ile sosyal yardımları düzenleyen ve mevzuata aykırı düşmeyen bir iç yönetmelik hazırlamalarını zorunlu kılıyordu. (...) Burada önemli bir nokta, iç yönetmeliklerin ‘50’lerin sonlarından başlayarak özellikle kamuda sendika müdahaleleriyle müzakereye açılmış, bu yolla yönetmelik hükümlerinde işçi talepleri yönünde değişiklikler yapılmış olmasıdır. İç yönetmelikler 1963 sonrasında toplu pazarlık masalarına getirilecek, toplu iş sözleşmelerinin şekillenmesinde çok etkili, hatta kimi sektörlerde belirleyici olacaktır.

Özellikle kamuda iç yönetmeliklerle sağlanan kimi sosyal yardım ödemelerinin, 1947 yılından sonra özel sektörde, aynı kalemden çıktığı daha ilk bakışta anlaşılan sendika tüzüklerinde düzenlendiğini görüyoruz. Bu tüzüklerde sendikaların faaliyet alanı şu şekilde çizilmektedir: “Hastalık, işsizlik ve ihtiyarlık, sakatlık ve ölüm halleri için üyelerine kanunlarla ve bazı iş yerlerinin hususi yardım hizmetleriyle zaten temin edilmekte olan yardımlar dışında yardımlaşma sendikaları kurmak ve üyelerinin ve ailelerinin sigorta sözleşmeleri akdetmek.” Bu yönelim sendikalar için, örgütlenmenin, sendikayı işçi için bir çekim merkezi durumuna getirilebilmenin önemli araçlarından biri olarak ortaya çıkmıştı. Sendikalar, 1963 yılı sonrasında bu yükü toplu sözleşmeler yoluyla işverenlere aktarmaya başlayacaklardır.³²⁶

Böylece Türkiye’de “işyeri sorunlarının çözümünü esas alan ve çok ayrıntılı sosyal yardım düzenlemelerine yönelen bir mücadele/müzakere süreci

ve toplu iş sözleşmesi tipi, toplu pazarlık sürecinin başlıca karakteri haline gelmiştir. Otomobil-İş’in 1964 yılından başlayarak bağtladığı ilk toplu sözleşmelerde de bu özellik açıkça göze çarpmaktadır.

Otomobil-İş de diğer sendikalar gibi, bağtladığı ilk toplu iş sözleşmelerinden başlayarak yakacak, yıllık ücretli izin, giyim, evlenme, doğum, ölüm, çocuk paraları, tahsil yardımı gibi sosyal yardım kalemlerini sözleşme metinlerine almış, her sözleşme döneminde bu kalemlerde artışlar sağlamıştır. Bunların yanında kimi sözleşmelerde yer alan prim uygulamaları da dikkat çekicidir.

Yılda bir ya da iki aylık ücret tutarındaki ikramiye ödemeleri de Otomobil-İş toplu sözleşmelerine bu yıllarda girmeye başlamıştır.

Otomobil-İş’in bu dönemdeki toplu pazarlık süreci incelendiğinde çalışma sürelerinin düşürülmesinin önemli bir hedef olarak savunulduğu görülmektedir. Bu dönemde Chrysler’de 48 saat olan yasal haftalık çalışma süresinin 45 saate düşürülmesi, ancak ödemenin 48 saat üzerinden yapılması toplu sözleşme hükmü haline getirilebilmiştir. 45 saatlik iş haftasının vardiya düzenine de uygun olması her ne kadar sendika için müzakere sürecinde görece avantaj sağlasa da, bu kazanım işçi sınıfının evrensel ilkesi olan “daha kısa iş haftası” talebinin hayata geçirilmesi bakımından önemlidir. Ayrıca 45 saatlik çalışma karşılığında 48 saat üzerinden ücret ödenmesinin toplu sözleşmelere girmesi küçümsenemeyecek bir gelişmedir. Çalışma sürelerinin düşürülmesi izleyen yıllarda Otomobil-İş’in altına imza koyduğu pek çok sözleşmede de hayata geçirilecektir.

Otomobil-İş’in toplu iş sözleşmelerinin önemli özelliklerinden biri de “Asgari Ücret” başlığı altında işyeri asgari ücretinin yani işe giriş ücretinin hemen her sözleşmesinde belirlenmiş olmasıdır. Bu düzenleme, işe yeni giren işçilerin kanuni asgari ücretin üzerindeki ücretlerle işe başlamaları ve böylece işyerinde gerek ücret farklılıklarının azaltılarak işverenlerin yüksek ücretli işçilerin yerine düşük ücretlerle işçi alma girişimlerini caydırıcı

etkisiyle “iş güvencesi” yönünde bir adımdır. Ayrıca bu düzenlemenin işyerlerinde ücret sistemini “eşit işe eşit ücret” ilkesine yaklaştıran sonuçları da vardır.

İşe giriş ücreti, sonraki yıllarda da Otomobil-İş’in çok önem verdiği toplu pazarlık ilkelerinden biri olacaktır. Sendika ücret politikasını çizerken, ülke düzeyinde belirlenen asgari ücretin, toplu sözleşme kapsamı dışında kalan “çok küçük üniteler ve tarım kesimi için faydalı olduğu” buna karşılık “toplular sözleşme düzenine girmiş işyerlerinde zaten yevmiyelerin büyük çoğunluğunun en düşük ücretin üzerinde” olduğu görüşünden hareket etmektedir. Bu çerçevede Özeren, asgari ücretin yükseltilmesi çabalarını da “konfederasyonlar ve sendikalar arasında işçilere şirin gözükebilmek yarışısı” olarak nitelemektedir: “En düşük ücretin tespitinde sendikaların ve konfederasyonların bir bardak su da fırtına koparmalarına bir türlü akıl erdiremiyoruz.” Özeren, toplu iş sözleşmesi ile işe giriş ücretlerinin her zaman kontrol altına alınabileceğini ve gerçek sendikaların bu ücreti her zaman günün şartlarına göre ayarlayabilecek güçte” olduklarını belirtmektedir:

Böylece taban ücretinin üstüne her zaman çıkabilme olasılığı varken bunun yerine sözde devletle pazarlık edip Toplu İş Sözleşmesi düzenine katkı getirdiğini iddia etmek safdillik olur. Ancak en düşük ücret Toplu İş Sözleşmesi girmeyen yerler için tespit edilebilmelidir. Böylece her iş kolundaki sendikalarda işkollarının niteliklerine göre ücret tespitlerini sözleşmelerle saptamalarının en doğru yol olduğuna inanmak gerekir. Böylece güçlü sendikalarla mantar sendikaların kolayca birbirinden ayrılması imkânı sağlanmış olur.

Bu görüş tabii ki işveren kesiminin işine ters gelmekte, ellerinin altındaki sendikaları kaybetmek istememektedirler. Sonra da en düşük ücretin saptanması sırasında ülke ekonomisini yıkıyor diye bağırmaları gerçeklerle bağdaşmamaktadır.³²⁷

Öte yandan, parasal haklara ilişkin olarak pek çok sözleşmede fazla çalışma ücretlerinin hesaplanmasında kanuni düzenlemeyi aşan zamlar sağlanmış, kimi sözleşmelerde de gece çalışmaları için zamlı ödemeler getirilmiştir.

Sendikanın 1964-1974 yıllarında bağtlatdığı toplu iş sözleşmelerindeki bir diğer ortak yan da iki yıllık sözleşme süresinin esas alınmış olmasıdır. Otomobil-İş’in iki yıllık sözleşme ilkesi zaman içinde daha da pekişecek ve 1976 yılında Otomobil-İş Genel Başkanı Aydın Özeren, toplu iş sözleşmesinin süresinin sendikanın toplu pazarlık sürecindeki başarısının bir kanıtı olduğunu yazacaktı:

Halbuki sendikal ortama bakıldığında devrimciyiz diyen sendikaların bile üç yıllık sözleşmeler bağtlatması, işverenlerin desteğini alan sarı sendikaların ekmeğine yağ sürmektedir. Böylece hayat pahalılığı ile ücret zamları arasındaki orantı kurabilmek zorlaşmakta, işçi hakları zayı olmaktadır.

Kaldı ki iki yıllık Toplu İş Sözleşmelerinde dahi, zaman zaman güncel şartlarla çelişkilere düşüldüğü görülmektedir.

Bütün bunlar ortadayken Amerika’dan ve Avrupa’nın bazı ülkelerinden örnekler göstermek suretiyle süreleri üç yıla çıkarmaya uğraşmak işçi kesimine ihanetten başka bir şey değildir.

Kaldı ki, devrimcilik kimsenin şahsi malı değildir. Devrimci maskesi takarak işçilerin sömürülmesine ebette ki müsaade edilmeyecektir.

Disk Konfederasyonu yapılan bu oyunları acaba gizleyebilir mi? Ülkemizde üç yıllık sözleşme icadını çıkaranları elbette ki işçi sınıfı affetmeyecektir.

Özeren yazısında sendikaların bir yıllık sözleşme ilkesini bir hedef olarak önlerine koymaları gerektiğini ve bunun için de işçi konfederasyonlarının bir mutabakat sağlamalarının önemine değinmektedir:

Türkiye’deki işçi konfederasyonları işçi sınıfının hakkını koruyabilmek için bir yıllık sözleşme statüsünde mutabakat sağlamalıdır. Aksi halde bu aldatmaca oyun, işçilerin hayat şartları altında ezilmesini önleyemez. Örgütümüz bu aşama için büyük çalışmalar içinde bulunmaktadır. Ne yazık ki etrafımızda aynı fikirde sendikalar bulamamanın üzüntüsü içindeyiz.³²⁸

Otomobil-İş, Türk-İş'in kararı doğrultusunda 274 ve 275 sayılı kanunların yürürlüğe girdiği gün olan 24 Temmuz'u "İşçi Bayramı" olarak benimsemiş ve bu günlerde işçilere bir gün ücretli izin verilmesi gereğini savunmuş, toplu iş sözleşmelerine bu yönde hükümler koymaya özen göstermiştir. Bu dönemde Chrysler, Karmasan, Aysal Tel, ECA Pres Döküm, Altınbaşak Zirai Makina, Kaliteli Çelik fabrikalarında 24 Temmuz'un ücretli tatil günü olduğunu düzenleyen maddeler toplu iş sözleşmelerinde girmiştir. Bu sendikanın ilkesel maddelerinden biridir.

Otomobil-İş'in toplu sözleşmelerinde ilkesel olarak önem verdiği diğer düzenlemeler de Disiplin Kurulu ile ihbar ve kıdem tazminatlarının arttırılması olmuştur. Sendika işyerlerinde Disiplin Kurulu kurulmasına özel bir önem vermiş ve kimi sözleşmelerinde bu düzenlemeler yer almıştır. Otomobil-İş'in toplu sözleşmelerinin neredeyse tamamında kanuni ihbar önellerinin ve kıdem tazminatına esas olan kanuni sürelerin arttırıldığı görülmektedir. Sendika 6. Dönem Çalışma Raporu'nda bu iki nokta üzerinde durmaktadır: "Disiplin Kuruluna karşı olan işverenlere bu konuyu artık kabul ettirmiş büyük bir çoğunlukla sözleşmelerde Kıdem ve İhbar tazminatlarında artışlar sağlanmıştır."³²⁹

Otomobil-İş'in 1970 ve 1971 toplu işçi çıkarmalarının ardından bağıtladığı toplu iş sözleşmelerinde üzerinde önemle durduğu bir düzenleme de "toplu işçi çıkarma" başlığı altında kimi toplu sözleşmelere girmeye başlamıştır. Bu düzenlemeye göre toplu işçi çıkarılması durumunda "ilk giren son çıkar" ilkesine göre hareket edilecek ve işyerinde çalışan sendika temsilci ve yöneticileri en son çıkarılan işçiler olacaktır.

Sendika toplu pazarlığa yaklaşımını ve hedeflerini ortaya koyarken, kamu sektörüne işaret etmektedir: "Amacımız bu konuda üyelerimizin iş yerlerinde tıpkı Devlet Sektöründe olduğu gibi işini kaybetmek kaygısından uzak olarak değişen hayat şartlarına uydurabilmektir. (...) Toplu iş Sözleşmelerindeki aldığımız neticeler[in] Otomobil-İş üyelerini istenilen noktalara büyük bir hızla yaklaştırdığını görmenin kıvancı içindeyiz."³³⁰

9 Haziran 1974 tarihinde toplanan 6. Genel Kurul'a kadar olan dönemdeki toplu iş sözleşmelerini değerlendirirken Otomobil-İş, 7 Mayıs 1972 tarihinde yapılan 5. Genel Kurul'dan sonraki toplu sözleşmelerin, sendikanın diğer devrelerin üstünde başarılar elde etmesine "vesile" olduğunu kaydetmektedir. Sendika, toplu iş sözleşmesi taslağını "yeni röntüslara sokarak" günün koşullarına uydurabilmek için verilen emeklerin zor de olsa semeresini verdiğini, sözleşmelerin "tek tip üzerinde" toplanmasına muvaffak olunduğunu kaydetmektedir.³³¹

Otomobil-İş bu yıllarda MESS'le masaya oturmaya başlamıştır. 1970'lerin başlarında MESS'le başlanan ama MESS dışında işverenle bitirilen toplu sözleşmeler de olmuştur. Otomobil-İş'in MESS'e ilişkin değerlendirmesi, MESS'in "prensiplerine sadık kalmadığı" ve bu yüzden MESS'le anlaşma imkânlarının gün geçtikçe zorlaştığı şeklindedir. "Buna karşılık prensibine bağlı Otomobil-İş Sendikası her devrede prensiplerini tutmaktadır." Son derece naif olan bu yaklaşım, MESS'e bağlı işyerlerinde yürütülen toplu pazarlık süreçlerinin çoğunluğunun uyuşmazlıkla sonuçlanması olgusunun nedenlerini, sendikanın çalışmalarının "MESS tarafından benimsenmemiş" olmasında görmektedir.³³²



KIBRIS BARIŞ HAREKÂTI ve OTOMOBİL-İŞ

1974 yılının en önemli olaylarından biri 20 Temmuz sabahı başlayan Kıbrıs Barış Harekâtı olmuştur.

Türkiye’de sendikalar, 1940’lı yıllardan beri dış politika sorunları konusunda dönemin devlet politikasına paralel hareket etmişlerdir. “Bunların en bilineni Kıbrıs konusundaki tutumdur. Türk-İş’li sendikacılar tarafından Kıbrıs Türktür Cemiyeti (KTC) kurulmuş ve 1950’li yıllarda Kıbrıs mitingleri yapılmış ve Kıbrıs’a ziyaretler yapılmıştır.”³³³ DİSK de kuruluşundan başlayarak Kıbrıs sorunu ile ilgilenmiş, 1967’de Yunanistan’da yapılan faşist albaylar cuntasına karşı Kemal Türkler tarafından yapılan açıklamada hem cunta hem de ABD başkanı sert ifadelerle protesto edilmiştir. Açıklamada ABD ve NATO’ya sert eleştiriler yer almış ve “topun, tüfeğin senin olsun, biz faşist Yunan Cuntasını tükürüğümüzle boğarız” denmiştir.³³⁴ Sendikaların Kıbrıs konusundaki duyarlılığı ‘70’lerde de sürmüştür.

15 Temmuz 1974’te Yunan milliyetçisi silahlı bir örgüt olan EOKA, Yunanistan’daki faşist cuntanın emriyle Nikos Sampson liderliğinde bir darbe yaparak dönemin Kıbrıs Cumhurbaşkanı Makarios’u devirdi ve Kıbrıs Elen Cumhuriyetini ilan ederek bir dikta yönetimi kurdu. Bunun üzerine Türkiye 1960 Garanti Antlaşması’nın verdiği yetkiye dayanarak 20 Temmuz 1974’te Barış Harekâtı olarak adlandırılan bir askeri müdahalede bulundu. Müdahalenin ardından önce Yunanistan’da faşist albaylar dönemi, ardından da Kıbrıs’ta darbeye kurulan yönetim son buldu. Türkiye’nin askeri müdahalesinden sonra 22 Temmuz’da ateşkes ilan edildi. Türkiye 14 Ağustos 1974’te Kıbrıs’ta ikinci askerî harekâtı başlattı.

DİSK Kıbrıs Barış Harekâtını “net bir biçimde desteklemiş ve bu konuda hem ülke için destek kampanyası düzenlemiş hem de uluslararası sendikal çevrelere Türkiye’nin tezlerini anlatmıştır.”³³⁵ Türk-İş İcra Kurulu da Türkiye’nin adaya gerçekleştirdiği askeri müdahalenin ilk günü, Türk-İş’e bağlı kuruluşlarda açılacak hesaba 4 milyon lira yatırılmasının kararlaştırıldığını açıklamış ve Türk-İş’e bağlı sendikaların uyguladığı grevleri durdurma kararı almıştır. “DİSK de Türk-İş’e işbirliği

çağrısında bulunmuş ve işçilerin birer yevmiyelerini savaş fonuna yatırmalarını istemiştir.”³³⁶

Otomobil-İş, Kıbrıs Barış Harekâtı sonrasında, “Türkiye Kıbrıs Barış Harekâtı sırasında dünyadaki devletler arasında dost ve düşmanlarını bir kere daha tespit etmek imkânını buldu,” değerlendirmesini yapmaktadır.³³⁷

Kıbrıs Barış Harekâtı nedeniyle Amerika Birleşik Devletleri’nin (ABD) Türkiye’ye uyguladığı silah ambargosu, bir yanıyla da Türkiye’nin savunma endüstrisini yeni arayışlara yöneltti. Türk Silahlı Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı tarihçesinde, “modern ulusal savunma sanayinin ilk adımlarının” 1974 Kıbrıs Barış Harekâtı sonrasında Türkiye’nin karşı karşıya kaldığı silah ambargosunun olumsuz etkilerini azaltmak amacıyla atıldığı değerlendirilmesi yapılmakta, aynı yıl Türk Kara Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı’nın kurulduğu kaydedilmektedir:

O günlerde kamuoyunda oluşan büyük coşku, kurulan Kara, Deniz ve Hava Kuvvetlerini Güçlendirme Vakıflarına halkımızın önemli ölçüde bağış yapmasına ve onaylanan yasalarla bu vakıfların özel gelirler sağlamalarına yol açmıştır.³³⁸

Harekâtın daha ilk gününde “çeşitli kurum ve derneklerin açtıkları kampanyalar sonucunda Genelkurmay Başkanlığı ile Deniz ve Hava Kuvvetlerini Güçlendirme Vakıflarına ilk günde milyonlarca lira bağışta bulunulmuştur.”³³⁹

İşçi sendikaları Kara, Deniz ve Hava Kuvvetlerini Güçlendirme vakıflarına önemli miktarlara varan bağışlar yaptılar. Otomobil-İş de sendika bünyesinde bir yardım kampanyası başlatılması ve toplanan paraların Türk-İş fonuna yatırılması kararı aldı ve üyelerine duyurdu:

Sayın üyelerimiz;

Şanlı Ordumuz ezelden beri zaferlerle dolu tarihimize Kıbrıs Barış Harekâtı ile yeni bir sayfa eklemiştir. Tamamen meşru bir hakkın kullanılması neticesinde Kıbrıs’lı soydaşlarımızın yaşam imkânları garanti altına alındığı

gibi, diğer Ada halkı da zorbaların elinden kurtarılmıştır.

Milleti ile, Ordusu ile ve tüm olanakları ile tek vücut olmanın başarısını dosta-düşmana bir kere daha ispat etmiş bulunmaktayız. Ne kadar sevinç duysak azdır. Bu duygular, Barış Harekâtında verdiğimiz mukaddes şehitlerimizimizin acısını bir nebze hafifletmeye vesile olmaktadır.

Son olaylar tüm işçilerimizin de bütün olanakları ile şanlı ordumuzun yanında bulunduğunu bir kere daha göstermiş ve ispat etmiştir.

Gerek üyelerimizden, gerek üst kuruluşlardan gelen hizmet ve yardım önerileri Türklüğümüze yaraşır bir şekilde başlamış ve devam etmektedir. Bu husus kıvancımız olmaktadır.

Sayılan sebep gereğince, bütün işyerlerimizi kapsamak üzere bir yevmiye, Türk Hava Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı'na, bir yevmiye de Türk Donanma Vakfına yardım kararı alınmıştır.

Üyelerimizin hizmet ve dayanışma arzusu gereğince, üst kuruluşumuz Türk-İş tarafından belirtilmiş bulunan fona gönderilmek üzere yapılacak ücret yardımlarının, Temmuz ayından kesilecek bir yevmiyelik miktarı Türk Hava Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfına, Ağustos ayından kesilecek bir yevmiye miktarı ise Donanma Vakfına ait olmak üzere bordrodan kesilerek Kadıköy İş Bankasının Rıhtım Şubesi 889 numaralı hesabına yatırılacaktır.

Durum bilgilerinize sunulur, bu vesile ile, zaferimizin tüm ulusumuza ve insanlığa kutlu olmasını dileriz.³⁴⁰

Otomobil-İş örgütlü olduğu işyerlerine de bir yazı göndererek bağışların kesilerek belirtilen banka hesabına yatırılmasını istedi.

İşyerlerinin bu yazıya dayanarak işçi ücretlerinden kestikleri paraları "üstlerine bazı ilaveler yaparak veya hiç yapmayarak" direkt olarak işyeri adına vakıflara yatırdıkları bilgisi de Otomobil-İş kayıtlarında yer almaktadır: "Örgütümüz bunu önce işyerlerinin kamuoyunda kendi adlarına reklamını yapmak için uyguladıklarını sanıyorlardı. Ta ki toplanan bu yardım fonu ilgili kuruluşlara yatırıldığı zaman gerçek öğrenildi. Bu yardımlar işyerlerinin defterlerine işlenebiliyormuş. Böylece en mukaddes bir görevin ifasında bile bazı grupların kendini düşünmesi esef vericidir. Kaldı ki daha üzücü bir olay da kesilen yardım miktarlarından, işverenlerin bir kısmı ilgili hesaba yatırmayışları acı gerçekler arasındadır. Netekim ki sendikamız bazı işverenleri yeniden ağır bir şekilde uyarıda bulunmak mecburiyetinde kaldı."³⁴¹

Böylece, Otomobil-İş üyeleri Türk Hava Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfına ve Donanma Vakfına toplam 500.000 TL bağışta bulundular. Daha sonra Otomobil-İş'in 26-27 Haziran 1975 tarihlerinde toplanan Temsilciler Meclisi'nde Kara Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı'na da bağış yapılması kararı alındı ve üyelerden toplanan 150.000 TL Kara Kuvvetleri Güçlendirme Vakfı'na Ankara'da sendika yöneticileri tarafından teslim edildi.³⁴²



**Tüm Güçlendirme Vakıflarına
650 bin lira yardım yaptık**

OTOMOBİL-İŞ 6. GENEL KURULU: 9 HAZİRAN 1974

Otomobil-İş'in 6. Genel Kurulu 9 Haziran 1974 tarihinde saat 10:00 da Kadıköy Reks Sineması'nda toplandı.

Genel Başkan Aydın Özeren'in açış konuşmasının ardından Divan oluşturuldu ve Divan Başkanlığına Metal-İş Federasyonu Başkanı Enver Kaya, yardımcılığına Temkin-İş Başkanı Fevzi Korkmaz ve kâtipliklere Otomobil-İş AEG-ETİ Baştemsilcisi Ali Şimşek, TOE Temsilcisi Mehmet Aras, OYO-YOL Temsilcisi Yılmaz Kordel seçildiler.

Genel Kurul'a Türk-İş Genel Başkanı Halil Tunç, DYF-İŞ Başkanı Adnan Başaran ve DONAT-İŞ Başkanı Recep Demir de konuk olarak katılmış ve birer konuşma yapmışlardır.

Genel Kurul'un en önemli gündem maddesi, Metal-İş Federasyonu'nun Türk Metal'e dönüşmesi sürecinde sendikanın kendisini feshederek Türk Metal'e katılması meselesiydi. Bu nedenle 6. Genel Kurul, Otomobil-İş'in Metal-İş Federasyonu ve dolayısıyla Türk-İş bağlantıları, dahası sendikanın geleceği açısından büyük önem taşıyordu. Metal-İş Federasyonu'nun 17 Kasım 1973 tarihin-

de toplanan Genel Kurulu'nda Federasyon'un ve Türk Metal'in geleceğine ilişkin olarak aldığı karar, Federasyon üyesi sendikaların Türk Metal'e iltihakını öngörmektedir ve bunun gerçekleşmesi de üye sendikaların genel kurullarında alacakları karara bağlıdır. Türk Metal'in üye sayısının 25 bini aşması durumunda Federasyon'un kendisini feshedeceği de bu kararın bir parçasıydı.

Türk-İş Genel Başkanı Halil Tunç da bu meselelerin üzerinde durdu ve Genel Kurul'da yaptığı konuşmada, metal işkolundaki sendikal bölünmeyi eleştirdi ve gelecekte Türk-İş çatısı altında bulunan en güçlü kuruluşun Türk-Metal Sendikası olacağını, Otomobil-İş Sendikası'nın bu genel kurulda alacağı kararla millî tip sendikaya geçeceğini umduğunu söyledi.³⁴³

Yapılan seçimler sonucunda Genel Başkanlığa Aydın Özeren, Genel Sekreterliğe Sami Ataç, Mali Sekreterliğe İlhan Dalkılıç, Eğitim ve Teşkilatlanma Sekreterliğine Mehmet Aras seçildi.

GENEL KURULUMUZ

A. AYDIN ÖZEREN

Sendikamızın 6'ncı olağan genel kurulu muhakkak ki şimdiye kadar yapılanların en muhteşemi olmuştur.

Sendikacılığa yakışır şekilde akdedilen bu genel kurulumuzda, mensuplarımızın önerileri örgütümüze yeni bir yön verdiği gerçektir.

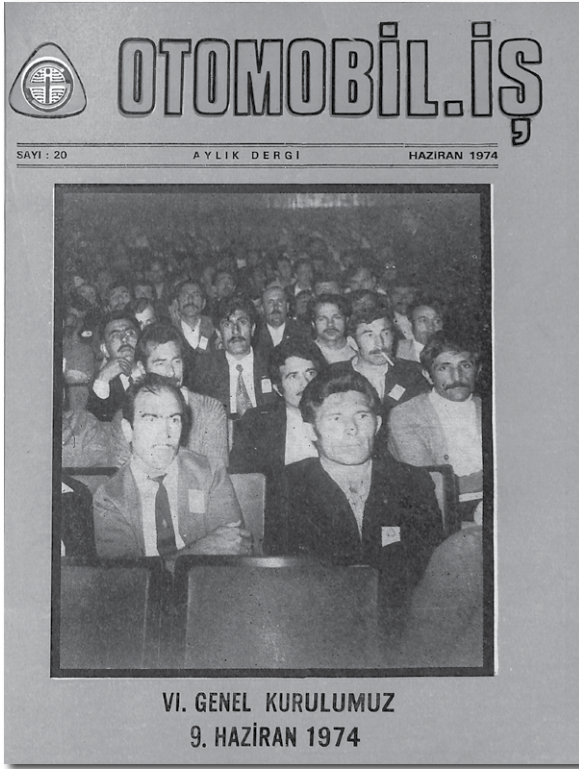
Her genel kuruldan çıkışımızda daha güçlü, daha bilinçli atılımlara sahip olmamız, sendikamızın temelinde yatan ana prensiptir. Bu prensibin bütün üye arkadaşlarda da var olduğunu bir kere daha müşahade etmek bizler için tarifi imkânsız memnuniyete vesile olmuştur. Nitekim, kongremizde alınan Türk-Metal Sendikasına iltihak kararı bunun delilidir. Bu karar Türkiye'mizde Metal iş kolunda çalışan tüm işçilerin geleceğini teminat altına alma niteliğindedir. Karar ışığı altında amaca ulaşmak için gerekli çabayı göstereceğimizi bir kere daha belirtiriz.

Ayrıca, genel kurulumuzun bizlere yakışır şekilde demokratik kurallar altında geçmesi ve her üyenin iyi veya kötü taraflarımızı serbestçe kürsüde söylemesi memnuniyet verici olmuştur. Bu da sendikamızın gücünü bir kere daha göstermiş ve her şeyin açık olduğunu, kapalı kapılar arkasında her hangi bir hususun kalmadığını yeniden saptamıştır.

Gücümüzü sendikamız üyelerinden, onların birlik ve beraberliğinden alan bizlere, tekrar görevin tevcih edilmesi daha güçlü çalışmalarımıza kaynak olmaktadır.

Tüm üyelerimizin itimatına mazhar olan kurullarımız adına üyelerimize teşekkürü borç bilmekteyiz. Bu duyularla bütün üyelerimize mutlu yarınlar dileği ile işlerinde başarılar ve yuvalarında saadetler temenni ederim.

Otomobil-İş, Sayı 20, Haziran 1974.



Gerek *Otomobil-İş* dergisinde gerekse Genel Başkan Aydın Özeren'in "Genel Kurulumuz" başlıklı değerlendirme yazısında 6. Genel Kurul'da Türk Metal'e katılması kararının alındığı belirtilmektedir. *Otomobil-İş* dergisinin haberi şöyledir: "Genel kurulumuz gündemde bulunan TÜRK METAL sendikasına katılma kararını oybirliği ile kabul etmiş ve bu alınan karar, genel kurul tarafından ayakta alkışlanmıştır."³⁴⁴ Ancak, 6. Genel Kurul sendikanın kendisini feshetmesine ilişkin bir karar almış da değildir ve bu nedenle alınan karar bir "fesih ve iltihak" kararı olmamıştır. *Türkiye Sendikacılık Ansiklopedisi*'nde, Genel Kurul'da millî tip sendikaya dönüşme ve Otomobil-İş'in Türk-Metal Sendikası'na katılması konularında yoğun tartışmalar yaşandıktan sonra, bu konudaki kararları almak üzere yönetim kuruluna tam yetki verildiği kaydedilmektedir.³⁴⁵ Bilindiği gibi Otomobil-İş, 6. Genel Kurul'dan sonra da varlığını sürdürmüş ve Türk Metal'e katılma gerçekleştirmemiştir.

Diğer üye sendikaların kendilerini feshederek Türk Metal'e katılımlarının gerçekleşmesinden sonra Federasyon, 13 Eylül 1974 tarihinde kendisini feshetti ve Türk-İş Yürütme Kurulu'nun 24 Mayıs 1975 tarihli kararıyla Federasyon'un menkul ve gayrimenkul mallarıyla diğer varlıkları Türk Metal'e devredildi. Ancak Otomobil-İş ve Federasyon'un en büyük sendikalarından Kara-

OTOMOBİL-İŞ 6. GENEL KURULU SEÇİM SONUÇLARI

İCRA KURULU

Aydın Özeren
Sami Ataç
İlhan Dalkılıç
Mehmet Aras

Genel Başkan
Genel Sekreter
Mali Sekreter
Eğitim ve Teşkilatlanma Sekreteri

YÖNETİM KURULU

Lütfü Sınar
Ruşen Aktunç
Mustafa İncesu
Şerif Özel
Hasan Vurgun
Satılmış Dural
Mehmet Candan
Rasim Özkan

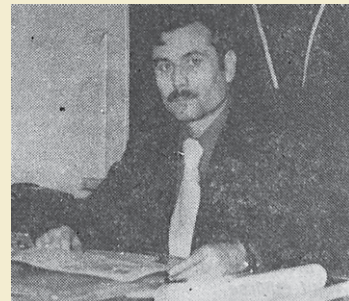
DENETİM KURULU

İbrahim Sever
Mustafa Katranlı
Kâzım Akbulut
Gülpaşa Koç
İbrahim Özer

ONUR KURULU

Salim Sosay
Tuğrul Göksel
Mevlut Bahçecik
Muzaffer Ayav
Veli Göşkün

Otomobil-İş, Sayı 20, Haziran 1974.



Mehmet Aras, Otomobil-İş Genel Eğitim ve Teşkilatlanma Sekreteri.

bük Demir Çelik Sanayii İşçileri Sendikası Türk Metal'e katılmadı. Otomobil-İş Genel Sekreteri Sami Ataç, *Otomobil-İş* dergisinde yayınlanan kısa söyleşide, Federasyon'un kendisini feshetmesi durumunda, Federasyon bünyesinde bulunan sendikaların yeni kurulmuş Türk Metal'e iltihak etmedikleri taktirde muallâkta kalmış olacaklarını belirtmişti.³⁴⁶ Nitekim, Metal-İş Federasyonu'nun kendisini feshetmesi üzerine sendikaların bağlı olduğu herhangi bir üst kuruluş kalmadı. Öte yandan Otomobil-İş Genel Başkanı, Türk Metal'in kurucu Genel Başkan Vekili idi. 1975 yılı biterken Genel Başkan Aydın Özeren, "teşkilatın arzusuna

uyarak Türk Metal'deki görevinden Otomobil-İş'in başına filen" döndü. *Otomobil-İş* dergisinde, bu durumun bütün üyeler arasında memnurlukla karşılandığı kaydedilmektedir:

"Durum Temsilciler Meclisinde de görüşülmüş ve başkanın verdiği karar ittifakla tasvip görmüştür. Otomobil-İş için yeni bir dönemin başlangıcı olan bu olayın sendikamıza hayırlı olması dileğimizdir."³⁴⁷

Gerçekten de yeni bir dönem başlıyordu ve artık Otomobil-İş bağımsız bir sendika olarak yoluna devam edecekti.

METAL-İŞ FEDERASYONUNDAN VE TÜRK METAL'DEN KOPUŞ

Otomobil-İş'in Metal-İş Federasyonu'ndan ve Türk Metal'den ayrılmasının nedenleri konusunda Otomobil-İş'in Federasyon sürecindeki tutumu ve Aydın Özeren'in daha sonra yaptığı açıklamaları, esasta bir doku uyumsuzluğu olduğunu ortaya koymaktadır.

Otomobil-İş'in Federasyon'dan ayrılmasının önemli bir nedeni, Federasyon'dan gerekli desteği görememiş olmasıdır. Otomobil-İş, 1977 yılında toplanan 7. Genel Kurul'u'na sunduğu Çalışma Raporu'nda, Otomobil-İş'in, "Türk-İş'e bağlı Metal-İş Federasyonu'nun üyeliği sırasında yaptığı örnek sözleşmeler ile federasyon içinde diğer sendikalardan farklı olduğunu" ispatladığını yazmaktadır. Raporda, "her nedense" federasyon yöneticilerinin hiçbir devrede Otomobil-İş grevlerini desteklemedikleri gibi grev mahallerine de gelmediklerine işaret edilmektedir.³⁴⁸ Aydın Özeren de bu noktanın üzerinde önemle durmaktadır:

(Federasyon'a) girince de biraz yalnız kaldık. Yani o arada sendikalar pek güçlü değil, pek fazla verim düşünülüyor. Zaten teşkilatın büyük bir kısmı devlette... Verimi yok gibi, ama biz ufak olduğumuz için işverenler daha fazla bastırıyor. Bizim mücadelemiz o zaman Maden-İş ile... Maden-İş'in gücü bizim gücümüzün çok üstünde. Ancak biz kendimizi ayakta tutabilmek için Maden-İş Sendikası'ndan daha güçlü toplu iş sözleşmesi yapma durumları ortaya çıktı. Ve biz bu hareketimizi tatbikata soktuk. Ve aşağı yukarı ilk grevimiz Türkiye'nin ilk otomobil fabrikala-

rından Chrysler'de oldu. Chrysler grevine sağ olsun Türk-İş Genel Başkanı da geldi. Ama maddi yardım pek olmuyor. O zaman sonradan öğrendiğimiz bir şey; Sağlık-İş Sendikası 10 bin lira gönderiyor, bizim de paraya çok ihtiyacımız var. Fakat Federasyonun maliye durumu o kadar bozuk ki onu bize göndermiyorlar. Grevler bittikten birkaç sene sonra bunu öğreniyorum. Sağlık-İş Sendikası Başkanı 'Aşk olsun Aydın' dedi. 'İnsan bir teşekkür mektubu yazar' dedi. Ben şaşırımdım. Hiçbir şekilde tebrik, yazı 'Greviniz hayırlı olsun' şeklinde Sağlık-İş Sendikası'ndan bir şey gelmedi. Başkan dedim, grevimiz oldu, bir hayırlı uğurlu olsun demediniz dedim. 'Aydın' dedi 'ben size para gönderdim' dedi.

Mustafa Başoğlu'dan daha sonra özür diledim. Tabii bu bizim federasyonla aramızdaki ilk ip gerilmesi oldu.³⁴⁹

Otomobil-İş, 7. Genel Kurul Çalışma Raporu'nda, "bütün bu sıkıntılara bir çıkış yolu bulabilmek amacı ile Otomobil-İş Sendikası olarak Türk Metal'in kurulması için öncülük yapılmış" olduğunu belirtmektedir. Otomobil-İş, "bu teşekkürün üst kuruluna bir yönetici vererek örgütte disiplin ve denetimi temine çalışmıştır."³⁵⁰

Otomobil-İş'in Türk Metal'den ayrılmasının temel nedeni ise, kurulan millî tip sendika ile federasyona bağlı sendikaların bölgesel toplu sözleşme yapma olanağının ortadan kaldırılmak istenmesi olarak belirtilmektedir: "... ve federasyona bağlı

sendikalar[ın] disiplin altına alınabilmesi için merkezi tip sendika yoluna başvurulmuştur.” Raporda, işçilerin “gerçek sendikalara” ihtiyacı olduğu bir devrede, “gerçeklerden ayrılmayan” Otomobil-İş’in etrafında büyük işçi kitlelerinin hızla toplanmak istedikleri de kaydedilerek, bir bölge sendikası olarak buna verilemediği de belirtilmemektedir:

Nitekim Marmara bölgesinin dışındaki illerden sendikamıza müracaatlar olmuş, o bölgede çalışan arkadaşlar sendikamızın bünyesinde toplanmak istemişlerdir. Ne yazık ki örgütümüz Marmara bölgesindeki faaliyet sahasından tüzük hükmünce dışarı çıkamaması nedeni ile, gerçekten sendikamıza inanmış işçilere faydalı olamamıştır.³⁵¹

Özeren, Otomobil-İş’in Türk Metal’den ayrılmasının nedenlerini ortaya koyarken Türk Metal bünyesinde dayanışmanın eksikliğine hatta yokluğuna ya da bu konudaki seçiciliğe de işaret ediyor:

O ara AEG-Eti ve iki grev daha var; üç grevim var benim o zaman... Milli tipe yeni geçmiştik... Biz İstanbul Şubesiyiz o zaman. Fakat üç greve yetecek parayı benim sendikal gücüm karşılayacak değil. Yine böyle tekrar işyerlerinden aidatın dışında para toplama mecburiyetinde kalıyoruz. Ben de başkan vekiliyim. İlgili şubelerimize yazdık; kafa-kasa birliği fakat Türk Metal’in kasasında para yok, ana kasada para yok... Fakat ne yazık ki bu büyük teşkilatların hiçbirinden bu ana kasaya hiç para gelmedi. Ana kasaya para girecek ki bize göndersinler.

Bu bizim teşkilattan kopmamıza sebep oldu. (...) Fakat benim grevlerimde maddi olarak hiçbir katkı olmadı. Biraz da bu konu çatlaklık verdi. O arada teşkilat esas başkanından mahrum kaldı. Enver Bey milletvekili adaylığına soyundu. O işini götürüyor. Ben Enver beyin yerine başkanlığını yürütüyorum.

Ben başkan olarak yazı yazıyorum, genel sekreterimiz o zaman Kırıkkale Sendikası başkanı Mustafa Özbek’ti. O Genel Sekreter



Metal-İş Federasyonu son genel kurulu.

olmasına rağmen oradan para getiremiyor-du veya getirmiyordu, bunu söyleyeceğim... Üzülerek söylüyorum tabii. Enver Bey Çelik-İş’in başkanı kasaları dolu para göndermiyor. Ve aşağı yukarı bir bunalım devresi başladı, bizi itiyorlardı. Yani o günlerde muvaffak olamazsak bunun neticesi İstanbul’daki Türk Metal Sendikası’nın İstanbul Şubesinin netice alamaması değil, federasyonun netice alamamasıydı. Aynı zamanda ben de oranın fahri başkanımı... Orada bir başkan var ama oradan geldiğim için fahri başkanımı ben. Hal böyle olunca biz Türk Metal’e üyelerimizi kaydetmişken yeniden ayrıldık ve Bağımsız Otomobil-İş olarak yolumuza devam ettik.³⁵²

Otomobil-İş, Türk-İş’le olan ilişkilerini de bu çerçevede ele almakta ve Türk-İş’in Federasyon’a bağlı bazı sendikalarla “politik bir grup oluşturmak için” müşterek çalışmalar içinde olduğuna işaret etmektedir:

İşte bu çalışmalar sırasında Bursa teşkilâtı grup sözleşmesi yoluna gitmesine üst kurul yöneticimiz de mani olamamış, Türk-İş’le MESS işverenler sendikasının arasındaki yakınlık böylece ortaya çıkmıştır.

Türk-İş açıkça sendikamızın üst kurul yetkisine karşı cephe almış, tekrar Kaya Özdemir’i Türk Metal Sendikasının başına getirmek için perde arkası oyunlarını teşkilâta bağlı bazı sendikalarla müşterek yürütmüştür.

İşte bu ara kongre oyunları ile federasyonun feshedildiği Türk-İş tarafından Türk Metal Sendikasının tanındığı kanunsuz olmasına rağmen Türk-İş yetkilileri tarafından ilân edilmiştir.

İşte bundan sonra siyasi partiler Türk Metal üzerinde yeni oyunlara girişmişler zaman zaman bu sendika üzerinde tesirlerini de belli etmişlerdir. Nitekim ki bu sendikanın halen bölgesel sözleşmeler yaparak işveren sendikası MESS'le müşterek çalışırken işçilerin peşişan olduğu da bir gerçektir.

Artık Otomobil-İş için Türk Metal içinde kalmanın koşulları kalmamıştı. Esasen baştan beri gergin olan ilişkiler kopma noktasına gelmişti. Aydın Özeren, bu kopuşu şöyle anlattı:

Bir arkadaş dedi ki 'Başkan senin buradan ne işin var, niye Ankara'da değilsin? Toplantı var.' Bana söylemediler. Atladım arabaya doğru Ankara'ya geldim tam toplantının biteceğine yakın. Başta hoş geldin filan. Dedim "Beyler, ne oluyor? Benim iki grevim var sizle telefonla konuştuk Çelik-İş'in kasası dolu, MKE'nin kasası dolu, para istiyorum vermiyorsunuz." Benim param var ama bahane arıyorum şimdi. "Para göndermiyorsunuz nerdeyse grev bitecek" dedim, "Nasıl kasa birliği?" Baktım teşkilatı ekarte etmeye çalışıyorlar. Dedim, "Siz Otomobil-İş Sendikası'ndan hiç darbe yememişsiniz, belli. Bana müsaade." Atladık arabaya geldik. Kartal'da Sami'yi İlhan'ı topladım, bütün işyerlerinden baş temsilcileri de topladım."³⁵³

Böylece Otomobil-İş Sendikası, Kartal'da yaptığı Temsilciler Meclisi'nde Türk Metal'den ayrılma hususunun Yönetim Kurulu'na havale edilmesini oybirliğiyle karar altına aldı.³⁵⁴ Son sözü Başkan söyleyecekti: "Dedim, böyle böyle bir durum var. Teşkilatı yemeye çalışıyorlar. Dedim, 'Yarın Otomobil-İş Sendikası'nın defterlerimi alıyorsunuz, işyerlerinize gidiyorsunuz yeniden kaydı yapıyorsunuz. Türk Metal'den istifaları yapıyoruz ve gönderiyoruz.'"³⁵⁵

Bu dönemde, Türk Metal tarafından "Otomobil-İş'in Türk-Metal'e iltihak kararında bazı usul şartlarının eksik olduğu sendikaya bildirildi ve gerçek iltihakın yapılması istendi. Ancak bu sendika ve Genel Başkanı A. Aydın Özeren de Türk Metal'den çekildi." Türk Metal'in tüzük tadilinin yapıldığı Olağanüstü Genel Kurulu 20 Kasım

1974 tarihinde toplandı ve Enver Kaya Genel Başkan, Aydın Özeren Genel Başkan Vekili, Mustafa Özbek Genel Sekreter seçildi. "Genel kuruldan 14 gün sonra, Genel Başkan Enver Kaya ile sendikası Otomobil-İş Türk-Metal'den çekilmiş olan Genel Başkan Vekili A. Aydın Özeren görevlerinden istifa ettiler."³⁵⁶

Artık yapılacak olan hukuksal bir formalitenin yerine getirilmesiydi. Türk Metal Başkanlar Kurulu, Enver Kaya'nın istifasının ardından 30 Kasım 1974'teki olağanüstü toplantısında Kaya Özdemir'i Genel Başkanlığa getirmişti. 18 Nisan 1975 tarihinde Kaya Özdemir'in başkanlık ettiği ve M. Özbek, M. Gür, E. Özşahiner, A. Tatater, F. Korkmaz, A. Ünlü, T. Sarier, A. Akçan, S. Kara, R. Bilgin, S. Erdinç, İ. Süer, E. Sekker, R. Demir, M. Yılmaz ve Ö. Erbaş'ın aza olarak katıldığı toplantıda Marmara Bölgesi Merkez Şubesi'nin durumu konuşuldu. Toplantı sonunda alınan 6 Sıra No.lu kararda, Şube Sekreteri İlhan Dalkılıç'ın dinlendiği ve Şube'nin kapatılmasına ve ilgili meclilere gerekli bildirimlerin yapılmasına karar verildiği belirtilmekteydi. Böylece Otomobil-İş'in Türk Metal'le bağı tamamen kopmuş oldu.

№-9050

Türkiye Cumhuriyeti C. No.

T. C. ANKARA SEKİZİNCİ NOTERLİĞİ

BEKİR KOÇAK

Telefon : 188 855
10 71 51

Samancapı Bilirhisan No. 28 - 29

Karar Sıra no: 6

Toplantı tarihi : 18.4.1975 günü

Başkanın adı ve soyadı : Kaya Özdemir

Azaların adı ve soyadı : M.Özbek, M.Özr. E.Özşahiner, A.Tatater, F.Korkmaz, A.Ünlü, T.Sarier, A.Akçan, S.Kara, R.Bilgin, S.Erdinç, İ.Süer, E.Sekker, R.Demir, M.Yılmaz, Ö.Erbaş.

- 1.İst.Marmara Bölgesi Merkez Şubesinin durumu,
- 2.Şube Açma yetkisinin başkanlar kuruluna devri,
- 3.Şube korunları,
- 4.Mali Rapora
- 5.Tezkilatla Sorunları,

Toplantı saat 10.30 da Genel Başkan tarafından açıldı.

1-İstanbul Marmara Bölgesi Merkez Şubesinin durumu şube sekreteri İlhan Dalkılıçında dinlenmesinde incelendi.Şubenin kapatılmasına ve durumun ilgili ve yetkililere bildirilmesine oy birliği ile,

İşbu suret Noterlikimizdenastıklı 31.Ağustos. 1974 T.ve 16803 yev.nolu Türk Metal Tür.Metal Çelik ve.İşçileri Sendikasına ait-karar defterinin 16. sahifesindeki 6.numaralı kararın 1.maddesinin aynı olduğunu onaylıyorum. 21.4.1975

G/K.

Ankara Ş. Noteri
Bekir Koçak

1512 Sayılı Noterlik Kanununun 118 inci maddesi uyarınca gerekli harca Damga Vergisi ve Resim burs karşılığı tahsil edilmiştir.

Türk Metal Marmara Bölgesi Merkez Şubesi'nin kapatılması kararı (İstanbul Emniyet Müdürlüğü Arşivi)

Otomobil-İş'in, Türk Metal'le olan ilişkisi her zaman mesafeli ve sorunlu olmuştur. Buna bağlı olarak sendika, Türk Metal'e karşı baştan beri temkinli, ikircikli bir tutum içindedir. *Otomobil-İş* dergisi Türk Metal Marmara Bölgesi Merkez Şubesi'nin, Otomobil-İş'in adresinde kurulmasının ardından da künyesinde, "Otomobil-İş adına sahibi Genel Başkan Aydın Özeren" kaydını koruyarak yayın hayatına düzenli olarak devam etti. Türk Metal Marmara Bölgesi Merkez Şubesi adına bir yayın da çıkarılmadı.

Türk Metal'in o dönemki Genel Sekreteri Muammer Gür, Enver Kaya ve Aydın Özeren'in Türk Metal'den istifalarını sendikalarını Türk Metal'e getiremediklerine bağlamaktadır.³⁵⁷ Türk Metal eski Genel Sekreterlerinden İbrahim Delibaş'a göre ise mesele "siyaset" idi: "Tamamen siyaset de vardı işin içerisinde. Ondan dolayı pek birleşme imkânımız olmadı. (...) Otomobil-İş de aynı şekilde; Genel Başkan Yardımcısı seçilmesine rağmen Aydın Bey, tamamen politik hareket etti. Sembolik üye kayıtlarıyla tamamen politik hareket etti. Sonunda da çekti gitti yani. Siyaseti ön plandaydı..."³⁵⁸

Aydın Özeren ise yıllar sonra *Yarım Asırlık Çınar 50. Yıl Türk Metal Sendikası Tarihi* kitabında duygu ve düşüncelerini şöyle dile getirecekti:

"Yani benim üzüntüm şudur ki o günkü yapılan hata, eğer hata içinde yapılan bir hata varsa ben hatamı kabul ediyorum; ben hatamı kabul ettiğim gibi o devrin sendika başkanları da aynı hataları kabul etsinler. Eğer bir teşkilat müşkül mevkide kalmasa başka bir yere doğru kaymaz. Ve Türkiye'nin en büyük sendikası haline gelebilirdik ve arkadan ihtilal, Maden-İş'in bitmesi, bizim biraz daha güçlenmemiz... Türk Metal'in biraz daha güçlenmesi ve Türkiye'de tek sendika kalacaktı metal sanayiinde... Bu şans kaybedilmiştir. (...) Sendikacılık devremde ben sabah yataktan kalktığı zaman bir gün çarşafımız düz olduğunu bilmiyorum... Aynı şey olduğu için artık yaşlandık da strese fazla dayanamadığım için geri çekiliyoruz.

"Ben kısa bir özet yaptım ve üzüntümü belirttim. Eğer sendikacı olarak benim hatam varsa af etsinler. Fakat benim dediğim gibi bugün o günkü teşkilatların kademe kademe hatalarının olduğunu belirtmek isterim."³⁵⁹

OTOMOBİL-İŞ'İN FEDERASYONLA İLİŞKİSİNİN KRONOLOJİSİ

- Otomobil-İş'in 30 Temmuz 1965 tarihinde toplanan Olağanüstü Genel Kurulu'nda Metal-İş Federasyonu'na üyelik kararı alındı.
- Metal-İş Federasyonu'nun 23-25 Ocak 1970'te toplanan 4. Genel Kurulu'nda, bir millî tip sendikaya geçme konusunda yürütme ve yönetim kuruluna yetki verildi, Otomobil-İş Genel Başkanı A. Aydın Özeren İkinci Başkan seçildi.
- 17 Haziran 1973 tarihinde Federasyon Yönetim Kurulu ve Başkanlar Kurulu müşterek ve olağanüstü olarak toplanarak oybirliği ile "millî tip olma kararı" aldı.
- 24 Ekim 1973'te Federasyon bünyesinde, millî tip sendikaya geçişin hazırlığı olarak millî tip sendika Türkiye Metal Çelik Mühimmat Makina Metalden Mamul Eşya Oto Montaj ve Yardımcı işçileri Sendikası (Türk Metal) kuruldu. Türk Metal'in kurucuları arasında A. Aydın Özeren ve İlhan Dalkılıç da vardı.
- Türkiye Metal-İş Federasyonu'nun 17 Kasım 1973 tarihinde toplanan 6. Genel Kurulu'nda, Türk Metal

Sendikası'nın üye sayısının 25 bini bulması halinde Federasyon'un otomatik olarak feshi için yeni seçilen yönetim kuruluna yetki verildi.

- Türk Metal'in 18 Kasım 1973 tarihinde toplanan 1. Genel Kurulu'nda bir gün evvel yapılan Federasyon kongresinde seçilen yöneticiler Türk Metal yönetim, denetim ve onur kurullarına seçildiler. A. Aydın Özeren hem Metal-İş Federasyonu'nun hem de Türk Metal'in Genel Başkan vekili oldu.
- 21 Ağustos 1974 tarihinde Türk Metal'e bağlı Marmara Bölgesi Merkez Şubesi kuruldu. Otomobil-İş tüzel kişiliğini korudu.
- Metal-İş Federasyonu 13 Eylül 1974 tarihinde Yönetim Kurulu ve Komisyon üyelerinin müştereken yaptığı toplantıda aldığı kararla kendini feshederek Türk Metal'e iltihak etti.
- Türk Metal'in 20 Kasım 1974 tarihinde toplanan Olağanüstü Genel Kurulu'nda A. Aydın Özeren yeniden Genel Başkan Vekili seçildi.
- 4 Aralık 1974 tarihinde Genel Başkan Vekili A. Aydın Özeren Türk Metal'deki görevinden istifa etti.
- 18 Nisan 1975 Marmara Bölgesi Merkez Şubesi kapatıldı.

OTOMOBİL-İŞ'İN EĞİTİM ÇALIŞMALARI

1975 yılı sonlarına kadar olan dönemde Otomobil-İş'in eğitim konusunda naif, çok genel-geçer ve vasat bir perspektife sahip olduğu görülmektedir. Sendika, "bilhassa eğitim konusuna tüm memleket olarak özel bir ehemmiyet vermemiz" icap ettiğini belirtmekte, bunu "kalkınmamızın temel ilkelerinden" biri olarak görmektedir:

İşçiler olarak bizlerin de eğitim imkânlarından eşit şartlar içinde istifade ettirilmemiz gerektiğini savunuyoruz. Bu suretle Atatürk'ten aldığımız iman ve feyiz, bilinçli olarak eğitim imkânları ile daha kuvvetli olarak nesilden, nesile akıp gidecektir.³⁶⁰

12 Mart dönemi olarak adlandırılan 1971 askeri darbesini izleyen birkaç yıl içinde Otomobil-İş, "eğitim çalışmalarına büyük önem vermiş, uygulama planlarını hazırlamış" olmasına rağmen şartların bunların uygulanmasına imkân vermediğini belirtmektedir. Bu dönemde sendika, kanun değişikliklerini, bunlara bağlı tüzük, yönetmelik ve işçileri "alâkadar eden" kanun metinlerini tek-sirle çoğaltılarak temsilci ve delegelere göndermiştir. Otomobil-İş, 1972 yılında toplanan Genel Kurulu'na sunduğu Çalışma Raporu'nda işçi seminerlerinin önemini de vurgulayarak, bu konudaki projesini ortaya koymaktadır:

Seminerler veya Konferanslarla üyelerimize bilgi verebilmek için yapılan teşebbüslerde, öğretim üyeleriyle müştereken tertiplenen konferansın çok faydalı olduğu muhakkaktır. Gelecek devrede bu tip konferansların ve seminerlerin kendi binamızda yapılması imkânına kavuşacağımızı şimdiden sizlere müjdeleriz.³⁶¹

1974 Haziran ayında Otomobil-İş, 6. Genel Kurulu'na sunduğu Çalışma Raporu'nda eğitimin önemini vurgulamakta ve bu noktada sendikalara büyük görevler düştüğünü belirtmektedir: "Özellikle Memleket içinde temsil ettiğimiz işçi kitlesinin eğitimi için Sendika olarak daha aktif rol almak lazımdır." Ancak bu dönemde sendikanın bu konuda yeterli çalışma yapamadığı da teslim edilmektedir:

Fakat bunda Sendika olarak bizim büyük bir kusurumuz olmamıştır.

Bilindiği gibi geçen dönemi Sıkı Yönetimle geçirmiş bulunduk. Sıkı Yönetimin kısıtlayıcı kaideleri altında temsilci ve işçi arkadaşlarımızı bir araya toplayıp eğitim çalışmalarında bulunmamız bizim imkânlarımızın dışına çıkmıştır.³⁶²

1972 yılı Kasım ayından sonraki dönem için ise *Otomobil-İş* dergisi, sendikanın üyelerine ulaşabilmesi bakımından yeni bir imkândı. Bu dönemde Otomobil-İş'in, işçi/üye eğitimi konusundaki çalışmalarını neredeyse bütünüyle *Otomobil-İş* dergisi çerçevesinde görmüş ve yürütmüş olduğunu söylemek hatalı olmayacaktır. Otomobil-İş "bir eğitim hizmeti" olarak yayımlanan *Otomobil-İş* dergisinin bütün üyelere "arzedildiği gibi Sendikal ve ilgili sair çevrelere de" sunulmakta olduğunu kaydetmektedir:

Dergimizde üyelerimizin yakından ilgi duydukları konular yer almakta ve onlara bu bakımdan yardımcı olmak çareleri aranmaktadır.

Dergimize gösterilen yakın ilgi her vesilede görülmektedir. Bu yakın ve sıcak ilgi Sendika olarak gururumuz olmaktadır.³⁶³

Alüminyumun Eritilmesi, Metallerin Plastikle Kaplanması gibi kimi metinler "Faydalı Bilgiler" başlığı altında dergide yer buluyordu.

Bunun yanında Hukuk Köşesi, Türkiye'de yürürlükte olan mevzuata yer veriyor, yasa değişiklikleri, kimi yasa maddelerinin yorumu, önemli Yargıtay kararları yanında kimi tüzükler tefrika halinde yayınlanıyordu. *Sosyal Sigortalar Kurumu Konut Yönetmeliği* birbirini izleyen iki sayı; *Gebe veya Emzikli Kadınların Çalıştırılma Koşullarıyla Emzirme Odaları ve Çocuk Bakım Yurtları (Kreş) hakkında Tüzük* birbiri ardınca iki sayı; *Parlayıcı Patlayıcı Tehlikeli ve Zararlı Maddelerle Çalışan İşyerlerinde Alınacak Tedbirler Hakkında Tüzük* tam on altı sayı boyunca yayınlanmıştı. Ayrıca işçilerin çalışma yaşamında karşı karşıya kalabilecekleri sorunların çözümüne dair kanun, tüzük ve yönetmelik bilgileri ve bunların uygulamalarına ilişkin uzman yazıları da dergide yer buluyordu. Zaman zaman kimi Yargıtay kararlarının aktarıldığı dergide bir "Hukuk Köşesi" de vardı.

OTOMOBİL-İŞ 6. GENEL KURULU ÇALIŞMA RAPORU'NDAN / HAZİRAN 1975

Eğitim sorunu tüm memleket olarak üzerinde titizlikle durulacak bir sorundur.

Bunu söylemek bile yersizdir. Okuyup yazma oranının düşük olduğu Memleketimizde sorun ehemmiyetini hala muhafaza etmektedir.

Nüfusun hızla artması sorunun çözülmesi için alınan tedbirleri geride bırakmaktadır.

İlgili çevrelerin tüm yurt olarak sorunu artan nüfusu-muzu da nazara alarak seferber olması dileğimizdir.

Bizim esas üzerinde durduğumuz husus tüm eğitim olanakları içinde işçilere de imkânlar tanınmasıdır.

İşçinin çocuğu işçi olur prensibini eğitim yolu ile kırmak amacımızdır.

İşyerlerinde çalışan küçük işçilerin eğitilmesi için tedbirler alınması zaruridir.

Ayrıca işyerlerinde çalışan ve aynı zamanda okuyan işçilerin tahsillerini tamamlayabilmeleri için gerekli imkânlar sağlanmalıdır.

Bu hususta kanuni imkânlar sağlanabileceği gibi işverenlerin okuyan işçilerine burslar vermesi de temin edilmelidir.

Burs kurumlarının okuyan işçilere kontenjan dahilinde burs vermeleri kanuni imkân dahiline sokulmalıdır.

İleri yaştaki işçilerin okuyup yazma bilmiyenlerine bir program dahilinde işyerlerinde okuyup yazma kursları açılmalıdır.

Ayrıca işyerlerinde meslek ve iş emniyeti bilgileri için işçilerin işbaşında eğitilmeleri programlanmalıdır.

Bu hususta yetkili resmi organlara gerekli talimatın verilmesini hükümetten beklemekteyiz.

1975 yılı Mayıs ayından sonra *Otomobil-İş* dergisinde, farklı ülkelerden sendika haberleri, grevler anlatılmaya; işçi sınıfının farklı ülkelerdeki deneyimi tanıtılmaya başlandı. *Avrupa'da Sendikacılık Örgütlenmesinden İzlenimler: İngiltere, İngiltere'de Sendikacılık, Sosyalist Ülkelerde Sendikacılık: İsveç, İsveç Sendikacılığında Eğitim, "Sosyalist Ülkelerde Sendikacılık: Norveç; Sosyalist Ülkelerde Sendikacılık: Finlandiya, Avrupa'da Sendikacılık: Hollanda, Avrupa'da Sendikacılık: Almanya* gibi yazılar bir süre yayımlandı. Bu noktada, İsveç, Norveç gibi ülkelerin sendika hareketinin "Sosyalist Ülkelerde Sendikacılık" başlığı altında ele alınması ilginçtir.

Ayrıca, farklı ülkelerden uzmanların yazıları dergi sayfalarına alınıyordu. Jacques Denobiu'dan *Avrupa'da Çalışma Süreleri, Avrupa'da Ücretli Tatil* bunlara örnek verilebilir.

1975 yılı sonuna kadar olan dönemde Otomobil-İş'in eğitim çalışmaları zaman zaman akademisyenlerin katıldığı seminerler şeklinde yürütüldü. *Otomobil-İş* dergisinin 1975 Aralık sayısında 29-31 Aralık 1975 tarihlerinde İstanbul Harem Oteli Seminer Salonu'nda toplanan Otomobil-İş Sendikası Temsilciler Meclisi'nde üç günlük bir seminer verildiği haberi yer almaktadır. Bu seminerde ekonomik ve sendikal konularda dersler verilmiştir.³⁶⁴

BÖLÜM DİPNOTLARI

³⁰ Koç ve Koç, 2008, s. 70.

³¹ Hazır ve Eroğlu, 2013, s. 18.

³² Ataç, 13 Kasım 2018.

³³ Özeren, 21 Kasım 2018.

³⁴ Hazır ve Eroğlu, 2013, s. 34.

³⁵ Ataç, 13 Kasım 2018.

³⁶ Hazır ve Eroğlu, 2013, s. 34.

³⁷ Yıldırım Koç, Çalışma Bakanlığı Arşivi notları.

³⁸ Özeren, 21 Kasım 2018.

³⁹ Otomobil-İş, 1970, s. 3.

⁴⁰ Otomobil-İş, 1970, s. 3.

⁴¹ Otomobil-İş, 1970, s. 4.

⁴² Otomobil-İş, 1970, s. 3.

⁴³ Otomobil-İş, 1970, s. 4.

⁴⁴ Otomobil-İş, 1970, s. 4.

⁴⁵ Otomobil-İş, 1970, s. 5.

⁴⁶ Otomobil-İş, 1970, s. 7.

⁴⁷ Otomobil-İş, 1970, s. 5.

⁴⁸ Otomobil-İş, 1970, s. 5.

⁴⁹ Otomobil-İş, 1970, s. 5.

⁵⁰ Otomobil-İş, 1970, s. 5-6.

⁵¹ Otomobil-İş, 1970, s. 6.

⁵² Otomobil-İş, 1970, s. 6.

⁵³ Otomobil-İş, 1970, s. 7.

⁵⁴ Otomobil-İş, 1970, s. 9.

⁵⁵ Otomobil-İş, 1970, s. 8.

- ⁵⁶ Otomobil-İş, 1970, s. 8.
⁵⁷ Otomobil-İş, 1970, s. 1.
⁵⁸ Otomobil-İş, 1970, s. 1.
⁵⁹ Otomobil-İş, 1970, s. 9.
⁶⁰ Otomobil-İş, 1970, s. 16.
⁶¹ Otomobil-İş, 1970, s. 16.
⁶² Otomobil-İş, 1970, s. 16.
⁶³ Otomobil-İş, 1970, s. 18.
⁶⁴ Otomobil-İş, 1970, s. 19.
⁶⁵ Otomobil-İş, 1970, s. 16.
⁶⁶ Zafer Aydın, Grevden İşgale Singer Eylemleri (1964-1967-1969) Sosyal Tarih Yayınları, Belge Araştırma Dizisi 25, İstanbul, 2015, s. 13.
⁶⁷ Aydın, 2015, s. 100.
⁶⁸ Türkiye Sendikacılık Ansiklopedisi, 1998, C 3, s. 63-64.
⁶⁹ Maden-İş, 1 Mayıs 1969.
⁷⁰ Otomobil-İş, 1970, s. 17.
⁷¹ Otomobil-İş, 1970, s. 17.
⁷² Otomobil-İş, 1970, s. 17.
⁷³ Maden-İş, Sayı 20, 8 Aralık 1969.
⁷⁴ Maden-İş, 20 Mart 1970.
⁷⁵ Maden-İş, 20 Mart 1970.
⁷⁶ Otomobil-İş, 1970: 13-14.
⁷⁷ Cumhuriyet, 3 Haziran 1970.
⁷⁸ Cumhuriyet, 10 Haziran 1970.
⁷⁹ Otomobil-İş, 1970, s. 14.
⁸⁰ Özeren, 21 Kasım 2018.
⁸¹ Özeren, 21 Kasım 2018.
⁸² Otomobil-İş, Sayı 4, Şubat 1973.
⁸³ Özeren, 1973/2.
⁸⁴ Ataç, 1973.
⁸⁵ Ataç, 13 Kasım 2018.
⁸⁶ Otomobil-İş, 1970, s. 20.
⁸⁷ Otomobil-İş, 1970, s. 8.
⁸⁸ Otomobil-İş, 1970, s. 10.
⁸⁹ Otomobil-İş, 1970, s. 20.
⁹⁰ Otomobil-İş, 1970, s. 10.
⁹¹ Otomobil-İş, 1970, s. 11.
⁹² Otomobil-İş, 1970, s. 11.
⁹³ Otomobil-İş, 1970, s. 10.
⁹⁴ Otomobil-İş, 1970, s. 29.
⁹⁵ Otomobil-İş, 1970, s. 23.
⁹⁶ Otomobil-İş, 1970, s. 29.
⁹⁷ Sami Ataç, 13 Kasım 2018.
⁹⁸ Otomobil-İş, 1970, s. 24.
⁹⁹ Otomobil-İş, 1970, s. 12.
¹⁰⁰ Otomobil-İş, 1970, s. 12-13.
¹⁰¹ Otomobil-İş, 1970, s. 26.
¹⁰² Otomobil-İş, 1970, s. 26.
¹⁰³ Otomobil-İş, 1970, s. 26.
¹⁰⁴ Otomobil-İş, 1970, s. 8.
¹⁰⁵ Otomobil-İş, 1970, s. 27.
¹⁰⁶ Cumhuriyet, 24 Ocak 1970.
¹⁰⁷ Cumhuriyet, 11 Şubat 1970.
¹⁰⁸ Metal-İş Federasyonu, 1972, s. 156.
¹⁰⁹ Otomobil-İş, 1970, s. 27.
¹¹⁰ Metal-İş Federasyonu, 1972, s. 156.
¹¹¹ Metal-İş Federasyonu, 1972, s. 156.
¹¹² Hazır ve Eroğlu, 2013, s. 35.
¹¹³ Otomobil-İş, 1970, s. 13.
¹¹⁴ Otomobil-İş, 1970, s. 14.
¹¹⁵ Otomobil-İş, 1970, s. 27.
¹¹⁶ Cumhuriyet, 26 Şubat 1970.
¹¹⁷ Cumhuriyet, 27 Şubat 1970.
¹¹⁸ Cumhuriyet, 10 Nisan 1970.
¹¹⁹ Demir, 30 Nisan 2020.
¹²⁰ Otomobil-İş, 1970, s. 29-31.
¹²¹ Cumhuriyet, 1 Mayıs 1970.
¹²² Otomobil-İş, Sayı 3, Ocak 1973,
¹²³ Hazır ve Eroğlu, 2013, s. 35.
¹²⁴ Otomobil-İş, 1972, s. 61.
¹²⁵ Otomobil-İş, Metal-İş Federasyonu Başkanlığı'na 16 Kasım 1971 tarih ve 3581 sayılı yazı; Aktaran, Metal-İş Federasyonu, 1972, s. 82.
¹²⁶ Otomobil-İş, Sayı 4, Şubat 1973.
¹²⁷ Otomobil-İş, Sayı 4, Şubat 1973.
¹²⁸ Otomobil-İş, 1970, s. 19.
¹²⁹ Otomobil-İş, 1974, s. 135.
¹³⁰ Otomobil-İş, 1970, s. 18.
¹³¹ Otomobil-İş, 1970, s. 14.
¹³² Otomobil-İş, 1970, s. 15.
¹³³ Otomobil-İş, 1970, s. 16.
¹³⁴ Otomobil-İş, 1970, s. 17.
¹³⁵ Çelik, 2020, s. 365.
¹³⁶ 1969-1970 yıllarındaki direnişler ve işyeri işgallerine ilişkin aşağıdaki bölümler, Can Şafak imzasıyla DİSK Tarihi Kuru-
luş - Direniş - Varoluş 1. Cilt (1967-1975) kitabında yayınlanan bölümlerden alınmıştır.
¹³⁷ Maden-İş, Sayı 15, 10 Eylül 1969 ve Sayı 20, 8 Aralık 1969.
¹³⁸ Maden-İş, 7 Haziran 1969 ve Maden-İş, Sayı 23, 15 Şubat 1970.
¹³⁹ Maden-İş, Sayı 23, 15 Şubat 1970.
¹⁴⁰ Maden-İş, Sayı 17, 22 Ekim 1969.
¹⁴¹ Maden-İş, Sayı 17, 22 Ekim 1969.
¹⁴² Maden-İş, Sayı 19, 1 Aralık 1969.
¹⁴³ Maden-İş, Sayı 21, 1 Ocak 1970.
¹⁴⁴ Maden-İş, Sayı 28, 23 Mayıs 1970.
¹⁴⁵ Maden-İş, Tarihsiz, 1970 6 Nisan – 23 Mayıs arasında yayın-
lanmış.
¹⁴⁶ Maden-İş, Sayı 29, 20 Haziran 1970.
¹⁴⁷ Maden-İş, Sayı 28, 23 Mayıs 1970.
¹⁴⁸ Maden-İş, Sayı 28, 23 Mayıs 1970.

- 149 Maden-İş, Sayı 29, 20 Haziran 1970.
- 150 Maden-İş, Sayı 28, 23 Mayıs 1970.
- 151 Maden-İş, Maden-İş, Tarihsiz, 1970 6 Nisan – 23 Mayıs arasında yayınlanmış.
- 152 Maden-İş, Sayı 19, 1 Aralık 1969.
- 153 Türk-İş, Sayı 80, Ekim 1969.
- 154 Türk-İş, Sayı 80, Ekim 1969.
- 155 DİSK, 1970, s. 88.
- 156 TİP Haberleri, Sayı 39-40, 1-16 Ağustos 1969.
- 157 Maden-İş, Sayı 17, 22 Ekim 1969.
- 158 Türkiye Sendikacılık Ansiklopedisi, 1998, C 2: 474.
- 159 Ataç, 13 Kasım 2018.
- 160 Bu bölümün hazırlanmasında Zafer Aydın'ın "İşçilerin Haziranı" kitabından yararlanılmıştır.
- 161 Cumhuriyet Senatosu Tutanak Dergisi, Cilt 60, Toplantı 9, 89. Birleşim, 9.7.1970, s. 105 ve 108-109.
- 162 3 No.lu Geçici Komisyon Raporu.
- 163 Türk-İş, Sayı 87, Mayıs 1970.
- 164 Cumhuriyet, 15 Mayıs 1970.
- 165 Milliyet, 16 Mayıs 1970.
- 166 Sülker, 2005, s. 50.
- 167 TÜSTAV Emek Hareketleri Arşiv Fonu Alev Ateş Koleksiyonu.
- 168 Arınır-Öztürk, 1976, s. 191-192.
- 169 Akşam, 16 Haziran 1970.
- 170 DİSK Ajanstı, 16 Haziran 1970.
- 171 Milliyet, 17 Haziran 1970.
- 172 Milliyet, 17 Haziran 1970.
- 173 Son Havadis, 17 Haziran 1970.
- 174 Cumhuriyet, 17 Haziran 1970.
- 175 Metal-İş Federasyonu, 1972, s. 145.
- 176 Metal-İş Federasyonu, 1972, s. 26-27.
- 177 Otomobil-İş, 1972, s. 12.
- 178 Ataç, 21 Kasım 2018.
- 179 Ataç, 21 Kasım 2018.
- 180 Özeren, 21 Kasım 2018.
- 181 Express, Yıl 1, Sayı 20, 11 Haziran 1994.
- 182 Ahmet Sarıcan, 18 Nisan 2018.
- 183 Mete Sönmez, 18 Nisan 2018.
- 184 Ataç, 11 Kasım 2018.
- 185 Ataç, 11 Kasım 2018.
- 186 Özeren, 21 Kasım 2018.
- 187 Ataç, 11 Kasım 2018.
- 188 Otomobil-İş, 1972: 12.
- 189 Otomobil-İş, 1972: 12.
- 190 Özeren, 1973/4.
- 191 Otomobil-İş, Sayı 9, Temmuz 1973 ve Sayı 10, Ağustos 1973.
- 192 Otomobil-İş, Sayı 48, Ekim 1976.
- 193 Otomobil-İş, Sayı 48, Ekim 1976.
- 194 Otomobil-İş, Özel Sayı, Kasım 1990.
- 195 Millet Meclisi Tutanak Dergisi, Cilt 8, Toplantı 1, Birleşim 135, 29 Temmuz 1970, s. 698.
- 196 T.C. Resmî Gazete, 12 Ağustos 1970 tarih ve 13577 sayılı.
- 197 Anayasa Mahkemesi, 8 ve 9 Şubat 1972 tarih ve E: 1970/48, K: 1972/3 sayılı kararı; T.C. Resmî Gazete, 19 Ekim 1972 tarih ve 14341 sayılı.
- 198 Milliyet, 16 Ekim 1970.
- 199 Boratav, 2005/2, s. 128-129.
- 200 Cumhuriyet, 11 Ağustos 1970.
- 201 Cumhuriyet, 11 Ağustos 1970.
- 202 Otomobil-İş, 1972, s. 22.
- 203 Otomobil-İş, 1972, s. 13.
- 204 Otomobil-İş, 1972, s. 34.
- 205 Otomobil-İş, 1972, s. 23-24.
- 206 Otomobil-İş, 1972, s. 22.
- 207 Tercüman, 26 Aralık 1970.
- 208 Cumhuriyet, 26 Aralık 1970.
- 209 Tercüman ve Cumhuriyet, 30 Aralık 1970.
- 210 Milliyet, 30 Aralık 1970.
- 211 Tercüman, 30 Aralık 1970.
- 212 Cumhuriyet, 30 Aralık 1970.
- 213 Tercüman, 13 Ocak 1970.
- 214 Otomobil-İş, 1972, s. 26.
- 215 Cumhuriyet, 2 Ocak 1971.
- 216 Türkiye Sendikacılık Ansiklopedisi, 1998, C 2, s. 474.
- 217 Cumhuriyet, 2 Ocak 1971.
- 218 Cumhuriyet, 6 Ocak 1971.
- 219 Otomobil-İş, 1972, s. 26.
- 220 Tercüman, 13 Ocak 1970.
- 221 Akşam, 13 Ocak 1970.
- 222 Tercüman, 13 Ocak 1970.
- 223 Cumhuriyet, 13 Ocak 1971.
- 224 Akşam, 13 Ocak 1971.
- 225 Tercüman, 13 Ocak 1970.
- 226 Otomobil-İş, 1972, s. 26-27.
- 227 Akşam, 13 Ocak 1970.
- 228 Özeren, 21 Kasım 2018.
- 229 Cumhuriyet, 10 Mart 1971.
- 230 Cumhuriyet, 19 ve 20 Mayıs 1971.
- 231 DİSK Yürütme Kurulu, 12 Mart 1971 tarih ve 33 sayılı kararı.
- 232 Akalın, 1995, s. 76-77.
- 233 Cumhuriyet, 28 Nisan 1971.
- 234 Cumhuriyet, 26 Ekim 1971.
- 235 Akşam, 26 Ekim 1971; Kristal-İş, Bildiri: 25 Ekim 1971 gün ve 663/71 sayılı ve 25 Ekim 1971 gün ve 664/71 sayılı; Kristal-İş Arşivi.
- 236 T.C. Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı, 2004, s. 63.
- 237 Otomobil-İş, 1972, s. 34.
- 238 Otomobil-İş, 1972, s. 34-37.
- 239 Milliyet, Tercüman, Akşam, 6 Haziran 1971.
- 240 Otomobil-İş, 1972, s. 40-41.
- 241 Otomobil-İş, 28 Ağustos 1971 tarih ve 301-71-41/2661 sayılı yazı.
- 242 İş ve İşçi Bulma Kurumu, 28 Şubat 1972 tarih ve Dış 10-1-23/B-10 08023 sayılı yazı.

- ²⁴³ Otomobil-İş, 1972, s.: 58.
- ²⁴⁴ Otomobil-İş, 1972, s. 49-50.
- ²⁴⁵ Otomobil-İş, 1972, s. 65.
- ²⁴⁶ Otomobil-İş, 1972, s.: 69.
- ²⁴⁷ Otomobil-İş, 1972, s. 63.
- ²⁴⁸ Otomobil-İş, Sayı 1, Kasım 1972.
- ²⁴⁹ Otomobil-İş, Sayı 1, Kasım 1972.
- ²⁵⁰ Otomobil-İş, 1974, s. 100.
- ²⁵¹ Otomobil-İş, 1974, s. 100.
- ²⁵² Otomobil-İş, 1974, s. 101-102.
- ²⁵³ Otomobil-İş, 1974, s. 102.
- ²⁵⁴ Otomobil-İş, 1974, s. 103.
- ²⁵⁵ Otomobil-İş, Sayı 1, Kasım 1972.
- ²⁵⁶ Otomobil-İş, Sayı 2, Aralık 1972.
- ²⁵⁷ Otomobil-İş, Sayı 4, Şubat 1973.
- ²⁵⁸ Otomobil-İş, 1974, s. 104.
- ²⁵⁹ Otomobil-İş, Sayı 5, Mart 1973.
- ²⁶⁰ Otomobil-İş, 1974, s. 103.
- ²⁶¹ Özeren, 1973/1.
- ²⁶² Otomobil-İş, 1974, s. 106.
- ²⁶³ Türkiye Sendikacılık Ansiklopedisi, 1996, C 1, s. 206-207 ve 1998, C 2, s. 234.
- ²⁶⁴ Otomobil-İş, Sayı 14 Aralık 1973.
- ²⁶⁵ Özeren, 1973/3.
- ²⁶⁶ Otomobil-İş, 1974, s. 106.
- ²⁶⁷ Otomobil-İş, 1974, s. 107.
- ²⁶⁸ Otomobil-İş, 1974, s. 111.
- ²⁶⁹ Otomobil-İş, 1974, s. 112.
- ²⁷⁰ Otomobil-İş, 1974, s. 113.
- ²⁷¹ Otomobil-İş, 1974, s. 114.
- ²⁷² Otomobil-İş, Sayı 1, Kasım 1972.
- ²⁷³ Türkiye Sendikacılık Ansiklopedisi, 1998, C 3, s. 339.
- ²⁷⁴ Otomobil-İş, Sayı 8, Haziran 1973.
- ²⁷⁵ Otomobil-İş, Sayı 9, Temmuz 1973 ve Sayı 10, Ağustos 1973.
- ²⁷⁶ Otomobil-İş, Sayı 8, Haziran 1973.
- ²⁷⁷ Türkiye Sendikacılık Ansiklopedisi, 1998, C 3, s. 339.
- ²⁷⁸ Otomobil-İş, Sayı 11, Eylül 1973.
- ²⁷⁹ Cumhuriyet, 21 Mayıs 1973.
- ²⁸⁰ Cumhuriyet, 5 Haziran 1973.
- ²⁸¹ Talas, 1973.
- ²⁸² Cumhuriyet, 24 Şubat 1973.
- ²⁸³ Cumhuriyet, 9 Ekim 1973.
- ²⁸⁴ Cumhuriyet, 13 Ekim 1973.
- ²⁸⁵ DİSK, Sayı 4-5, Eylül-Ekim 1973.
- ²⁸⁶ Otomobil-İş, Sayı 12, Ekim 1973.
- ²⁸⁷ Otomobil-İş, Sayı 12, Ekim 1973.
- ²⁸⁸ Otomobil-İş, Sayı 15, Ocak 1974.
- ²⁸⁹ Otomobil-İş, Sayı 13, Kasım 1973.
- ²⁹⁰ Otomobil-İş, Sayı 34, Ağustos 1975.
- ²⁹¹ Çelik, 2010, s. 336.
- ²⁹² Türkiye Sendikacılık Ansiklopedisi, C 2, s. 398-399.
- ²⁹³ Hazır ve Eroğlu, 2013, s. 35.
- ²⁹⁴ Otomobil-İş, Sayı 9, Temmuz 1973.
- ²⁹⁵ Otomobil-İş, Sayı 12, Ekim 1973.
- ²⁹⁶ Türkiye Sendikacılık Ansiklopedisi, 1998, C 3, s. 359.
- ²⁹⁷ Otomobil-İş, Sayı 13, Kasım 1973.
- ²⁹⁸ Otomobil-İş, Sayı 13, Kasım 1973.
- ²⁹⁹ Türkiye Sendikacılık Ansiklopedisi, 1998, C 2, s. 399-400.
- ³⁰⁰ Türkiye Sendikacılık Ansiklopedisi, 1998, C 2, s. 400.
- ³⁰¹ Türkiye Sendikacılık Ansiklopedisi, 1998, C 2, s. 400.
- ³⁰² Otomobil-İş, Sayı 13, Kasım 1973.
- ³⁰³ Türkiye Sendikacılık Ansiklopedisi, 1998, C 3, s. 359.
- ³⁰⁴ Cumhuriyet, 30 Aralık 1973.
- ³⁰⁵ Türk-İş, Sayı 111, Nisan 1974.
- ³⁰⁶ Otomobil-İş, Sayı 17, Mart 1974.
- ³⁰⁷ Otomobil-İş, Sayı 21, Temmuz 1974.
- ³⁰⁸ Türk Metal Sendikası, 1978, s. 216.
- ³⁰⁹ Türkiye Sendikacılık Ansiklopedisi, 1998, C 2, s. 400.
- ³¹⁰ İstanbul Emniyet Müdürlüğü, Sendikalar Arşivi.
- ³¹¹ İstanbul Emniyet Müdürlüğü, Sendikalar Arşivi.
- ³¹² İstanbul Emniyet Müdürlüğü, Sendikalar Arşivi.
- ³¹³ Ataç, 21 Kasım 2018 ve 13 Kasım 2018.
- ³¹⁴ Otomobil-İş, Sayı 19, Mayıs 1974.
- ³¹⁵ Özeren, 1972.
- ³¹⁶ Otomobil-İş, Sayı 14, Aralık 1973.
- ³¹⁷ Otomobil-İş, Sayı 14, Aralık 1973.
- ³¹⁸ Otomobil-İş, Sayı 1, Kasım 1972.
- ³¹⁹ Otomobil-İş, Sayı 2, Aralık 1972.
- ³²⁰ Otomobil-İş, 1972, s. 77.
- ³²¹ Otomobil-İş, 1974, 144-145.
- ³²² Otomobil-İş, 1974, s. 150.
- ³²³ Otomobil-İş, 1974, s. 152.
- ³²⁴ Otomobil-İş, 1974, s. 172-173 ve 204-208.
- ³²⁵ Otomobil-İş, 1974, s. 124.
- ³²⁶ Şafak, 2018, 263-265.
- ³²⁷ Özeren, 1979/1.
- ³²⁸ Özeren, 1976/1.
- ³²⁹ Otomobil-İş, 1974, s. 118.
- ³³⁰ Otomobil-İş, 1974, s. 118.
- ³³¹ Otomobil-İş, 1974, s. 118.
- ³³² Otomobil-İş, 1974, s. 118.
- ³³³ Çelik, 2010, S. 262-264.
- ³³⁴ DİSK, Sayı 4, Aralık 1967.
- ³³⁵ Çelik, 2020, s. 534.
- ³³⁶ Cumhuriyet, 21 Temmuz 1974.
- ³³⁷ Otomobil-İş, 1977, s. 105.
- ³³⁸ Türk Silahlı Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı, <https://www.tskgv.org.tr>, Erişim: Şubat 2020.
- ³³⁹ Cumhuriyet, 21 Temmuz 1971.
- ³⁴⁰ Otomobil-İş, 1977, s. 105-107.
- ³⁴¹ Otomobil-İş, 1977, s. 107.
- ³⁴² Otomobil-İş, 1977, s. 109.

- ³⁴³ Türkiye Sendikacılık Ansiklopedisi, 1998, C 2, s. 474.
- ³⁴⁴ Otomobil-İş, Sayı 20, Haziran 1974.
- ³⁴⁵ Türkiye Sendikacılık Ansiklopedisi, 1998, C 2, s. 474.
- ³⁴⁶ Otomobil-İş, Sayı 13, Kasım 1973.
- ³⁴⁷ Otomobil-İş, Sayı 26, Aralık 1974.
- ³⁴⁸ Otomobil-İş, 1977, s. 31-32.
- ³⁴⁹ Hazır ve Eroğlu, 2013, s. 34-35.
- ³⁵⁰ Otomobil-İş, 1977, s. 32.
- ³⁵¹ Otomobil-İş, 1977, s. 32 ve 132.
- ³⁵² Hazır ve Eroğlu, 2013, s. 35.
- ³⁵³ Özeren, 21 Kasım 2018.
- ³⁵⁴ Otomobil-İş, 1977, s. 32.
- ³⁵⁵ Özeren, 21 Kasım 2018.
- ³⁵⁶ Türkiye Sendikacılık Ansiklopedisi, 1998, C 3, s. 359.
- ³⁵⁷ Hazır ve Eroğlu, 2013, s. 35.
- ³⁵⁸ Hazır ve Eroğlu, 2013, s. 40.
- ³⁵⁹ Hazır ve Eroğlu, 2013, s. 376.
- ³⁶⁰ Otomobil-İş, Sayı 1, Kasım 1972.
- ³⁶¹ Otomobil-İş, 1972, s. 79-81.
- ³⁶² Otomobil-İş, 1974, s. 116.
- ³⁶³ Otomobil-İş, 1974, s. 116-117.
- ³⁶⁴ Otomobil-İş, Sayı 38, Aralık 1975.

YENİ BAŞTAN 1975-1977

1975 yılı Mayıs ayına Otomobil-İş, Metal-İş Federasyonu, Türk Metal ve Türk-İş bağlarını tamamen geride bırakarak girdi. Federasyon'a bir bölge sendikası olarak üye olan Otomobil-İş, artık önüne ülke düzeyinde örgütlü "Türkiye tipi" ya da "millî tip" sendika olma perspektifini koyuyordu:

Sendikamızın artık Marmara bölgesi dışına taşma zamanı gelmiştir. İşkolumuzdaki işçilere hizmet edebilmek için örgütlenmeyi Türkiye çapında yapmak gerekmektedir. İşçilerin gerçek sendikalara ihtiyacı olduğu bir devrede bulunuyoruz. Gerçeklerden ayrılmayan sendikamızın etrafında büyük işçi kitleleri hızla toplanmak istemektedir. Nitekim Marmara bölgesinin dışındaki illerden sendikamıza müracaatlar olmuş, o bölgede çalışan

arkadaşlar sendikamızın bünyesinde toplanmak istemişlerdir. Ne yazık ki örgütümüz Marmara bölgesindeki faaliyet sahasından tüzük hükmünce dışarı çıkamaması nedeni ile, gerçekten sendikamıza inanmış işçilere faydalı olamamıştır.³⁶⁵

Bu dönemde Otomobil-İş ileriye ve gelişmeye dönük plan ve programlarını yaparak çalışmalarını "mevcut mali imkânlar çerçevesi içinde" yürüttü. Otomobil-İş, işçilerin ekonomik ve demokratik hakları için sendika mücadelesinin en doğru ve tutarlı şekilde yürütülmesi bakımından şube ve temsilciliklere büyük ihtiyaç olduğu görüşündedir. Böylece, "tabanda çalışan işçi kesimine daha yakın olma imkânı" bulunabilmektedir.³⁶⁶

ÖRGÜTLENME: ÜÇ YILIN GETİRDİĞİ (1975-1977)

Bu dönem Otomobil-İş'in teşkilat olarak da genişlediği bir dönem oldu. Gebze Şubesi'ne bağlı Tuzla Temsilciliği bu dönemde İstasyon muhitiinde devreye sokuldu. İstanbul yakasında Alibeyköy civarında Alibeyköy Temsilciliği açıldı. Kocaeli Temsilciliği, yine bu dönemde kendi binasında faaliyete sokuldu. Bu dönemde Otomobil-İş bünyesine yeni bir de şube katıldı: Bursa Şubesi.

OTOMOBİL-İŞ BURSA ŞUBESİ

Bursa Şubesi, Bursa'nın merkezi yerinde müstakil bir kat alınarak bu dönemde faaliyete başladı. Otomobil-İş'in amacı, sendikayı "diğer illere şimdiden kaydırarak tanıtılabilmek ve sanayi bölgesi olan, kesimlerde söz sahibi olabilmek" olarak belirtilmektedir.³⁶⁷ Şube'nin kuruluşu, 30 Nisan 1976

tarihinde Bursa'da kurulu 8 fabrikada çalışan işçilerden oluşturulan müteşebbis heyet tarafından tamamlanmıştır.³⁶⁸

Otomobil-İş'in Bursa Şubesi'nin kurulduğu günlerde şehirde metal işkolundaki sendikalar arasında çetin bir mücadele sürmekteydi. 30 Haziran 1976 tarihinde, TOFAŞ fabrikası önünde dağıttıkları bozkurt amblemleri bildiri almaya Maden-İş üyelerine ateş açmaları üzerine, Maden-İş üyesi Muammer Çetinbaş öldürülmüştü. *Cumhuriyet*, bildiri dağıtan ve işçilerin üzerine ateş açan grubun Türk-İş'e bağlı Türk Metal Sendikası mensupları olduğunu yazıyordu.³⁶⁹ Otomobil-İş, Maden-İş Sendikası ile Türk-Metal Sendikası'nın "teşkilatlanma çalışmalarındaki dozu kaçırarak adam dövmeye olaylarından işçi öldürmeye kadar götürmeleri

neticesinde Bursa Valiliği'nin işyerleri kapısı önünde bildiri dağıtılmasını yasaklaması karşısında" örgütlenme çalışmalarını tamamen durdurduklarını, "böylece gelecek devre için çalışmalara yön verilmesi için" şube yetkililerine talimat verildiğini kaydetmektedir.³⁷⁰

Bursa Şubesi'nin yasa gereği bir yıl içinde yapılması gereken 1. Olağan Genel Kurulu 23 Nisan 1977 tarihinde Şube Başkanı Orhan Başarslan'ın açış konuşması ile yapıldı. Divan başkanlığına Otomobil-İş Teşkilatlanma Sekreteri Mehmet Aras seçildi. Genel Kurul'un açış konuşmasını yapan Şube Başkanı Başarslan, Bursa'da gelişen olaylarla ilgili olarak şube yönetiminin, "özgürlükçü demokrasinin yaşaması için yasal yolların dışına çıkmayarak hürriyetçi demokrasiye" sahip çıktığını belirtti.³⁷¹

Genel Kurul'a sunulan bir yıllık Çalışma Raporu'nda, Taysan işçilerinin Maden-İş'ten istifade ederek Otomobil-İş'e üye oldukları, ayrıca Tofaş, Renault, Mako, Burçelik işyerlerinde de üye kayıtları yapıldığı kaydedilmektedir:

Şubemizin açılması ile birlikte bölgede bulunan işyerleri işçilerinin sendikamıza yaklaşmaları ve her gün geç saatlere kadar şubemizin açık kalması tabana en yakın bir teşkilât olduğumuzun kanıtıdır.³⁷²

Çalışma Raporu'nun okunmasından sonra müteşebbis heyet ibra edilmiş ve yapılan seçimler sonucunda şube başkanlığına Orhan Başarslan, şube sekreterliğine Murat Kaya malî sekreterliğine İhsan Durdut, teşkilatlanma eğitim sekreterliğine Mehmet Avkanat seçilmişlerdir.³⁷³

O t o m o b i l - İ ş , Bursa'da ilk yetkiyi Taysan işyerinde ve 1977 yılı sonbaharında aldı. *Bursa Hakimiyet* haberi, "Bağımsız Otomobil-İş Sendikası Bursa'da ilk kez bir işyerinde yetki aldı." şeklinde verdi:

"Otomobil-İş, 60 işçinin çalıştığı Taysan Taşıt Yan Sanayi ve Ticaret Anonim Şirketi'nde beş farklı yetkiyi aldı. Daha önce aynı işyerinde Maden-İş yetkili sendika idi."³⁷⁴

Taysan işçilerinin sözleşmede yer almasını istedikleri talepleri tespit edilerek yeni dönem sözleşme teklifi hazırlanmış ve Otomobil-İş, Taysan işverenliği ile üyesi olduğu MESS'le toplu pazarlık masasına oturmuştur.³⁷⁵

**Bağımsız
Otomobil-İş
Sendikası ilk kez
Bursa'da bir
işyerinde yetki aldı**

Bağımsız Otomobil-İş Sendikası Bursa'da ilk kez bir işyerinde yetki aldı.

Otomotiv Sanayi ve Otomotiv Yan Sanayi İşçileri Sendikası Otomobil-İş, 60 işçinin çalıştığı Taysan Taşıt Yan Sanayi ve Ticaret Anonim Şirketi'nde beş farklı yetkiyi aldı. Daha önce aynı işyerinde Maden-İş yetkili sendika idi.

Bursa Hakimiyet, 28 Ekim 1977.

BURSA ŞUBEMİZİN KONGRESİ YAPILDI

**Seçimler
Sonunda
Orhan Başarslan
Şube Başkanı
Oldu...**

Sendikamızın teşkilatlanma çalışmalarına hız verdiği ve bu nedenle Bursa'da satın aldığı şube binasında 30 Nisan 1976 tarihinde müteşebbis heyet tarafından şubenin kurulması tamamlanmıştır.

Şubemizin yasa gereği bir yıl içinde yapılması gereken olağan genel kurulu 23 Nisan 1977 tarihinde şube başkanı Orhan BAŞARSLAN'ın



Bursa şubemizin kongresinden sonra seçilen yöneticiler toplu halde.

bugüne kadarki faaliyetleri açıklanarak özetle şöyle denilmiştir:

açılması ile birlikte bölgede bulunan işyerleri işçilerinin sendikamıza yaklaşmaları ve her gün geç saatlere ka-

İZMİT TEMSİLCİLİĞİ

"Yapmış olduğu Grevleri ile işverenleri dize getiren, Metal İş Kolunda en yüksek düzeyde Sözleşmeler yapan, işçilere en yüksek zamları alan, Marmara Bölgesinin en güçlü Sendikası OTOMOBİL-İŞ, Kocaeli'deki işçilere hizmet edebilmek için İzmit'de

temsilcilik açmıştır.” 1975 yılının sonlarında, *Otomobil-İş* dergisinde İzmit ‘Temsilciliği’nin kuruluşu bu satırlarla duyuruluyordu. Bu haber-yorum yazısında *Otomobil-İş*, sendikanın üye sayısının her geçen gün “büyük bir hızla” arttığı, sadece temsilciliğin faaliyet alanı olan Kocaeli’de sendikası bünyesinde 21 işyeri bulunduğu kaydediliyordu. Gebze’de kurulu Kroman’da 9 ay 10 gün, AEG-ETİ’de 4 ay 9 gün süren grevlerin Kocaeli bölgesinin en uzun grevleri olduğunu belirtiliyordu. Yazıda *Otomobil-İş*’in “mali güç bakımından” da Marmara bölgesinde faaliyet gösteren 34 sendikanın en güçlüsü olduğu ve “Kocaeli işçisine daha faydalı olmak ve uzun vadede hizmet edebilmek için, işçiler adına” İzmitde 300 bin Türk lirası değerinde bir bina satın alınmış olduğu da belirtiliyordu.³⁷⁶

OTOMOBİL-İŞ BÜYÜYOR

Otomobil-İş 6. ve 7. Genel Kurullarının toplandığı Haziran 1974 ve Haziran 1977 tarihleri arasındaki dönemde Çelik Montaj, Atlas Copco, Esas, Türk Demir Döküm, Voltam, Sanpar, Demak, Demirsac, Demsan, Tekimal, Nasaş, Tekten, Anadolu Döküm, Türk Kablo, Çolakoglu, Önder Döküm, Gazal fabrikalarında örgütlenme çalışmaları yürüttü. Çoğunda örgütlenme çalışmaları başarıyla tamamlanarak toplu iş sözleşmeleri bağtlandı.

OTOMOBİL-İŞ’İN ÇALIŞMA BAKANLIĞI’NA BİLDİRDİĞİ ÜYE SAYISI (1975-1976)

1.5.1975 tarihi itibarıyla 14634 erkek ve 187 kadın olmak üzere 14821 üye (*Otomobil-İş*, 15.5.1975 tarih ve 1859 sayılı yazısı)

1976 yılında, 15320 erkek ve 167 kadın olmak üzere 15487 üye (*Otomobil-İş*, 23.7.1976 tarih ve 1793 sayılı yazısı)

Yıldırım Koç, Çalışma Bakanlığı Arşivi notları.

Not: Çalışma Bakanlığı’nın sendikalar tarafından yapılan bildirimlere göre bu sayıları belirlemiş ve bu nedenle sağlıklı veriler olarak kabul edilmesinin güç olduğu gözden uzak tutulmamalıdır.

Otomobil-İş bu dönemde İstanbul yakasında da örgütlenme çalışmalarına hız vermiş, Pan Oto, Pak Demir, Gistaş işyerinde sonuç olarak toplu sözleşme imzalamıştır.³⁷⁷

Bu dönem *Otomobil-İş*’in nicel olarak büyüdüğü bir dönem olmuştur. Sendika, bu büyüme sürecinin çok güç şartlara rağmen başarılı olduğunu kaydetmekte, özellikle MESS’in sendikaya karşı tutumunun altını çizmektedir. *Otomobil-İş*, örgütlenmenin önündeki en önemli engelin, “referandum müessesesinin Türkiye’de halen tahakkuk alanına girmeyişi” olduğuna işaret ederek bilhassa MESS’e bağlı olan işyerlerinde *Otomobil-İş*’in örgütlenmesine mâni olmak için her türlü tedbirin alındığını kaydetmektedir:

Nereden gelirse gelsin bütün engellemelere rağmen sendikamız örgütlenmelerde azimle çalışmaya devam etmiş, bundan sonra da çekinmeden örgütlenmeye devam edecektir.³⁷⁸

Bu dönem *Otomobil-İş*’in yeni işyerlerini de bünyesine kattığı ve büyüdüğü bir dönem olmuştur.

ÇELİK MONTAJ: MESS - İŞVEREN - CEVHER-İŞ

Çelik Montaj Sanayi ve Ticaret A.Ş. 1965 yılında Çekoslovak Jawa, CZ motosikletleri, Škoda kamyonetleri ve Lombardini motorları montajı ve üretimi amacıyla Kartal, Maltepe’de kuruldu. Daha sonra bir süre Velosolex ve İLO mopedlerini üretiyordu. Çelik Montaj, 1970’lerdeki devalüasyon sonrasında maliyetlerinin yükselmesini gerekçe göstererek işçilerin iş akitlerini feshetmişti. İşçilerin direnişi karşısında işyerini kapattığını açıklayan Çelik Montaj işvereni, bir süre sonra yeni işçilerle üretime başlamış, “dişine göre de bir sendika” bularak “işçileri uzun süre her türlü haktan, özgürlükten mahrum ederek” çalıştırmıştı.³⁷⁹ Sözü edilen sendika Cevher-İş’ti. Cevher-İş, Çelik Montaj işverenin üyesi olduğu MESS’le, 1 Ocak 1972 tarihinden geçerli olmak üzere toplu iş sözleşmesi imzalamıştı.³⁸⁰

Otomobil-İş’in Çelik Montaj’da yeniden örgütlenmesi ve 1975 yılı başlarında yetkili sendika olarak MESS’le toplu pazarlık masasına oturması, çetin bir mücadele sonunda başarılabildi. *Otomobil-İş*’in 7. Genel Kurul Çalışma Raporu’nda, Çelik

Montaj fabrikasında Otomobil-İş'in örgütlenmesine engel olmak için işverenin "tedbir üstüne tedbir" aldığı belirtilmektedir:

Hatta işçiler sendikamızın işyeri önüne getirdiği otobüslerle işverenin sendikasıdan istifa etmek için harekete geçtiklerinde işveren yetkilileri durumlarını unutarak kapının önüne kadar çıkıp, 'Fabrikanın arabaları bu tarafta' diye bağırarak işçilere manevi baskı yapmak istemişlerse de işçiler istifa etmekte kararlı olduklarını, otobüse binerek ispatlamışlardır. Bu arada işveren Emniyet'ten yardım isteyerek kapı önünde hadise çıkmış gibi göstermek istemiştir. Geri kalan işçilerin bir kısmının istifası yapılmasın diye kapı önünde bir minibüs dolusu fedai bekletilmiş, sendikamız mensupları ile, bu fedailer arasında kavga çıkması için azami gayret gösterilmiştir. İşyerindeki sendika yetkililerimizin kapının önünde duran fedai grubunu işveren kanalıyla polise şikâyet etmek istemesi karşısında; 'Orası yol, yola karışamayız' demekle, akit sendikayla müşterek çalıştıklarını belli etmişlerdir.³⁸¹

Otomobil-İş, bu arada on altı işçinin işten çıkartıl-

dığını, bu durumun da işverenin MESS'le müşterek hareket ettiğini kanıtlamakta olduğunu belirtmektedir: "Teşkilatlanmaya girdiğimiz işyerlerinde eğer MESS varsa, muhakkak işçi çıkartıldığı görülmüştür."³⁸²

Örgütlenme bu koşullarda sürmüş, 231 işçinin üyeliğinin ve Cevher-İş'ten istifası tamamlanmıştır. Otomobil-İş, yetki uyuşmazlığı sırasında oynanabilecek oyunları göz önüne alarak 1 Kasım 1974 tarihinde noter huzurunda istifa edenlerin halen Otomobil-İş üyesi olduklarına dair beyanlarının da alınmasını sağlamıştır. Nitekim Bölge Çalışma Müdürlüğü'nde yapılan sayım neticesinde Otomobil-İş'in 256 kayıtlı üyesinden ancak 243'ünün tespiti yapılırken Cevher-İş'in, 337 üyesi olduğu -ki, bu sayı işyerinde çalışan toplam işçi sayısının da çok üzerindedir- kabul edilerek yetki belgesi düzenlenmiştir.

231 Çelik Montaj işçisi 19 Kasım 1974 tarihinde açılan davada hazır bulunduktan sonra gazeteleri dolaşarak sorunlarının kamuoyuna duyurulmasını istediler. Gazeteci Şükran Ketenci, "işçilerin seçtikleri sendika ile işçiler adına yetki alabilen sendikaların farklı olmasının direnişlere neden olduğunu vurgulayarak, Çelik Montaj yetki sorununu *Cumhuriyet* gazetesi sütunlarına taşıdı. İşçi-

OTOMOBİL-İŞ'İN ÇELİK MONTAJ İŞÇİLERİNİ DAĞITTIĞI BİLDİRİ

ÇELİK MONTAJ'IN DEĞERLİ İŞÇİLERİ

İki yıldır temsilciniz gibi geçinen ve halen bu yaşantısını devam ettirmek için işverenle her türlü işbirliğinden kaçınmayan Cevher-İş'in hakiki durumu ortaya çıktı.

İşyerinizde yapılan hareketleri gözlerinizle gördünüz. Bu sendikanın işverenle nasıl müşterek hareket ettiğine şahit oldunuz.

İşçi temsilcilerinin bu hareketlere karşı gelmeleri nedeni ile işlerinden atıldıklarını ibretle seyrettiniz. Cevher-İş bunların temsilciliklerini kaldırmakla, işten atılmalarını istediler ve yardım ettiler.

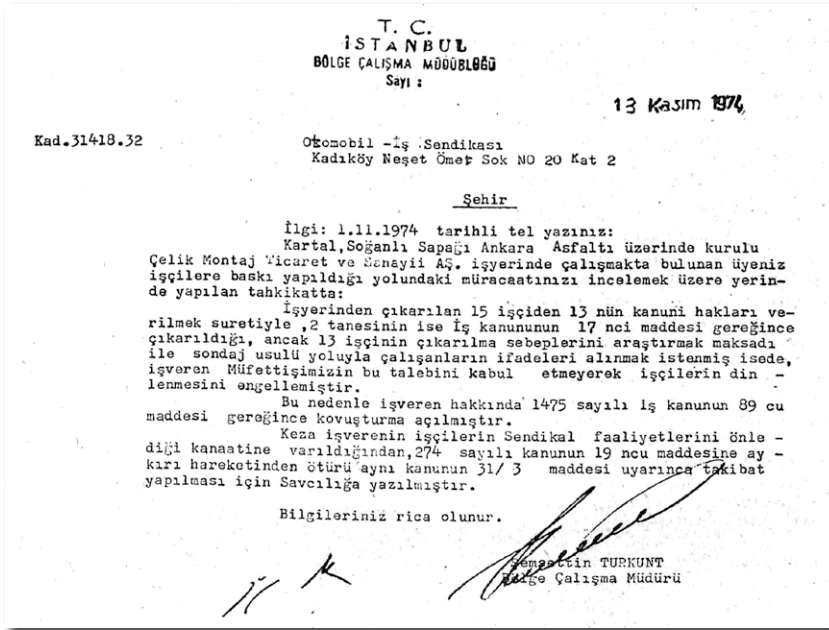
Değerli arkadaşlarımız, artık bu oyunlara dur demenin zamanı gelmiştir. Anayasamızın tanıdığı, olduğu SENDİKA SEÇME ÖZGÜRLÜĞÜMÜZÜ, kimseye çiğnetmiyeceğiz. İcap ederse, bu hususta yasaların tanıdığı her türlü hakkımızı kullanacağız. BUNU PATRONLAR ve ONUN UŞAKLARI AÇIKÇA BİLMELİDİR.

Amacımız yasal koşullar içinde insanca yaşamaktır. Fakat görüyoruz ki satılmış ve kiralık kişiler her gün fabrika kapısında kol geziyor hatta fabrika içinde serbestçe dolaşıyorlar. BU MU İŞVERENİN TARAF-SIZLIĞI? Halbuki iş akti haksız olarak feshedilen bir arkadaşımız hesabını almak için bile fabrikaya alınıyor.

Değerli arkadaşlar, işçiden yana olan sendika, ancak işçiye hizmet eder. Cevher-İş'in yöneticileri daha önce mensup oldukları sendikalardan neden ayrıldılar? Hatta Türk-İş temsilciliğinden neden çıkarıldılar? Sakıncası yoksa açıklasınlar.

Sevgili arkadaşlarımız, toplu sözleşme düzeyine girmiş bulunuyoruz. Bu hususta bütün evraklar Bölge Çalışma Müdürlüğüne verilmiştir. Ancak yetki kararını Bölge Çalışma Müdürlüğü verir ve mahkeme kararı ile de kesinleşir. BUBUB DIŞINDA SÖYLENEN HER SÖZ YALANDIR. ASLA İNANMAYIN. TEK YETKİLİ TEMSİLCİNİZ OTOMOBİL-İŞ'tir.

Otomobil-İş, Sayı 24-25 Ekim-Kasım 1974.



sahte fiş dolduran Cevher-İş Sendikası'nı Savcılığa şikâyet etmiştir. Mahkeme, Bölge Çalışma Müdürlüğü kararını iptal ederek, işyerinde Otomobil-İş'in yetkili olduğuna hükmetmiştir.³⁸⁴

Otomobil-İş, sendikanın teşkilatlanmasında dahi "büyük hadiseler sahne olmuş olan" Çelik Montaj'da başlayan toplu sözleşme müzakerelerinin "olumsuz yönde" devam ettiğini ve uyuşmazlıkla sonuçlandığını kaydetmektedir. Müzakerelerde gerek MESS'in "daha evvel alınmış haklardan dahi geri dönüş yapması"

Istanbul Bölge Çalışma Müdürlüğü'nün Otomobil-İş'in başvurusu üzerine cevap yazısı.

ler Cevher-İş'ten bir ay önce topluca istifa ederek Otomobil-İş'e üye olmuşlardı. İstifalarını Bölge Çalışma Müdürlüğü'ne Noter kanalı ile bildirdiklerini söyleyen işçiler, buna rağmen "sarı sendika işveren-Bölge Çalışma Müdürlüğü'nün işbirliği sonunda Cevher-İş'in toplu sözleşme yetkisi aldığını öğrendiklerini söylüyorlardı:

Bu arada işveren Otomobil-İş Sendikasına üye olmamızı önlemek için 10 arkadaşımızın işine son verdi. Otomobil-İş Sendikası'nın aracılığı ile yetki sorununu mahkemeye aksettirdik. Mahkeme de lehimize karar vermezse, bütün arkadaşlar Otomobil-İş'e üye olduğumuz halde toplu sözleşme masasına Cevher-İş Sendikası oturacak. Bunu istemiyoruz ve buna izin veremeyeceğiz.³⁸³

Mahkeme incelemesinde işverenin Amerika'da tahsilde olan oğlunun bile Cevher-İş üyesi görüldüğü ortaya çıkmıştır. Otomobil-İş, davanın görüldüğü 5. İş Mahkemesi'ne bizzat işyerinde çalışan üyelerin müracaat etmelerini sağlamış, diğer yandan



Çelik Montaj işçileri toplu halde Vilayet önünde.

yeniden bir toplantı yapması kararlaştırılmıştır. 10 Nisan 1975 günü yapılan toplantıda, ihtilaf kotalanmış ve toplu iş sözleşmesi imzalanmıştır.”³⁸⁷

Otomobil-İş’in Çelik Montaj işyeri için 8 Mayıs 1975 tarihinde imzaladığı toplu iş sözleşmesi, 13 Kasım 1974 ile 1 Kasım 1976 tarihleri arasında yürürlükte kalmıştı.³⁸⁸

TEKFEN DİRENİŞİ

İzmit Derince’de kurulu bulunan Tekfen İmalat ve Mühendislik A.Ş. işyerinde çalışan işçiler, başlarında işyeri temsilcileri olmak üzere 1975 yılı biterken Türk Metal’den istifa ederek, Otomobil-İş’e katıldılar. Otomobil-İş Genel Başkanı Aydın Özeren de İzmit’e gelerek sendikaya üye olan Tekfen işçileriyle bir görüşme yaptı.³⁸⁹

Ne var ki, Kocaeli Bölge Çalışma Müdürlüğü işyeri için toplu sözleşme yetkisini Türk Metal’e verdi. Otomobil-İş yetkinin Türk Metal tarafından Bölge Çalışma Müdürlüğü’ne verilen sahte üye fişlerine dayanılarak verildiğini belirterek yargı yoluna başvurdu. İşçiler de karşısında, gerek Kocaeli Bölge Çalışma Müdürlüğü’ne ve gerekse Kocaeli 2. İş Mahkemesi’ne tek tek yazılı müracaatla, Türk Metal Sendikası’ndan istifa ettiklerini ve bir daha hiç o sendikaya üye olmadıklarını, OTOMOBİL-İŞ Sendikası’nın üyesi bulunduklarını ve sendika seçme özgürlüğünün ancak işçiye ait olduğunu bildirdiler ve Türk Metal yöneticilerini, sahtekârlık yaptıklarından dolayı Savcılığa şikâyet ettiler. Ancak Kocaeli 2. İş Mahkemesi gerek Otomobil-İş’in ortaya koyduğu kanıtları ve gerekse işçilerin tek tek yazılı dilekçelerini dikkate almayarak Türk Metal’in yetkisini onayladı.

Bu durum karşısında Tekfen işçileri, “kendileri adına sözleşme yetkisi alarak işverenle görüşmelere başlayan ve görüşmelerde bir tek

temsilcisini dahi bulunduracak üyesi olmayan sarı Türk Metal ile işbirliği yapan” işverene karşı sendika seçme özgürlüğü için 21 Nisan 1976 tarihinde direnişe geçtiler.³⁹⁰

Bu arada “Türk Metal ile işveren ve MESS üçlüsü” sözleşmeyi imzalayarak anlaşma protokolünü işyerine astılar ve Türk Metal işçinin kendilerine dönmelerini istedi. Otomobil-İş ve Tekfen işçileri toplu iş sözleşmesinin işçilerin iradesi dışında imzalanmasına tepki gösterdiler: “Burada sormak gerekir? Hani işçi Türk Metal’in üyesi idi? Hani sözleşmelerde bir tek işçi temsilcisinin imzası?”³⁹¹ Direniş sürdü. Bunun üzerine işveren tüm işçilerin iş akitlerini İş Kanunu’nun 17/II. Maddesine dayanarak bildirimsiz ve tazminatsız feshetti. Bu da işçilerin mücadelesini kırmaya yetmedi. 58 gün süren direniş işçilerin zaferiye sonuçlandı. İşveren işçilerin üye oldukları Otomobil-İş’i tanıdığını açıkladı, iş akdi feshedilen üyelerin işe alınması ve sözleşmenin Otomobil-İş üyelerine de aynen uygulanması protokole bağlandı ve işçiler 17 Haziran 1976 günü işbaşı yaptılar.

“Onlar, sendika seçme özgürlükleri için, bilinçli, kararlı ve birlik içinde verdikleri mücadele sonunda zafere ulaştılar.”³⁹²



Tekfen işçileri sendika seçme özgürlüğü için direniyor.

TÜRKİYE'DE SENDİKA ÖZGÜRLÜĞÜ VAR MI? ÖRNEK TEKFEN İŞYERİ

“Türkiye’de sendika seçme özgürlüğü var mı? Örnek İzmit’te kurulu TEKFEN işyeri” Otomobil-İş dergisinde Tekfen direnişi ve başarılı örgütlenme bu başlık altında anlatılıyordu:

Ekonomik ve Demokratik hakları için Sendikal mücadelenin en doğru, tutarlı ve başarılı bir şekilde OTOMOBİL-İŞ SENDİKASI çatısı altında verilebileceğinin bilincinde olan İzmit-Derince’de kurulan TEKFEN işçileri, toplu olarak Türk Metal Sendikası’ndan istifa edip Sendikamıza üye olmuşlardır.³⁹³

İstifa eden işçilerin başında Türk-Metal’in işyeri sendika temsilcileri de vardı.³⁹⁴ Otomobil-İş örgütlenme sürecinin tamamlanmasıyla birlikte işyeri için toplu görüşme çağrısında bulundu. Ancak hiç üyesi kalmadığı halde Türk Metal Sendikası da bir çağrı yaptı ve Otomobil-İş’in çağrısına da itiraz etti.

Kocaeli Bölge Çalışma Müdürlüğü’nün talebi üzerine Otomobil-İş, 128 üye fişini ibraz etti ve ayrıca bu üyeler, Türk Metal üyesi olmadıklarına dair Kocaeli Bölge Çalışma Müdürlüğü’ne beyan verdiler. Türk Metal Sendikası da “hiç üyesi olmadığı halde 138 sahte üye fişi düzenliyerek” Bölge Çalışma Müdürlüğü’ne verdi. Kocaeli Bölge Çalışma Müdürlüğü “ibraz edilen üye fişlerinin sağlıklı olup olmadığına bakmaksızın ve şartlı istifaları dikkate almadan sadece fişlerin sayımı ile yetinerek” sözleşme yetkisini Türk Metal’e verdi. Otomobil-İş dergisinde, haklarının kaybına neden olan bu kararı “telin etmek için” Kocaeli Bölge Çalışma Müdürlüğü’ne yürüyen “azimli Tekfen işçileri”nin

sendika yöneticileri tarafından frenlendiği ve böylece “İzmit’te büyük hadiselerin çıkması bir yerde önlenmiş” olduğu da kaydedilmektedir.³⁹⁵

Bu durumda Otomobil-İş Kocaeli Bölge Çalışma Müdürlüğü tarafından verilen yetkiye Kocaeli İş Mahkemesi nezdinde itiraz etti. Otomobil-İş üyeleri de toplu olarak Adliye binasına gelerek, gerçek iradelerinin aksine, istifa ettikleri Türk Metal Sendikası tarafından üye gibi gösterilmeleri suretiyle sahtekârlık yapıldığına dair Savcılığa şikâyetle bulundular.

Ne var ki, Kocaeli İş Mahkemesi de tıpkı Bölge Çalışma Müdürlüğü gibi üye fişlerinin sayımı ile yetindi, şartlı istifalar ve sahtekârlık iddialarını da dikkate almayarak Türk Metal Sendikası’na toplu sözleşme yetkisi verdi:

Bu somut örnek, Türkiye’de Sendika seçme özgürlüğünün hakikatte olmadığını, işçilerin gerçek iradelerinin aksine, sahte üye fişi düzenliyen sendikaların yetki aldıklarını bir kere daha göstermiştir.

Gizli oylama açık sayım ilkesine göre yapılacak REFERANDUM, OTOMOBİL-İŞ SENDİKASININ gücünü ortaya koyardı. Fakat sarı Sendika örneğini açıkça veren Türk Metal Sendikası, Tekfen işçilerinin özgür düşüncesinin, gerçek tercihinin aksine sahte üye fişi ile Sözleşme yetkisini almıştır.

Fakat, sarı sendikalarla mücadelemiz burada bitmiyor. Tekfen işçisi Sendikamız ile el ele, çıkarlarını sarı sendikaların eline teslim etmeyecek, birliğini engelliycek her türlü girişimleri saf dışı edecektir.³⁹⁶



Tekfen işçileri İzmit Adliyesi önünde.

Böylece Türk Metal, MESS’in de devreye girmesiyle Tekfen işyerinde toplu iş sözleşmesini bağittadı. Buna karşılık işçiler bağittanan toplu sözleşmeyi protesto ettiler. İşverenin, işçilerin iş akdini feshedeceğini söylemesi üzerine işçiler, 21 Nisan 1976 tarihinde direnişe geçtiler.

“Bu direniş ülkemizde referanduma karşı olanlar ve halen bu hususta bir yasa değişikliğini düşünmeyenlere gerçekten bir ders mahiyetindeydi.”³⁹⁷

İşveren, işçilerin kanunsuz olarak işi bıraktıkları gerekçesiyle yargıya başvurdu. Yetki tespitinde evrak üzerinde karar veren yargı, sıra işverenin kanun dışı grev iddiasına geldiğinde işyerinde tespit yapma yoluna gitti. Bütün bunlar işçileri yıldırmadı. Tekfen işçileri fabrika kapının önünde sendika seçme özgürlüğü için direnmeyi sürdürdüler. Sonunda Tekfen işçilerinin mücadelesi başarıya ulaştı. İşverenin Otomobil-İş'i ve işyerindeki temsilcilerini tanıdığını ve toplu sözleşme görüşmelerinin yürütüleceğini açıklaması üzerine 17 Haziran 1976 günü işbaşı yapıldı.³⁹⁸

Türk Metal'in sahte evrak düzenlemiş olduğu, Yargıtay 9. Hukuk Dairesi kararıyla kesinleşti. “İşte İzmit bölgesindeki ilk işyerimizin azimli işçileri[nin] Otomobil-İş çatısı altında birlik beraberlik içinde bilinçli hareketleri mücadelemizin zaferle sonuçlanmasını sağlamıştır.”³⁹⁹

ESAŞ VE SENDİKA ÖZGÜRLÜĞÜ

Ankara yolu üzerinde Kartal'da kurulu olan ve transformatör üreten Esaş Elektrik Sanayii ve Ticaret A.Ş. işyerinde Otomobil-İş'in ilk örgütlenme girişimi başarılı olamamıştır. Otomobil-İş'in

Esaş'ta yeniden örgütlenmeye yöneldiği 1975 yılına kadar işyerinde çalışan işçilerin birkaç sendika değiştirdikleri ve son olarak da işyerinde işverenle birlikte hareket eden Oto-Metal Sendikası'nın yetkili olduğu bilgisi Otomobil-İş kayıtlarında yer almaktadır.⁴⁰⁰

Otomobil-İş'in işyerinde yeniden başlattığı örgütlenme girişimi üzerine işveren sürecin öncülüğünü yapan işçilerin iş akitlerini feshetmiş, ancak bu gözdağının etkili olmadığını gören işveren bu defa 53 işçiyi işten çıkarmıştır. Bunun üzerine işçiler tarafından örgütlenen ve altı gün süren yemek boykotu ve oturma eylemi kamuoyunda yankı bulmuş, sendika işçilerle düzenli toplantılar yaparak mücadeleyi diri tutmuştur.

Toplu sözleşme dönemine bu şartlar içinde girilmiş, yetki süreci içinde işyerinde Otomobil-İş üyeleri üzerindeki işveren baskısı daha da artmıştır. Sendika Esaş işçileriyle toplu olarak durumu Vali'ye şikâyet etmek üzere İstanbul yakasına geçmiş, işçiler İstanbul Bölge Çalışma Müdürlüğü'ne de topluca başvuruda bulunmuşlardır. İşçilerin birlikte hareket etmeleri işverenin de geri adım atmasını sağlamış, işveren üyelerle ve sendika temsilcileriyle “normal bağlar kurma yoluna dönmüş” Otomobil-İş işyerinde 1 Eylül 1975 tarihinden geçerli olmak üzere iki yıllık toplu iş sözleşmesi bağtlayarak örgütlü akit sendika haline gelmiştir.⁴⁰¹

ESAŞ'TA SENDİKA ÖZGÜRLÜĞÜ

Kartal Soğanlı köyü karşı Ankara asfaltı üzerinde kurulu bulunan Esaş Elektrik Sanayii ve Ticaret A.Ş. işyeri işçilerinin tümü toplu olarak bir günde Oto-İş Sendikası'ndan ayrılarak teşkilatımız Otomobil-İş Sendikası'na iltihak etmişlerdir. Senelerdir işverenin teklifine hiç tereddütsüz evet diyebilen bu sendikanın işyerinde kalabilmesi için işveren çok caba sarf etmiş, hatta sendikanın koruyucu melekliğini yapma durumuna dahi gelmiştir. İşveren daha da ileriye giderek işçilerin Otomobil-İş Sendikası'na geçmelerini engelleyebilmek için 33 işçinin iş akitlerini tazminatsız olarak feshetmiştir. İşverenin gerek Anayasanın 47 nci gerekse 274 sayılı Sendikalar Kanununun

19ncu maddesine aykırı olan bu tutumu ilgili makamlara bildirilmiştir.

İşçiler de bu durumu protesto amacıyla 6 gün süren bir oturma grevi yapmışlar. Bir gün de hiç işbaşı yapmayarak toplu olarak İstanbul Valiliği ile Bölge Çalışma Müdürlüğüne giderek işverenin yasalara aykırı olan bu tutumundan vazgeçerek işine son verilen arkadaşlarının tekrar işe alınmalarını, aksi takdirde bir tek kişi kalıncaya kadar işi durdurma grevine devam edeceklerini bildirmişlerdir. Sendikamızda sendika özgürlüğünün çiğnenmesine öncülük edip, 33 kişiyi 5 kuruşsuz paçavra gibi sokağa silken işverenin bu kanunsuz tutumunu ilgili bakanlıklar ile kamu oyuna ve basına duyurmuştur.

Otomobil-İş, Sayı 27, Ocak 1975.

NASAŞ: OTOMOBİL-İŞ HAK MÜCADELESİNDE BÖLÜCÜ DEĞİL!

İzmit bölgesinde kurulu ve 633 işçinin⁴⁰² çalıştığı Nasaş Alüminyum Sanayi işyerinde Tek Met-İş, bağlatmış olduğu üç yıllık toplu iş sözleşmesiyle akit sendikaydı.

Otomobil-İş, Nasaş örgütlenmesinin Gebze Şubesi eliyle yürütülmesinin zorlukları karşısında İzmit Temsilciliği'ni açtı ve örgütlenme bir aşamadan sonra İzmit Temsilciliği tarafından götürüldü. *Otomobil-İş* dergisinde kısa sürede sonuç alındığı ve 24 Temmuz 1975 günü 390 işçinin işyerinde akit olan Tek Met-İş'ten istifa ederek Otomobil-İş'e üye oldukları kaydedilmektedir. Otomobil-İş, Nasaş işçilerinin üç yıllık toplu iş sözleşmesi imzalayarak "kendilerini 3 seneliğine satan" Tek Met-İş'ten "bir anda" istifa ederek Otomobil-İş bünyesinde birleştiklerini ve 3 aylık kanuni sürenin dolduğu 30 Eylül 1975 gününden itibaren Tek Met-İş'e aidat ödemeyeceklerini açıkladı.⁴⁰³

Nasaş, Maden-İş'in İstanbul, Pendik 4. Bölge Temsilciliği sınırları içindeydi ve aynı dönemde Nasaş'ta Maden-İş de bir örgütlenme çalışması yürütmekteydi.⁴⁰⁴

Otomobil-İş, Maden-İş'in "ciddi bir tedbir" olarak "işveren tarafından devreye sokulduğu" iddiasını ileri sürmektedir.⁴⁰⁵ Otomobil-İş kayıtlarında, Maden-İş'in kendilerine "üç-beş sene önce üye olmuş ve Noter kanalı ile istifa etmiş bulunan kişilerin fişlerine 9.9.1975 tarihini atarak" üye bildiriminde bulunduğu iddiası yer almaktadır: "Maden-İş Sendikasının evraklarına şikâyetimiz üzerine Gebze Savcılığı el koymuş bulunmaktadır."⁴⁰⁶ Buna karşılık Maden-İş, "işyerinde yetkili olduklarını iddia eden bazı sendikaların" İzmit Bölge Çalışma Müdürlüğü'ne başvurmuş ve "sahte üye fişlerine dayanarak" yetki istemiş olduklarını ileri sürdü.⁴⁰⁷

Otomobil-İş, işyerinde akit sendika olmamalarına rağmen temettü dağıtımında aslan payını "müdüran grubunun" almak istemesi karşısında yemek boykotu örgütlediklerini, bunu üzerine müdürler, formenler, şeflerin işçi üzerinde baskı kurmaya yöneldiklerini, hatta Otomobil-İş'in ön planda olan üyelerine ihtarlar vermekten çekinmediklerini kaydetmektedir. Bu baskılara karşı yemek boykotu sürmüştür. Otomobil-İş, "müdüran grubu" yemeğe giderken Maden-İş mensuplarının de bu grupta yemeğe gittiğini de iddia etmektedir.⁴⁰⁸

Netekim ki temeddünün tümü işyerinde çalışan işçi sayısına bölünmek suretiyle eşit dağılması sağlanmıştır. İşte bu olay tüm yöneticileri Otomobil-İş Sendikasının karşısına dikmeye yetmiştir. (...) Yönetici kadro baskısını işyerinde o kadar çok arttırmıştır ki, sözleşme arifesinde işçilerin bir kısmını kendi bünyelerine çekmek için değişik zamlar dağıtmışlar Otomobil-İş üyelerine de sendikadan çıkın, siz de alın demekten çekinmemişlerdir. Yani bir yerde işveren işçiler üzerinde elindeki imkânlar nispetinde, her yolu denemiştir." Otomobil-İş, işverenin "her ihtimale karşı" işyerinde bir sendika kurulmasına yardımcı olduğunu da kaydetmektedir: "İşte bir yerde Nasaş işvereni Otomobil-İş Sendikası ile sözleşmeye oturmamak için Maden-İş Sendikasının yanında bir de yedek sendika bulundurmaya faydalı bulmuştur. Netekim ki bu işyerinde yapılan tesbit sırasında 400 geçerli üyesi olan bu sendikanın 2 üyesi çıkmıştır."⁴⁰⁹

Sonunda Otomobil-İş, Bölge Çalışma Müdürlüğü'nden yetki almış ancak yargı kararıyla bu yetki bozulmuş, Maden-İş'in işyerindeki yetkisi kesinleşmiştir. Maden-İş, Bölge Çalışma Müdürlüğü'nün yetkiyi Otomobil-İş'e vermesiyle başlayan bu uzun yetki mücadelesi sürecin şöyle aktarmaktadır:

Daha sonra sendikamız üç sarı sendikanın sahte üye fişlerine mahkemede el koydurdu. İstanbul 3. Asliye Hukuk Mahkemesi üç kişilik bilirkişi tayin etti.

Sahteciliklerinin ortaya çıkacağını anlayan bu sarı sendikalar, geçersiz bir itirazla yetkisiz Gebze Asliye Mahkemesi eliyle üye fişlerini aldırıldılar. Bunun üzerine sendikamız, Gebze İş Mahkemesine yaptığı itirazda bu konudaki sahtecilikleri ve çelişkileri anlatıp, işçilerin oyuna başvurulmasını istedi.

Mahkeme isteğimizi yerinde gördü. İşyerinde 19 Ekim 1976 günü başlayan ve iki gün süren yalnızca hakim huzurunda oylama yapıldı.

Oylama sonucunda, oylamaya katılanların 372'sinin MADEN-İŞ üyesi, 172'sinin Otomobil-İş üyesi olduğunu ve diğer sendikaların hiç üyesi bulunmadığı saptandığından

Bölge Çalışma Müdürlüğünün kararı iptal edildi. Yetki kesin olarak Sendikamıza verildi.⁴¹⁰

Otomobil-İş şu değerlendirmeyi yapmaktadır:

Zaten sendikamızın üyeleri kâğıt üzerinde Maden-İş'e üye gözüktüklerinden alınacak hakkın zedelenmemesi için halen susmaktadır. Yalnız ana gerçek tüm baskılara rağmen Maden-İş'te üye gözüken eski üyelerimiz halen sendikamıza istifa etmemişlerdir. Bir kez daha örgütümüzün işçinin hak mücadelesinde bölücü olmadığını ispatlayan Nasaş üyeleri hak dayanışmasının en güzel örneğini vermektedir.⁴¹¹

TEKİMAL: TÜRK METAL'E PROTESTO

Koşuyolu mevkiinde Ankara asfaltı üzerinde kurulu bulunan ve Türk-Metal'in örgütlü ve akit sendika olduğu Tekimal Sınates Asansör fabrikasında örgütlenme çalışmaları büyük bir gizlilik içinde sürdürülmüştür. Otomobil-İş böylece, "akit sendikanın, toplu iş sözleşmesini bir sene daha uzatmasına mâni" olduğunu ve işçilerin, "tek bir işçinin burnunun kanamasına imkân verilmeyerek bağlı bulundukları Türk Metal Sendikası'ndan" istifa ettirildiklerini kaydetmektedir.⁴¹² Otomobil-İş bu süreçte pek çok işyerinde yetki sürecinde sahte üye fişi düzenleyen Türk Metal'e de bir protesto çekmiştir. 14 Mart 1977 tarihli ve Kadıköy 3. Noterliği kanalıyla gönderilen protesto yazısına Türk Metal'den istifa eden işçilerin listesi eklenmiştir. Söz konusu işçiler istifalarında "Türk Metal Sendikasına yeniden üye oluşlarının Noter huzurunda ve istifa tarihinden sonraki tarih ile ancak Noter tarafından tanzim edilecek belge ile olacağını, bunun dışındaki hiç bir belge ile Türk Metal Sendikasına üye olmayacaklarını" beyan ederek istifa tarihinden itibaren Otomobil-İş Sendikası üyesi olduklarını da beyan etmişlerdir. Protesto yazısında Otomobil-İş, Türk Metal'i referanduma davet etmektedir:

Ayrıca, mezkûr işyerinde REFERANDUM veya işyerinde TESBİT yoluna gidilmek suretiyle, işçinin gerçek iradesinin tecellisine ve sendikal özgürlüğüne imkân tanınmasını teklif etmekteyiz. Bunun için İstanbul Bölge Çalışma Müdürlüğü ve yetkili İş Mahkemesine REFERANDUM veya işyerinde TESBİT istediğinizi bildirmeniz lâzım ve kâfidir.⁴¹³

Daha sonra Tekimal'da toplu sözleşme yetkisini alan Otomobil-İş işyerinde 10 Ağustos 1979 tarihinde toplu sözleşme imzalayarak akit sendika olacaktı. Toplu iş sözleşmesi 1 Nisan 1979 tarihinden itibaren iki yıl süreli idi.⁴¹⁴

TÜRK KABLO: TÜRK METAL'DEN OTOMOBİL-İŞ'E

Türk Metal'in örgütlü ve akit sendika olduğu Türk Kablo işyerinin kapısında Otomobil-İş'in zaman zaman aylık dergilerini dağıttığı ve böylece işçilerde sendikaya karşı bir yakınlık doğduğu Otomobil-İş kayıtlarında belirtilmektedir. Bu temaslar sırasında işçiler bağlı bulundukları sendikalarını değiştirmek istediklerini de belirtiyorlardı. Ancak yeni dönem toplu sözleşme görüşmelerine çok az bir süre kalması karşısında Otomobil-İş, "yapılacak örgütlemeye işyerinin bölünmesi neticesinde yetki alınsa dahi, iki kesime ayrılmış Türk Kablo işyerinde işçilerin istediği hakların alınması imkânsız hale gelebilir" endişesiyle hemen bir örgütlenme çalışması başlatmamıştı. Otomobil-İş, bu yolla, yapılacak toplu iş sözleşmesi sürecinde işçilere daha büyük fayda sağlanabileceği inancıyla hareket etmişti. Ne var ki, Türk Metal Sendikası ile işveren arasında "kapalı kapılar ardında" imzalanan toplu sözleşme protokolü işçi arasında tepki yarattı. İmza altına alınan anlaşmadan işyeri sendika temsilcilerinin dahi haberi yoktu.

Bunun üzerine bir gün içinde işçilerin üçte ikisi Otomobil-İş'e üye oldu. 350 işçi, birliklerinden aldıkları güçle Türk Metal'den istifa ederek, Otomobil-İş saflarında toplanmıştı. "Hem de işveren ile Türk Metal Sendikası arasında yapılan toplu sözleşmenin imzası kurumadan, sözleşmenin bitimini bile beklemeden."⁴¹⁵ 1976 yılının Aralık ayında Türk Kablo örgütlenmesi, gerekçesiyle birlikte *Otomobil-İş* dergisinde şu satırlarla verildi:

Örgütümüze katılan TÜRK KABLO işçileri "Türk Metal Sendikası en iyi sözleşmeyi de yapsa hiç önemi yoktur çünkü sözleşmeler kapı arkasında yapılmakta olup, baş temsilcinin işten atılması ve diğer temsilcilerin temsilcilik sıfatlarının kaldırılması konusunda daha önce anlaştıklarını" ifade etmişlerdir.

Bu şartlar altında Türk Metal Sendikası'nda kalmanın bir anlamı ve yararı olmadığını ve daha güçlü olan OTOMOBİL-İŞ'de toplan-

manın işçi sınıfı için en iyi yol olduğunu belirtmişlerdir.⁴¹⁶

Bunu hazmedemeyen Türk Metal ve işverenin işçiler üzerindeki baskısı arttı; işçilere gözdağı vermek amacıyla baş temsilcinin işine son verildi. Ancak bu, işçilerin direncini daha da arttırdı ve Otomobil-İş'in Türk Kablo'daki örgütlülüğünü pekiştirdi.

Örgütlenme sürecinin tamamlanmasının ardından Otomobil-İş İzmit Şubesi, Türk Kablo işçileri ile bir toplantı düzenledi. Teşkilatlanma ve Eğitim Sekreteri Mehmet Aras'ın yönetiminde yapılan bu toplantıda, işçiler işyeri ile ilgili sorunlarını dile getirdiler. Toplantıda bir konuşma yapan işyeri sendika temsilcisi Tevfik Gencal özetle şöyle dedi:

Aslında bütün hata biz işçilerde, Egemen güçlerde kabahat bulmuyorum. Biz işçiler olarak meselemize sahip olup güçlü Otomobil-İş Sendikası çatısı altında toplanmamız gerekir. Sarı sendika Türk Metal'de temsilcilik yapan işçiler kukla temsilci durumundadır. Şu an gerçek işçi sendikası Otomobil-İş'tir ve bunu da yapmış olduğu Toplu İş Sözleşmeleri ile göstermiştir.⁴¹⁷

KROMAN ÇELİK'TE REFERANDUM

Otomobil-İş'in yetkili ve akit sendika olduğu Kroman Çelik Sanayii A.Ş. işyerinde 1 Nisan 1975 tarihinde süresi sona erecek olan toplu iş sözleşmesini feshetmesi ve yeni dönem için çağrı prosedürünü başlatması üzerine Cevher-İş Bölge Çalışma Müdürlüğü nezdinde yetki itirazında bulundu. Cevher-İş, Bölge Çalışma Müdürlüğü'ne "işyerinde çalışan tüm personel adedi kadar" üye giriş beyannamesi ibraz etti. Bunun üzerine Bölge Çalışma Müdürlüğü işyerinde yetkili sendikanın çalışanların irade beyanına başvurularak

referandum sonucuna göre tespitine karar verdi. Bu karara dayanarak Otomobil-İş Gebze İş Mahkemesi'ne başvurarak referandum talebinde bulundu. Cevher-İş ise Kocaeli İş Mahkemesi'ne başvurarak kararın iptalini talep etti ancak bu talep reddedildi.⁴¹⁸

İşyerinde Mayıs ayı başında yapılan referandumda Otomobil-İş dört oy farkla yetkili sendika olmuştur. "254 işçinin çalıştığı fabrikada yapılan yetki oylaması sonucunda 129 işçi Otomobil-İş Sendikası'na oy verirken, 125 işçi de Cevher-İş Sendikası için oy kullanmıştır. Sadece dört oy fazlasıyla Kroman Çelik Sanayii Fabrikasında toplu iş sözleşmesi imzalama yetkisi Otomobil-İş Sendikasına verilmiştir."⁴¹⁹

DEMİRSAC GALVANİZ: BİR HAZİN DİRENİŞ

Otomobil-İş, Demirsac Galvaniz örgütlenmesini, örgütlenme açısından bu dönemin en üzücü olayı addetmektedir.⁴²⁰ Demirsac Galvaniz işçileri işyerinde toplu sözleşmenin tarafı olan Türkiye Metal-İş'ten istifa ederek kitle halinde Otomobil-İş'e üye oldular. Bunun üzerine işveren işçileri toplayarak Otomobil-İş'ten istifa etmelerini istedi. Bu yolla sonuç alamayan işveren ilk anda üç işçiyi işten çıkardı. İşçilerin çıkışları Noter kanalı ile kendilerine tebliğ edildiği halde Otomobil-İş'in "baskıları neticesi" çıkışlar durduruldu, bir gecede kayıt ve istifa işlemlerini tamamlanarak işçiler Otomobil-İş çatısı altında birleştiler.⁴²¹

İşveren, bu defa MESS'i de yanına alarak bu defa bayram arifesinde "yasaların hiçbirine uymadan adeta kasap dükkanı kapatırcasına koskoca fabrikayı kapatmış, işçilere kıdem ve ihbar tazminatlarını alabilmeleri için gün vermiş, kapıya jandarma diktirmek suretiyle de işçiyi fabrikaya sokmamıştır. Emniyet kuvvetlerinin mağdur işçi yanında yer alacağı yerde işveren cephesinde yer alması işçiler arasında ayrıca büyük üzüntü yaratmıştır." Bunun üzerine Otomobil-İş fabrika önüne çadır kurarak direnişe geçmiş, işverence uygulanan kanunsuz lokavtı Gebze İş Mahkemesi hakimliği ile Bölge Çalışma Müdürlüğü'ne tesbit ettirmiştir.

Direnış mahalline sendikaya bağlı işyerlerinden büyük çapta erzak yardımı yapılmaya başlandı. Sendika direnişçi işçilere maddi destek de sağladı. Otomobil-İş'in örgütlü olduğu fabrikaların işçileri, "mağdur durumdaki Demirsac işçilerinin bir kışlık yiyeceği erzakını anında" temin ettiler.⁴²²

Kroman Çelik Sanayiinde sözleşme yetkisini Otomobil - iş sendikası aldı

İZMİR — Kocaeli'nin Gebze bölgesinde kurulu bulunan Kroman Çelik Sanayii A.Ş. tesislerinde iki sendika arasında yapılan yetki oylamasını Otomobil-İş Sendikası kazanmış, 256 işçinin çalıştığı fabrikada yapılan yetki oylaması sonucunda 129 işçi Otomobil-İş Sendikası'na oy verirken, 125 işçi de Cevher-İş Sendikası için oy kullanmıştır.

Sadece dört oy fazlasıyla Kroman Çelik Sanayii Fabrikasında toplu iş sözleşmesini imzalama yetkisi Otomobil-İş Sendikasına verilmiştir. (a.Ş.)

Cumhuriyet, 4 Mayıs 1975.

İşçilerin ve sendikanın örgütlediği direniş fabrikanın kapısı önünde sürerken işveren sendikadan toplantı talep etti. İlk toplantıda genel olarak olumlu bir yol bulundu, ancak sendikanın direniş sırasında geçen sürelerin ücretlerini talebi işverence reddedildi. Kısa süre sonra işverenin isteği üzerine yeni bir toplantı için gün verildi. Ne var ki, bu arada işyeri temsilcileri de dahil olmak üzere işçilerin büyük bir bölümü işverenin “helalleşmek oyunu” vermiş olduğu tazminatlarla birkaç kurş daha ilave etmesi üzerine tazminatlarını alarak fabrikanın önünden ayrıldılar. Bunun üzerine diğer grup da paraların alamayacakları kuşkusu içine düşerek direniş çadırındaki erzakları bölüşerek mücadeleyi bıraktılar. Demirsac Galvaniz direnişi, işçilerin birliğinin ne denli önemli olduğunu anlatan yaşanmış bir ders olarak emek tarihindeki yerini aldı. Otomobil-İş, şu değerlendirmeyi yapmaktadır:

Böylece kendi haklarının kaybolmasında en büyük rolü oynayan bu grup ileriki günlerde yapmış oldukları hatanın büyüklüğünü anlamışlarsa da iş iştenden geçmiş, işveren tezgâhladığı oyunu kazanarak işçi kesimine bu büyük darbeyi vurmuştur.⁴²³

OTOMOBİL-İŞ’İN GEBZE’DE ÖRGÜTLENME ATAGI

1975-1977 döneminde Otomobil-İş yeni işyerlerini bünyesine kattı. Bunlar arasında Anadolu Döküm, Çolakoğlu, Önder Döküm ilk akla gelenlerdir.

Maden-İş’in örgütlü olduğu Anadolu Döküm’de, toplu pazarlık sürecinde çıkan uyuşmazlığın arabulucu aşamasında da çözümlenememiş olması karşısında sendika grev uygulamasına karar vermiş, ancak grev 6 Haziran 1975 tarihinde kaldırılmıştır. Otomobil-İş, başka fabrikalarda kanunsuz direnişleri sürdüren Maden-İş’in Anadolu Döküm’de “yapılan grevin kanunsuz olduğu gerekçesiyle işçileri işyerinin kapısı önünde bırakarak kaçmış” olduğunu, aylar sonra işçilerin kaybolan haklarını almak için Otomobil-İş’e müracaat ettiklerini kaydetmektedir.⁴²⁴ Anadolu Döküm’de Otomobil-İş örgütlenmesi, işveren tarafından 7 işçinin işten çıkarılmasına rağmen sonuca ulaşmış ve yargı kararıyla işyerinde toplu sözleşme yetkisini çok büyük bir gecikmeyle de olsa almıştır. İşyerinde Maden-İş tarafından uygulanan grev ile Otomobil-İş’in

yetkiyi kazanması arasında geçen süre 665 gündür. Toplu sözleşme görüşmeleri uyuşmazlığa intikal etmiş ama henüz kurul oluşmadan taraflar anlaşarak toplu iş sözleşmesini imzalamışlardır. Toplu iş sözleşmesi 1 Mart 1976 tarihinden geçerli olmak üzere iki yıl sürelidir.⁴²⁵



Çolakoğlu işçileri Tek Met-İş’ten istifa ediyorlar.

Otomobil-İş tarihi içinde önemli bir yer tutan Çolakoğlu Sanayi A.Ş. işyeri de bu dönemde sendika saflarına katıldı. Otomobil-İş’in Çolakoğlu işçileriyle ilk teması, Dilovası’nda Nasaş fabrikasında yürüttüğü örgütlenme sürecinde oldu. Çolakoğlu işçileri uzun süreden beri işyerindeki akit sendika Tek Met-İş üyesiydiler. Bu dönemde Çolakoğlu işçileriyle zaman zaman toplantılar yapıldı ve toplu iş sözleşmesi dönemi de dikkate alınarak örgütlenmenin başlatılması kararı alındı. 1976 yılı Nisan ayında üye kayıtlarının yapılmasına girildi ve işçilerin gelebilecekleri en yakın bir yere noter getirilmek suretiyle bağlı bulundukları sendikadan istifa etmeleri sağlandı. İşyerinde çalışan 260 işçiden 235’i Tek Met-İş’ten istifa ederek Otomobil-İş’e üye oldular.⁴²⁶ Bunu duyan işverenin işyerinde uyguladığı baskılar işçileri daha da kenetledi. Otomobil-İş’in Çolakoğlu işçileriyle yaptığı toplantılar işçilerin kararlılığını arttırdı. “Gece vardiyasından çıkan yorgun ve uykusuz işçilerin dahi bu toplantılara katılmasıyla Çolakoğlu işçileriyle Otomobil-İş Sendikasının birlik ve beraberliği iyice pekleşmiş oldu.”⁴²⁷ Otomobil-İş, Çolakoğlu işyerinde Bölge Çalışma Müdürlüğü’nden yetki alarak işverenle toplu sözleşme bağlatmayı başardı. Otomobil-İş, Çolakoğlu işyerinde bağtılan toplu sözleşmenin üyelerin birlik ve beraberliği sayesinde kotarıldığını ve demir sanayinin en güzel toplu sözleşmesi olduğunu açıkladı.⁴²⁸

Çolakoğlu işçileri de örgütümüze katıldı



Otomobil-İş, Sayı 42, Nisan 1976.

O yıllarda Gebze Dilovası'nda yeni açılan Önder Döküm, Otomobil-İş'in eski üyelerinin de çalıştıkları küçük bir fabrikadır. Bu durum sendikanın işyerinde örgütlenmesini kolaylaştırmış, işyerinde çoğunluğun sağlanmasıyla Otomobil-İş işverene toplu görüşme çağrısı yapmış ve toplu sözleşme

müzakereleri sürecinde işyerinde çalışan tüm işçiler Otomobil-İş'e üye olmuşlardır. Otomobil-İş kayıtlarında, işyerinin küçük olması nedeniyle müzakerelerin güç şartlar içinde geçtiği ancak sonunda işyerinin "kazancına uygun" bir toplu iş sözleşmesi yapılabildiği belirtilmektedir.⁴²⁹

...

Bu dönemde Otomobil-İş'in yaşadığı bir kayıp, Altınbaşak işyerinin yeni dönem toplu sözleşme prosedürünün

başladığı sırada kapanması oldu. Otomobil-İş, Altınbaşak işvereniyle "her devre iyi münasebetler sürdürülmüş" ve bağitlanan toplu iş sözleşmelerinin "Gebze mıntıkasında örnek sözleşmeler niteliği kazanmış" olduğunu kaydetmektedir.⁴³⁰

TÜRK DEMİR DÖKÜM: MADEN-İŞ'E KARŞI

1970 yılının başlarında Maden-İş, direnişlerle geçen 1969 yılının en önemli olaylarından birinin Türk Demir Döküm işgali olduğu tespitini yapmaktaydı. Demir Döküm'de işçi sınıfı kesin bir zafer kazanmıştı. Bu, işçilerin birlik olmalarının en güzel örneğiydi. O yöredeki bütün fabrikalar işi bıraktı, bütün mahalleler boşalıp işçilerin yanında zorbalara karşı dövüşe koştı, zorbanın beli bir kerecik olsun kırıldı. Hiç şüphe yok ki, 1969 da işçi sınıfının en akıllı, en faal evlâtları, devrimci işçilerdi: Bunlar bir yandan direnişlerini, grevlerini, işgallerini sürdürürlerken, diğer yandan da işçi sınıfının sarı itler tarafından uyutulmak istenen kısmına örnek oldular, onların kavgaya gelmesinde öncü oldular. DİSK'e bağlı sendikaların işçilerinin direniş, grev ve işgallerinin hemen hemen hepsi başarıya ulaştı.⁴³¹

MADEN-İŞ'İN KALESİ

"Gerçekten de Silaharağa çukurunda kurulu Türk Demir Döküm (TDD) fabrikasında çalışan iki bin

beş yüz işçinin 1969 Mayıs'ındaki iki gün ve Temmuz ayı biterken başlattıkları yirmi bir gün süren işgal ve direnişin Maden-İş tarihi içinde olduğu kadar Türkiye'de sendika hareketi tarihi içinde de özel bir yeri vardır. İlk direnişin nedeni sendika özgürlüğü, ikinci direnişin ise ücret artışı/ayarlanması talebidir."⁴³²

İlk direniş, Çelik-İş'in akit sendika olduğu Türk Demir Döküm fabrikasında işçilerin Çelik-İş'in işverenle işbirliğine ve Maden-İş üyelerine yapılan baskılara karşı 15 Mayıs 1969'da şalterleri indirmeleriyle başlamıştı. Jandarma fabrikanın etrafını tanklarla çevirmiş, Maden-İş Genel Başkanı Kemal Türkler Jandarma komutanına 63'te Kavel'de söylediği o bilinen sözünü tekrarlar. Direniş yasalara aykırıdır ama Anayasa'ya uygundur.⁴³³ Haliç halkının da fabrika önünde toplanmasıyla direniş, işçi taleplerinin tamamının işverence kabul edilmesiyle sonuçlanır.

Temmuz ayı bitmeden Demir Döküm'de işçilerle işveren arasında ücret anlaşmazlığı patlak verir ve

işçiler üretimi durdurarak fabrikayı işgal ederler. Jandarma ve polis müdahalesine rağmen 21 gün süren direnişin sonunda işçilerin dediği olur. İşveren Maden-İş’le bir protokol yapar ve işçiler 20 Ağustos günü işbaşı yaparlar.

İşgalin ardından Maden-İş 6. Bölge Temsilciliği bünyesinde Demir Döküm’de hızla kurullar, lokal temsilcilikleri oluşturulur. Fabrikada lokal temsilcilerinin iştiraki ile lokal yönetim kurulları seçilir ve Ağustos sonunda görev dağılımı yapılır. Artık Demir Döküm’de Maden-İş vardır. Maden-İş ile Demir Döküm işvereni arasındaki ilk toplu sözleşme de 1 Mart 1970 tarihinden başlayarak 2 yıl süreyle geçerli olmak üzere imzalanır.

Maden-İş TDD fabrikasına daha örgütlenmenin ilk günlerinden başlayarak özel bir önem vermiştir.

Maden-İş, Vehbi Koç’un Türk Demir Döküm fabrikasında direnen işvereni ve onun güdümündeki Çelik-İş’i dize getirmiş ve bir protokolle sendikayı ve işçi haklarını kabul ettirmişti.

OTOMOBİL-İŞ DEMİR DÖKÜM ÖNÜNDE

Ocak 1975. Otomobil-İş’in, “İstanbul yakasındaki büyük çapta örgütlenme” çabası Alibeyköy Silahtarğa’da kurulu Türk Demir Döküm’le başlamıştır. Otomobil-İş, Demir Döküm işçilerinin Maden-İş’in üç senelik yaptığı toplu iş sözleşmesinin altında sözleşmesinin altında ezildiklerini, bu sendikadan kurtulabilmek için Otomobil-İş’e yöndiklerini kaydetmektedir. Otomobil-İş işçilerin talebi üzerine Demir Döküm işyerinde üye kaydına başlamıştır. Otomobil-İş kayıtlarına göre, işyerinde yapılan üyeliklerle birlikte “kızılca kıyamet kopmuş” ve Maden-İş militanları üye kaydını durdurabilmek için kaba kuvvete başvurmuşlardır.⁴³⁴ 1975 yılı başlarında Otomobil-İş, Demir Döküm’de örgütlenme faaliyetinin hızla devam ettiğini, işyerin-

MADEN-İŞ

TÜRKİYE MADEN İŞ SENDİKASI YAYIN ORGANIDIR, 15 GÜNDE BİR ÇIKAR

22 Mayıs 1969

BİRLİKTE
KUVVET
DOĞAR



Direnen Demir Döküm Fabrikası işçileri Türkiye Maden-İş Sendikası genel başkan vekili Şinasi Kaya ile birlikte

Demir Döküm Fabrikası İşçileri Direndiler

İŞÇİLER, SARI SENDİKA ÇELİK-İŞ İLE İŞBİRLİĞİ YAPAN İŞVERENİ PROTESTO AMACI İLE 15 MAYIS GÜNÜ İŞİ BIRAKMIŞLARDIR.

Silahtarğa’da kurulu 2500 işçinin çalıştığı TÜRK DEMİR DÖKÜM FABRİKASINDA meydana gelen olay, İşverenin Çelik-İş sendikası ile birlik olması ve MADEN-İŞ üyelerine baskı yapması yüzünden meydana gelmiştir.

Çelik-İş Sendikasının sarı sendika olduğunu anlayan işçiler toplu hakle MADEN — İŞ Sendikasına kayıt yaptırmaya başlamışlar ve kısa bir süre zarfında 1800 den fazla işçi MADEN-İŞ’e kayıtlı olmuştur.

Senelerce sarı sendika Çelik — İŞ ile işbirliği kuran işveren, bu tutumunu sürdürmek ve işçilere gözdagi vermek için idam süreleri 6 ile 12 yıl olan 5 işçiyi işten çıkarmış ve MADEN — İŞ üyelerine baskı yapmaya başlamıştır.

Çeşitli tehdit ve gözdagi verimeler işçilerin MADEN — İŞ’e üye kayıtlı olmalarını önleyememiş bilhassa kayıt faaliyetini hızlandırmıştır.

Bunun üzerine işveren ve vekilleri 15 Mayıs günü işçileri iş saatinde tek tek yazınhaneye çağırarak, Maden — İŞ Sendikası istifa zorlamışlardır. İstifa etmeyeceğini söyleyen bir MADEN-İŞ üyesini müdür ve yanındakiler dövmüşler ve bu işçinin bir dişini kırmışlardır.

Bu olayı haber alan işçiler toplu işi bırakmışlar ve işyerini terk etmişlerdir. Saat 15.00’de işbaşına gelen vardiyeli işçileri de durum öğrenince iş başı yapmamışlardır. Çevre fabrikalardan gelen işçilerle birlikte fabrika etrafında mahşeri bir toptuluk meydana gelmiştir.

Herhangi bir taşkınlığa meydan vermiyen işçiler isteklerini 4 maddede olarak sıralamışlar ve bunlar sağlanmadığı takdirde iş başı yapmayacaklarını bildirmişlerdir.

- 1 — İşveren, MADEN — İŞ Sendikası yetkililerini çağırıp görüşmelidir.
- 2 — Haksız yere işten çıkarılan işçiler tekrar işe alınmalıdır.
- 3 — İşveren, Sendika Hürriyeti tanımalı Maden — İŞ üyelerine baskı yapmayacağını işyerine tamimle duyurup söz vermelidir.
- 4 — Yukarıda sıralanan istekler bir protokolla belirtilmelidir.

İşveren MADEN — İŞ yetkililerini 16 Mayıs sabahı görüşmeye çağırmıştır. 16 Mayıs sabahı saat 7.00’de MADEN-İŞ Sendikası Genel Başkan Vekili Şinasi KAYA, Altınözü Bölge Temsilcisi Hüseyin EKİNCİ ve işçilerin seçtiği 5 işçi fabrikaya girerek görüşmelere başlamışlardır. 5 saat süren görüşme sonunda işveren MADEN — İŞ yetkilileri ile bir protokol imzalarak işçi isteklerinin tümünü kabul etmiştir.

Ayrıca çıkarılan 5 işçinin boşta geçen ücretleri de işverenden alınmıştır. İstekleri kabul edilen işçiler işbaşı yapmışlardır.

rini terk etmişlerdir. Saat 15.00’de işbaşına gelen vardiyeli işçileri de durum öğrenince iş başı yapmamışlardır. Çevre fabrikalardan gelen işçilerle birlikte fabrika etrafında mahşeri bir toptuluk meydana gelmiştir.

Herhangi bir taşkınlığa meydan vermiyen işçiler isteklerini 4 maddede olarak sıralamışlar ve bunlar sağlanmadığı takdirde iş başı yapmayacaklarını bildirmişlerdir.

- 1 — İşveren, MADEN — İŞ Sendikası yetkililerini çağırıp görüşmelidir.
- 2 — Haksız yere işten çıkarılan işçiler tekrar işe alınmalıdır.
- 3 — İşveren, Sendika Hürriyeti tanımalı Maden — İŞ üyelerine baskı yapmayacağını işyerine tamimle duyurup söz vermelidir.
- 4 — Yukarıda sıralanan istekler bir protokolla belirtilmelidir.

İşveren MADEN — İŞ yetkililerini 16 Mayıs sabahı görüşmeye çağırmıştır. 16 Mayıs sabahı saat 7.00’de MADEN-İŞ Sendikası Genel Başkan Vekili Şinasi KAYA, Altınözü Bölge Temsilcisi Hüseyin EKİNCİ ve işçilerin seçtiği 5 işçi fabrikaya girerek görüşmelere başlamışlardır. 5 saat süren görüşme sonunda işveren MADEN — İŞ yetkilileri ile bir protokol imzalarak işçi isteklerinin tümünü kabul etmiştir.

Ayrıca çıkarılan 5 işçinin boşta geçen ücretleri de işverenden alınmıştır. İstekleri kabul edilen işçiler işbaşı yapmışlardır.

de çalışan 2400 işçinin 1800’ünün Otomobil-İş’e üye olduklarını, buna karşılık Maden-İş’in işçilerin Otomobil-İş’e geçmelerini engelleyebilmek için Koç Holdingle işbirliği yaparak 105 kişinin işine son verdirdiğini belirtmektedir: “Türk Demir Döküm işçileri gerek Maden-İş Sendikasının gerekse işverenlerinin bu kanunsuz tutumlarını protesto amacıyla bir gün süren oturma ve işi bırakma grevi yapmışlardır.”⁴³⁵ Otomobil-İş, örgütlenmede öncülük yapan 26 işçiyi süresiz izinli olarak işyerinden çıkarmak için Maden-İş’in işverenle anlaşacağını ve bu işçilerin işyerine sokulmadığını da ileri sürmektedir.⁴³⁶

Otomobil-İş, 20 Şubat 1975 tarihinde yayınladığı Basın Bülteni’nde de bu iddiasını yinelemekte ve eğer basının bir kısmı DİSK kanadını tutuyorsa,

DİSK'in sendika özgürlüğü ile çalışma özgürlüğüne karşı hürmetkâr görüldüğü kanısını paylaşmaktadır. Otomobil-İş'e göre, "aslında tamamen aldatmaca olan bu durum" Demir Döküm'de son olaylarında su yüzüne çıkmıştır:

Demir Döküm işçisi Otomobil-İş Sendikası'na geçince işyerinden çalışan işçilerden 5'ini polis kuvvetlerinin gözü önünde tokat sille tekme işyerinden dışarı çıkarırlarken dışardan talebe ve militan getirdikleri gerçekler arasındadır. Bu durum işverenin de seyirci kalışı Maden-İş Sendikası ile kurdukları, işbirliği ortaya çıkartmaktadır.

Bu durumda Maden-İş, Sendika seçme özgürlüğünden çalışma özgürlüğünden bahsedebilir mi?

Sendikalara renk takanlar kimlerden yana olduklarını belli ederlerken hangi Sendikanın işçiden yana hangi Sendikanın işçinin karşısında olduğu ortaya çıkmıştır.⁴³⁷

Bu dönemde Otomobil-İş, Alibeyköy'de bir temsilcilik açarak üye kayıtlarını işyeri dışında yapmaya başlamıştır.⁴³⁸

REFERANDUM

Otomobil-İş Türk Demir Döküm'de üye kayıtlarını sürdürdüğü sırada Maden-İş, Radyatör ünitesi için toplu görüşme çağrısı yaptı. Otomobil-İş bu işyerinin Türk Demir Döküm'ün bir ünitesi olduğunu ileri sürdü. Otomobil-İş daha önce Türk De-

mir Döküm'de yapılan greve bu ünitenin de katıldığı ve burada da Türk Demir Döküm'deki hakların aynen uygulandığı görüşünü savunuyordu. Buna karşılık Türk Demir Döküm işyeri yetkilileri, bu işyerinin Türk Demir Döküm'ü bir ünitesi olmadığını, ayrı bir işyeri olduğunu kaydettiler. Bunun üzerine Otomobil-İş, işyerinde referandum çağrısı yaptı. Otomobil-İş kayıtlarında Maden-İş'in bu çağrıya yanıt vermediği belirtilmektedir.⁴³⁹ İstanbul Bölge Çalışma Müdürlüğü'nün evrak üzerinde yaptığı incelemede işyerinde Maden-İş'in çoğunluğu sağladığı belirlenmiştir.⁴⁴⁰

Otomobil-İş, Bölge Çalışma Müdürlüğü'ne müracaat etmemesi nedeniyle ağır ifadelerle Maden-İş'i referandumdan kaçmakla suçladı:

Senelerdir referandum [sloganları] ile ortalarda dolaşan ve Referandum ve sendika özgürlüğü diye yazı yazmadık duvar bırakmayan Maden-İş Sendikası bu işyerinden Sendikamız Otomobil-İş sendikasının mütaaddit ısrarlarına rağmen bir türlü referanduma yanaşmamaktadır.⁴⁴¹

Nihayet, Otomobil-İş'in yönlendirmesiyle, bizzat üyelerin İstanbul Bölge Çalışma Müdürlüğü'ne başvurarak referandum istemesi üzerine işyerinde referandumun yolu açılmıştır. Karşılıklı yapılan toplu sözleşme çağrı ve itirazlardan sonra, İstanbul Bölge Çalışma Müdürlüğü, belgeler üzerinde yaptığı tespitlerde üye çoğunluğunu Türkiye Maden-İş'in temsil ettiğini, fakat işyerinde referandum yapılması gerektiğini bunun da İş Mahkemelerine ait olduğunu karara bağlamıştır.⁴⁴²

BASIN BÜLTENİ 20 ŞUBAT 1975

Türkiye Maden İş Sendikası Referandum'dan Kaçıyor

Türk Demir Döküm işyerinde Sendikamız Otomobil-İş'in Referandum isteğini kırabilmek için Türkiye Maden İş Sendikası ile işveren müşterek çalışmakta basına zaman zaman yanlış bilgiler vererek kamu oyunu yanıltmaktadırlar.

Nitekimki, 2400 kişilik Demir Döküm işyerini 150 kişiyle durdurulduğunu yansıtanlar ancak işyerlerini yakından tanımayanları yanıltabilir. Eğer basının bir kısmı

üyelerimize göz dağı vermeye çalışmaktadır..

6.2.1975 günü Yeni Ortam Gazetesinde her yerde Referandum diyen Türkiye Maden-İş Sendikası halen Çoban Çeşme'deki Çelik Kaçıyor Tesislerinde Sendikamızın Referandum talebi karşısında Bölge Çalışma Müdürlüğüne müracaat etmemiş oluşu Kamu oyunun ne şeklide yanıltıldığını ortaya koymaktadır.

İSTANBUL BÖLGE ÇALIŞMA MÜDÜRLÜĞÜ'NÜN 24 ŞUBAT 1975 TARİHLİ KARARI

b) Türk Demir Döküm Çobançeşme Çelik Radyatör Fabrikası ünvanlı bir işverenlik mevcuttur. İşverenlik 4.4.1973 günü yukarıdaki ünvanla bir işyeri açıldığını 1475 sayılı yasanın 3. maddesi gereğince Müdürlüğümüze bildirmiş ve bu işyerine (67714.32) sicil numarası verilmiştir. Bu işyerinin Ticaret ve Sanayi Odası kayıt numarası (53851)dir.

c) Maden-İş Sendikası ile Türk Demir Döküm Fabrikaları A.Ş. arasındaki 1.5.1972 ile 30.4.1975 süresini kapsayan toplu iş sözleşmesinin, işverenliğin irade ve tasarrufuyla çalışma huzur ve barışını sağlamak amacıyla Çelik Radyatör Fabrikasında da uygulanması, yasal bakımdan bu işyerinde toplu iş sözleşmesinin varlığını göstermez. Nitekim çağrı günü işyerinde çalışanların kimlik ve sayılarını incelemekle görevli işmüfettişi 6.2.1975 gün ve (47) sayılı raporunda durumu belirtmiştir.

4- Çağrının prosedüre uygunluğu saptandıktan sonra meydana gelen uyuşmazlığı çözümlemek amacıyla çağrıda bulunan ve itirazcı sendikalardan üye kayıt fişleri, kayıt ve karar defterlerinin ibrazı istenmiştir. Maden-İş Sendikası ve 27.1.1975 günü çağrıda bulunan Otomobil-İş Sendikası istenilen belgeleri gönderdikleri halde diğer itirazcı sendikalar belge ibrazında bulunmamışlardır: (175) işçi sadece Otomobil-İş Sendikasına üye olduklarını ve işyerinde yetkili sendikanın referandum yapılarak saptanma istemine ilişkin dilekçe vermişlerdir. Dilekçe veren (175) işçiden (22) sine işyeri listesinde rastlanmamıştır. Anılan dilekçelerle Müdürlüğümüze başvuran bu işçilerden (102) sinin noterlikçe düzenlenmiş istifanemeleri, Otomobil-İş Sendikasında Müdürlüğümüze sunulmuşsa da, tümü çağrı gününden sonraki tarihleri taşıdığından değerlendirilmemiştir.

Çağrı günü işyerinde çalışanların kimlik ve sayılarını incelemekle görevli işmüfettişi 18.1.1975 günü işyerinde (400) işçi çalıştığını saptamıştır.

Maden-İş Sendikası (426) adet, Otomobil-İş Sendikası ise (320) adet üye kayıt fişi ibraz etmiştir.

Yapılan çoğunluk incelemesinde çağrı günü Maden-İş Sendikasının (371) üyesi bulunduğu saptanmıştır. (45) işçiye işyeri listesinde rastlanmamış, (10) üye fişinin mükerrer düzenlendiği görülmüştür.

Otomobil-İş Sendikasının sunduğu üye kayıt fişleri incelenmiş, (89) işçinin Otomobil-İş üyesi bulunduğu saptanmıştır. (231) işçiye işyeri listesinde rastlanmamıştır.

Belgeler üzerinde yapılan bu incelemeyle yetki anlaşmazlığı kararına varmak mümkün olmakla birlikte, kararımızın işyerinde çalışma huzuru ve barışını önemli ölçüde zedeleme ihtimalinin söz konusu olabileceği düşünülmektedir. Müdürlüğümüze dilekçeyle başvurarak isteyen işçilerin istemleri doğrultusunda İş Mahkemesinin karar ittihazi, ortaya çıkacak gerçek işçi iradesine saygınlığı arttıracak, bir hakkın ziyayı ihtimalini ortadan kaldıracak, çalışma huzur ve barışını sağlayacaktır.

KARAR: Olay ve anlaşmazlık bu esaslar içinde incelendiğinde;

1- Yukarıda izah edildiği üzere, belgeler üzerinde yetki anlaşmazlığı kararına varmak mümkün olmakla birlikte, bu kararın yukarıda belirtilen sakıncalar ortaya çıkarabileceği kuşkusuna mevcut bulunduğundan işyerinde yetkili sendikanın Müdürlüğümüze saptanamadığına,

2- Taraf sendikaların işçilerin gerçek iradelerini saptamak amacıyla veya diğer itiraz nedenleriyle iş mahkemelerine başvurma haklarının mevcut bulunduğu,

3- Cevher-İş ve Otomobil-İş Sendikasının prosedüre yönelen itirazlarının ve belge ibraz etmeyen diğer sendikaların çoğunluğa yönelen itirazların reddine.

İlgili merciler önünde itirazı mümkün olmak üzere karar verildi.

Otomobil-İş, 1977, s. 139-140.

Bundan sonra 8. İş Mahkemesi 26 Şubat 1975 tarihinde işyerinde referandum yapılmasına karar vermiştir.⁴⁴³ 8. İş Mahkemesi'nin kararı doğrultusunda İstanbul Bölge Çalışma Müdürlüğü'nün 27 Şubat 1975 tarihli yazısı üzerine, 1 Mart 1975 tarihinde işyerinde yapılan oylamada işçiler toplu sözleşme yapma yetkisini, Maden-İş'e vermişlerdir.⁴⁴⁴

Bu durum karşısında Otomobil-İş, referandum kararı çıkıp uygulama alanına sokuluncaya kadar gerçek üye sayısının düşüşünün sağlandığını, böy-

lece Maden-İş'in yetki almasına yardımcı olunduğu değerlendirmesini yapmaktadır:

Bu hadise Otomobil-İş Sendikası için bir kayıptan, ziyade kalemiz diye övündükleri Demir Döküm'de kaleyi parçalara bölmeye mecbur olmuşlar ve bir yerde de işverenle müşterek çalışmalarına rağmen sendikamız bu işyerinde referandum yaptırarak gerçekten yana referandumun savunucusu olduğunu göstermiştir.⁴⁴⁵

Bu dönemde Otomobil-İş ile Maden-İş arasında bir yetki mücadelesi de Kartal Maltepe'de ECA Pres Döküm Sanayi A.Ş. işyerinde yaşandı. İşyerinde hem Maden-İş'in, hem de Otomobil-İş'in işverene toplu sözleşme çağrısı yapması üzerine İstanbul Bölge Çalışma Müdürlüğü sendikalardan gerekli belgeleri istemiş ve evrak üzerinden yaptığı inceleme sonunda bir karara varamamıştı. İstanbul Bölge Çalışma Müdürlüğü, bu durumda işyerinde referandum yapılması gerektiğini ve bunun da iş mahkemesinin yetki/görev alanı içinde olduğuna karar vermişti. Bunun üzerine 3. İş Mahkemesi işyerinde referandum yapılmasına karar vermiş, 17 Mart 1975 tarihinde işyerinde gizli oy – açık sayım yoluyla yapılan referandum sonucunda 188 işçi Maden-İş, 43 işçi de Otomobil-İş lehine oy kullanmıştı.

E.C.A.'DA REFERANDUM İŞÇİLER MADEN-İŞ'İ SEÇTİ

Sendikamız ile Otomobil-İş Sendikası arasındaki Toplu Sözleşme yetki anlaşmazlığı, Kartal Maltepe'de kurulu E.C.A. Fabrikası işçilerinin oylarıyla sendikamız lehine sonuçlanmıştır. Sendikamız IV. Bölge Temsilciliği sınırları dahilinde bu-



lunan E.C.A. Pres Döküm San. A.Ş. işyerindeki işçiler Sendikamıza üye olduktan sonra, Sendikamız anılan işyerindeki üyelerimiz adına yapılacak Toplu İş Sözleşmesi için, bu işyerinde Toplu Sözleşme çağrısında bulunmuştur. Aynı işyeri için Otomobil-İş Sendikası da çağrıda bulunduğundan İstanbul Bölge



Çalışma Müdürlüğü karşılıklı çağrı ve itirazlar üzerine taraflardan, gerekli belgeleri istemiş ve yaptığı tetkikat sonucunda ibraz edilen belgeler üzerinde kesin karara varamadığından bahisle, bu işyerinde REFERANDUM yapılması gerektiğini bunun da İş Mahkemelerine ait olduğunu karara bağlamıştır.

Bunun üzerine 3. İş Mahkemesi bu işyerinde «REFERANDUM» yapılmasına karar vermiştir. Daha sonra 17 Mart 1975 günü E.C.A. işyerinde gizli oy-açık sayım yoluyla yapılan referandum sonucunda 188 işçi sendikamız lehine oy kullanmış, Otomobil-İş ise ancak 43 oy alabilmiştir.

Maden-İş, Sayı 53, 31 Mart 1975;
Cumhuriyet, 18 ve 23 Mart 1975.

GAZAL: MADEN-İŞ'TEN OTOMOBİL-İŞ'E

“Muhakkak ki İzmit bölgesinde büyük çapta örgütlenme hareketi Gazal işyerinde yapılmıştır.” Otomobil-İş, Gazal örgütlenmesini bu satırlarla değerlendiriyordu.⁴⁴⁶

İzmit'in en eski işyerlerinden biri olan Gazal da uzun bir süredir Maden-İş örgütlüydü. Otomobil-İş Kocaeli Temsilciliği eliyle yürütülen örgütlenme çalışmaları kısa zamanda sonuç verdi ve Gazal işçilerinin büyük bir çoğunluğu noter kanalıyla Maden-İş'ten istifa ederek Otomobil-İş'e üye oldular. Otomobil-İş Gazal işçilerinin sendika bünyesine katılmalarını 1976 yılı Aralık ayında şu satırlarla duyurdu:

Maden-İş Sendikası'na 12 yıldan beri üye olduklarını belirten GAZAL işçileri, bu sendikanın faaliyetlerini onaylamadıklarını, sendikacılığı emelleri için araç olarak kullandıklarını ayrıca yüksek aidat sömürüsüne tahammül edemediklerini belirten 500 GAZAL işçisi, işkolumuzun en güçlü ve demokratik sendikası OTOMOBİL-İŞ” diyerek, birlik halinde sendikamıza üye olmuşlardır.⁴⁴⁷

Maden-İş, ilk etapta işyeri sendika temsilcilerini gönderdiği bir telgrafla görevden alarak temsilcilik sıfatlarını kaldırdı. Otomobil-İş kayıtlarına göre görevden alınan işyeri sendika temsilcileri Ahmet

Yazıcı, Yaşar Er, Cemil Metin, İsmail Uzun, Avni Kaymaz, Ahmet Kurban'dır. Otomobil-İş, işçilerin seçtiği temsilcilerin işçilerin iradesi dışında görevden alınmalarının işyerinde büyük bir tepkiyle karşılandığını kaydetmektedir.⁴⁴⁸ Otomobil-İş dergisinde, Maden-İş tarafından temsilcilik görevinden alınan Ahmet Yazıcı'ya gönderilen telgraf, “Maden-İş'in... seçme ve seçilme özgürlüğüne ne kadar kıymet verdiğini ortaya koyuyor” değerlendirilmesiyle yayınlandı:

GAZAL'DA YETKİYİ ALDIK

327 kişilik İşyerinde Disk üyesi Maden-İş'e Referandumda 2 oy çıktı

kaya üye olmadıklarını dair resen beyanda bulunmuşlardır. Sendikamız da 9 Mart 1977 tarihinde Noterlik kanalı ile Maden - İş

Sendikasına zai işçilerinin lar sırada t rış beyanla baks ile bu dan sonraki kullonması nişin düğültü yecge'ne ha Sendikası işy vet edimştir İğçilerin yanlarına ve yazıya rağme Bölge Çalışm sonraki tarih zenledikleri 4 miğler ve böt almışlardır. Bölge Co leşme yapıp Sendikasına Mahkemesinde mız, işyerinde talep etmiştir işçileri yeni sen beyanda de Otomobil

Otomobil-İş, Sayı 53, Nisan 1977.

"Sayın Ahmet Yazıcı. Gaz Aletleri A.Ş. Yarımca. İşkolumuzda kurulu başka sendikalarla birlikte sendikamız aleyhinde faaliyette bulunduğunuz tespit edildiğinden temsilciliğinizin kaldırılması ve üyelik hakkınızın askıya alınarak kesin ihraç talebiyle, genel onur kuruluna sevk edilmenize karar verilmiştir. STOP. Türkiye Maden-İş Sendikası Örgütlenme Dairesi Başkanı Cengiz Turhan"⁴⁴⁹

Otomobil-İş, Maden-İş'i Gazal işyerinde referanduma çağırdığını, ancak noter kanalı ile gönderilen referandum talebine bir cevap verilmediğini de kaydetmektedir: "Yıllardan beri özgürce sendika seçme hürriyetini savunduğunu iddia eden DİSK'e bağlı bu sendika bir kez daha referandum sesine kulaklarını tıkamıştır."⁴⁵⁰

Otomobil-İş, çağrı tarihine çok kısa bir süre kala Gazal bir toplantı daha yaparak Maden-İş'e üye olmadıklarına ait beyanlarını almak için İzmit noterlerine başvurulmuş ancak hiçbir noter toplantı mahalline gelip üyelerin beyanlarını almamıştır. Otomobil-İş, bunun üzerine İzmit dışında bu beyanları almak zorunda kaldıklarını kaydetmektedir.⁴⁵¹ Gazal işçileri istifa ettikleri tarihten sonraki tarihler atılmak suretiyle kendileri adına sahte fiş düzenlenmesini önlemek için, notere verdikleri beyanlarında, "Maden-İş Sendikası'ndan istifa ettikten sonra bir daha bu sendikaya üye olmadıklarını" da belirtmişlerdir. Otomobil-İş 9 Mart 1977 tarihinde noter kanalı ile Maden-İş'e gönderdiği yazıda, "Gazal işçilerinin Maden-İş'e üye oldukları sırada tarihsiz birden çok üye giriş beyannamesi

YILDIRIM TELGRAF

Adres: Sayın Ahmet Yazıcı
Gaz aletleri A.Ş. Yarımca

Sıra No: 16
Bölge: 1543/47
Tarih: 13.12.1977
Saat: 14.00

İş kolumuzda kurulu başka sendikalarla birlikte sendikamız aleyhinde faaliyette bulunduğunuz tespit edildiğinden temsilciliğinizin kaldırılması ve üyelik hakkınızın askıya alınarak kesin ihraç talebiyle, genel onur kuruluna sevk edilmenize karar verilmiştir. STOP. Türkiye Maden-İş Sendikası Örgütlenme Dairesi Başkanı Cengiz Turhan

Mühür: Amza

Gazal sendika temsilcilerine Maden-İş tarafından gönderilen telgraf. Otomobil-İş, Sayı 52, Şubat-Mart 1977.



Otomobil-İş, Sayı 52, Şubat-Mart 1977

imzalattıklarından bahis ile bu nüshalarda birine istifadan sonraki tarih atılmak suretiyle kullanılması halinde böyle bir davranışın dürüstlük ilkesine uygun düşmeyeceği" hatırlatılmış ve Maden-İş Sendikası işyerinde referanduma davet edilmiştir.⁴⁵²

Maden-İş, Kocaeli Bölge Çalışma Müdürlüğü'ne, istifadan sonraki tarihleri taşıyan 440 adet üye fişi ibraz etmiş ve Bölge Çalışma Müdürlüğü de evrak üzerinde inceleme yaparak yetkiyi Maden-İş'e vermiştir. Otomobil-İş, bunun üzerine "haklı bir feverana kapılan" Gazal işçilerinin ellerinde pankartlarla Bölge Çalışma Müdürlüğü önüne giderek Bölge Çalışma Müdürü'nü istifaya davet ettiklerini kaydetmektedir.⁴⁵³

Otomobil-İş İzmit İş Mahkemesi'ne başvurmuş ve Maden-İş'in yetkisine itiraz ederek işyerinde referandum yapılmasını talep etmiştir. İş Mahkemesi'nin 18 Nisan 1977 tarihinde işyerinde yaptırdığı referandum sonucunda oylamaya katılan 327 işçiden 325 işçinin Otomobil-İş Sendikası'na, 2 işçinin de Maden-İş Sendikası'na üye oldukları tespit edilmiştir. Böylece, Kocaeli Bölge Çalışma Müdürlüğü'nün kararını iptal eden İzmit İş Mahkemesi toplu sözleşme yetkisini Otomobil-İş'e vermiştir. 24 Nisan 1977 tarihinde İzmit'te Gazal işçileri ile yapılan toplantıda işçilerin toplu sözleşmede yer almasını istedikleri talepleri tespit edilerek, hazırlanan sözleşme teklifi 2 Mayıs 1977 tarihinde yapılacak ilk toplantıda işveren temsilcilerine verilmiştir.⁴⁵⁴

“GERÇEK SENDİKACILIK” SÖYLEMİ

1970’lerin başlarından MESS’e karşı grevlerin başlatıldığı ve yürütüldüğü 1977-1978 dönemine kadar Otomobil-İş’in sendikal çizgisi “gerçek sendikacılık” olarak adlandırılan bir kavramla ifade edildi. Otomobil-İş, “gerçek sendikacılık” kavramını yayın organında çeşitli zamanlarda ve pek çok defa kullandı. 1975 Eylül’ünde Aydın Özeren’in *Otomobil-İş* dergisinin *Başyazı* köşesinde yayımlanan yazısının başlığı “Gerçek Sendikacılık” idi ve Özeren bu yazısında “gerçek sendikacılık ilkeleri”nden söz etmekteydi.

Örgütümüz kurulmasına müteakip kendi iş kolundaki Sendikalar ve bazı işveren çevrelerinin baskı ve tehditleri ile karşılaştı OTOMOBİL-İŞ parçalanarak yok edilmek istendi. Sebebi ise gerçek Sendikacılığa bir türlü dönmek istemeyen işverenle müşterek çalışmalarından vazgeçemeyen Sendikacıları. Ne yazık ki bu durum halen devam etmektedir. Bütün çabaları foyalarının meydana çıkmasına engel olmaktı. İşçi kesimine hizmet ediyoruz diye kamu oyununda gümbür gümbür öten Sendika liderleri üyelerine saatte 10 ile 25 Kr. arasında sözleşmelerle zamlar getiriyorlardı.

Ne yazık ki halen işçileri ve kamu oyunu yanıltan işçi haklarından bahis eden Disk’e bağlı Devrimci Sendikalar da bunlara evet demişlerdir. Bu sendikalar işçilere hizmet değil kendi ideolojileri için çalışırlar. Nitekim ki 20 Eylül Taksim Mitinginde işçi hareketler ile pankart kavgaları bunu göstermiştir.

İki yüz bin üyem var diyen Disk Taksim meydanında on beş bini bazı Kuruluşları yanlarına almak suretiyle dahi bulamayışları hakikatleri ortaya koymaktadır.

Artık her şey gün ışığına çıktı Toplu-İş Sözleşme hakkı işçilere tanındığından bu yana 12 yıl geçti. OTOMOBİL-İŞ gerçek Sendikacılık ilkelerini ezdirmeden, işverenlerin istediklerine hayır diyerek yürürken diğerlerinin ne yaptığı meydandadır.

OTOMOBİL-İŞ 9 Eylül 1963 senesinde işçileri saran sömürü zincirlerini kırmak için kuruldu ve on iki yılda Türkiye’nin güçlü Sendikaları arasında yer alırken örgütümüz gerçek

Sendikacılığın devamı için kuruluş günü geyesinden hiç sapmadan yoluna devam etti.

Bu mutlu günde üyelerimize hizmet etmenin gururu içinde hızla mutlu yarınlara birlik ve beraberliğin en mükemmel örneklerini vererek devam ediyor.⁴⁵⁵

Özeren, 1973 yılında toplanan Türk-İş 9. Genel Kurulu’nda yaptığı konuşmada kürsüden şöyle sesleniyordu:

Bir yerde diyoruz ki, gerçek sendikacılık, bir yerde bakıyoruz ki, Türk-İş’in Üst Kurulu teşkilâtın karşısına sendika kurduruyor. Bu nasıl iş? Türk-İş bünyesinde bulunan bu sendikadan memnun değil miydiniz?⁴⁵⁶

Örnekleri çoğaltmak mümkün. Sözgelimi 1976’da Otomobil-İş’in Kocaeli Şubesi’nin açılışı sendika yayın organında, “işkolundaki emekçilerin gerçek sendikacılığın çatısı altında toplanmaları için girişilen hareketlerin zincirine” eklenen yeni bir halka olarak değerlendirilmekteydi. “Çoğalan üyelerimiz yanında bütün işkolumuzdaki emekçiler bu gerçeğin kendilerini de içine almasının çabası içine girecekler ve gerçek sendikacılığın ne demek olduğunu göstereceklerdir...”⁴⁵⁷

Otomobil-İş, sahiplendiği “gerçek sendikacılık” kavramını sistematik bir ilkeler bütününe dönüştürmüş değildir. Olumlu anlam yüklü olan bu kav-



Maden-İş Yayınları: 2, İstanbul, 1965.

ram Otomobil-İş'in dilinde, özellikle karşısında gördüğü sendikalara yönelttiği eleştirilerinde bir çeşit anahtar fonksiyonu görmüştür.

İlginç bir nokta, Otomobil-İş'in DİSK'i eleştirirken de kullandığı bu kavramı, ilk kullananın Maden-İş ve daha sonra da DİSK olmasıdır. Maden-İş 1965 yılında *Gerçek İşçi Sendikası*⁴⁵⁸ adı ile bir broşür yayınlamış ve kukla sendikalar karşısında gerçek sendikacılığın ilkelerini koymuştu. Maden-İş'in 1966 tarihli Yönetim Kurulu kararında ise "hakiki sendika" ifadesi yer alıyordu.

DİSK'in kuruluş belgelerinde de "devrimci sendikacılık", "devrimci teşkilatlanma" vurguları yanında "gerçek bir işçi konfederasyonu" da önemli bir yer tutuyordu.⁴⁵⁹

Otomobil-İş'in kuruluşundan başlayarak ısrarla savunduğu bir politika da referandumdu. Otomobil-İş, yetkili sendikanın belirlenmesinde referandum yönteminin yasayla düzenlenmesi konusunda pek çok açıklama ve çağrı yaptı. Referandumu "gerçek sendikacılık" ilkesinin önemli ve ayrılmaz bir parçası olarak kabul etti.

REFERANDUM

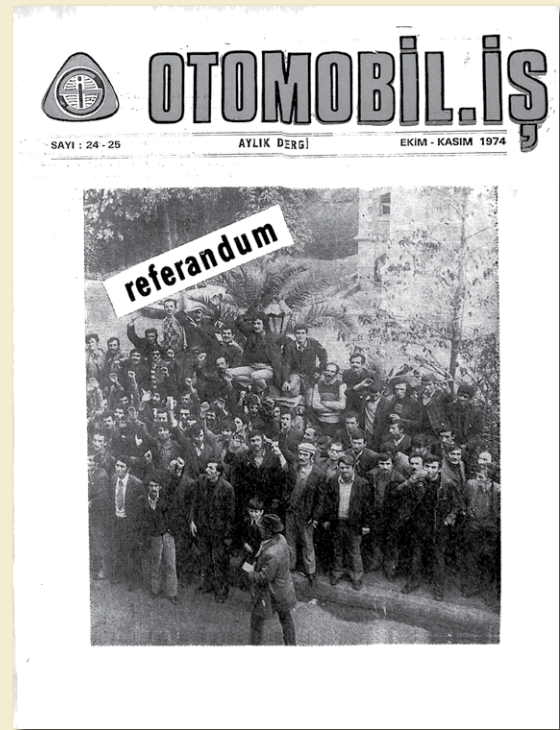
Sami Ataç / Başyazı

Yurdumuzda gerçek sendikal faaliyetler 1961 Anayasamızın 46. maddesi ile getirilmiş ve 1963 yılında çıkartılan 274 sayılı yasa ile gerçekleşmiştir. Çok iyi niyetlerle çıkartıldığına inandığımız bu yasa maalesef bugün faydalarından çok zararları olmaya başlamış ve bir çok sarı ve tabelâ sendikalarının doğmasına sebep olmuştur.

Bu hususta bazı açıklamalar yapmayı ve bilhassa kendi çıkarları için, kendi kitlesine ihanet eden sendikalardan ve dolayısı ile bunların yöneticilerinden bahsetmek isterim. Yukarıda bahsettiğim kanunda, işçi vasfına sahip olan 6-7 kişi bir araya gelerek sendika kurma hakkına sahip oluyor. Hele, daha evvel mensup oldukları sendikalardan İYİ HİZMET VERDİKLERİNDEN OLSA GEREK... Seçim kaybeden ve türlü nedenler ile uzaklaştırılan kimseler bu işleri daha iyi beceriyorlar. Bu tür kimselere de yeşil ışığı yakan ve sarı sendikacılığı türeten maalesef bazı işverenlerdir. Çünkü bir sendikanın mensuplarına fayda sağlaması ilk önce kasasının güçlü olması ile kaîmdir. Şimdi sorarım bu tür sendikacılar bu gücü nereden temin ediyorlar?

Gelelim ikinci konumuza. Anayasamızın 47. maddesine uyularak yine aynı tarihte (24. 7.1963) 274 sayılı yasa ile beraber 275 sayılı yasa, yani TOPLU İŞ SÖZLEŞMESİ VE GREV lokavt yasası yürürlüğe girmiştir. Bu yasanın daha çıktığı zamanlar dahi kifayet etmediği bilinmekle beraber bugün tam mânası ile kuşa dönmüştür. Çünkü tatbikatı ortadadır. Bölge Çalışma Müdürlükleri aynı husus üzerinde ayrı ayrı uygulama yaparlar, iş mahkemeleri ona keza, peki hakkı zayı olan işçileri kim düşünecek?

Son günlerde hepinizin malûmudur. Birçok işyerlerinde direnişler, boykotlar ve hatta işgaller aldı yürüdü. Neden? Çünkü yukarıda kısa da olsa izahına çalıştığım sarı ve tabela sendikaları sahte giriş fişi tanzim etmek sureti ile yetki alıp, temsil yetkisi olmayan kimseler hakkında sözleşme akdetmesidir. Bunun en açık delili ÇELİK MONTAJ işyerinde CEVHER İŞ Sendikasının



yaptıklarıdır. Bu sendikanın üye fişlerinin sahte olduğunu Bölge Çalışma Müdürlüğüne bildirmemize rağmen, kanun gereğince yetkisi olmadığından sayımda sahte fişleri de saymıştır.

İş mahkemeleri evrak üzerinde kararını kesin verir ve sarı sendikalar böylece işverenlerle anlaşarak işçilerin ezilmesine ve haklarının kaybolmasına sebep olurlar. Neticede de yukarıda bahsettiğimiz huzursuzlukların müsebbibidirler. Fakat her neden ise bu durumu da asla kabullenmezler.

Bizim önerimiz odur ki, güçlü sendika üyesinden destek gören sendikadır, işverenden değil. Bu durumda yetki ihtilâflarında en adil yolun REFERANDUM olduğuna inanıyoruz. En kısa zamanda yasalarda gerekli değişikliğin yapılarak bu hususların giderilmesi şarttır.

Otomobil-İş, Sayı 24-25, Ekim-Kasım 1974.

1975 ve 1976 GREVLERİ

Otomobil-İş 6. Genel Kurul Çalışma Raporu'nda, 5. Genel Kurul'dan itibaren geçen süre içinde sendikanın "üyelerinin haklarını alabilmek için zaman zaman grevlere başvurmak mecburiyetinde" kalmış olduğu kaydedilmektedir. Sendika, tam bir disiplin içinde sürdürülen grevlerde üyelerin dayanışması yanında birlik ve beraberliğin en güzel örneklerinin verildiğini ve sonunda işçi haklarının alınmasında başarı sağlandığını belirtmektedir:

Kuruluşumuzdan beri her nedense her yıl grevlerle karşı karşıya kalan örgütümüz muhakkak ki grev yönetilmesi hususunda uzmanlaşmış bir kadroya sahip olmak imkânını kazanmıştır. Ancak sendikacılıkta ana gaye üyelerimizin her türlü haklarının toplu iş sözleşmesi masasında alınabilmesinde daha büyük faydalar sağlandığı inancı içindeyiz.

Bir yerde sendikaların güçlü olması dahi toplu iş sözleşmesinin masada bitmesini sağlamamaktadır.⁴⁶⁰

Otomobil-İş, 1975-1977 dönemini değerlendirdiği Rapor'da, grevlerin başlıca nedeninin "bazı işverenlerin yaptıkları yanlış hesap" olarak değerlendirmektedir:

Bir de bunun yanına MESS'e bağlı işyerlerinde işverenler sendikasının prensipleri eklenirse, sendika yönetimi ne kadar iyiniyetli olursa olsun üyelerinin haklarını alabilmek için grevler yapmak mecburiyetinde olduğu artık açıkça meydana çıkmıştır. MESS prensip kuralları ile doğrudan doğruya işçi kesimine kendi görüşünü dikte ettirmekten başka bir şey düşünmemektedir. Tabii ki bu hareket işçi kesimini hızla kapının önüne itmektedir.⁴⁶¹

Sendika, grevde kaybolan iş kaybının sorumlusunun her zaman işverenler olduğunu kaydetmekte, "işveren kesiminin" Otomobil-İş'in karşısında "her yıl muhakkak bir grev olayı yaratmasını" bildiğini belirtmektedir: "Böylece örgütümüzün teşkilatlanıp büyümesini frenlemeyi ana hedef olarak seçtiği anlaşılmaktadır. Grev anında örgütümüzün teşkilatlanma masrafinin aşgariye indirildiğini herkes bilmektedir. Bunun sebebi de grevlerin ne kadar süreceğinin önceden kestirilemediğidir.

Bütün bunlara rağmen örgütümüzün büyümesine mâni olmadıkları da ortadadır.⁴⁶²

Otomobil-İş'in üzerinde hassasiyetle durduğu bir nokta da grevde geçen sürelerin ücretlerinin toplu iş sözleşmesi imzalandığında işverenden tahsili idi. Sendikanın 1977 yılı sonlarında gerçekleştirilen Yönetim Kurulu toplantısında Türk-İş'in tutumuna bağlı olarak bu konu da gündeme getirildi: "... Bu da Türk-İş'in MESS'in savunucusu gibi grevde geçen süre içindeki ücretlerin alınmaması konusunda yayınladığı demeçlerdi... Türk-İş burada işverenler sendikasının avukatlığını yapar gibi bir tutum içine girmişti... Otomobil-İş geçmişte Türk-İş üyesi iken bu davranışı yüzünden ters düşmemiş miydi? Ayrılmış bağımsız kalmış Türk-İş gene de grevde geçen süredeki ücretlerin verilmemesi konusundaki fikirlerinden geri dönmemişti... Halbuki Otomobil-İş çalışanlardan, üyelerinin çıkarından yana tutumunda kararlıydı ve karşısında MESS de olsa grevde geçen sürenin ücretini sözleşme maddelerine koydururdu."⁴⁶³

Bu dönemde Otomobil-İş, Omtaş Otomotiv Transmisyon Aksamı Sanayii A.Ş., AEG-ETİ Elektrik Endüstrileri A.Ş. ve Remas Redüktör ve Çelik Montaj işyerlerinde grev uygulamıştır.

OMTAŞ GREVİ

Omtaş Transmisyon Aksamı Sanayii Ticaret A.Ş. işyerinde Otomobil-İş'in çağrı prosedürü tamamlandıktan sonra taraflar 2 Temmuz 1974 tarihinde toplu pazarlık masasına oturdular. Yapılan üç toplantı sonunda müzakerelerle bir netice alınmayacağına anlaşılmaya üzerine 30 Temmuz 1974 günü uyuşmazlık tutanağı tutuldu. Tutanağın altında Otomobil-İş adına Sami Ataç, İlhan Dalkılıç, Veli Göçkün, Selami Yalçinkaya, Kâmil Yılmaz, İbrahim Yılmaz; işveren adına ise İbrahim Ulukaya ile Av. Orhan Başarı'nın imzaları bulunmaktadır. Uyuşmazlık tutanağı, işverenin mevcut toplu sözleşme maddelerinin bir bölümünün yeni toplu iş sözleşmeye girmesini kabul etmediğini ve anlaşma zeminini ortadan kaldırdığını açıkça göstermektedir:



Omtaş işçileri ile toplantı.

UYUŞMAZLIK TUTANAĞI

30.7.1974

Taraflar: 1. Otomobil-İş Sendikası

2. Omtaş Otomotiv Transmisyon Aksamı Sanayii ve Ticaret A.Ş.

Taraf Temsilcileri 30 Temmuz 1974 günü saat 14.00' de Sendika Genel Merkezinde toplandılar. ·

Sendika teklifinin 3, 4, 11, 12, 14, 16, 18, 19, 21, 22, 23, 29, 30, 34, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 49, 50, 53, 54, 56, 57, 60, 61 ve 64'üncü maddeleri ile işverenin eski sözleşmenin:

15, 16, 30, 31, 32, 39, 45 ve 74'üncü maddelerinin Yeni Sözleşmeye aynen girmesi hakkındaki teklifi üzerinde mutabakata varamadıklarından 275 sayılı yasanın 14'üncü maddesi gereğince işbu uyuşmazlık tutanağı taraflarca tanzim ve imza edilmiştir. 30.7.1974.”⁴⁶⁴

Bunun üzerine Uzlaştırma Kurulu için gerekli prosedür tamamlandığında Uzlaştırma Kurulu üçüncü tarafsız aracısı Av. Cemal Karakadılar başkanlığında başlamış, işveren aracılığını Av. Orhan Başarı, sendika aracılığını ise İlhan Dalkılıç yürütmüştür. Çıkan kararın işveren tarafından reddedilmesi üzerine Otomobil-İş grev kararı almıştır.

Sendika grev uygulamasına başlamadan evvel birkaç kez işverenle konuyu halletmek istemişse de netice alınamamıştır. Bunun üzerine 22 Eylül 1974 günü saat 10.30'da grev uygulamasına geçilmiştir.

Bunun üzerine işveren de lo-kavt kararı almıştır.

Grev uygulamasından sonra yapılan toplantıda anlaşma sağlanmış ve toplu iş sözleşmesi bağlatılmıştır. Otomobil-İş, işverenin “konunun ciddiyetini işyeri kapısına grev çadırı kuruluncaya kadar anlayamamış olması çok ilginçtir” değerlendirmesini yapmaktadır.⁴⁶⁵ Anlaşma Tutanağına ek olarak tutulan protokolle grevde geçen sürelerin ücretleri de alınmıştır:

“OMTAŞ A.Ş. işyerinde çalışan tüm işçilere 23 ve 24 Eylül 1974 günleri ücretli izin verilmiş olduğunu ve bu günlere ait işçi ücretlerinden her hangi bir kesinti yapılmayacağını kabul ederim.

OTOMOBİL-İŞ SENDİKASI

A. Aydın ÖZEREN

OMTAŞ A.Ş. GENEL MÜDÜRÜ

İbrahim ULUKAYA”⁴⁶⁶

AEG-ETİ GREVİ

AEG-ETİ Elektrik Endüstrileri A.Ş. işyeri için toplu sözleşme prosedürünün tamamlanmasından sonra görüşmeler 2 Temmuz 1974 tarihinde Otomobil-İş Genel Merkezi'nde başladı. Otomobil-İş, müzakerelerin “ikinci toplantıdan sonra lüzumundan fazla sertleştiği” değerlendirmesini yapmaktadır: “Böylece bu sözleşmenin daha başlangıcında masada bitmiyeceği anlaşıldığından kabil olduğu kadar az madde ile uyuşmazlığa gidilmesini sağlamak için çaba sarf edilmiştir.” Buna karşılık işveren, toplu iş sözleşmesinin geçen dönemden gelen maddeleri üzerinde değişiklik talebiyle ek bir tasarıyı sendikaya vermiş, kazanılmış hakları geri almaya yönelik bu tutum, “anlaşma imkânlarının toplu iş sözleşmesi masasında iyice kaybolmasına sebep olmuştur.” İşverenin karşı teklifi içinde sendika temsilcilerine yasak faaliyetler, temsilcilik sıfatının ortadan kalkması, hak grevini ortadan kaldıran “özel hakem” gibi düzenlemeler de vardır.⁴⁶⁷

Toplantılar devam etmiş, beşinci toplantıdan sonra anlaşma imkânı bulunamadığından 1 Ağustos 1974 tarihinde 41 madde üzerinde uyuşmazlık tutanağı tutuldu. Uyuşmazlık tutanağına yansıyan işverenin kazanılmış hakların geri alınmasına ilişkin ısrarı ve özel hakem talebi, uzlaştırma kurulundan çıkacak olan kararı işverenin kabul etmeyeceğinin de işaretlerini taşıyordu.

Konu Bölge Çalışma Müdürlüğü'ne intikal ettirildi. Sendika 19 Ağustos 1974 tarihinde Bölge Çalışma Müdürlüğü'nde yapılan toplantıda üçüncü tarafsız aracının mahkeme kanalıyla seçilmesiyle ortaya çıkacak zaman kaybını önlemek amacıyla işverenin teklif ettiği üçüncü tarafsız aracı üzerinde anlaşma yoluna gitti. Uzlaştırma Kurulu kararının, işveren tarafından reddedilmesi üzerine Otomobil-İş grev kararı aldı. Grev kararının bildirilmesinin ardından işveren de lokavt kararını alarak sendikaya tebliğ etti. Kararların ardından bekleme süresi bitimine kadar taraflar üç toplantı yapmışlarsa da netice alamadı.

Bu süre içinde işverenin, işyerinden tamamlanmamış trafoları ve şalterleri çıkarmaya devam etmesi karşısında 23 Eylül 1974 tarihinde saat 11.00'de Otomobil-İş, AEG-ETİ işyerinde grevi başlattı.⁴⁶⁸

Otomobil-İş 7. Genel Kurul Çalışma Raporu'nda, AEG-ETİ grevi tam bir birlik beraberlik içinde sürerken işverenin, işyerinde çalışan "müteahhit gruplarını" sendikanın üzerine "göndermeyi ihmal etmediği" müteahhit firmanın bir protesto göndererek sendikadan zarar ziyan talebinde bulunduğu kaydedilmektedir. "Bu arada da işyerinde çalışan işveren vekilleri [tarafından] işyeri kapısı önünde bazı kanunsuz olaylar oluyor hissini verebilmek uygulamasına geçilmiştir." T.C. Gebze Kaymakamlığı'nın AEG-ETİ işverenine gönderdiği 15 Ekim 1974 tarih ve 1675 sayılı yazısı, işverenin bu yöndeki çabasını somutlamaktadır. Yazı Gebze Kaymakamı Ertuğrul TANC imzasını taşımaktadır:

1. Grev gözcülerinin fabrika genel müdür ve sorumlu müdürlerinin evrak çantalarını aramak istemeleri bizzat emniyet baş komiseri



AEG-ETİ grevçileri.

tarafından önlenmiş ve sendika yetkililerine gerekli ikaz yapılmış olup, bundan sonra herhangi bir çantanın aranması olayı olmayacaktır.

2. Grev uygulanan işyerlerinde: Bu yerlere girip çıkan vasıtaların greve katılan veya yabancı bir işçinin bulunup bulunmadığı vs. gibi hususları izlemek gayesiyle sendika grev gözcüleri tarafından bakılması yasalara uygundur.

"Kaldı ki işyerinizde bu görevin nezaketle yapılmasına zabıtaca gayret sarf edilmektedir.

3. 275 sayılı kanunun 33'üncü maddesine göre yasalara uygun tedbirlerin alındığının bilinmesini rica ederim.⁴⁶⁹

Otomobil-İş dergisinde, sendikanın grevci işçilere daha grevin ilk ayı içinde dayanışma ödemesi yaptığı bilgisi ve Mali Sekreter İlhan Dalkılıç'ı üyelere "ücretlerini dağıtırken" gösteren bir fotoğrafı da



AEG-ETİ işçileri grev ödeneklerini alıyorlar.

yer almaktadır.⁴⁷⁰ *Otomobil-İş*'in aynı sayısında, grevin ilk günlerinde Türk-İş 1. Bölge Temsilcisi'nin devreye girdiği ve aracılık çalışmalarının sürdürülmesinde olduğu bilgisi yer almaktadır.⁴⁷¹ Buna karşılık *Otomobil-İş*, 1977 yılında AEG-ETİ grevi sırasında Türk-İş'in tutumuna ilişkin şu değerlendirmeyi yapacaktı:

Otomobil-İş Sendikası federatif sistemin o gün bir üyesi olduğundan Türk-İş'e bağlı bulunmaktaydı, her nedense Türk-İş İcra Kurulu yetkilileri Ankara yolu üzerinden İstanbul'a-Ankara'ya birçok kez geçmelerine rağmen Grevimize uğramayışları bu konfederasyonun işçi kesimi üzerindeki gerçek düşüncelerini simgelemektedir. Bu konu gerçekçi bir dille Türk-İş Genel Merkezine bildirilmiş, ancak bundan sonra Türk-İş yetkilileri 12.11.1974 günü Türk-İş bölge memurlarını bu işe görevlendirmişlerdir. Bir kez daha sendikamızla Türk-İş konfederasyonu arasındaki bağlar[ın] kopma derecesine geldiğini burada belirtmek isteriz. Diğer sendikaların grevlerine bizzat giden veya grev hakkında

bildiriler neşreden yetkilileri, AEG'ye bölge temsilcisini göndermekle yetinmişlerdir, gayet tabii ki hiçbir netice elde edilememiştir.⁴⁷²

Grevin ilk günlerinde İzmit Milletvekili ve Adalet Bakanı Şevket Kazan AEG-ETİ grevini ziyaret etti. *Otomobil-İş* dergisinde işyeri baş temsilcisi Ali Şimşek'in Bakan'a grevle ilgili bilgi verdiği, işverenin hükümet kuvvetlerini kendi çıkarları yönünde kullanmak çabası içinde olduğunu, grev gözcülerinin yasal haklı olan giriş ve çıkışlarda vasıtaları aramalarına işverenin riayet etmediğini söylediği kaydedilmektedir: "Bakan da (...) gerek mahallin savcısı, gerekse işveren ile konuyu görüşeceğini beyan etmiştir."⁴⁷³

Otomobil-İş dergisinde grevin sükunetle ve disiplin içinde sürdüğü belirtilmektedir. Dergide, işverenin "grev kırıcılığı yapmak için türlü oyunlara girerek" adaleti yanıltmak istediği de vurgulanmaktadır:

Şöyle ki; grev uygulamasına başlanan bir işyerinde yarı mamul istihsalın satılması veya işyeri dışına çıkarılması yasak olup, bu işe tevessül edenler hakkında takibat yapılır.



AEG-ETİ grevcileri.

AEG-ETİ işverenleri tamamlanmamış ve sanayimizde çok önemli yerlerde vazife görecektir. Elektrik TRAFO'larını, tamamlamış gibi göstererek satmışlar ve GREV uygulamasının devam ettiği günlerde sattıkları kimse-lerden malların alınmasını talep etmişlerdir. Trafolarını almak için gelenlere grevden do-layı veremeyeceklerini beyan eden işveren ay-rica mahkemedan karar almalarını salık ver-miştir. İlgili mahkeme bu hususta bir bilirkişi raporuna lüzum görmeden Trafonun çıkışı için karar vermiş ve icra yolu ile infazına geç-miştir. Fakat her neden ise karar veren hâkim akabinde emekli olmuştur. Sendikamız kanu-ni yollara başvurarak itirazını yapmış olup her zaman olduğu gibi kanunlara uygun olarak hareket edecektir. Üzüldüğümüz husus işçiyi tek güvendiği ordu ve emniyet mensupları ile karşı karşıya getirmek isteyen zümrenin hâlâ daha var olduğudur.

Aynı işverenlerin BAYRAM gazetesinde ya-yınladıkları duyuru kamu oyunu yanıltmaktan başka bir şey olmadığı açıkça ortadadır. Şöyle ki: saat ücretlerine 310 Kş. zam ve ikramiye-yi 3 maaş olarak verdiklerini beyan ediyorlar. Şurasını unutmaya benzerler "İşçi para ile sa-tılık metâh değildir." İlk önce işyerinde huzur ve iş barışı ile işçiye iş güvencini sağlamaları-nı sağlık veririz. Bu husustaki maddelerimiz kabul edilmediği müddetçe GREV'imizi her türlü engellemelerine karşı, sükûnet ve azim-le yürüteceğiz ve kararlıyız."⁴⁷⁴

1975 yılına girerken AEG-ETİ grubunun büyük hissedarlarından TEK grubu ile Otomobil-İş yetkililerinin Ankara'da yürütülen toplantılarında bazı aşamalar sağlanabilmiş, ilk kademede S. Paşa Sarioğlu ile yürütülen toplantılara bir üst kademe-de devam edilmiştir. Ancak bu kademede yapılan görüşmelerde Otomobil-İş, TEK grubu yetkilile-rinin ücret ve ikramiyeler ile grevde geçen süre-lerin ücretlerinin ödenmesi hususundaki olumsuz tutumları karşısında "bu toplantılardan da bir ne-tice çıkmayacağını anlayarak" toplantılardan çekil-miştir.

Bu arada Başbakan ilgili yasa uyarınca Devlet Ba-kanı Sayın Mehmet Özgünes'i AEG ETİ uyuş-mazlığının halli için görevlendirmiş, bunun üze-rine 6 Ocak 1975 tarihinde saat 9.00'da Devlet Bakanı'nın toplantı odasında bir görüşme yapıl-

mıştır. Sendika adına A. Aydın Özeren, Sami Ataç, ilhan Dalkılıç'ın katıldığı toplantıda Çalışma Baka-nı da bulunmuştur. Otomobil-İş kayıtlarında Dev-let Bakanı'nın işçilerin "menfaati istikâmetindeki girişleri"nin AEG ETİ mensubu TEK grubu tara-fından tepkiyle karşılandığı, Devlet Bakanı'nın da bunun üzerine aracılıktan çekildiği belirtilmektedir.

Daha sonra, şirketin yabancı sermaye gurubunun sendikadan görüşme talebi üzerine müzakereler yeniden başlamış ve 28 Ocak 1975'de anlaşma tu-tanağı tutulmuştur. Sözleşme ile ihbar ve kıdem tazminatlarında artışlar sağlanmıştır. Aynı gün tu-tulan Toplu İş Sözleşmesi Anlaşma Tutanağı'nda şu düzenlemeler de yer almaktadır:

7. Greve iştirak etmiş sendika üyelerine yal-nız bu yıla ve bir defaya mahsus olarak ve emsal teşkil etmemek kaydıyla, 30.5.1974 ta-rihindeki ücretleri üzerinden brüt 90 günlük-leri tutarında teşvik ikramiyesi ödenecektir.

8. Sendikanın greve iştirak etmiş bulunan üyelerine vermiş bulunduğu para, işverenin üyelere vereceği toptan ve sair ödemelerde, işverence bordrolardan kesilerek sendikaya ödenecektir. Bu meblağın birinci taksiti, üye-lere ödenecek ilk istihkaklarına mahsuben 30.1.1975 tarihinde 1475 x 341 = 502.875 TL sendikaya. Her üye için 5000 TL de üyelere aynı tarihte ödenecektir. Sendika alacağının bakiyesi olan, 2125 x 341 = 724.725 TL ise gene işverence 1.6.1975 tarihinde, üyelere tahsil edilmiş bulunan ve üyelere yukardaki 4'ncü maddede bahsedilen tarihte verilecek zam farklarından kesilerek verilecektir.

İşveren, sendikanın makbuz mukabili üyelerine vermiş olduğu paraları bordrodan kesip sendi-kaya vermekle mükelleftir. Sendika işbu mak-buzların suretini işverene ibraz edecektir.⁴⁷⁵

REMAS GREVİ

MESS'le yürütülen Remas Redüktör ve Maki-ne Sanayii AŞ. işyeri toplu sözleşme görüşmele-ri 16 Nisan 1976 tarihinde başladı. Müzakereler, MESS'in tutumu nedeniyle kilitlendi ve 20 Ma-yıs 1976 tarihinde uyuşmazlık tutanağı tutuldu. Otomobil-İş, çok küçük bir işyeri olan Remas'ta o tarihe kadar işçi ve işveren arasındaki müşte-rek çalışmaların bozulmaması için azami gayret göstermiş olduğunu ve uyuşmazlık tutanağındaki

maddelerin büyük bir çoğunluğunun oy birliğiyle çıkmasına rağmen işveren kesiminin çıkan kararı “MESS prensiplerine uymaması” nedeniyle reddettiklerini kaydetmektedir.⁴⁷⁶ Bunun üzerine sendika grev kararı almış, MESS de lokavt kararı olarak Otomobil-İş’e bildirmiştir.

Grev 13 Temmuz 1976 tarihinde başlatılmış ve Otomobil-İş, üyelerine durumu bir bildiri ile duyurmuştur. Bildirinin altında Genel Başkan A. Aydın Özeren ve Eğitim Sekreteri Mehmet Aras imzaları bulunmaktadır:

BİLDİRİ

Özü REMAS’da GREV
14.7.1976

Sendikamızla, Ankara yolu üzeri Kartal’da kurulu REMAS REDÜKTÖR VE MAKİNA SANAYİİ A.Ş. işverenleri ile 16 Nisan 1976 gününden beri sürdürülen toplu iş sözleşmesi görüşmelerinde anlaşma imkânı bulunamamış ve 25 madde ile uyuşmazlık zaptı tutulmuştur. Uzlaştırma kuruluna intikal eden konularda işveren kesimi MESS’i n prensiplerinde ısrar etmesi olumsuz bir netice çıkmasına sebep olmuştur.

İşveren kurul kararını kabul etmiş, Sendikamız üyelerinin haklarını koruyabilmek için kurul kararına hayır demiştir.

13 Temmuz 1976 tarihinde başlatılan GREV üyelerimizin hakları alınıncaya kadar devam edecektir. Durumu bilgilerinize rica ederiz.

Saygılarımızla.”⁴⁷⁷

Tam bir birlik ve beraberlik içinde sürdürülen grev, işçi sayısı az olduğundan kamuoyunda “mini grev” olarak adlandırıldı. Bu grev, Otomobil-İş’in “işyerinin büyük ve küçüklüğüne bakmaksızın devamlı üyesinin yanında olduğunu” gösteriyordu.

Grev daha bir ayını doldurmadan işveren kesiminden gelen çağrı üzerine taraflar bir araya geldiler ve yapılan görüşmeler sonunda anlaşma sağlandı. Yapılan protokolle grevde geçen sürenin ücretlerinin işçilere ödenmesi kabul edildi. Protokolün altında Otomobil-İş adına Sami Ataç, İlhan Dalkılıç ve Mehmet Aras’ın; Remas Redüktör ve Makina San. A.Ş. adına Osman Nuri Boyacıoğlu’nun imzaları bulunmaktadır:

PROTOKOL

6 Ağustos 1976

Otomobil-İş Sendikası ile Remas Redüktör ve Makine Sanayii A.Ş. arasında imzalanan 6.8.1976 tarihli anlaşma protokolu gereği, uygulanacak toplu iş sözleşmesinin eki olarak aşağıdaki şartlarda işbu protokol üzerinde taraflar anlaşmaya vardılar.

1- Sendikanın uygulamaya başladığı grev tarihi 13.7.1976 ile grevin sona erdiği 9.8.1976 tarihleri arasında greve iştirak eden sendika üyelerine, bu süre zarfında ücretlerinin tam olarak ödenmesine, işveren Sendikanın grevde üyeye ödediği miktarın sendika talebi halinde göndereceği isim listesine göre bu kişilerden kesilerek sendikaya ödenmesine.

2- İHBAR TAZMİNATI:

“İşveren, sendika üyesinin iş akdini iş Kanununun 13. maddesi uyarınca fesh ettiği takdirde, ihbar süresine ait ücretini % 50 zamlı ödeyerek, sürenin başlangıç tarihinde iş akdini fesh edecektir.

“Bu durumda üyenin, ihbar süresinin bitiş tarihine göre akdi ve kanuni hakları ödenir. Şeklinde.

3- KIDEM TAZMİNATI:

“İşyerinde en az bir yıl çalışmış sendika üyesinin kıdem tazminatı yasalara göre hesaplanarak her yıl için 30 gün üzerinden aşağıdaki şartlarda ödenir:

- a) Yasa gereğince ödenmesi gereken hallerde,
- b) Kanuni ihbar süresi kadar evvel işverene ve sendikaya yazılı bildirmek sureti ile kendisi ayrılmak isteyen üyelere.

Ancak bu hükümden yararlanacak üye sayısı her sözleşme yılında, işyeri mevcudunun % 15’den fazla olamaz. Şeklinde.

4- KAPSAM:

Maddesi konusunda işyerindeki uygulamaya aynen devam edilmesi. Şeklinde.

İşbu protokol · Otomobil-İş Sendikası ile Remas Redüktör ve Makina Sanayii A.Ş. temsilcileri arasında Sözleşmenin eki olarak müştereken tanzim ve imza edildi. 6.8.1976.⁴⁷⁸

1975-1977 DÖNEMİNDE TOPLU İŞ SÖZLEŞMELERİ

Otomobil-İş, 6. ve 7. Genel Kurulları arasındaki Haziran 1975 ve Haziran 1977 döneminde 47 toplu iş sözleşmesi bağtladı.

Toplu iş sözleşmelerinin gerek değişen konjonktüre ve gerekse kazanılmış işçi haklarının geliştirilmesi perspektifine bağlı olarak dönemden döneme uygulamada ortaya çıkan aksaklıklar da izlenerek geliştirilmesi, Otomobil-İş tarafından genel bir ilke olarak zikredilmektedir: “Bağtlanan sözleşmelerin yürürlük süresince uygulanmasından doğan aksaklıklar, sürüşmeler ve müphem kalmış kısımlar, müteakip sözleşmelerde düzeltilerek ve açıklığa kavuşturularak mükemmelleştirilmesine çalışılmaktadır. Sosyal yapısı gelişmekte olan memleketimizde buna paralel olarak toplu sözleşme kapsam ve muhtevası da değişmektedir.”⁴⁷⁹

Bu çerçevede, bağtlanan bu 47 toplu iş sözleşmesi ile sağlanan ve sendikanın “sözleşme çerçevelerine aldığı ortak usul ve prensipler” ana hatlarıyla 7. Genel Kurul’a sunulan Çalışma Raporu’nda belirtilmektedir:

TOPLU İŞ SÖZLEŞMELERİ

**Kapitalist
Güçlerin
Oyunlarına
OTOMOBİL - İŞ
Önderliğinde
Son verilir**



• Yürürlük: Genel olarak sözleşmeler iki yıl süreli olarak bağtlanmakta ve özellikle parasal maddeler her yıl için ayrı ayrı kıymetlendirilerek sözleşme kapsamına alınmaktadır.

• Kapsam: Bazı istisnalarla “genellikle Genel Müdürlük kademesinin idari, teknik ve icra personeli kapsam dışı kabul edilmektedir.”⁴⁸⁰

• İş değişikliği: Sürekli iş değişikliği işçinin muvafakatına bağlanmaktadır. Bazı sözleşmelerde geçici iş değişikliği için ise “yılda 15 ile 40 limitleri arasında kalmak” şartıyla muvafakat aranmamaktadır.⁴⁸¹

• Disiplin Kurulu: Disiplin Kurulu, Otomobil-İş’in toplu sözleşme politikası içinde çok önemli bir yere sahip olmuştur. Disiplin Kurulu, sendika tarafından “bütün sözleşmelerde yer alan temel madde” olarak sunulmakta, değerlendirilmektedir: “Kurulun (...) eşit temsil esasına, yani 2 işveren, 2 sendika temsilcisi ile kurulması öngörülmektedir. Bazı uygulamalardaki aksaklıklar nedeni ile yeni aşamalara girilmiştir. Bütün cezalar behemehâl disiplin kurulundan geçirilmektedir. İşten çıkarılma cezalarını gerektiren toplantılarda Başkan’ın oyu tek sayılır. Nihai kararı Genel Müdür veya yetkili işveren oluşturur. Kurulun vermiş olduğu kararın bir kopyası sendikamıza gönderilir. Disiplin cezaları yazılı ihtar, ücret kesintisi (1 ila 3 gündeliğe kadar) ve işten çıkarma konularını kapsar.”⁴⁸²

• Özel Hakem: Sözleşmenin uygulama ve tefsirinden doğan uyuşmazlıklar için özel hakem müessesesini devreden çıkarma yoluna gidilmektedir.⁴⁸³

• Çalışma süreleri: Normal çalışma süreleri konusunda 3 çeşit uygulama düzenlenmektedir: “1- Normal yasal çalışma süreleri, 2- Normal çalışma süresi... 5 işgününe bölünerek yapılan uygulama, 3- Haftalık çalışma süresinin 45 saat kabul edilip, 48 saatlik ücret ödenme[sı] usulü.” Vardiyalı çalışmalarda

“vardiya periyodları işbaşı ve sonu saptanarak uygulanır.” Bir işçi ancak 16 saat geçtikten sonra bir sonraki vardiyasında işbaşı yapabilir. Gece ve gündüz vardiya usulü uygulanıyorsa gece vardiyası en geç haftada bir değiştirilir.⁴⁸⁴

- **İhbar ve Kıdem Tazminatı:** İhbar önelleri ve kıdem tazminatına esas gün sayısı pek çok sözleşmede arttırılmıştır.
- **İşyeri Asgari Ücreti:** Toplu sözleşmelerde yasal asgari ücret miktarının üzerinde tespit edilen işyeri asgari ücreti (işe giriş ücreti) hüküm altına alınmaktadır.

• **Gece Zammı:** Toplu iş sözleşmeleriyle, saat 20:00'den sabah 07:30'a kadar devam eden çalışmalar gece çalışması olarak kabul edilmektedir ve üyelerin bu çalışmalarında her tam çalışma saati ücretinin % 10 - % 30 zamlı ödenmesi sağlanmaktadır.⁴⁸⁵

• **İkramiye:** İkramiyeler bir işyerinden diğerine yılda 50 ile 150 arasında değişen günlük ücretler tutarında düzenlenmektedir. “Esasen yılda 60 günlük ikramiye birkaç işyerinde kalmıştır.”⁴⁸⁶

İŞYERİ	BAŞLANGIÇ TARİHİ	SÜRE
OTOYOL	1 Ocak 1974	2 YIL
OMTAŞ	1 Temmuz 1974	2 YIL
ALDIKAÇTILAR	1 Temmuz 1974	2 YIL
ELEKTROFER	1 Eylül 1974	2 YIL
ÇELİK MONTAJ	1 Kasım 1974	2 YIL
ATLAS COPCO	1 Ocak 1975	2 YIL
KARMASAN	1 Ocak 1975	2 YIL
SSYB DEPO VE TAMİRHANE	1 Mart 1975	2 YIL
SİGMA	1 Mart 1975	2 YIL
KROMAN	1 Nisan 1975	2 YIL
MES	1 Nisan 1975	2 YIL
AKKARDAN	1 Nisan 1975	2 YIL
YÜCEL BORU	1 Mayıs 1975	2 YIL
TOE	1 Mayıs 1975	2 YIL
MTE	1 Mayıs 1975	2 YIL
ŞAHİN MOTOR	1 Haziran 1975	2 YIL
PAN OTO	1 Haziran 1975	2 YIL
SACE	1 Temmuz 1975	2 YIL
MAT	1 Temmuz 1975	2 YIL
OTO PAR	1 Ağustos 1975	2 YIL
SAN PAR	1 Ağustos 1975	2 YIL
DEMAK	1 Eylül 1975	2 YIL
ESAŞ	1 Eylül 1975	2 YIL

İŞYERİ	BAŞLANGIÇ TARİHİ	SÜRE
KALİTELİ ÇELİK	1 Ekim 1975	2 YIL
HAS DEMİR	1 Ekim 1975	2 YIL
VOLTAM	1 Ocak 1976	2 YIL
OTOYOL	1 Ocak 1976	2 YIL
SERVİS TİCARET	1 Ocak 1976	2 YIL
ÇİFTÇİLER	1 Ocak 1976	2 YIL
HATİPOĞLU	1 Ocak 1976	2 YIL
FENİŞ	1 Ocak 1976	2 YIL
HİSAR ÇELİK	1 Şubat 1976	2 YIL
OTO-YAN-SAN	1 Mart 1976	2 YIL
ANADOLU DÖKÜM	1 Mart 1976	2 YIL
CHRYSLER	1 Nisan 1976	2 YIL
REMAS	1 Nisan 1976	2 YIL
AEG-ETİ	1 Haziran 1976	2 YIL
ALTINBAŞAK	1 Haziran 1976	2 YIL
OMTAŞ	1 Temmuz 1976	2 YIL
ALDIKAÇTILAR	1 Temmuz 1976	2 YIL
GİSTAŞ	1 Eylül 1976	2 YIL
ELEKTROFER	1 Eylül 1976	2 YIL
ÇOLAKOĞLU	1 Kasım 1976	2 YIL
ATLAS COPCO	1 Ocak 1977	2 YIL
KROMAN	1 Nisan 1977	2 YIL
ÖNDER DÖKÜM	1 Nisan 1977	2 YIL
YÜCEL BORU	1 Mayıs 1977	2 YIL

TÜRK-İŞ 10. GENEL KURULU: NİSAN 1976

Türk-İş 10. Genel Kurulu, 12-18 Nisan 1976 tarihlerinde Ankara'da toplandı. Genel Kurul sonunda yapılan seçimlerle Genel Başkanlığa Halil Tunç, Genel Sekreterliğe Sadık Şide, Genel Mali Sekreterliğe Ömer Ergün, Genel Eğitim Sekreterliğine Kaya Özdemir, Genel Teşkilatlandırma Sekreterliğine de Ethem Ezgü seçildi. Yönetim Kurulu üyeliklerine ise İbrahim Denizcier, Orhan Sorguç, Şevket Yılmaz, Vahap Güvenç, Kemal Özer, Mehmet Tezer, Binali Yağışan, İsmail Topkar, Yaşar Doğualp, Mustafa Şahin, Ömer Deniz, Necati Cansever, İsmail Özkan, Fevzi Baştürk, Akif Keskin, Mehmet Şişmanoğlu, Mustafa Özbek, Aslan Sivri, Halit Mısırlıoğlu, Orhan Erçelik, Doğan Üstkanat, Hüseyin Pala, Şerafettin Akova, Emin Kul, Erdoğan Balcı, Ahmet Kurt, Sabri Işık, Mustafa Başoğlu, Mustafa Odabaş, Kenan Durukan, Ercan Hersek, Fuat Alan, İbrahim Çapan, Nihat Kaya, Erol Aykaş ve Necati Taşkın getirildiler.⁴⁸⁷

Otomobil-İş Genel Başkanı Aydın Özeren, Türk-İş Genel Kurulu'na ilişkin bir değerlendirme yazısı yayımladı:

TÜRK-İŞ 10. GENEL KURULU

Başyazı / A. Aydın Özeren

Nisan ayının en ilginç olaylarından birisi hiç şüphe yok ki Türk-İş 10'uncu Genel Kurulu idi. Kamu oyununda şimdiye dek yapılan Genel Kurullara nazaran daha çok dikkati üzerine çekmiştir.

Ülkenin iktidar ve muhalefet partileri ufak bir parlamento misali Türk-İş'in Genel Kuruluna katılmışlar, delegelere de şirin gözükebilmek için ellerinden geleni yapmışlardır.

Önceki Genel Kuruldan değişik bir şekilde konuşan parti liderlerinin yaptıkları vaatlerde bu sefer başka bir özellik vardı. Her parti Türk-İş'i kendi yanında görmek istediğini açıkça belirtti diyebiliriz.

Her geçen gün biraz daha güçlenen işçi sınıfının oyunlarını, politikacıların da işverenler gibi gayet ucuza almak istedikleri görüldü. Buna karşılık partilerin halen bu bünyede güçlü oldukları bir kere daha saptandı. Ümitsiz yaşanmaz sözünü delegelerin kalplerine hemen akıttılar. Yaktıkları ışıkların etrafında talihsiz pervaneler gibi delegeleri döndürdüler. Parola önümüzdeki seçimdi. Kendi davasına sahip olmayanla-

ra bunu nisan balığı gibi yutturdular.

Şimdi soruyorum, hangi partide, işçiden kaç parlamenter var? İktidar partilerinde neden gereği kadar işçi parlamenterine yer verilmemiştir? Eski işçi parlamenterleri ön seçime sokulmayarak kontenjandan gireceksiniz diye aldatılmamışlar mıydı? Ancak bir veya iki işçi, politik oyunları gayet iyi bildiğinden ön seçimlere girerek parlamenter olmadı mı? Bütün bunları bile bile boş zokaya atlayan delegeler, Türk-İş bünyesindeki işçilerin kaderleri ile oynamışlardır. Türk-İş Genel Kurulunu kaynayan kazan haline getiren parlamento hastaları, iç çekişmeler yüzünden işçileri ilgilendiren konularda ciddi bir karar alınmasına da mani olmuşlardır denilebilir. Türk-İş Genel Kurulu sanki yalnız yönetici seçilmesi, bunların aylıklarının arttırılması için yapılmış hissinin vermektir. Şimdiye dek 24 ilkedden neler tatbik edildi? Tek bir yetkili çıkıpta bunun hesabını verebilir mi? Güzel şeyler yazmak başka, bunları uygulamak başkadır. Hani Genel Kurul on gün sürecekti? Kulisler neticelenir neticelenmez hemen seçime gidildi. Önümüzdeki üç senede yapılacak işlerin plan ve programı hazırlanmış mıydı? Konuşmacıların konuşma saatlerinin kısıtlanması sebebi nasıl açıklanır? Herkes istediği gibi konuşsaydı on gün rahatlıkla dolardı. Genel Kurul işyerleri saatlerinden daha az çalışırsa tabii ki kısıtlamalara gidilir. Şimdi konuşmayanlar üç sene dışarıda konuşacak. Bu da Türk-İş'e herhalde çok şey kaybettirecektir. Kanımca 10'uncu Genel Kurul Türk-İş bünyesindeki Sendika ve federasyon yöneticilerine yurt içi turistik gezi sağlanmıştır. Çünkü işyerlerine dönen delegelere işçiler "ne kararlar alındı" diye sorsalar, ne cevap verecekler? Hiç olmazsa dolambaçsız, açıkça bir partinin desteklenmesi kararı alınsaydı Türk-İş rayına oturduğu gibi, delegeler de işyerlerine yüzleri ak dönerlerdi. Bu partiler üstü uyutmaca oyunu sürdürdüğü müddetçe, Türk-İş bünyesindeki Sendikalar Disk'e ve Misk'e peşkeş çekilmeye mahkûm bırakılmaktadır.

Bunun hesabını kimler verecektir?

Otomobil-İş, Sayı 42, Nisan 1976.

1 MAYIS 1976 VE OTOMOBİL-İŞ

İşçi sınıfının birlik-mücadele-dayanışma günü 1 Mayıs Türkiye’de son olarak 1925 yılında yapılan kutlamadan tam 51 yıl sonra, 1976’da DİSK’in öncülüğünde kitlesel olarak kutlandı. 1 Mayıs 1976’da binlerce işçi, emekçi, aydın, Beşiktaş’tan, Sarıyer’den ve Şişli’den başlatılan yürüyüşlerle Taksim Meydanı’na geldi. 1 Mayıs 1976 disiplinli, görkemli bir miting oldu.

1 Mayıs 1976 coşkulu, düzenli ve disiplinli geçti. Katılım beklenenin çok üzerinde oldu. *Cumhuriyet*, törenin görkeminin en iyimser tahminleri bile yanılttığını yazdı.⁴⁸⁸

1 Mayıs kutlamasına DİSK’e bağlı sendikaların

tümü, 30’un üzerinde devrimci gençlik ve meslek örgütü, sosyalist partiler ve çok sayıda Türk-İş’e bağlı işçi katıldı. Yürüyüşe katılanlar arasında CHP’nin “demokratik sol” kanadından 13 milletvekili de vardı. 1 Mayıs 1976 kutlaması sırasında hiçbir olay çıkmadı.⁴⁸⁹

Otomobil-İş, 1976 1 Mayıs’ının öncesinde yayın organında 1 Mayıs’ı değerlendiren ve sahiplenilen imzasız bir yazı yayınladı. Yazıda, 1 Mayıs’ın, “uluslararası işçi sınıfının birlik ve dayanışma günü” olduğu vurgulandı: “Sömürü düzeninin ortadan kaldırılması için yürütülen mücadelenin, bu uğurdaki azim ve kararlılığın bir kez daha bilendiği gündür 1 Mayıs.”⁴⁹⁰



1 Mayıs 1976.

1 Mayıs’ın ardından, 1976 Temmuzunda Aydın Özeren, Otomobil-İş dergisindeki Başyazı’da “24 Temmuz” başlıklı bir yazı kaleme aldı. Yıllarca Türk-İş tarafından “İşçi Bayramı” olarak kutlanan 24 Temmuz, 274 sayılı Sendikalar Kanunu ile 275 sayılı Toplu İş Sözleşmesi Grev ve Lokavt Kanunu’nun 1963 yılında yürürlüğe girdiği gündü. Özeren, Temmuz’un, “işçi kesimi için en mühim

aylardan biri” olduğunu belirterek başladığı yazısında, “Türkiye’de uzun mücadelelerden sonra işçi kesimi birlik ve beraberliğini bir araya toplayamamasına rağmen” 24 Temmuz 1963 tarihinde 274 ve 275 sayılı yasaların çıktığını yazıyordu:

Hattı zatında bu yeni yasalar işçi kesimine büyük haklar getiriyordu. Ne yazık ki

OTOMOBİL-İŞ: “1 MAYIS ULUSLARARASI İŞÇİ SINIFININ BİRLİK VE DAYANIŞMA GÜNÜDÜR.”

1 Mayıs Dünya İşçilerinin Bayramı

Renkleri, dilleri, dinleri farklı olsa da, dünyanın beş kıtasında sömürüye, ezgiye, baskıya karşı mücadele veren tüm işçilerin ortak bayramıdır 1 Mayıs. Uluslararası işçi sınıfının birlik ve dayanışma günüdür. Sömürü düzeninin ortadan kaldırılması için yürütülen mücadelenin, bu uğurdaki azim ve kararlılığın bir kez daha bilendiği gündür 1 Mayıs.

1886 yılında Amerikan işçi sınıfı kapitalist düzenin barbarca sömürsüne karşı 8 saatlik iş günü için genel grev'e gider. Ne var ki bu çok haklı ve masum talebe bile tahammülü olmayan sermaye, işçilerin üzerine silahla saldırır. Sermayenin polisi birçok işçiyi öldürür, yaralar, tutuklarken, sınıfı ve halkı uğruna mücadeleden taviz vermeyen 4 yürekli işçi önderini de idam eder.

Kapitalizmin bu kalesinde gelişen olaylar diğer ülkelerdeki işçiler tarafından da izlenmektedir. Artık 8 saatlik işgünü talebi Fransız, Rus, İngiliz, Alman ve diğer işçilerin uğrunda ortak direndikleri bir talep olur. Bilindiği gibi o sıralar işgünü süresi 15-16, bazı yerlerde 20 saate bile varabiliyordu. Diğer ülkeler işçileri bir yandan da Amerika'daki sınıf kardeşlerine karşı girişilen katliamları protesto ederek dayanışmalarını dile getiren gösteriler düzenlerler ve 1890 yılından itibaren 1 Mayıs, Uluslararası İşçi Cemiyetinin kararıyla, dünya işçilerinin dayanışma, birlik ve mücadelesini anlatan bir gün olarak kutlanmaya başlar.

19'ncü yüzyılın ikinci yarısından bu yana dünya işçileri pek çok kazanımlar elde ettiler. Bu kazanımlara varmanın yolunun da birlikte hareketten geçtiğini

gördüler. Kimi yerde dünyanın üçte birinde kendi iktidarlarını kurdular. Kimi yerde kapitalizmin kalelerinde dişe diş verdikleri mücadelelerle 8 saatlik işgünü, genel grev, dayanışma grevi ve daha pek çok haklarını kazandılar, Hâlâ da bir çok hakları için mücadelelerini sürdürüyorlar.

Ama ülkemize bakınca ne görüyoruz? Sermayenin 1 Mayıs'ın "İşçi Bayramı" olarak kutlanmasına bile tahammülü yok. Ülkemiz bu açıdan bakıldığında bile dünyada esine az rastlanır bir örnek oluyor. O, sermayedarlarımızın örnek gösterdikleri batının burjuva demokrasilerinde dahi, nerede ise yüz yıldır 1 Mayıs İşçi Bayramıdır. Bizde ise Çiçek ve Bahar Bayramı. Türkiye sermayedarları bunu kasıtlı olarak böyle sunuyorlar. Ta Kurtuluş Savaşımızdan, 1921 ve 1922 lerde emperyalist orduların işgali altındayken, o günün zor savaş koşullarında bile işçi ve emekçilerimiz 1 Mayıs'ı kendi bayramı olarak kutlamıştır ve o günün 1 Mayıs'ları güçlü anti-emperyalist yığın gösterileri olarak tarihimize yazılmıştır. Ancak Ulusal Kurtuluşumuz kazanıldıktan sonra, bu bağımsızlığın üstüne çöreklenen burjuvazi, Ulusal Kurtuluşun Sosyal Kuruluşu yani sömürüden kurtuluşa dönüşmesini engelledi ve 1925 de 1 Mayıs'ı Çiçek ve Bahar bayramı olarak ilân etti.

Ne var ki, işçi sınıfı gelişip serpildikçe, sosyal uyanış hız kazandıkça sermayenin yalanları ve saptırmaları da geri tepiyor. Bu gün 1976'nın 1 Mayıs'ında artık bugünün anlam ve önemi işçi ve emekçilerimiz tarafından biliniyor, kavranıyor ve artık Türkiye işçi ve emekçileri dünyadaki sınıf kardeşleriyle beraber olduğunu duyuyor.

Otomobil-İş, Sayı 42, Nisan 1976.

Türkiye'de sendikacılık o güne kadar gelişmemiş ve işçi kesimi kendi hakları olan konuları dahi doğru dürüst bilmiyorlardı.

Bunun yanında okunduğu zaman her şeyi işçi kesimine veren, hak tanıyan bir kanunla karşı karşıya gelmişlerdir. Günler geçtikçe her maddenin altında değişik konular görülmeye başladı. Kaldı ki, o tarihte bir Toplu İş Sözleşmesi taslağı dahi hazırlanması değme babayiğit sendika başkanlarının harcı dahi değildi.

İşçi kesimi ve sendikalar elindeki 274 ve 275 sayılı yasaların nimetini anlıyamadığı sürece her geçen gün kaybımız artmakta direncimiz azalmaktadır. Referandumun yasaya girmesi şarttır. Aksi halde büyük nimet olarak gördüğümüz bu yasalar yakın bir gelecekte kuşa dönecektir. Bir sendika lideri olarak boş uğraşları sendika rekabetlerini başta günlere bırakarak elimizdeki bu yasalara tüm sendika örgütleri olarak yapışıp islâh edelim. İşte o zaman 24 Temmuzun mânası ortaya çıkacaktır.⁴⁹¹

YENİ BİR JARGON: HAZİRAN 1976

1976 yılının Haziran ayından başlayarak *Otomobil-İş* dergisinin mutedil yaklaşımında radikal bir değişim gözlenmektedir. Bu sayıda *Sendikal Hareketlerin Acil Sorunu: Birlik* başlığı altında yayımlanan imzasız yazının ana fikri ve dili hatta yazıda kullanılan desen, Otomobil-İş'in o tarihe kadar olan görünümünden ya da tarzından bütünüyle farklıdır:

İşçilerin birliği her şeyden önce en temelinde onların tek bir sınıf olmalarında yatar. Hiç bir üretim aracının, yani makinaların, aletlerin mülkiyetine sahip olmayan, işgüçlerini kiralayan kadın ve erkeklerden oluşan işçi sınıfı kapitalistler tarafından sömürülürler. Ve bu nedenle de maddi durumları ve fikirleri farklı da olsa, sömürüyü azaltma, ortadan kaldırma ve sömürsüz bir dünya yaratmada somutta birlikten yanadırlar. Bu önemli noktayı iyice bellediğimiz sürece bütün engelleri aşacak, gücümüzün gerçekten birliğimizden geldiğini anlayacak ve birliğin sağlanmasında bireyler olarak bize düşenleri gerçekleştireceğiz. Fabrikalarda, en alt birimler olan atölyelerde ortak istekler ve amaçlar doğrultusunda sağlanan bir toparlanma, giderek gerçekten işçi

sınıfının hak ve çıkarlarını savunan sendikalar ve partilerin çatısı altında birleşmeyi getirecektir. En alt kademelerde başlayan bu birlikte hareket etme ve giderek birlikte düşünme, bizlere aydınlık, sömürsüz, insanca yarınları getirecektir.⁴⁹²

Yazıda geçen ve yazının eksenini oluşturan "sömürüyü azalt-

ma, ortadan kaldırma ve sömürsüz bir dünya yaratma" kavramları bu noktada dikkat çekicidir. Yazıda, sendikalar "yığın örgütleri" olarak "çok çeşitli görüşteki işçilerin kapitalist sömürüye karşı ortak direnme temeli üzerinde bir araya geldikleri yerler" olarak tanımlanmaktadır: "Bu da birliğin sağlanmasında onların sırtlarına ne denli büyük sorumluluk ve görev düştüğünü gösterir. Sendikal dayanışma eylemi tabanda işçi sınıfının bağrında doğar ve somut konularda verilen mücadelelerle gelişir. Deneyler göstermiştir ki, çeşitli sendika örgütleri ve gurupları birlik içinde çalıştıklarında başarı kaçınılmazdır."⁴⁹³ Bu satırlar, o dönemde sendika hareketinde -DİSK içinde- yeni yeni tartışma gündemine gelen "sınıf sendikacılığı" ya da "demokratik sınıf ve kitle sendikacılığı" anlayışını çağrıştıran fikirlerin Otomobil-İş içindeki nüvesi gibidir.

Aynı sayıda yer alan bir başka imzasız yazı, *Faşizme Geçit Vermeyelim...* başlığını taşımaktadır. Yazıda faşizm, "sermayenin ve sömürücülerin, kapitalist sömürü düzenini sürdürmek, işçi sınıfı ve emekçilerin mücadelesini engellemek için başvurdukları bir yol, bir iktidar biçimi" olarak tarif edilmektedir. Asıl dikkat çekici olan, bu tarifi referansıdır: "Ancak işçi sınıfı biliminin bize öğrettiğine göre faşizm, burjuvazinin her kesiminin değil de, onun en kodamanlarından meydana gelen bir avuç para babasının açık terörcü diktatörlüğüdür." Burada dikkat çeken "işçi sınıfı bilimi" kavramıdır ki, işçi sınıfı bilimi DİSK'in ve kimi sol çevrelerin dilinde sosyalizmdir.

Otomobil-İş'in Temmuz ayında yayınlanan sayısında "Grev İşçi Sınıfının Okuludur" başlıklı imzasız Otomobil-İş'in Temmuz 1976 sayısında "Grev İşçi Sınıfının Okuludur" başlıklı imzasız yazı da sendikanın jargonundaki radikal değişimi ortaya koymaktadır:

Grev işçi sınıfı için bir okul. En can alıcı bilgilerin edinildiği, mücadelenin en vazgeçilmez derslerinin alındığı bir okul.

Bir grev, öncelikle işçi sınıfının, kendi gücünün bilincine varıldığı bir mücadeledir. Kuskusuz bir grevle sermayedar sınıfın sömürü-



FAŞİZME GEÇİT VERMEYELİM...

İnsanın insanı sömürsüne dayanan kapitalist düzen hüküm sürdükçe, faşizm denen illet de işçi ve emekçi kitlelerinin başının belası olmaya devam edecektir. Sermayenin en azgın saldırısı demek olan faşizmi Avrupa'nın bazı halkları (İtalyan ve Alman) iki dünya savaşı arasında tanıdı. Hitler ve Mussolini'nin barbarlıklarını dünyanın en ücra köşelerinde bile bilmeyen, duymayan, öğrenmeyen kalmadı. Ne var ki, günümüzde aynı faşizm tehlikesi hem ülkemiz hem de dünyanın diğer birçok ülkesi için vardır. Durum böyle olunca "faşizmi" iyi tanımak ve ona karşı mücadelelerin yollarını da iyi bellemek en başta toplumun en bilinçli ve öncü kesimi olan biz işçilere düşmektedir.

Faşizm, sermayenin ve sömürücülerin, kapitalist sömürü düzenini sürdürmek, işçi sınıfı ve emekçilerin mücadelesini engellemek için başvurdukları bir yol, bir iktidar biçimidir. Ancak işçi sınıfı biliminin bize öğrettiğine göre faşizm, burjuvazinin her kesiminin değil de, onun en kodamanlarından meydana gelen bir avuç para babasının açık terörcü diktatörlüğüdür. Ülkenin bütün ekonomisini ellerinde bulunduran bankacılar, sanayiciler, toprak beyleri, büyük ithalatçı ve ihracatçıların karmasından meydana gelen bu küçük azınlığa "finans kapital" deniyor. Ve faşizmi işçi sınıfı bilimi şöyle tanımlıyor:

"Faşizm, finans kapitalin en gerici, en şoven, en emperyalist unsurlarının açık terörcü diktatörlüğüdür."

İşte burjuvazinin içinde bile çok küçük bir azınlığı oluşturan en kodamanların baskı ve zulüm düzeni olan faşizm, işçi ve emekçilerin sömürü düzenine karşı verdikleri mücadele daha kararlı ve daha çetin olmaya başladığında, yüzünü gösterir. Bir yandan da bu bir avuç parababası günden güne buhrana giren ülke ekonomisinin iyileşmesinin yolunun, yordamının faşizm olduğunu yayarlar. Halk kitlelerini yalan, dolanla kandırmaya çalışırlar. Tabii hiçbir zaman "faşizm" kelimesini de kullanmazlar. Örneğin, Hitler gibi "Nasyonal Sosyalizm" maskesi ardına sığınır. Faşizm geniş emekçi kitlelerin ekonomik sıkıntılarını, umutsuzluklarını, kapitalist sömürü düzeninin ta bağrından doğan bu dertlerini unutturmak için böyle hileli yollara başvurmuştur ve vurmaktadır. Oysa faşizm emekçi kitlelere sadece yoksulluk, baskı ve zulüm getirir.

Faşizmin ilk amacı işçi sınıfının, emekçi halkın ekonomik mücadelesini engellemek, parababalarının kârlarını daha da arttırmaktır. Bu gerçeği hiç bir zaman aklımızdan çıkarmayalım. Faşizm tırmanırken veya iktidara geçtiği zaman yoksulluk daha da artar, pahalılık yüksek oranlara varır. Daha dün işveren

temsilcileri, kıdem tazminatları ve ücretlerin dondurulmasını istediler. Toplu sözleşmelerle alınan ücret artışlarının en temel gıda maddelerine yapılan zam furyalarıyla elimizden gittiği günleri yaşıyoruz oysa.

Ve yine bu faşizm belası, işçi ve emekçilerin en önemli ekonomik mücadele silahı grevlere karşı koyar. İşçilerin değil greve kalkışmaları, kendi gerçek sendikalarında örgütlenmelerini bile men eder.

Faşizm barbardır, kan döker. Saldırgan güruhlar besler. Bunları en bilinçli işçi önderlerinin, ilericilerin, demokratların, yurtseverlerin üzerine salar. Sokak ortalarında sözde faili meçhul cinayetler birbirini kovalar. Baskınlar tertipler. İnsanlık dışı işkence ve cinayetler onun bir parçasıdır.

Yine faşizm düşünce özgürlüğünün, kitabın, yazının, düşüncenin ve bütün demokratik hak ve özgürlüklerin can düşmanıdır. İşçi sınıfı ve emekçilerin olduğu kadar aydınların ve gençliğin de düşmanıdır. Kısaca tüm halkın düşmanıdır. Faşizm, bütün kitle hareketlerini, bütün demokratik gösterileri yasaklar. Kan, silah ve zulümle bastırır.

Kısaca anlatmaya çalıştığımız bu barbarlık düzeni, faşizme geçit vermemek en başta biz işçiler olmak üzere toplumun tüm çalışan kesimlerine, demokratik güçlerine düşmektedir.

Otomobil-İş, Sayı 44, Haziran 1976.



süne son veremeyiz. Ama o sömürüyü yok edecek mücadelenin en temel dersleri edinilir, en yakıcı, en çarpıcı bilgilerini elde ederiz.

Tek tek mücadele ettiğimizde patronlara karşı her zaman yenik düştüğümüzü, işçiliğimizin ilk gününden itibaren en acılı deneylerle ve defalarca tadıp öğrendik. Patronların karşısına topluca çıktığımız zaman daha güçlü olduğumuzu, onların isteklerimizi kabul etmesi için bu birliğin, bu kenetlenmenin en önemli etken olduğunu sezip kavradık. Ama bunu elle tutulur, gözle görülür bir şekilde kavramamız ancak bir grev okulundan diploma aldıktan sonra mümkün oluyor.

Kim sınıfının bilincine sahiptir? Kim cesurdur? Kim korkaktır? Kim 'Her koyun kendi bacağından asılır' gibisinden, işçi sınıfına yaraşmayan düşüncelerle arkadaşlarını mücadelenin göbeğinde yalnız bıraktı? Kim patronların kışkırtmalarına, aldatmaca ve yutturmacalarına kapılıp mücadele azmini kaybetti? Kim arkadaşlarıyla sınıksız kenetlenip patronların bütün bölücülüklerine karşı koydu?

İşte bütün bu dersler grev okulunda okunur. Ak koyun kara koyun ilkin bu okulda açığa çıkar.

İşçi sınıfı sömürüye son vereceği mücadele günlerine grev okulunda hazırlanır. Büyük mücadelenin derslerini grev çadırında edinir, bilincini grev gömleğinin altında, grev göz-cülüğünde keskinleştirir.

Her grev işçiler için gerçek bir okuldur.⁴⁹⁴

Yazıda, "sömürüyü yok edecek mücadele" bir siyasi hedef olarak koyulmaktadır; "sömürüyü sonlandırma" ve "sömürüyü ortadan aldırma" mücadeleleri yani "ekonomik" ve "siyasi" mücadeleler böylece vurgulanmış olmaktadır.

Otomobil-İş'in dilindeki değişim zaman içinde daha da belirgin ve dikkat çekicidir; "işçi sınıfı bilimi", "burjuvazi", "sömürü" gibi kavramların yanında "savaşım" gibi Maden-İş'in ve Maden-İş kadrolarının dili, *Otomobil-İş'e* yerleşmeye başlar.

Özellikle imzasız yazılarda bu dil ve yönelim süreklilik kazanır.

Otomobil-İş dergisinin Temmuz 1976 sayısında "Sınıfların Doğuşu ve Sınıf Mücadeleleri" başlıklı bir yazı yer almaktadır.⁴⁹⁵ "Toplumların tarihi sınıf mücadeleleri tarihidir!" cümlesiyle biten yazı eğitim içeriklidir ve dergiye girecek olan "Eğitim" bölümünün ilk yazıları arasında sayılabilir.

Otomobil-İş dergisinin 1980 yılına kadar olan bu yeni çizgisinin anlaşılması açısından vurgulanması gereken önemli bir nokta da derginin Mart 1976 tarihli sayısından başlayarak Yazı İşleri Müdürü'nün de değişmiş olduğudur. *Otomobil-İş'in* yeni Yazı İşleri Müdürü Şeyma Tümer'dir.



Av. Şeyma Tümer.

Bu değişimin *Otomobil-İş'in* başındaki sendikacıların dışında, hatta onlara rağmen, işçi sınıfı mücadelesinin, sendika kavgasının yükselişiyle birlikte gerçekleşmiş olduğunu; *Otomobil-İş* icra kurulunun siyasi yönelimlerini dahası sendikacılık anlayışını ve pratiğini yansıtmadığını da belirtmek gerekir. *Otomobil-İş* icra kurulunun siyasi anlayışı/duruşu CHP dışındaki sola, komünizme kapalıdır, *Otomobil-İş* "antikomünist" bir tutum içimde olmuştur. Daha geç dönemlere ait bir yazıda *Otomobil-İş* bu duruşunu şu satırlarla sergileyecektir: "Otomobil-İş üyesi, komünizm umacısından korkmadan komünizme karşı savaşacak güçte ve kabiliyettedir."⁴⁹⁶ Böyle de olsa 1976 yılının ortalarından başlayan bu değişim önemlidir. Bir maya atılmıştır. Birkaç yıl içinde sendikayı "Güç ve Eylem Birliği" politikasına taşıyacak bir süreç başlamak üzeredir.

İŞÇİ SINIFI BİRLİĞİ

“Birlikten kuvvet doğar” atasözünü hemen hemen hepimiz binlerce defa duymuş ve kullanmışızdır, içinde yaşadığımız toplumda değişik sınıf ve gruplar da kendi çıkarlarını genişletmek ve daha da geliştirmek için çeşitli örgütlerin çatısı altında toplanırlar, birlik haline gelirler. Çünkü bunlar bilir ki, birlik olan daha güçlü olur.

İşte işçiler de işverenlere karşı daha güçlü olabilmek, ücretlerini arttırabilmek ve insanca yaşama şartlarına kavuşabilmek için, ekonomik mücadele araçları olan sendikalarda toplanmışlar, bu çatı altında birlik haline gelmişlerdir. Fakat biz bugün bu birleşmeye tam bir birlik diyemiyoruz. Çünkü biliyoruz ki işçiler türlü nedenlerle tek bir çatı altında değil de, bir çok sendika çatısı altında toplanmışlar, daha doğrusu bölünmüşlerdir.

Şunu iyi bilmeliyiz ki, işçilerin ayrı ayrı sendikalar da toplanmaları, hak arama mücadelesinde bölük pörçük bulunmaları, her şeyden önce işverenlerin ekmeğine yağ sürmektedir. Onlar, işçilere karşı yürüttükleri mücadelede her zaman ortak hareket etmektedir, örneğin onların, tek bir konfederasyonu vardır, halbuki işçilerin üç ayrı konfederasyona, 17 işçi federasyonu, 700’ü aşan sendikaları vardır. Üstelik Türkiye’de parçalamayı daha da ağırlaştırmak için sun’i bir şekilde 34 işkolu yaratılmıştır.

İşçi sınıfı hareketindeki bu sendikal bölünme, sadece Türkiye’ye ait bir olay değildir. Bünyesinde patronları ve işçileri barındıran her ülkede bunu görmek mümkündür. Ancak bölünme her ülkede aynı derecede değildir. Kiminde daha az, kiminde daha fazladır. Ve biz görüyoruz ki, bölünmeyi mümkün olduğu kadar asgariye indirmiş olan ülkelerin işçileri, haklarını almada çok büyük başarılar elde ediyorlar. İşçi sınıfı hareketinin bölünmüşlüğü çok eski tarihlere kadar uzandığı için, bu problemin halledilmesi elbette bir günlük mesele değildir. Uzun ve sabır isteyen bir mücadeledir ve işçilerin çıkarları doğrultusunda gerçekleşecektir. Yani işçiler kendi aleyhlerine sonuçlar doğuracak bir birleşmeye de hiçbir zaman razı olamazlar, olmayacaklardır.

Bugün ülkemizde işçi sınıfı hareketinin en başta gelen görevlerinden biri bölünmeleri yok etmek, yani birliği sağlamaktır. Çünkü bölünmeler geçmişte olduğu gibi günümüzde de birçok zorluğun ve engelin sebebidir. Bu birliğin baş düşmanı hiç şüphesiz sermaye sınıfıdır, işçi sınıfının birliğinin kendileri için yarattığı ve yaratacağı tehlikeyi çok iyi bilen sermaye sınıfı, bunu parçalamak veya önlemek için elinden geleni ardına koymamaktadır. Bu gerçek yalnız Türkiye’de değil, sermaye sınıfının iktidarda olduğu ülkelerde de geçerlidir. Onların, işçi sınıfının mücadelesine karşı, dünya ölçüsünde yürüttükleri strateji, işçilerin bir bölümünü diğerlerinin karşısına geçirmek, düşmanlıklar yaratmaktır. Bunun yolları her ülkenin durumuna göre değişse de, hedef aynıdır. “İşçileri bölmek.” Sermaye sahipleri işçilerin birliğini bozabilmek için ne kadar yol bulsalar ne kadar imkân yaratsalar da, hatta bu yolda bazı başarılar kazansalar bile birliğe varabilmek için hiç bir zaman bütün yollar tıkanmış değildir. Aslında İşçilerin birleşmeleri için var olan sebepler, bölünmeleri için yaratılanlardan çok daha fazladır. Bir kere her şeyden önce onlar tek bir sınıfı oluştururlar, yani hepsi işçidir. Fabrika, atölye gibi üretim araçlarına sahip olmayan, ve çalışmak üzere işgücü kirala-nan insanlardan oluşan işçi sınıfının bütün fertleri, ister dolaylı olsun, ister dolaysız, ister yüksek veya düşük ücretli olsun, sermaye sahipleri tarafından sömürülürler. Bunun için maddi durumlarındaki ve fikirlerindeki ayrılıklara rağmen ortak mücadeleleri ile sömürü oranını azaltmak ve giderek sömürünün olmadığı bir dünya kurabilmek için birlikten yanadırlar. İşte bu durum işçi sınıfının birliğini zorlayan ana faktördür.

İşçi sınıfının birliğinin sağlanması mücadelesinde hiç şüphesiz sendikalara büyük görevler düşmektedir. Bu görevin büyüklüğü ve önemi onların, işçi sınıfının en büyük kitle örgütleri olmasından ileri gelmektedir. Sendikalar ayrıca çok çeşitli görüşlere sahip işçileri “kapitalist sistemin özünü oluşturan sömürüye karşı mücadele” temeli bir araya getirdiğinden, önemi daha da artmaktadır. Sömürüye karşı verilecek mücadele, işçileri birbirlerine daha da yaklaştıracak ve aralarımızda sun’i olarak yaratılan ayrılıkları yok edecek ve karşılıklı bir güven yaratacaktır.

Otomobil-İş, Sayı 41, Mart 1976.

DGM DİRENİŞİ VE OTOMOBİL-İŞ

16 Eylül 1976 tarihinde örgütlenen DGM direnişi -Genel Yas Eylemi- DİSK'in en etkili siyasi karşı çıkışlarından biri oldu. Anayasa Mahkemesi tarafından iptal edilen Devlet Güvenlik Mahkemeleri (DGM) Yasasının MC hükümeti tarafından yeniden çıkarılmak istenmesi üzerine DİSK, temmuz ayında, "sıkıyönetimsiz sıkıyönetim" olarak nitelendiği DGM'leri önlemek üzere tüm demokratik mücadele yöntemlerini kullanmak gerektiğini açıkladı. DİSK DGM'yi, "ekonomik, siyasal ve ideolojik derin bir buhran içine giren sermaye sınıflarının kendi sınıfsal iktidarlarını korumak için kurduğu açık baskı araçları" olarak görüyordu.⁴⁹⁷

14 Eylül'de Millet Meclisi DGM tasarısını görüşmek üzere toplandı. Aynı gün DİSK, tüm örgüt kademelerine teyakkuz durumu çağrısı yaptı. DİSK Genel Yönetim Kurulu ise 15 Eylül 1976 günü DİSK Başkanlar Konseyi ile birlikte toplantıya başladı ve DGM direnişi ile ilgili tarihi kararı aldı: "Bu iktidarın Anayasal ve demokratik yoldan düşürülmesine ve halktan yana bir iktidarın kurulmasına kadar tüm ülkede Genel Yas" ilan edildi. Karar Genel Başkan Kemal Türkler tarafından 16 Eylül 1976'da bir basın toplantısı ile ve *DİSK Ajansı* ile kamuoyuna duyuruldu.⁴⁹⁸ Kararda, Anayasal ve demokratik haklarını, DİSK'in "tabanın söz ve karar sahibi olma" temel ilkesi içinde kullanabilmesi açısından üyeler "serbest" bırakılmıştı. "Her gün genellikle öğleden sonraları DİSK tarafından

sessiz matem yürüyüşleri veya mitingler" düzenlenecek; bunun dışında "DİSK tarafından düzenlenmeyen hiçbir yürüyüş, miting gibi gösteriye" DİSK üyeleri katılmayacaklar, "bozguncu unsurların içeriden veya dışarıdan

gelecek tahriklerine olanak verilmemesi için" çok dikkatli ve titiz davranacaklardı.⁴⁹⁹

DİSK'in kararı üzerine MESS, direnişe karşı üyelerini bir yazıyla uyardı. "Sayın Üyemiz" hitabıyla başlayan yazısında MESS, böyle bir amaçla, işyerlerinde işin durdurulmasının "bir siyasal grev ya da genel grev" ve yasalara göre de "yasadışı bir eylem" niteliğinde olduğunu kaydetti:

Bu söylentilerin gerçekleşerek tasarının görüşülmesinin veya yasalaşmasının protesto edilmesi için işyerlerinde işçiler çalıştırılmayarak işi durdurduğu taktirde, bu yasadışı eylemle, genel grevle ilgili alınabilecek tedbirler ve uygulanacak hukuki ve cezai müeyyideler vardır.⁵⁰⁰

DİSK'in kararı 16 Eylül'de uygulandı, binlerce işçi iş bıraktı. DİSK yeni bir eylem tarzı uygulayarak, yüzlerce araçlık bir konvoyla İstanbul caddelerinde trafiği felç etti. Direniş özellikle İstanbul, Ankara, İzmir ve Bursa ve Adana'da etkisini gösterdi. DİSK üyelerinin yanı sıra kimi işkollarında Türk-İş üyeleri de eyleme aktif olarak katıldılar. Pek çok fabrikada üretim tamamen durdu.

MESS 17 Eylül günü işçilere yönelik olarak da "ih-tar niteliğinde" bir bildiri daha yayımladı.⁵⁰¹

Eylem altı gün sürdü. DİSK, "doğurduğu sonuçlar açısından son derece etkin, bilinçli ve disiplinli" DGM direnişine Türkiye çapında 500 bin işçinin katıldığını açıkladı.⁵⁰² Direniş amacına ulaşmıştı. "Genel Yas direnişinin en önemli sonucu DGM'lerle ilgili yasanın çıkmasının engellenmesi oldu. Oluşan toplumsal tepki yasanın zamanında çıkmasını engelledi ve daha sonra başka bir yasa da çıkarılmadı."⁵⁰³

Direniş biterken bütün işkollarından işten çıkarılmalar başladı. Kemal Türkler, 23 Ekim tarihli DİSK Genel Temsilciler Meclisi'nin açılışında tüm sendikalardan çıkarılanların sayısının üç binin üzerinde olduğunu söyledi.⁵⁰⁴ TİSK ve MESS direniş nedeniyle işten çıkarılan işçilerin listesini işyerlerine dağıttı. TİSK, *İşveren* dergisinin Kasım 1976 ile Şubat 1977 tarihli sayılarında, TİSK Yönetim Ku-



Otomobil-İş, Sayı 46, Ağustos 1976.

rule kararıyla DGM direnişi nedeniyle işten çıkarılan ve direnişe katıldığı iddia edilen toplam 650 işçinin adlarını, doğum tarihlerini, doğum yerlerini, sigorta sicil numaralarını ve işyerlerini yayınladı. Bu kişilik haklarının ağır ihlali idi. “Ayrıca bu yayın işçilerin iş bulma imkânlarını da zorlaştırdığı için endüstri ilişkileri tarihinde hukuk dışı olarak kabul edilen kara liste uygulamasıydı.”⁵⁰⁵ Otomobil-İş DGM direnişini, “işçiler üzerinde oynanan” oyunların bir parçası olarak göstermekte ve DGM direnişinin “bir yerde DİSK’le işverenlerin müşterek yürüttükleri bir oyun” olduğunu belirtmektedir:

Disk dışarı atılan işçileri direnişe itmesine rağmen sa[h]ip çıkmamış normal sürelerde üyelerine ödediği ödeneği bile vermemiştir. Bütün bunlara seyirci kalmış işverenler milyonlarca lira Kıdem Tazminatını ödemedi kurtulmuştur. Disk yöneticileri de tabandan oluşan Sosyal Demokrat akımın öncülüğünü yapan üst kademeyi tehdit eden geleceğin gerçek sendika liderlerinden bu suretle kurtulmasını bilmiş Faşist idare sistemlerine yeni bir örnek vermişlerdir.

Ne tekimki işçi yardım fonunu 1977 yılında uygulamaya koymaları sefalet itilen işsiz işçilere yeni bir darbe olmuştur.

Böylece kendilerine karşı görüş sahibi olanları bir kez- de maddi yönden cezalandırma yolunu sadis[t]çe tatbik etmişlerdir.

İşçileri D.G.M. konusunda desteklediği ifade edilen teşekküllerin şimdiye kadar gerçek bir mali yardımlarının olmayışı fırsattan istifade edip kamu oyunda reklamlarını yaptıkları ortaya çıkmıştır. Bilhassa Barolar Birliği beyanat üstüne beyanat patlatmasına rağmen acaba hiç ücret almadan dışarı atılmış işçilerin Kıdem ve ihbar Tazminatlarını almak için kaç dava açmışlardır. Çok yakın bir gelecekte işçinin üstünde oynanan kumarlara işçi sınıfı gerçek dersi vereceğine inanıyoruz.⁵⁰⁶

Otomobil-İş Genel Başkanı Aydın Özeren de, *Otomobil-İş* dergisinde “1977 yılının ilk sürprizleri” başlığını taşıyan Başyazı’da, DGM direnişini DİSK yönetiminin delege hesapları çerçevesinde ortaya koydukları bir “oyun” olarak görüyor ve gösteriyordu:

DİSK başkanı ve yürütme kurulu DGM için

mahkeme önüne çıkarılınca biz yalnız yas kararı aldık, işçileri direnişe sokmadık diyerek tezatlar içine düştüler. Başlangıçta DGM için devrimci hareketi başlattıklarını beyan eden DİSK’çiler bugün bunu yapamadıklarını açıkça beyan ettiler.

Bizim anladığımız anlamda lider dediğini yapan, söylediğini söylemedim demiyen kişidir. (Kaldı ki binlerce kişi bu yüzden işsiz sokak-tayken)

Aslında DGM için yapılan direniş DİSK bünyesindeki işyeri temsilcilerinin ipini çekmek içindi. Demokratik özgürlüğe inanmış grubun tehlike yarattığını gören DİSK yöneticileri hazırladıkları bu oyunla delege olacak grubu temizlediler.

Faşizme hayır diye bağırانlar faşizmi kendi iç bünyelerinde uygulayanlar olduklarını bir kez daha böylece saptadılar.⁵⁰⁷

Aydın Özeren, DGM konusunda yaptığı değerlendirmede, DİSK’in DGM direnişini, Türk-İş’in İzmir’deki genel grevi ile de bağlı olarak ele alıyordu. Türk-İş Başkanı Halil Tunç, 16 Haziran 1975 tarihinde Demirel’in başkanlığındaki 1. MC Hükümeti’nin kıdem tazminatı hakkının sınırlandırılması girişimine karşı İzmir’de elektrikleri keserek 8 saat süreyle kısmi bir genel greve öncülük etmişti. Özeren *Otomobil-İş* dergisinde 1976 yılının Eylül ayında yayınlanan yayınlanan “Sömürü Düzenine Yardım Edenler” başlıklı Başyazı’da şunları yazıyordu:

Nitekim ki DGM konusunun parlamento ya gelmesi ile Disk ve Türk-İş bu isten kendilerine düşecek işçi kesiminin hesabını yapıyorlardı. Türk-İş’in bu oyunda, İzmir’in öcünü alma hesapları da vardı. Çaktırmadan DGM’ye hayır diyordu. Disk’de ilk tokadı vuran kazanır hesabı ile sırf puan toplamak için harekete geçti... Türk-İş’in görüşünden dönmeyip peşinden geleceğini sanmıştı. Halbuki İzmir’deki olayın şimdi tersi sergileniyordu. Bu kere Türk-İş sahneden çekilmişti. Böylece yine binlerce işçinin iş akdi kıdemsiz ve ihbarsız feshedildi. Şimdi aynı hükümet ve işverenler Disk’e ateş püskürüyor. İşte buna Türkiye’deki mavi boncuk oyunu diyoruz.⁵⁰⁸

DGM'YE HAYIR!

Sami Ataç

Devlet Güvenlik Mahkemeleri kanununun Anayasa Mahkemesi tarafından iptal edilmesi hiç kuskusuz, ülkemizde demokrasiyi savunan, sömürüye karşı çıkan, insanın insanca yaşaması için uğraş veren tüm güçlerin, kişilerin, kurumların, örgütlerin ve partilerin zaferiydi.

Üstelik DGM'lere karşı sürdürülen tartışmalar, eylem önerileri sadece Ankara'da siyasetçiler arasında değil, bütün emekçiler arasında günün en can alıcı konusu. Tezgâh başı sohbetlerinde işçiler DGM'leri tartışıyor. Kimi onun nasıl sınıfımızın Anayasal hak ve özgürlüklerine karşı bir antidemokratik duvar olduğunu bilinçle kavramış, diğer arkadaşlarını uyarıyor. Kimi işin içyüzünü öğrenmek için çaballıyor. Biz de bu kısa yazı için Devlet Güvenlik Mahkemelerinin, neden sermayedar sınıfın çıkarlarını savunmak için kurulmak istendiğini, neden işçi sınıfının çıkarlarının Devlet Güvenlik Mahkemeleri ile "zıt" olduğunu açıklamaya çalışalım.

DGM'LERİ KİMİN ÇIKARINI SAVUNUR?

Hatırlayalım; Sermayedar sınıf, işçi sınıfının uyanışı ve bilinçlenmesi ile kendisini ürkütecek kadar yükseldiği zamanlar, işçilerin, işçi sendikalarının artan hayat pahalılığına karşı ücretlerinin artırılması, iş güvenliğinin sağlanması için mücadelelerini şiddetlendirdiği zamanlar gözlerini bile kırpmadan sıkıyönetime başvurumaktadırlar. Yani işçi sınıfı ile demokrasi içinde "mertçe" mü-

cadele etmeyi göze alamamakta ve zorlu bir yönetimi pervasızca öne sürmektedirler. İşçi sınıfımız son on yıl içinde geçirdiği sıkıyönetim deneylerinde bu gerçeği apaçık ve defalarca gördü.

Ne var ki ülkemizde işçi sınıfımızın uyanışı, demokrasiyenin gücü ve kesimleri örgütlenmişlik düzeyleri, sermayedar sınıfının düzenini, sıkıyönetimi sürekli kılmasına olanak vermiyor. Örneğin 14 Ekim 1973 seçimlerinde başta işçi sınıfımız olmak üzere, tüm emekçi halkımızın seçimlerini demokrasiyenin yana kullanmaları, topluca CHP'yi desteklemekle sıkıyönetim düzenini "sürekli" kılmak isteyen tekelsiz sermayeye aşikâr bir tokat indirdi.

Ülkemizin en önemli demokratik kuruluşlarından biri olan Anayasa Mahkemesi bu antidemokratik mahkemeleri, CHP'nin itirazını değerlendirerek iptal etti, yeni kanun çıkmadığı takdirde DGM'leri Ekim 1976 da otomatikman yürürlükten kalkacaktır. Bu kuşkusuz demokrasi mücadelemizin bir kazancı olacaktır.

Ancak, sermaye bu yenilgisinden sonra sinecek değildir. Meclisleri olağanüstü toplantıya çağırarak, olmadı, meclisler açıldığı zaman bu kanun tasarısını yeniden geçirmeye çabalayacaktır. Bugün gösterdiğimiz yanıklığı ve bilinci o gün de göstermek ve "DGM'lere Hayır!" diye haykırmak zorundayız.

Unutmayalım ki demokrasi mücadelesi sürekli ve faşizm tehlikesi yok oluncaya kadar da sürecektir.

Otomobil-İş, Sayı 45, Temmuz 1976.

ÇAĞDAŞ YAYINLARI
SENİN İÇİN
EY
DEMOKRASİ
NECATİ CUMALI
FİYAT: 15 LRA
İSTEME ADRESİ:
ÇAĞDAŞ YAYINLARI
Etiler Sokak 39/41 - Çapa/İST.

53. YIL, SAYI: 18729

Kurucusu: YUNUS NADİ

17 EYLÜL 1976 CUMA

Cumhuriyet

DGM'lerin görüşülmesi salı gününe ertelendi

ANKARA, (Cumhuriyet Bülteni) Millet Meclisi dün saat 15'de Meclis Başkanı Necati Cumali'nin başkanlığında toplanmış. Meclis Başkanı Necati Cumali'nin başkanlığında toplanmış. Meclis Başkanı Necati Cumali'nin başkanlığında toplanmış.

bulunduğu saptanmış. başkan-gerektiği çoğunluğunu verdir-demisler. Yoklama arasında soluma girmeyen CHP'li üyelerin bittikçe sonra girmek yerlerine oturmuşlardı.

Ota yandan Cumhuriyet Senatosu da dün AP'li Macit Zeren'in başkanlığında toplanmış, gün-

deminde görüşecek bir konu bulunmadığından 28 Eylül kadar görüşmelere ara verilmektedir. Millet Meclisinde yoklamada bulunmayan CHP'li üyeler dışındaki üyeler ise şöyledir: Öğünhan Asitürk (MSP), Abdin İsmail Gaydalı (AP), Murat Bayrak (AP), Mehmet Ali Arsan

(Bağcıbaşı), İhsan Tonguç (Bağcıbaşı), H. Halit Kahraman (MSP), Abdullah Gül (Bağcıbaşı), Hasan Aksoy (MSP), Cemil Yavaş (AP), Murat Zeren (MSP), Mustafa Parlar (AP), Muhlis Görentaş (CGP), İbrahim Tekin (DP), Tünel İbrahim Tekin yoklama arasında meclis

kulisinde bulunduğu ve üç birleştin de salona girmeden önce çıkışını bekliyor. Başkan Eki, bir birleşim önce CHP Grup Başkanvekili 'Nayretin Uysal'ın AP sözcüsü Nadir Latif İslam'ın salona girerek söyle sözlü istemini cevaplandırmış. Başkan Eki daha önce bu-

na benzer bir durum olduğunu, ancak 10 Eylülde böyle durumlarda söz verileceğine ilişkin bir madde olmadığını hatırlatarak Hayretin Uysal'a söz veremeyeceğini bildirmişti.

(Devamı Sa. 5, S. 4 de)

DİSK, MC iktidardan düşene dek

(Cumhuriyet Haber Merkezi) DİSK, MC iktidarının anayasal ve demokratik yoldan devrilmesine kadar tüm ülkede genel yasa ilan etmiştir. Anayasal ve demokratik haklarını kullandıkları süresince işçi temsilci serbest bırakarak DİSK, ayrıca her gün, genellikle öğleden sonraları sesli matem yürüyüşleri veya mitingler düzenlemektedir. Miting-

lerden ilki yarın İstanbul'da yapılacaktır. Ota yandan DGM'lerin yasaklanarak istenmesini protesto amaçlı ile başta ağır sanayii olmak üzere, maden, kimya, ilaç, genel hizmetler iş kollarında 30'e yakın iş yerinde, yitiminin üzerinde işçi pasif direnişe geçmiştir. Saat 13'ten itibaren işle-

renin başında oturarak üretilen darduran işçilerin direnişi ses-

le ve olaylar sürdürülmüştür. DİSK Yürütme Kurulu ve Başkanlar Komitesi'nin iki gün süren ortak toplantıları sonunda alınan kararlar dün saat 13'ten itibaren uygulanmaya sokulmuş ve ilk olarak İstanbul'da Taksim Atatürk anıtına, Zahir Atatürk anıtına DİSK yöneticileriyle işçi temsilcileri toplanmıştır. DİSK yö-

neticilerinin açıklamalarına göre, demokrasi düşmanı MC'ye hayırla sloganı gürültüyle.

PASİF DİRENİŞLER Dün saat 13'ten sonra çeşitli illerde etkin sanayi kollarında ve özellikle önemli iş yerlerinde işçi direnişleri başlamıştır. Maden-iş Sendikası'nın geçtiği olduğu iş yerlerinin tümünde, kimya, ilaç ve genel hizmetler dallarında et-

kinde kazanan direnişin 300 e-

Cumhuriyet, 17 Eylül 1976.

VAN DEPREMİ

24 Kasım 1976 tarihinde, saat 12:22'de Van'da Mw 7.0 büyüklüğünde bir deprem oldu. Deprem merkez üssü Muradiye ilçesinin Çaldıran bucağıydı. 3840 kişinin öldüğü, 497 kişinin yaralandığı depremde 9232 konut oturulamayacak biçimde hasara uğradı. Deprem Van iline bağlı Muradiye, Erciş ve Özalp ilçeleri ile Ağrı ili Diyadin ve Taşlıçay ilçelerinde hasar yaptı. Bölgede gece hava sıcaklığının -17 dereceye kadar düşmesi sonucu donma nedeniyle ölümler de oldu.⁵⁰⁹ Deprem ardından Otomobil-İş Yönetim Kurul,

depreminin açtığı yaraların sarılması için sendika olarak yapılacak yardımın “en iyi şekilde değerlendirilebilmesi” amacıyla bölgeye bir komitenin gönderilmesi kararı aldı. Komite, Eyüp Öner’in başkanlığında Şerif Özel, Mustafa İncesu, Mehmet Okan’dan oluşuyordu.

Görevlendirilen komite mahallinde yaptığı inceleme sonunda hazırladığı rapor Yönetim Kurulumuz tarafından görüşülerek, yardımın mahallinde bir okul yaptırılması şeklinde değerlendirilmesine karar verildi.

15.12.1976, OTOMOBİL-İŞ SENDİKASI YÖNETİM KURULU BAŞKANLIĞINA,

DEPREM BÖLGESİ RAPORU

Sendikamızın Van yöresinde vukuu bulan deprem felaketine yardım yapmak amacıyla deprem mahallinde bizzat tetkik ve inceleme yapmak üzere görevlendirilen heyetimiz 9.12.1976 günü hareket ederek 11.12.1976 günü Van iline gelmiş, heyetimiz ilk etapta sendikamızın deprem bölgesine yardım amacı düşüncesi çerçevesi içinde Van Valiliği, Çaldıran kaymakamıyla temaslarda bulunmuş bilahare esas deprem bölgesinde incelemeler yapmıştır. Yapılan bu temas ve incelemeler neticesinde sendikamızın deprem bölgesine yapacağı üç türlü yardım şeklinden:

1- Aynı yardım (Yiyecek ve giyecek)

2- Nakdi yardım

3- Okul yaptırılması,

düşüncelerinin içinde yukarıda belirtilen 1 ve 2'nci yardım şekillerinin katıyetle amacına ulaşamadığını, yapmış olduğumuz temas ve incelemeler sonunda üzülmüş bulunuyoruz. Bu durumda deprem bölgesine yapılacak en iyi yardım şeklinin bizzat sendikamızın takip ve kontrolü altında okul yaptırılmasının yardımın amacına ulaşması bakımından en sıhhatli ve geçerli yol olduğu tarafımızdan tes[p]it edilmiştir.

Bilgilerinize sunulur.

Otomobil-İş, Sayı 50, Aralık 1976.

OTOMOBİL-İŞ VE KADIN İŞÇİLER

Kapitalist toplumda kadın emeğinin konumu sermaye ile ataerkil sistemin ihtiyaçları ve dayanışması ile belirlenmiştir. Toplumun yeniden üretiminde merkezi bir öneme haiz olan kadının ücretsiz emeği, emek piyasalarındaki ücretli emeğinin ucuz, esnek, niteliksiz işler kategorisinde yer almasına yol açmıştır. Ataerkil sistemde kadınların aslı görevi annelik ve eşlik olarak görüldüğünden, kadınlar ikincil işgücü olarak emek piyasalarına eklenmişlerdir.

Kadınların emek piyasalarına girişi toplumsal cinsiyet rollerinin bir uzantısı olan işler üzerinden oldu. Bu da emek piyasalarında işlerin, kadın işi ve erkek işi olarak ayrılmasına yol açtı. Savaş ve kriz dönemleri haricinde sendikalar bu “vasıfsız”,

“ucuz” kadın emeğini örgütlemekte gönülsüz davrandılar. Özellikle erkek işgücün azaldığı savaş dönemlerinde, erkek emeğinin pahalı ve örgütlü olduğu kriz dönemlerinde kadınların erkek işi olarak tanımlanan geleneksel sektörlerle yönlendirildiğine tanıklık ettik.



Otomobil-İş'in kadın üyeleri. Böhler.

1800'li yılların ortalarından itibaren, çoğunluğu kadın olan tekstil işçileri Amerika'dan başlayarak "10 saatlik çalışma süresi", "daha iyi çalışma koşulları" için mücadeleye giriştiler. Eylemler Kıta Avrupası'na kadar uzandı. Aynı dönemde Avrupa'da "oy hakkı" başta olmak üzere kadınların kamusal alanda eşit bir biçimde yer alma mücadelesi temelinde birinci dalga feminist hareket de yükselmeye başlamıştı. Bu mücadeleler kadınları önemli kazanımlar sağladı. Dönem aynı zamanda kadınların mevcut sendikalar tarafından dışlandıkları bir dönemdi. Kadınlar kendilerini üye yapmayan erkek sendikalara tepkilerini dile getirerek kadın sendikaları kurdular.

60'lı ve 70'li yıllarda feminist hareketin sendikalarla teması ve emek alanına dönük ilgisi arttı. Bu temas sendikaları etkiledi. Doğum izinleri, eşit ücret, cinsel taciz, iş ve aile yaşamının dengelenmesi, kadınların sendikal kademelerde yer alması başlıkları altında kadınlara yönelik bazı talepler sendika gündemlerinde yer almaya başladı.

Amerika ve Avrupada sendikalarda kadınların mücadelesi önemli dönüşümleri sağlarken, Türkiye'de bunun hayata geçmesi için uzun yıllar beklenmesi gerekecekti. Sendikal hareketin öznesi hep erkek işçiler oldu. Politikalar da bu çerçevede geliştirildi. Kadın işçiler görülmedi. Bir kadın politikasının olmayışı, kadınların sendikalara olan ilgisini azalttı. Çalışma hayatı içinde milyonlarca kadın karşı karşıya kaldığı sorunlarla tek başına mücadele etmek zorunda kaldı.

...

Erkek egemen sektörlerden biri olan metal sektöründe kadın ve erkek işçilerin sayısı arasındaki uçurum oldukça fazla. Sektör istihdamındaki bu tablo işkolundaki sendikalarda açılarak devam etti. Kadınlar sendikaların görünmeyen üyeleri olurken, kadın olmalarından kaynaklı problemleri de sendikal politikalarda kendine yer bulamadı.

70'li yıllar, kadın sorunlarının görünür olduğu, ulusal ve uluslararası platformlarda dillendirildiği, yasal düzenlemelerin yapıldığı yıllar oldu. Bu mücadeleler sonucunda 1979 yılında "Kadınlara



Otomobil-İş'in kadın üyelerinden bir grup. Ege Sanayii.

Karşı Her Türlü Ayrımcılığın Önlenmesi Sözleşmesi"⁵¹⁰ ortaya çıktı ve dünya sendikal hareketinde kadın örgütlenmeleri, yapıları oluşmaya başladı. Türkiye'de, sendikal harekette bu etkileşimin 1980 öncesi sınırlı olduğunu görüyoruz. Sol-sosyalist siyasetin etkisi altında olan DİSK'in yayınlarında da kadınların çalışma hayatı içinde karşı karşıya kaldığı sorunlar söylem düzeyinde yer bulmuş, bir politikaya dönüşmemiş, kadınlar sendikal kademelerde bir varlık gösterememiştir. 1975 yılında kurulan ve tabanda kitleselleşebilen siyasi bir kadın örgütlenmesi olan İlerici Kadınlar Derneği'nin, sendikalarda kadınlar lehine kalıcı bir dönüşüm yaratabilmesi de mümkün olmadı.

Otomobil-İş'in, dünyada kadınların sendikal alanda yürüttükleri mücadeleden haberdar olduğunu zaman zaman dergisine yansıyan haberlerden anlıyoruz. Ancak bu etkileşim haber olmanın ötesine geçmemiş sendikal politikalara yansımamıştır. Kadınların grevlerde, direnişlerde yer aldıkları, dergide yayınlanan fotoğraflardan görülmektedir. Buna karşın dil, kadının ikincil konumu pekiştiren niteliktedir. Görsellerin ve karikatürlerin kullanımına bakıldığında da öznenin erkek işçi olduğu rahatlıkla görülmektedir.

Otomotiv işçilerini örgütlemeyi önüne hedef olarak koyan sendikanın takip ettiği uluslararası kuruluşlardan biri de Amerika'da Uluslararası Birleşik Otomobil İşçileri Sendikası'dır. (UAW) UAW'ın kadın departmanı 1973 yılında bir kadın konferansı düzenledi. 450 delegenin katıldığı konferansta UAW'ın Başkan Vekili Olga Madar ve Kadın Departmanı Müdürü Caoline Davis ücret ve fırsat eşitsizliğine dikkat çektiler. Konferansta alınan



Otomobil-İş üyesi kadınlar grev boylarında, MESS'e karşı

kararlar, kadınların fırsat eşitliğine ulaşmaları için mahallî sendikalarda örgütlenmeleri, sendikaların yönetim kademelerinde yer almaları için komiteler, komisyonlar oluşturulması, erkeklerle eşit biçimde sendikal faaliyetlerde yer almaları ve kadınlara yönelik eğitimlerin hayata geçirilmesi yönündeydi.

Bu konferansın haberi, *Otomobil İş* dergisinin dış haberler bölümünde yer aldı. Haberde konferansın amacına yönelik bir ek açıklama yapma ihtiyacı duyulmuş ve konferansın amacı, "UAW'nin kadın üyelerinin sendikalarına yardımcı olmaları" şeklinde değerlendirilmiştir. Habere eklenme ihtiyacı duyulan bu tespitten, kadının ikincil konumuna işaret edildiği ve erkeğe bağımlı bireyler olarak görüldüğü anlaşılmaktadır.

Dünyada, otomotiv sektöründe şirket evlilikleri ile tekelleşmenin yaşandığı dönemlerde, işten atılmalar da gündeme geliyor. Yüksek ücretli, örgütlü erkek işçiler yerine daha düşük ücretlerle çalışmaya razı olan kadın işçiler ercih ediliyor. Kadın işçilerin erkek işi olarak bilinen birçok işlerde çalışmaya başlamasıyla Otomotiv sektöründe kadın işçi sayısı artıyor. Otomobil-İş dergisi'nde kadınların sektöre girişi sendikaların bir başarısı gibi aktarılıyor ve bu durum "... sendikalar hanım işçilerin otomotiv sanayiinin her dalında devreye sokulmasını sağlamışlardır" diye yorumlanıyor. Kadın işçilerin "devreye sokulması" ise "belli bir süre eşin işsiz kaldığı dönemde aile geçiminin etkilenmemesi" şeklinde gerekçelendiriliyor. Bu da kadının emek piyasalarında geçici görüldüğünün bir işareti. Kadınların, erkek işi olarak görülen bu işlerde başarılı olması ise "enterasan" ifadesi ile karşılık buluyor.⁵¹¹

Otomobil-İş'in Haziran 1975 tarihli sayısında yer alan bir başka haber ve değerlendirme yazısında, Avrupa'da eşit işe eşit ücret mücadelesinin kazanımlarının alınmaya başlandığı kaydediliyor. Yazıda, Almanya, İtalya ve Fransa'da bu hakkın savaştan hemen sonra zaten tanınmış olduğu; Belçika'da 1967'de; Lüksemburg'da 1965'de eşit işe eşit ücretin hak olarak kabul edildiği belirtiliyor. 1970 Mayıs'ında İngiltere'de Eşit Ücret Anlaş-

ması, 1974 Temmuz ayında ise İrlanda'da Ücret Ayrımını Önleyici Anlaşma'nın kabul edildiği vurgulanan yazıda, Hollanda ve Danimarka'da ise 1975 yılına kadar bir adım atılmamış olmasından ise "ücret konusundaki erkeklerle kadınların Avrupa'nın her yerinde yasa önünde eşit olduklarına inanmak yanlıştır" tesbitiyle söz ediliyor. Haberin devamında, kadın işçilerin mücadelesi bir örnek somutlanıyor ve kadınların "somut sorunlarının artık bilincine varmakta" oldukları ve amaçlarına ulaşmak için "çok ciddi" bir kararlılıkla "örgütlenerek, grev silâhına" başvurdukları ifade ediliyor:

Nitekim ki hanım işçiler, haklarını koruyabilmek için, Fusalp'da (Annecy'deki hazır giyim fabrikası) geçen yaz 3 ay süreyle, daha iyi çalışma koşulları ve kadınlarla erkekler arasında ücret eşitliğini sağlamak için işe ara verdiler.⁵¹²

Birleşik Krallıkta 1970 tarihli Eşit Ücret Yasası'nı 1975 yılında Cinsiyet Ayrımcılığı Yasası ve bunun sonucunda kurulan Eşit Fırsatlar Komisyonu izledi. İstihdamı Koruma Yasası (1975) yasal ücretli doğum izni ve gebelik sırasında haksız işten çıkarmaya karşı koruma getirdi; Eviçi Şiddet ve Evlilik İşlemleri Yasası (1976) şiddet uygulayan eşleri engellemede kadın haklarını güçlendirdi ve Cinsel Suçlar Yasası (1976) tecavüz kurbanlarının yargılama sırasında mehremiyetlerinin korunması konusunda iyileştirmeler sağladı. Birleşik Devletler'de 1970'lerde Kongre 71 kalem yasayı onayladı; bu sayı bu yüzyılda kadın haklarıyla ilgili onaylanan tüm yasaların yüzde 40'ını oluşturuyordu. Diğer birçok ülkede kadın haklarını genişletmeyi amaçlayan benzer yasalar çıkardı. Birleşmiş Milletler, "Kadın On Yılı'nı" (1975-1985) Mexico City, Kopenhag ve Nairobi'de yapılan konferanslarla kutladı.

1963-1980 tarihleri arasında taranan belgelerde, bu 17 yıllık süre boyunca kadın işçilerin, Otomobil-İş'in Merkez ve şubelerinin yönetim kurullarında yer aldığına dair bir veri bulunamamıştır. Bunu durum elbette sektörde yada sendika üyeleri arasında kadın sayısının azlığı ile açıklanamaz. 1980 öncesinde kadın temsilcilerin varlığına ilişkin tek belge Otomobil-İş dergisi'nde yer alan bir fotoğrafın altına düşülen "kadın temsilci konuşuyor" ibaresidir. Bunun haricinde temsilci seçimlerine ilişkin verilen haberlerde seçilmiş temsilciler arasında da bir kadın ismine rastlanmamıştır.

Sendikaların en önemli belgelerinden olan toplu sözleşmelerinde kadınlara ilgili rastlayabildiğimiz tek madde, evlilikle birlikte kadın işçinin işten ayrılması durumunda tazminat almaya hükmeden madde olmuştur. Yıllar sonra yasal olarak da tanınacak olan hakkın, erken dönemde toplu sözleşmeye girmesi elbette önemli bir adımdır. Otomobil-İş ile Altınbaşak Zirai Makina ve Aletler Sanayii A.Ş. arasında imzalanan sözleşmede bu madde; "Ayrıca evlenen bayan üyelerin işten ayrılması veya işyerinde en az beş yıl kıdemi olan üyelerin kendi isteği ile işten ayrılması halinde kıdem tazminatlarının ödenmesi"⁵¹³ şeklinde düzenlenmiştir. Otomobil-İş Sendikası Genel Sekreteri Sami Ataç da maddeye ilişkin olarak, evlenen ka-

dınlara kıdem tazminatı hakkı aldıkları ve MESS Başkanı olarak görev yapmış olan Turgut Özal'ın da Başbakan olunca bu hakkı yasaya koydurduğu yorumunu yapmıştır.⁵¹⁴

Otomobil-İş'in 1980 öncesi dergilerinden kadınların sendika üyesi olarak, grev ve direnişlerde yer aldıklarını görebiliyoruz. Ne var ki, erkek işçilerle birlikte grevlerde yer almalarının onların geleneksel, "toplumsal cinsiyet" rollerinden kurtulmalarını sağlamadığı da anlaşılıyor. Sendikadan da bu geleneksel rollerin grev alanlarında sürdürülmesi noktasında bir itirazın gelmediği görülüyor. *Günaydın* gazetesi, 1975 yılının Eylül ayında 353 kişinin çalıştığı AEG-ETİ fabrikasında başlayan grevin haberini, işçilerin aralarında işbölümü yaptıklarını belirterek, "Erkekler grev gözcülüğü yaparken kadın işçiler yemek pişiriyorlar" başlığı ile vermiştir.⁵¹⁵

1963-1980 döneminde Otomobil-İş'in yayın organı olan *Otomobil-İş* dergisine yansıyan birkaç dış haberin ötesinde kadın işçilere yönelik bir çalışmasından söz etmek mümkün değil. Kadınların sendika kurullarında temsili, eşit işe eşit ücret, kreş, analık izinleri, cinsel taciz konuları sendika gündemine girmedi. 8 Mart haberleri ve kutlamaları için ise 1986 yılına kadar beklemek gerekecekti.

OTOMOBİL-İŞ ÜYESİ BİR KADIN İŞ-ÇİNİN KALEMİNDEN

Bilge Öz / ESAŞ

BİRLEŞMİŞ Milletler verilerine göre az gelişmiş ülkelerde 350 milyon çocuk, sağlık, eğitim ve beslenme konusunda en basit olanaklardan bile yoksunlar. Türkiye’de her 1000 bebekten 130’u henüz 1 yaşını bile doldurmadan ölmekte. Hindistan’da ise bu sayılar korkunç bir düzeye ulaşmakta. Bu ülkede her ay ölen çocuk sayısı 100 bin dolaylarında.

Tüm bunları niye yazıyoruz?

1959 çocuk hakları bildirgesinin 20. yılı olan 1979 yılı Birleşmiş Milletler tarafından uluslararası çocuk yılı olarak ilân edildi de ondan.

Evet! 1979 Dünya Çocuk Yılı. Ve çocukların eğitim, beslenme, sosyal güvenlik olanaklarından yararlanmaları, sağlıklı bir yaşam sürmeleri, dünyada barış ve özgürlük dolu bir ortamın gerçekleştirilmesiyle olanaklı. Bu da bizi, yani biz, dünyayı elleriyle yeniden kuran emekçileri, emekçi anaları yakından ilgilendirmekte, bu konuda daha bilinçli olmaya zorlamakta.

...

Sanayileşme sürecindeki ülkemizde, giderek kötüleşen şekilde değişen sosyal ve ekonomik koşullar, doğal olarak kadınlarımızı da hızlı bir çalışma yaşamına sürüklemekte.

Özellikle köyden kente göçün yoğun olduğu, kentleşmenin alabildiğine hızlı ve sağlıksız bir gelişme gösterdiği yörelerde, kadının giderek daha çok çalışma yaşamına atılması; özellikle büyük kentlerde aile bireylerinin sayısının azalması; çocukların bakım ve eğitimlerinin sağlanabilmesi için etkin bir örgütlenme gereğini ortaya koymakta. Özellikle okul çağına girmemiş çocukların bakımı ve yetiştirilmesi, ister istemez özel önlemlerin alınmasını zorunlu kılmakta.

Çalışan kadın, sabahın erken saatlerinde işe gitmekte ve büyük bir olasılıkla günün tümünü evinden uzakta geçirmekte. Oysa çalışan kadının işinde verimli olabileceği her şeyden önce çocuğu konusunda duyabileceği tüm kaygılardan sıyrılmış olmasını gerektirmekte. Çalışan kadına bu kolaylığı yaratan kuruluşlar da kreş, gündüz ve gece bakımevleri kuşkusuz.

“Çalışan anne, günün tümünü evinden uzakta geçirmekte” dedik. Bu süre içinde çocuğuna kim bakacaktır peki? Kime bırakacaktır yavrusunu?

İlk olasılık, evde bulunan bir büyüğe bırakmaktır. Ancak artık çocukla ilgilenebilecek çağı çoktan geçmiş olan bu büyük kişi, doğal olarak çocukla gerekli ve çağdaş ilişkiyi kuramayacak, gerekli ilgiyi gösteremeyecektir.

İkinci olasılık ise, çocuğu kendisinden biraz daha büyüğü varsa, ona bırakmaktır. Bu durumda çocuk, gene

eğitimsiz ve ilgisiz kalacaktır. Ayrıca küçük kardeşine bakmak zorunda kalan biraz daha büyüğü, gereksindiği her şeyden yoksun kalacak, bu nedenle çarpık ve sağlıksız bir çocukluk devresi geçirecektir. Ülkemizdeki bu tür “küçük anne”lerin sayısı herhalde azımsanmayacak bir düzeydedir.

Böylece, annesi işte iken, ister istemez sokağa itilecektir çocuk. Bu durumda ne olacaktır? Çoğu kez, büyük bir olasılıkla kendisinden daha büyüklerle ilişki kuracak, yaşıyla ilgisi olmayan alışkanlıklar edinecektir bir dolu. İlk eğitimini böylece sokakta alan emekçi çocuğu gidecek, doğal olarak suça sürüklenecektir.

Durum böyle olunca, çalışan kadının geride bıraktığı bu eksikliği gidermek üzere özellikle “devlet” tarafından açılacak kreş, gündüz ve gece bakım evlerine gereksinilmekte.

Açılacak bu kuruluşlar aracılığıyla çocuklar dış çevrenin olumsuz etkilerine karşı korunacaklar, insansal gereksinimlerini karşılayacaklar ve eğitileceklerdir. Böylece topluma uyumlu, kişiliği sağlıklı bir gelişim gösteren çocuklar olacaklardır. Kreşlerin çağımızın en büyük sosyal gereksinimlerinden biri olduğu artık tüm dünyaca kabul edilen bir gerçek.

Ayrıca çocuklar üzerindeki bu korkunç açmazı önlemek için, sonuç olarak her iş yerinde bir kreş ve emzirme odası açılması gerekmekte.

Ama, emekçi kadınlar ve çocukları için bu denli önemli olan kreşler, gündüz ve gece bakımevleri konusunda “devlet” neler yapmakta?

Anayasanın 35. maddesi şöyle demekte bu konuda:

“Aile Türk toplumunun temelidir. Devlet ve diğer kamu tüzel kişileri, ailenin, ananın ve çocuğun korunması için gerekli tedbirleri alır, teşkilâtı kurar.”

Kurar ya! Şimdiye değin neler yapılmış onlara da bir göz atmakta yarar var kuşkusuz.

Bugün ülkemizde çalışan anne ve babanın 0-6 yaş arası çocuklarına bakan, eğitimlerini sağlayan kuruluşları dört ana bölümde toplayabiliriz:

“Sağlık ve Sosyal Yardım Bakanlığına bağlı kuruluşlar; Millî Eğitim Bakanlığına bağlı kuruluşlar; İşyerlerinde ve fabrikalarda açılan kurumlar; Özel ve tüzel kişilere ait kuruluşlar.”

Sağlık ve Sosyal Yardım Bakanlığına bağlı kreş ve gündüz bakımevlerinin sayısı Ankara’da 3, İstanbul ve Adana’da birer olmak üzere 5’dir. ve toplam kapasitesi 650 dir.

Millî Eğitim Bakanlığına bağlı ana okullarının sayısı ise 8 ve 912 kişilik kapasiteye sahiptir.

Bugün özel kişilere ait 73'ü kreş ve gündüz bakımevi, 105'i ana okulu olmak üzere toplam 178 kuruluş ise 8 bin dolaylarında çocuğu ancak eğitmekte ve barındırabilmekte.

Buna karsın ise Türkiye'de 1975 nüfus sayımına göre 12 ve daha yukarı yaşlı, evli, eşi ölmüş veya boşanmış 9.602.918 kadın bulunmakta. Çeşitli işkolalarında çalışan kadınlarımızın sayısı da 5.912.919 yine aynı yıl sayım sonuçlarına göre ise 0 - 6yaş arasında yurdumuzda 7.233.190 çocuk bulunmakta.

Tüm bu sayılara baktığımızda, devlet tarafından sağlanan olanakların gülünçlüğü apaçık ortaya çıkmıyor mu?

İş yasasına göre 100 kadın işçi çalıştıran fabrika ve işyerlerinde süt odası, 300 kadın işçi çalıştıran yerlerde kreş ve gündüz bakımevleri kurulması öngörülmekte. Ancak eldeki verilere göre bugün ülkemizde kreş ve gündüz bakımevlerine sahip fabrika ve işyerlerinin sayısı 50 yi geçmemekte.

“Gebe ve emzikli kadınların çalıştırılma koşullarıyla emzirme odaları ve çocuk bakım yurtları (Kreş) hakkındaki” tüzük, kadın işçi çalıştıran işverenlerine yerine getirmesi gereken şartları şöyle belirlemekte:

“Bir işyerinde yaşları ve medeni halleri ne olursa olsun 100 den fazla kadın işçi çalıştırıldığı takdirde, işveren tarafından bir emzirme odası kurulması zorunludur. Emzirme odalarında işçiler arasındaki emzikli kadınlar, bir yaşından küçük çocuklarını em-

zirebilirler. Çocuklar buralarda bırakılır ve bakılırlar.”

“Bir işyerinde yaşları ve medeni halleri ne olursa olsun, 300 den fazla kadın işçi çalıştırıldığı takdirde işveren tarafından bir kreş (çocuk yuvası) kurulması zorunludur. Kreşler işçi kadınların 0 – 6 yaşındaki çocuklarının bırakılması ve bakılması ve annelerin bir yaşından küçük çocuklarını emzirmeleri içindir.”

Yasa maddeleri, tüzükler böyle der işte ve işverenlere yükümlülükler getirir. Getirir ya! Bu zorunluluğun gerekleri ne denli yerine getirilir?.. 100 kadın olunca bir emzirme odası mı açmak zorunlu. Hemen 99 da dondurur işveren kadın işçi sayısını ve kurtulur bu yükümlülüğten. 300 kadın olunca bir kreş açmak mı gerekiyor. Hemen kadın işçi sayısı 299 da durdurulur ve kurtulunur bu yükümlülüğten. Ve o nedenledir ki ülkemizdeki kreş ve gündüz bakımevlerine sahip işyeri ve fabrika sayısı 50 yi geçmez. Denetimi ise hiç bir zaman sağlıklı bir biçimde gerçekleştirilmez.

1979 Dünya Çocuk Yılı. Çocuklarımızın sağlıklı, eğitilmiş, insanca yetişebilmeleri için özellikle biz emekçi kadınlara, işçi analara ve örgütlü gücümüz sendikalara büyük görevler düşüyor. Her işyerinde bir kreş açtırmak için uğraş vermek, kuşkusuz sağlık ve güvenli yarınlarımız için de büyük önem taşıyor.

Otomobil-İş, Sayı 73, Nisan 1979.

BÖLÜM DİPNOTLARI

- 365 Otomobil-İş, 1977, s. 132.
- 366 Otomobil-İş, 1977, s. 132.
- 367 Otomobil-İş, 1977, 162-164.
- 368 Otomobil-İş, Sayı 53, Nisan 1977; Otomobil-İş, 1977, s. 162-164.
- 369 Cumhuriyet, 30 Haziran 1976.
- 370 Otomobil-İş, 1977, s. 162.
- 371 Otomobil-İş, 1977, s. 162-164.
- 372 Otomobil-İş, Sayı 53, Nisan 1977.
- 373 Otomobil-İş, Sayı 53, Nisan 1977.
- 374 Bursa Hakimiyet, 28 Ekim 1977.
- 375 Otomobil-İş, Sayı 59, Ekim 1977 ve Otomobil-İş, Sayı 62, Ocak 1978.
- 376 Otomobil-İş, Sayı 38, Aralık 1975.
- 377 Otomobil-İş, 1977, s. 135.
- 378 Otomobil-İş, 1977, s. 132-133.
- 379 Otomobil-İş, 1977, s. 133.
- 380 Cumhuriyet, 7 Şubat 1973.
- 381 Otomobil-İş, 1977, s. 133-134.
- 382 Otomobil-İş, 1977, s. 134.
- 383 Ketenci, 1974.
- 384 Otomobil-İş, 1977, s. 134-135.
- 385 Otomobil-İş, Sayı 27, Ocak 1975.
- 386 Otomobil-İş, Sayı 29, Mart 1975.
- 387 Otomobil-İş, Sayı 30, Nisan 1975.
- 388 Otomobil-İş, Sayı 33, Temmuz 1975.
- 389 Otomobil-İş, Sayı 38, Aralık 1975.
- 390 Otomobil-İş Sayı 42, Nisan 1976.
- 391 Otomobil-İş, Sayı 44, Haziran 1976.
- 392 Otomobil-İş, Sayı 44, Haziran 1976.
- 393 Otomobil-İş, Sayı 40, Şubat 1976.
- 394 Otomobil-İş, 1977, s. 152.
- 395 Otomobil-İş, Sayı 40, Şubat 1976.
- 396 Otomobil-İş, Sayı 40, Şubat 1976.
- 397 Otomobil-İş, 1977, s. 153.
- 398 Otomobil-İş, 1977, s. 153.
- 399 Otomobil-İş, 1977, s. 153.
- 400 Otomobil-İş, 1977, s. 136.
- 401 Otomobil-İş, 1977, s. 137; Otomobil-İş, Sayı 39, Ocak 1976.
- 402 Maden-İş, Sayı 81, Son baskı tarihi 9.11.1976.
- 403 Otomobil-İş, Sayı 36, Ekim 1975.
- 404 Maden-İş, Sayı 81, Son baskı tarihi 9.11.1976.
- 405 Otomobil-İş, 1977, s. 150.
- 406 Otomobil-İş Sayı 36, Ekim 1975.
- 407 Maden-İş, Sayı 81, Son baskı tarihi 9.11.1976.
- 408 Otomobil-İş, 1977, s. 150; Otomobil-İş, Sayı 42, Nisan 1976.
- 409 Otomobil-İş, 1977, s. 150.
- 410 Maden-İş, Sayı 81, Son baskı tarihi 9.11.1976.
- 411 Otomobil-İş, 1977, s. 150.
- 412 Otomobil-İş, 1977, s. 145.
- 413 Otomobil-İş, 1977, s. 148.
- 414 Otomobil-İş, Sayı 76, Ağustos 1979.
- 415 Otomobil-İş, Sayı 52, Şubat-Mart 1977.
- 416 Otomobil-İş, Sayı 50, Aralık 1976.
- 417 Otomobil-İş, Sayı 52, Şubat-Mart 1977.
- 418 Otomobil-İş, Sayı 29, Mart 1975.
- 419 Cumhuriyet, 4 Mayıs 1975.
- 420 Otomobil-İş, 1977, s. 143.
- 421 Otomobil-İş, Sayı 34, Ağustos 1975.
- 422 Otomobil-İş, Sayı 38, Aralık 1975.
- 423 Otomobil-İş, 1977, s. 144.
- 424 Otomobil-İş, 1977, s. 155-156.
- 425 Otomobil-İş, Sayı 43, Mayıs 1976.
- 426 Otomobil-İş, Sayı 42, Nisan 1976.
- 427 Otomobil-İş, 1977, s. 160.
- 428 Otomobil-İş, 1977, s. 160.
- 429 Otomobil-İş, 1977, s. 160.
- 430 Otomobil-İş, 1977, s. 148.
- 431 Maden-İş, Sayı 21, 1 Ocak 1970.
- 432 Şafak, 2015, s. 102.
- 433 Mehmet Atay, 24 Kasım 2014
- 434 Otomobil-İş, 1977, s. 137-128.
- 435 Otomobil-İş, Sayı 27, Ocak 1975.
- 436 Otomobil-İş, 1977, s. 137-128.
- 437 Otomobil-İş, Sayı 28, Şubat 1975.
- 438 Otomobil-İş, 1977, s. 138.
- 439 Otomobil-İş, 1977, s. 138.
- 440 Maden-İş, Sayı 52, 17 Mart 1975.
- 441 Otomobil-İş, Sayı 27, Ocak 1975.
- 442 Maden-İş, Sayı 52, 17 Mart 1975.
- 443 8. İş Mahkemesi, 26/2/1975 tarih, Esas No: 975/43, Değ. İş Karar No: 975/5 sayılı karar. Aktaran, Maden-İş, Sayı 52, 17 Mart 1975, s. 1.
- 444 Maden-İş, Sayı 52, 17 Mart 1975.
- 445 Otomobil-İş, 1977, s. 141.
- 446 Otomobil-İş, 1977, s. 160.
- 447 Otomobil-İş, Sayı 50, Aralık 1976.
- 448 Otomobil-İş, Sayı 51, Ocak 1977.
- 449 Otomobil-İş, Sayı 52, Şubat-Mart 1977.
- 450 Otomobil-İş, 1977, s. 160.
- 451 Otomobil-İş, 1977, s. 160.
- 452 Otomobil-İş, Sayı 53, Nisan 1977.
- 453 Otomobil-İş, 1977, s. 161.
- 454 Otomobil-İş, Sayı 53, Nisan 1977.

- 455 Özeren, 1975.
- 456 Otomobil-İş, Sayı 9 Temmuz 1973 ve Sayı 10 Ağustos 1973.
- 457 Otomobil-İş, Sayı 60, Aralık 1977.
- 458 Maden-İş, 1965.
- 459 Çelik, 2020, s. 196.
- 460 Otomobil-İş, 1977, s. 164.
- 461 Otomobil-İş, 1977, s. 164-165.
- 462 Otomobil-İş, 1977, s. 166.
- 463 Otomobil-İş, Sayı 61, Aralık-2 1977.
- 464 Otomobil-İş, 1977, s. 167.
- 465 Otomobil-İş, 1977, s. 168.
- 466 Otomobil-İş, 1977, s. 170.
- 467 Otomobil-İş, 1977, s. 170-174.
- 468 Otomobil-İş, 1977, s. 175.
- 469 Otomobil-İş, 1977, s. 176.
- 470 Otomobil-İş, Sayı 23, Eylül 1974, Arka İç Kapak
- 471 Otomobil-İş, Sayı 23, Eylül 1974.
- 472 Otomobil-İş, 1977, s. 177.
- 473 Otomobil-İş, Sayı 24-25, Ekim-Kasım 1974.
- 474 Otomobil-İş, Sayı 24-25, Ekim-Kasım 1974.
- 475 Otomobil-İş, 1977, s. 186.
- 476 Otomobil-İş, 1977, s. 187.
- 477 Otomobil-İş, 1977, s. 188.
- 478 Otomobil-İş, 1977, s. 191.
- 479 Otomobil-İş, 1977, s. 195.
- 480 Otomobil-İş, 1977, s. 195.
- 481 Otomobil-İş, 1977, s. 195-196.
- 482 Otomobil-İş, 1977, s. 196.
- 483 Otomobil-İş, 1977, s. 197.
- 484 Otomobil-İş, 1977, s. 197.
- 485 Otomobil-İş, 1977, s. 199.
- 486 Otomobil-İş, 1977, s. 199.
- 487 <http://www.turkis.org.tr>
- 488 Cumhuriyet, 2 Mayıs 1976.
- 489 Cumhuriyet, 2 Mayıs 1976.
- 490 Otomobil-İş, Sayı 42, Nisan 1976.
- 491 Otomobil-İş, Sayı 45, Temmuz 1976.
- 492 Otomobil-İş, Sayı 44, Haziran 1976.
- 493 Otomobil-İş, Sayı 44, Haziran 1976.
- 494 Otomobil-İş, Sayı 45, Temmuz 1976.
- 495 Otomobil-İş, Sayı 45, Temmuz 1976.
- 496 Otomobil-İş, Sayı 62, Ocak 1978.
- 497 DİSK, "Demokrasi Savaşımına Karşı Devlet Güvenlik Mahkemeleri Sınıf Mahkemeleridir.", Sayı 25, Temmuz 1976.
- 498 DİSK Ajansı, 16 Eylül 1976.
- 499 DİSK Ajansı, 16 Eylül 1976.
- 500 DİSK, Sayı 27, Eylül 1976.
- 501 DİSK, Sayı 27, Eylül 1976;
- 502 DİSK, Sayı 27, Eylül 1976.
- 503 Çelik ve Şafak, 2020, s. 171.
- 504 Maden-İş Tarihi Çalışma Grubu, 2017. C 2, s. 46.
- 505 Çelik ve Şafak, 2020, s. 173.
- 506 Otomobil-İş, Sayı 49, Kasım 1976.
- 507 Otomobil-İş, Sayı 51, Ocak 1977.
- 508 Özeren, 1976/2.
- 509 Eyidoğan, Güçlü, Utku ve Değirmenci, 1991.
- 510 1 Mart 1980 tarihinde imzaya açılan ve 3 Eylül 1981 tarihinde yürürlüğe giren "Kadınlara Karşı Her Türü Ayrımcılığın Önlenmesi Sözleşmesi"ne katılma 11.06.1985 tarih ve 3232 sayılı Kanunla uygun bulunmuş, Bakanlar Kurulu'nca 24.07.1985 tarihinde 85/9722 sayılı kararlar onaylanmış ve 14 Ekim 1985 tarih ve 18898 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanmıştır.
- 511 Otomobil-İş, Sayı 30, Nisan 1975.
- 512 Otomobil-İş, Sayı 32, Haziran 1975.
- 513 Otomobil İş 1973, sayı 9
- 514 Ataç, 13 Kasım 2018.
- 515 Otomobil-İş, Sayı 27, Ocak 1975.

TÜRKİYE ÇAPINDA ÖRGÜTLENME (1977)

1977-1980 döneminde Otomobil-İş'in örgütlenme sürecine yön veren 1977 yılında toplanan 7. Genel Kurulu olmuştur.

1977 Genel Kurulu'nda "Türkiye tipi" ya da "millî tip" sendika olarak yeniden yapılanan Otomobil-İş uzun süre dar bir bölgede yürüttüğü örgütlenme faaliyetlerini genişletti. Otomobil-İş artık Türkiye çapında faaliyet gösteren bir sendikaydı.

Otomobil-İş, 1977-1980 yıllarını, "tüm çalışan emekçiler için sıkıntı ve buhran yılları" olarak nitelirmektedir:

Gelişmekte olan ülkemizi fazlasıyla etkileyen ekonomik kriz özellikle işkolumuzda büyük sarsıntı yaratmış, bu sarsıntıyı bahane eden tekeller sermaye çevreleri birçok emekçiye acımasızca sokak ortasına atabilmiş ve bu arada kendilerini kıdem tazminatları yükünde kuratarmışlardır.⁵¹⁶

Otomobil-İş'in örgütlenme çalışmaları, bu dönemde de hız kesmemiş, 1977-1980 yılları arasında örgütlenmeye giriştiği 36 fabrikadan 22'sini Otomobil-İş çatısı altında toplamayı ve toplu sözleşmelerini bağlatmayı başarmıştır. İstanbul bölgesinde, Böhler, Sevil Metal, Teknik Çelik, Amasyalı, Ferro Çelik, Ege Sanayii; Kocaeli bölgesinde Kefsan, Kefçelik, Eyüboğlu, Borutaş, Cermetal, Çayırova Demir Çekme, Otometal, Boğaziçi Döküm ve Kapsan; Bilecik'te Trafosan, Bursa'da Asil Çelik; Ankara Şubesi'nin faaliyet alanında ise S.S.Y.B. Ankara, İzmir, Trabzon, Kars, Van tamirhaneleri, Muratsan ve Ankara MAT, Adana MAT işçileri bu dönemde Otomobil-İş'e katılmışlardır.⁵¹⁷

Sendika Türkiye çapında örgütlenme amacına yönelmiş olsa da 1977-1980 döneminde örgütlenme, kadro yetersizliği nedeniyle "işyeri temsilcileri ile amatörce" yürütülmekte ve sendika Anadolu'daki kentlere yeterince ulaşamamaktadır.

Sendika örgütlenme sürecinin bu yıllarda son derece zor koşullar altında yürütüldüğünü de kaydetmektedir: "... işverenler ve MESS sendikamıza karşı büyük cephe almış, birçok işçiyi işten atmışlar hatta bazı işverenler sendikamızın örgütlenmesini engellemek için işyerlerini geçici bir süre kapatmak zorunda kalmışlardır." Bu dönemde 12 fabrikada örgütlenme çalışmaları sonuca ulaşamamıştır. Bu fabrikalar, Gebze'de Metkon, Kondaş; Kocaeli'de Türk Kablo, Gintaş; İstanbul'da Bebiş, Gücüm Cıvata, Sunsa; Bursa'da Burçelik, Çemtaş, Transtürk Fren Debriyaj, Kamil Tolon Makine Fb.; Bilecik'te Ödöksan'dır. Otomobil-İş, bu fabrikalarda yürütülen örgütlenme sürecinde "en az bir fabrikayı çalıştırabilecek sayıda işçinin" işten çıkartıldığını kaydetmektedir.⁵¹⁸

Otomobil-İş, MESS'in sendika üzerinde baskı kurmak için yeni yollara başvurduğuna işaret etmektedir, sendikayı mali yönden yıpratılabilmek için "grev ortamlarını hazırlamaktaki ustalığını" özellikle vurgulamaktadır: "Ancak bu oyunlar Türk sanayii biraz daha kötüye götürürken atılımlar yavaşlamaktadır. Örgütümüz her grevden daha güçlü çıkarken işveren sendikası[nın] oyunlarına bıkmadan devam etmesi iğnçtir."⁵¹⁹

OTOMOBİL-İŞ 7. GENEL KURULU: 10 HAZİRAN 1977

Takvimlerin 10 Haziran'ı saatlerin ise 10.30'u gösterdiği bir anda koca salonu dolduranların heyecanı son noktaya dayanmıştı... Genel seçimlerin neticelerinin alınmasından bir gün sonra aynı o düzeyde bir heyecan yaşanıyor-du sanki... Kadıköy adliyesinin yanındaki Kafkas Sineması'nın önünden geçenler sabahın erken saatlerinden itibaren toplanan kalabalığa merakla bakıyorlar ve sonunda dalgalanan bayraklardan bunun bir sendika toplantısı olduğunu anlıyorlardı...

Evet Otomobil-İş Sendikası'nın 7. Genel Kurulunun yarattığı heyecan sinema salonundan sokağa ve Kadıköy'e yayılıyordu... Kongre öncesinde böyle olan durum konuşmaların yapıldığı saatlerde salonda toplanacak daha sonra da işyerlerinde dalgalanacaktı... ⁵²⁰

Otomobil-İş dergisi, 7. Genel Kurul'un atmosferini bu satırlarla yansıtıyordu. Genel Kurul'a 328 delegeli katılıyordu. Davetliler ve çeşitli sendika temsilcileri ile birlikte salonu dolduranların sayısı 500'ü aşıyordu. Saatler 10.30'u gösterdiğinde yoklama yapıldı ve 7. Genel Kurul gündem gereği Genel Başkan A. Aydın Özeren'in konuşmasıyla açıldı.

Kürsünün arkası bir çiçek bahçesini andırıyordu... Alkışlar arasında kürsüye gelen Genel Başkan sessizliği bekledikten sonra konuşmasına başladı. Özeren, öncelikle sendikaların durumunu ele aldı konuşmasında. "İşverenler kurdukları ya da kendi amaçlarına yönelik kullanma yollarını buldukları sendikalarla işçileri oyunlarına alet ediyorlar... Bu diğer iş kollarında olduğu gibi bizde de olmaktadır..." diyen Özeren, Türk Metal'in de Maden-İş'in de metal işkolunda çalışanların hakkını koruyamadıklarını ve korumak niyetinde de olmadıklarını" söyledi. "Kendi çıkarlarını gözetken, sendikaların oyuncağı olmak istemeyen emekçiler kurtuluşu Otomobil-İş sendikamız çatısı altında toplanmakta bulmaktadırlar..." İşkolundaki sendikaların yöneticilerinin özleri ile sözlerinin bir olmamasından yakınan Özeren, şunları söyledi:

Metal-İş uzlaşmaya dünden razı tutumu, Maden-İş'in ise politik çıkarları uğruna

emekçileri bir an dahi düşünmemesinin kötü sonuçları ortadadır... MESS'le 'Grup Sözleşme'de ilk adımı atanlar önlerindeki yolda yürümekten kaçmaktadırlar... ⁵²¹

Genel Başkan'ın, "Sendikamız bundan sonra Türkiye çapında olacak" sözleri Genel Kurul'da coşku yarattı.

Genel Başkan'ın konuşmasından sonra gündem gereği divan seçimine geçildi ve Divan Başkanlığı'na oy birliği ile Ziya Hepbir getirildi. ⁵²² Ziya Hepbir Saygı duruşu ve "Tüzük tadil komisyonu" ile "Hesap tetkik ve bütçe tahmin" komisyonların seçilmesinden sonra bir de konuşma yapan Divan Başkanı Ziya Hepbir vergi adaletsizliğinden yakındı, çalışanların ödedikleri verginin aldıkları paradan fazla olduğunu görülebildiği bir başka ülkenin olmadığını ve bu durumun en kısa zamanda düzenlenmesi gerektiğini ifade etti. Ayrıca emekten yana iktidarların kurulması gerektiğini ve çalışanların haklarının kanunlarla korunmasının yollarının bulunması gerektiğini de belirten Hepbir: "Çalışacağız, sendikal haklarımızdan sonuna kadar yararlanacağız ve bizden yana iktidarların işbaşına gelmesi için bütün gücümüzü kullanacağız..." dedi. ⁵²³

Konukların konuşmasının ardından, eğitimin önemini vurgulayan sendika yöneticileri, genişleyen teşkilat bünyesinde bir de Eğitim Sekreteri'nin seçilmesi gerektiğini ifade ettiler. 7. Genel Kurul,



Hesap tetkik ve tüzük tadil komisyonuna seçilen üyeler birlikte geçmişin ışığında yapılması gerekenleri ortaya koydular ve çalışmalarını hazırladıkları raporlarla kongreye sundular.

Otomobil-İş'in Türkiye çapında faaliyet gösteren "millî tip sendika" ya da "işkolu sendikası" haline dönüştürülmesi kararı aldı ve sendikanın uzun isminin başına "Türkiye" ibaresi eklendi.⁵²⁴

Genel Kurul'un sonunda seçimlere geçildi. Gizli oy, açık sayım ilkelerine uygun olarak oylarını kullanan delegelerin hepsinin sandık başına gitmelerinin ardından yapılan sayımlar sonunda Yönetim Kuruluna seçilenler şöyle



Otomobil-İş 7. Genel Kurulu, Divan Başkanı Ziya Hepbir.

7. GENEL KURULUMUZ YOLUNDAKİ BELİRGİN AŞAMAMIZ

A. Aydın Özeren / Başyazı

Türkiye'nin her alanda en ilginç günlerinin geçtiği bir devreyi daha geride bırakırken, bütün zorlukları aşarak 7'nci Genel Kurulumuza daha güçlü, daha büyük olarak gelmenin kıvancı içindeyiz.

Tüm sendikal örgütlerde büyük kopmalar neticesinde yeni yeni konfederasyonlar doğarken Otomobil-İş birlik ve beraberliğini üyesinden aldığı güçle her devrede olduğu gibi simgeleyerek ileriye dönük sağlam adımlarla üye sayısını artırarak sendikal konularda Türkiye'de söz sahibi olduğunu ispatlamıştır.

Üyelerimizin bilinçli atılımları sayesinde Türk sanayiine katkılarda bulunurken hızla büyüyen işyerlerimiz bu devre gözle görülür hale gelmiştir. Böylece Türkiye'de Otomobil-İş'in işkolundaki ağırlığı saptanmış bulunmaktadır.

Ülke içindeki bunalımdan faydalanan aşırı ideolojik akımlar öğrenci kesiminde ki hareketlerini işçi kesimine de yansıtı maya çalışmışlar, bir nebze de olsa bazı sendikaları bu işe alet etmekte muvaffak olmuşlardır. Bu yüzden binlerce işçi işini kaybetmekle karşı karşıya kalmıştır. Bütün bunları yakinen izleyen örgütümüz bu oyunlara alet olmayan yegâne işçi grubu olarak üyesinin burnunu kanatmadan Otomobil-İş'in çatısı altında toplamasını bilmiştir.

Tüm olaylarda kendilerine hisse çıkaran işveren sendikaları bütün güçleri ile halen işçi kesimine abanmaya devam ederken, örgütümüz bütün en-

gelleri güç de olsa aşmasını bilmiş, getirilecek yeni engellemeler için de tedbirini almıştır.

Bütün bunlar örgütümüzün bir öğrenmesi değil, Türkiye içinde örnek olunarak gösterilen Otomobil-İş'in hakikatleri kısacık da olsa gerçekçi yönden belirtmek istemesidir.

Örgütümüzün bütün iyi niyetlerini ortaya koyarak işverenler tarafından bozulan iş barışının ülkeye hiç bir şey getirmediğini defalarca hatırlatırken, çalışanların hakları üzerinde oynanan oyunlara bir son verilmesinin daha akılcı bir yol olacağını bir kez daha hatırlatmaktan fayda mütalaa etmekteyim.

Ulusal kalkınmamız açısından istenilen seviyeye gelinebilmişse bunu Türk işçisinde değil, onları halen yöneten yöneticilerde aramanın konuya açıklık kazandıracağı inancındayız, muhakkak ki Türkiye'de iş barışının bozulması işçi kesiminden çok işveren kesimi etkileyecektir.

Türk ekonomisinde işveren katkıları kadar işçinin de eşit katkılarda bulunduğu kabul edilen bir ortamın hızlı oluşmasını dileyerek tamamladığımız Genel Kurul dan daha güçlü çıkmasını bilen Otomobil-İş şimdi en büyük başarısını simgeleyerek Türkiye'nin her yanına hizmet götürebilmek için başına taç gibi Türkiye'yi yerleştirmiştir.

Böylece aşamalarına devam eden Türkiye Otomobil İş Sendikası yeni hizmetler verebilmek için oldukça yoğun bir çalışma dönemine girerken üyelerinden aldığı güçle ezilen işçi sınıfına yeni imkanlar getirerek yön verecektir.

Otomobil-İş, Sayı 55, Haziran 1977.

belirleniyordu: Genel Başkan A. Aydın Özeren, Genel Sekreter; Sami Ataç, Genel Mali Sekreter: İlhan Dalkılıç Genel Teşkilâtlanma Sekreteri: Mehmet Aras ve Genel Eğitim Sekreteri: Mehmet Okan.⁵²⁵

Genel Denetim Kurulu üyeliklerine İbrahim Sever, Mustafa Katranlı, Kâzım Akbulut, Kemal Esen, Gülpaşa Koç; Genel Onur Kurulu üyeliklerine ise Ramazan Karahaliloğlu, Tuğrul Göksel, Yılmaz Kordel, Haldun Tamirer, Eyüp Öner seçildiler.

YENİ ŞUBELER YENİ ÜYELER

1977 yılının Nisan ayında kurulan ve faaliyete başlayan Bursa Şubesi'nin ardından Kocaeli, İstanbul, Bilecik/Osmaniye, Ankara, İzmir şubeleri kuruldu; sendika bünyesine yeni işyerleri katıldı.

OTOMOBİL-İŞ'İN ÇALIŞMA BAKANLIĞI'NA BİLDİRDİĞİ ÜYE SAYISI (1977-1980)

1977 yılında, 16350 erkek ve 210 kadın olmak üzere 16560 üye (Otomobil-İş, 29.6.1977 tarih ve 3612 sayılı yazısı)

1978 yılında, 19465 erkek ve 281 kadın olmak üzere 19746 üye (Otomobil-İş, 3.1.1978 tarih ve 10 sayılı yazısı)

1979 yılında, 21629 erkek ve 301 kadın olmak üzere 21930 üye (Otomobil-İş 12.2.1979 tarih ve 520 sayılı yazısı)

1980 yılında, 20910 erkek ve 280 kadın olmak üzere 21090 üye (Otomobil-İş, 8.4.1980 tarihli yazısı)

Yıldırım Koç, Çalışma Bakanlığı Arşivi notları.

Not: Çalışma Bakanlığı'nın sendikalar tarafından yapılan bildirimlere göre bu sayıları belirlemiş ve bu nedenle sağlıklı veriler olarak kabul edilmesinin güç olduğu gözden uzak tutulmamalıdır.

KOCAELİ ŞUBESİ

Otomobil-İş, 7. Genel Kurulu'nda aldığı "Türkiye çapında faaliyet gösterme" kararının ardından Kocaeli Şubesi'ni kurdu. Sendika Kocaeli Şubesi'nin kuruluşunu, "bölgedeki emekçilere ulaşmak açısından" giriştiği çabanın "ilk halkası" olarak kabul ediyor ve bu gelişmeyi sendika içi demokrasiyle bağlı görüyordu:

Kurulduğundan bu yana hızla gelişen ve işkolundaki emekçilerin işverenler karşısında verdiği uğraşta yılmaz bir kalkan olma durumuna giren sendikanız Otomobil-İş'in Kocaeli Şubesinde yönetim emekçilerin elindedir... Tabanın sendika yönetiminde söz sa-

hibi olma haklarını sonuna kadar kullanması gerektiğine inanan Otomobil-İş yöneticileri kısa süre içinde üretimin candamarı olan kişilerin yönetimde de ne denli başarılı olduklarını bütün çevre sendikalara göstermişlerdir... Bölgedeki işyerlerinde çalışan üyeler arasından seçilen yöneticiler Otomobil-İş'in kesin kararlılığını bütün girişimlerde vurgulamaktadırlar...

Kocaeli Şubesi İcra Kurulu Şube Başkanı Oğuz Taşdelen, Şube Sekreteri Avni Kaymaz ve Şube Mali Sekreteri Mehmet Erdoğan'dan oluşturuldu. Ahmet Yazıcı, Ahmet Kurban, İsmail Uzun, Levent Eles, Tefik Gençalp, Emin Seçkin, Hamit Bahar ve Zekeriya Karaca Kocaeli Şubesi Yönetim Kurulu'nu oluşturdu.

Otomobil-İş, Kocaeli Şubesi'nden umutluydu: "İşkolundaki emekçilerin gerçek sendikacılığın çatısı altında toplanmaları için girişilen hareketlerin zincirine her geçen gün yeni halkalar eklenmekte ve yeni işyerlerindeki emekçiler arasında Otomobil-İş'le işbirliği ve güçbirliği yapmak için kardeşlerimiz akın, akın şube binamıza gelmektedirler... (...) Otomobil-İş ve bu gerçek Kocaeli bölgesinin içinden pek yakında bütün Türkiye sahinde duyulacaktır...Kocaeli şubemiz ilk adımımızdır ve bilinçli üyelerimiz sayesinde sıkı atılmıştır temelleri... Kök salacak ve yaygınlaşacaktır hizmetlerimiz... Çoğalan üyelerimiz yanında bütün işkolumuzdaki emekçiler bu gerçeğin kendilerini de içine almasının çabası içine girecekler ve gerçek sendikacılığın ne demek olduğunu göstereceklerdir sendikacı ve işveren kesimine..." Otomobil-İş, her yeni dönemde toplu sözleşmelerle diğer sendikalara örnek olduklarını vurgulamakta ve yeni şubesiyle hizmetini yaygınlaştırma çabalarında emekçilerin kendilerine düşen görevi fazlasıyla yerine getirmekte olduklarını belirtiyordu. Emekçiler, ezilmişlikten kurtulmanın hazzını duyacakları günlerin yakın olduğuna inanmaktaydılar:

Onlar diğer işyerlerindeki emekçi kardeşleriyle konuşmakta geçmişteki gerçeklerin geleceğe örnek olacağını da bilmekteditirler... Bir dizi sarı sendika ağını kırmak için Otomobil-İş çatısı altında güçbirliği etmenin gereğini duyanlar gelecekte tüm geçmişin acı anılarının da acı bir gerçek olarak kalacağını bilmekteditirler...

Otomobil-İş, savunduğu “gerçek sendikacılık” kavramını, “güçlü ve dişli sendikacılık” olarak somutluyor, “büyük yaygaralar ve laf ebeliği yapanların emekçileri sözlerle avutma devrinin” artık gerilerde kalmaya mahkûm olduğunu kaydediyordu. Bu bağlamda Otomobil-İş’in savunduğu sendikacılık “çağdaş” bir anlayıştı: “Çağdaş sendikacılık ve çağdaş üyeliğin gereklerini yerine getirecek emekçilerin yuvasıdır.”⁵²⁶

Kocaeli Şubesi’nin 1. Genel Kurulu 6 Kasım 1978 tarihinde toplandı. Genel Kurul’a çok sayıda üye katıldı. Güncel ülke sorunlarının ve çalışma hayatına ilişkin öngörülerin tartışıldığı Genel Kurul sonunda müteşebbis heyet yerine “kalıcı yöneticiler” seçildi. Şube Başkanlığı’na M. Ali Erdoğan, Şube Sekreterliği’ne Ahmet Kurban, Şube Mali Sekreterliği’ne Ekrem Uzun seçildiler. Yönetim Kurulu ise şu isimlerden oluştu: Yaşar Er, İsmail Uzun, Ruhi Sezer, İ. Emin Seçkin, A. Hamdi Bahar, Erdoğan Aygenç, Zekeriya Karaca, Ahmet Yazıcı. Şube Denetim Kurulu’na İrfan Gürel, Hatip Erkinay ve Ergun Onat; Şube Onur Kurulu’na ise Ali Karabay, Niyazi Açikel ve Rıfkı Şenlik seçildiler.⁵²⁷

Otomobil-İş dergisi 1979 yılı başlarında, İzmit Tütünçiftlik’te kurulu Anadolu Döküm Sanayi’de çalışan Otomobil-İş üyelerinin Kocaeli Şubesi’nde düzenledikleri bir toplantıyı aktarmaktadır:

Kocaeli şubemizin önderliğinde gerçekleştirilen toplantıda güncel ekonomik ve sosyal olayların bir değerlendirilmesi ardından işyeri ve bölge çalışanların sorunlarına çözümler aranmıştır.

Bir açık oturum niteliğini taşıyan toplantıda hemen, hemen tüm üyeler görüşlerini öne sürmüşler ve tartışma ortamında fikirlerin uzlaştırıcı bir platforma [taşınması] olanaklarını araştırmışlardır. Sendikamız Genel Örgütlenme Sekreteri Mehmet Aras ve Kocaeli



Kocaeli Bölge Temsilciliği önünde Anadolu Döküm işçileri.

Şube Başkanı M. Ali Erdoğan, Şube Sekreterleri Ahmet Kurban ile Ekrem Uzun’un da katıldığı toplantı sonunda genel bir değerlendirme yapılmış olaylara bakış açısı kesin olarak belirlenmiştir.⁵²⁸

Gene *Otomobil-İş* dergisinde aktarılan, Kocaeli Şubesi’nin bir olağan Yönetim Kurulu toplantısı, gündemi bakımından dikkat çekicidir. Şube Başkanı Mehmet Ali Erdoğan başkanlığında toplanan Yönetim Kurulu, öncelikle Kocaeli bölgesinde çalışan üyelerin sorunlarını ele almıştır. Toplantıda “bireysel ve toplumsal sorunlarda gerek şube ve gerekse genel merkez olarak ortak bir tavır alınması ve kararlılığın tüm güçleri harekete geçirerek ortaya konulması” savunulmuştur. Ülke sorunlarının da “tüm boyutlarıyla” ele alındığı toplantıda “dört temel sorun” olarak tespit edilen “Enflasyon, Ödemeler Dengesi, İşsizlik ve Gelir Dağılımı” konularında “tüm demokratik güçlerle girişilecek savaşında” Otomobil-İş olarak yer almak prensip olarak benimsenmiştir:

Emekçilerin %80’inin yararlanamadığı “Asgari Ücret”in politik bir nitelik kazanmaktan öte bir işe yaramadığının vurgulandığı toplantıda çalışanlara gerçek anlamda yararlı olacak kararların alınması ve bunun yanında asgari geçim indirimi müessesesinin hiç değilse asgari ücret düzeyine çıkarılması istenmiştir. Böylece alınan kararların politik ve yapay olmaktan kurtulacağını da dile getiren yönetim kurulu üyeleri hükümetin bürokratlar kademesinde çalışmaları hızlandırarak kısa zaman sürecinde bu çarpıklığı düzenlemesi gerektiğini ifade etmişlerdir.

Kocaeli Şubesi Yönetim Kurulu toplantısında ayrıca devletin vergi politikası üzerinde durulmuştur. Devletin vergi kaçırıcıları araştırmak ve yakalamak yerine tüm yükün değişmez ve dar gelirli-lerin sırtına yüklemiş olmasından artık vazgeçmesi gerektiğini dile getirilmiş, verginin ancak üçte birinin toplanmakta olduğuna da dikkat çekilmiştir. “Devletin verginin üçte ikisini kaçırıcıların artık peşine düşmesi gerektiğinde de görüş birliğine varan Kocaeli şube yöneticileri bordro mahkûmu olarak tanımlanan kesim üzerindeki “Ölü Toprağının” artık kaldırılması ve bunun için sendikal örgütlerin toplu bir hareket içinde olmaları gerektiğini öne sürmüşlerdir.”⁵²⁹

İSTANBUL ŞUBESİ

Örgütlenme çalışmalarına hız ve ağırlık veren Otomobil-İş, 1978 yılı başlarında İstanbul Şubesi’ni faaliyete soktu. İstanbul Şubesi, Sirkeci, Ankara Caddesi üzerinde kiralanmış bir büroda çalışmalarına başladı. Şube Başkanı Gündüz Yalçın, Şube Sekreteri Süleyman Akgün, Şube Mali Sekreteri Bayram Çakır’dı. Şube Yönetim Kurulu ise, Kemal Uçak, Ali Rıza Ocak, Ekrem Şen, Şener Yanık, M. Muzaffer Ali Mağdalı, Mustafa Güler, Kazım Cide ve Ali Baştuğlu’dan oluşuyordu.⁵³⁰

BİLECİK / OSMANELİ ŞUBESİ

Otomobil-İş, 7. Genel Kurul’da alınan kararların bir uygulaması ve “örgütü genişletme çalışmalarının bir halkası” olarak Bilecik Osmaneli Şube’sini 1978 yılının başlarında kurdu.

Osmaniye Şubesi, Şube Başkanı Feyyaz Girgin, Şube Sekreteri Hüseyin Vural ve Mali Sekreter Hüseyin Çakmak’tan oluştu.⁵³¹

ANKARA ŞUBESİ

Otomobil-İş Ankara Şubesi, 1978 yılında kuruldu. *Otomobil-İş* dergisi 1978 yılı sonbaharında, yeni çalışmalara başlayan Ankara Şubesi’nin “yurt dışında örgütlenmekte” olduğunu belirtmektedir:

Türk-İş’e bağlı Türk-Metal ve Disk üyesi Maden-İş Sendikasının örgütlü bulunduğu işyerlerinde başlayan teşkilatlanma çalışmaları çalışanlar arasında büyük ilgi görmektedir... Otomobil-İş Sendikası’nda örgütlenmek için büyük çaba harcayan çalışanlar sürekli olarak bulundukları sendikalara noter kanalıyla istifalarını yollamaktadırlar...⁵³²

Ankara Şubesi ilk dönemlerinde Şube Başkanı Hüseyin Alaybeyoğlu’nun yönetiminde özellikle Sağlık ve Sosyal Yardım Bakanlığı’na bağlı Bölge Depo ve Tamirhane işyerlerinde yoğun bir örgütlenme başlatmıştı. Hedef: bu işyerlerindeki bütün çalışanların Otomobil-İş’e üye yapılmasıydı. Otomobil-İş, 1978 Ekim ayında şu bilgiyi aktarıyordu: “Halen Ankara, Bursa, İzmir, Kars, Trabzon ve Samsun bölgelerindeki işçiler topyekûn Otomobil-İş üyesi olmuşlardır. Bu işyerlerinin yanında Malatya, Urfa, Diyarbakır, Konya, Van ve Antalya Bölge Depo ve Tamirhane çalışanları da bulundukları sendikalardan istifa ederek Otomobil-İş Sendikası çatısı altında toplanmaya başlamışlardır.”⁵³³

Ankara Şubesi Genel Kurulu, 1979 sonbaharında toplandı. Yapılan seçimler sonucunda Şube Başkanlığına Hüseyin Alaybeyoğlu, Şube Sekreterliğine Süleyman Türker ve Şube Mali Sekreterliğine Zeki Cilingiroğlu getirildi. Şube Yönetim Kurulu üyeliklerine Necati Gür, Nevzat Yalçın, Satılmış Yurt, Mustafa Şanlı, Ali Erdek, Arhan Akman, Haydar Demirtaş ve İbrahim Kurt seçildi. Denetim Kurulu Muhittin Karakaya Bahattin Timurçin ve Münir Altınok’tan, Onur Kurulu ise Eyüp Şirin, İbrahim Tümsek ve Ömer Sonuç’tan oluştu.⁵³⁴

İZMİR ŞUBESİ

Otomobil-İş İzmir Şubesi, sendikanın 7. Genel Kurulu’nda almış olduğu karar gereği 1978 yılında Ankara Şubesi’nin ardından faaliyete başladı. Şubenin ilk örgütlenme faaliyeti İzmir Çiğli’de kurulu bulunan Sağlık ve Sosyal Yardım Bakanlığı Bölge Depo ve Tamirhane Müdürlüğü işyerinde gerçekleştirildi ve tamamlandı.⁵³⁵

BURSA ŞUBESİ GENEL KURULU TOPLANIYOR

Otomobil-İş Bursa Şubesi Genel Kurulu 2 Eylül Pazar günü şube binasında toplandı. Konukların ve çok sayıda üyenin katılımıyla gerçekleştirilen Genel Kurul sonunda yapılan seçimlerde Erol Tekeli Şube Başkanlığına seçildi. Niyazi Yiğitoğlu’nun Şube Sekreteri, Alev Deliorman’ın Şube Mali Sekreteri ve Osman Savaş’ın Şube Örgütlenme Sekreteri olduğu seçimlerde Yönetim Kurulu şu isimlerden oluştu: Zekai Şen, Zekai Şenol, Osman Karahasanoğlu, Salih, Arpacı, Ramazan Korkmaz, Mehmet Şahin, Ali Aydın, ve Şevket Kazak. Bursa Şubesi Denetim Kurulu üyeliklerine Nevzat Kor-

kubilmez, Orhan Kınay ve Sinan Eğemen; Onur Kurulu üyeliklerine ise Yaşar Ercan, Raşit Uslu ve Salih Çakır seçildi. ⁵³⁶

ASIL ÇELİK ÖRGÜTLENMESİ

Otomobil-İş dergisi 1979 Mart sayısında Asil Çelik örgütlenmesini, ““Maden-İş ve Türk Metal Sendikası Bozguna Uğratıldı” başlığıyla duyurdu. ⁵³⁷

Asil Çelik, o dönemlerde Bursa Orhangazi’de kuruluşunu tamamlayan Türkiye’nin en büyük işletmelerindendi. *Otomobil-İş* dergisinde, 16 sayılı işkolunda kurulu sendikaların, “köylere kadar fedailer salarak türlü oyun ve baskılarla üye yapma” çabalarının başarısızlığa uğratıldığı kaydedilmektedir:

Özellikle Maden-İş ve Türk Metal Sendikalarının işyerinde tek üyeleri dahi bulunmamasına rağmen yaptıkları itiraz çalışanlar arasında büyük tepki görmüştür. İşçinin hakkını savunma perdesi ardında kendi oyunlarını sürdürmek isteyenlerin oyunları kısa süre içinde bozulmuştur. Yiğit Asil Çelik emekçilerinden gereken acı dersi alan sendikaların bu tutumu tüm Bursa bölgesinde de kınanmıştır.

Otomobil-İş Genel Örgütlenme Sekreteri Mehmet Aras, Orhangazi’de işçilerle toplantılar düzenleyerek örgütlenme sürecini götürdü. Asil Çelik emekçileri, bu toplantılarda Otomobil-İş çatısı altında bütünleştiler. *Otomobil-İş* dergisinde, Asil Çelik işçilerinin “Hedefimiz Otomobil-İş” diyerek her türlü referanduma hazır olduklarını haykırdıkları kaydedilmektedir:

Genel Örgütlenme Sekreterimiz Mehmet Aras’ın düzenlenen toplantıda Türkiye’deki sendikal hareket konusunda görüşlerini açıklaması ve yeni yapılacak toplu iş sözleşmesi ile ilgili görüşleri bütünleştirmesi yeni üyelerimiz arasında birliği daha da pekiştirmiştir.

Şimdi Asil Çelik emekçileri Otomobil - İş çatısı altında bilinçli uğraş vermenin ve kararlılık içinde bütünleşmenin

onurunu taşıyorlar. Bu arada Bursa Bölge Çalışma Müdürlüğüne başvurularak gerekli yasal prosedürün sürdürülmesine başlanılmıştır. ⁵³⁸

Otomobil-İş’in 1979 yılının Şubat ayında yaptığı çağrıya Türk Metal, Maden-İş ve Türkiye Oto Metal “işyerinin henüz üretime geçmediğini gerekçe göstererek” itirazda bulundular. Otomobil-İş, bu sendikaların Asil Çelik’te hiç üyeleri olmadığını, tüm çalışanların Otomobil-İş üyesi olduklarını kaydederek, 275 sayılı Kanun çerçevesinde “işyerinin ve işçilerin varlığının toplu sözleşme yetkisi verilmesi için yeterli” olduğunu savundu. ⁵³⁹ *Otomobil-İş* dergisinin aktardığı bilgiye göre, “örgütlenme sırasında türlü oyunlara başvuran sendikaların bu aşamada da yaptıkları itiraz Bölge Çalışma Müdürlüğü’nün üye fişi isteği üzerine geçersiz” kalmıştı. ⁵⁴⁰ Otomobil-İş, Mayıs ayında yaptığı ikinci çağrı sonrasında işyerinde yetkiyi kazanarak toplu sözleşme masasına oturdu:

Uzun bir mücadele sonunda varılan nokta tüm çalışanların kesin kararlılığını ortaya koyarken Otomobil-İş’in çalışanlar yararına uğraş verdiğini de simgeliyordu. ⁵⁴¹

Otomobil-İş’in birinci dönem toplu iş sözleşmesi 1979 yılının Eylül-Ekim aylarında bağlandı. Toplu iş sözleşmesi ile ücret ve parasal haklar yanında işçilere, sözleşmenin birinci yılında 4, ikinci yılında 5 maaş tutarında ikramiye ödenmesi kabul edildi. Sözleşme 1 Eylül 1979 tarihinden başlayarak iki yıl süreli idi. ⁵⁴²

Asil Çelik işyerinde yetkinin alınmasından sonra işyeri temsilcilik seçimleri de yapıldı. Demokratik



Asil Çelik işçileri Otomobil-İş’e katılıyor.

yollardan kullanılan oylar sonucunda baştemsilci-liğe Zekai Şen, temsilciliklere ise Salih Çakır, A. Yaşar Ercan, Alev Deliorman, Aydın Yıldız ve Ayhan Değerli getirildiler.⁵⁴³

BEBİMOD... ELSEL... EĞE SANAYİ

“Bebimod, Elsel ve Ege Sanayi işçileri hoş geldiniz.” Otomobil-İş, Mayıs 1979 Mayıs’ında örgütlendiği üç işyerindeki yeni üyelerine böyle sesleniyordu. *Otomobil-İş* dergisinin kapağı bu örgütlenmeye ayrılmıştı: “Üç İşyerinde Örgütlendik.” Dergide haber, “Maden-İş ve Türk Metal’den yoğun istifalar başladı” manşetiyle duyurulmaktaydı:

Son aylarda sürdürmekte olduğumuz yoğun örgütlenme çalışmaları sonunda 3 işyerinde daha sendikamız bayrağı dalgalanmaya başlamış ve çalışanlar Otomobil-İş’te bütünleşmişlerdir.

Daha önce Maden-İş ve Türkiye Metal-İş sendikasında örgütlü iken noter kanalı ile bağlı bulundukları sendikalardan topluca istifa ederek Otomobil-İş üyesi olan çalışanlar bundan sonra tabanın söz ve karar sahibi olacak ve seslerini duyuracakları sendikal bütünlüğe doğru adım attıklarını ifade etmişlerdir.⁵⁴⁴

Bebimod, İstanbul İstinye’de kurulu, Belde bisikletlerini üreten ve Maden-İş’in örgütlü olduğu bir fabrikaydı. Otomobil-İş, BebiMOD işçilerinin Maden-İş’ten “yasal haklarını savunamaması yüzünden” istifa ettiklerini ileri sürmektedir. Noter kanalıyla istifa eden işçilere karşı Maden-İş’in şiddete varan davranışlara giriştiğini iddia eden Otomobil-İş, toplu başlatılan hareket sırasında



Ege Sanayi işçileri.



Bebimod işçileri Otomobil-İş’e üye oluyorlar.

Maden-İş tarafından işyeri temsilcilerinin de görevden alındığını kaydetmektedir:

Her konuşmalarında tabanın söz ve karar sahibi olduğunu ifade edip sonunda kendi değişlerine göre “Faşizan Baskı” yöntemi-ne girişen Maden-İş yöneticileri çalışanların “Güçlenme ve Sendikalaşma Özgürlüğünün” önüne set çekememişlerdir.

Maden-İş’ten Otomobil-İş’e geçen bir diğer fabrika da Kartal’da kurulu Elsel Gaz Armatürleri olmuştur. Elsel’de istifalar topluca ve noter kanalıyla gerçekleştirilmiştir.

Sendikal hareketin üst yönetim demek olmadığını ve tabanın kesinlikle yönetimde söz sahibi olması gerektiğini vurgulayan Elsel çalışanları da topluca notere giderek Maden-İş sendikasıyla istifa etmişlerdir. Bundan sonra sendikal hareketlerini Otomobil-İş’in önderliğinde sürdürme kararlılığını gösteren Elsel çalışanları, Maden-İş’in çalışanlardan çok, yönetimi savunduğunu ve baskı yöntemini genelleştirme çabası içinde olduğunu dile getirmişlerdir.

Aynı dönemde, Kartal’da kurulu bulunan Ege Sanayi işçileri de topluca Türkiye Metal-İş’ten istifa ederek Otomobil-İş’e katılmışlardır. *Otomobil-İş* dergisinin değerlendirmesine göre Ege Sanayi işçilerinin Türkiye Metal-İş’ten ayrılmasının nedenleri arasında “sendika yöneticilerinin kendilerini 3 yıllık sözleşmeye köle etmiş” olmaları da vardır.⁵⁴⁵

ÇOLAKOĞLU İŞYERİNDE ÇALIŞAN ÜYELERİMİZİN BAŞARISI

Pendik, Kaynarca'da düzenlenen Futbol Turnuvasında Çolakoğlu işyerinde çalışan üyelerimizin aralarında kurdukları takım lider oldu. Çolakoğlu Metalürji Spor olarak yarışmalara katılan üyelerimiz sportif çalışmanın kendilerini zinde hissetmelerine neden olduğunu ve bu yüzden sürdürdüklerini dile getirmektedirler.

Kendi kişisel çalışmaları ile aldıkları başarıları ileride daha da büyük yarışmalarda sürdürmeye kararlı olduklarını bildiren Çolakoğlu işyerindeki üyelerimizi kutlarız.



Otomobil-İş, Sayı 70, Ocak 1979.

YENİ DÖNEMDE EĞİTİM

1977 yılından sonraki dönemde Otomobil-İş'in eğitim faaliyetlerinde de bir canlanma ortaya çıktı. Eğitim çalışmalarında önemli bir yer tutan *Otomobil-İş* dergisinin "Eğitim" köşesinde "ders" niteliğinde yazılar yayınlandı. Dergide, *İşçinin Raporu* başlığı altında Otomobil-İş'in tarihi ve emek-sermaye ilişkileri ele alındı. *Otomobil-İş*'in Eğitim bölümünde 1977 yılında yer alan yazıların bir bölümü şu başlıkları taşıyordu:

- Ekonomi Politüğün Konusu Nedir?⁵⁴⁶
- Kapitalist Ekonomi Sistemi: Kapitalizm Nasıl Doğdu?⁵⁴⁷
- Büyük Sermaye Nasıl Oluşturdu?⁵⁴⁸
- Malların Değerleri Neye Göre Ayarlanır? Üretim Araçları İşçileri Sömürür. Emek – Kapital – Sömürü – Değişim.⁵⁴⁹
- Çalışma Gücü Ne Şekilde Ticari Mal Olur?⁵⁵⁰
- Kapitalistler Sömürüyü Gözden Nasıl Gizlerler?⁵⁵¹
- Kapitalizm Tekel Aşaması ve Gelişen Sömürü.⁵⁵²
- Bankacılar Sanayicilerle Ortak Olarak Halkı Nasıl Sömürürler?⁵⁵³
- Tarih Boyunca Sınıflar ve Sınıf İlişkileri.⁵⁵⁴
- İnsanlar Paraları Ölçüsünde Sınıflanır.⁵⁵⁵

Bu dönemde Otomobil-İş üyelere yönelik çeşitli seminerler düzenledi. Otomobil-İş 1978 yılının

Mayıs ayında düzenlediği eğitim seminerine Prof. Dr. Metin Kutal davet edildi. Kutal, *Türk Hukukunda İşçinin Sendikacılık Çalışmaları Nedeniyle İşten Atılması* konulu bir konferans verdi. Seminer programının çok ilgi gördüğünü kaydeden *Otomobil-İş* dergisinde, Kutal'ın konferansı yayınlandı.⁵⁵⁶ Bu eğitim seminerlerinden bir diğeri, 22-23 Mart 1979 tarihlerinde gerçekleştirilen ve sendikanın "İkinci Dönem Büyük Eğitimimiz" olarak nitelediği bir programdı. İstanbul Gazeteciler Cemiyeti konferans salonunda yapılan seminerin ilk gününde "genel olarak işçi sorunları ve bunlar karşısında dış ülkelerdeki uygulamalar" anlatıldı. Prof. Dr. Toker Dereli tarafından "Toplumsal Anlaşma" ele alındı. Prof. Dr. Erişken "Emeğin Satın Alma Gücü" konusu incelendi. İkinci gün ise Otomobil-İş Hukuk Müşaviri Av. Fehmi Bora, "İş Akitlerinin Feshi ve Disiplin Kurulu Üyelerinin Görevleri" konusunda bir konferans verdi.⁵⁵⁷

Otomobil-İş dergisinde aktarılan bir diğer seminer ise 1979 yılı sonbaharında gerçekleştirilmiştir. Dergide, bu eğitim seminerinin büyük ilgi gördüğü kaydedilmektedir:

Örgütlenme çalışmaları yanında eğitim çalışmalarına da ayrı bir yer veren sendikamız "Otomobil-İş" bu arada "Sendikacılığın Evrimi" konulu bir de seminer gerçekleştirmiştir.

Sendikacılığın yıllar boyunca gösterdiği aşamaların bilimsel olarak incelendiği seminerde işçi hareketinin Avrupa'da gösterdiği çizgi izlenmiş ve sendikaların ekonomik ve politik amaçlarını ne denli gerçekleştirdiğine bakılmıştır.

Otomobil-İş Genel Merkezi'nde gerçekleştiren seminere katılanlar tarihi evrim içinde güncel olayların daha gerçekçi olarak değerlendirildiğinde görüş birliğine varmışlar ve böylesi seminerlerin sürekli olarak yapılması konularındaki istemlerini dile getirmişlerdir.⁵⁵⁸

OTOMOBİL-İŞ İLKOKULU HİZMETE AÇILDI

Sendikamız Otomobil-İş eğitim çalışmalarına katkıda bulunarak yapımı sürdürülen bir ilkokulu hizmete açtı. Van iline bağlı Muradiye ilçesi Başeğmez köyünde Otomobil-İş tarafından gerçekleştirilen ilkokulun anahtarını muhtara veren Genel Başkanımız Aydın Özeren "Okul'un Türk eğitimine hayırlı ve uğurlu olmasını" diledi. Çevrede görülen eğitim yeri sorununa kalıcı ve gerçekçi bir çözüm getiren Otomobil-İş Sendikası ilkokulu bu yıl öğrenime açılıyor.

*Otomobil-İş, Sayı 77,
Eylül-Ekim 1979.*



**Otomobil - İş
ilkokulu
hizmete
açıldı.**

Başeğmez Köyü Muhtarı Genel Başkanımız Aydın Özeren'den Otomobil - İş ilkokulu'nun anahtarını aldıktan sonra.

BÖLÜM DİPNOTLARI

⁵¹⁶ Otomobil-İş, 1980, s. 110.

⁵¹⁷ Otomobil-İş, 1980, s. 110-111.

⁵¹⁸ Otomobil-İş, 1980, s. 110-111.

⁵¹⁹ Otomobil-İş, 1980, s. 118.

⁵²⁰ Otomobil-İş, Sayı 55, Haziran 1977.

⁵²¹ Otomobil-İş, Sayı 55, Haziran 1977.

⁵²² Ziya Hepbir, İstanbul İşçi Sendikaları Birliği (İİSB) üyesi, Türk-İş'in kurucularından ve Petrol-İş'in eski genel başkanlarından. Hepbir anılan dönemde Türk-İş 1. Bölge Temsilcisi'dir.

⁵²³ Otomobil-İş, Sayı 55, Haziran 1977.

⁵²⁴ Yıldırım Koç'un Çalışma Bakanlığı arşivinde tuttuğu notlar.

⁵²⁵ Otomobil-İş, Sayı 55, Haziran 1977.

⁵²⁶ Otomobil-İş, Sayı 60, Aralık 1977.

⁵²⁷ Otomobil-İş, Sayı 69, Kasım-Aralık 1978.

⁵²⁸ Otomobil-İş, Sayı 71, Şubat 1979.

⁵²⁹ Otomobil-İş, Sayı 75, Haziran-Temmuz 1979.

⁵³⁰ Otomobil-İş, Sayı 63, Şubat-Mart 1978.

⁵³¹ Otomobil-İş, Sayı 65, Mayıs 1978.

⁵³² Otomobil-İş, Sayı 68, Eylül-Ekim 1978.

⁵³³ Otomobil-İş, Sayı 68, Eylül-Ekim 1978.

⁵³⁴ Otomobil-İş, Sayı 77, Eylül-Ekim 1979.

⁵³⁵ Otomobil-İş, Sayı 72, Mart 1979.

⁵³⁶ Otomobil-İş, Sayı 77, Eylül-Ekim 1979.

⁵³⁷ Otomobil-İş, Sayı 72, Mart 1979.

⁵³⁸ Otomobil-İş, Sayı 72, Mart 1979.

⁵³⁹ Otomobil-İş, Sayı 76, Ağustos 1979.

⁵⁴⁰ Otomobil-İş, Sayı 72, Mart 1979.

⁵⁴¹ Otomobil-İş, Sayı 76, Ağustos 1979.

⁵⁴² Otomobil-İş, Sayı 77, Eylül-Ekim 1979.

⁵⁴³ Otomobil-İş, Sayı 76, Ağustos 1979.

⁵⁴⁴ Otomobil-İş, Sayı 74, Mayıs 1979.

⁵⁴⁵ Otomobil-İş, Sayı 74, Mayıs 1979.

⁵⁴⁶ Otomobil-İş, Sayı 52, Şubat-Mart 1977.

⁵⁴⁷ Otomobil-İş, Sayı 53, Nisan 1977.

⁵⁴⁸ Otomobil-İş, Sayı 54, Mayıs 1977.

⁵⁴⁹ Otomobil-İş, Sayı 55, Haziran 1977.

⁵⁵⁰ Otomobil-İş, Sayı 56, Temmuz 1977.

⁵⁵¹ Otomobil-İş, Sayı 57, Ağustos 1977.

⁵⁵² Otomobil-İş, Sayı 58, Eylül 1977.

⁵⁵³ Otomobil-İş, Sayı 59, Ekim 1977.

⁵⁵⁴ Otomobil-İş, Sayı 60, Aralık 1977.

⁵⁵⁵ Otomobil-İş, Sayı 61, Aralık-2 1977.

⁵⁵⁶ Otomobil-İş, Sayı 65, Mayıs 1978.

⁵⁵⁷ Otomobil-İş, Sayı 73, Nisan 1979.

⁵⁵⁸ Otomobil-İş, Sayı 77, Eylül-Ekim 1979.

BİRİNCİ DALGA MESS GREVLERİ (1977-1978)

Otomobil-İş, MESS'e bağlı işyerlerinde kuruluş yıllarından başlayarak grevler yapmıştır. Ancak 1977 ve 1978 yıllarındaki MESS grevlerinin ayrılcı özelliği, tek tek işyerlerinin kendine özgü dinamiklerinden, koşullarından sıyrılarak işyerlerinin tamamını kapsayan birleştirilmiş bir müzakere süreci içinde ortaya çıkmış olmalarıdır. MESS'in "grup sözleşmesi" politikası çerçevesinde yürütülen müzakereler, yürürlük sürelerinin farklılığına bağlı olarak ayrı hukuki prosedürlere bağlı olarak işyerlerinde tek tek yapılmış olsa da işveren sendikasının bütün bu sözleşmelerin yürürlüklerinin bitiş tarihlerini eşitlemeyi ve işyerlerinin tamamını bir grup halinde birleştirmeyi öngören katı ilkesi

metal işkolunda toplu pazarlığı yeni bir noktaya taşımıştır.

Bu dönemde, 1977 Mayısının sonunda Maden-İş'in MESS'e bağlı işyerlerinde toplu grev çıkışıyla başlayan *Büyük Grev*, sendika hareketi içinde ortaya atılan ve 1977-1978 yıllarında toplu pazarlığın seyrine damgasını vuran "grup sözleşmesine hayır!" sloganıyla yürütülmüş, aynı dönemde Otomobil-İş de benzer bir yaklaşım içinde sürecin üstesinden gelmeye çalışmıştır.

1977-1980 dönemi sendika hareketi için olağanüstü hareketli ve zor bir dönem olmuştur.

GENEL GÖRÜNÜM

Türkiye, 1980 Eylülüne 1977-1980 yıllarının ağır siyasi baskı, belirsizlik ve ekonomik çöküş koşullarında girdi. 1975-1980 yılları içinde kısa aralıklarla beş ayrı hükümet iktidara gelmiştir: 39. Hükümet: IV. Demirel Hükümeti (31.03.1975-21.06.1977); 40. Hükümet: II. Ecevit Hükümeti (21.06.1977-21.07.1977); 41. Hükümet: V. Demirel Hükümeti (21.07.1977- 05.01.1978); 42. Hükümet: III. Ecevit Hükümeti (05.01.1978-12.11.1979); 43. Hükümet: VI. Demirel Hükümeti (12.11.1979-12.09.1980).⁵⁵⁹ Bu yıllarda 19 ilde sıkıyönetim uygulanmıştır. 26 Aralık 1978'de Kahramanmaraş olayları nedeniyle 13 ilde (Adana, Ankara, Bingöl, Elâzığ, Erzincan, Erzurum, Gaziantep, İstanbul, Kars, Malatya, Kahramanmaraş, Sivas, Şanlıurfa) sıkıyönetim ilan edilmiş, daha sonra 26 Şubat 1980'de Sivas'ta ve 20 Nisan 1980'de Erzincan'da sıkıyönetim kaldırılmış; 26 Nisan 1979'da Adıya-

man, Diyarbakır, Hakkâri, Mardin, Siirt ve Tunceli, 20 Şubat 1980'da Hatay, İzmir, 20 Nisan 1980'de ise Ağrı illerinde sıkıyönetim ilan edilmiştir.

DÖNEMİN SİYASİ VE EKONOMİK ŞARTLARI

Bu yıllara asıl damgasını vuran, terördür. Terör, DİSK tarafından "MC'nin kanlı komplosu"⁵⁶⁰ olarak nitelenen 1977 1 Mayıs katliamının ardından ve özellikle de 1978 yılı Mart ayından başlayarak hızla tırmandırıldı. Aynı yılın Nisan ayında Malatya üç gün boyunca terör şiddetine maruz kaldı; Aralık ayı sonlarında Maraş'ta silahlı faşist çetelerin halka saldırıları katliama vardı. Doğanşehir, Iğdır, Demirci, Isparta, Urfa terör saldırılarına hedef oldu. Ankara'da Tepecik ve Balgat katliamı, Bahçelievler katliamı yaşandı. 1980 yılı Mayıs ve Temmuz aylarında Çorum'da saldırılar kitle kıyımına dönüştü. Bütün bu saldırılarda yüzlerce insan öl-

dürüldü, yaralandı. Bilim insanları, aydınlar, sanatçılar terör saldırılarına hedef oldular. 24 Mart 1978'de Cumhuriyet Savcısı Doğan Öz öldürüldü, 7 Nisan 1978'de Prof. Dr. Server Tanilli vuruldu. 11 Temmuz 1978'de Prof. Dr. Bedrettin Cömert, 20 Ekim 1978'de Prof. Dr. Bedri Karafaki-oğlu, 26 Kasım 1978'de Doç. Dr. Necdet Bulut öldürüldü. 20 Kasım 1979'da Prof. Dr. Ümit Yaşar Doğanay, 7 Aralık 1979'da Cavit Orhan Tütengil katledildi. Aydınlarla yönelik saldırılar 1980 yılında da sürecek, 11 Nisan 1980'de Ümit Kaftancıoğlu, 23 Mayıs 1980'de Dr. Sevinç Özgüner öldürülecekti. 27 Mayıs 1980'de MHP Genel Başkan Yardımcısı Gün Sazak'ın öldürülmesinin ardından Çorum olayları başlayacaktı.

Ve 22 Temmuz 1980'de Maden-İş Genel Başkanı Kemal Türkler, MESS grevleri sürerken faşistlerce katledildi. Terör hedef gözetmeksizin otobüs duraklarına, iskelelere, kahvehanelere yönelmeye başladı. Bütün bu dönem boyunca 5 binin üzerinde insan, siyasi nedenlerle öldürüldü. 12 Eylül askeri darbesinin ardından Bülent Ulusu tarafından 21 Eylül 1980 tarihinde kurulan 44. Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti Programı, ülkenin içinde bulunduğu şartları şu satırlarla ortaya koyuyordu:

Son iki yıllık süre içinde terör ve anarşinin Sakarya Savaşındaki şehit sayısına yakın miktarda ölüme sebep oluşu, anarşik olaylardaki ölü sayısının günde 20 civarına yükselişi, görevimizin kolay olmadığını ortaya koymaktadır.⁵⁶¹

Ekonomik göstergeler, giderek derinleşen bir çöküş sürecini işaret ediyordu. 1970 devalüasyonu ve 1973 petrol krizinin ardından çok önemli bir sanayi girdisi olan petrol fiyatlarının 70'li yıllar boyunca artmasıyla 1970-1977 döneminde giderek yükselen enflasyon oranı 1977 yılının ortalarından başlayarak üç haneli rakamlara yaklaşmıştı. Yatırımlar ve üretim azalmış, "kalkınma hızı nüfus artışını karşılayamaz seviyeye" düşmüştü.⁵⁶² Ulusal gelir (1977=100) 1980 yılında 95,3'e gerilemişti.⁵⁶³ 1977 yılından sonra gerçek ücretler hızla gerilemeye başlamıştı. SSK kapsamındaki reel işçi ücretleri (1976=100) 1977 yılında 102,4, 1978 yılında 95,2, 1979 yılında 82,3 ve 1980 yılında 57,6 olarak hesaplanmaktadır.⁵⁶⁴



Ve bu koşullarda Türkiye, yakın tarihinin en büyük ekonomik dönüşümüne hazırlanıyordu. 1980 yılına kadar Türkiye ekonomisi, dışa kapalı bir ekonominin bütün özelliklerini göstermekteydi ve Cumhuriyetin ilk yıllarından başlayarak sermaye birikimi ve sanayileşme sürecinin temelini devletin ekonomiye doğrudan katılımı ve ithal ikameci sanayileşme stratejisi oluşturmuştu. 60'lı yıllar boyunca, toplu pazarlık ve sosyal güvenlik sistemlerindeki iyileşmelerle, eğitimin, sağlığın ve pek çok kamu hizmetinin ayırım yapılmadan parasız sunulmasıyla geliştirilen sosyal devlet yaklaşımı daha 70'lerin başlarında değişmeye başlamıştı.

Hâkim sınıfların stratejisi, ücretlerin düşürülmesi ve ulusal ekonominin küresel kapitalist sistemle bütünleştirilmesinde ucuz işgücünün bir avantaj olarak kullanılmasıydı. "Bu dönüşümün bir yandan sanayi ürünleri ihracatında büyük bir sıçramaya yol açması, öte yandan da ucuz işgücünün Türkiye'nin yabancı sermaye açısından çekiciliğini arttıracığı umuluyordu."⁵⁶⁵ 1980, 24 Ocak kararları ve 12 Eylül askeri müdahalesi işte bunu gerçekleştirecekti.

SENDİKALAR: DİRENİŞLER... KİTLE GREVLERİ

1977-1980 yılları işçi sınıfı ve sendika hareketinin en hareketli yıllarıdır. Bu yıllarda bütün işkollarında sendika seçme özgürlüğü için direnişler örgütlendi. Grevler, büyük ölçekli kitle grevlerine dönüştü.

Bu yıllarda Genel-İş'in örgütlediği grevler özellikle büyük şehirlerde hayatı etkiledi, siyasi gündeme ağırlığını koydu. Genel-İş'in 1978-1980 dönemin-



de uyguladığı grev sayısı ise 44'tür. Bunların arasında büyük şehirlerin belediyelerindeki grevler de vardır. İzmit, Manisa, İzmir, Antalya, Diyarbakır belediyelerinde örgütlenen grevler büyük ölçekli ve kimileri uzun süreli grevlerdir. Bu dönemde Elbistan Belediyesi grevi 640 gün sürmüş ve Bakanlar Kurulu'nca ertelenmiştir.⁵⁶⁶ Lastik-İş, uzun soluklu grevlere imza attı. Sabancı Holding'e ait Plassa fabrikasında örgütlenen grevle işçi talepleri

hayata geçirildi. Aynı dönemde Pirelli grevi, işverenin sendika taleplerini kabul etmesi üzerine 34 gün sonra bitirildi.⁵⁶⁷ 70'li yıllar biterken DİSK çatısı altında yürütülen önemli grevler arasında Yeraltı Maden-İş'in grevleri "devrimci sendikacılık" olarak adlandırılan özgün bir örgütlenme mücadele perspektifine dayanır.⁵⁶⁸ Bu anlayış, konseyler biçiminde bir sendika örgütlenmesi öngörür. Sendikanın merkezindeki Konsey Meclisi sınıfın ekonomik ve siyasal taleplerini savunmaktadır; Konsey Meclisi işyerlerindeki işçi konseylerine ve işyeri komitelerine dayanmaktadır.⁵⁶⁹ Bunun yanında halkın mahalle düzeyinde komiteler biçiminde örgütlenmesi, sendika ve toplu pazarlık süreçleriyle bağlanması –ilgili kılınması– esas alınmaktadır. Yeraltı Maden-İş'in devrimci sendikacılık anlayışı 1976-1980 döneminde Amasya'da, Cizre-Şırnak'ta Yeni Çelttek, Aşkale, Hekimhan, Tomarza, Turhal Antimuan grevleri içinde uygulama alanı bulmuştur.

MESS CEPHESİNDE

1977-1980 dönemi MESS açısından da hareketli bir dönem oldu. MESS, toplu pazarlık sürecinde çizdiği politikaları ağırlıklı olarak bu dönemde uygulamaya koydu. MESS'in toplu pazarlığa yaklaşımını metal sektöründe işçi-işveren ilişkilerinin hızla gerginleşmesine, sektörün tamamını etkileyen çatışmalara, ülke sathında ses getiren, siyasallaşan kitle grevlerine neden oldu.

Otomobil-İş, MESS'in toplu pazarlık politikalarına daha 1977 yılı başlarından itibaren cepheden karşı çıktı.

HÜR TEŞEBBÜS KONSEYİ

Otomobil-İş dergisinin 1977 yılının başında yayınlanan 51. sayısında "Hür Teşebbüs Konseyi" başlıklı birkaç sayfalık bir yazı yer alıyordu. Yazıda *Otomobil-İş*, 1977 yılının başında, Türk Hür Teşebbüs Konseyi'nin, "hür rejimin korunması ve yaşatılması için aralarında danışma ve dayanışmayı gerçekleştirmek üzere işbirliği" hedefine dikkat çekmekteydi:

"hür rejimin korunması..." diye başlayan bildiri ve duyuruların aslında neyi amaçlayıp neyi kastettiği, hele 12 Mart'tan sonra pek iyi biliniyor. Kaldı ki sermayedarların bu yeni örgütlenme girişimlerinin önemi, yapılan resmî açıklamanın çok ötesinde hatta dışında.

Otomobil-İş, 1975 ve 1976'nın tekeli sermaye ya da büyük sanayi sermayesinin "iç örgütlenmesini pekiştirme" yılları olarak geçtiği tespitini yapıyor, TİSK'in merkezi disiplinli bir üst örgüt olarak geliştiğini, bunun yanı sıra Tekstil İşverenleri Sendikası ve Madeni Eşya Sanayicileri Sendikası'nın (MESS) "sermayenin işçi sınıfı ile ekonomik planda mücadele edeceği, ettiği ana örgütler olarak" ortaya çıktıklarını kaydediyordu. Artık güçleri ve sesleri "alışlagelenin çok üstünde" idi. *Otomobil-İş*, Türk Hür Teşebbüs Konseyi'nin, 1976'nın son günlerinde derme çatma da olsa iç örgütlenmelerini sağlayan büyük sermayenin, sermayedar sınıfın diğer kesimleri üzerinde de ağırlık ve etkinlik kazanabilmek ve ekonomik alandaki tayin edici gücünü ve fiili egemenliğini örgütsel planda da tescil etmek amacıyla attığı bir adım olarak görüyordu.

Bu yönde ilk resmî öneri MESS'in XX. Genel Kurulu'nda gelmiş, Profilo Holding yöneticisi (ve en büyük hissedarı) Jack Kamhi tarafından genel kurula sunulan bir önerge "gizli oturumlarda" tartışılmış ve "sızan haberlere göre" büyük bir oy çokluğu ile kabul edilmişti. Otomobil-İş, bu girişimle "sermayedar sınıf içindeki çatlamanın" sona ermiş olmadığını, ancak "önemli ölçüde yumuşatılmış ve tekelci sermayedarlar zümresinin çıkarları doğrultusunda formüle edilebilmiş" olduğunu kaydetmektedir.⁵⁷⁰

Otomobil-İş'in 1977 yılı başında yaptığı tespit ve vardığı sonuçlar, MESS'in toplu pazarlık sürecini temelden değiştirecek politikalarının köklerinin ve hedeflerinin anlaşılması bakımından etkileyicidir. Gerçekten de MESS'in toplu pazarlık sürecindeki tavrının, "Türk Hür Teşebbüs Konseyi" girişimiyle bağları vardır.

Türk Sanayicileri ve İş Adamları Derneği'nin (TÜSİAD) antedini taşıyan ve web sitesinde yer alan T. Güngör Uras imzasını taşıyan *Türk Hür Teşebbüs Konseyi Neden, Nasıl, Ne zaman Kuruldu?* başlıklı çalışmanın girişinde, "Türk Hür teşebbüs Konseyi fikri 1970'li yıllarda TÜSİAD'ın kuruluşuyla ortaya çıkmıştır" değerlendirmesi yapılmaktadır.



TÜSİAD imzalı çalışmanın kapağı.

Konsey'in oluşumuna yönelen ilk çalışmalar sonuç vermemiş, "TÜSİAD'ın önde gelenleri Türkiye İşveren Sendikaları Konfederasyonu'na başlatılacak bir girişimin daha kısa sürede sonuç verebileceği inancıyla 28 Nisan 1975 tarihinde İstanbul Ticaret Odası Konferans Salonu'nda böyle bir teşebbüsün ortaya çıkmasına imkân verecek hazırlıkları yapmışlardır."⁵⁷¹ Bunun ardından TÜSİAD tarafından 26-27 Nisan 1975 tarihlerinde İstanbul'da Tarabya Otelinde ve 7-8 Mayıs 1976 tarihlerinde İstanbul'da Çınar Otelinde iki kritik toplantı gerçekleştirilmiştir. Nihayet, 27 Kasım 1976 tarihinde İzmir'de Efes Otelinde TÜSİAD'ın öncülüğünde düzenlenen toplantıda bir ortak protokol imzalanmıştır. Toplantıya TÜSİAD, Odalar Birliği, TİSK, Türkiye Ziraat Odaları, Türkiye Esnaf ve Sanatkarları Konfederasyonu (TESK) başkan, genel sekreter ve üyeleri katılmışlardır. "İzmir toplantısından sonra Hür Teşebbüs Konseyi ilk toplantısını Ankara'da Odalar Birliği salonunda 20 Ocak 1977 tarihinde yapmıştır." Konsey, "Ülkemizin ana sorunlarına en üst düzeyde çözüm yolu aramak, ahenkli bir çalışmayı sağlamak düşüncesiyle ve tamamen ihtiyari olarak bu kuruluşlar arasında iş ve güçbirliği sağlamak amacını gütmektedir."⁵⁷²

MESS VE TEK TİP SÖZLEŞME POLİTİKASI

Otomobil-İş'in tekelci sermayenin "iç örgütlenmesini pekiştirme" yılları olarak gördüğü 1975 ve 1976 yıllarında MESS'in toplu pazarlık sürecine ilişkin olarak ortaya koyduğu strateji, 70'lerin başlarına kadar uzanan arayışının ürünü olarak ortaya çıkmıştı.

O dönemde 275 sayılı Toplu İş Sözleşmesi Grev ve Lokavt Kanunu, iki düzeyli bir toplu pazarlık modeline dayanmaktaydı. Toplu iş sözleşmeleri işyeri düzeyinde yapıldığı gibi işkolu düzeyinde de yapılabilirdi. 1963-1980 döneminde, hemen bütün işkollarında işçi sendikaları ya da federasyonları işkolu yetkisine dayanarak hukuken "işkolu sözleşmesi" statüsünde pek çok sözleşme bağlatmışlardı. "Ne var ki bu sözleşmelerin bir kısmı bağımsız süreçler değildi; işyeri ya da işyerleri düzeyinde yürütülen toplu pazarlık müzakerelerinin daha başında bir protokolle, kabul edilecek hükümlerin işkolu sözleşmesi hükümleri olarak da geçerli olduğu kabul edilmekteydi. Böylece şeklen ayrı ancak muhteva bakımından birbirinin aynı olan ve 'ikiz sözleşmeler' olarak adlandırılan iki 'farklı düzeyde' toplu iş sözleşmesi tek bir müza-



MESS Genel Kurulu.

kere sürecinin sonunda ortaya çıkmaktaydı. Kimi sözleşmeler ise tek bir metin olarak yazılıp, bu sözleşmenin hem işkolu hem de işyeri sözleşmesi olduğu belirtilmekteydi. Ayrıca bu dönemde tek tek işyerlerinde pek çok toplu iş sözleşmesi, işkolu yetkisine dayanılarak bağitlandı ve böylece tek bir işyerini kapsayan pek çok 'işkolu sözleşmesi' yapıldı.⁵⁷³

Bu dönemde MESS toplu pazarlığın düzeyine ilişkin olarak ilkesel bir tercih/tutum ortaya koydu. Bu tercih, ilke olarak toplu pazarlığın sadece işkolu düzeyinde yapılması; verili koşullarda bu tercihe şayan görülmediğinden farklı işyerlerindeki toplu pazarlık süreçlerinin birleştirilerek tek elden yürütülmesi idi. Birleştirilmiş toplu pazarlığın bu biçimi, 275 sayılı Kanun hükümleri çerçevesinde "grup sözleşmesi" olacaktı.

MESS, 70'li yıllar boyunca izlediği toplu pazarlık politikasının temel ilkelerini, 60'lı yılların deneyimini gözden geçirerek 1971 yılının sonlarında hazırladığını belirtmektedir. Tek tip sözleşme politikası olarak ifade edilen bu politika 15-16 Haziran direnişinin ardından 12 Ağustos'ta toplanan MESS Sendika Meclisi'nde tartışılmış, 21 Eylül 1971'de toplanan MESS 12. Genel Kurulu'na taslak olarak sunulmuştur:

Yönetim Kurulu, 21 Eylül 1971 günü toplanan XII. Olağan Genel Kurul'a tek tip toplu sözleşme politikasının ana ilkelerini tespit eden bir taslak sundu. Tasarıda yer alan maddeler bağlayıcılıkları açısından üç türdü. Bunlardan bir kısmı toplu sözleşmelerde mutlaka yer alması gereken maddelerdi. Bazıları da, hiçbir şekilde yer almaması gereken maddelerdi. Üçüncü tür ise, ulaşılmamasına çalışılacak

hedefler olarak formüle edilmiş, bölgesel koşullara ve iş dallarına göre farklılık gösterebileceği kabul edilmiş maddelerden oluşmaktaydı.

Aynı taslak 14 Kasım 1972'de toplanan 14. Genel Kurul'da onaylanarak kesinlik kazanmıştır.⁵⁷⁴

MESS'in bu arayışının geri planında 1317 sayılı Kanun'la 274 sayılı Sendikalar Kanunu'nda yapılan değişiklik paralelinde 275 sayılı Kanun'da da

değişiklik yapılması beklentisi ve toplu iş sözleşmelerin sadece işkolu düzeyinde yapılacağı öngörüsü bulunmaktaydı. Bu çerçevede sorun, "MESS üyelerinin de, işkolu düzeyinde bütün işverenlerle toplu ya da gruplar halinde toplu sözleşme yapma yetkisine sahip olacak (...) işçi sendikasının karşısına ortak bir toplu sözleşme politikasıyla çıkıp çıkmayacaklarıydı."⁵⁷⁵ MESS'in beklentisi, ana ilkeleri etrafında birlik sağlanabilirse, tek tip sözleşme politikası uygulanarak toplu pazarlığın geriliminin tek tek işyerlerinin üzerinden alınabilmesi, işyerleri arasındaki farklılıklar nedeniyle ortaya çıkan haksız rekabetin ortadan kalkması ve buna bağlı olarak da sendikalar arasındaki rekabetin anlamını yitirmesiydi.⁵⁷⁶

MESS tarafından hazırlanan tasarı 13. ve 14. genel kurullarda tartışıldı ve tek tip toplu sözleşme politikasının ana ilkeleri de belirlendi. MESS'e göre asıl olan Kanun yoluyla işyeri düzeyinde toplu sözleşmelerin ortadan kaldırılması ve sadece işkolu sözleşmelerinin bağitlanabilmesine olanak veren bir toplu pazarlık modeli oluşturulmasıydı.⁵⁷⁷ Ne var ki, bu yönde bir yasa değişikliğinin gerçekleşmemesi ve verili koşullarda işkolu sözleşmelerinin farklı işkollarındaki pratiğinin -bir işçi sendikasının işkolu düzeyinde yetki almasına karşılık işyerlerinde başka sendikalar yetki alabiliyorlar ve bu da işi büsbütün çıkmaza sokuyordu- MESS açısından kabul edilebilir olmaması MESS'i farklı bir seçeneğe yöneltti: Grup sözleşmesi. Ve işkolu düzeyinde toplu pazarlığın uygulanmadığı koşullarda MESS, "üyerleri arasında tek tip toplu sözleşmenin ana ilkeleri konusunda birlik sağlayarak, grup sözleşmeleri yoluyla işkolu düzeyinde tek bir toplu sözleşme düzenini" fiilen kurmaya gidebilirdi.⁵⁷⁸

MESS Başkanı, 9 Kasım 1973'te toplanan 16. Olağan Genel Kurul'da yaptığı konuşmada, 1973 yılında MESS tarafından saptanmış toplu sözleşme stratejisinin ve taktiklerinin uygulandığı 54 toplu sözleşme imzalandığını, bunlar değerlendirildiğinde MESS'in hedeflerine ulaşma oranının yüzde 90 olduğunu açıkladı. MESS, toplu sözleşmelerin sürelerinin değiştirilmesine karşı işçi kanadından şiddetli bir direnç geldiğini belirtmektedir. Bu direnç, MESS üyelerinin toplu sözleşmelerinin bitiş tarihlerini birleştirilmesi ve müzakerenin grup olarak yürütülmesi hedefinin önündeki önemli bir engeldi. Aslında MESS üyeleri de toplu sözleşme sürelerinin kısaltılmasına genellikle hiç de arzulu görünmemişler, tersine ancak sürelerin uzatılması konusunda MESS ile beraber olacaklarını belirtmişlerdi. Üstelik süre uzatılması konusunda işçi sendikası ile bir uyuşmazlık ortaya çıkarsa, bunun için grevi göze alamayacaklarını, stratejinin buna göre belirlenmesini istemişlerdi.⁵⁷⁹

MESS, 9 Kasım 1976'da toplanan 20. Genel

Kurulu'nda, 1977-1980 dönemi toplu pazarlık sürecinin gidişatını belirleyecek çok kritik bir adım attı. Bu, MESS üyelerinin tek tek sahip oldukları toplu sözleşme yapma hakkını MESS Yönetim Kurulu'na devredilmesi kararı idi. Grev ve lokavt fonlarıyla bu kararın maddi temelini de yaratmış olan MESS, 1977 yılına o güne kadar hiç sahip olmadığı bir güçle girdi. MESS Genel Kurulu şu tespiti yapıyordu:

Bütün bu gelişmeler göstermektedir ki, üyelerimiz bir bütün olarak hareket etmedikleri ve toplu sözleşme yapma yetkisini kendi teşekkülüne devretmedikleri ve tek tek sözleşme yapma yerine gruplar halinde ve nihayet işkolu düzeyinde sözleşmeler yapmadıkları takdirde, memleketimizde özel teşebbüs hayatıyetini idame ettiremeyecek ve bu ağır koşulları karşılayamayan işletmeler ekonomik imkânsızlıklar nedeniyle peyderpey kapanacak ve Türk sanayii tam bir batağa saplanacaktır.⁵⁸⁰

EMEK CEPHESİ: "GRUP SÖZLEŞMESİNE HAYIR!"

MESS'in grup sözleşmesi politikası ve bu yönde aldığı kararlar, özellikle metal işkolunda örgütlü işçi sendikaları tarafından yakından izlenmekteydi. Bağımsız bir sendika olan Otomobil-İş ile DİSK ve Maden-İş'in grup sözleşmesine karşı tutumu arasında dikkat çekici bir yakınlık, benzerlik ortaya çıkmıştı.

OTOMOBİL-İŞ: "MESS KARARLARI FAŞİST TIRMANIŞLA YAKINDAN İLGİLİDİR."

1976 Temmuzunda *Otomobil-İş* dergisinde MESS'in 150 sermayedarın katılımıyla toplanan olağanüstü Genel Kurulu'nu ve bu Genel Kurul'da alınan kararları değerlendiren bir yazı yayınlandı. Yazıda, bu Genel Kurul alınan kararlardan çıkarılacak tek bir sonuç olduğu vurgulanıyordu: "Sermaye cephesi her zaman emek cephesinin karşısında olmuştur ve olmaya devam edecektir. İki ayrı dünya demek olan bu cephe arasında kesinkes bir uzlaşma mümkün değildir." Otomobil-İş, MESS Genel Kurulu'nda ittifakla alınan kararları şöyle özetliyordu:

- Toplu sözleşmeler işyeri seviyesinde değil, işkolu düzeyinde yapılmalıdır;
- Kıdem tazminatı yasası, işverenler lehine ıslâh edilmelidir;
- Sendikal sorunların daha etkin olarak çözümlenmesinden güçlü olmak için Grev ve Lokavt dayanışma fonu arttırılmalıdır;
- Sendika sayısının azaltılması için sendikalar yasasında değişiklik yapılmalıdır;
- Ve en önemlisi; işçi ücretleri dondurulmalıdır.

"Türkiye artık iki dönem daha toplu sözleşmelere dayanır" diyerek, hayat pahalılığının bütün sorumluluğunu işçilerin ve onların sözcüsü gerçek sendikaların sırtına dayamaya çalışan sermaye kesiminin bu kadar telaşa kapılmasının bazı nedenleri olmalıydı. Otomobil-İş'e göre, sermaye, her şeyden önce şunu sezmişti ki, Türkiye işçi sınıfı artık kendi ekonomik, demokratik ve politik haklarına sahip çıkmakta, bu haklarını gözbebeği gibi korumaya çalışmaktaydı:

İşçi ve emekçiler arasında bilinçlenme ve uyanış oranı hızla büyümektedir. Yine bu bilinçlenmey-

MESS NEDEN GRUP SÖZLEŞMESİ İSTİYOR?

CAN ŞAFAK

MESS neden ısrarla grup sözleşmesi istemişti? Grup sözleşmesi neden bu kadar önemliydi MESS için? Bu noktada Maden-İş'in toplu sözleşme uzmanları, tek tek yapılan toplu sözleşmelerde sendikanın MESS karşısında elde etmiş olduğu avantaja dikkat çekiyorlar. Öncelikle Maden-İş tek bir işyerinde işveren karşısında güçlüydü. Sendika tek tek işyerlerinde çok uzun soluklu ve etkili grevler örgütleyebilecek ve düzenli grev ödenekleriyle destekleyebilecek mali/maddi olanaklara sahipti ve tek tek işyerlerinde grev eğilimi yüksekti. Diğer yandan tek tek işyerlerinde birbirini izleyen toplu sözleşmeler sistemi, bir çeşit "basamak" sistemiydi. Her sözleşme bir sonraki için basamak olurdu. Sözgelimi toplu pazarlığın ayrı ayrı yürütüldüğü işyerinden birinde toplu sözleşme imzalandığında, bu diğer işyerleri için örnek/asgari şart oluşturmakta ve daha sonra imzalanan toplu sözleşmelerde bunun üzerinde haklar elde edilmekteydi. "İlk sözleşme bitti. İyi bitti. İkincisi eğer uzarsa bir süre, birincisinin bittiği şartlarda bitmez. Bir tırmanış olur, [MESS] bunu tespit ediyor, bunu tespit etmek zor değil. Bunun önüne nasıl geçilir?" (1) Halit Erdem tek tek işyerlerinde yürütülen toplu pazarlığın yıllar içinde Maden-İş'in gelişmesindeki başlıca faktörlerden biri olduğunu düşünüyor:

"... Maden-İş'in çizdiği toplu sözleşme politikasına MESS uzun süre direndi ve bunu değiştirmeye çalıştı. Maden-İş'in şansı şundan yaver gitti, bir sendikal rekabet Maden-İş'in işine yaradı, Maden-İş bunu kullandı. Bir fabrikada iyi bir sözleşme yaptı, bütün fabrikaları o seviyeye çıkardı, sonra ileri bir fabrikada bir sözleşme daha yaptı herkesi oraya tırmandırdı. Bu tırmanış sürdü ve bu işverenleri müthiş rahatsız etti. Bu başka sendikalara da örnek oldu. Ve Maden-İş'in bu politikası ilelebet sürer gibi göründü o dönem ve bu örgütlenmeye yansıdı, Maden-İş'in itibarını arttırdı, Maden-İş'in eylemlerine işçiler politik değil, sendikal bilinçle katıldılar. Bu politikanın etkisi vardı. Bu eğitimle desteklendi, siyasal bilinçle desteklendi, toplu sözleşmeyle desteklendi ve örgütlenmeye yansıdı. Sendika böyle büyüdü. MESS ise bunu durdurmak, bu sıçramalı büyüme sistemini durdurmak istedi. Ve grup sözleşmeleri..." (2)

Ve yıllar sonra MESS, Maden-İş'in toplu pazarlık sürecinde uyguladığı bu tırmanma politikasını şu satırlarla ortaya koyacaktı: "İşçi sendikalarının toplu sözleşme stratejilerinin bunun [grup sözleşmesi kastediliyor] tam aksi olduğu, işverenleri teker teker yakalayarak küçük-büyük ayırımı yapmaksızın nasıl bir tırmanma politikası izledikleri 15 yıllık deneyim ile sabittir.

(3) MESS için bunun önüne geçilmesinin yolu, grup sözleşmesiydi. Toplu pazarlığı bütün işyerlerini kapsayacak şekilde birlikte ve tek elden yürütmek... Bu sendikanın grev eğilimini önemli ölçüde düşürecekti. Çünkü bütün işyerlerinde birden uygulanacak bir grev sendikanın kasasını kısa sürede boşaltacaktı. Ve sendikanın grevleri mali olarak destekleyemeyecek olması daha baştan grev eğilimini ortadan kaldıracaktı. İşte Maden-İş'in grup sözleşmesine –giderek işkolu sözleşmesine karşı çıktığı ilk nokta budur.

"*Büyük Grev*'in nedeni tamamen MESS'in stratejisiydi. Grup sözleşmesi yapmak, oradan işkolu sözleşmesine geçmek... İşkolu sözleşmesi Türkiye'deki mevzuat gereği işverenleri güçlü kılan bir [model]. Eğer yasal olarak genel grev hakkın yoksa (...), bu şekildeki bir uygulama şunu doğurur, her iki yılda bir işçi sendikası tüm üyesini -teorik olarak- greve çıkarıyor demektir. Her iki yılda bir de tüm üyesinin greve çıkmasını bir sendikanın karşılaması imkânsız. Çünkü sen ona tüzüğünde yazan grev ödentisini yapacaksın, bu kolay iş değil. Her iki yılda bir 50 bin kişinin, 40 bin kişinin üç ay, beş ay, altı ay sürebilecek grevlerini karşılamak kolay değil. Çünkü grevin davul, zurna keyifli yanı var ama keyifsiz yanları da var. Eve giren para... O dönem biliyorsun enflasyon yüksek düzeylerde. Yani, MESS stratejiyi belirlemiştir, uygulamıştır." (4)

Memet Ertürk, MESS'in kafasının arkasında "Maden-İş'i nasıl dize getiririz, çökertiriz ve nasıl dağıtırız?" düşüncesinin olduğunu, tek tek sözleşme masalarında Maden-İş'in kendilerini –aralarındaki rekabetten de yararlanarak- kolayca köşeye sıkıştırdığını da gördüklerinden grup pazarlığına yöneldiklerini ortaya koymaktadır. "Onlar şu kararı aldılar en sonunda, '[Maden-İş] tek tek sözleşme yaptığımızda bizi köşeye sıkıştırıyor, aramızdaki rekabetten yararlanarak, (...) bizi sıkıştırıp sözleşmeyi kendi istediği gibi imzalattırıyor. Ama biz hepsini birden getirip masanın üzerine koyduğumuzda, bunların grev yapma güçleri olmaz yani para ödeyemezler, en sonunda bir çatlama olur, işçiler arasında ya başka sendikalara giderler ya da sendikaya karşı çıkarlar.' Ve işverenleri çok bağlayıcı bir şekilde örgütlediler. Buna katılmak istemeyenleri de zorladılar. (...) Kendi ilişkileri içerisinde zorladılar. Ve bağladılar. Biz isteklerimizi getirdik, onlar da grup sözleşmesi taleplerini getirdiler." (5)

(1) *Alpay Biber, Görüşme kayıtları, 3 Mayıs 2010; "Ne alırsan bir fazlası" sistemine biz alışmıştık, büyük zevk veriyordu." Faruk Türkoğlu, Görüşme kayıtları, 13 Temmuz 2011.*

(2) *Halit Erdem, Görüşme kayıtları, 10 Haziran 2011.*

(3) *MESS, 1999, s. 378-379.*

(4) *Alpay Biber, Görüşme kayıtları, 18 Mayıs 2011.*

(5) *Memet Ertürk, TÜSTAV toplantısı, 3 Mayıs 2010.*

SENDİKAL MÜCADELE YENİ TEHDİTLER ALTINDA

MC iktidarı demokratik hakları kısıtlamaya, ülkede cadı kazanları ve faşizan baskılar kaynatmaya ağırlık verirken, sermayedar kesimin bir başka örgütünde, MESS'de bir dizi önemli karar alındı.

MESS genel olarak Türkiye sermayedar sınıfının en önemli örgütlerinden biri. Tekstil İşverenleri Sendikası ile MESS (Madeni Eşya Sanayii İşverenleri Sendikası) bugün sermayenin en güçlü ve kilit ekonomik örgütleri olarak dikkati çekiyor.

Ancak biz Otomobil-İş üyeleri ve işkolumuzda çalışan bütün işçi arkadaşlarımız için MESS'in özel bir önemi var. MESS bilindiği gibi işkolumuzdaki işveren örgütlenmesinin temeli, esası. İşkolumuzdaki bütün sendikalar işveren örgütü olarak karşısında MESS'i buluyor.

MESS genel kurulu geçtiğimiz ayın ilk günlerinde toplandı. Bu genel kurulda belli başlı maddelerini aşağıda özetlediğimiz bir dizi çok önemli kararlar alındı. Kararların her birinin tek amacı var: İşçi sınıfının ekonomik, demokratik, sendikal mücadelesini boğmak, bu pahalılık cehenneminde bir nebze soluk alabilmek için sahip olduğumuz tek silahı, Grev hakkını fiilen işlemez hale getirmek.

Bu anti demokratik, bu en temel haklarımıza birer açık saldırı niteliği taşıyan kararları eleştirmeden önce kısaca bir özetleyelim.

MESS Genel Kurulu kararlarına göre:

- İŞVERENLERİN TEK TEK TOPLU SÖZLEŞME İMZALAMALARI VE İŞÇİ SENDİKALARINA KARŞI TEK BİR İŞYERİ OLARAK ÇIKMALARI ÖNLENECEKTİR. TOPLU SÖZLEŞME TASLAĞI HAZIRLAMAK, İŞÇİ SENDİKASININ TASLAĞINI ALMAK, SÖZLEŞME GÖRÜŞMELERİNE KATILMAK, UYUŞMAZLIĞA GİTME KARARINI VERMEK, LOKAVT KARARI ALMAK VE UYGULAMAK YA DA TOPLU SÖZLEŞMEYİ İMZALAMAK BUNDAN BÖYLE MESS'E AİT OLACAK, İŞVERENLER BUNA KAYITSIZ ŞARTSIZ UYACAKLARDIR. KABUL ETMEYEN İŞVERENLER MESS'DEN İHRAÇ EDİLECEKLERDİR.

- MESS'İN GREV LOKAVT FONLARI KESİNLİKLE TAKVİYE EDİLECEKTİR. MESS MADDİ VARLIĞINI 150 MİLYON LİRAYA ÇIKARMAK ÜZERE ÖZEL BİR "DAYANIŞMA FONU" OLUŞTURULACAKTIR. AYRICA BUGÜNE KADAR İŞVERENLERİN, MESS'E ÖDEMEK ZORUNDA OLDUKLARI AYLIK AİDATIN 2.400 LİRA OLAN TABANI 4.800 LİRAYA, 600 BİN LİRA OLAN TAVANI DA 1 MİLYON LİRAYA YÜKSELTİLDİ.

Görülüyor MESS Genel Kurul kararlarıyla işverenler arasındaki örgütlenme iyice pekiştirilmekte, işveren örgütlerinin maddi gücü olağanüstü arttırılmaktadır.

Acaba, MESS bu kararları alırken neyi amaçlamaktadır?

Öncelikle sendikaların her geçen gün çığ gibi artan fiyatlara karşı ileri sürecekleri ücret artışı isteklerini boğmayı amaçlıyor. Bu hedefe ulaşabilmek için sermayedar sınıf en uzun grevleri göğüslemeyi göze almış durumda. Son sını[r]ına kadar zorlanıp kabartılan Grev ve Lokavt fonları ile Grev silahımıza karşı uzun süre direnebilmeyi hesaplıyorlar.

Bu arada, işyerlerini tek tek işçi sendikalarıyla karşı karşıya gelmekten men ederek karşımıza tek bir örgütte, yani MESS'le çıkmayı hesaplıyorlar. MESS Toplu Sözleşmeleri eskisi gibi her işyeri için tek tek imzalamayı değil, dört tip toplu sözleşmeden birini imzalamayı öngörüyor.

Kısa bir yazı çerçevesinde MESS'de başlayan bu ekonomik, demokratik haklarımızı boğmaya, etkisizleştirmeye yönelik saldırıyı yeterince tartışmak mümkün değil. Ancak şu mutlaka vurgulanmalıdır:

İşçi sınıfının yükselen gitgide daha örgütlü, daha bilinçli hale gelen mücadelesi sermayedar sınıfı ürküt-müştür. Bu bilinçlenmeyi, bu haklara sahip çıkışı bu uyanışı önlemek için sermaye cephesi çok yönlü bir saldırı içindedir.

Sınıfımızın en bilinçli, en uyanık, en ileri unsurları bugün bir dizi faşizan baskının, bir dizi antidemokratik saldırının açık tehdidi altındadır.

Bu saldırılar hedefine ulaşacak mı? Kuşkusuz hayır. Bugün saflarımızdaki büyük uyanış bu yargımızın en canlı teminatı. Ancak bu, saldırıların kendiliğinden etkisiz hale geleceği anlamında değildir. Gerek MC iktidarının gerek MESS gibi işveren örgütlerinin gerekse alinteri simsarı sarı sendikaların gerekse işverenlerin faşist komandolarını[n] çok yönlü saldırılarına işçi sınıfı olarak örgütlü, bilinçli, kararlı ve disiplinli bir şekilde ve aralıksız karşı koymayı başarmak zorundayız.

MESS kararlarına karşı yukarıda işaret ettiğimiz direnmenin başlıca odağı uzun çok uzun Grev'lere hazır olmaktır. Toplu sözleşme görüşmelerinde Sendikamızla birlikte çelik üye duvarı geçit vermemelidir. Ancak o zaman MESS'in bu saldırısı sonuçsuz kalacak, işçi sınıfımızın mücadelesi yeni boyutlara uzanacaktır.

le orantılı olarak toparlanma ve birlikte hareket etme süreci hız kazanmıştır. İşçi sınıfının diğer emekçi katmanlarla birlikte giderek kendisine bir iktidar alternatifi olmaya başlaması sermayeyi tedirgin ediyor ve korkulu rüyalar gördürüyor. Sermayenin bu panik ve hırsıyla yapamayacağı yoktur. Bu tedbirler de işlemezse, hep o sözünü ettiğimiz ‘faşizm’ yönetimine başvurması işten bile değildir.” Otomobil-İş, MESS kararlarının “faşist tırmanışla yakın ilişkisi” olduğu değerlendirmesini yapıyordu:

Faşizmin en klasik yöntemlerinden birisi işçi ücretlerinin dondurulması ve gerçek Sendikal hareketin boğulmasıdır. MESS toplantısını, işin bu yanı sıra da çok iyi değerlendirmemiz gerekiyor.

Yazıda MESS Genel Kurulu’nun, büyük sermaye sahipleri ile küçük sermaye sahipleri çekişmesine sahne olduğu da vurgulanıyordu. Genel Kurul’da, grev ve lokavt dayanışma fonunun küçük sermaye

aleyhine bir niteliğe kavuşturulması tartışmalara yol açmış, ancak sonunda büyük balık yine küçük balığı yutmuştu. Değiştirilen yönetmelik madde- siyle, her MESS üyesi işveren bir kereye mahsus olmak üzere işyeri personeline ödediği ücretin yüzde 5’ini grev-lokavt dayanışma fonuna vermekle yükümlü kılınmıştı:

Tam da bu noktada bir gerçek daha ortaya çıkıyor; Emek cephesinde karşı sermaye ne kadar bütünlüğünü korusa, yine de kendi arasındaki iç çekişmeler sürmekte ve daha da artmaktadır. Bu da sermayenin egemenliğine dayanan sistemlerin tabiatına uygundur.

“Kâr hep daha fazla kâr hırsı burjuvazinin bir kesiminin, diğerini yutmasını getirir. Amansız bir rekabet sürer gider. Bu rekabet sonucunda ortaya çıkan tekeller için küçük sermayeyi susturmanın yollarından biri de yine faşizan tedbirler olabilmektedir.”⁵⁸¹

TÜRK-İŞ: “İŞVERENLERİN MİLLÎ ÜCRET POLİTİKASI”

Türk-İş, grup sözleşmelerinin işyeri düzeyinde yürütülen toplu sözleşmeler yerine, işçi ve işveren sendikaları arasında bölge ve giderek işkolu düzeyinde toplu sözleşmeleri ortaya çıkaracak bir adım olduğunu belirtmiş ve sermayenin grup sözleşmesi politikasına karşı çıkmıştır.

Türk-İş grup sözleşmelerine karşı çıkarken işyerleri arasındaki eşitsizliklerden ve bu nedenle küçük ve verimsiz işyerlerine göre ayarlanacak ücretlerin bütün işyerlerine uygulanacağı kaygısından hareket etmiştir. Türk-İş, işverenlerin istedikleri “millî ücret politikasını” bu yolla gerçekleştirmeye çalıştıklarını kaydetmektedir:

Grup sözleşmeleri, işyeri seviyesinde yapılan toplu sözleşmeler kaldırılarak işçi teşekkülleri ile işveren teşekkülleri arasında grup, bölge ve giderek işkolu seviyesinde yapılacak anlaşmaları ortaya çıkaracak bir sistem getirmek üzere atılacak ilk adımdır.

İşçi kesimi olarak böylesine düzensiz, çeşitli büyüklüklerde işletmelerin bulunduğu, işlet-

melerin belli ekonomik kurallara göre idare edilmediği ve pek çoğunun rantabl olmadığı, hatta bu durumlarıyla zaten kıt olan girdilerin israfına yol açtıkları bir ekonomide grup, bölge veya işkolu seviyesindeki sözleşmelere gidilmesinin ve bunların giderek mevzuata konulmasının kesinlikle karşısındayız.”⁵⁸²

DİSK VE MADEN-İŞ’İN GRUP SÖZLEŞMESİNE YAKLAŞIMI

DİSK ve Maden-İş grup sözleşmesine daha ilk andan itibaren karşı çıktı. Sermayeden gelen ve üstelik son derece ısrarlı bir şekilde dayatılan bu model, işçi arasında da tedirginlik yaratmıştı.

Maden-İş, 1976 yılı Mayıs ayının son haftasında işverenlerin düzenlediği bir toplantıya dikkat çekiyor ve toplantının başında “İşverenler sendikalara karşı savaş açtılar” şeklinde değerlendirildiğini kaydediyordu. Bu toplantının ardından MESS’in 28 Temmuz 1976’da toplanan 19. Genel Kurulu’nda işçi ücretlerinin dondurulması, işkolu seviyesinde toplu sözleşme yapılması ve sendika sayısının azal-

tilması için yasalarda değişiklik yapılması doğrultusunda girişimlerde bulunulmasının kararlaştırıldığı belirtiyordu:

Açıkça görüldüğü gibi bu önlemlerin (tedbirlerin) temel hedefi işçi sınıfının ekonomik ve toplumsal yaşam düzeyini geriletmek veya en azından işverenlerin çizdiği 'gelişme' sınırı içine hapsedmektir.⁵⁸³

DİSK ve Maden-İş'in grup sözleşmesine karşı çıkışını birbirine bağlı birkaç noktada ele almak mümkündür:

1. DİSK ve Maden-İş "grup sözleşmesi" önermesini, öncelikle siyasi hedefleri olan bir dayatma olarak değerlendirmiştir. Genel Başkan Türkler, MESS'in esas amacı Maden-İş'i zayıflatarak DİSK'i geriletmek ve böylece demokrasi savaşımını, sınıf sendikacılığının gelişimini frenlemek olduğunu söylemiştir: "MESS'in amacı büyük işverenlerin daha çok sömürmesini, böylece daha fazla kâr etmesini sağlayıcı bir ortam yaratmaktır. Bu nedenle MESS'in bu saldırısı açıkça siyasal bir anlam taşımaktadır."⁵⁸⁴

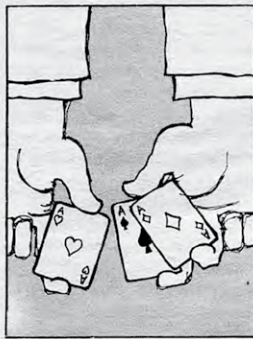
2. DİSK ve Maden-İş grup sözleşmesine, toplu pazarlık düzenini değiştirecek bir ara model -bir geçiş modeli- olduğu tespitiyle karşı çıkmıştır. Maden-İş'e göre grup sözleşmelerinin esas amacı, işyeri toplu sözleşme düzeninin terk edilerek yerini işkolu sözleşmesine bırakmasıdır. Böylece işçi sendikası, o işkolundaki işveren sendikasına üye tüm işyerlerini aynı anda karşısında bulacaktır. "İşverenler adına işveren temsilcilerinin izleyecekleri

ortak ücret politikası sonucunda büyük bir işyeri ile orta ya da küçük bir işyerinin verecekleri ücret zamları arasında fark kalmayacaktır. Daha açıkçası tekelleşme ve sermaye yoğunlaşması hızlanacaktır. MESS ücret artışlarını ve sosyal hakları alabildiği-ne sınırlamak istemektedir."⁵⁸⁵

3. Maden-İş'in grup sözleşmesine karşı çıkışının çok önemli stratejik nedenleri de vardı. Maden-İş tekellere karşı yeterli hazırlıklara sahip değildi, bu çerçevede "uzun süreli toplu grev deneyimi" yoktu ve mali olanakları kısıtlıydı.⁵⁸⁶ Bu çerçevede Maden-İş, MESS'in stratejisine ilişkin olarak şu saptamayı yapmıştır: "Bizi tek tek işyerlerinde değil, grup içindeki tüm işyerlerinde greve zorlamak istiyorlardı. Binlerce işçiyle uzun süreli greve dayanmak mümkün olmadığı için sendikanın önünde iki yol kalacaktı: Ya düşük ücretlere 'evet' demek, işçi çıkarlarını korumamak, ya da uzun süreli toplu greve dayanamayıp parçalanmak, dağılıp gitmek."⁵⁸⁷

4. Maden-İş'in grup pazarlığına karşı çıkışının dayandığı bir önemli tez ücret politikasına ilişkindir. Maden-İş ortak ve tek bir ücret zammı uygulamasının tekelleri sermayenin yükünü azaltırken küçük ve orta sermaye gruplarının, tekelleri kapitalizm koşullarında kaldıramayacağı bir yükün altına gireceğini öne sürmektedir. Bu teze göre grup pazarlığı sürecinde küçük ve orta sermaye grupları bir yandan üst işveren örgütünün baskısı, diğer yandan da sendikanın başlatmak zorunda olduğu grevle karşı karşıyadır. Kaldı ki grup içindeki, tekellere bağlı olmayan ve düşük kâr oranına sahip küçük

ve orta işletmelerin gücü, grup sözleşmesinin koşullarını aşağı çeken bir etki yapıyordu. "Bu ise genel olarak işçiler ve küçük işletmelerin zararına ve tekellerin yararına sonuçlar ortaya çıkarıyordu."⁵⁸⁸ DİSK ve Maden-İş'in tezi; tekelleri sermayenin bu yolla bir yandan "küçük ve orta sermayeyi iflasa sürükleyip, onların sermaye ve pazarlarına el koyarken" bir yandan da "fili olarak ücret artışlarını frenleyeceği" ve greve zorladıkları sendikaların zayıflamasını sağlayacağı yönündedir.⁵⁸⁹



TOPLU SÖZLEŞME DÜZENİ

eskimiş yeni oyun : grup sözleşmeleri

Türkiye işçi sınıfı, sömürüye ve faşizme karşı tarihsel savaşımı ile toplumsal gelişmeye damgasını vura vura ilerliyor. Türkiye işçi sınıfı, tarihimizin

mez kâr nırslarından oluşan dünyaları yıkılmasın diye, bu kahrolası sömürü ve baskı düzeni sürsün diye yapmayacakları şey yok. Bütün yaptıkları

lizmin güdümü-kontrolü altında bulunduğu için, hammadde ve enerji fiyatlarını, kredi faizlerini ve hatta yatırım alanlarını kesinlikle saptamak olanak-

1 MAYIS 1977

*Beş yüz bin emekçi vardık
Taksim Meydanı'na girdik
Öyle bir İstanbul gördük
Sorarlar bir gün sorarlar
~ Ruhi Su*

1 Mayıs 1977'de Taksim Meydanı'nda büyük bir kalabalık ve büyük bir coşku vardı. Marşlar söyleniyor, halaylar çekiliyordu. Kürsüde Süleyman Üstün ve Sıtkı Coşkun mitinge katılan kuruluşları tanıtıyordu. Mitinge 99 sendika ve 53 dernek katıldı. Kalabalık nedeniyle DİSK Genel Başkanı Kemal Türkler, konuşmasına gecikmeyle, ancak 18.30'a doğru başlayabildi.

Türkler konuşmasında Taksim Meydanı'nın adının 1 Mayıs Meydanı olarak değiştirilmesi önerisini mitinge katılanların oyuna sundu. Öneri coşkuyla kabul edildi. Türkler konuşmasının sonuna doğru kitleyi saygı duruşuna çağırdı. Saygı duruşunun sonunda sessizlik iki-üç el silah sesiyle bozuldu. Hemen ardından başlayan seri ateşler ve polis panzerlerinin alana girmesi büyük bir panik yarattı. Pek çok insan polis panzerlerinin altında ezilerek ve kalabalık arasında boğularak ya da vurularak öldürüldü... yaralandı.

1 Mayıs katliamında öldürüldükleri tespit edilen 41 kişi: Ahmet Gözükara, Aleksnados Konteus, Ali Sidal, Ali Yeşilgül, Bayram Çıtak, Bayram İyi, Bayram Sürücü, Diran Nigiz, Ercüment Gürkut, Garabet Akyan, Hacer İpek Saman, Hamdi Toka, Hasan Yıldırım, Hatice Altun, Hikmet Özkürkçü, Hüseyin Kırkın, Jale Yeşilnil, Kadir Balci, Kadriye Duman, Kahraman Alsancak, Kenan Çatak, Leyla Altıparmak, Mahmut Atilla Özbelen, Mehmet Ali (Mustafa) Elmas, Mehmet Ali Genç, Mehmet Ali Kol, Meral Cebren (Özkol), Mustafa Ertan, Mürtezim Ortulu, Nazan Ünal, Nazmi Arı, Niyazi Darı, Ömer Narman, Özcan Gürkan, Ramazan Sarı, Rasim Elmas, Sibel Açıkalın, Tefik Beysoy, Yücel Elbistanlı, Ziya Baki ve kimliği meçhul 35 yaşlarında bir erkek.⁵⁹⁰

Otomobil-İş, 1976 1 Mayıs'ının öncesinde 1 Mayıs'ı "Uluslararası İşçi Sınıfının Birlik ve Dayanışma Günü" olarak ilan etmişti: "Renkleri, dilleri, dinleri farklı olsa da, dünyanın beş kıtasında sömürüye, ezgiye, baskıya karşı mücadele veren tüm işçilerin ortak bayramıdır 1 Mayıs. Uluslararası işçi sınıfının birlik ve dayanışma günüdür. Sömürü düzeninin ortadan kaldırılması için yürütülen mücadelenin, bu uğurdaki azim ve kararlılığın bir kez daha bilendiği gündür 1 Mayıs."⁵⁹¹

Buna karşılık, *Otomobil-İş* dergisinin Mayıs 1977 sayısında 1 Mayıs'la ilgili herhangi bir kutlama, değerlendirme yazısı, dahası tek bir haber yoktur. Bu sessizlik, 1 Mayıs alanının kana bulanmasının ardından yayınlanan *Otomobil-İş*'in Haziran 1977 sayısında da korunmuştur.

Otomobil-İş, 1978 Mayıs sayısında, 1976 Nisan sayısında yayınladığı imzasız kutlama yazısını tarih ve kimi küçük ifade değişiklikleriyle yeniden yayınlıyacaktır. Sendikayı bağlayıcı nitelik taşıyan kimi "imzasız" yazılara karşı *Otomobil-İş* Genel Başkanı ve Genel Sekreteri 1 Mayıs'lara mesafeli olmuşlardır.

Otomobil-İş Genel Başkanı Aydın Özeren yıllar sonra, 2018 yılının Kasım ayında kendisiyle yaptığımız söyleşide, 1 Mayıs'ın Amerika'da işçilerin işverene karşı ilk direnişi olduğunu söyledi: "Türkiye'ye gelmiştir bu ama bir bahar bayramı olarak gelmiştir. Kaldı ki bizim işçimiz daha o devrede daha o acıyı çekmemiş. Orada işçi hareketi var Türkiye'de işçi hareketi yok. Hala da yok. İşçi yürüyor ama nasıl yürüyor. Bir karambole geliyor orada yürütüyorlar iş orada bitiyor. Amerika'da bu işverene karşı bir direniş bir hareket ve netice alınan bir hareket. Burada 1 Mayıs'da ne yaptılar. Maden-İş ne yaptı, netice ne. Toplu sözleşmeler ortada. Benim 1 Mayıs'ı Türkiye'de bir işçi hareketi olarak kabul etme imkân yok." Özeren, '70'lerde sendika olarak 1 Mayıs alanlarında olmadıklarını kaydetti:

Hayır! Kutlamam. Çünkü bir işçi hareketi değil 1 Mayıs bizde. Ne yapmışlar 1 Mayıs'ta anlatsınlar? 1 Mayıs ne biliyor musunuz? Bir yerde işçinin refaha erişmesi değil mi? Ne yapmışlar şimdiye kadar? Toplu sözleşmeler ortada, toplu sözleşmelere göre konuşmak lazım. Başındaki adam ateşe atacak kendini o zaman yürütecek. O ateşteki adamı çekip çıkarma şanssı yok işçinin. Türkiye bu. Kemal Türkler'i bile o ateşten çıkartamadılar. Bu kadar hizmeti var ama ateşten çıkaramadılar. Bir adama sahip olamadılar vuruldu. Yok öyle yağma.⁵⁹²

O yıllarda Otomobil-İş Genel Sekreteri olan Sami Ataç da, 70'lerde kutlanan 1 Mayıs'lara katıldıklarını söyledi: "Katılmadım. Sendika olarak katılmadık. Ama işçilerden gidenler oldu. Ama biz gitmedik." "Otomobil-İş'in DİSK dışında alternatif bir kutlaması oldu mu?" sorusunu ise Ataç, şöyle yanıtladı: "1 Mayıs'ın için hiçbir kararımız yoktu. Ama işçi bayramı olarak [kabul ediyorduk]. Tatildi zaten... Yapmadık. Hatırlamıyorum onu."⁵⁹³

KONTG-GERİLLA

1987 yılında, MİT'ten sorumlu eski Başbakan Yardımcılarından Sadi Koçuş, 1 Mayıs katliamının Kontr-Gerilla tarafından düzenlendiğini açıkladı:

Bunu tertipleyenler vardı. İç ve dış mihraklı, isteyenler vardı. (...) Kontr-Gerilla, gerillaya karşı biz Kontr-Gerillayız diyen birtakım insanlardan oluşan bir örgüt.

Bunların, gerilla, komando oldukları kendilerin-

Cumhuriyet

EDEBİYAT
YÖNETİMİ
NURİ PKADIL
SADIK SAKINER YÖNETİM KURULU
TÜRKİYE
P. 6. 81. İstanbul-İSTANBUL

31. MAY 1977

Kurucu: YUSUF NADİ

200 KURU

2 MAYIS 1977 HABERİ

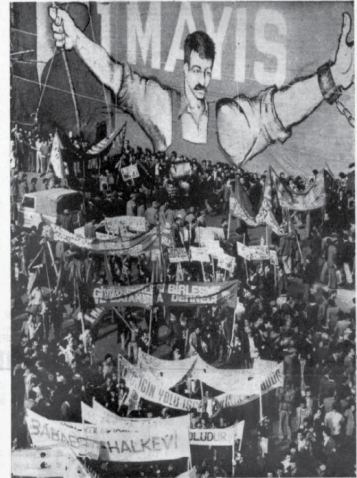
Törene yüzbinlerce kişi katıldı

Bir topluluğun törene katılması... (İSTANBUL HABER SERVİSİ)

OLAYLARIN TERTİP OLDUĞUNU BELİRTEN BELEDİYE BAŞKANI AHMET İSVAN, «TOPLUM POLİSİ BEFİN SULARI DİREKSİYON ÜZERİNE MEVZİLENEREK ATEŞ EDENLERİ GÖSTERDİĞİM SİRADA DOVULMEYE BAŞLANDIM» DEDİ.

1 Mayıs kanlı bitti: 33 ölü

(İSTANBUL HABER SERVİSİ)



1 Mayıs töreni için toplanan kalabalık bir kalabalık. (İSTANBUL HABER SERVİSİ)

HÜKÜMET OLAĞANÜSTÜ TOPLANDI



1 Mayıs töreni sırasında çıkan ateşin sonucunda meydana gelen olaylar. (İSTANBUL HABER SERVİSİ)

■ Başbakan Demirel toplantılardan önce «Sıkıyönetim söz konusu değil» dedi. Ecevit, «Seçimler yollatılacağı tertipler yoğunlaşıyor, kuşurmaları kapılamak gerektiğini söyledi»

ANKARA, 31 Mayıs (Haber Servisi) - Başbakan Turgut Özal, 31 Mayıs akşamı Ankara'da düzenlenen bir toplantıda, «Sıkıyönetim söz konusu değil» dedi. Ecevit, «Seçimler yollatılacağı tertipler yoğunlaşıyor, kuşurmaları kapılamak gerektiğini söyledi»

Kanlı olayın diğer fotoğrafları ve haberleri 8-9 ve 12. sayılarda

Cumhuriyet, 2 Mayıs 1977.

den menkul, ama bunlar bir makamdan yetki alıyolar. Nedir o makam? Belki Cumhurbaşkanı ve Genelkurmay Başkanı'nın emri var, bilemiyorum, ama Millî İstihbarat Teşkilâtı olduğu kesindir. (...)

Bazı isimleri tanıyorum, bunların içinden o zaman bu işleri yapan Binbaşı, Yarbay ve, Yüzbaşı gibi rütbeli kimselerden bahsedilirdi. Hatırladıklarım, MİT'de çalışıyorlardı. (...)

Ama asıl suç emri verenlerindir.

Hürriyet, 8 Mayıs 1987.

BÜYÜK GREV: “ÇARKLAR DURDU ELİMİZDE!”

Otomobil-İş Genel Başkanı Aydın Özeren 1977 yılı başlarında *Otomobil-İş* dergisindeki Başyazı’da DİSK’i değerlendirirken, DİSK içinde “aşırı sola açılan yelpazenin tüm partilerinin militanlarının” mücadelesinin kıran kırana devam etmekte olduğunu, “bölge temsilciliklerine aşırı uçlardan militanlar yerleştirilmesi için CHP’li kisvesi altında” çalışmalar yapıldığını yazmaktadır. Özeren, işçileri alâkadar eden ana konu olan toplu sözleşmenin “hedefinden saptırılmış politik araç olarak” kullanılmakta olduğunu da kaydetmektedir:

Disk başkanı demeçlerini tamamen politikaya dönük olarak sürdürürken işverenlerin Toplu İş Sözleşmesi düzeninde yeni oyunlar tezgâhladıklarını görmemezlikten gelerek bu konuda hiçbir ağırlık koymamaktadır.

Nitekim ki. Disk bünyesinde mevcut 45 işyerinin sözleşmesi uyuşmazlığa intikal etmiş, on iki işyerinde alınan Grev kararlarını uygulayamaz hale gelmişlerken halen işveren sendikalarına karşı Disk bünyesinde bir çıkış gelmemesi bünye içinde yeni tasfiyelerin olacağı göstermektedir.⁵⁹⁴

Özeren’in işveren sendikalarına ve elbette MESS’e karşı sözünü ettiği çıkış, bu satırların kaleme alınmasının üzerinden birkaç ay geçmeden gerçekleşecek, Maden-İş, 30 Mayıs 1977 tarihinde, saat 14:00’de MESS’e karşı 23 fabrikada birden “DGM’yi ezdik, sıra MESS’te!” belgisiyle greve



çıkacaktı.⁵⁹⁵ 30 Mayıs günü greve çıkan kimi fabrikaların kapılarına grev kararları aylar öncesinden asılmıştı. Bazıları bir yıla yakın bir süredir grev bekliyordu ve MESS’e bağlı 11 fabrikada daha Maden-İş’in 1976 Ağustosundan başlayarak aşamalı olarak başlattığı bir dizi grev de sürmekteydi.⁵⁹⁶ 30 Mayıs toplu grev çıkışından bir gün sonra Maden-İş, MESS’e bağlı 2 işyerinde daha greve çıktı. Mayıs sonunda, MESS’e karşı 36 fabrikada, 10 binden fazla işçi grevededir.

“*Büyük Grev*, Maden-İş ile MESS arasında, ilk kıvılcımı 1975 Kasım ayının ilk günlerinde küçük bir fabrikada ateşlenen, 1976 yılı içinde tek tek, 1977 Mayısının sonunda toplu grevlerle, aynı yılın Ekim’inde uygulanan toplu lokavtlarla süren ve 1978 Şubatının ilk günlerinde anlaşma tutanağının imzalanmasıyla sona eren bir büyük mücadelenin öyküsüdür. Böyle uzun bir zaman dilimine yayılmış olsalar da grevleri *Büyük Grev* yapan, 1977’dir. 1977 Mayısındaki toplu grev çıkışıyla birlikte Maden-İş’in MESS’e karşı yürüttüğü bu grev dalgası, *Büyük Grev* olarak anılır olmuştur.”⁵⁹⁷

Büyük Grev’den hemen önce MESS, Türk-İş’e bağlı Türk Metal Sendikası’yla Şubat 1977’de Ege Bölgesindeki iki işyerinde, Mart 1977’de ise İstanbul’daki 8 işyerinde grup sözleşmeleri imzalamıştı.⁵⁹⁸

30 Mayıs toplu grev çıkışından önce tek tek uygulanan grevlerde uyuşmazlık, başlangıçta sendikanın ücret taleplerinin yanında, kısa süreli iş haftası, ikramiyelerin, kıdem tazminatının, yıllık ücretli



izinlerin arttırılması noktalarındaydı.¹¹ 16 Eylül 1976 DGM direnişinin ardından, direnişe katıldıkları gerekçesiyle işten çıkarılan Maden-İş üyelerinin işlerine iadesi talebi de *Büyük Grev*'in başta gelen uyuşmazlık konuları arasına katılacaktı.⁵⁹⁹ *Büyük Grev*, MESS'in grup sözleşmesi dayatmasına karşı ve MESS'in oyununu bozmak için başlatılmıştı. Maden-İş, "Hodri meydan!" demişti.⁶⁰⁰

Büyük Grev, solda kimi eleştirilere neden oldu. Aziz Nesin'in *Büyük Grev* adını taşıyan masal-öyküsü bu

eleştirileri doruğa çıkardı. Otomobil-İş'in, Maden-İş'in MESS'e karşı yürüttüğü *Büyük Grev*'le ilgili eleştirileri de *Otomobil-İş* dergisinin satırlarında yer almaktaydı. Otomobil-İş Genel Başkanı Aydın Özeren, 1977 Temmuz ayında şunları yazıyordu:

Hatta kamu oyuna Grevdeki işyerlerinin sayıları ile işçi sayıları doğru yansıtılmamıştır. Türkiye'de halen tüm iş kollarında Grevdeki işçi sayısı yirmi bini geçmezken şişirme haberlerle gayet ciddi bilinen gazeteler bile

GERÇEKLERİ GÖRENLERE SELAM OLSUN

Aydın Özeren / Başyazı

Uzun süreden beri işverenler konfederasyonu belli bir plân çerçevesi içinde gerçek işçi hakları üzerinde kısıtlamalar yaparak, uygulama sahasına soktuğu konularda ilk denemesini Tekstil iş kolunda yapmıştır.

Her nedense Türk-İş ve Disk'e bağlı Tekstil sendikaları bu oyuna gelmişler plân en iyi biçimde tatbik sahasında başarılı olmuştur.

Kendini diğer işkolundaki sendikalardan daha farklı gören MESS Konfederasyonu[nun] plânının dozunu kaçırarak kadar ileriye giderek, Türkiye'nin Sanayii ve Ekonomik durumunu hiç hesaba katmadan yalnız kendine bağlı işverenleri memnun edebilmek için harekete geçerek işçi haklarında daha büyük kısıtlamalara gideceğini beyan ederek prensip kararları almaktan çekinmelerinin anlamı sömürü düzenine daha çok katkıda bulunmak istemeleridir.

Aslında bu basit oyun işverenlerin yeni imkânlar elde etmesine yardımcı olurken her an ileride kendilerine rakip olabilecek, gelişmekte olan işyerlerinden de kurtardı.

Çünkü MESS Yönetim Kurulu boşuna büyük kuruluşların sözcülerinden kurulmadı. Konunun derinliğine inildiğinde Grevler işverenlere hiçbir şey kaybettirmede diyebiliriz. MESS'In ödediği Grev fonu ilginç rakkamlara ulaşmıştır.

Grevdeki işyerlerinin %90'nın yıllık bîlânçolarından, aylık kârlarına bakıldığında bu miktarın çok üstünde grev ödeneği aldıkları görülür.

Şimdiye kadar yıllarca ödedikleri MESS aidatlarını rahatlıkla vergiden düşmüşler bîlânçolarını ayarlamaları imkânı bulmuşlar şimdi de ödediklerinin toplamını vergisiz faizsiz üç dört ayda alabilme imkânını kendileri hazırlayarak doğuran para kulübünü devre-

ye sokmuşlardır.

İşte bir taşla iki kuş vurmak buna derler.

Aslında bölgesel toplu sözleşmeler, işçi haklarının kısıtlanması pozlarının hepsi numara, bu dar boğazda bankalardan dışa transferlerin yapılmadığı bu ortamda hiçbir şey kaybetmeden grubunu muhafaza eden MESS iş kayıplarından Türk ekonomisi ve sanayii üzerinde halen görüş beyan etmekte kendini gülünç duruma düşürmekten vazgeçmeyişi ilginç.

Zaten bölgesel toplu iş sözleşmelerini Disk'e ve Türk-İş'e bağlı sendikalarla evvelce yapmıyor muydu. Toplu iş sözleşmeleri hızla yükselen hayat şartları karşısında nasıl sınırlanabilir. Buna imkân var mıdır. İşyerinden iş güvenliğinin ortadan kaldırılmasının olasılığı nasıl izah edilebilir, ücret artışlarına mani olunabilir mi[?]

Ancak bunları yandaşlarınla pazarlık edebileceklerini düşünenler, görüşlerini tabanın reddetmesi ile taraflar olarak allak bullak oldular. Kapı arkası plânlar bozuldu. Grevdeki işçileri dize getirmek için doksan günde bin lira ödemeler lokavt yapılacak diye işçileri korkutmalar para etmedi. Kurnaz sendikacılar işçileri içeri girecekmiş gibi Ağustos 26'da işyerleri kapılarına tehdit mangaları sürerek girişe mâni olma numaraları ile ne yapalım işçi kapıyı zorladı sendikada toplu sözleşme imzalamaya mecbur oldu şeklini hiç kimseye yutturamayacaklardır.

İşçiler bağlı bulundukları Maden-İş yöneticilerin oyunlarını işyerleri kapılarının önüne gelmemekle bozdular ve sınıf bilinci şurunu göstererek Grev sonrası gerçek sendikalarını bulacaklarını simgelediler.

Devrimci maskesi altında gizlenen Disk'e bağlı Maden-İş'in gerçek yüzünü tüm kamuoyuna gösteren işçilere selam.

Otomobil-İş, Sayı 57, Ağustos-2 1977.

Madenî Eşya kolunda kırk bin işçi Grev'e gitti diyerek yanlış haberler verenler, Türk işçisi sanayii durduruyor havasını dalgalandırmaya çalışmışlardır.

İşçiler sahipsizmiş gibi Grevlere yardım kampanyası yürüten gazeteler ortaya çıkmış, işçilerin prestiji ile oynanmıştır.

Aslında bu Grevlere sebebiyet veren işveren kesiminin oyunlarını hiç kimse açıklamaya cesaret edememiştir.

Türk sanayisini durdurmaya çalışanlar işçiler değil işverenlerdir.

Çünkü sömürü düzeninin devamı bunu icap ettirmektedir. Dışa bağlı bulunan sanayimiz Türkiye'de büyük holdinglerle müşterek çalışmaktadır.⁶⁰¹

Büyük Grev'in başlamasının hemen ardından Otomobil-İş Genel Sekreteri Sami Ataç, "DİSK'in kurucusu, hatta DİSK'in özünü oluşturan Maden-İş'in grup sözleşmelerine şiddetle karşı olduğunu sağır sultan bile duymuşken, grup sözleşmesini ilk önce Maden-İş'in yapmış olduğuna işaret ediyordu. Ataç, Maden-İş'in MESS'le Bursa'da bağtlandığı grup sözleşmesinden söz ediyordu. Ataç, bu

durumda, Maden-İş'in kendi kazdığı kuyuya düştüğünü yazıyordu, hem de beraberinde on bini aşkın işçi ve onların aileleri ile... Ataç, toplu sözleşmelerin çalışanların ekonomik ve sosyal çıkarları için yapıldığını, anlaşma sağlanamaması halinde ise greve başvurulmasının yasal hak olduğunu, ancak Maden-İş'in son grev uyguladığı işyerlerinden çoğu için on ay öncesinde grev karan almış, fakat uygulamamış olduğunu kaydediyordu. Ataç, işçilerin aylık istihkaklarını almadan greve çıkarılmış olmalarını da eleştirmekteydi: "O zaman ilk akla gelen grevin çalışanların ekonomik ve sosyal çıkarları için değil, sendikacıların ideolojik çıkarları için yapıldığı gerçeğidir. Çünkü 5 Haziran 1977 günü genel seçimler vardır ve seçimlerden önce işyerleri mutlaka greve çıkarılmalıdır. İşte madalyonun bir yüzü." Ataç'a göre madalyonun diğer yüzü ise "istifhamlarla" doludur:

Şöyle ki; Maden-İş Sendikasının grev uyguladığı işyerlerinde işverenlerin bir kısmı, sözleşmeden doğacak farklara mahsuben grevden önce avans dağıttığını yine greve çıkan işçi kardeşlerimizden öğrenmekteyiz. Bu durumlar gösteriyor ki bu iş çoktan bitmiştir. Fakat sonunda grevle bu işi kotardık diyecekler ve neticede yine zarara uğrayan işçi sınıfı olacaktır.⁶⁰²

5 HAZİRAN SEÇİMLERİ

1977, 5 Haziran seçimleri ülkede terörün tırmandığı, siyasi gerginliğin giderek büyüdüğü, hayat pahalılığının arttığı bir dönemde yapıldı. İktidardaki MC hükümetinin Devlet Güvenlik Mahkemeleri'ni kurma çabası başarısız olmuş, 1 Mayıs alanında DİSK'in öncülüğünde sendikalar tarafından örgütlenen büyük miting/kutlama 41 kişinin ölümüyle sonuçlanmış ancak suçlular yakalanamamıştı. 1974 petrol krizinin yarattığı dış ticaret açığı, döviz darboğazı ve süreklilik kazanan enflasyon toplumda MC hükümetine karşı olan tepkiyi büyütülmüştü.

Terör eylemleri seçim kampanyaları boyunca da sürdü. CHP'nin seçim konvoyu 26 Nisan'da Tokat'ın Niksar ilçesinde, 27 Nisan'da da Gümüşhane'nin Şiran ilçesinde saldırıya uğradı. Bülent Ecevit'e, 29 Mayıs 1977 günü seçim gezisi için bulunduğu İzmir Çiğli Havaalanı'nda sui-

kast girişiminde bulunuldu. CHP'nin 3 Haziran 1977'de Taksim Meydanı'nda düzenleyeceği mitingde Ecevit'e suikast yapılacağı bilgisi/uyarısı Başbakan Demirel tarafından kendisine iletili. Ecevit, miting günü Taksim'de olacağını ama hiç kimsenin mitinge gelmemesini söyledi. Buna rağmen 3 Haziran günü yapılan miting CHP tarihinin en geniş katılımlı ve en coşkulu mitinglerinden biri oldu.

CHP'nin seçimden birinci parti olarak çıkması bekleniyordu ve öyle de oldu. 1973 seçimlerine göre oylarını 8 puana yakın arttırarak yüzde 41.4 oranında oy alan CHP, 213 milletvekili çıkararak Meclis'te birinci parti oldu. Ne var ki tek başına hükümet kurabilmek için gereken 226 milletvekili sayısına ulaşamadı.

21 Haziran 1977 tarihinde kurulan Bülent Ecevit'in Başbakanlığında Cumhuriyet Halk Partisi azın-

lık hükümeti güvenoyu alamadı. Bunun üzerine 21 Temmuz 1977 tarihinde Süleyman Demirel'in Başbakanlığında Adalet Partisi, Milli Selamet Partisi ve Milliyetçi Hareket Partisi koalisyonu olan 2. MC hükümeti kuruldu ve 5 Ocak 1978 tarihine kadar işbaşında kaldı. CHP Grubu adına verilen gensoru üzerine TBMM'nin 31 Aralık 1977 tarihli oturumunda yapılan oylama sonucunda güvenoyu alamayınca 2. MC Hükümeti düştü. 5 Ocak 1978 tarihinde Bülent Ecevit'in Başbakanlığında Cum-

huriyet Halk Partisi, Cumhuriyetçi Güven Partisi ve Demokratik Parti koalisyonu kuruldu. 14 Ekim 1979 tarihinde yapılan milletvekili ara seçiminde (Konya, Manisa, Edirne, Muğla ve Aydın'da) CHP'nin oylarının yüzde 30'un altına düşmesi üzerine Bülent Ecevit Başbakanlıktan istifa etti ve 12 Kasım 1979 tarihinde Süleyman Demirel'in Başbakanlığında Adalet Partisi hükümeti kuruldu. Demirel hükümeti 12 Eylül 1980 tarihine kadar işbaşında kaldı.

SEÇİMLERE GİRERKEN

A. Aydın Özeren / Başyazı

GENEL seçimlerin 5 Haziran 1977 günü yapılması sebebiyle tüm partilerin işçi oylarındaki büyük payı alabilmek için çok hızlı çalışma temposuna girdikleri görülmektedir.

Türkiye'de konfederasyon sayısının çoğalması bir yerde partilerin işine yaramaktadır.

Her parti kendini destekliyecek konfederasyonu bulma çabası içindedir. Konfederasyonlar ve onlara bağlı sendikalar da bu dayanışmadan kendilerine hisse çıkarmak çabası içindedirler. Partilerin ön seçim aday listesindeki sendikacıların çokluğu bunu saptamaktadır.

İki konfederasyonda bu secimde kendi guruplarından büyük sayıda sendikacıyı parlamentoya sokmak için her gün değişik beyanatlar vermektedirler.

Bilhassa Türk-İş bu konuda o kadar çok değişik pozisyonlara girmiştir ki az kalsın Türk-İş bölünmeyle karşı karşıya kalıyordu. Şu kısa süre içerisinde Türk-İş Yönetim Kurulu toplantılarında bir parti desteklenecek şekli ile girilmiş, netice alınamazsa Genel Kurula gidileceği söylenmesine rağmen bu kısa süre içinde Genel Kurul yapma olanağı da mevcut olmadığından kamu oyunu ve gurubunu uyutma politikasını seçmişlerdir diyebiliriz.

Önümüzdeki seçimlerde iktidara gelecek partiyi şimdiden saptamak mümkün olmadığından hangi parti kazanırsa kazansın Türk-İş bir yerde iktidar partisine yardımcı olduğunu belirtecek delilleri temin etmek için şimdiden harekete geçmiş büyük şehirlerde bazı kaynamalar temin ettirerek şube başkanları ve temsilcilerden oluşan guruplarla toplantılar yaparak bir partiyi destekleyeceklerini göstermek istemişlerdir.

Bunun en bariz misali İstanbul'da kalabalık bir gurupla yapılan sendikacılar toplantısında CHP'nin destekleneceği açıkça beyan edilmiştir.

Hemen akabinde İzmir'de 4 sendika şubesi bir toplantı yaparak AP'yi destekleyeceklerini kamu oyuna açıklamışlardır. Bunlar gibi birkaç toplantının daha

büyük şehirlerde yapılacağı kanısındayım. İşin ilginç tarafı bu şubelerin ye ona bağlı temsilciliklerin büyük bir çoğunluğunun genel merkezleri Ankara'dadır. Aynı örgüte bağlı gurupların kendi muhitlerinde ahkam kismeleri karşısında genel merkezin buna seyirci kalması tek kelimeyle dansıklı döğüşten başka bir şey değildir.

İşte bütün bunlardan sonra Türk-İş Konfederasyonu başkanı, icra kurulundaki iki AP adayını da göz önüne alarak seçimlerde sendikalarımızı serbest bıraktık demiştir.

Aslında bu konuşmada çok geç kalınmış, sendikalar içten bölünmüşlerdir.

Partilerin bir kez daha işçi kesimi üzerinde oynadıkları oyunda muvaffak olduklarını açıkça görmekteyiz. Böylece iktidara geldiklerinde karşılarında güçlü bir işçi örgütünün bulunmayışı arzuladıkları sistemin rahatça yürümesini sağlayacaktır. Yalnız Türkiye'de değil dünyanın bütün ülkelerinde iktidarlar karşılarında güçlü bir işçi örgütü görmek istemezler.

Disk'e gelince uzun süreden beri sendikacılıktan ziyade politik yolda geniş atılımlar yaparken TİP'in erken seçim için devreye gireceğini hesap edemediğinden CHP'yi destekler görünmeyi kendi gurubu için daha faydalı bulmasındandır.

Aslında Disk'in CHP programıyla, CHP'nin soluyla hiçbir yerde bağdaşmadığı da ortadadır. Bütün mesele TİP yoluyla parlamentoya bu seçimde girme durumu yok denecek kadar zayıf olması sebebiyle Disk'e bağlı sendikacılar Cumhuriyet Halk Partisinden adaydılar. İlerki günlerde bu şahıslar parlamentoya girerlerse TİP'in gurubunu kurma imkânını bulacaklar, böylece bir tasla iki kuş vurmuş olacaklardır. Disk gurubu zaten TİP'in kurucusu olduklarıyla övünmüyorlar mıydı? Bu oyunu CHP yutar veya yutmaz, bu bizim konumuzun dışında kalmaktadır.

Esas gerçek Türkiye'de adaylığını koyanların bağlı bulundukları sendikaların başında üyelerine ne hizmet verdikleri ortadayken parlamentoya aday olmaları artık sendikalarda, konfederasyonlarda kalabilme imkânlarını yitirdiklerini göstermektedir.

Otomobil-İş, Sayı 53, Nisan 1977.

Otomobil-İş 5 Haziran seçimlerinde açık bir tutum almadı. Aydın Özeren kendisiyle yaptığımız söyleşide, seçimlerde CHP'ye tam bir destek vermediklerini, bunun izledikleri sendika anlayışının gereği olduğunu söyledi:

Ecevit zamanında araba da verdik, bilmem ne de verdik. Ama sendikanın içine sokmadık. Parti girerse sendika biter. Seçimlerde tutum açıklamadık. Fiili destek verdik. Daha enteresan bir şey söyleyeyim, Kadıköy'deki sendikadayız ben CHP'nin Kadıköy ilçesine üyelik için başvurdum, üyelik gelmedi. Çünkü CHP ileride tehlikeli olabilecek adamları almaz. Halk partisi budur. Kendi dişine göre adam alır ama buna rağmen o partiye oy veririm.⁶⁰³

Özeren DİSK'in seçimlerde CHP'yi desteklemesi konusunda yaptığı değerlendirmede, DİSK'in, "TİP'in erken seçim için devreye gireceğini hesap edemediğinden CHP'yi destekler görünmeyi kendi gurubu için daha faydalı" bulduğunu ileri sürmektedir. DİSK'e bağlı sendikacıların CHP'den aday olmalarının nedeni de Özeren'e göre, "TİP yoluyla parlamentoya bu seçimde girme durumu yok denecek kadar zayıf" olmasıdır. Özeren, DİSK'li sendikacıların böylece Parlamente'ye girdiklerinde TİP grubunu kurma imkânı bulacakları değerlendirmesini yapmaktadır: "Disk gurubu zaten TİP'in kurucusu olduklarıyla övünmüyorlar mıydı?" Bu değerlendirme, Otomobil-İş Başkanı'nın sosyalist sol içindeki gelişmelerle ilgili çok da bilgi sahibi olmadığını ortaya koymaktadır. DİSK'in 1961'de kurduğu, 1965 ve 1969 genel seçimlerinde desteklediği TİP, 1. TİP'dir. O dönemde DİSK'e hâkim olan siyasi çizgi ve özellikle de Kemal Türkler 1975 yılında Behice Boran çevresinin kurduğu 2. TİP'e mesafelidir ve konfederasyon içinde 2. TİP üyesi sendikacılarla çatışma içindedir.

Otomobil-İş dergisinde 1977 5 Haziran seçimleriyle ilgili bir değerlendirme de Genel Sekreter Sami Ataç tarafından yapıldı. "Demokrasi ve Sendikalar" başlıklı yazısında Ataç şunları söylüyordu:

Fakat bu gün siyasi partilerin bu oyunlarına alet olan sendikalar, gittikçe parçalanmışlar ve hemen hemen her siyasi partiye bir konfederasyon kurulmasına sebebiyet vermişlerdir. Bunun başlıca sorumlusu da Türk-İş'dir, çünkü kuruluşundan bu yana partiler üstü politika derken, fakat her nedense hep iktidar partisinin yanında yer aldığı da aşîkârdır.

Disk'in ise artık amaçlarının tamamen su yüzüne çıktığı ve sendikacılığı araç olarak kullandığı gerçektir. Kaldı ki. Disk kuruluşunun 10.cu yılında davet etmiş olduğu yabancı sendikacıların hangi rejimin uygulandığı ülkelerden geldiğini ve neler konuştuklarını bir sendikacı olarak izledik.

Burada bir hususu daha açıklamak ta yarar vardır. Bu da Disk'in, 1977 seçimlerinde CHP'yi destekleme kararıdır. Bu karar her ne kadar sü[r]priz değil ise de, değerlendirmede yarar vardır. Çünkü, Disk ilkeleri bakımından CHP ile tam ters orantılıdır. Kaldı ki kendine daha yakın sol partiler mevcuttur. Bu partilerde faal vazife alan yöneticiler de bünyesinde bulunmaktadır. O halde Disk neden CHP'yi destekliyor. Desteklemiyorum derse acaba kaç tane CHP'li başka partiye oy verir? Soruları elbette ilk akla gelenlerdir.

Ancak Disk yöneticilerine şunu hatırlatmak isterim. CHP kisvesine bürünerek, aramıza sızmalarına gerçek CHP'liler asla müsaade etmeyecek ve istedikleri ortamı bu parti bünyesinde bulamayacaklardır.⁶⁰⁴

MADEN-İŞ CEPHESİNDE: BÜYÜK GREV BİTİYOR

Maden-İş tarafından MESS'e karşı sekiz aydır sürdürülmekte olan *Büyük Grev* 1978 Şubat'ında anlaşma ile sonuçlandı. Maden-İş üyeleri 6 Şubat'ta işbaşı yaptılar.

İmzalanan protokolle, bütün sözleşmelerin bitiş tarihleri, 31 Ağustos 1979 tarihinde birleştirildi. Başlangıç tarihleri farklı olan bu sözleşmeleri aynı tarihte bitirebilmek için üç kademeli zam uygulandı. Maden-İş üyelerine ve basına yaptığı açıklamada ekonomik kazanımlara ilişkin olarak MESS'in koymak istediği sınırların çoğunu aşmayı başardıklarını kaydetti. MESS'in ücret artışlarını sınırlama çabalarının boşa çıktığını, sağlanan ücret artışının 25 kişilik demir çekme fabrikalarının ücretleri dâhil, ortalama olarak madeni eşya işkolunda bağtılanan toplu sözleşmelerin ücret zammı ortalamasının üzerinde olduğunu açıkladı.

Yakacak, bayram ve izin ödemelerindeki zamlar yüzde 200'ü geçmektedir. İkramiyeler bir maaş arttırılmıştır. Haftalık çalışma saatleri birinci yıl 47,5, ikinci yıl 46,5 saate indirilmiştir. İşçiler işbaşı yaparlarken birikmiş haklar olarak 25-60 bin lira arasında değişen paralar alacaklardır. (...) DGM direnişi nedeniyle işten çıkarılan işçilerin tazminatı ödenecek, ayrıca tekrar işe alınmamaları konusunda hazırlanan kara liste kaldırılacaktır. Kıdem tazminatlarında bir artış olmamıştır.⁶⁰⁵

Maden-İş bildirisinde toplu sözleşme akdinin 63 işyerinde aynı günde bitmesinin artık bir sakıncası kalmadığı, işverenler, işçileri topluca greve sürüklese de son yaşanan deneyler sonucu maden işyerlerinin buna başarıyla karşı koyabileceği kay-

dedildi. "Bu mücadele deneyinden sonra korkması gereken, biz değil, işverenler olacaktır" denildi.⁶⁰⁶

Buna karşılık MESS, anlaşmayı kendisi açısından bir zafer olarak değerlendirdi:

DİSK'e bağlı Maden-İş Sendikası'nın 'DGM'yi ezdik sıra MESS'te' sloganıyla Mayıs 1977 sonunda başlatıp Şubat 1978'e kadar MESS'e bağlı işyerlerinde sürdürdüğü grev, grup toplu sözleşmelerini Maden-İş'e kabul ettirmeyi başarması anlamında, MESS açısından zaferle sonuçlanan tam bir 'kararlılık ve dayanıklılık' öyküsüdür.⁶⁰⁷

Büyük Grev, izleyen dönemde gerek Maden-İş'in ve gerekse Otomobil-İş'in MESS'le yürüttüğü toplu pazarlık sürecinin seyrini ciddi ölçüde belirlemiş olması bakımından önem taşımaktadır. *Büyük Grev*, sendikaların toplu pazarlık sürecinde öne çıkan grup pazarlığına karşı politikalarını yeniden şekillendirdi. Her iki sendika için de MESS'e karşı yürüttükleri toplu pazarlık ve grevler açısından göz ardı edemeyecekleri sonuçlar/koşullar yarattı. "Grup sözleşmesine hayır!" sloganı artık geride kalmıştı ve toplu pazarlık mücadelesinin ölçeği büyümüştü.

OTOMOBİL-İŞ VE BÜYÜK GREV

Büyük Grev sona erdiğinde Otomobil-İş'in MESS'e karşı yürüttüğü Çelik Montaj ve Esaş grevleri sürmekteydi. Otomobil-İş Genel Başkanı Aydın Özeren, *Büyük Grev*'i sonlandıran anlaşma tutanağının Maden-İş ve MESS arasında tutulmasının ardından *Otomobil-İş* dergisindeki "Yanlış Kapı Çalanlar" başlığını taşıyan Başyazı'sında metal işkolunda uzun süreden beri devam eden grev ve lokavtların büyük bir kısmının bitmiş, yalnız T. Otomobil-İş'e bağlı işyerlerinde grevlerin sürmekte olduğuna işaret etti. Özeren'e göre bu durum MESS'in bir taktiği idi:

İşveren sendikası MESS, Otomobil-İş'le kozunu paylaşabilmek için bilhassa bu taktiğe başvurmuş, Maden-İş ve Türk Metal ile olan itilâflarının tümünü, bir çizgide birleştirerek bitirmiştir.



Gayeleri yıllardan beri bu çizgiye oturtulamayan Otomobil-İş'in direncini kırabilmek ve bu işkolunda istedikleri gibi at oynatabilmek imkânını elde edebilme çabalarını neticelen-dirmektedir."

Yıllar sonra işkolumuzda yapılmış aşamaların Otomobil-İş'ten gelişini saptayan işveren gu-rubu ziyadesi ile huzursuz olmaya başlamış ve hızla harekete geçmiştir.

Disk'e ve Türk-İş'e bağlı sendikalara pes etti-ren MESS gurubu her geçen gün biraz daha büyüyen Otomobil-İş'i hazmedemez hale geldiğini artık saklamamaktadır.⁶⁰⁸

Aynı günlerde toplanan Otomobil-İş Genel Tem-silciler Meclisi'nde yaptığı konuşmada da Aydın Özeren, artan hayat pahalılığı karşısında Maden-İş ile MESS arasındaki toplu iş sözleşmesinin çalı-şanları güç bir duruma ittiğini kaydetti:

MESS'İN UYDULARI VE YANDAŞLARI

A. Aydın Özeren / Başyazı

Toplu İş Sözleşmesinin 1974'den bu yana işveren-ler sendikası planlı bir çalışma neticesinde bölge-sel sözleşme yapabilmek için adımlar atmışlardır. Bu arada emellerine biraz ulaştıklarını söyleme-den geçemeyeceğiz. İşverenler sendikasının bir devre evvel Maden-İş'le Bursa'da yapmış olduğu Toplu İş Sözleşmeleri tamamen bölgesel ve gurup sözleşmesi niteliğindedir. Bu aşamadan sonra aynı bölgede bugün Maden-İş'in saflarına katılan Çağdaş Metal-İş'le de aynı düzeyde Toplu İş Sözleşmeleri bağitlanmıştır, böylece iki sendika arasındaki ortak görüş açıkça Bursa'da saptanmıştır. İşte bütün bun-lardan sonra Disk'e bağlı Maden-İş gurup ve bölge-sel Toplu İş Sözleşmelerine karşıyız derse bunun artık bir aldatmaca oyunu olduğunu gizliyebilir mi?

Türkiye'de ilk olarak bunu yapan ve devrimci geçi-nen bu sendika, şimdi kendi kesiminde yapmış oldu-ğu bu hatadan dolayı işçileri perişan etmekte, grev kararı almış olduğu işyerlerinde dahi greve çıkama-maktadır. Diğer yandan Türk-İş'e bağlı Türk Metal Sendikası bu devre aynı oyuna MESS tarafından getirilmiş ve bölgesel Toplu İş Sözleşmesi bağitlaya-rak işverenler sendikasının uydusu haline gelmiştir.

Sendikamız Otomobil-İş senelerden beri bölgesel Toplu İş Sözleşmelerini işçi kesimine çok büyük ka-yıplar verdireceğini böyle bir sözleşmeyi demokratik ülkelerde bulunmadığını açıkça beyan etmiş, böyle-ce işverenler sendikasının Disk'in ve Türk-İş'in aller-jisini üstüne toplamıştır.

Bütün bunlara rağmen Otomobil-İş Sendikası tüm baskılara göğüs gererek bölgesel Toplu İş Sözleş-mesi imzalamayacağını beyan etmiştir. Sendikamı-zın görüşlerinin doğruluğu 1977 yılında açıkça her-kes tarafından görülmeye başlanmıştır. Ne yazık ki bu girdabın içine düşen Maden-İş ve Türk Metal üye-lerinin hakkını açıkça kaybetme durumunda kalmış-tır, fabrika kapılarının üzerine yazılan grev var ya-zıları aylarca yağmur ve güneş altında kaldığından

solmuş işçi morali bozuk verimi düşük halde işyerle-rinde sendika ve işverenin müşterek baskısıyla ça-lıştırılır hale getirilmiştir. İşçilerin Toplu İş Sözleşme-sinde alacakları hakları istenilen seviyede olabilmesi için tek güvenceleri grevi kullanarak haklarının bir an evvel teminini sağlamak için başvuracakları bu çare sendikaları Maden-İş tarafından kısıtlanmıştır. Bu hususta işyerinde konuşan işçilerin aynı hafta içinde işyerinden kayboldukları da dikkati çekmektedir. Ve böylece işçinin hakkını aradığını beyan eden, sendi-kacıyız diye geçinenler, işveren kesimiyle sürdürdük-leri müşterek hareket bir kez daha ortaya çıkmaktadır.

İşçi kesimine büyük imkânlar tanıyan Toplu İş Sözleşmesi yapabilme hakkı kazanıldığından bu yana gerçek sendikalar kendilerini kamu oyuna ka-bul ettirmeye devam ederlerken, işveren kesimiyle müşterek sömürü oyunlarını sürdüren sendikalar danışıklı döğüşlerini şimdiye kadar saklama imkânı bulabilmişlerdir.

Ve diyoruz ki; Grev kararı alınmış uzun süreden beri greve çıkılmayan işyerlerinde anlaşma olmadığına göre hangi maksatla işyerinde çalışan işçilere Toplu İş Sözleşmesinden gelecek zamlara istinaden avans verilmektedir. Toplu Sözleşmenin bir yerde bu avans dağıtılması ile bittiği açıkça bellidir. İşveren sözleş-medeki netice alamadan para dağıtır mı? Bu arada sendika ve işveren işçinin gerçek bir sendikaya kay-maması için zemin aramakta işçilerin eline bir kaç bin lira avans vermek suretiyle konuyu zaman olu-ş-turmasına bırakmışlardır.

Nitekim Disk'e bağlı Maden-İş otel odalarında gizli toplantıları meydana çıkınca anlaşma olmadığından 40 bin işçi ile greve gideceklerini beyan ederek teşkilâtlarının büyüklüğünü kamu oyuna göstermek çabası içine girerlerken yandaşları işverenler sendi-kası MESS greve gidecek esas işçi sayısının ger-çek rakkamını söylemeyerek kamu oyundaki yanlış rakkamı tekdip etmeyişi gözlerden kaçmamaktadır. Tüm bu aldatmacalarla işçi kesimini yanıltacağını sananlar 1977 yılında, gerekli dersi aldatılan işçiler-den alacaklardır.

Otomobil-İş, Sayı 54, Mayıs 1977

İşçi hakları için uzun süreli bir mücadeleye girdikleri konusunda yaptıkları açıklamalarla mangalda kül bırakmayanların sonunda kendi üyeleri için reva gördükleri sözleşme, Türk işçi hareketi açısından ibret verici maddelerle doludur... MESS ve Maden-İş'in karşılıklı

inatlaşmalarının doğurduğu zararları ülkede yasayanların sinelerine çekmeye hiç zorunlulukları yoktur... Hal böyle iken sendikal rekabet ve sarı sendikacılık oyunları karşısında kararsız davranışlar da sorunların giderek büyümesinden başka bir şeye yaramamaktadır...⁶⁰⁹

OTOMOBİL-İŞ: MESS'E KARŞI BİRİNCİ DALGA GREVLER: 1977-1978

Otomobil-İş, 1977 yılından başlayarak bağtlatdığı münferit toplu iş sözleşmelerinin yanında MESS'e karşı sert mücadelelere girişti. 1977 ve 1978 yıllarında Otomobil-İş, MESS'in toplu pazarlığı tek elden yürütme ve metal işkolunda "grup sözleşmesi"ni hâkim kılma politikası çerçevesinde ortaya çıkan toplu iş uyuşmazlıklarıyla karşı karşıya kaldı.

GRUP SÖZLEŞMELERİ: BİRİNCİ VE İKİNCİ GRUP MÜZAKERELERİ

Otomobil-İş 21 Mart 1977'de Çelik Montaj, 22 Ağustos'ta Akkardan, 4 Ocak 1978'de Esaş grevlerini başlattı. Çelik Montaj ve Esaş grevleri sürerken Hasdemir, Çiftçiler, Anadolu Döküm, Oto-Par, Hisar Döküm ve Tekfen işyerlerinde MESS'le müzakereler sürmekteydi. Otomobil-İş 1978 yılının Mart ayında, "MESS'le yapılacak görüşmelerin" grevde olan "iki işyeri ile "pazarlık safhasında bulunan (...) işyerlerini kapsamakta"⁶¹⁰ olduğunu kaydederek, MESS sürecinin -yürürlük tarihleri açısından taşıdıkları farklılıklar nedeniyle ayrı hukuksal prosedürler içinde de olsa- bir bütün olarak yürütüldüğünü de ortaya koymuş oluyordu.

Mart ayında başlayan müzakereler öncesinde MESS Yönetim Kurulu üyeleri İlhan Lök, Turgut Özal ve Tahsin Önalt Otomobil-İş Genel Merkezi'ni ziyaret ederek Genel Başkan Aydın Özeren'le bir ön görüşme yaptılar ve bu görüşmelerin genel amacının sözleşmelerin imzalanması olduğunu ifade ettiler.

Görüşmelerin başlamasının uzlaşmazlıkların çözümünde atılmış olumlu bir adım olduğunu belirten Otomobil-İş Toplu Sözleşme Dairesi Başkanı Sami Ataç, MESS'in sözleşmelerin başlama tarihini geciktirmesinin büyük bir sorun doğurduğunu, görüşme masasına daha önce otu-

rulması halinde bitim tarihinin aynı olmasının sağlanabileceğini belirtti. Ataç, alınacak sonuçların bütün sorumluluğunun MESS'e ait olduğunu söyledi:

Biz sendika olarak görüşmelere tüm iyi niyetimiz içinde giriyoruz. Ne var ki MESS yöneticileri Toplu Sözleşme müzakereleri sırasında katı prensiplerinde diretirlerse çözümünü güçleştireceklerini ve sorunu içinden çıkılmaz bir duruma sokacaklarını bilmelidirler... Toplu pazarlık ilkelerine sıkı sıkıya bağlı olan sendikamız emekten ve haktan yana kararların gerçekçi bir görüş açısından bakıldığında alınacağına inanmışlık içindedir...⁶¹¹

Ancak MESS'le yapılan toplu sözleşme görüşmeleri üçüncü oturumdan sonra kesildi.

Otomobil-İş, 8. Genel Kurul Çalışma Raporu'nda MESS'in amacının işkolunda işçileri yeni grevlere sürüklemek olduğu değerlendirmesini yapmaktadır. Çelik Montaj'da, MESS'in, işverenle birlikte "akla gelmedik hadiseler yaratmasına rağmen" sendika ve üyelerin tüm bu oyunları bozmayı başardığını, bunun üzerine MESS'in grevleri biraz daha genişletebilmek için toplu sözleşme müzakerelerinde günün rakamlarının çok altında tekliflerde ısrar ettiğini belirtmektedir. MESS, Akkardan ve Makina Takım gibi "kazançları iyi" işyerlerinde bile düşük ücret artışları önermekte, ikramiyelele ilişkin sendika önerilerini geri çevirmekte, bir kısım kazanılmış hakları geriye götürecek dayatmalar ortaya koymaktadır. Otomobil-İş MESS'in bu tutumunu, Çelik Montaj grevine "yeni işyerleri katabilme şansı" aramak olarak görmektedir.⁶¹² Otomobil-İş'e göre MESS'in gayesi, yıllardan beri işkolundaki diğer sendikalarla aynı çizgiye oturmayan Otomobil-İş'in direncini kırabilmek ve bu işkolunda dilediği gibi at oynatabilme imkânına

kavuşabilmekti “Yıllar sonra işkolumuzda yapılmış aşamaların Otomobil-İş’ten gelişini saptayan işveren grubu ziyadesi ile huzursuz olmaya başlamış ve hızla harekete geçmiştir.”⁶¹³

Bu dönemde, MESS’le yürütülen grup sözleşmesi kapsamındaki işyerleri, anlaşma tutanağının tutulduğu ve grupların kapsamındaki sözleşmelerin yürürlük sürelerinin bitiş tarihlerine göre ikiye ayrıldı. Anlaşma, Birinci Grup’ta anlaşma 22 Haziran 1978 tarihinde, İkinci Grup’ta ise 16 Kasım 1978 tarihinde sağlandı. Sözleşmelerin bitiş tarihleri, Birinci Grup’ta -işyerlerinde birbirinden farklı yürürlük süreleri uygulanarak- sözleşmelerin 31.10.1979, İkinci Grup’ta 30.11.1979 olarak belirlendi, eşitlendi.⁶¹⁴

Birinci Grup’ta, müzakereleri farklı tarihlerde başlayan 11 işyeri bulunmaktaydı. *Otomobil-İş* dergisi Haziran sayısında, MESS’e karşı yürüttüğü grevlerin sona erdiğini, “MESS ile 11 işyerinde sözleşme bağitlandı” manşetiyle duyurdu. Haberin spotunda, “Her işyeri için ayrı şartlar getirildi” ibaresi yer aldı. Anlaşma 22 Haziran 1978 tarihinde bütün işyerlerinde birden sağlanmıştı. Bu işyerlerinden, “Çelik Montaj işçisi 458 gün, Esaş işçisi 170 gün birlik ve disiplin içinde yürüttükleri grevler sonunda, kazanılan ileri haklar ile işbaşı yaptılar. Sözleşmesi bağitlanan diğer işyerlerinden Oto Par, Çiftçiler, Has Demir, Fen İş Alüminyum, Hisar Çelik Döküm, Anadolu Döküm ve Tekfen işyerlerinde grev ve lokavt kararları alınmıştı. Remaş işyerinin toplu sözleşmesi uyuşmazlık safhasında, Amasyalı Teknik Pres’in sözleşmesinin ise müzakereleri devam ediyordu.”⁶¹⁵ Otomobil-İş, Birinci Grup MESS sözleşmesinin, MESS’in diğer sendikalarla yaptığı sözleşmelerin bitiş tarihlerinden de ayrıldığını; böylece “MESS prensiplerini bozmuş” olduklarını önemle kaydetmektedir:

MESS’in bütün başkalarına rağmen toplu iş sözleşmelerindeki grup sözleşmelerini ikiye bölerek diğer sendikaların yapamadıklarını yaptık, prensip maddelerinde aşamalar yapıldı, bu hem MESS hem de yandaşı işçi sendikalarını çok kızdırdı... Ancak bu konuda örgütümüze kıvanç veren nokta yapılan aşı-



Otomobil-İş MESS müzakere masası.

malar bundan sonra yapılacak grup sözleşmelerinde uygulama alanına girecek yüzbinlerce işçi bundan faydalanacaktır.⁶¹⁶

2. Grup’ta 6 işyeri bulunmaktaydı: AEG-ETİ Elektrik Endüstrisi, OMTAŞ Transmisyon Aksamı ve BÖHLER Kaynak Çubuklar Elektrotları ve sonradan katılan KEFÇELİK, KEFSAN ve TEKNİK ÇELİK. Bu grubun öncü fabrikaları AEG-ETİ, OMTAŞ ve BÖHLER sözleşmeleri toplam 1500 işçiyi kapsıyordu. Otomobil-İş, MESS’le yapılan 2. Grubun toplu iş sözleşmelerinin bitiş tarihleri “ana gruptan ve sendikamızın 1. grubundan da ayrı tutularak, (...) diğer grupları allak bullak etmiş” oldukları değerlendirmesini yapmaktaydı: “Bu grupla diğerine nazaran yeni aşamalar yaparken dörtten fazla verilmeyen ikramiyeler OMTAŞ’ta beşe, AEG-ETİ’de altıya çıkıyordu.”⁶¹⁷ AEG-ETİ sözleşmesi 1 Haziran 1978-30 Kasım 1979 (18 ay); OMTAŞ, 1 Temmuz 1978-30 Kasım 1979 (17 ay); BÖHLER sözleşmesi 1 Nisan 1978-30 Kasım 1979 (20 ay) tarihleri arasında yürürlükte kalmıştır.

*

MESS’le 1. Grup toplu pazarlık, bu süreçte yürütülen grevler ve varılan anlaşma, 2. Grup müzakerelerin de önünü açmış ve bu grupta toplu iş sözleşmeleri grevsiz bağitlanmıştır. MESS’in Maden-İş’le bağitladığı grup sözleşmesinin bitiş tarihi 31.08.1979 idi ve bu bakımdan Otomobil-İş’in MESS’le 1. ve 2. grup sözleşmelerinin Maden-İş’in ana grubundan iki ve üç ay sonra başlayacak olması, stratejik bir önem de taşıyordu. Böylece Otomobil-İş, ana gruptaki gelişmeleri izleyebilecek ve politikasını buna göre oluşturabilecekti.

ÇELİK MONTAJ: MESS'E KARŞI 458 GÜN!

Yürürlük süresi 31 Ekim 1976 tarihinde sona erecek olan Çelik Montaj toplu sözleşmesi, Eylül ayında Otomobil-İş tarafından feshedildi. Sendika Bölge Çalışma Müdürlüğü'nden işkolunda kurulu sendikaların listesini aldıktan sonra bildiri ve ilan yaparak çağrı prosedürünü başlattı.⁶¹⁸ Aynı günlerde Çelik Montaj işçilerinin isteklerini belirlemek üzere işyeri sendika temsilcileri ile çalışarak yeni dönem toplu sözleşme teklifini oluşturdu.⁶¹⁹

Böylece Otomobil-İş, Çelik Montaj Skoda Java fabrikasında ikinci dönem toplu sözleşme hazırlıklarını 1976 yılının sonbaharında tamamladı. İlgili evrakları 8 Kasım 1976 tarihinde İstanbul Bölge Çalışma Müdürlüğü'ne teslim etti.⁶²⁰

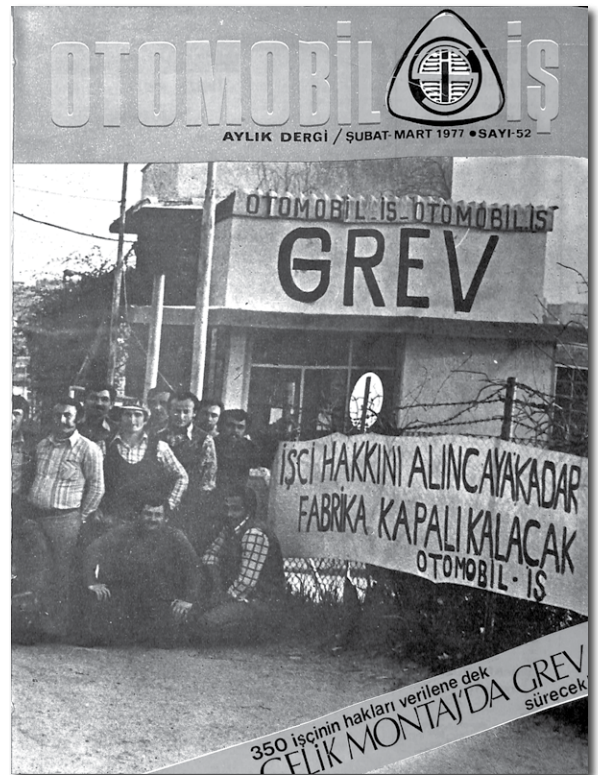
Çelik Montaj'da yetki işlemlerinin tamamlanmasının ardından 17 Aralık 1976 tarihinde toplu sözleşme müzakerelerine başlandı. Bu ilk toplantıda Otomobil-İş, toplu sözleşme teklifini karşı tarafa verdi.⁶²¹ Çelik Montaj işvereni üyesi olduğu MESS temsil ediyordu. Müzakereler "MESS'in prensip kararları sebebi ile birinci dönemde alınan haklarından geri dönüş yapması" karşısında kısa sürede tıkandı ve 30 madde üzerinde uyuşmazlık tutanağı tutuldu. Uzlaştırma Kurulu 18 Şubat 1977 tarihinde toplantılarına başladı, ancak kanuni süre içinde bir karara varamadan akamet tutanağı tutmak zorunda kaldı. Otomobil-İş, MESS'in kurula "ağırlığını koyarak" karar çıkmasına mâni olduğunu ve bu nedenle uzlaştırma sürecinin akamete uğradığını kaydetmektedir.⁶²² Uyuşmazlığın konusu parasal maddeler ile "iş güvencesini düzenleyen kıdem ve iş arama yardımı" maddeleri idi. Böylece, "... gerek sözleşme müzakerelerinde ve gerekse uzlaşma toplantılarında, işveren sendikası MESS'in işyerinde çalışanlara daha evvelki sözleşme ile sağlanan haklardan dahi geri dönmesi" karşısında grev kaçınılmazdı:

Kaldı ki, işveren temsilcileri müzakerelerde işyerinde, geçtiğimiz yıl istihsalin en üst seviyede olduğunu, bu nedenle çalışanların haklı olduklarını beyan etmelerine rağmen, her nedense haklarını teslim etmekten kaçınmışlardır. (...) Bütün iyi niyetlerimiz, daima uyuşmazlığın barışçı bir düzeyde kotarılmasına çalışmamız, işveren ve sendikasını 'bu işyerindeki işçi Grev'e çıkamaz' düşüncelerinden arıtamamıştır.⁶²³

Otomobil-İş, 7 Mart 1977 tarihinde grev kararı aldı ve gerekli bildirimleri yaptı. MESS de 9 Mart 1977 tarihinde lokavt kararı aldı.

MESS'in tutumu, 20 Ocak 1977 tarihinde otuz madde üzerinde uyuşmazlık tutanağı tutulmasına neden oldu. Uzlaştırma Kurulu, alışılmışın dışında bir karar vererek "uzlaştırmanın akamete uğradığını" bir tutanakla taraflara bildirdi. Karar üzerine Otomobil-İş, işveren kesiminin vermiş olduğu imkânların çok küçük oluşunun, aracının bir karar vermesini engellediği kanaatini ortaya koyarak, o tarihe kadar uygulaması olmayan bir uzlaştırma tutanağı ile karşı karşıya kaldığı değerlendirmesini yaptı. İşveren kesiminin gerçek rakamları ortaya koymayarak bir akamet zaptının tutulmasını sağladığını, Uzlaştırma Kurulu'nun kararına girecek rakamları ilerde sendikanın basamak yapmasına mâni olmak istediğini kaydetti:

Aslında Türk Sendikacılığındaki gelişmeleri takip edemeyen işveren ve sendikası hâlâ 1964'ün geçerli konularını uygulama yoluna gitmesi, işçi-işveren arasındaki barışın hızla bozulmasını sağlamaktan başka hiçbir işe yaramamaktadır.⁶²⁴



UZLAŞTIRMA KURULU TUTANAĞI

Toplantı No: 2

Taraflar

1- Otomobil-İş Sendikası

2- Çelik Montaj Tic. ve San. A.Ş.'ni temsilen MESS

Kurul, çalışma süresinin son günü olan 4.3.1977 tarihinde toplandı. İhtilaflı konuları son defa gözden geçirdi. Gerek prensip gerekse mali konulara taalluk

eden hususlarda taraf aracılarının 3. tarafsız aracı ile mutabakata varamamaları üzerine Kurulca bir karar alma olanağı bulunamadı. Uzlaştırmanın akamete uğradığını gösterir işbu zabıt, Kurulca tanzim ve imza edildi. 4.3.1977

3. TARAFSIZ ARACI Av. Kayan PERK

MESS TARAFSIZ ARACISI Av. İsmet SİPAHİ

SENDİKA TARAFSIZ ARACISI İlhan DALKILIÇ

Otomobil-İş, 1977, s. 191-192.

Uyuşmazlık sürecinde işverenin ortaya attığı, sendikanın üretimi düşürdüğü iddiasını Otomobil-İş şöyle yanıtlamaktadır:

Sendikamız hazırlanan bütün bu çağ dışı tedbirleri bir kenara bırakarak işyerinin Türk sanayindeki yerini gayet iyi bildiğinden greve çıkılacağı güne kadar tam bir disiplin içinde normal randımanla çalışmasını sağlamış, işveren kesimi bütün bu iyi niyetlere rağmen türlü yollara baş vurarak işveren Sendikası kanalı ile işyerinde randımanın düştüğünü belirten yazıyı yazmaktan da utanmamıştır. Bu yazı ile işveren ve sendikasının gerçek dışı

beyanlatları ile esas başladıkları yere, yani Çelik Montaj'a Otomobil-İş Sendikası girmeden evvel günde yapılan araba sayısı üst üste altı olduğu devreye getirmek icap ederdi; yalnız yukarıda da belirttiğimiz gibi işverenlerin tutarsız durumları karşısında Türk sanayinin bu ufak kesiminde bile aksamadan yürümelerini sağlayarak son güne kadar on araba vermeye devam etmemiz, bu ülkenin çıkarlarını işveren kesiminden daha fazla düşündüğümüzü ispatlarken; işveren kesiminin işyerindeki üretilen araba sayısını neden düşürmek istediğini de gayet iyi biliyoruz.

OTOMOBİL-İŞ'İN GREVE ÇIKMADAN ÖNCE YAYINLADIĞI BİLDİRİ

OTOMOBİL-İŞ ÇELİK MONTAJ'DA GREVE GİDİYOR

Ankara yolu üzerinde Kartal'da kurulan Çelik Montaj Skoda-Java işverenliği ile Otomobil-İş Sendikası arasında 17 Aralık 1976 tarihinden beri sürdürülen Toplu iş sözleşmesi görüşmelerinde, işverenler Sendikası MESS, uzlaşmaz bir tutum içinde işçi ücretlerine zam dahi vermeyerek, sözleşmenin uyuşmazlığa gitmesine sebep olmuştur.

Uzlaştırma Kurulu çalışmalarında, üçüncü tarafsız aracı, tarafların görüşleri arasında bocaladığından, günün koşullarına uygun bir karar çıkaramayacağını anlayınca, uzlaşmanın akamete uğradığına dair zabıt tutulmuştur.

Bu şartlar altında Otomobil-İş Sendikası'nın, üyelerinin haklarını alabilmek için GREV'e gitmesi en tabii yoldur.

Çelik Montaj işyerini GREV'e sürükleyen işverenler sendikası MESS, kamuoyunda GREV'lerde kaybo-

lan iş günlerinin ülke çıkarlarına ve milli ekonomiye ters düştüğünü savunurken, burada bazı firmaların ekonomik çıkarları için Çelik Montaj işyerini greve itmiştir.

Nitekim ki 1969 yılında aynı oyuna baş vurarak bu işyerini GREV'e sürüklemiş ve o gün Türkiye'deki kamyonet satışının % 50'sini elinde tutan Çelik Montaj GREV'den sonra günün şartlarına uyamamış ve piyasadaki iş hacmi % 15'e düşmüştür.

Bugün, işyerinin kendini tekrar toparladığını gören MESS yeniden Çelik Montaj'ı GREV'e götürmektedir. MESS işyerinde, iş güvenliği, kıdem ve ihbar tazminatı ile parasal konulara karşı çıkmıştır.

MESS işverenler sendikasına işyerinde alınan GREV kararı 7 Mart 1977 tarihinde tebliğ edilmiştir.

OTOMOBİL-İŞ Sendikası, yasal bekleme süresi sonunda, üyelerinin inanç, kararlılık ve örgütlerine olan bağlılıklarından aldığı güç ile, bu işyerinde GREV'e çıkacaktır.

Sami ATAÇ

GENEL SEKRETER ve TOPLU SÖZLEŞME D. BŞK.

Otomobil-İş, 1977, s. 193-194

Sendikamız bu süre içinde İşveren Sendikasıyla ilerde çıkacak her türlü sürtüşmeye mâni olmak için işyeri Genel Müdürüyle görüşüldükten sonra greve çıkılması uygun görülmüştür.⁶²⁵

Grev, 21 Mart 1977 tarihinde öğleden sonra uygulandı. “İşçilerin, ‘OTOMOBİL SANAYİNDE EN AZ ÜCRETLE ÇALIŞAN BİZİM İŞYERİMİZDEKİ İŞÇİLER OLUP, BUGÜNE KADAR İŞVEREN HEP BİZİM SIRTIMIZDAN GEÇİNEREK, BİR FABRİKADAN EN AZ ALTI FABRİKA KURDU. YETER ARTIK BİRAZ DA ÇALIŞANLARI DÜŞÜNSÜN. HAKKIMIZI VERMEZSE FABRİKASINI KAPATSIN,’ diyerek başlattıkları grev Otomobil-İş’in örgütlü olduğu diğer fabrikalardan tam bir destek gördü.⁶²⁶ Sendikanın örgütlü olduğu işyerlerinin temsilcileri grev yerini ziyaret ederek dayanışmalarını ifade ettiler, grev çadırının çevresine grevi destekleyen pankartlar asıldı.

Bu, Otomobil-İş’in Çelik Montaj işyerindeki ikinci grev uygulamasıydı. Otomobil-İş, MESS’in grevlerde kaybolan işgünlerinin ülke çıkarlarına, millî ekonomiye zarar verdiğini savunurken, Çelik Montaj’ı “otomotiv sanayiindeki rekabet nedeni ile” greve ittiğini açıkladı:

Çünkü 1969 yılındaki ilk grevde de aynı oyunu oynamış, o gün Türkiye’de kamyonet satışının % 50’sini elinde tutan Çelik Montaj grevle yıpranmış ve grevden sonra piyasa şartlarına uyum gösteremediğinden piyasadaki iş hacmi % 15 düşmüştür. Ancak büyük yüzdeler başka firmalara kaymıştır. Zamanla tekrar toparlanan bu firma piyasayı yavaş yavaş eline geçirmeye başlayınca yeniden devreye giren MESS uyutmasına kanan işveren ikinci kez aynı hataya düşmüştür.⁶²⁷

Nisan ayı içinde sendikanın bölgedeki gücünü göstermek amacıyla tüm üyeler grev yerine davet edildi:

İşyerlerimizin büyük bir çoğunluğu Cumartesi tatil günü olmasına rağmen Grev mahal-line gelerek büyük kitle[yi] her an Otomobil-İş Sendikası olarak toplayabileceğimizi kamuoyunda ispatlarken artık örgütümüzü Grev ve Lokavtlarda yıkılamayacağı açıkça saptanmıştır.⁶²⁸

GREV BAŞLADIĞINDA 21 MART 1977 GÜNÜ BASINA VERİLEN BİLDİRİ

Kartal’da kurulu ve 350 işçinin çalıştığı Çelik Montaj Skoda-Jawa işyerinde üç aydan beri sürdürülen Toplu Sözleşme görüşmelerinde, işverenler sendikası MESS’in uzlaşmaz bir tutum içinde olması, Sözleşmenin uyuşmazlığa gitmesine sebep olmuştur.

MESS, iş güvenliği, kıdem ve ihbar tazminatı ile parasal konulara ilişkin taleplerimizi kabul etmemiş ve bu nedenle 7 Mart 1977 tarihinde GREV kararı alınmıştır. 21 Mart 1977 tarihinde uygulanmasına başlanılan Çelik Montaj GREV’imiz, ekonomik ve sosyal haklarımızı alıncaya kadar devam edecektir.

Otomobil-İş, Sayı 52, Şubat-Mart 1977.

Otomobil-İş, grevin üzerinden henüz bir ay geçmeden 19 Nisan günü grev yerinde işçilere grev ödentilerini dağıttı.⁶²⁹

Grevin 38. günü Otomobil-İş, Çelik Montaj işçilerine seslenerek, haklarını korumak için sürdürdükleri eylemlerine karşı, “karanlık düşüncelerin ürünü olan ve MESS adını verdikleri işverenler birliğinin” yeni bir oyununun daha sergilenmekte olduğunu belirtti.

Demokles’in kılıcı gibi her an başlarımızın üzerinde duran bu örgütün” hiçbir oyununa gelmeyeceklerini kaydetti: “Egemenliğin zorbalığını taşıyan bu insancıkların karşısına birlik ve beraberlikle her zaman alnımız açık, güçlü olarak çıkacağız. Bu günkü düzende sömürünün en uç noktasına gelmiş bu karanlık düşünceli insancıklar, TÜRK ekonomisi ve para değeri ile keyiflerince oynamaktadırlar ve bu oyunlar servetlerinin yanı sıra karanlık düşüncelerine de güç katmaktadır. Çağ dışı yöntemlerle her türlü baskıyı denemekte fakat karşılarında asla ruhlarını sömüremedikleri EMEKÇİLERİ bulmaktadırlar. (...) Kardeşler, birlik ve beraberliğinizi koruyun,



Çelik Montaj Grevi 38 nci Gününde

Çelik Montaj'da çalışan kardeşlerimizin Sözleşmesi müzakerelerinden anlaşma

her zaman alınımız açık, güçlü olarak çıkar. Bu günkü düzende sömürünün en uç tasına gelmiş bu karanlık düşünceli insanlar, TÜRK ekonomisi ve para değeri ile ke rince oynamaktadırlar ve bu oyunlar servenin yanı sıra karanlık düşüncelerinede katmaktadır.

Çağ dışı yöntemlerle her türlü baskı nemekte fakat karşılarında asla ruhların müremedikleri EMEKÇİLERİ bulmaktadırlar.

Sosyal adaletin bulunmadığı bu toplumumuzda bir takım sosyal sınıflar vardır. Bu durum DEMOKRATİK düzende

Yazıda, “Türkiye’deki otomotiv sanayiinde kurulu bulunan 14 işyerinin ödedikleri vergi bütçenin 20/1’ine eşitken bu arada türlü oyunlarla kâr etmediğini beyan ederek” vergi ödemeyenlerin bulunduğuna işaret ediliyordu. Hükümet yetkililerinin “en zayıf tarafı” da bu noktadaydı.

Büyük yatırım yaptığını iddia eden Çelik Montaj’ın bu yatırımını nereye yapmış olduğu soruluyor ve yapmış olduğu “bir ambar binası ile bir montaj hattı binasına” Türkiye’de büyük yatırım deniyorsa bundan böyle otomotiv sanayii tek bir kuruluş vergi ödememe durumuna

Otomobil-İş, Sayı 53, Nisan 1977.

böylece her türlü baskı ve çağ dışı yöntemlere meydanı boş bırakmayın.⁶³⁰

Otomobil-İş, sosyal adaletin olmadığı bir düzende yaşadıklarını, memleketimizdeki millî gelirin fert başına dağılım göstergesinin “bir darbimesel olan Kaşığın sapı ve Kepçe misali” olmasının nedeninin de aynı adaletsizlikten ileri geldiğini vurguladı:

Bizler bu düzeni yok etmek için senelerce gerek kanımızı gerekse canımızı vererekten HAK yolunda başarı ile yürümüş EMEKÇİ SINIFIYIZ. Şunu da unutmamak lazımdır, biz millet olarak Devrimler için kafamızdan FES’i atmışız MESS kim ola?

Şimdi onlara sesleniyoruz, unutmayınız ki alın terlerimizin damlalarından oluşan servetlerinizde gözümüz yok. Yeter ki sizler Ekmeğimizin katığına göz dikmeyin.⁶³¹

Otomobil-İş dergisinin Mayıs 1977 tarihli sayısında “Çelik Montaj Grevinin İçyüzü” başlıklı bir yazı yayımlandı. Yazı, “Depo İnşaatı Yapılırken Vergi Vermek Olur Mu?” üst başlığını taşıyordu.

geleceği vurgulanıyordu. Kazanmıyorum diyen Çelik Montaj, aslında büyük yatırım için ayırdığı paranın önemli bir kısmını Çelik Montaj’ın dışına kaydırmasını bilmiş ve işçilerin alın terleriyle elde ettikleri kârdan hisse vermeyerek işçinin kapı önüne çıkmasına sebebiyet vermişti:

Demek oluyor ki kazanmasına rağmen vermeyen işveren, işverenler sendikasıdan kuvvet olarak çalışmadığı devrede bile MESS’den aldığı parayla ayakta durma imkânı elde ederken kendi bünyesinde tutmaya memur olduğu mühendis ve memurlarının iş akitlerine son vererek gelen paranın çoğunun kendilerinde kalmasını sağlamışlardır. Yalnız unuttukları ana konu çalışmayan fabrikalara hiç bir yerden yatırım yardımı yapılamayacağı gibi (...) vergi kaçırma imkânları da yoktur.

Yazıda, Otomobil-İş çatısı altında grevin devam ettiği ve üyelerin hakları verilmediği müddetçe bu işyerinin açılmayacağı kaydedilmektedir. Bu tip işlemler her devre olduğu gibi hükümet yetkililerini yanıltabilirler ama Otomobil-İş’i yanıltamazlar. Yatırım bahanesiyle vergi vermekten kurtulan ve gerçekleri çarpıtarak yetkilileri yanıltanlar meydanı boş bulmanın sevincini artık daha fazla tadamaya-

caklardır...”

Otomobil-İş sormaktadır: “Çelik Montaj A.Ş. iş-yeri çalışma alanı dışına yatırım yapmasaydı Kurumlar Vergisi vermeyecek miydi? Üstelik bu vergi ile devlet gelirine katkısı olmayacak mıydı? Büyük yatırım masalları ardından ‘Yatırım İndirimini’ de sağlamasının ardından greve gitmesi acaba nedendir?” Yazıda, türlü-çeşitli oyunların, döndürülen dolapların bir örneğinin daha sergilenmekte olduğu belirtilmekte ve anlatılan masalların hiçbirinin artık dinleyici bulamadığı vurgulanmaktadır:

Bütün emekçiler kararlıdır... Ve bilmektendirler ki inatçı kişilerin meydana getirdikleri topluluklar eninde sonunda zafere ulaşırlar... Çekilen eziyetler, güneşin yakıcılığı altında bekleşmeler hepsi bir anda bitecektir...

Kazanılacak zaferin kesinliği mutluluğu daha da arttıracaktır... Emekçi kesimlerin alinter-

leri ile sulanan işyerlerinde derebeyliklerini ilân edenlerin tutumları artık sona ermelidir... Devletin ekonomisini değil, kendi kasalarını emekçilerin gerçek alinterlerinin hakkını değil şahsi çıkarlarını düşünenler artık daha fazla gerçekleri çarpıtamayacaklardır... Dilediklerince her şeye buyruk olmak isteyenler, büyük masaların ardından dünyayı idare etmek isteyenler dürüstlüklerini önce işyerlerinde göstermelidirler... Ne var ki bu bugüne kadar böyle olmamıştır... ‘İşyeri Barışı’ndan söz edenler ‘Savaş Kısırtıcısı’ olduklarını bilmezlikten gelmektedirler... Huzurlu çalışma ortamını korumak düşünce ve kararlılığında olan emekçilerinin hakkını vermekten kaçınanlar gözlerini bürüyen hırstan acaba ne vakit kurtulacaklardır... Devletin vergisini ne zaman vereceklerdir?..⁶³²

İŞVERENLERİN BERABERLİĞİ

Bizleri çalıştıran işverenlerin tutumlarının nasıl olduğunu, düşüncelerinin ve hareketlerinin nasıl bir sıra takip ettiğini hiç düşündünüz mü?

Dikkat ederseniz işverenler her ne olursa olsun birbirlerine karşı ne kuvvet ve ne de söz kullanırlar... Ancak ve ancak onlar bazı hallerde çıkar çekişmesi içine girebilirler... Bunu yaparken de seslerinin yankılanmamasına özen gösterirler...

Diğer taraftan işverenler ve onların birlikleri çalışan kesimlere karşı son derece kararlı ve kesin şekilde hareket ederler... Herhangi bir konuda önce danışmanlarıyla konuşarak uzun tartışmalardan sonra nasıl davranacaklarını saptarlar... Bunu yaptıktan sonra da bir ağızdan veryansın ederler... Savundukları fikirlerden ve karar verdikleri yoldan dönmezler...

Bunun son örneğini işkolumuzda görmekteyiz... İşveren kesimini temsil eden MESS’in sözleri dışında bir tek işveren kalkıp ta ‘Siz ne diyorsunuz? Aslında gerçek öyle değil, böyle’ diyebiliyor mu? Bırakın böyle sözleri konu hakkında en küçük bir açıklama yapmaktan dahi kaçınıyor... Halbuki işyerleri MESS’e ait değil hepsinin ayrı bir patronu var...

İşte bu da göstermektedir ki işverenler uzun uzun düşünüp, görüştükten sonra hareketlerini düzenlemektedirler... Ani bir karar vermek yerine konuyu enine-boyuna ölçüp biçmekte ve sonuçta en geçerli olanı uygulama safhasına koymaktadırlar...

Bu tutum karşısında emekçi kesimlerin de birlik ve beraberlik anlayışı içinde aynı katı tutumu kendi hakları için göstermeleri gerekmez mi?

Otomobil-İş, Sayı 54, Mayıs 1977.

Otomobil-İş’in 7’nci Olağan Genel Kurulu, grev ödeneklerini de tespit etti ve Genel Kurul sonrasında grev ödenekleri, 20 Haziran günü Çelik Montaj grevcilerine dağıtıldı.⁶³³

Otomobil-İş grevin 4. ayını doldurduğu günlerde, Çelik Montaj işverenin vergi vermemek için başvurduğu yollara ilişkin iddialarını tekrarladı: “Bir ambar binası ile montaj hattı yaparak devlete vergi vermeyen işveren bütün bunların kendisine yaptıran emekçilerin de hakkını ödenekten kaçınmaktadır... Hiç değilse bir sürelik bir kaçıştır bu... Ne



var ki, bütçenin 20'de birini karşılayan otomotiv sanayiine dahil olan bu işyerinin yaptığı yatırımın ne amaca yönelik olduğuna bakılmaz mı: Devlet kontrolünü bırakın görünen köyün kılavuz istemediği bir gerçek değil midir? İşte Çelik Montaj'ın yatırım dediği ve bunu gerekçe göstererek vergi vermediği inşaatlar ayan beyan ortada durmaktadır..." Otomobil-İş, iş bırakan Çelik Montaj emekçilerin daha da bilinçlenmelerine neden olduğunu belirtti. 500'ü aşkın Çelik Montaj işçisinin daha ne kadar fabrikanın önündeki grev çadırında sabahlayacağı ise belli değildi:

500'ü aşkın Otomobil-İş üyesi Çelik Montaj emekçisinin sürdürdüğü grev bir gün sona erecek ve kanuni haklarını kullanan emekçiler işgüçlerinin gerçek karşılığını almış olmanın mutluluğuna varacaklardır... Verdikleri karardan dönmemenin, emekçiye ezmek için elinden geleni ardına koymayanların karşısında güç birliği etmenin sonucu olacaktır bu... Ve Çelik Montaj'da çalışan Otomobil-İş üyeleri için kaçınılmaz bir gerçektir bu.⁶³⁴

Grevin 5. ayı dolduğunda Çelik Montaj işçilerine fabrikanın önünde Otomobil-İş Genel Mali Sekreter İlhan Dalkılıç tarafından yeniden grev ödeneği dağıtıldı.⁶³⁵

Grevin 7. ayında Çelik Montaj grevcilerine grev ödeneklerinin dağıtılmasında Otomobil-İş Genel Başkanı Aydın Özeren de bulundu. Özeren işçilere hitaben bir konuşma yaparak, insanca bir yaşam için verilen böylesine haklı ve onurlu mücadelenin "hedefine ulaşınca kadar" süreceğini söyledi: "Çelik Montaj işçileri ile yöneticiler ve tüm Otomobil-İş üyeleri arasındaki güven, birlik ve dayanışma Akkardan grevi gibi Çelik Montaj grevini de zafere ulaştıracak." Özeren, madeni eşya işkolunda MESS tarafından uygulanan ve 12 işyerinde yaklaşık 6 bin işçiyi kapsayan lokavtla ilgili olarak da şunları söyledi:

Metal işkolundaki son gelişmeler göstermiştir ki, Türk işçi sınıfının ekonomik mücadelesini, kendi sömürü düzenlerinin devamı için Lokavt ile kırmaya çalışan MESS, Türk ekonomisini çökertme yolunda bir uygulamaya girmiştir. Çarpık sanayileşmenin sonucu olarak saplandığı döviz dar boğazının yarattığı ekonomik bunalımdan bir ölçüde kurtulabilmek için Anayasaya aykırı olan ve sosyal bir

suç niteliğindeki lokavt uygulamasını başlatmıştır.

Lokavt, güçlenen, bilinçlenen, örgütlenen ve sermayeye karşı ekonomik mücadelesini keskinleştiren işçi sınıfına, sermayenin açık saldırısıdır.

Lokavt olayları karşısında işçi sınıfının yöneticileri aralarındaki tüm sürtüşmeleri bir tarafa itip ortak eylem birliğine girmelidirler.

Genel greve gerekçe arayanlara sesleniyoruz... Bundan geçerli genel grev gerekçesi olur mu?

Lokavtlara karşı tüm işçi sınıfını omuz omuza dayanışmaya, eylem birliğine yöneltmeyen liderlerini işçi sınıfına ihanet ettiklerini kabullemeleri gerekir.⁶³⁶

Aralık ayı geldiğinde Otomobil-İş Çelik Montaj fabrikasının önünde grevci işçilere grev ödeneklerini dağıttı. Grev 9. ayını doldurmuştu ve işçiler kurdukları grev çadırlarında nöbet tutarak davalarının bekçiliğini yapmaya devam ediyorlardı. *Otomobil-İş* dergisi, işçilerin "zaferlerinin yakın" olduğunu düşündüklerini yazıyordu:

Her toplu iş sözleşmesi görüşmelerinin ardından başlayan grev ve lokavta artık alışkınlık içinde olduklarını kıvançla söyleyen Çelik Montaj emekçileri işveren oyunlarına bütün dirençleriyle karşı çıkmanın kendilerine mutluluk verdiğini ve savaşlarını daha da sertleştirdiğini ifade etmektedirler.

Er veya geç isteklerinin kabul edilmesinin kaçınılmaz olduğunu bildiklerini söyleyen Otomobil-İş üyelerini haklı davalarında bütün civar fabrikaların emekçileri de desteklemektedir. Grevin bir okul olduğunu ve Çelik Montaj emekçilerinin girdikleri sınavı başarıyla vereceklerini bildiklerini söyleyen emekçiler, oynanan oyunların grev çadırları ile mutlaka bozulacağını... açıklamışlardır.⁶³⁷

Nihayet Çelik Montaj'da 22 Haziran 1978⁶³⁸ tarihinde anlaşma sağlandı ve işçiler "ileri haklarla" 27 Haziran sabahı işbaşı yaptılar.⁶³⁹

Otomobil-İş, MESS'in Çelik Montaj grevcilerini parçalayabilmek için her yola başvurduğunu, bundan netice alamadığını, ancak yapmış olduğu yar-

dımla işvereni ayakta tutabildiğini belirtmektedir: “Buna rağmen duran işyerinin çok büyük zararları olmuştur.” Otomobil-İş’e göre Çelik Montaj grevinin bir özelliği de “birlik ve beraberliğin en güzel örneğini vererek o devre devam eden grevlerin öncülüğünü yapmış” olmasıdır.⁶⁴⁰

458 gün süren Otomobil-İş’in Çelik Montaj grevi en uzun grevlerden biri olarak emek tarihindeki yerini aldı. Tarih, Çelik Montaj işçilerinin uzun soluklu, disiplinli, kararlı mücadelesine tanıklık etti.

AKKARDAN VE MAKİNA TAKIM GREVLERİ

Akkardan Sanayii ve Ticaret A.Ş. işyerinde üçüncü dönem toplu iş sözleşmesi görüşmelerine 1 Nisan 1977 tarihinde başlandı. Üyelerin “sözleşmede yer almasını istedikleri talepleri alınarak temsilciler ve sendika yöneticilerinin birlikte hazırladıkları” toplu iş sözleşmesi teklifi MESS’e verildi.⁶⁴¹ Otomobil-İş, Makina Takım Endüstrileri A.Ş. işyerinde ise toplu sözleşme görüşmeleri için ise 10 Mayıs günü MESS’le toplu pazarlık masasına oturdu.⁶⁴²

MESS’le yürütülen Akkardan ve Makina Takım toplu sözleşme görüşmeleri farklı tarihlerde başlamış farklı prosedürlerle ve tek tek sürdürülmüştür. Buna karşılık MESS’in tutumu her iki işyerinde de aynıdır. Akkardan müzakerelerinde 43 madde-

de uyuşmazlığa gidilmiş, 25 Mayıs 1977 tarihinde Kocaeli Bölge Çalışma Müdürlüğü’nde yapılan Uzlaştırma Kurulu toplantısına katılan taraf arabacıları üçüncü tarafsız aracı seçimini altı işgünüde bırakmışlar, üçüncü aracı Gebze İş Mahkemesi tarafından belirlenmiştir. Makina Takım’da ise toplu görüşmelerin başlamasından bir gün önce iki işyeri sendika temsilcisinin iş akitlerinin işveren tarafından feshedilmesi üzerine, sendika temsilcilerini işe iadelerini sözleşme teklifine madde olarak koymuş, bu durum 25 Mayıs’ta yapılan ikinci toplantıda uyuşmazlık tutanağının düzenlenmesine sebep olmuştur. Sendikanın temsilciler işe alınmadan müzakereleri yürütemeyeceğini açıkça belirtmesi üzerine teklifin tümü Uzlaştırma Kuruluna intikal ettirilmiştir. Otomobil-İş uyuşmazlığa MESS’in “uzlaşmaz katı” tutumunun neden olduğu kaydetmektedir.⁶⁴³ Uzlaştırma Kurulu toplantıları bir gün arayla, Akkardan’da 22 Haziran, Makina Takım’da ise 21 Haziran’da başlamıştır. Otomobil-İş, Uzlaştırma Kurulu toplantıları daha başlamadan yaptığı açıklamada, “MESS üyesi her iki işyerinde, özgür toplu pazarlık sistemine aykırı olarak MESS tarafından ileri sürülen sınırlamalar devam ettiği takdirde” bu işyerlerinde grevin kaçınılmaz olacağına işaret etmiştir.⁶⁴⁴

Otomobil-İş, 900 işçi adına dört ay süren müzakereler boyunca MESS’in işçi haklarını geriye götüren önerileri karşısında her iki işyerinde de grev kararı aldı:

Kıdem ve ihbar tazminatı, ikramiye ve sosyal yardımlara ilişkin maddeler eski sözleşmenin maddeleri olarak kurul kararında yer almış ve yalnız Akkardan için ücret zammı 750 kuruş, Makina Takım için 800 kuruş olarak belirtilen kararlar sendikamız tarafından kabul edilmeyerek 7 Temmuz tarihinde Akkardan ve 8 Temmuz tarihinde Makina Takım işyerlerinde grev kararları alınarak işyerlerine asılmıştır.⁶⁴⁵

Otomobil-İş, ayrı prosedürler içinde yürütülmekte olsalar da MESS’e karşı mücadelenin ortak olduğunun bilincindedir: “Otomobil-İş çatısı altında MESS’e karşı mücadele veren Çelik Montaj işçilerine Akkardan ve Makina Takım işçileri de katılacak ve birlikte savunacaklar ve yürütecekler, haklı davalarını...”⁶⁴⁶



Yasal prosedürü tamamladıktan sonra Otomobil-İş 7 Temmuz tarihinde Akkardan ve 8 Temmuz tarihinde de Makina Takım işyerinde grev kararı alarak ilan etti.

Takvimler 22 Ağustos'u gösterdiğinde bütün her şey hazırды... Günlerden Pazartesi idi ve saatlerin 13'ü gösterdiğinde güneş bütün kızgınlığı ile etkisini gösterirken kararlılıkları bütün hareketlerinden belli olan emekçiler topluluğu görevlerini yerine getirmenin hazrını tadıyorlardı...

Otomobil-İş, Akkardan'da grevin başladığını bu satırlarla duyuruyordu. Grevin nedeni işveren çevrelerinin "günün akışına uyarak takındıkları katı" tutumuydu. Üçüncü tarafsız aracı devreye girmiş, ne var ki yapıcı bir çabada bulunmasına imkân tanınmamıştı. İşveren Nuh diyor, Peygamber demi-yordu... ne yapılsa yapılsın:

İşyerinde kendisine mal üreten, kazancını sağlayan daha doğrusu servetini büyütmesi için bütün emek ve zekâsını ortaya koyan sanki kendi işçisi değildi... Onlara yabancı gözüyle bakıyor ve adeta karın tokluğu ile her türlü sosyal yardımlardan ve güvenlik-ten uzak çalışmasını istiyordu... Çünkü tutumundaki katılığı başka türlü izah etmeğe olanak bulunmamaktaydı... Ne yapacaktı emekçi? Grev... Ve Otomobil-İş'e yürek-ten bağlı, ona gönül vermiş tüm Akkardan emekçileri tek bir yürek ve tek bir güç olarak işyerinin kapısında isteklerine olumlu cevap verileceği günün gelmesi için beklemeğe karar verdiler...⁶⁴⁷

Makina Takım'da grev hazırlıkları sürerken işveren MESS dışında toplantılara devam etme talepleri Otomobil-İş tarafından olumlu karşılandı. Yapılan görüşmeler sonun da parasal haklar ve iş güvenliği konularında "ileri haklar getiren" anlaşma sağlandı ve toplu sözleşme imzalandı. Sözleşme 1 Mayıs 1977 tarihinden başlayarak iki yıl süreliydi.⁶⁴⁸

Akkardan işyerinde de 22 gün süren grevin ardından işveren MESS dışında görüşme talep ederek sendikanın isteklerini kabul etti ve toplu iş sözleşmesi bağtlandı. Yapılan anlaşmayla grevde geçen sürelerin ücretlerinin zamlı olarak ödenmesi kabul edildi.⁶⁴⁹



Grev ödenekleri dağıtılıyor.

Her iki işyerinde de bağtlanan toplu iş sözleşmeleri ile yıllık ikramiyeler 3 maaştan 5 maaşa çıkarıldı, yıllık izinlere 3'er işgünü ilave edildi, haftalık çalışma süresinin 45 saate düşürülmesi ve 48 saat üzerinden ödeme yapılması kabul edildi. Otomobil-İş'in ilkesel olarak önem verdiği disiplin kurul sözleşmelerde düzenlendi; disiplin cezalarının iki işçi ve iki işveren temsilcisinden oluşan disiplin kurulu tarafından verilebileceği hükme bağlandı. İhbar tazminatlarının %50 zamlı ve peşin, kıdem tazminatının her bir hizmet yılı için 45 günlük ücret tutarında ve kendi isteği ile ayrıla işçilere de ödenmesi kabul edildi.⁶⁵⁰

Otomobil-İş Genel Başkanı Aydın Özeren, Maden-İş'ten başlayarak MESS'e karşı yürütülen grevlerin kendilerini de tedirgin ettiği tespitini yapıyordu:

... çünkü... Gerçeği görenler bir takım oyunlara alet olmamak için akıllı selim sahibi kişilerin aceleciliği ile 'Doğru Kararlarını' vererek

uygulama safhasına koyuyorlar... İşte Makina Takım ve Akkardan işyerlerinde sendikamızca uygulanan grev sona erdirilmesi bunun 'En belirgin örneği...' ⁶⁵¹

Makina Takım ve Akkardan işyerlerindeki toplu iş sözleşmesinin kendi dışında -kendisine rağmen- imzalanması üzerine MESS, tepkisini sert bir şekilde ortaya koymakta gecikmedi. MESS dergisinde, *Otomobil-İş* dergisinin Eylül sayısının kapığında yayınlanan karikatürü konu alan bir yazı yayımlandı. Yazıda, *Otomobil-İş*'in neler düşündüğünü "ibretlik bir şekilde" resmettiği belirtilen karikatür tasvir edildi.

Kol düğmesinde MESS yazılı olan elin parmaklarında şaşkaloz bakışlı, papyonlu, ağızlarında purolar olan, kafaları dazlak birtakım adamlar, kafalarından iplerle MESS kol düğmeli elin parmaklarına asılmışlar.

Bunlardan biri papyonlu, diğeri ince bıyıklı ve kafaları dazlak ikisinin ipleri üzerine OTOMOBİL-İŞ yazılmış bir anahtar uzanmış ve ipleri kendine dolamış.

Altta kocaman bir yazı: 'MAKİNA TAKIM VE AKKARDAN'DA SÖZLEŞMELERLE KESİN ZAFER KAZANDIK.'

MESS, "iki şaşkaloz papyonlu adam" tarzında tasvir edilenlerin, ülke sanayiinden iki fabrika ol-



Otomobil-İş, Sayı 62, Ocak 1978.



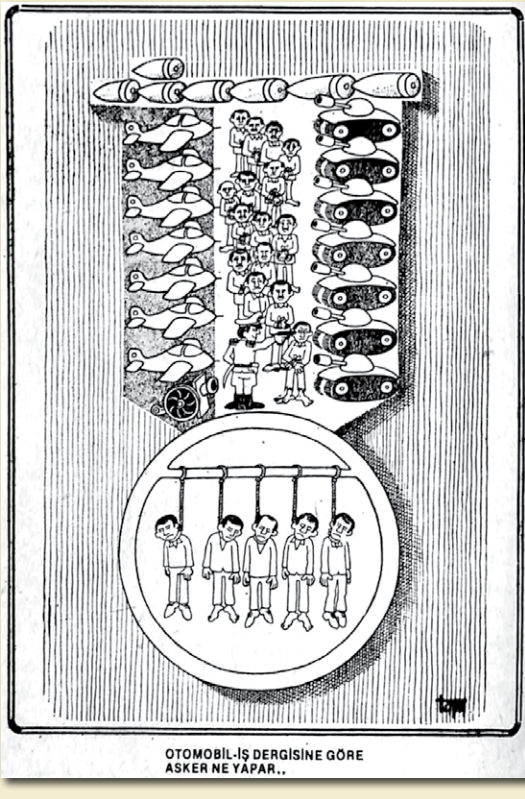
duğunu ve MESS'ten gizli Otomobil-İş'le anlaşma yaparak bu tabloya model seçildiklerini yazdı: "Tablodaki yerleri seyredildiği gibidir ve burada kullanılan ZAFER ibaresi ise, kendilerine hasredilmemiştir." Otomobil-İş'in, bu iki işyerinde sağlanan yeni haklarla işkolu seviyesinin üstüne çıkıldığına ilişkin tespitine karşı MESS Otomobil-İş'in, "işveren denilen mevhumu maskara" ettiğini, kısa vadeli bir görüşle "eşit işe eşit ücret diyaloguna" çomak soktuğunu kaydetmektedir. Alaycı bir dille kaleme alınan yazıda, "işini düşman, işverenini soyulacak kaz gören zihniyetle, bu ülkede vatandaş olduklarını sananlar, kopardıkları iplerle, bir gün kendilerine bir yumak yaparlar belki" denilerek, bu yumakta kazak örenlerin "ben kopartım ipleri!" diye bağrarak kendilerini dev aynasında seyredecekleri ama "ipleri koparta koparta sonunda kopartılacak ip kalmazsa, geriye hür teşebbüs yerine devlet dedikleri işveren kalacağı ifade edilmektedir:

O işveren ise, yine derginizin son sahifesinde göğsüne astığı madalyayı size yaraşır şekilde maskaralaştırdığınız askerden vücut bulur. Bu devletin adı ise anayasasında KOMÜNİZM dedikleri bir rejimi temsil eder. İşte böyle sayın sendikanın kahramanları, otu-

MESS, "Otomobil-İş Dergisine Göre Asker Ne Yapar.." başlığını atarak, sendikanın Eylül sayısındaki bir desene de -yorumsuz olarak- dikkat çekiyor: "Otomobil-İş Dergisi Eylül sayısındaki Asker ve Madalya kompozisyonu! Göğse takılan madalya, mermiler, tanklar, uçaklar ve elindeki tabancayla elleri bağlı insanları kurşuna dizen bir askeri resmediyor. Madalyanın tuğra kısmında ise bir sıra asılı insanlar resmedilmiş."

Otomobil-İş şöyle yanıtlıyor: "Oyunu hassas noktalara çekme taktikleri iflas etmiştir. Emperyalizm gerçeğini ve oyunlarını demagoji cambazlığı ve salatasıyla gizlemeye çalışmanız beyhudedir. Vietnam'da ve Ortadoğu'da dökülen kanlar henüz kurumamıştır."(1)

(1) Otomobil-İş, Sayı 62, Ocak 1978.



run derin bir 'Ohh!' çekin ve size yanaşacak biri çıkarsa, kopartın ipleri. ZAFER SİZİN-DİR."

MESS'i benzer bir üslupla yanıtlayan Otomobil-İş, "emekçiye köle gören zihniyet gerçekleri anlatan işvereni de suçluyor" diyerek, karikatürün Otomobil-İş dergisine ibret olsun diye koyulduğunu ve MESS'in "ibretlik bir karikatür" niteliğiyle kendi dergisinde yayınlamasının da ibret alınmış olduğunu gösterdiğini kaydetti. MESS'in

iki işvereni, "Biri papyonlu, diğeri ince bıyıklı ve kafaları dazlak. Şaşkalak bakışlı..." olarak tasvir ettiğine işaret etti:

Demek ki MESS'in insaf sınırlarını aşan despot tutumu yerine akılcı ve mantıklı yolu seçen işverenler şaşkaloz oluyorlar. MESS'in parmakların da oynatmaya devam ettiği işverenlere ses yoktur. Eh, bu tutuma da pes demek gerekir doğrusu.

Otomobil-İş cevabında, MESS'in açlığa mahkûm ettiği iş kolunun seviyesinin üzerine çıktıklarını, altta kalanların ne olacağı sorusunun cevabını ise "MESS'in vicdansız vicdanından" sormak gerektiğini belirtiyor. MESS'in sendikanın eşit işe eşit ücret diyaloguna çomak soktuğu suçlamasına karşı ise "beslenme yetersizliğinden ölüme mahkûm edilenleri göstererek işçimizi de onlarla eşit tutmak isteyen işverenlerin diyaloguna çomak sokmakla kalmayıp, çomağımızı beyinlerine indirmiş" olduklarını kaydediyor. Otomobil-İş'in dev aynalarının yalan olduğunu bildiği belirtilen yazıda küçülen ve dev aynasına ihtiyacı olanın MESS'ten başkası olmadığı ifade ediliyor. MESS'in "komünizm" değinmesi ise bir demagoji olarak niteleniyor:

Her demagoji cambazının tükendiği noktada sığındıkları yer komünizm umacısı sığınağıdır. Ülkede komünizm sözünün jiklet gibi ağızlarda çiğnenmesinin sebebi bu sığınağı sık sık kullananlar olmuştur. Ama biz yine de şunu MESS'çilere hatırlatalım. Otomobil-İş üyesi, komünizm umacısından korkmadan komünizme karşı savaşacak güçte ve kabiliyettedir.

MESS'in "şürsel bir romantizm ve eda" ile kendilerini yol göstermeye kalktığını belirten Otomobil-İş, nalcı keserini tutan ellerin iplerini hep kopartacaklarını, "hakça bir işveren ve işçi düzeni gelene kadar" savaşıacaklarını yazıyor: "Ve sizin de kabul ettiğiniz gibi zafer bizim olacaktır." 652

Otomobil-İş, MESS'in Makina Takım ve Akkardan işyerlerinde toplu iş sözleşmelerinin imzalanması üzerine yayınladığı yazıya verdiği cevaba "Önemli Notlar" başlıklı bir ilave yayınladı:

MESS'in gelişmelerimiz ve yaptığımız sözleşmeler karşısındaki tutumlarını anlatan yazısına böylece cevap verdikten sonra pek sayın ilgililerine şu notları da iletiriz:

1- Ordumuzun şanlı Kıbrıs Barış Harekâtı sırasında işverenler neden bağışlarını direkt olarak yapmamışlardır... Vakıflara yapılan yardımlarla vergilerinden düşmek düşüncesi gibi küçük hesaplara tevessül etmişlerdir? Büyük MESS'e sormak lâzım Barış Harekâtı sırasında OTOMOBİL-İŞ kadar niye bağışta bulunmuştur?

2- İşverenler sendikası ilgilileri kendi veya korudukları kişilerin hiçbir sorunundan ve konusundan haberdar olmadıklarını ne güzel ortaya koymuşlardır... Kapağımızda yer alan aletin İngiliz Anahtarı olduğunu yazmaktadırlar... Burada biz ne olduğunu yazarak kopya vermiş olacağız. Şimdi oturup araştırılsın ve öğrenilsin anahtarın ismi ne diye... Böylece konudan tamamen habersiz olduklarını yazılı belge ile ortaya koyan kişiler acaba işverenler adına yetkili ve bilgili konuşmakta ehil midirler? En küçük bir teknik bilgiden dahi yoksun kişiler nasıl olur da çalışan kesim adına büyük fetvalar verebilirler?⁶⁵³

ESAŞ GREVİ: 4 OCAK 1978

350 sendika üyesinin çalıştığı Esaş işyerinde, işvereni temsilen üyesi olduğu MESS ile Otomobil-İş arasında toplu sözleşme müzakereleri, 26 Eylül 1977 tarihinde başladı. Ancak müzakereler yürümüyordu. *Otomobil-İş* dergisinin Aralık 1977 sayısında, MESS'le yürütülen Esaş Elektrik Sanayi ve Oto Par toplu sözleşme görüşmelerinde "MESS'in toplu sözleşme düzenine aykırı ilkeleri nedeni ile teklifin çoğunluk maddelerinde erteleme" olduğu ve ertelenen maddelerde son görüşmelerin yapıldığı belirtiliyordu: "Sözleşmelerin uyuşmazlığa gitmesi bu durumda kaçınılmazdır."⁶⁵⁴

Otomobil-İş Esaş müzakerelerini MESS'e karşı uygulanan grevlerle bağlantılı, bu grevlerin bir parçası olarak değerlendiriyordu. Otomobil-İş'e göre, Esaş görüşmelerinin bir döneme rastlaması anlaşma şansını ortadan kaldırmıştı:

MESS işveren sendikası grup sözleşmesini pekleştirmek için kendine bağlı işyerlerini beraber bağlamayı ana prensip haline getirmişti. Bir de Akkardan ve Makina Takım'da MESS vurduğumuz darbenin hıncı içinde müzakerelere girmeleri toplantıları sertleştirdi. Ancak dört tutanak tutulabilirdi, beşinci uyuşmazlıktı.

MESS'in gerçek yüzü bir kez daha ortaya çıkmıştı. "Tek çıkış yolu güç denemesiydi, güçlü olan kazanacaktı."⁶⁵⁵

Uyuşmazlık konuları, sendikanın "kıdem tazminatı, çalışma süresi, ücret, ikramiye, yıllık izin ve ikramiyesi, bayram ikramiyesi ve yakacak yardımı" talepleriydi. Uzlaştırma Kurulu Otopar işyeri için 16 Aralık, Esaş işyeri için 19 Aralık'ta karar verdi. Uzlaştırma Kurulu kararları Otomobil-İş tarafından kabul edilmedi ve sendika her iki işyeri için de grev kararı aldı. Otomobil-İş Uzlaştırma Kurulu kararı, parasal maddelerde düşük ve toplu iş sözleşmesi teklifinin çok altında belirlendiğini; kıdem ve ihbar tazminatlarının ve yıllık ücretli izin sürelerinin yasadaki düzenlemeye bağlanmış olduğunu açıkladı ve kararı reddetti. Kurul kararını MESS de kabul etmedi.⁶⁵⁶

Otomobil-İş 21 Aralık 1977 tarihinde grev kararını aldı. Buna karşı MESS de lokavt kararı alarak sendikaya tebliğ etti. Grev kaçınılmazdı. Sendika grevi, işçilerin ücretlerini aldıktan sonra başlatmaktan yanaydı ve ücretlerin ödenmesini bekleme kararı aldı. Ancak işverenin işyerinde "baskı üzerine baskı kurarak" işten çıkarma tehditleri karşısında, işyerinde huzursuzluk had safhaya geldi ve sendika ücretlerin ödeneceği tarihi beklemeden 4 Ocak 1978 günü grevi başlattı ve bir bildiri yayımlayarak durumu kamuoyuna açıkladı. Otomobil-İş kayıtlarında, işverenin oyunun devamını getiremediği ve ücretleri zamanında ödemeye mecbur kaldığı belirtilmektedir. Otomobil-İş bunu, sendikanın "Esaş'taki ilk zafer aşaması" olarak değerlendirmektedir.⁶⁵⁷

6 Nisan 1978 tarihinde Otomobil-İş, Başbakan Bülent Ecevit'e bir yazıyla başvurarak aracı olmasını talep etti. Yazının altında Genel Başkan A. Aydın Özeren ve Genel Sekreter Sami Ataç imzaları bulunmaktaydı.⁶⁵⁸

Böylece Çalışma Bakanı'nın araya girmesiyle Ankara'da bir dizi toplantı yapıldı. Otomobil-İş, MESS'in "sırf kendi paralelinde olmayan bir hükümetin konuları çözdüğünü göstermemek için" direndiği değerlendirmesini yapmaktadır. Bakanlıkta MESS'in, "Biz DİSK'e ve Türk-İş'e bağlı büyük sendikalara bile bu istekleri vermedik" dediğini kaydeden Otomobil-İş, sendikanın "hükümetin desteği olmadan da büyük aşamalar yaptığını" Esaş grevinde gösterdiğini belirtmektedir.⁶⁵⁹

170 gün süren Esas grevi, Çelik Montaj grevi ile birlikte 22 Haziran 1978 tarihinde varılan anlaşma üzerine sona erdi.

MESS İKİNCİ GRUP VE “GÖRÜNMEYEN” LOKAVT

MESS: “Bu İşyerinde Lokavt Uygulanmaktadır!”

Otomobil-İş, MESS’e bağlı 11 işyerinde toplu sözleşmelerin tamamlanmasının ardından MESS’le altı işyeri için toplu pazarlık masasına oturdu. Öncelikle müzakereler AEG-ETİ, OMTAŞ işyerlerinde hemen ardından da 5 Temmuz tarihinde Metal-İş’in itirazı üzerine gecikerek yetki alınan BÖHLER’de başladı.⁶⁶⁰ Daha ilk oturumda başlayan gerginlik sonraki görüşmeler boyunca sürdü:

İlk grup sözleşmesinin ezikliği içinde bulunan MESS yetkilileri[nin] toplantılarda daima huzursuzluk çıkarma yollarına başvurdukları gözümüzden kaçmadı. Sendikamız iş barışını temin edebilmek için gayret gösterirken işveren kesiminin ipi devamlı girmesi[nin] yeni olaylara sebebiyet vereceği muhakkaktı.⁶⁶¹

Temmuz ayı içinde üç işyerinde yürütülen müzakereler kesildi ve uyuşmazlık tutanağı tutuldu.⁶⁶²

15 Kasım 1976 tarihinde yapılan toplantı zaman zaman verilen aralarla sabaha kadar sürdü. MESS

aynı gece müzakerelere verilen bu aralar sırasında, üç işyerine “Bu İşyerinde Lokavt Uygulanmaktadır!” pankartını astırarak, lokavt uygulamasına geçti. Ancak, “vardiya olmayan işyerleri üyeleri bu yazıyı bile göremediler. Gün ışıırken işyerlerinden ‘Bu İşyerinde Lokavt Uygulanmaktadır’ pankartlarını indirdiler. Otomobil-İş böylece tarihine yeni bir zafer daha ekledi.”⁶⁶³

Ayrıca, bu dönemde MESS’le Gebze - Çayırova’da kurulu Kefçelik Kefeliler Soğuk Demir Çekme ve Kefsan Kefeliler Sıcak Demir Çekme ve Yaka-cık Kartal’da kurulu Teknik Çelik Eşya Kolektif Şirketi işyerlerinde sözleşme görüşmeleri yürütülmekteydi. MESS’in “toplu sözleşme düzenine sınırlama getirmek isteyen prensipleri nedeniyle” müzakereler de AEG-ETİ, OMTAŞ ve BÖHLER işyerlerindeki gibi uyuşmazlıkla kesildi.

Nihayet, AEG-ETİ, OMTAŞ, BÖHLER, KEFÇELİK, KEFSAN ve TEKNİK ÇELİK işyerlerinde toplu iş sözleşmesi 16 Kasım 1978 tarihinde imzalandı. Sözleşmelerin süreleri, sözleşmenin bitiş tarihleri 30 Kasım 1979’da eşitlendi.⁶⁶⁴ Böylece MESS’le “2. Grup” oluşturulmuş oldu.

İŞYERİ	İMZA TARİHİ	YÜRÜRLÜK	SÜRE
AEG-ETİ ELEKTRİK	16 Kasım 1978	1.6.1978-30.11.1979	18 AY
OMTAŞ OTOMOTİV	16 Kasım 1978	1.5.1978-30.11.1979	17 AY
BÖHLER KAYNAK ÇUBUKLARI	16 Kasım 1978	1.4.1978-30.11.1979	20 AY
TEKNİK ÇELİK	16 Kasım 1978	1.6.1978-30.11.1979	18 AY
KEFÇELİK SOĞUK DEMİR ÇEKME	16 Kasım 1978	1.9.1978-30.11.1979	15 AY
KEFSAN SICAK DEMİR ÇEKME	16 Kasım 1978	1.9.1978-30.11.1979	15 AY

MESS İKİNCİ GRUP TOPLU PAZARLIK SÜRECİ: TOPLU İŞ SÖZLEŞMELERİNİN YÜRÜRLÜK SÜRELERİ

AEG-ETT’de yılda 6 aylık ücret tutarında, BÖHLER’de 20 ay için 200 günlük ücret tutarında; OMTAŞ’ta 17 aylık dönem için 7 aylık ücret tutarında; KEFÇELİK, KEFSAN’da 15 aylık süre için 5 aylık ücret tutarında; TEKNİK ÇELİK’te 18 aylık süre için 105 günlük ücret tutarında ikra-

miye ödemesi kabul edildi. AEG-ETT’de işçilere ayrıca 15 günlük ücretleri tutarında prim ödenmesine hükmedildi. Haftalık çalışma süresi 46 saat 30 dakikaya düşürüldü. Yıllık ücretli izin sürelerine ilaveler yapıldı ve sosyal yardımlarda artışlar getirildi.⁶⁶⁵

OTOMOBİL-İŞ'İN BİRİNCİ DALGA MESS GREVLERİNİN SONUÇLARI

1977-1978 döneminde Otomobil-İş MESS'le 13 işyerinde toplu pazarlık yürüttü ve dört işyerinde grev yaptı: Çelik Montaj, Esaş, Makina Takım ve Akkardan. Bunlardan Makina Takım ve Akkardan, MESS'ten koparak Otomobil-İş'le toplu sözleşme imzaladılar; bu işyerleri MESS'in toplu pazarlık politikası dışında kaldılar.

İki işyerinin MESS'ten kopmasının ardından 11 işyerinde toplu iş sözleşmeleri aynı tarihte imzalanarak süreç tamamlandı. Otomobil-İş bu durumu, "MESS ile 11 işyerinde sözleşme bağlandı" başlığı altında duyurdu.⁶⁶⁶

Zamanlama dikkate alındığında grevlerin nedeninin, işyerlerinin kendine özgü ekonomik dinamiklerinin değil, MESS'in işyerlerini bir bütün olarak ele alan ve toplu pazarlığı tek elden yürütmeyi amaçlayan toplu pazarlık politikası olduğu açıktır. Toplu iş sözleşmelerinin aynı tarihte bağlanmış olmalarının yanında kritik bir nokta da her işyeri için -20 ay, 21 ay, 22 ay, 24 ay gibi- farklı yürürlük süreleri kabul edilerek sözleşmelerin tamamının bitiş tarihlerinin 31 Ekim 1979 olarak birleştirilmiş olmasıdır. Böylece grup toplu pazarlığının yapısı/koşulları MESS tarafından 1977-1978 toplu pa-

zarlık döneminde kurulmuş, oluşturulmuştur. Artık grup pazarlığı, bir model olarak Maden-İş'ten sonra Otomobil-İş bünyesinde de yerleşmiş, dahası benimsenmiştir. Nitekim, bu 11 işyerinde toplu pazarlık sürecinin tamamlanmasının ardından bu işyerleri, Otomobil-İş tarafından da "Birinci Grup" olarak zikredilecektir. Otomobil-İş'in 1980 Genel Kurulu'na sunduğu çalışma Raporunda, "MESS'le bağtlanan toplu iş sözleşmesi 1'nci grupla 26 Haziran 1978 günü bitirilmiştir" denilmektedir.⁶⁶⁷ Grupların, "Birinci Grup" ve "İkinci Grup" olarak ayrılması, toplu pazarlığın yapısı ya da düzeyi bakımında esasta bir önem arz etmemektedir. Gruplar içinde kimi farklı toplu sözleşme maddelerinin düzenlenmiş olması da bu temel sonucu değiştirmemektedir. Gruplar oluşmuştur ve izleyen dönemler için işyerlerinin tamamında toplu pazarlığın eş zamanlı ve bir bütün olarak yürütülebileceği koşullar yaratılmıştır.

Başlangıçta Otomobil-İş, grup sözleşmesine karşı bir politika benimsemiş ve bunu zaman zaman ortaya koymuştur. MESS grevlerinin değerlendirildiği 8. Dönem Çalışma Raporu'nda da sendikanın bu politikası açıklıkla ifade edilmektedir: "Örgütümüz uzun yıllar MESS'in uygulama alanına sokmak istediği grup sözleşmelerine karşı çıkmış, diğer örgütlerle bu konuda anlaşması zaman zaman

İŞYERİ	İMZA TARİHİ	YÜRÜRLÜK
ÇELİK MONTAJ	22 Haziran 1978	1.1.1976-31.10.1979
ESAŞ	22 Haziran 1978	1.9.1977-31.10.1979
AKKARDAN	10 Eylül 1977	1.4.1977-1.4.1979
MAKİNA TAKIM	8 Eylül 1977	1.5.1977-1.5.1979
OTO PAR	22 Haziran 1978	1.8.1977-31.10.1979
ÇİFTÇİLER	22 Haziran 1978	1.1.1978-31.10.1979
HAS DEMİR	22 Haziran 1978	1.10.1977-31.10.1979
FEN İŞ AİLÜMİNYUM	22 Haziran 1978	1.1.1978-31.10.1979
HİSAR ÇELİK DÖKÜM	22 Haziran 1978	1.2.1978-31.10.1979
ANADOLU DÖKÜM	22 Haziran 1978	1.3.1978-31.10.1979
TEKFEN	22 Haziran 1978	1.3.1978-31.10.1979
REMAS	22 Haziran 1978	1.4.1978-31.10.1979
AMASYALI TEKNİK PRES	22 Haziran 1978	1.5.1978-31.10.1979

sendikamızın tepkisiyle bozulmuştur diyebiliriz.” 1980 yılında geriye doğru yaptığı bu değerlendirmede Otomobil-İş, MESS’in önce “Türk Metal, daha sonra Maden-İş’le grup sözleşmesini bağtılamış kozunu paylaşmak için Otomobil-İş’e yönelmiş” olduğunu belirtmektedir:

Toplu iş sözleşmelerini Otomobil-İş Sendikası bağtılamıyor diyerek hem işçilere hem de memleket sanayiine darbe vurmak isteyen sendika olarak göstermek çabalarını da boşa çıkardık.

Örgütümüz tabii ki grup sözleşmesinin içine sıkışmak istemiyordu, bu tam manası ile diğer sendikalar gibi teslimiyet olurdu. Sözleşmenin bundan sonraki dönemin[i] de düşünmek mecburiyetindeydik.⁶⁶⁸

Aslında Otomobil-İş’in MESS’in grup sözleşmesi ısrarına karşı direnebildiği tek mevzi kendi sözleşmelerini ana gruptan ayırmak ve iki ayrı grup oluşturmak olmuştur. Makina Takım ve Akkar-

dan işyerlerinde işverenlerin MESS’ten kopması ve Otomobil-İş’le MESS dışında toplu sözleşme imzalaması, grup sözleşmesi politikası açısından MESS için bir kayıp, Otomobil-İş için ise “strategjik” ama “geçici bir” başarı olmuştur:

Üyelerimizi yeniden ateş hattından geçirmek istemiyorduk. Zaten M.T.E. – Akkardan işyerini MESS’ten koparmıştık yapılan uğraşla hem üyelerimizi hem işyerimizi yangından kurtarmıştık. Ama MESS bu işyerlerinde daha sonraki sözleşmede en büyük kazığı atacaktı. İşverenle sendikası arasındaki olaylar örgütümüzü fazla alâkadar etmemesine rağmen işveren sendikasının acımasız durumunu ortaya koymak istedik.⁶⁶⁹

Sonuçta, Otomobil-İş için de MESS karşısında grup pazarlığı dönemi başlamış, Makina Takım ve Akkardan işyerleri de izleyen dönemde MESS’le yürütülen grup toplu pazarlığı içinde yer alacaklardır.

BÖLÜM DİPNOTLARI

⁵⁵⁹ <http://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/hukümetler.htm>

⁵⁶⁰ “DİSK, “1 Mayıs’ın heybeti gölgelenemez!” Başyazı, Sayı: 5–6 (35–36) 1977 Mayıs-Haziran, s. 204; DİSK, 6. Genel Kurul Çalışma Raporu, İstanbul, 22–26 Aralık 1977, s. 108–109.

⁵⁶¹ <http://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/hp44.htm>: Devlet Başkanı tarafından 19 Eylül 1980 günü Hükümeti kurma görevi verilen Bülent Ulusu tarafından 21 Eylül 1980 Pazar günü kurulan 44. Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti Programı.

⁵⁶² <http://www.tcmb.gov.tr/yeni/evds/konusma/tur/2000/enflasyon.html>

⁵⁶³ Devlet İstatistik Enstitüsü (DİE) ve Sosyal Sigortalar Kurumu (SSK); Aktaran Petrol-İş, 1986, s. 148–149.

⁵⁶⁴ Boratav, 2005, s. 37–38; 1962–1976 yılları arasında reel ücretlerin seyri için, bkz. Boratav, 1988, Tablo VI, s. 111.

⁵⁶⁵ Boratav, 2005, s. 42–43.

⁵⁶⁶ Türkiye Sendikacılık Ansiklopedisi, 1996, C 1, s. 450–451.

⁵⁶⁷ Lastik-İş, 1980, s. 205–210.

⁵⁶⁸ Yeraltı Maden-İş, 1976, s. 30–32.

⁵⁶⁹ Çetin Uygur ile 06 Mayıs 2006’da yapılan görüşme: Çakır, 2006, s. 131.

⁵⁷⁰ Otomobil-İş, Sayı 51, Ocak 1977.

⁵⁷¹ Uras, 1986, s. 3.

⁵⁷² Uras, 1986, s. 3–4.

⁵⁷³ Şafak, 2010, s. 135.

⁵⁷⁴ MESS, 1999, C 1, s. 389 ve 393.

⁵⁷⁵ MESS, 1999, C 1, s. 389.

⁵⁷⁶ Şafak, 2012, s. 283.

⁵⁷⁷ Şafak, 2012, s. 283–284.

⁵⁷⁸ Şafak, 2012, s. 284.

⁵⁷⁹ MESS, 1999, 1, s. 409–411.

⁵⁸⁰ MESS, XX. Genel Kurul Çalışma Raporu; Aktaran MESS, 1999, C 1, s. 424.

⁵⁸¹ Otomobil-İş, Sayı 45, Temmuz 1976.

⁵⁸² Türk-İş, 1979, s. 104 ve 107.

⁵⁸³ Maden-İş, Sayı 78, 23.8.1976.

⁵⁸⁴ 17 Nisan 1977 günü İstanbul Spor ve Sergi Sarayı’nda toplanan DİSK Genel Temsilciler Meclisi’nde Genel Başkan Kemal Türkler’in açış konuşması, DİSK, Sayı 5–6 (35–36), Mayıs-Haziran 1977.

⁵⁸⁵ DİSK 1977, ss. 159–160.

⁵⁸⁶ MAHA Ajansı, Gün: 4.2.1978, Sayı: 978/1.

⁵⁸⁷ Maden-İş, Büyük Grevin stratejisini şöyle açıklamaktadır. “Bir kere uyumsuzluk halinde söz konusu gruptaki 8–10 fabrikada birden greve çıkılacak. Sendika çok sayıda grevci ile karşı karşıya kalacak ama bu grevlerin tekelleri caydırıcı etkinliği düşük olacaktı. Çünkü her grupta aynı holdinge bağlı bir veya iki fabrika bulunuyordu.” Maden-İş, “Deneyimlerimiz Toplu Savaşımı Gerektiriyor”, Maden-İş, Sayı 97, 15 Şubat 1978, s. 2. “Sendikamız daha ilk adımda MESS’in oyununu bozdu. 30 Mayıs günü 30’u aşkın işyerinde başlattığımız grev onların grup planlarını altüst etti. Onlar bizi grup halinde dokuz-on işyerinde sıkıştırıp, greve zorlayıp pes ettirmek çabasındaydılar. Biz 30 işyerinde ‘hodri meydan’ diyerek greve gittik. Böylece işyerlerini gruplama isteklerini rafa kaldırmak zorunda kaldılar.” MAHA Ajansı, “Maden-İş Yürütme Kurulunun Açıklaması”, MAHA Ajansı, Gün: 4.2.1978, Sayı: 978/1.

- 588 Maden-İş, Sayı 97, 15 Şubat 1978.
- 589 DİSK, Sayı 26, 1976 Ağustos.
- 590 Erdoğan. 2016.
- 591 Otomobil-İş, Sayı 42, Nisan 1976.
- 592 Özeren, 21 Kasım 2018.
- 593 Ataç, 13 Kasım 2018.
- 594 Özeren, 1977.
- 595 Politika, 31 Mayıs 1977 ve 5 Haziran 1977.
- 596 Politika, 5 Haziran 1977; Şafak, 2012, s. 18.
- 597 Şafak, 2012, s. 9.
- 598 MESS, Gelenek ve Gelecek MESS 40. Yıl, 1, MESS Yayın No 315, İstanbul, 1999, s. 427.
- 599 Politika, 8 Nisan 1977 ve 10 Nisan 1977.
- 600 MAHA Ajansı, Gün: 4.2.1978, Sayı: 978/1.
- 601 Otomobil-İş, Sayı 56, Temmuz 1977.
- 602 Ataç, 1977.
- 603 Özeren, 21 Kasım 2018.
- 604 Otomobil-İş, Sayı 52, Şubat-Mart 1977.
- 605 MAHA Ajansı, Gün: 4.2.1978, Sayı: 978/1; Milliyet, 4 Şubat 1978; Vatan, 4 Şubat 1978.
- 606 Milliyet, 4 Şubat 1978.
- 607 MESS, 1999, s. 52.
- 608 Otomobil-İş, Sayı 63, Şubat-Mart 1978.
- 609 Otomobil-İş, Sayı 63, Şubat-Mart 1978.
- 610 Otomobil-İş, Sayı 63, Şubat-Mart 1978.
- 611 Otomobil-İş, Sayı 63, Şubat-Mart 1978.
- 612 Otomobil-İş, 1980, s. 118.
- 613 Otomobil-İş, 1980, s. 119.
- 614 Otomobil-İş, 1980, s. 154-155.
- 615 Otomobil-İş, Sayı 66, Haziran 1978.
- 616 Otomobil-İş, 1980, s. 154.
- 617 Otomobil-İş, 1980, s. 155.
- 618 Otomobil-İş, Sayı 47, Eylül 1976.
- 619 Otomobil-İş, Sayı 48, Ekim 1976.
- 620 Otomobil-İş, Sayı 49, Kasım 1976.
- 621 Otomobil-İş, Sayı 50, Aralık 1976.
- 622 Otomobil-İş, 1980, s. 124.
- 623 Otomobil-İş, Sayı 52, Şubat-Mart 1977.
- 624 Otomobil-İş, 1977, s. 192.
- 625 Otomobil-İş, 1977, s. 192-193.
- 626 Otomobil-İş, Sayı 52, Şubat-Mart 1977.
- 627 Otomobil-İş, 1980, s. 125.
- 628 Otomobil-İş, 1977, s. 194-195.
- 629 Otomobil-İş, Sayı 53, Nisan 1977.
- 630 Otomobil-İş, Sayı 53, Nisan 1977.
- 631 Otomobil-İş, Sayı 53, Nisan 1977.
- 632 Otomobil-İş, Sayı 54, Mayıs 1977.
- 633 Otomobil-İş, Sayı 55, Haziran 1977.
- 634 Otomobil-İş, Sayı 56, Ağustos 1977.
- 635 Otomobil-İş, Sayı 57, Ağustos-2 1977.
- 636 Otomobil-İş, Sayı 59, Ekim 1977.
- 637 Otomobil-İş, Sayı 61, Aralık-2 1977.
- 638 Otomobil-İş, 1980, s. 163.
- 639 Otomobil-İş, Sayı 66, Haziran 1978.
- 640 Otomobil-İş, 1980, s. 128.
- 641 Otomobil-İş, Sayı 52, Şubat-Mart 1977; Sayı 53, Nisan 1977.
- 642 Otomobil-İş, Sayı 54, Mayıs 1977.
- 643 Otomobil-İş, Sayı 54, Mayıs 1977.
- 644 Otomobil-İş, Sayı 55, Haziran 1977.
- 645 Otomobil-İş, Sayı 56, Ağustos 1977.
- 646 Otomobil-İş, Sayı 56, Ağustos 1977.
- 647 Otomobil-İş, Sayı 57, Ağustos-2, 1977.
- 648 Otomobil-İş, Sayı 58, Eylül 1977.
- 649 Otomobil-İş, Sayı 58, Eylül 1977.
- 650 Otomobil-İş, Sayı 58, Eylül 1977.
- 651 Otomobil-İş, Sayı 58, Eylül 1977.
- 652 Otomobil-İş, Sayı 62, Ocak 1978.
- 653 Otomobil-İş, Sayı 62, Ocak 1978.
- 654 Otomobil-İş, Sayı 60, Aralık 1977.
- 655 Otomobil-İş, 1980, s. 129.
- 656 Otomobil-İş, Sayı 61, Aralık-2, 1977.
- 657 Otomobil-İş, 1980, s. 129-130.
- 658 Otomobil-İş, 1980, s. 130.
- 659 Otomobil-İş, 1980, s. 131.
- 660 Otomobil-İş, Sayı 66, Haziran 1978.
- 661 Otomobil-İş, 1980, s. 150.
- 662 Otomobil-İş, Sayı 67, Temmuz 1978.
- 663 Otomobil-İş, 1980, s. 150.
- 664 Otomobil-İş, Sayı 69, Kasım-Aralık 1978.
- 665 Otomobil-İş, Sayı 69, Kasım-Aralık 1978.
- 666 Otomobil-İş, Sayı 66, Haziran 1978.
- 667 Otomobil-İş, 1980, s. 131.
- 668 Otomobil-İş, 1980, s. 152.
- 669 Otomobil-İş, 1980, s. 152.

İKİNCİ DALGA MESS GREVLERİ (1979-1980)

İşveren sendikasının yıllardan beri sendikamız üzerinde kurmak istediği baskılar[ı] her devre çelmek imkânı buluşumuz karşısında yeni yıpratma yollarına başvurduğu, örgütümüzü mali yönden yıpratılabilmek için grev ortamlarını hazırlamaktaki ustalığını bilmekteyiz. Ancak bu oyunlarla Türk sanayiü biraz daha kötüye götürürken atılımlar yavaşlamaktadır. Örgütümüz her grev’den daha güçlü çıkarken işveren sendikası oyunlarına bıkmadan devam etmektedir.⁶⁷⁰

Bu dönemde Otomobil-İş’in MESS’e karşı örgütlediği 1977-1978 grevlerini 1979 yılı sonlarında aşamalı olarak başlatılan ve 1980 yılının 21 Temmuzuna kadar sürdürülen ikinci bir grev dalgası izledi. İkinci dalga grevler, MESS’le yürütülen ve müzakereleri farklı hukuki prosedürlere bağlı olarak parka parka yürütülen 18 işyerini kapsayan toplu pazarlık süreci içinde gerçekleşti. Grevler, grup toplu iş sözleşmesi görüşmelerinin kapsamındaki bu 18 işyerinden 4 işyerinde aşamalı olarak başlatıldı: Makine Takım, Gazal, Akkardan ve Şahin Motor işyerlerinde yürütülen bu grevler, diğer fabrikalarda grev uygulanmadan, 18 işyerini kapsayan 21.7.1980 – 31.8.1981 yürürlük süreli “Grup Toplu İş Sözleşmesi”nin 12 Eylül askeri darbesinin hemen öncesinde imzalanmasıyla birlikte kaldırıldı.

Grup Toplu İş Sözleşmesi, bir dönem önce Birinci Grup ve İkinci Grup olarak ayrılan iki grubu birleştirdi ve müzakereleri ayrı hukuki prosedürler içinde olsa da MESS açısından aynı politika çerçevesinde yürütülen şu işyerlerini kapsadı:

1. AKKARDAN SAN. VE TİC. A.Ş. Çayırova, Gebze-Kocaeli

2. ANADOLU DÖKÜM SAN. A.Ş. Çelik ve Pik Döküm Fabrikaları, Tütünçiflik-Kocaeli
3. BÖHLER KAYNAK ÇUBUKLARI ALEKTRODLARI SAN. VE TİC. A.Ş., Yakacık Yolu Altı, Taşocakları Mevkii, Kartal-İstanbul
4. ÇELİK MONTAJ SAN. VE TİC. A.Ş. Soğanlı Köyü, Kartal-İstanbul
5. ELSEL GAZ ARMATÜRLERİ SAN. VE TİC. A.Ş. Çavuşoğlu Mah. Yalnız Selvi Yolu, No: 9, Kartal-İstanbul
6. ESAŞ ELEKTRİK SAN. VE TİC. A.Ş. Ankara Asfaltı, Soğanlıköyü, Kartal-İstanbul
7. FENİŞ ALÜMİNYUM SAN. VE TİC. A.Ş. Çayırova, Gebze-Kocaeli
8. GAZAL GAZ ALETLERİ A.Ş., Yarımca-İzmit
9. HİSAR ÇELİK DÖKÜM SAN. VE TİC. A.Ş. Çayırova, Gebze-Kocaeli
10. KEFÇELİK KEFELİLER SOĞUK DEMİR ÇEKME SAN. VE TİC. A.Ş. Ankara Asfaltı 41. Km, Çayırova, Gebze-Kocaeli
11. KEFSAN KEFELİLER SICAK DEMİR ÇEKME SAN. VE TİC. A.Ş. Ankara Asfaltı 41. Km, Çayırova, Gebze-Kocaeli
12. MAKİNA TAKIM ENDÜSTRİSİ A.Ş. Çayırova, Gebze-Kocaeli
13. MURATSAN FİLİTRELİ SONDAJ VE KOLON BORULARI SANAYİİ ZİYA ÖĞÜTÇÜ VE ORTAKLARI KOM. ŞTİ. Ankara İstanbul Asfaltı 18. Km. Ayaş Kavşağı, Etimesgut-ANKARA
14. OMTAŞ OTOMOTİV TRANSMİSYON AKSAMİ SAN. VE TİC. A.Ş. Ankara Asfaltı 41. Km. Çayırova, Gebze-Kocaeli

15. OTOPAR SAN. VE TİC. A.Ş. Ankara Asfaltı, Soğanlıköy Karşısı, Kartal-İstanbul
16. REMAS REDÜKTÖR VE MAKİNE SAN. A.Ş. Ankara Devlet Yolu 22. Km. Yakacık, Kartal-İstanbul
17. TEKFEN İMALAT VE MÜHENDİSLİK A.Ş. Derince-İzmit
18. TEKNİK ÇELİK EŞYA KOLL. ŞTİ. LÜTFÜ USTA VE ORTAKLARI Yakacık Kartal Cad. Ankara Yolu Kavşağı, No: 14, Kartal-İstanbul⁶⁷¹

Daha önce MESS bünyesinde olan Çiftçiler Ticaret ve Sanayi A.Ş. işyeri işvereni, toplu iş sözleşmesinin yürürlük süresinin sonuna doğru MESS'ten istifa etti. İşverenin toplu iş sözleşmesinin süresinin 1 yıl uzatılması teklifi Otomobil-İş tarafından kabul edildi ve taraflar bir protokolle yeni parasal haklarla sözleşmenin süresini 1 Kasım 1980 tarihine kadar uzattılar. Böylece Çiftçiler 1979-1980 MESS grup sözleşmesi sürecine dâhil olmadı.⁶⁷²

GAZAL GREVİ: 27 TEMMUZ 1979

“Kocaeli Şubemize bağlı Gazal Gaz Aletleri A.Ş. işyerinde ikinci dönem toplu iş sözleşme[si görüşmeleri] 24 Nisan 1979 günü başlatılmıştır. Yapılan görüşmeler[in] her nedense eski dönemdeki gibi olgun geçmediği örgütümüzün gözünden kaçmamıştır. Kaldı ki işveren grubunda da büyük bir değişiklik yoktu. Bu katı tutumun MESS'ten kaynaklandığı geç de olsa fark edildi.”⁶⁷³

Otomobil-İş, 8. Dönem Çalışma Raporu'nda, 1979 Nisan'ında başlayan Gazal 2. dönem toplu pazarlık sürecini bu satırlarla değerlendiriyordu. 22 Mayıs 1979 tarihinde yapılan toplantıda tıkanıklık aşılabilir hale geldi ve 36 madde üzerinde uyuşmazlık tutuldu. Otomobil-İş kayıtlarında uyuşmazlık konularının sadece parasal maddelerle sınırlı olmadığına özellikle işaret edilmektedir.⁶⁷⁴ Parasal maddeler yanında çalışma süresi, kıdem ve ihbar tazminatına ilişkin sendika talepleri de önemli uyuşmazlık konuları arasındaydı.

Otomobil-İş, sendika taleplerinin çok gerisinde olan ve işverenin kabul ettiği Uyuşmazlık Kurulu kararını reddetti ve 12 Temmuz 1979 tarihinde grev kararı aldı, gerekli duyuruyu yaptı. Bir gün sonra, 13 Temmuz tarihinde işveren MESS'e üye oldu ve MESS aynı tarihte lokavt kararı alarak ilan etti.

Grev 27 Temmuz tarihinde başladı. Otomobil-İş, grevin daha ilk günlerinde, Gazal işyerindeki mücadelenin oldukça çetin geçeceği değerlendirmesini yapmaktadır. MESS'in, “kapitalizmin çıkarları doğrultusunda başlattığı “grup sözleşmesi” sürecinin içine Gazal'ı da sokmak, 1979 yılının Ekim ve Kasım aylarında başlayacak olan grup sözleşmesi müzakerelerine kadar işyerini kapalı tutmak ve “sermayenin bir bütün halinde” hareket etmesini sağlamak istediğini kaydetmektedir.

O dönemde CHP'nin AP'den istifa eden bağımsız milletvekilleriyle birlikte kurduğu 3. Ecevit Hükümeti 5 Ocak 1978 tarihinden beri işbaşındaydı. Ecevit Hükümeti'nin kurulmasından kısa bir süre sonra enflasyonun, hayat pahalılığının yanında piyasadan çekilen tüpgaz, benzin, yağ, şeker kuyrukları Ecevit'e bağlanan umutları yavaş yavaş tüketiyordu. TÜSİAD, 120 üyesinin tek tek onayını ve Sıkıyönetim Komutanlığı'nın da iznini alarak hazırlayıp⁶⁷⁵ gazetelere verdiği, “Gerçekçi Çıkış Yolu”, “Ulus Bekliyor”, “Yokluğu Paylaşmak mı? Bolluğu Paylaşmak mı?”, “Refahın ve Hürriyetin Düşmanı: Enflasyon” başlıklarını taşıyan tam sayfa paralı ilanlarla Ecevit yönetiminin ekonomi politikasını, “pazar ekonomisinden gitgide uzaklaşan bir anlayışın ürünü” olarak nitelendiriyor ve ekonomik sıkıntıların yarattığı hoşnutsuzluğu kö-



Gazal işçileri.

rüklüyordu.⁶⁷⁶ Haziran ayında MESS Başkanı Turgut Özal, Türkiye'nin en kritik günlerini yaşamakta ve ekonominin yeni hükümetin kuruluşunun ardından geçen 17 ay içinde "tutarsız, bilgisiz, hatta kasıtlı ekonomik politikalar sonucu... maalesef tam manâsiyle bir çıkmazda" olduğunu açıkladı.⁶⁷⁷

Gazal grevi, işte böyle bir dönemde başlıyor ve Otomobil-İş, MESS'in amacını bu çerçevede değerlendiriyordu. Otomobil-İş, "ülkenin içinde bulunduğu ekonomik darboğazı görmezlikten gelerek sermayenin çıkarları doğrultusunda ülke gerçeklerini hiçe sayarak dışa bağımlılığımızı körükleyen bu hareketinin" olumsuz sonuçlarının yakında daha büyük boyutlarla ortaya çıkacağına işaret ediyordu. Bütan gazı için gerekli olan tüpün yapıldığı işyerinde üretimin durdurulmasıyla LPG olarak bilinen ev gazları dağıtımı ve dolumunda büyük aksamalar görüleceğini belirten Otomobil-İş, MESS'in yakın bir geçmişte yaşanan TÜPGAZ olaylarını hortlatarak geniş halk yığınlarını etkilemeyi amaçladığını kaydediyordu. Sendikanın çabası bu oyunu bozmak, "ülke ve çalışanların zararları doğrultusunda gelişen tüm çarpık oyunlara" bir set çekmekti.⁶⁷⁸

Otomobil-İş, grevin 66. gününde, "nalıncı keseri gibi hep kendisine yontmak isteyen işverenlere karşı" verilen mücadelenin sonuç alınıncaya kadar süreceğini, MESS'in direnişinin emekçileri daha da bileceğini açıkladı:

Otomobil-İş'le uzlaşamayacağını anlayınca hemen koşup MESS'e üye olan Gazal işvereni zamanın hep kendi aleyhine olduğunu görecekler. Patronların örgütü olan MESS tüm çırpınmalarına karşı oluşan bilinçli grev safalarını bozacak güce erişemeyecektir. Ülke ve çalışanların çıkarlarını değil kişisel para hırsları için işyerlerini çalışamaz duruma getirenler daha önce olduğu gibi Gazal'da üretime katılan 518 Otomobil-İş üyesinden de kesin ve sert cevabı er geç alacaklardır.⁶⁷⁹

Gazal grevi, 21 Temmuz 1980 tarihinde Otomobil-İş'in MESS'le imzaladığı toplu iş sözleşmesinin ardından kaldırılacak ve 360 gün sürecek.



Gazal grev gözçüleri.

MAKİNA TAKIM VE AKKARDAN GREVLERİ: EYLÜL 1979

Makina Takım ve Akkardan işyerlerinde toplu sözleşme müzakereleri sürerken, işverenlerin MESS'e üye olduklarını ve bundan böyle toplu sözleşme bağtlama yetkisinin MESS'e verildiğini Otomobil-İş'e bildirmeleri üzerine, anlaşma olanağı tamamen ortadan kalktı ve uyuşmazlık tutanağı düzenlendi.

Her iki işyeri için ayrı ayrı oluşturulan Uzlaştırma Kurulları tarafından verilen kararları Otomobil-İş, üyelerin taleplerinin çok gerisinde olduğunu açıklayarak reddetti.

Buna karşılık MESS, her iki işyerinde de Uzlaştırma Kurulu kararını kabul etti. MESS tepkisini, 15 Eylül 1979 tarihini taşıyan MESS gazetesinde dile getirdi: "MESS Uzlaştırma Kurulu kararını kabul ettiği halde, Türkiye Otomobil-İş işçileri yasa dışı yollara itiyor..."⁶⁸⁰

Otomobil-İş, MESS'in iddiasına kendi yayın organında "MESS Gerçeği Gizliyor" başlığıyla verdiği yanıtta, iddiasının, aslında MESS'in "gerçekleri ne kadar gizlediği"ni açıkça ortaya koyduğunu kaydetti. "İşveren sendikacısı" MESS'in Uzlaştırma Kurulu kararını gizlediğini yazdı. Kararda Makine Takım için ücret zammı 18,50 olarak belirlenmekte, ikramiyeler eskiye oranla 15 gün arttırılırken, kıdem ve ihbar tazminatları eski sözleşmedeki gibi bırakılmaktaydı. Aynı durum Akkardan için de söz konusuydu. Bir sendikanın kendi çatısı altında uğraş vermekte olan 750 emekçinin bu çağdışı hakların altında ezilmesini onaylanması için o

sendikanın “satılmış” olması gerekmez miydi? MESS kararı gizleyerek Otomobil-İş’i suç-luyordu:

Gerekçe de uzlaştırma kurulu kararını kabul etmemesi... Bugüne kadar sanki bütün uzlaştırma kurulu kararları başka iş-kolları da dahil sendikalar tarafından aynen kabul edilmiş de ‘Otomobil-İş Çıbanbaşı’ olmuş gibi... Şu işiye bilinmelidir ki Otomobil-İş çalışanların suçlamasına değer verir... İşverenlerin suçlaması kendi çıkarları-na hizmet için ortaya atılmış birer gerçekdi-şı karalamadır çünkü.⁶⁸¹

Otomobil-İş, Akkardan işyerinde 7 Ağustos, Ma-kina Takım işyerinde 8 Ağustos günlerinde grev kararları alarak ilân etti. *Otomobil-İş* dergisinde grev kararına ilişkin haber, sendika cephesinde grup sözleşmesi tartışmalarının artık gündemden kalkmış olduğunu ve sendikanın artık MESS kar-şısında mücadeleyi bir bütün olarak gördüğünü ortaya koymaktadır:

Böylece GAZAL GREVİ ile başlayan müca-delemize Akkardan ve Makina Takım işyerle-ri de eklenmiştir.

Yıl sonunda MESS’e üye diğer işyerlerimizin de katılması ile ekonomik savaşımın boyut-ları genişleyecek ve taleplerimiz alınıncaya kadar devam edecektir.⁶⁸²

Otomobil-İş, Makina Takım’da 5 Eylül 1979 Çar-şamba günü saat 17:00’de; Akkardan’da ise 6 Eylül 1979 günü saat 13:30’dan itibaren grev uygulama-sına geçti. Otomobil-İş, 8. Genel Kurulu’na sun-duğu Çalışma Raporu’nda, MESS’in “geçen devre elinden kaçırdığı işverenleri yanıltmasını” bildiği ve “daha evvel kendisine ihanet eden Akkardan ve Makina Takım işverenlerini tongaya bastırarak” grev alanına soktuğu değerlendirmesini yapmak-tadır: “Böylece MESS, ‘Otomobil-İş Sendikası ile olan kozunu daha paylaşamadığını da açıkça orta-ya koymuştur.’”⁶⁸³

Makina Takım grevinin ikinci gününde işyeri-nin Kemeraltı Caddesi’ndeki Merkez binası bir



Akkardan grev gözcüsü kadın üyeler.

grup işçinin protestosuna sahne oldu. MESS, 7 Eylül 1979 tarihinde işyeri binasını “basan”ların Otomobil-İş tarafından “yasadışı yollara itilmek istenen işçiler” olduklarını iddia etti.

Günlerdir işyerine geldikleri halde, çalışmak isteyen çoğunluk işçileri engelleyen ve çalış-tırmamak için tehdit edenler, idare tarafın-dan devamlı uyarılmışlardı. Buna rağmen bu azınlık grup, çalışmamakta ve işbaşı yapma-yarak, işyerinde huzursuzluk çıkartmakta di-renmişlerdir.

T. Otomobil-İş Sendikasının başlattığı hare-ketler, bir ücret ödeme hadisesi değil, işve-renlere yapılmak istenen ve tam anlamıyla yasadışı bir baskı amacını taşımaktadır ve ne yazık ki, işçileri alet edenler, bu sendika yö-neticileridir.

MESS, grevin başlaması üzerine işçilere ücretleri-nin ödenmiş, ancak “militan olan işçilere çalışma-dıkları günlere ait ücretleri yasalar uyarınca kes-i-lerek tediye edilmiş” olduğunu; olayın “bir ücret ödeme hadisesi değil, işverenlere yapılmak istenen ve tam anlamıyla yasadışı bir baskı amacını” taşıdı-ğı görüşünü de iddiasında dile getirdi: “Oysa ki, T. Otomobil-İş görev şuuru içindeki çoğunluk çalış-anlar kitlelerini zorlayarak, yasadışı yollara itmıştır. Olaya Sıkıyönetim Komutanlığı ve Emniyet Genel Müdürlüğü el koymuş bulunmaktadır.”⁶⁸⁴

Otomobil-İş’in cevabı kısıydı: “Buna kargalar bile güler!” Otomobil-İş, “MESS’in bir dediğini iki etmeyen Makina Takım işvereni çalışanların ya-sal hakları olan ücretlerini ödemezken, Akkardan



Akkardan grevi.

işvereni de fabrikadan üretilmiş ve stok malları 'Yangından Mal Kaçırır' gibi götürmek istediğini açıkladı: "Çalışanların hakkını bir kenara it ve bütünüyle kasanı doldurmaya bakarak grevi amacından uzaklaştır. Olmaz böyle şey." Otomobil-İş, MESS'in tam bir Sağır Sultan gibi... yıllar öncesi-nin hakları ile sözleşmeyi sonuçlandırmak istediğini, "Türkiye'nin ekonomik durumunu görmezlikten gelerek emeğin hakkını vermemekte direnen "Patron Örgütü"nü bu arada bir de yalanlama kampanyasına" girişmiş olduğunu belirtti.⁶⁸⁵

Makina Takım ve Akkardan grevleri, Otomobil-İş ile MESS arasında 21 Temmuz 1980 tarihinde varılan anlaşmayla kaldırılacaktı.⁶⁸⁶

...

Otomobil-İş, Gazal, Makina Takım ve Akkardan toplu pazarlık sürecini bir bütün olarak görmektedir ki öyledir. Aydın Özeren, 1979 Ağustos'un-da MESS'le yürütülen grup sözleşmelerinin başlangıcının Gazal grevi olduğuna işaret etmektedir:

Otomobil-İş Sendikasına bağlı Akkardan - Makina Takım - Gazal üçlüsü Otomobil-İş'in MESS'le yapılacak birinci grup sözleşmesi olup Toplu İş Sözleşmesi mü-

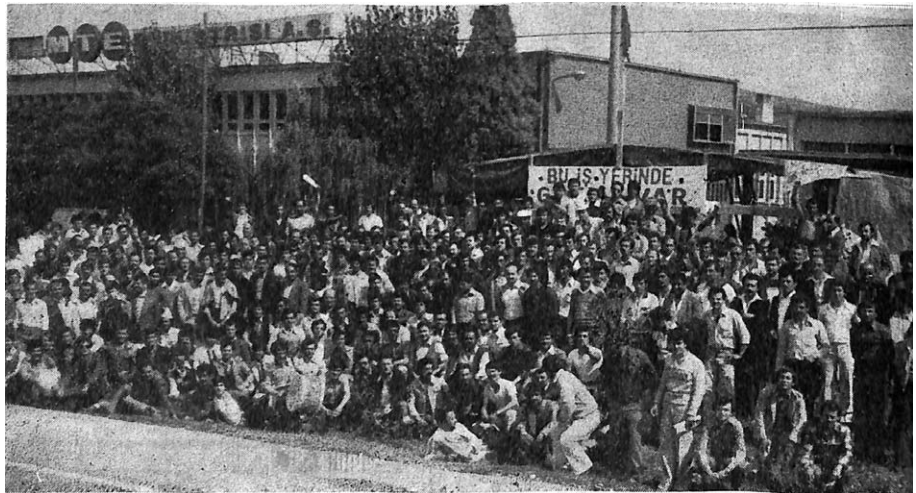
zakerelerinde anlaşma sağlanamamıştır.⁶⁸⁷

Aydın Özeren, Birinci Grup MESS sürecini değerlendirirken Otomobil-İş'in "ülkenin dar boğazdan geçişi sırasında daima temkinli" olduğunu, anlaşmak için iyi niyet sarf ettiğini, buna karşılık MESS'in katı tutumuyla karşı karşıya kaldığını kaydetmektedir. MESS

"politik sendikacılığa karşı gözükmesi yanında, politika çukurunda oynamakta" ve "işverenlerin 1979 yılında hükümeti düşürme kampanyasında öncülük yapmaktadır." Özeren, Gazal'da oynanan oyunun da bir yerde bunun tatbikatı olduğunu düşünmektedir. Gazal'da, lokavt kararı alarak, ücret ödemelerini geciktirerek, "verim düşüklüğü gerekçesi ile işçi çıkaracağını ilan tahtasına asarak" işyerini greve taşıyan MESS olmuştur:

Örgütümüz bu şartlar altında üyelerinin güvencesini sağlamak için Grev uygulamasına geçmiştir.

MESS[ın] bu oyunları düzenlemesinin başlıca sebebi işverenlerin uzun süreden beri hükümeti düşürebilmek için gazetelerde çarşaf kadar sayfalar kirallıyarak, sözde uyarı ilânları ile yaptıkları çalışmalara yeni manevralarla yön vermeyi plânlı bir şekilde devreye sokmalarıdır.



Makina Takım grevi.

Açıkça İşveren Türkiye’de darlık yaratacak odak noktalarını seçmektedir. Nasıl ki yağ darlığını bütün yurda yaydılsa şimdi de diğer kuyruklara yenilerini ekleme yolundadırlar.

Gazal bizim işkolumuzda en güzel örnektir. (...) Hükümetin büyük çabalarla bulduğu sıvı gaz kullanılmasını yeniden kısıtlı hale getirilmesi yeni kuyruklar, yoklar ve karaborsa yaratılarak politik açıdan hükümetin yıpranmasını sağlamak amacını gütmektedirler.

Özeren, Akkardan ve Makina Takım’da da durumun aynı olduğuna işaret etmektedir. Otomotiv sanayi döviz krizi içindeyken Akkardan’da %85 yerli malzeme ile yapılan şaftların tümünün dışarıdan getirilmesinin zorlanması “bazı grupların çok işine yarayacaktır” ve bunun gibi MESS, Türkiye’nin tüm kesici aletlerini üreten Makine Takım Endüstrisi’nde üretimin durdurulması için elinden geleni yapmaktadır. “Bütün bunların altında büyük zorluklarla toplanan dövizin bir kısmının dolaylı yoldan dışarıya akmasını” sağlama amacı vardır.⁶⁸⁸

BİR DÖNÜM NOKTASI: OCAK 1980

1980 yılının başında Otomobil-İş grup pazarlığına yönelik yeni bir yaklaşım ortaya koydu. Bu, MESS’e karşı bütün işyerlerinde topluca verilecek bir ekonomik mücadele idi ve sendikanın grup sözleşmesine bakışında esaslı bir değişiklik anlamına geliyordu. Otomobil-İş, MESS’le geçen dönem imzalanan toplu sözleşmelerin sürelerinin sona ermesiyle birlikte, “oldukça çekişmeli geçeceği” anlaşılan mücadelenin “toplucu” başlatılacağını açık-

ladı. MESS’in ayak direyeceğinin ve işverenlerin de MESS’in buyruğuyla işçi haklarını vermekten kaçınacaklarının kesinlik kazandığını vurgulayan sendika, MESS karşısında işçinin alınterinin “gerçek hakkını” alarak iş güvenliğini sağlamlaştırma çabasını sürdüreceğini kaydetti:

Tekten, Anadolu Döküm, Fen-İş Alüminyum, Hisar Çelik Döküm. Çelik Montaj, Oto-Par, Esaş, Remas Redüktör, Elsel Gaz Armatürleri, Kefçelik, Kefsan, Böhler Kaynak Elektrotları, Teknik Çelik ve Omtaş işyerlerinde çalışan üyelerimiz için MESS karşısında sürdüreceğimiz toplu pazarlıkta gerçekler yol gösterici olacak.

Daha önce de dediğimiz gibi kendi kişisel çıkarlarını herşeyden üstün gören ve çalışanları sürekli ezme uğraşında olan işverenler ve onların örgütü MESS’le sürdürülecek olan pazarlığa bir dönüm noktası olarak bakılıyor.⁶⁸⁹

Sendikanın 1980 yılı başlarındaki bu yönelimi, aslında MESS’le 1977-1978 döneminde yürütülen toplu pazarlık süreci sonunda bir başarı olarak addettiği, hatta 1980 Haziran’ında 8. Genel Kurul Çalışma Raporu’na da yansıyan MESS-Otomobil-İş toplu pazarlık sürecinin ana gruptan ayrılması ve iki ayrı grup oluşturulmasıyla kurulan yapının da terk edilmesiydi.

Otomobil-İş dergisinin 1980 yılının Ocak ayında yayınlanan sayısında Genel Başkan Aydın Özeren’in Başyazısı, “Ortak Eylem Birliği şarttır” başlığını taşıyordu. Otomobil-İş’in MESS’e karşı mücadelesi yeni bir safhaya girmektedir.

BÖLÜM DİPNOTLARI

⁶⁷⁰ Otomobil-İş, 1980, s. 118.

⁶⁷¹ MESS Türkiye Madeni Eşya Sanayicileri Sendikası – Türkiye Otomobil-İş Sendikası Arasında Yapılan Grup Toplu İş Sözleşmesi 21.7.1980 – 31.8.1981.

⁶⁷² Otomobil-İş, 1980, S. 237.

⁶⁷³ Otomobil-İş, 1980, s. 136.

⁶⁷⁴ Otomobil-İş, 1980, s. 137.

⁶⁷⁵ T24 14 Ocak 2009.

⁶⁷⁶ <https://tusiad.org>

⁶⁷⁷ MESS, 25 Haziran 1979.

⁶⁷⁸ Otomobil-İş, Sayı 76, Ağustos 1979.

⁶⁷⁹ Otomobil-İş, Sayı 77, Eylül-Ekim 1979.

⁶⁸⁰ MESS, 15 Eylül 1979.

⁶⁸¹ Otomobil-İş, Sayı 77, Eylül-Ekim 1979.

⁶⁸² Otomobil-İş, Sayı 76, Ağustos 1979.

⁶⁸³ Otomobil-İş, 1980, s. 121.

⁶⁸⁴ MESS, 15 Eylül 1979.

⁶⁸⁵ Otomobil-İş, Sayı 77, Eylül-Ekim 1979.

⁶⁸⁶ Cumhuriyet, 22 Haziran 1980.

⁶⁸⁷ Otomobil-İş, Sayı 76, Ağustos 1979.

⁶⁸⁸ Otomobil-İş, Sayı 76, Ağustos 1979

⁶⁸⁹ Otomobil-İş, Sayı 79, Aralık 79-Ocak 80.

OTOMOBİL-İŞ'İN MESS DIŞINDAKİ GREVLERİ (1979-1980)

1979 ve 1980 yıllarında Otomobil-İş, MESS dışında tek tek grevler de yürüttü. Şahin Motor Yatakları fabrikasında başlatılan grev yanında, sendikanın kamuda örgütlü olduğu Sağlık ve Sosyal Yardım Bakanlığı depo ve tamirhanelerinde de grev uygulandı.

ŞAHİN MOTOR GREVİ: 6 KASIM 1979

Gebze, Çayırova'da kurulu Şahin Motor Yatakları fabrikası grevi, Otomobil-İş'in MESS dışında yürüttüğü bir grevdir. Bu grev aynı zamanda, Otomobil-İş'in Gebze bölgesinde 1979-1980 döneminde uyguladığı üçüncü grevi oldu.⁶⁹⁰ Otomobil-İş, MESS'e karşı üç işyerinde 1100 işçiyle başlatılan grevler sürerken Şahin Motor'da 114 üyenin greve sokulmasında, MESS'in dahlinin olduğu değerlendirmesini yapmaktadır.⁶⁹¹

İşyerinde 7 Haziran 1979 tarihinde başlayan toplu görüşmeler, Temmuz sonunda tıkanı ve 31 Temmuz 1979 tarihinde 47 madde üzerinde uyuşmazlık tutanağı tutuldu. Otomobil-İş, Uzlaştırma Kurulu oluşturulması için Bölge Çalışma Müdürlüğü'ne başvurdu.⁶⁹² Kurul kararı her iki tarafça da kabul edilmedi. Otomobil-İş'in grev kararı alması üzerine işveren, işçilere Uzlaştırma Kurulu kararı

üzerinde imkânlar tanıdığını açıkladı. Otomobil-İş konunun açıklığa kavuşması için işverenin yazılı beyanını istedi. İşverenden alınan teklif sendikanın üyelerle yaptığı toplantıda değerlendirildi ve kabul görmedi. Kocaeli Valiliği'nin devreye girmesi de sonuç vermedi.⁶⁹³ Böylece, Otomobil-İş 6 Kasım 1979 tarihinde saatler 17:00'yi gösterirken işyerinde grevi başlattı:

Şahin Motor işyerinde de işverenler kârlarından vermek istemez ve emeğin hakkına el koymak düşüncesini sürdürürken çalışanlar olarak "Grev Bayrağı"nın asılması noktasına varıldı. Otomobil-İş üyeleri büyük bir kararlılıkla... grev önlüklerini giymişlerdi.

Günün ekonomik koşullarının çok gerisinde olan haklar üzerine başlattığımız grev sermayeye karşı emeğin zaferi ile sonuçlanana



Şahin Motor'da grev.

dek sürecektir. Ve bir kez daha grev silahını ateşleyen Otomobil-İş üyelerinin zaferi ile sonuçlandırılacaktır.⁶⁹⁴

SSYB ANKARA DEPO VE TAMİRHANE GREVİ

Sağlık ve Sosyal Yardım Bakanlığı'na bağlı Ankara Esenboğa Havaalanı yolu üzerindeki tamirhane ve depolarda Bakanlık yürürlükte olan toplu iş sözleşmesinin süresinin bitiminden önce sözleşmeyi feshetmeyeceğini beyan etmesi üzerine Otomobil-İş "değişik temalar kurarak" fesihleri sağladı ve yeni toplu iş sözleşmesi için çağrı yaptı. Ankara Bölge Çalışma Müdürlüğü'nün Otomobil-İş'e verdiği yetkiye Türk Metal itirazı yetki sürecinin uzamasına neden oldu. Sonunda 20 Haziran 1979 tarihinde İş Mahkemesi kararıyla Otomobil-İş yetkiyi kazandı.⁶⁹⁵

Sağlık ve Sosyal Yardım Bakanlığı'na bağlı bütün işyerleri için Otomobil-İş tek tip taslak hazırlamış ve Bakanlık'la temas kurarak toplu iş sözleşmelerinin tamamının Bakanlık'la tek elden yürütülmesini talep etmişse de netice alamadı. Böylece biten tüm sözleşmelerin Bakanlık'la tek tek müzakere edilmesi yoluna gidilmiş oldu.

Ankara sözleşmesi yetkisi Otomobil-İş Genel Merkezi tarafından Ankara Şubesi'ne verildi. Yapılan müzakerelerde netice alınamaması üzerine toplantıların bir kısmına Otomobil-İş Genel Sekreteri de katıldı. Ancak toplu iş sözleşmesini masada bitirebilmek mümkün olmadı. Uyuşmazlık tutuldu ve Uyuşmazlık Kurulu belirlendi.

Uyuşmazlık Kurulu kararı Bakanlık tarafından Kabul edilmemesi üzerine Otomobil-İş işyerinde grev kararı aldı. Otomobil-İş, "Bakanlık kadrosunun eski alışkanlığı sebebi ile bu işyerinde grev

yasağı olduğu saplantısını" üzerinden atamaması karşısında 13 Aralık 1979'da grevi başlattığını kaydetmektedir:

Grevimiz Ankara'da örnek grev olarak gösterilmiş, birlik ve beraberlik içinde süren savaşımları bozmak isteyenler emellerine muvaffak olamadıkları gibi üyelerimizi[n] birbirlerine daha çok yaklaşımlarına sebep olmuştur.⁶⁹⁶

Bu arada Ankara Şubesi'nin girişimleri ile Bakanlık'la anlaşma zemini bulundu ve 19 Şubat 1980 tarihinde grev kaldırılarak işçiler işbaşı yaptılar. Otomobil-İş, 1980 yılında toplanan Genel Kurulu'na sunduğu Çalışma Raporu'nda, alınmış olan hakların Bakanlık bünyesindeki diğer işyerlerine örnek olması bakımından "bir zafer" olduğunu kaydetmektedir: "Bu sözleşme tüm tamirhaneleri bir araya toplayacak niteliktedir."⁶⁹⁷

SSYB İSTANBUL ANA DEPO VE TAMİRHANE GREVİ

Sağlık ve Sosyal Yardım Bakanlığı'na bağlı İstanbul Bakırköy Ana Depo ve Tamirhane işyerinde de bu dönemde toplu iş sözleşmesi grevle bağtlanmıştır. Otomobil-İş, grevin nedenini, Sağlık ve Sosyal Yardım Bakanlığı'nın "ters tutumu"na bağlamakta, "yıllarca emek verilerek aşama aşama yapılan maddeler geri alınmak istenmiştir," değerlendirmesini yapmaktadır.⁶⁹⁸

"Tabii ki bu görüşe katılan devlet büyüklerini de kınamadan geçemeyeceğiz." Sendika, İzmir, Trabzon ve Ankara sözleşmelerinin bağtlanmasına rağmen Bakanlığın İstanbul depo ve tamirhanelerinde sürdürdüğü bu tutumunu, Otomobil-İş'i "eski aşamalardan döndürebilmek ve dediklerini yaptırabilmek" gayretlerine bağlamaktadır.

İşyerinde grev 4 Ocak 1980 tarihinde başlamış ve "tüm tehditlere kulak asmadan" ınatla sürdürülmüştür. Sendikanın ve işçilerin direncini kıramayan Bakanlık anlaşma zemini aramış, yeniden başlayan müzakereler İstanbul'da sürdürülmüş ve 25 Nisan 1980 tarihinde anlaşma sağlanarak toplu iş sözleşmesi imzalanmıştır.⁶⁹⁹



SSYB Bölge Tamirhaneleri sendika temsilcileri toplu pazarlık masasında.

EN KISA GREV: MAKİNA ELEKTRİK SANAYİ

Bu dönemde Otomobil-İş MESS dışında bir iş yerinde daha greve gitti. Kartal-Cevizli'de kurulu Makine Elektrik Sanayii işyerinde 1 Nisan 1977 tarihinde başlaması gereken toplu sözleşme görüşmeleri Bölge Çalışma Müdürlüğü'nün Otomobil-İş'in yetkisini ancak 8 Haziran 1977 tarihinde tespit edebilmesi ve araya Otomobil-İş Genel Kurulu'nun da girmesi nedeniyle 20 Haziran 1977 tarihinde önemli bir gecikmeyle başlamıştı.

Toplu sözleşme müzakerelerinde parasal maddelerde anlaşma sağlanamadı ve 19 madde üzerinde uyuşmazlığa gidildi. Uzlaştırma Kurulu kararı Otomobil-İş tarafından kabul edilmedi. Ancak sendika grev kararını işverene tebliğ etmeden önce işveren lokavt kararı alarak ilan etti ve sendikaya da tebliğ etti. Sendikanın grev kararı, 29 Eylül 1977 tarihinde işverene tebliğ edildi. Bunun üzerine işverenin işyerinde baskı kurarak yeterli sayıda imza topladı ve grev oylaması talebini ilgili mercie bildirdi. İşyerinde 5 Ekim 1977 tarihinde yapılan grev oylamasında "Greve Evet" çıkması üzerine Otomobil-İş, itiraz sürelerini bekledikten sonra 16 Ocak 1978 tarihinde işyerinde grevi başlattı. Grev uygulamasında iki gün sonra, 18 Ocak 1978 tarihinde işverenin çağrısı üzerine düzenlenen toplantıda anlaşma sağlanarak toplu iş sözleşmesi imzalandı.⁷⁰⁰

ELEKTROFER'DE KANUNSUZ LOKAVT

Gebze, Çayırova'da kurulu Elektrofer işyerinde 27 Kasım 1978 tarihinde işverence lokavt uygulandı. Bu grev uygulanmadan başlatılan bir "saldırı lokavtı" idi. Demir kütükleri üretilen ve istenen ölçüde demir ve çelik çekilen Elektrofer Çelik Sanayii işyeri Acarlar Holding'e bağlı kuruluşlardan biriydi.

Toplu sözleşme müzakereleri uyuşmazlıkla sonuçlanmış ve Uzlaştırma Kurulu kararı da işverence kabul edilmemişti. Bunun üzerine Otomobil-İş'in aldığı grev kararına karşı işveren de lokavt kararı almış ve normal sürenin bittiği 27 Kasım tarihinde lokavtı uygulamaya sokarak işyerinin kapısına kilit vurmuştu.



Otomobil-İş, Sayı 70, Ocak 1979.

Lokavt üzerine Otomobil-İş üyeleri fabrikanın önünde toplu halde beklemeye başladılar. "İşverenin oyununa gelmemek ve kirli düzenin ipliğini pazara çıkarmak için verilen uğraşta üzerlerine düşeni bilinçli bir şekilde yerine getiren Otomobil-İş üyeleri sonucun kendilerinin istekleri doğrultusunda olacağına güveniyorlardı."⁷⁰¹ İşçilerin kararlı tutumu kısa sürede işvereni masaya çekti ve yapılan görüşmede anlaşma sağlandı, lokavt kaldırılarak işçiler 4 Aralık tarihinde işbaşı yaptılar. Lokavtın uygulandığı 27 Kasım ile fabrikada işbaşı yapıldığı 4 Aralık arasında geçen sürede işçiler ücretli izinli sayıldılar.

Bağıtlanan toplu iş sözleşmesi 1 Eylül 1978 tarihinden itibaren iki yıl sürelidir. Toplu iş sözleşmesi ile ücret ve sosyal haklardaki artışların yanında işçilere yılda 150 günlük (5 maaş) ikramiye ve ayrıca yılda 3 maaştan az olmamak üzere istihsal primi ödenmesi kabul edilmiştir. Kıdem tazminatı kendi ayrılan üyeye de ödenmek üzere 45 güne çıkarılmış, ihbar tazminatlarının peşin olarak ve yüzde 50 zamlı ödenmesine hükmedilmiştir.⁷⁰²

ALDIKAÇTILAR DİRENİŞİ

Kar inmiş toprağa. Yer lök gibi. Elde dövizler, ayaklar ıslak ki ne ıslak. Çalışan emeğin hakkının söke söke alınacağı ilkesi bilinirken O'nu zora koşmak niye? Alınlarından boncuk boncuk akan terler kurumadan kursağından geçecek ancak bir aşı düşünen emekçiler elleri boş mu gidecek evlerine? ⁷⁰³

Gebze Çayırova'da kurulu bulunan Aldıkaçtılar işyerinde 1979 yılı başlarında bir direniş örgütlendi. "Alınından akan terlerin soğumasını bir kenara bırakın, neredeyse ayın sonuna gelinmişti" ve işveren kasasını bir türlü açmıyordu. İşverenin "alacak darboğazı ve hammadde yokluğu" gibi gerekçelerle işçilerin ücretlerini ödememesi üzerine işçiler işi bırakarak direnişe geçtiler. "Evlerine götürecekleri bir ekmeğin hesabı içindeki çalışanların durumu ortada iken kendi kazancından başka birşey görmeyen işveren sonunda direnen emekçilere ödeme yapmak yerine 17. maddeyi çalıştırarak tüm emekçileri tazminatsız olarak işten çıkardığını açıkladı." ⁷⁰⁴

KENDİNE GEL İŞVEREN!

Otomobil-İş'in örgütlülüğü altında gelişen direniş sonuca ulaştı. İşverenle imzalanan protokole tüm işçilerin işe geri dönmeleri sağlandı:

1- Ücret ödenmesinin gecikmesi nedeni ile işyerinde toplu halde çalışmayarak direniş yapan işçilerin hizmet akitlerini 1475 sayılı kanunun madde 17/2 G. ve 275 sayılı kanunun madde 29 hükümlerine dayanarak fesheden

işveren bu işçileri tüm eski hakları saklı kalmak şartıyla yani feshin sonuçlarını ortadan kaldırmak suretiyle tekrar işe almayı kabul eder. Şu kadar ki direnişe katılan işçilere çalışmadıkları sürenin 5 gününe isabet eden ücretleri ödenmeyecektir. Bununla beraber çalışılmayan günlerdeki iş (tonaj) kaybının Ocak 1979 sonunda telafi edildiğinin tes[p]it edilmesi halinde kesintiler iade edilecektir.

2- İşçiler 18-12-1978 gününden itibaren iş-başı yapacaklardır.

Otomobil-İş, Aldıkaçtılar direnişinin ardından şu değerlendirmeyi yapmaktadır:

İşveren tarafından "Sergilenen Oyunlar Dizisi" kararlı Otomobil-İş üyeleri tarafından bozuldu ve direnen emekçiler bir kez daha kazandılar. Emeğin hakkının yenemeyeceği ilkesinin doğruluğunu ve geçerliliğini ortaya koymak için örgütlü olarak sürdürülen hareket sonunda varılan sonuç işverenlerin artık başlarına buyruk davranamayacaklarını ortaya koyması açısından bir "Ders Olma" niteliği kazanmıştır.

Otomobil-İş'in kararlı ve bilinçli üyeleri nereden gelirse gelsin tüm bu karşı hareketlere yekvücut olarak göğüs germeğe devam edeceklerdir. Bilinmelidir ki emeğin hakkı yenemez ve Otomobil-İş üyesi emekçilerin kararlı uğraşına "Dur" denemez." ⁷⁰⁵

1977-1980 DÖNEMİNDE MESS DIŞINDA TOPLU PAZARLIK

Otomobil-İş, işçi sınıfının "bütünleşeceği yerde çeşitli sendikalara dağılmış ve halen de dağılmaya devam etmekte ve böyle bölünerek parçalanmakta" olduğunu tespitle "tekelleşmeye yönelmiş" işverenlerin ve MESS'in, hükümetin de desteğiyle işçi sınıfının bu dağılık durumdan istifade ederek "alınmış hakları dahi geriletmek sevdasında" olduğunu kaydetmektedir. Sendikanın toplu pazarlık ilke ve amaçları da bu tespitten yıla çıkılarak ortaya konmaktadır:

Şöyle ki: Toplu iş sözleşmelerinde sendikamızın ana hedefi, üyelerimizin ekonomik ve sosyal durumlarını daha iyi şartlara getirmek

ve işyerinde iş güvenliği ve iş emniyetini sağlayarak insanca yaşama mücadelesi olmuştur.

Bu nedenle, toplu iş sözleşmelerimizin ana maddeleri, iş değişikliği, disiplin kurulu, toplu çıkarma, çalışma süreleri, ihbar ve kıdem tazminatları ile yıllık izin sürelerinin artışıdır. Tabii ki bunun yanında parasal maddeler de önemini muhafaza etmektedir.

İşte bu maddelerin geri verilmemesi için örgütümüz, bilhassa tekелci sermayenin örgütü olan MESS'e karşı büyük uğraş vermekte ve hatta uzun grevlere maruz kalmaktadır. ⁷⁰⁶

İŞYERİ	İMZA TARİHİ	YÜRÜRLÜK	SÜRE
KARMASAN	5 Mayıs 1977	1.1.1977-31.12.1978	2 YIL
İSTANBUL BÖLGE DEPO VE TAMİRHANE	27 Eylül 1977	1.3.1977-28.2.1979	2 YIL
SİGMA DÖKÜM	18 Haziran 1977	1.3.1977-28.2.1980	2 YIL
MES MAKİNA VE ELEKTRİK	18 Ocak 1978	1.4.1977-31.3.1979	2 YIL
GAZAL	11 Ağustos 1977	1.4.1977-31.3.1980	2 YIL
DEMSAN	26 Mayıs 1977	1.4.1977-31.3.1981	2 YIL
TEKİMAL SİNATES KOLL. ŞTİ.	28 Eylül 1977	1.4.1977-31.3.1982	2 YIL
TÜRK OTOMOTİV ENDİSTRİSİ (TOE	21 Ekim 1977	1.5.1977-30.4.1979	2 YIL
ŞAHİN MOTOR	8 Eylül 1977	1.6.1977-31.5.1978	2 YIL
PAN OTO	2 Eylül 1977	1.6.1977-31.5.1979	2 YIL
MOTORLU ARAÇLAR TİCARET		1.7.1977-31.6.1979	2 YIL
SACE ELEKTRİK	10 Aralık 1977	1.7.1977-31.6.1980	2 YIL
KALİTELİ ÇELİK	4 Şubat 1978	1.10.1977-30.9.1979	2 YIL
YÜCEL BORU	9 Ocak 1978	1.11.1977-31.10.1979	2 YIL
TROFASAN TRANSFORMATÖR	3 Ocak 1978	1.12.1977-30.11.1979	2 YIL
VOLTAM ELEKTRİK MALZEMELERİ	31 Ocak 1980	1.1.1978-30.11.1979	23 AY
ÇAYIROVA DEMİR ÇELİK	5 Nisan 1978	1.1.1978-31.12.1979	2 YIL
SERVİS TİCARET	29 Mayıs 1978	1.1.1978-31.12.1979	2 YIL
OTOYOL		1.1.1978-31.12.1979	2 YIL
BOĞAZİÇİ DÖKÜM	15 Haziran 1978	15.3.1978-28.2.1980	2 YIL
CHRYSLER SANAYİ	12 Haziran 1978	1.4.1978-31.3.1979	2 YIL
ALDIKAÇTILAR		1.7.1978-30.6.1980	2 YIL
EYÜPOĞLU DEMİR ÇEKME	11 Ekim 1978	1.8.1978-31.7.1980	2 YIL
OTOMETAL OTOMOTİV	26 Ocak 1979	1.8.1978-31.7.1981	2 YIL
ELEKTROFER	1 Aralık 1978	1.9.1978-30.8.1980	2 YIL
SEVİL METAL		1.10.1978-30.9.1980	2 YIL
ÇOLAKOĞLU METALURJİ	14 Nisan 1979	1.11.1978-31.10.1980	2 YIL
KARMASAN	30 Mart 1979	1.1.1979-31.12.1980	2 YIL
ATLAS COPCO	2 Mayıs 1979	1.1.1979-31.12.1980	2 YIL
CER METAL	16 Şubat 1979	1.1.1979-31.12.1980	2 YIL
ANKARA ANA DEPO TAMİRHANESİ	19 Şubat 1980	1.3.1979-28.2.1981	2 YIL
İZMİR BÖLGE DEPO TAMİRHANESİ		1.3.1979-28.2.1981	2 YIL
TRABZON BÖLGE TAMİR ATÖLYESİ		1.3.1979-28.2.1981	2 YIL
İSTANBUL BÖLGE DEPO VE TAMİRHANE	25 Nisan 1980	1.3.1979-28.2.1981	2 YIL

SİGMA DÖKÜM	18 Nisan 1979	1.3.1979-28.2.1981	2 YIL
KROMAN ÇELİK	27 Nisan 1979	1.4.1979-31.3.1981	2 YIL
ÖNDER DÖKÜM	9 Temmuz 1979	1.4.1979-31.3.1981	2 YIL
DEMSAN DEMİR SANAYİ	30 Mayıs 1979	1.4.1979-31.3.1981	2 YIL
TEKİMAL SİNATES KOLL. ŞTİ.	10 Ağustos 1979	1.4.1979-31.3.1981	2 YIL
YÜCEL BORU	21 Mayıs 1979	1.5.1979--30.4.1981	2 YIL
TÜRK OTOMOTİV ENDİSTRİSİ (TOE)		1.5.1979--30.4.1981	2 YIL
PAN OTO	10 Ekim 1979	1.6.1979-31.5.1981	2 YIL
MOTORLU ARAÇLAR TİCARET	15 Ekim 1979	1.7.1979-30.6.1981	2 YIL
ASİL ÇELİK	11 Eylül 1979	1.9.1979-31.8.1981	2 YIL
BORUTAŞ	7 Şubat 1980	1.11.1979-31.10.1981	2 YIL
TRAFOSAN TRANSFORMATÖR	13 Mart 1980	1.12.1979-30.11.1981	2 YIL
VOLTAM ELEKTRİK MALZEMELERİ	24 Ocak 1980	1.12.1979-30.11.1981	2 YIL
OTOYOL	11 Şubat 1980	1.1.1980-31.12.1981	2 YIL
ÇAYIROVA DEMİR ÇELİK	18 Ocak 1980	1.1.1980-31.12.1981	2 YIL
CHRYSLER SANAYİ	14 Mayıs 1980	1.4.1980-31.3.1982	2 YIL

1977-1980 DÖNEMİNDE MESS DIŞINDAKİ İŞYERLERİNDE BAĞITLANAN TOPLU İŞ SÖZLEŞMELERİ

BÖLÜM DİPNOTLARI

⁶⁹⁰ Otomobil-İş, 1980, s. 145-146.

⁶⁹¹ Otomobil-İş, 1980: 121-122.

⁶⁹² Otomobil-İş, Sayı 76, Ağustos 1979; Otomobil-İş, 1980, s. 145.

⁶⁹³ Otomobil-İş, 1980, s. 145-146.

⁶⁹⁴ Otomobil-İş, Sayı 78, Kasım 1979.

⁶⁹⁵ Otomobil-İş, 1980, s. 146.

⁶⁹⁶ Otomobil-İş, 1980, s. 147.

⁶⁹⁷ Otomobil-İş, 1980, s. 147.

⁶⁹⁸ Otomobil-İş, 1980, s. 147.

⁶⁹⁹ Otomobil-İş, 1980, s. 148.

⁷⁰⁰ Otomobil-İş, 1980, s. 135-136.

701 Otomobil-İş, Sayı 69, Kasım-Aralık 1978.

702 Otomobil-İş, Sayı 70, Ocak 1979.

703 Otomobil-İş, Sayı 71, Şubat 1979.

704 Otomobil-İş, Sayı 71, Şubat 1979.

705 Otomobil-İş, Sayı 71, Şubat 1979.

706 Otomobil-İş, 1980, s. 151-152.

GÜÇ VE EYLEM BİRLİĞİ (1980)

1979 yılı sonlarında, madeni eşya işkolunda işçi sendikaları MESS’le yeniden toplu pazarlık masalarına oturmaya hazırlanırken, emek tarihinin önemli toplu pazarlık politikalarından biri geliştirildi: “Güç ve Eylem Birliği!”

1980 yılına gelindiğinde “eylem birliği” sol siyasette olduğu kadar sendika hareketi içinde de kulakların bir süredir alışık olduğu bir kavramdı. Faşist tehlikeye karşı birlikte mücadele, eylem birliği çabaları, uzunca bir süredir demokrasiden yana güçlerin gündemindeydi.

Bu yönde doğrudan sendikalardan yükselen bir ses de DİSK ve Maden-İş Genel Başkanı Kemal Türkler tarafından yapılan ancak DİSK içinde büyük bir tartışma yaratacak olan Ulusal Demokratik Cephe (UDC) çağrısıydı. UDC, DİSK Yürütme

Kurulu’nun 25 Temmuz 1977 tarihinde aldığı “bir demokrasi cephesinin” oluşturulması kararının ardından Genel Başkan Türkler’in 28 Temmuz 1977 tarihinde yaptığı “emperyalizme ve faşizme, tekellerin egemenliğine” karşı birlikte savaşım çağrısıydı:

Gerek faşist tırmanış ve bunun MC biçimindeki somutlanması, gerekse işçi sınıfının ve örgütlerinin nicel ve nitel gelişmelerindeki tarihsel atılımlar, böylesi bir güç ve eylem birliğini her zamankinden daha gerçekçi yapmaktadır.⁷⁰⁷

Türkler, Türk-İş’i de UDC içinde yer almaya çağırılmış ve DİSK ile Türk-İş arasında ortak noktalar etrafında oluşturulacak bir iş birliğinin bu yönde önemli bir adım olacağını vurgulamıştır.⁷⁰⁸

SENDİKA HAREKETİNDE BİRLİKTE MÜCADELE ARAYIŞLARI

Geriye doğru bakıldığında, sendika hareketi içinde eylem birliği arayışları/önergeleri ‘70’lerin ortalarına kadar uzanmaktadır. Sendika hareketinin bölünmüşlüğü sorunundan kalkarak “sendikal birlik” özlemleri, çabaları içinde “eylem birliği” vurgusu da zaman zaman ortaya çıkmaktaydı. Otomobil-İş de birliği ve eylem birliğini temel bir perspektif olarak benimseyen sendikalardan biriydi. Otomobil-İş, daha 1976 Haziranında sendikal bölünmüşlüğü birlikte eylemle, “eylem birliği” ile aşılması gerektiğine işaret ediyordu:

Bugün 1976 Türkiye’sinde, 3 işçi konfederasyonu, 17 işçi federasyonu ve 700’ü aşkın sendikaya dağılmış olan işçi sınıfı, TÜRK-İŞ mi? DİSK mi? MİSK mi? Bağımsız mı? demeden birlikte eyleme geçmelidirler.

Tabanda sağlanan eylem birliği, tepeden de yöneticiler seviyesinde kurulan diyaloglarla geliştirildiğinde, ‘birlik’ hayata geçirilen bir olgu olmaktadır.⁷⁰⁹

Olumlu bir anlam yüklü olan “eylem birliği” kavramı sendikalar içinde uzunca bir süredir genel olarak benimseniyor olsa da somut ve ilkeleri belirlenmiş bir program olarak 1979 yılının siyasi, ekonomik koşulları içinde ortaya konabildi. 1979 yılı ortalarından başlayarak sendika hareketi içinde “güç ve eylem birliği” gündeme geldi, tartışıldı, politik/teorik çerçevesi de esas olarak Maden-İş çevresindeki bu tartışmalarla şekillenmeye başladı.

Mehmet Karaca, sendika hareketi içinde ortaya çıkan eylem birliği fikrinin uluslararası bir boyu-

tunun da olduğuna dikkat çekmektedir. Küresel sermayenin üretim maliyetlerini düşürebilmek için ucuz mekanlar aradığına işaret eden Karaca, bu amaçla Türkiye’de bazı işletmelerle de ortaklıklar kurduklarını, iş birliği yaptıklarını ve dolayısıyla uluslararası sendikaların da bu durumu değerlendiren kendi aralarında güç ve eylem birliğini arayışı içine girdiklerini belirtti:

Uluslararası sendikal toplantılarda bunlar [tartışıldı]. Bizdeki güç ve eylem birliği fikri buradan doğdu. Nitekim Türkiye’de de işverenler, bizim madeni eşya işkolundaki işverenler kendi aralarında yaptıkları toplantılarla Türkiye’deki işçi ücretlerini nasıl kontrol altına alabiliriz sendikaların taleplerini nasıl minimuma indirebiliriz diye... görüşmeye başladılar. Dolayısıyla kendi aralarında toplantılar yaptılar birlikler oluşturdular. Maden-İş’in yaptığı dirençli grevlere karşı lokavt fonları oluşturdular... MESS bünyesinde işyerlerinde.⁷¹⁰

Maden-İş içinde, MESS’e karşı eylem birliği fikrinin 1977’deki *Büyük Grev* sürecinde yaşananlarla birlikte daha da netleştiği söylenebilir. Sol içinde siyaseten savunulan eylem birliği politikalarının yanında, *Büyük Grev* sürecinde MESS’in ve Türk Metal’in tavrı bu arayışların hızlanmasında etkili olmuştur:

Türk Metal’in tavrı da açıktı. Onlar, perde arkasında bu işleri hallediyorlardı. Biz bunu hissettik. Somut eyleme dönüşme bile hissettik. (...) MESS’in hazırlığı vardı. Lokavt fonları oluşturuyor. Bir şeye hazırlanıyordu. Nitekim biz *Derinden Gelen Kökler* kitabında bunu etraflıca yazdık. Mudanya’da toplantılar yapıyorlar, şurada toplantı yapıyorlar. Dolayısıyla Maden-İş’e

Otomobil-İş’e karşı bir tavır takınmaya çalışıyorlardı. Sözleşmelerde minimum asgari seviyede tutabilmek için böylesi bir politika izliyorlardı. Bizde buna karşı kendi politikamızı geliştirdik. O tarihlerde MESS’in başında Turgut Özal var.⁷¹¹

Ve bu konuda ilk açıklamalar, *Büyük Grev*’in bittiği 1978 yılının başlarında yapıldı. Maden-İş, 15 Şubat 1978 tarihinde birlik konusunda şu tespiti yaptı:

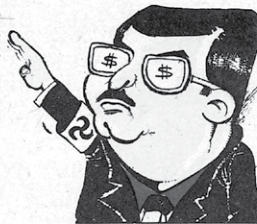
Holdingleşme biçiminde ortaya çıkan tekelleşmenin arttığı ve hızlandığı ülkemizde artık tek tek işyerlerini bağlı oldukları sermaye grubundan yalıtılarak ele almak olanağı kalmamıştır. Tek tek işyerlerinde grevlerin yıllar süren uzunluğu bunun en açık göstergesidir. Maden-İş’in ve tüm sınıf sendikalarının tekelileri kuşatıp sıkıştıran ve stratejik işyerlerini hedefleyen bir toplu pazarlık savaşım stratejisi sağlamaları kaçınılmazdır.⁷¹²

Otomobil-İş Başkanı Aydın Özeren de 1979 yılı başlarında genel nitelikte de olsa yapıcı mesajlar veriyordu. Özeren, 1979 yılı Nisan ayında şu tespiti yapmaktadır:

Halbuki bu bunalımlı devreyi atlattık için partiler, sendikalar, dernekler ve basın el ele vermesi gerekirken hepsi kendi aralarında ve biri diğeriyle kıyasıya bir mücadele vermektedir. Birinin yapmaya çalıştığını diğeri hızla

EĞRİSİ DOĞRUSU

MESS Başkanı Turgut Özal geçtiğimiz günlerde MİSK’in Ankara’da bulunan Eğitim ve Kültür Merkezi’nde meydana gelen patlama üzerine Türkiye ve MİSK Genel Başkanı’na birer telgraf çekerek «teessürlerini» bildirdi. Daha sonra yapılan incelemeler, MİSK binasındaki patlamanın bina içinde bomba imal edilirken olduğunu ortaya çıkardı. Arkasından MİSK yöneticileri tutuklandı. Faşist Türkiye’ye kaçtı. Böylelikle MESS Başkanı Turgut Özal Türkiye’ye ve MİSK’e çektiği telgraflarla iş-



MESS BAŞKANI TURGUT ÖZAL, FAŞİZME SELAM DURUYOR

birlikçi Tekelci burjuvazi ile faşist kuruluşlar arasındaki «sıcak» işbirliğini somut bir şekilde ortaya koydu.

Aşağıda MESS’in, MİSK binasındaki patlama üzerine acele ile çektiği ve kendini ele verdiği telgrafların metni ile olaydan bir kaç gün sonra yapılan incelemeler sonucu patlamanın MİSK binasındaki bomba imal sonucu olduğunu belirten ve MİSK yöneticilerinin tutuklanmasını içeren haberlerin başlıklarını sunuyoruz.



MESS Başkanı Turgut ÖZAL’ın telgrafları şöyledir: «Türk vatanını hiyanetle riyle bölmek isteyen komünist cinayet şebekelerinin vaki silahlı tecavüzünü büyük bir teassürle karşılarıyoruz.

Vatanın bütünlüğüne, hürriyetine karşı işlenen bu cinayetler karşısında suskun kalanlar, tarihi bir

sorumluluğun vebali altın da olacaklardır. Saldırganlığı, devlete rağmen sürdürenlerin bu cür’eti nereden aldıkları üzerinde ciddiyyetle durulmalıdır. Yüce Türk yurdunu kardeş kanına bulamak isteyen cinayet şebekelerinin yine yüce Türk Devleti ve Adaleti önünde hesap vereceklerine inanıyor, en derin üzüntülerimi sunuyorum.»

bozma yoluna gitmektedir. (...) İş işten geçmeden el ele vererek gerçekler üzerine zaman geçmeden eğilmek mecburiyetinde olduğumuzu artık tüm yetkililer artık anlamalıdır. ⁷¹³

Maden-İş, 22 Bölge Temsilcisinin Maden-İş Yürütme Kurulu ile birlikte İstanbul'da yaptığı iki gün süren toplantıyla, MESS'e karşı 1 Eylül 1979'da başlayacak ve 144 işyerini kapsayan toplu sözleşme görüşmelerinin hazırlıklarını sekiz ay önce başlattığını açıkladı. Şubat ayında yapılan toplantıda, ülke sorunları ve örgütlenme çalışmalarının yanında, toplu sözleşme sürecinin hazırlıkları ile ilgili sorunlar da tartışıldı. Bunu ⁷¹⁴, Maden-İş Genel Yönetim Kurulu'nun, 30-31 Mayıs, 1 Haziran 1979 tarihlerinde Gönen'de yapılan toplantısı izledi. Genel Yönetim Kurulu, "tekellere karşı daha güçlü, daha yığinsal bir savaşım" için, "tüm anti-emperyalist, anti-faşist ve anti-tekellere güç ve kuruluşların" ortak bir cephede yer almalarının gereği vurguladı. Bu çerçevede, 1979 toplu pazarlık sürecine ilişkin olarak -sendikal- bir mücadele hattı da çizilmiş oluyordu:

Tekellere karşı ortak bir cephenin oluşturulmasının anti-tekellere istem ve talepler için savaşım olanaklı olacağı somut gerçeğinden kalkılarak, bu taleplerin yükseltilmesine, Eylül 1979'da bu açıdan daha kısa süreli iş haftası, daha uzun süreli yıllık izin, daha güvenli çalışma koşulları, iş güvencesi ve daha ileri ekonomik kazanımlar için taleplerin öne çıkarılarak bu talepler için ödünsüz ve kararlı bir savaşım verilmesine, Oybirliği ile karar verildi. ⁷¹⁵

Maden-İş, MESS'e karşı yürütülecek olan "Eylül 1979 Toplu Savaşım Programı" çalışmalarına da aynı günlerde başladı. 1979 Eylülünde başlayacak MESS grup toplu pazarlığı öncesinde, güç ve eylem birliğinin toplu pazarlık sürecinde gerçekleştirilmesinin zorunluluk olduğunu ortaya koydu. 9-10 Haziran günlerinde Gönen İşçi Tatil ve Eğitim Sitesi'nde başlayan çalışmaların ilkinde, MESS'e bağlı 96 işyeri baştemsilcisi, bölge temsilciliklerindeki organizatörler, Genel Merkez Toplu Sözleşme ve Eğitim Daireleri uzmanları katıldılar.

BAŞYAZI

Mess'in anlamsız ve yanlış tutumu

HAYAT pahalılığının hızla arttığı bir devrede işverenler ve sendikaları MESS'in, işçilere karşı daha hasis davranmaları ileriki günlerde büyük patlamalara neden olacaktır.

İşçi kesimi içinde birlik beraberlikten söz edenler, ortak bir savunma hattı kurmak için çalıştıklarını kamu oyuna yansıta

tarafısız aracından çıkan 16 ilâ 18.50 TL. ücret zamlarını büyük bir fedakârlıkla kabul ettiklerini, T. Otomobil - İş'in uzlaşmaz tutumu devam ettiğinden kararı kabul etmeyip greve çıktığını anlatırlarken, güldürü yazarlarının kitaplarından parçalar okuduğunuzu sanırsınız.

Halbuki işçileri greve çıkarmak için ne baskılar yapıldığını ödeneklerin hatta ücretlerin ödenmediğini, yangından mal kaçırır gibi içerden her gün malzeme boşaltıklarından hiç söz etmemişler ve netice de işçilere Otomobil - İş yetkilileri kanunsuz eyleme itiyor, demekten çekinmemişlerdir.

Otomobil - İş'in yıllardan beri yaptığı grevlerin yasal çerçevede örneğin grevler olduğundan haberdar değillermiş gibi davranmaları acaba MESS'e ne kazandıracaktır?

Grevin anlamı daha iyi şartlarla iş barışı sağlamaktır, yoksa MESS'in düşündüğü gibi işvereni işçiye, işçiyi işverene düşürmek değildir. Aynı işyerinde çalışanları taraf tutmak suretiyle birbirine düşman etmek çok büyük hatadır ve ne yazık ki, bu anlamsız hareketler MESS tarafından yapılmaktadır.

Otomobil-İş, Sayı 77, Eylül-Ekim 1979.

İki gün süren çalışmalar sonucu 96 işyeri baştemsilcisi ortak imzalı bir deklarasyon yayınladılar. Deklarasyonda: "Bunalımdan çıkış yolu, emperyalizmi ülkemizden söküp atmak, tekellerin egemenliğine son vermektir. Tekelci sermaye, bunalımın faturasını biz emekçilerin sırtına yüklemek istiyor. Ancak bizler, tekellere sermayenin bu heveslerini kursaklarına tıkayacak güçte ve kararlılıkta değiliz." denmekteydi. ⁷¹⁶

Öte yandan, Otomobil-İş Genel Başkanı, 1979 Ağustosunda yaklaşan MESS toplu pazarlık mücahadesine ilişkin şu tespiti yapıyordu:

Sendikamız ülkenin dar boğazdan geçişi sırasında daima temkinli olmuş sözleşmelerinde anlaşmak için sarf ettiği iyi niyetlerinde karşısında daima MESS'in katı tutumu ile karşılaşmıştır. ⁷¹⁷

İşçi sendikalarının MESS karşısındaki bölünmüşlüğü, toplu pazarlık sürecinde işverenlere önemli bir manevra alanı sağlamaktaydı. Otomobil-İş Genel Sekreteri Sami Ataç, MESS'in bu durumdan alabildiğine yararlandığını anlattı:

"Şöyle... biz MESS'e gidiyoruz, 'Bu sözleşmeyi, bu maddeyi Maden-İş bile istemiyor siz neden istiyorsunuz?' Maden-İş'e, 'Otomobil-İş bunları istemiyor siz niye istiyorsunuz?' Yani bizi karşı karşıya getiriyor." ⁷¹⁸

Ne var ki, bu tarihlerde Otomobil-İş cephesinde MESS'e karşı güç ve eylem birliği fikrinin oluşmasına ya da karşılık bulduğuna dair henüz bir emare yoktur. *Otomobil-İş* dergisinin 1979 Ağustos ayın-

da yayınlanan Haziran-Temmuz sayısında Genel Başkan Aydın Özeren, “Sermaye Sendika İşbirliği Örnekleri” başlıklı yazısında Maden-İş’e bakışını, MESS ile Maden-İş arasındaki sendikal ilişkileri nasıl gördüğünü ortaya koymaktaydı. Özeren’in hedefinde MESS kadar Maden-İş de vardır. Özeren, kendileriyle aynı işkolunda olan diğer sendikaların işçilere, “Biz sizlere Toplu İş Sözleşmesi ile ne aldıkça diğerleri de aynı şeyleri aldı,” diyerek ve “uyutma politikalarını sürdürerek, ellerindeki işçilerin başka sendikaya geçmesini engellemek için” azami gayret gösterdiklerini yazmaktadır. Özeren’e göre bu sendikalar gücünü MESS’ten almaktadır:

MESS yöneticilerinin grup sözleşmelerini yapmalarını ve tüm görüşmeleri aynı tarihe getirmelerini bir başarı olarak göstermeleri yanında, devrimcilik iddialarındaki Maden-İş Genel Başkanı Kemal Türkler’in işverenlerin MESS çatısı altında toplanmalarını “olumlu bir hareket” olarak göstermesi sermaye ile sendika işbirliğinin bir örneği değil midir? Sendikacının çalışanın hakkını koruması gerekirken sermayenin örgütlenmesini savunması bu denli açık olarak görülmüş müdür?⁷¹⁹

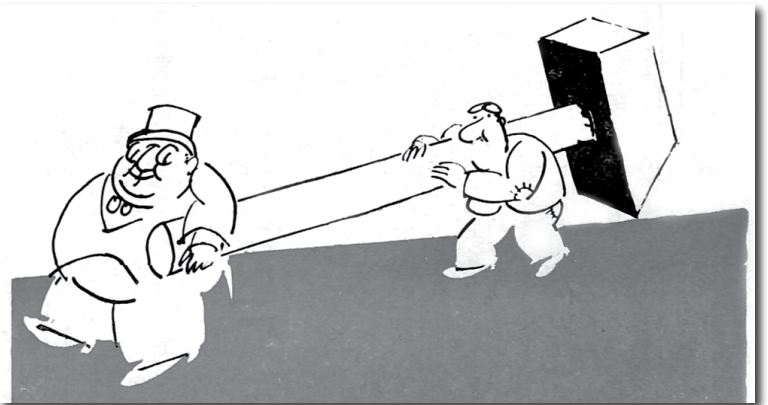
Özeren, MESS’in “sosyalist ekonomi kurallarına” karşı çıkarken “aşırı görüşteki sendikalara ‘Kamp Parası’ adı altında yardım yaptığını kaydetmekte ve sormaktadır: “Bu yardım acaba gerçekten çalışanların dinlenmesine matuf bir girişim midir? Bu destekleme kendi kendileri ile bir çelişki değil midir?”⁷²⁰ Özeren’in sözünü ettiği “Kamp Parası” Maden-İş’in üyelerine, MİTES’te aileleriyle birlikte tatil yapabilmeleri için toplu iş sözleşmelerine koydurduğu tatil parasıdır.

Bir taraftan da yeni toplu pazarlık sürecinin başlayacağı 1 Eylül tarihi yaklaşmakta ve 275 sayılı Toplu İş Sözleşmesi Grev ve Lokavt Kanunu’nun gerekleri her iki sendika tarafından da yerine getirilmekteydi. Otomobil-İş eylül ayı içinde yeni toplu pazarlık prosedürü gereği, MESS ile bağitlanmış ve yürürlüğü 31 Ekim 1979 günü sona erecek olan Tekfen, Anadolu Döküm, Feniş, Hisar Çelik, Oto Par, Çelik Montaj, Amasyalı Teknik Pres, Has Demir, Esaş ve Remas işyerleri toplu iş sözleşmelerini eylül ayı içinde feshetti. Metal işkolunda kurulu

sendikalar listesini ilgili Bölge Çalışma Müdürlüklerinden isteyerek yasal prosedürün yürütülmesine başladı.⁷²¹

Eylül ayı biterken MESS’e karşı güç ve eylem birliği yönünde önemli adımlar atılmaya başlandı. Maden-İş Genel Yönetim Kurulu Gönen’de toplandı. 23-24-25 Eylül 1979 tarihlerinde gerçekleştirilen bu toplantıda “önceden tespit edilen gündem gereğince” benimsenen kararlar arasında, “güç ve eylem birliği” ilk sırada yer alıyordu. “Ne kadar savaşırsak o kadar kazanırız” belgisini hatırlatan Genel Yönetim Kurulu, bu anlamda sendikanın örgütsel birliğini, mücadele kararlılığını arttırırken merkezi bir şekilde işçi sınıfına ve emekçi halk kitlelerine saldıran tekelci sermayeye karşı “faşist ve sarı sendikaların dışında tüm sendikalarla işçi sınıfının savaşım yolunda yürüyen demokratik kitle ve meslek örgütleriyle güç ve eylem birliğinin sağlanmasına” son derece önem verdiğini açıklıyordu: “Genel Yönetim Kurulumuzca, sendikalarda tabandan ve tavandan tekellere karşı güç ve eylem birliğinin sağlanması yolunda kararlı bir savaşım verilmesine, Oybirliği ile karar verildi.” (İddianame, s. 459-460) Genel Yönetim Kurulu’nun, 19 Ocak 1980 tarihli toplantısında ise sendikanın önüne koyulan hedeflerden biri gene “güç ve eylem birliği” idi. 5 Numaralı Karar şöyleydi:

Değişik konfederasyonlara bağlı ve bağımsız sendikalar arasında başlayan eylem birliği sürecini DİSK’in öncülüğünde daha geniş ve ileri boyutlara yükseltmek acil görevdir. Sendikalar arası eylem birliğini tepeden kurma ve geliştirme çalışmalarının yanı sıra, bölgelerde ve işyerlerinde de eylem birliğini sağlamaya ve geliştirmeye öncelik ve ağırlık verilmesine, ... Oybirliği ile karar verildi.⁷²²



Maden-İş, güç ve eylem birliği önermesinin toplu pazarlık masasında gerçekleştirilebilmesinin ana hatlarını 1979 sonbaharında ortaya koydu:

Çeşitli işkollarında faaliyet gösteren holdinglere, tekeli sermayeye karşı sendikalar arası eylem ve güç birliğinin sağlanması, kalıcı kazanımlar elde etmek için can alıcı sorundur. (...) Bu sendikalar bir araya gelmeli, ortak toplu sözleşme istemleri belirlemeli, kalıcı kazanımlar için hedefler saptanmalı ve bir ortak eylem programı oluşturulmalıdır.⁷²³

Öte yandan, metal işkolunda 1979 Ekim ayı başlarında, MESS'e karşı güç ve eylem birliği fikrinin hayata geçirilebilmesi için henüz şartlar hazır değildir. Otomobil-İş, Maden-İş'e karşı rekabetçi tutumunu sürdürmekte, Özeren 1979 Ekim'inde *Otomobil-İş* dergisinde şunları yazmaktadır:

İşçi hakları için ideolojik oyunların dışında arka arkaya patlayan Gazal, M.TE, Ak-

Kardan grevleri karşısında MESS'le grup sözleşmesine oturacak diğer sendikaları neden memnun ettiğini bilebilmek güçtür.

Kaldı ki bu grevlerle Otomobil-İş'in yıpranacağını sananların MESS'i tebrik etmesi aynı iş kolunda güçlü sendikalara tahammülü olmayan ideolojik sendikacılığın ne hale düştüğünü göstermektedir. Kamuoyunda işverenlerle birbirine çamur atanların Otomobil-İş'in gücünden ürkererek nasıl sarmaş dolaş oldukları bir kez daha gözler önüne serildi.⁷²⁴

Bu yazıda Aydın Özeren'in, Maden-İş'in yeni yeni yeşermekte olan "güç ve eylem birliği" politikasına karşı tutumu ise özellikle dikkat çekicidir: "İşçi kesimi içinde birlik beraberlikten söz edenler, ortak bir savunma hattı kurmak için çalıştıklarını kamuoyuna yansıtarak sendikalarının reklamını yapmaya çalışanlar, aslında işçi sınıfından çoktan kopmuş hayatlarını sürdürmek için bağlı bulundukları sendikaları ayakta tutmaya çalışmaktadırlar."⁷²⁵

TÜRK-İŞ İÇİNDE EYLEM BİRLİĞİ ARAYIŞLARI

Maden-İş ve Otomobil-İş cephesinde bu arayışlar sürerken, 14 Ekim 1979'da yapılan milletvekili ara ve senato üçte bir yenileme seçimlerinde açık bulunan beş milletvekilliğinin tümünü ve otuz üç senatörlüğü Adalet Partisi kazandı. On iki senatörlük kazanabilen CHP'nin oyları % 41'den %29'a düştü. Bunun üzerine 16 Ekim'de Başbakan Ecevit istifa etti. Hükümeti kurma görevini alan Süleyman Demirel 12 Kasım 1979'da azınlık hükümetini kurdu. Türkiye İşveren Sendikaları Konfederasyonu (TİSK) da hükümet daha güvenoyu almadan yayınladığı bir bildiriyle taleplerini sıraladı. TİSK'in bu taleplerinin özü, işçi sınıfının demokratik hak ve kazanımları budanmasıydı.

Sermayenin bu çıkışına karşı 17 Kasım 1979'da Türk-İş üyesi on üç sendika, bunalımın yükünün işçi sınıfına yüklenemeyeceğini dile getiren bir açıklama yaptılar. Açıklamanın ardından sendikalar tarafından basına dağıtılan bildiride, TİSK'in siyasi iktidardan, işçi sınıfı için antidemokratik baskıların yasallaştırılması demek olan DGM'lerin kurulmasını, toplantı, gösteri yürüyüşü ve miting gibi temel anayasal hakların kaldırılmasını istediğine işaret edilmekteydi. Bildiride, işçi ücretlerine yasal

sınırlama, kıdem tazminatlarına tavan getirilmek, işçilerin zaten sınırlı olan sendika seçme özgürlüklerini hepten yok edilmek istendiği belirtiliyor, işçi sınıfının sendikal mücadelesinin her yönden baltalanmaya çalışıldığı kaydediliyordu. "Sendikaların siyasal amaçlı faaliyetlerinin cezalandırılmasını da isteyen TİSK'in bildirisindeki tüm isteklerin hedefi; giderek ağırlaşan bunalımın faturasını ödemek istemeyen emekçi sınıflara zor kullanarak boyun eğdirmekti..." Basına dağıtılan bildiri, etkili bir "güç ve eylem birliği" vurgusuyla noktalanıyordu:

Biz aşağıda isimleri olan sendikalar, sendikal güç ve eylem birliğinin daha da pekişmesinden yana olduğumuzu açıklar, demokrasiyi yok etme anlamına gelen bu gibi tüm saldırı ve girişimleri tezgâhlayanlara, karşılarında en başta işçi sınıfımızın bulunacağını duyururuz.

PETROL-İŞ, DERİ-İŞ, YOL-İŞ FD., TGS, TEZ BÜRO-İŞ, AĞAÇ-İŞ, BASIN-İŞ, HARB-İŞ, HAVA-İŞ, KRİSTAL-İŞ, TÜMTİS FD., ENERJİ-İŞ, KAUCUK-İŞ.⁷²⁶

GÜÇ VE EYLEM BİRLİĞİ PROTOKOLÜ: 24 EKİM 1979

*Eylem birliği güçlü bileğimizi yenilmez yapacak.
MESS'in kanımızı emmesine izin vermeyeceğiz.
Gücümüz birliğimizden yükselecektir.
~ Otomobil-İş⁷²⁷*

Yazılı belgelerden, metalürji işkolunda Maden-İş ile Otomobil-İş arasındaki ilişkilerin, ancak milletvekili ve senato ara/yenileme seçimlerinin de yapıldığı 1979 yılının Ekim ayı sonrasında yumuşadığı ve hızla bir mutabakata dönüştüğü anlaşılmaktadır.

O dönemde Maden-İş Genel Sekreteri olan Mehmet Karaca, MESS'in toplu sözleşme düzeylerini kontrol altına almak istediğine ve işçilerin grev hakkına karşı MESS bünyesinde ortak lokavt fonları oluşturduğuna işaret etmektedir. Büyük çoğunluğu Maden-İş çatısı altında toplanırsa da metal işçilerinin, toplu pazarlık masasında üç ayrı sendika tarafından temsil edilmekte olması da MESS'e avantaj ve manevra alanı sağlıyordu: "Masada, MESS Otomobil-İş'in ve bizim taleplerimize yaklaşmadığı gibi kendi taleplerini dayatıyordu. Türk Metal sonunda MESS in taleplerine yaklaşarak sözleşme imzaladı. Ancak imzaladıkları sözleşmelere etik olmayan bir madde ilave ettiler. Karaca 17 Temmuz 1980 tarihli elektronik mektubunda Türk Metal'in sözleşmelerine, Maden-İş ve Otomobil-İş daha yüksek hak alırlarsa, farkların kendi üyelerine de uygulanacağı yönünde hüküm koyduklarını kaydetmektedir. Karaca, Maden-İş'in, "yeni başlayacak müzakere sürecinde de Türk Metal'in, "MESS ile aynı yönetime başvuracağını" görmüş ve 1979 MESS toplu pazarlık süreci öncesinde Maden-İş'in, işkolundaki sendikalara MESS in dayatmalarına karşı, "iş birliği, güç birliği" önerisi yapmış olduğunu belirtmektedir:



Otomobil-İş, Sayı 79,
Aralık 1979-Ocak 1980.

...ve oradan hareketle biz sendikalara bir yazı yazdık. Otomobil-İş dahil Türk Metal dahil bu işkolumuzdaki tüm sendikalara yazı yazdık, gelin bu konuda iş birliği güç birliği yapalım diye. Bütün sendikalara mektup yazdık. İş birliği güç birliği çağrısı yaptık. Otomobil-İş yanıt verdi. Zaten MESS'in yakındığı sendikaların başında Maden-İş geliyorsa ikinci sırada Otomobil iş geliyordu. Çünkü işverenlere teslim olmuyordu Otomobil-İş Sendikası da.⁷²⁸

Dönemin Otomobil-İş Genel Sekreteri olan Sami Ataç, sendika olarak eylem birliği fikrini kendilerine yakın bulduklarını anlattı:

Bizim ekonomik gücümüz zayıf. Sizin ekonomik gücünüz var. Hep beraber yürüyelim. Peki dediler. Ben, Halit [Erdem] ve Kemal Daysal vardı. Bizde Mali Sekreter İlhan [Dalkılıç] Bey vardı, rahmetli. Geldim başkana anlattım. "Böyle böyle Başkan." Ya, dedi biz onlarla kavga ettik. Kavga ettiysek, hep ilelebet mi kavga yapacağız, madem sınıf mücadelesi yapıyoruz." Dedi, "Sen Kemal Daysal'la, Halit'le (Erdem) falan. Onlarla da konuş bakalım." Madem biz aynı mahallede dövüşüyoruz, kime karşı MESS'e karşı. Karar verdik. Bir gün Kemal Daysal'la Halit geldi, Moda'da buluştuk İlhan'la. Madem böyle, en azından hareketimiz bir olsun. Nedir taslağımız?.. Nerelerde ısrar ederiz, nerelerde ısrar etmeyiz falan. Dedik bir de başkanları yan yana getirelim. Basın toplantısı yaptık. Karşıda, Çağaloğlu'nda. Gazeteciler Sendikası'nda. Kemal Bey, bizim Başkan, ben, avukatlar falan prensip kararı aldık.⁷²⁹

O dönemde Otomobil-İş üyesi olan ve Atlas Copco'da 1972 yılından 1984 yılına kadar işyeri baştemsilciliği yapan İsmail Aykanat, o yıllarda Maden-İş'te, Otomobil-İş'i "kendi evladı, kendi sendikası gibi gören" bir anlayış olduğunu düşünüyor. Aykanat, Otomobil-İş tabanının, aynı işkolunda Kemal Türkler'in, Maden-İş'in verdiği mücadeleye saygı duyduğunu anlattı:

İSMAİL AYKANAT, OTOMOBİL-İŞ ATLAS COPCO BAŞTEMSİLCİSİ

Tabanda bir yakınlaşma var. Biz Maden-İş'in her eylemini, grevini kendi eylemimiz, grevimiz gibi görüyoruz. Maden-İş grevlerine ziyaretler oluyor, oralara gene ufak tefek dayanışmalar oluyor. Çadır ziyaretleri oluyor, yani örneğin ESAŞ'da müdür grev kırıcılığı yapıyordu. Biz bir gece müdürü sıkıştırdık evinin önünde. ESAŞ bizdeydi. Otomobil-İş'teydi. Ama bu stratejileri Maden-İş'ten öğreniyorsunuz. Maden-İş'ten biliyorsunuz. Yani Otomobil-İş'in kendi yarattığı stratejiler değil bunlar. Oradan gördüklerini siz uyguluyorsunuz burada... ha, bak onlar uyguluyor, biz de uygulayalım, tutuyor mu? Çok güzel tutuyor. Yani böyle oluyor bu işler.

Aykanat, 20 Kasım 2019.

İster istemez tabandan Maden-İş'e doğru bir eğilim var. Niye ayrı kulvarlarda biz koşturalım, yarış yapalım diye. Aynı kulvara girmemiz lazım, diye. Bu çok açık dille anlatılmıyor ama bu hareketlerden, tavırdan belli... temsilcilerin konuşmalarından, şube konuşmalarından. (...) Bu eylem birliğini esas sebebi Maden-İş'ten kaynaklanıyor. Manyetik çekim alanı yaratmıştır Maden-İş, sen de bu çekim alanının içine ister istemez giriyorsun, gönüllü olarak giriyorsun.⁷³⁰

Halit Erdem'in bu sürece ilişkin gözlemi, her iki sendikanın da "kendi konumuna aşırı bir güven yüklemiş durumda" olduğu yönünde: "Maden-İş, işte sektörün en büyük sendikası, Otomobil-İş kendince kendini şöyle tarif ediyordu. İlkeli bir sözleşme yürütüyoruz, biz siyasetle uğraşmayız

MADEN-İŞ:

"İşkolumuzda 190 bin sendikalı işçi çalışmaktadır. Maden-İş'in 90 bin üyesi, geriye kalan 74 sendikaya ise ortalama 1350 kişi düşmektedir."

Maden-İş, Özel Sayı, 15 Eylül 1979.

OTOMOBİL-İŞ:

"... bu olayların karşısında yılmadan savaşan sendikamızı yiyip bitirmek için türlü taktikler uygulayan MESS'in her seferinde taktiklerini bozmayı başaran sendikamız geleceğin en güçlü sendikası olarak görünmektedir."

Otomobil-İş, 8. Genel Kurul Çalışma Raporu 9 Haziran 1980, s. 74.

ama işçi haklarını kıyasıya mücadele ederiz, bu amaçla..." Erdem, bu noktada, Otomobil-İş'in de MESS'in dayatmalarını kabul etmemesi sonucunda, iki sendika arasında bir yakınlık doğduğuna işaret ediyor: "Bu yakınlık ortak mücadele zemininde doğdu öncelikle. (...) Bu objektif zemin bizi bir araya getirdi."⁷³¹

Böylece, iki sendika arasında başlayan görüşmeler hızla gelişti, Maden-İş ve Otomobil-İş Genel Başkanları 24 Ekim günü bir araya gelerek, MESS'e karşı toplu pazarlık sürecinde ortak hareket etmek üzere "güç ve eylem birliği" protokolü imzaladılar.⁷³²

Karaca, her iki sendikanın, güç ve eylem birliği müzakerelerinin sonunda üzerinde mutabık oldukları ortak hedefleri ve güç ve eylem birliği protokolünün içeriğini şöyle ortaya koymaktadır:

- Sözleşmelerdeki kapsam sınırlamalarını sınırlandıran maddeler çıkarılmalı.
- İşyeri asgari ücret düzeyi yükseltilmeli.
- Tensikatlara karşı önlem alınmalı, iş güvencesinde işsizlik tazminatı vb. somut adımlar atılmalı.
- Çalışma süreleri kısaltılıp, yıllık ücretli izin süreleri uzatılmalı.
- İşçi sağlığı ve iş güvenliği kurullarında taraflara eşit temsil hakkı sağlanmalı."⁷³³

BAŞYAZI

ORTAK EYLEM BİRLİĞİ ŞARTTIR

TÜRKİYE'nin yıllardan beri vermekte olduğu sınav ilginç noktalara erişti diyebiliriz. Dört yıla yakın bir süredir, yabancı devletlerin uyguladığı ambargo devam etmesine rağmen, Türkiye'de sanayinin hala ayakta durması gerçek bir mucize niteliği taşımaktadır.

Ancak bu mucizeyi yaratan gücün fa-turasını, işçi sınıfının ezilerek ortaya koy-

dır. İşçilerin haklarını gerilere götürebilmek için sendikalaşmayı ön plana almalı, geleceklerini garanti altına almak içindir. Bu arada ufak güçsüz sendikalara gerekli ta-vizler verilerek yıl kazanmak yolunun ter-cih edilmesi toplu iş sözleşmesi düzenine vurulan en ağır darbelerden biridir diyebi-liriz. Gayeleri «Böl, Parçala, Yoket» politi-kasıdır. Böylece, işçilerin sendikalara o-lan güvenini yitirmeye çalışmaktadırlar.

"İn bu durumlarda ortada iken gerçek işçi sendikalarının işverenler karşısında bir leşmeleri gerekmektedir. Ne yazık ki Türk sendikacılığı türlü oyunlarla bölünmüştür. İşverenlerin de bütün bu kuruluşlara mavi boncuk dağıtmaları, işçilerin geleceğini güvence altına almak için sürdürülen grev leri bile, kamu adına kötü gösterebilmek için yapılan çalışmalarda, işveren kesimi-nin yanında bazı sendikaları da görmek ar-tık şaşırtıcı olmamaktadır. Yıllardan beri sürüp giden bu oyun tutmamasına rağmen, palyacoluğa özenen bu tipleri kinamak ye-rine, görevini yapan palyacılara gülüp ae-rinmez. İşverenlerle, çekimeden bıkma-

Maden-İş, Güç ve Eylem Birliği Protokolü'nün imza altına alınmasının ardından, bütün işkollarında 500 bini aşkın işçinin toplu sözleşme görüşmelerinin başladığı günlerde, tekellere karşı eylem birliğinin bağlaşıklarını ve ilkelerini bir kez daha ortaya koydu. Maden-İş, tekellere ve saldırılarına karşı aynı işkolundaki sendikaların eylem birliğinin hızla yol aldığını tespit ediyor ve metal işkolunda da tekellerin saldırgan örgütü MESS'e karşı, "ortak eşgüdümlü savaşım" çağrısının "işkolundaki faşist-maocu-gangster tipi sarı sendikalar dışında kalan sendikalara" yapıldığını ve hayata geçtiğini özellikle vurguluyordu. Maden-İş gazetesinin Kasım sayısında, bağımsız Otomobil-İş'le gerçekleştirilen ilk eylem birliği ortak basın toplantısı da değerlendiriliyordu:

Basın toplantısında özetle, işyerlerinde asgari ücret düzeyinin yükseltilmesi, çalışma sürelerinin kısaltılması, yıllık ücretli izinlerin artırılması, tensikatlara karşı önlemlerin sözleşmede yer almasının sağlanması, iş güvenliği konusunda, somut adımlar atılması, işçi sağlığı, iş güvenliği kurullarında eşit temsil hakkının sağlanması, sözleşme kapsamının sınırlandırılmaması, kadın ve genç işçilerin özel olarak korunmasına yönelik taleplerin yükseltilmesi şeklinde belirlenen ortak istemler doğrultusunda tekellere ve MESS patronlarına karşı ortak bir platform etrafında savaşım verileceği açıklandı.

Önümüzdeki toplu sözleşmeler yalnız işçileri değil tüm halkımızı ilgilendiriyor. Kapitalist bunalımın sonuçlarına katlanmamanın, tekellerin saldırılarını kursaklarında bırakmanın yolu başlatılan eylem birliklerini geliştirerek güçlendirmekten geçiyor. Bunu için eylem ve güç birliği bayrağını yükseltelim.⁷³⁴

Maden-İş, Otomobil-İş'le imza altına aldığı eylem birliği protokolünün hemen öncesinde yasal prosedürün seyri içinde MESS'e vereceği toplu sözleşme teklifini hazırlamıştı. *Maden-İş* dergisinin Ekim 1979 tarihli 123. sayısında belirtildiği gibi, Toplu Sözleşme Dairesi'nce hazırlanan ve "toplulara savaşım ilk taslağı" olarak adlandırılan ön tasarı, tartışmaya açılmış, Bölge Toplu Sözleşme Kurulları ve Toplu Sözleşme Komitelerinde geliştirilen taslak, 16-17-18-19 Ekim tarihlerinde bölgelerden katılan baştemsilcilerle birlikte son şeklini almıştı.

Maden-İş taslağında belirlenen talepler, Otomobil-İş'in de savunduğu hedeflerdi, böylece Maden-İş'in toplu sözleşme taslağı, Güç ve Eylem Birliği Protokolü'ne de yansdı. Artık, Halit Erdem'in de işaret ettiği gibi, Protokol'de çizilen ortak hedefler yönünde her iki sendika da kendi süreçlerini kendileri götürecektlerdi:

Tekliflerini... müzakere etme, uyuşmazlıkların tutulması noktasına kadar her iki sendika da kendisi hazırladı ve süreci kendisi yürüttü." Böyle olsa da bir noktadan sonra, "bazı toplu sözleşme uyuşmazlık maddelerinin uyumlaştırılması, birlikte aynı taleplerin savunulması gibi birtakım yaklaşımlar oldu."⁷³⁵

Mehmet Karaca, tekliflerin hazırlanması ve masada savunulması sürecinde iki sendika arasında yaşanan etkileşime değindi. Maden-İş'in, öteden beri toplu sözleşmelerde var olan kapsam dışı personel uygulamasına karşı hükümler getirdiğini, bunları dile getirdiklerini belirtti: "Bunlar müzakere edilmesi gereken konulardı. Mesela bizde disiplin kurulları yoktu, bizim sözleşmelerimizde... Otomobil-İş'in sözleşmelerinde disiplin kurulları vardı. Burada işçi işveren eşit temsil edilsin deni-

Maden - İş ve Otomobil - İş Sendikaları, MESS'e karşı işbirliği kararı aldı

(Cumhuriyet Haber Merkezi)

İSTANBUL — Maden-İş Sendikası ile Otomobil-İş Sendikası toplu sözleşme görüşmelerinde MESS'e, (Madeni Eşya Sanayicileri Sendikası) karşı ortak hareket etmek üzere işbirliği kararı almıştır.

İşbirliği anlaşması her iki sendikanın Genel Başkanları tarafından dün imzalanmıştır. (Arkası: 11, 5ü. 6 da)

Cumhuriyet, 25 Ekim 1979.

OTOMOBİL - İŞ SENDİKASI: KAZANILMIŞ HAKLARIN VERİLMEMESİ GREVLERİ YAYGINLAŞTIRIYOR

İSTANBUL (a.a.) — Türkiye Otomobil - İş Sendikası Genel Yürütme Kurulu toplantısından sonra Genel Başkan Aydın Özeren tarafından yapılan açıklamada, «Sendika üyelerinin işyerlerindeki grevlerin yaygınlaşmasına, işçilerin kazanılmış haklarının verilmemesinin yol açtığı» belirtilmiştir.

Açıklamada, Türkiye Otomobil - İş Sendikasının, MESS'e bağlı Gazalgaç Aletleri, Makina Takım ve Akkardam işyerlerinde yürüttüğü grevler dört ayı tamamlarken, Şahin Motor Yatakcısı, Sağlık ve Sosyal Yardım Bakanlığı Ankara Depo Tamirhane Müdürlüğünde başlatılan grevlerle, beş işyerinde grevdeki işçi sayısının toplam 1062'yi bulduğu bildirilmiştir.

Cumhuriyet, 30 Aralık 1979.

yordu. Otomobil-İş'in talebiydi bu, biz de kabul ettik. Niye yoktu bizim sözleşmelerimizde? Eskiden varmış, Kemal Türkler bunu kaldırtmış. Nedeni şu: Diyelim ki bir işyerinde işçi işverene göre suç işledi, bunu atması gerekiyor, bunu disiplin kurulundan geçirecek. Türkler dedi ki, 'Ben hiçbir işçinin işten atılmasına oy vermem. Onay vermem. Varsa bir suçu başka türlü halledilsin...' Bizim sözleşmelerimizde disiplin kurulu meselesi bu nedenle çıkarılmıştı. Bizim işyerlerinde böylesi bir sorun olduğunda biraz müzakere ile biraz fiili güçle önlemeye çalışıyorduk. Ama Otomobil-İş Sendikası anladığım kadarıyla fiili gücünü kullanıyordu belki ama bir taraftan da disiplin kuluna havale ediyordu ve disiplin kurulundan çıkacak karara uyuyordu, gördüğüm kadarıyla, böyle şeyler vardı." Karaca, Maden-İş ve Otomobil-İş taslakla-

rının birlikte -ortak- hazırlanmadığını ama hazırlanan taslaklar üzerindeki görüşmelerin, taslaklar hazırlandıktan sonra yapıldığını da kaydetti:

Hayır, Hayır! Taslaklar ortaya çıktıktan sonra nerede anlaşabiliyoruz nerelerde anlaşamıyoruz, MESS nerelerde diyor. MESS'in belirttiği konular karşısında ortak nasıl tavır alabiliriz bunlar görüşüldü.⁷³⁶

Protokol'ün ardından Maden-İş Genel Başkanı Kemal Türkler Otomobil-İş Genel Kurulu'na katıldı, bir konuşma yaptı. Otomobil-İş Genel Başkanı Aydın Özeren de Maden-İş Genel Kurulu'na katılarak Maden-İş delegelerine seslenme imkânı buldu. İki sendika arasında ilişkiler karşılıklı güvene dayanarak devam ediyor ve geliyordu.

DİSK: "DİSK DIŞINDA BİRLİĞE HAYIR!"

Güç ve Eylem Birliği politikası gerek DİSK ve gerekse Türk-İş tarafından reddedilmiş, her iki konfederasyon da farklı açılardan bu gelişime karşı çıkmışlardır. DİSK bu gelişimi "kafa ve kasa birliği sözleri altında işçilerin DİSK'te örgütlenmelerinin gerekliliğini inkâr eden, uzlaşmacı sendikacılığa prim veren" bir girişim olarak nitelemiştir. DİSK'e göre, kendisine bağlı bir kısım sendikaların bu girişimleri, "kafa ve kasa birliği gibi içi kof, hedefi belli olmayan sarı Amerikan sendikacılığının sloganları ile işçi sınıfının demokratik sınıf ve kitle sendikacılığı ilkeleri zemininde birliğini inkâr eden" bir gelişmedir. DİSK eylem birliğini, açıkça "DİSK'e ihanet" olarak damgalamıştır.

Genel Başkan Abdullah Baştürk, DİSK'in Genel Temsilciler Meclisi'nde Baştürk, Türkiye'de yürürlükteki toplu sözleşme ve grev yasalarının büyük ölçüde Amerikan tipi sendikacılık örnek alınarak hazırlanmış olduğunu, bu Amerikan tipi sendikacılığın ülkemizde en somut ifadesini Türk-İş'te bulunduğunu, amacın, "partilerüstü politika" adı altında işçileri siyasetin dışında bırakmak olduğunu belirtti. Sınıf uzlaşmacısı bir sendikal anlayış ürünü olan Türk-İş'in yıllardan beri "işçi sınıfımızın yükselen devrimci mücadelesinin önüne egemen sınıflarla birlikte çıkan bir engel" haline gelmiş olduğunu kaydetti. Türk-İş'e bağlı bazı sendikalara "işçi sendikası" demenin zor olduğunu, bunların yöneticilerinin "burjuvazinin işçi sınıfının arasına

soktuğu ajanlar" olarak "işçi sınıfı hainleri" olarak nitelendirildiğine işaret etti: "Şimdi bakıyoruz, hain dediğimiz, burjuvazinin ajanları dediğimiz sendika yöneticileri ile işveren sendikalarına karşı toplu sözleşme görüşmelerinde eylem birliği yapılması yolunda çaba harcanıyor. Yani biz, burjuvazinin ajanlarıyla eylem birliği yapıp burjuvaziye toplu sözleşme görüşmelerinde dize getirmek istiyoruz. Bu mümkün değildir." Baştürk, bu çerçevede DİSK olarak "bazı sendikaların sağlamaya çalıştığı ve toplu sözleşmelerde eylem birliği adı altındaki birlik çalışmalarına" katılmadıklarını açıkladı.⁷³⁷

DİSK Ajansı'nda da DİSK'e bağlı bir sendikanın, işçilerin ortak çıkarlarını elde etmek amacıyla Türk-İş'e bağlı bir sendikayla eylem birliğine girmesi, "uzlaşmacılığa teslim" olarak değerlendirildi:

Birliğe evet. Ancak sınıf sendikacılığı ilkele-ri ışığında ve işçi sınıfımızın tek demokratik sınıf ve kitle sendikal örgütü DİSK çatısı altında Birliğe Evet... Yoksa, işçi sınıfımızın yıllardır verdiği mücadele ile kazandığı haklardan fedakârlık ederek ve sırf birlik olsun diye, uzlaşmacılığa teslim olmaya kesinlikle Hayır. DİSK dışında birliğe hayır. DİSK düşmanlığında birliğe hayır. Sınıf uzlaşmacılığı temelinde birliğe hayır.⁷³⁸

Türk-İş ise, Türk-İş içinde siyasi görüşlere değil ilkelere öncelik verildiğini belirterek “ne olduğu belirsiz derneklerle” işbirliği yapan “konfederasyonları” eleştirmiş ve genel olarak “hiçbir örgütle işbirliği yapılmasından yana olmadıklarını” belirtmiştir.⁷³⁹

Mehmet Karaca, DİSK’in eylem birliğine karşı tavrının olumlu olmadığını, bunun da DİSK’in 1977 yılı biterken toplanan 6. Genel Kurulu’yla ilişkili olduğunu kaydetti:

Bakın, eskiden, 1960’lı yıllarda kafa ve kasa birliği diye bir kavram var. Bu çok eleştirilmişti. Bu da nereden çıkmıştı, sendikalardan biri zor durumda kaldığında, maddi olarak zor durumda olan sendikaya varlığı, kasası iyi olan sendika yardım etsin... kasa birliği buradan geliyor. Kafa birliği de karşılıklı düşünce birliği oluşsun, mantık buydu. Fakat, 1977 kongresinden sonra DİSK yönetimi ve Maden-İş yönetimi itilaflıydı. Belli sorunlar yaşıyorduk. Bizim bu tavrımıza, Otomobil-İş ile güç ve eylem birliği tavrımıza -tırnak içinde söylüyorum- soldan baktılar, sektör bir tavır sergilediler. Efendim neymiş?.. Maden-İş Sendikası sınıf sendikacılığı yapıyor, Otomobil-İş Sendikası sınıf sendikacılığı yapmıyor. Sınıf sendikacılığını savunanla sınıf işbirliğini savunan nasıl güç ve eylem birliği yapar? Olaya böyle sektör baktılar, sakat baktılar. Tabii, biz bu tavrı benimsemedik, kabul etmedik. DİSK’le bu konuda görüşmeler yaptık, müzakereler yaptık, anlatmaya çalıştık ama onlar hâlâ bunda ısrar ettiler. Otomobil-İş Sendikasıyla Maden-İş Sendikası güç ve eylem birliğini, nasıl yapar? Maden-İş Sendikası sınıf sendikacılığından vaz mı geçiyor?.. böyle şeyler söylediler. Böyle de bir süreç yaşadık, güç ve eylem birliği meselesinde.

Karaca, DİSK yönetiminin, 1979 ve 1980 yıllarında Maden-İş’in Otomobil-İş’le eylem birliği içinde

yürüttüğü MESS müzakerelerine ve grevlere karşı “kimi yerde sektör tavırlar” takındığını, “kimi yerde de sektöre vurduğuna” işaret etti:

Çünkü Maden-İş’ e karşı maden eşya işkolunda yeni bir sendika oluşturmaya çalıştı DİSK. Ereğli Demir Çelik’ten türeyen. Devrimci Maden-İş... öyle bir sendika çıktı. Bizim bünyemizde görev yapmış, [bölge temsilciliği] yapmış birinin, Şükrü Özbayrak’ın başında olduğu. Bizim Maden-İş’in 1977 Genel Kurulu’nda seçilemeyen bir arkadaşımız, Hakkı Öztürk de gitti onunla iş birliği yaptı. DİSK yönetimi bunları destekledi. Açıkta destekliyorum diyemedi ama el altından bunu destekledi. Maden-İş’in gücünü kırmak için, DİSK’in içinde Maden-İş’in gücünü kırmak için bunu yaptılar. Buna CHP’liler de destek verdiler işin enteresan yanı bu. CHP açık açık Maden İş’i etkisiz hale getirmek için çaba sarf etti açıkça.⁷⁴⁰

Bu noktada dikkat çekilmesi gereken, Maden-İş’in çağrısının, “birlik” ve “eylem birliği” hedeflerini birbirinden ayırmakta olduğudur. Bunu konuşmalarında Türkler, özellikle vurgulamaktadır: “Gün DİSK’te savaşkan ve sorumlu sendikal birliği gerçekleştirme günüdür... DİSK ile Türk-İş’in eylem birliği yapması gereklidir.”⁷⁴¹ Birlik, DİSK içinde sağlanacaktır!

Buna karşılık, DİSK’in de Türk-İş’in de eylem birliğine karşı çıkmalarının temelinde -farklı- politik nedenler vardır. DİSK’in eylem birliğine karşı tavrı, o dönemde DİSK yönetiminde egemen olan eğilimin konfederasyon içinde ağırlıklı olarak Maden-İş Sendikası içinde temsil edilen siyasi çizgiyle olan çatışmasının bir parçası olarak ortaya çıkmıştır. Bu, asıl olarak bir iç hesaplaşmanın ifadesidir. Türk-İş’in tavrı ise asıl olarak sınıf mücadelesinden kaçınan, muhafazakâr, sağ bir tavidir.

EYLEM BİRLİĞİ VE GRUP SÖZLEŞMELERİ

Bu noktada eylem birliği ve grup pazarlığı politikaları arasındaki bağlantı üzerine de bir değerlendirme yapmak gereklidir.

Eylem birliği toplu pazarlık alanında, güçlü işveren sendikalarına ya da tekellere karşı işçilerin tek bir toplu pazarlık birimi içinde güçlerini birleştirmeleri temeline dayanıyordu. “Bu noktada eylem birliği, endüstrilerde sendikal bölünmüşlüğü yarattığı parçalanmış toplu pazarlık birimlerinin bütünleştirilmesi ve büyük kitle grevlerinin örgütlenmesi vizyonuna sahipti.”⁷⁴² Eylem birliği objektif olarak grup pazarlığını veri kabul ediyor, toplu pazarlığın ölçeğini büyütüyordu.

Bu nedenle toplu pazarlık sürecinde eylem birliği, sendika hareketine yıllarca egemen olan ve etkisini nostaljik biçimde, 80’li yılların sonlarına kadar ve güçlü biçimde hissettiren “grup sözleşmesine hayır!” politikasından da ilk kopuştu aslında.

Gerçekten de Türk-İş ve DİSK, Türkiye’de grup toplu pazarlığının giderek yaygınlaşması karşısında yıllarca direnmişlerdir. Grup toplu pazarlığına iliş-

kin olarak Türk-İş’in ve DİSK’in 1980 Eylülüne kadar olan dönem boyunca savundukları politikalar aşağı yukarı aynıdır. Her iki konfederasyon da grup sözleşmelerinin, işyeri düzeyinde toplu sözleşmeler yerine, işçi ve işveren sendikaları arasında bölge ve giderek işkolu düzeyinde toplu sözleşmeleri ortaya çıkaracak bir adım olduğunu belirtmişler ve grup pazarlığına şiddetle karşı çıkmışlardır.⁷⁴³ Türkiye Maden-İş Sendikası’nın MESS kitle grevleri içinde geliştirdiği yeni yaklaşımlara rağmen DİSK, geçirdiği yönetim değişikliğinin ardından grup pazarlığına karşı çıkışını sürdürmüştür. Hatta DİSK, 1980 yılına doğru hükümete verdiği kanun önerilerinde işyeri toplu pazarlığının “tek tip” duruma getirilmesini, grup ve işkolu düzeyinde toplu pazarlığın ise yasaklanmasını isteyecektir.⁷⁴⁴

Eylem birliğinin reddi, 70’lerin sonunda her iki konfederasyonun da benimsediği grup pazarlığının reddi, tek düzeyli ve işyeri düzeyinde toplu pazarlığın korunması politikalarıyla bir bütünlük taşımaktadır.⁷⁴⁵

EYLEM BİRLİĞİ GENİŞLİYOR

Güç ve Eylem Birliği çabaları, metal işkoluyla sınırlı kalmadı. Sendika hareketi içinde giderek taraftar bulmaya, yaygınlaşmaya başladı. Kendisiyle yaptığımız görüşmede Mehmet Karaca, eylem birliğinin, Maden-İş ve Otomobil-İş arasındaki yakınlaşmanın ardından değişik işkollarında gelişmeye başladığına, konjonktürün de bu gelişmeye uygun olduğuna işaret etti. Karaca, Türkiye’deki siyasi ortam ve ekonomik durumun buna ortam hazırladığını, enflasyon oranlarının çok yüksek seyrettiğini, işçilerin taleplerini işverenlerin karşılayacak durumda olmadıklarını ifade etti: “Ama biz de diyorduk bunun sorumlusu biz değiliz. Benim yaşam koşullarımı devam ettirebilmem için, yaşayacak kadar ücret almam gerekir. Çalışma şartlarını iyileştirmem lazım. Mücadele de budur. Dolayısıyla diğer işkolları da bundan ister istemez etkilendiler.” Karaca, Maden-İş ile Otomobil-İş arasındaki güç birliği eylem birliğinin diğer sendikalara da örnek olduğunu belirtti.⁷⁴⁶

Gerçekten de, farklı işkollarında daha 1979 yılının ortalarından başlayarak görülmeye başlanan eylem birliği arayışları, 1979 yılının sonuna doğru ve 1980 yılında daha da yoğunlaşmıştı.

Tekstil işkolunda DİSK’e bağlı Tekstil Sendikası Genel Başkanı Rıdvan Budak, Türk-İş’e bağlı Teksif Sendikası Genel Kurulu’na 1979 yılı Mayıs ayında gönderdiği mesajda, toplu sözleşme görüşmelerinde işverenlere karşı ortak tavır alınması çağrısında bulunmuştu.⁷⁴⁷ Ne var ki, Teksif Genel Başkanı Şevket Yılmaz’ın bu çağrıya verdiği yanıt, tam anlamıyla, ipe un sermekti. Şevket Yılmaz, Tekstil Sendikası’na tek bir çatı altında birleşme çağrısı yaptı.⁷⁴⁸ Bunun anlamı Tekstil’in Teksif’e katılmasıydı. Tekstil işkolunda sendikalar arasında güç ve eylem birliği hayata geçirilemedi. Buna karşılık, Türk-İş’e ve DİSK’e bağlı ya da bağımsız bir dizi sendikanın kendi işkollarında yürüttükleri eylem birliği, “kafa ve kasa birliği” sloganıyla,

sermayeye karşı toplu pazarlık masalarında hayata geçirildi.⁷⁴⁹ 1979 ve 1980 yıllarında eylem birliği, petrol/kimya ve cam işkollarında da denendi. Petrol işkolunda DİSK'e bağlı Petkim Sendikası ile Türk-İş'e bağlı Petrol-İş Sendikası toplu pazarlık içinde birlikte mücadele arayışına yöneldiler. Ancak eylem birliği en etkili biçimde cam işkolunda hayata geçirildi. DİSK'e bağlı Hürkam-İş Sendikası, Türk-İş'e bağlı Kristal-İş Sendikası'nın eylem birliği önerisine olumlu yanıt verdi. Her iki sendika, imza altına aldıkları Ana Protokol çerçevesinde, Türkiye Cam Sanayi İşverenleri Sendikası'na karşı birlikte mücadele yürüttüler. Bankacılık sektöründe DİSK'e bağlı Sosyal-İş ve Bank-Sen ile Türk-İş'e bağlı Tez Büro-İş ortak bir tutum ortaya koydular. Tez Büro-İş Genel Başkanı Uğur Batmaz, Sosyal-İş Genel Başkanı Özcan Kesgeç ve Bank-Sen Genel Sekreteri Yücel Çubukçu, 27 Aralık tarihinde birlikte düzenledikleri basın toplantısında gerici iktidarlardan kaynaklanan anti-demokratik saldırılara, yeni baskı yasalarına, kıyımlara ve işkolunda geniş bir saldırıya hazırlanan banka tekellerine karşı on binlerce emekçinin çıkarları için ortak mücadeleyi zorunlu gördüklerini açıkladılar. Üç sendika bu somut hedefler doğrultusunda ortak bir toplu sözleşme politikası izleyecekler, "toplular sözleşme tarihlerini gözden geçirerek aynı tarihte başlayan sözleşmelerin hazırlanması ve yürütülmesinde ortak" davranacaklardı. Özellikle aynı işverene bağlı işyerleri için ortak taslak çalışması yürütülecek, görüşmeler ortak sürdürülecek, gerektiğinde uyuşmazlığa ve greve birlikte gidilecekti. Üç sendika, güç ve eylem birliğinin tabandan örgütlenmesini gerçekleştirmek amacıyla işyeri temsilcilikleri düzeyinde ilişkilerin sıklaştırılmasını, güç ve eylem birliğinin bu ilkeler çerçevesinde hayata geçirilmesi ve izlenmesi için ortak bir koordinasyon komitesi kurulmasını karar altına aldılar.⁷⁵⁰

Eylem birliği giderek sendikaların dışındaki meslek kuruluşlarına da yaygınlaşmaya başladı. Haberleşme sektöründe yedi örgüt 1979 yılı sonbaharında ortak bir açıklama yaparak "grevli, toplu sözleşmeli sendikal hakların sağlanması için birlikte mücadele edeceklerini" deklare ettiler. Bu örgütler arasında DİSK'e bağlı Yeni Haber-İş Sendikası da yer aldı.⁷⁵¹ Haberleşme işkolunda, işkolu yetkisine sahip DİSK üyesi Yeni Haber-İş Sendikası, bu işkolunda çalışanların demokratik mesleki örgütleri

olan Haber-Der, PTT-Der, Tüm PTT-Der, PTT Teknisyenleri Derneği, Tüm-Der İstanbul şubele-ri ve TMMOB işyeri temsilcileriyle bir güç birliği oluşturdu.

Eylem birliği arayışları, farklı işkollarında kurulu sendikalar arasında da ortaya çıktı. Maden-İş'in, Tekstil'le toplu sözleşme görüşmelerinde "ortak tavır" alacağı haberi Kasım ayı sonunda kimi sanayi bölgelerinde yerel basında da yer almıştı. *Bursa'nın Sesi*, her iki sendikanın işyeri temsilcileri yaptıkları ortak toplantı sonunda, Bursa'daki fabrikaları da kapsayan bu süreçte, her iki sendikanın "tekellere karşı ortak savaşım" vereceklerini haber yapmıştı:

Böylesi bir savaşımında eylem birliği kaçınılmazdır. Yöremizde gelişen olaylar da bunun açık kanıtıdır. Başta MAYSAN ve TUF-TEKS işyerlerinde uygulanan kanunsuz lo-kavt uygulamaları dahil olmak üzere tekellere karşı verilecek daha iyi koşullarda çalışma, daha yüksek [ücret] ve iş güvencesi savaşımında biz on bine yakın tekstil ve metal işçisinin temsilcileri olarak örgütlü ve dayanışma içinde savaşım verme ve bu yönde EYLEM BİRLİĞİ yapmayı kararlaştırmış bulunuyoruz."⁷⁵²

Güç ve eylem birliği çabaları 1980 yılı ortalarına doğru daha da yoğunlaşacaktı. DİSK'e bağlı Petkim-İş, Maden-İş, Bank-Sen, Devrimci Toprak-İş, Tekges-İş, Yeni Haber-İş, Oleyis, Baysen, Dev Maden-Sen, Tarım İşçileri Sendikası, Aster-İş, Tüm Has-İş, Yeni Ges-İş ile Türk-İş'e bağlı Petrol-İş Ankara Şubesi, Tez Büro-İş, TGS Ankara Şubesi, Ağaç-İş, Basın-İş, (Ankara) Demiryolu İşçileri Sendikası ve bağımsız Enerji-İş yöneticilerinin 25 Haziran 1980 tarihinde imzaladıkları ortak basın açıklaması bu nitelikteydi:

İşçi sınıfı, sendikal alanda gücünü birleştirme yoluna gitmiş, Türk-İş'e bağlı, DİSK'e bağlı ve bağımsız sendikalar arasında güç ve eylem birliği ortamı oluşmuştur. ... işçi sınıfımızın her geçen gün güçlenen sınıf bilinci ve kararlılığı sendikal bölünmüşlüğü üstesinden gelecek, gerek tekellerle bütünleşen Türk-İş başkanlarının, gerekse IMF'nin bir dediğini iki etmeyen faşist destekli AP iktidarının işçi düşmanı politikasını eylem birliği ile boşa

HÜRCAM-İŞ VE KRİSTAL-İŞ: CAM PATRONLARINA KARŞI “GÜÇ VE EYLEM BİRLİĞİ”

Cam işkolu, 1979 ve 1980 yıllarında Güç ve Eylem Birliği politikasının en etkili biçimde hayata geçirildiği bir toplu pazarlık sürecine sahne oldu. DİSK'e bağlı Hür Cam-İş Sendikası ile Türk-İş'e bağlı Kristal-İş Sendikası arasında Türkiye Cam Sanayi İşverenleri Sendikası'na karşı yürütülen eylem birliği süreklilik kazandı ve 12 Eylül sonrasına da yansıyan kalıcı sonuçlar yarattı.

Hür Cam-İş ve Kristal-İş sendikaları tek bir toplu pazarlık birimi içinde ve tek bir taslakla cam tekeline karşı birlikte hareket ettiler. Toplu sözleşme taslağı, yapılan “Ana Protokol” sonrasında her iki sendikanın tabanında ve birlikte hazırlandı, ortak bir komisyon taslağı son biçimini verdi. Taslak aynı masada, birlikte savunuldu ve 1980 cam grevleri her iki sendika tarafından birlikte yürütüldü, yönetildi. (1)

Kristal-İş ile Hür Cam-İş arasında imzalanan ve 22.11.1979 tarihini taşıyan “Güç ve Eylem Birliği Protokolü” altı esastan oluşuyordu:

“Her iki sendika (...) aşağıda belirtilen ilkeler doğrultusunda eylem birliği kararı almışlardır.

1- Her iki sendika birbirlerine karşı geçmişteki dostça olmayan tutumun tüm kalıntılarına karşı örgüt kademeleri ve üye tabanlarında açık tutum alacaklardır. İşyerinde karşı tutumlardan kesinlikle kaçınacaklardır.

2- Her iki sendika toplu sözleşme taslağını ortak hazırlayacaktır. Kurulacak üst komite tarafından hazırlanan taslak işçi arkadaşların görüş ve önerilerine sunulacak. Taslak son şekli aldıktan sonra bu taslakla görüşmelere katılınacaktır.

3- Toplu sözleşmenin hazırlık aşamasındaki ortak tutum, müzakere ve bağitleme aşamalarında da sürdürülecektir. Müzakere heyetleri değişik biçimlerde ortaklaşa oluşturulacaktır. Müzakerelerin her safhasında karşılıklı bilgilenme ve anlaşma ile ortak bir tutum izlenecektir.

4- Bağitleme aşamasında her iki sendika kesin olarak birbirlerine son gelişmeleri haber verecektir. Ayrıca toplu sözleşme aşamasındaki son durum tabanda tartışıldıktan sonra her iki sendika aynı noktalarda sonuca yöneleceklerdir. Bağitleme ve imza her iki sendikanın ve yönetim kadrolarının bulunduğu bir toplantıda birlikte olacaktır.

5- Toplu sözleşme görüşmeleri uyuşmazlıkla sonuçlandıysa grev kararı ortak alınacaktır ve grev süresince dayanışma devam ettirilecektir. Grev için ortak bir fon oluşturulacaktır. Grevin sonuçlandırılması ve toplu sözleşmenin imzalanması yine ortak kararla olacaktır.

6- Tüm işkolunda cam tekelinin ve diğer işverenlerin anti-demokratik tutumlarına karşı sendikalarımız ortak tutum alacaklardır.

Kristal-İş, Haber Ajansı, 29 Ekim 1979, Sayı: 979/1-18; Kristal-İş Arşivi.



çıkacaktır. Bizler, Türk-İş'e bağlı, DİSK'e bağlı ve bağımsız sendikalar olarak işçi sınıfının ekonomik, demokratik haklarına yönelen tüm saldırılara birlikte karşı durmaya, Türk-İş yöneticilerinin iktidarla varacağı ve sınıfımız çıkarlarına ters düşen her türlü anlaşma-

yı güç ve eylem birliğimizle geçersiz kılmaya ve sınıf düşmanlarımızın yüzüne çarpmaya kararlıyız. İşçi sınıfımızın ekonomik demokratik sendikal hakları tekellerle oturtulan anlaşma masalarında değil, güç ve eylem birliği alanlarında kazanılacaktır.⁷⁵³

MESS VE “DIŞ GÜÇLER” MASALI...

Eylem birliği politikasının işçi kitleleri arasında yankı bulması ve genişleme eğilimi, sermaye çevrelerini ve sağ basını telaşlandırdı. Tercüman gazetesinin “dış güçler” masalı, MESS dergisinde tam sayfa olarak yayınlandı. Dünya Sendikalar Federasyonu da (DSF) sermayenin hedef tahtasındaydı. “DSF ya da WFTU, komünist sendikaların Sovyet emperyalizmine hizmet için kurdukları ve hür dünya ülkelerinde beşinci kol görevini yapan bir kuruluş” olarak nitelendiriliyordu: “Sovyet emperyalizmine hizmet eden DSF, MESS’le mücadelelerinde Maden-İş’e destek veriyor. Tiranıcı komünistlerce kurulan Devrimci Sendikal Muhalifet Grubu, kanunsuz eylemleri ile yüzlerde işçiyi

sefalet ve işsizliğe itiyor.” Öne sürülen savlar, akıl alır gibi değildi:

TKP’nin 1976 yılında ortaya attığı ‘Ulusal Demokratik Cephe (UDC) eyleminin tutmaması üzerine bu sefer de “Tekellere Karşı Eylem Birliği” adı altında yeni bir tahrik kampanyası Maden-İş tarafından başlatılmıştır. Yapılan bir tespite göre, TKP’nin emri gereğince Tekellere Karşı Eylem Birliği adı altında TKP kontrolündeki Hür Cam-İş ve Kristal-İş ile Maden-İş ve Bağımsız Otomobil-İş bu çağrı gereği ortak mücadele kararı almışlardır. Metal işkolundaki TKP’li kanadın kanlı bir eylem biçimi sürdürmesi beklenmektedir.⁷⁵⁴

OTOMOBİL-İŞ:

“EYLEM BİRLİĞİ GÜÇLÜ BİLEĞİMİZİ YENİLMEZ YAPACAK.”

Güç ve Eylem Birliği Protokolü’nün ardından Otomobil-İş ile Maden-İş arasındaki yakınlık güçlenerek sürdü.

Otomobil-İş dergisinin Aralık 79 - Ocak 80. sayısında, etkileyici bir yazı yayınlandı: “Eylem birliği güçlü bileğimizi yenilmez yapacak.” Yazıda, patronların işçi sınıfı karşısında, MESS çatısı altında birlik ve beraberlik içinde oldukları vurgulamaktaydı: “Bu güçlü düşmana karşı savaşında, işçi sınıfın[ın] her alanda birliği hayatı bir [önem] taşımaktadır. Bu birliğin temeli ise bizim ortak sınıfsal çıkarlarımıza dayanmaktadır.” Yazıda, kapitalistlerin, sınıf düşmanı olarak gördüğü işçileri ve tüm emekçileri bölmek, mücadele güçlerini zayıflatmak için elinden geleni ardına koymadıkları, işçi sınıfını bölmenin kapitalistlerin en güçlü amaçlarından biri olduğu ve bu silahı bugüne kadar başarı ile kullanmış oldukları kaydedilmektedir. Bunun en açık kanıtı, işçi sınıfının ekonomik ve toplumsal örgütleri olan sendikaların bugünkü görüntüsü, bölünmüşlüğüdür:

İçinde yer aldığımız metal işkolundaki sendikaların çokluğuna karşı, işverenler karşımızda tek bir vücut olarak duruyor: MESS. Bu güçlü

sınıf düşmanımıza karşı birleşmek bizim çıkarımızdır. Konuya böyle baktığımız zaman sendikamız OTOMOBİL-İŞ ile MADEN-İŞ sendikasının toplu sözleşmelerde güç ve eylem birliği yapma kararlarının ne kadar doğru ve yerinde olduğu görülür. Kim ne derse desin metalürji işçileri bundan yarar sağlayacaktır. Zararlı çıkan ise MESS olacaktır.⁷⁵⁵

Otomobil-İş, eylem birliği yolunda atılan bu adıma büyük önem atfediyordu. Hükümet değişikliği ile birlikte sermaye sınıfının yeni ve daha sert bir saldırıya geçtiğini ve kapitalizmin “ıflah olmaz bunalımı”nın bir defa daha ve daha ağır olarak emekçilerin sırtına yıkılmaya çalışılacağını tespit eden Otomobil-İş, bu açıdan bakıldığında MESS toplu sözleşme sürecinin önemini artmakta olduğuna işaret ediyordu:

Sadece bizim işkolumuzda değil, cam işkolunda da Türk-İş’e bağlı Kristal-İş Sendikası ile DİSK’e bağlı Hür Cam-İş Sendikası güçlerini birleştirme kararı aldılar.

Tüm bunlar işçi sınıfının ekonomik ve toplumsal mücadelesinde atılmış önemli adımlardır. Eylem birliğinin genişlemesi başta

kapitalistleri sonra da mücadelemizi doğru yolundan saptırmak isteyen işçi sınıfı bilimine ters akımlar tarafından korku ve öfke ile karşılanmaktadır.

Eylem birliği yolunda attığımız adım doğrudur.

Güçlü bileğimiz şimdi daha da güçlendi. MESS'in kanımızı emmesine, bunalımın yükünü sırtımıza yıkma cabalarına izin veremeyeceğiz. GÜCÜMÜZ BİRLİĞİMİZDEN YÜKSELECEKTİR.⁷⁵⁶

AYDIN ÖZEREN: ORTAK EYLEM BİRLİĞİ ŞARTTIR

Dikkat edilirse işverenlerin daha ciddi şekilde bir araya geldikleri sendikaları etrafında hızla toplanmaları, görünmeyen kazançlarının büyüdüğü yıllara rastlamaktadır. İşçilerin haklarını gerilere götürebilmek için sendikalaşmayı ön plana almaları, geleceklerini garanti altına almak içindir. Bu arada ufak güçsüz sendikalara gerekli tavizler verilerek yıl kazanmak yolunun tercih edilmesi toplu iş sözleşmesi düzeyine vurulan en ağır darbelerden biridir diyebiliriz. Gayeleri "Böl, Parçala, Yoket" politikasıdır. Böylece, işçilerin de sendikalara olan güvenini yitirmeye çalışmaktadırlar.

Bütün bu durumlar ortada iken gerçek işçi sendikalarının işverenler karşısında birleşmeleri gerekmektedir. Ne yazık ki Türk sendikacılığı türlü oyunlarla bölünmüştür. İşverenlerin de bütün bu kuruluşlara mavi boncuk dağıtmasını bilmeleri, işin kötü kaderini çizmektedir. İşçilerin geleceklerini güvence altına almak için sürdürülen grevleri bile, kamuoyuna kötü gösterebilmek için yapılan çalışmalarda, işveren kesiminin yanında bazı sendikaları da görmek artık

Otomobil-İş, eylem birliğinin giderek yaygınlaşmakta olduğuna da işaret ediyordu: "Ayrıca banka, sigorta, kooperatif, eğitim ve bürolarda çalışanların sendikal örgütleri Bank-Sen, Sosyal-İş, ve Tez Büro-İş, inşaat işkolunda Yol-İş ve Baysen petrol işkolunda Petkim-İş ve Petrol-İş, haber işkolunda, Yeni Haber-İş ve Haber-Der sendikaları ile enerji işkolundaki sendikalar basına yaptıkları açıklamalarla eylem ve güç birliğinden yana olduklarını ve bu güç birliğinin mutlaka başarılması gerektiğini açıkladılar."⁷⁵⁷

şaşırtıcı olmamaktadır. Yıllardan beri sürüp giden bu oyun tutmamasına rağmen, palyaçoluğa özenen bu tipleri kınamak yerine, görevini yapan palyaçolara gülüp geçiyoruz. İşverenlerin çekinmeden, bıkmadan düzenledikleri bu oyunlar karşısında, gerçek sendikalara düşen görev, işverenler karşısında artık eylem birliğine girilmesinin şart olduğunu öneriyoruz. Her geçen gün biraz daha geç kalınmasının acısını işçi kesiminin çekeceği unutulmamalıdır. İşverenler karşısında yapılan eylem ve güç birliğinin işverenleri ziyadesi ile rahatsız ettiği açıkça görülmekte ve büyümemesi için azami gayret gösterdikleri, aynı işkolundaki diğer sendikalara tavizler verdikleri artık gözden kaçmamaktadır. Bu arada ganimet peşinde koşan lodosçular bundan faydalanmak için bukalemun gibi renk değiştirmeye devam ederken, eylem ve güç birliği verine günlerini gün etme politikası gütmeleri acı gerçekler arasındadır. Bütün bunlara rağmen işverenler karşısında eylem, güç birliklerinde kurulan savunma hattı, işverenlerin işçilerle alay eden yüzlerini allak bullak etmeye yetecek, zafer Türk ekonomisi ve sanayiini bugüne getiren işçilerin olacaktır."

Otomobil-İş, Sayı 79. Aralık 79 - Ocak 80.

1979 yılı sona ererken, artık Otomobil-İş'in kul lanmaya başladığı kavramlar da dikkat çekicidir; "savaşım", "işçi sınıfı bilimi" ya da "ters akımlar" gibi kavramlar, Otomobil-İş'in Maden-İş'in -ve bir dönem DİSK'in- jargonundan ve '70'ler boyunca güçlenen sınıf bilincinden etkilendiğini de göstermektedir. Otomobil-İş Genel Sekreteri Sami Ataç'ın bugün anlattıkları, bu yakınlaşmayı

ve Maden-İş etkisini ortaya koymaktadır: "Ben gittim, bir sinemaydı, Kemal Türkler vardı, hepsi, vardı, yumrukları kaldırdık... Daha önce hiç yapmadığım şeyler. Enternasyonal'i söyledik. Tu hafıma gitti. Hiç alışık değilim. Ters geldi. (...) Dayanışma toplantısıydı. Eylem birliğinin dayanışmasıydı."⁷⁵⁸

BİR GÖZLEM: HASAN AKTAŞ

Ben sendikaya gelmeden önce bir iki temasım oldu. Bir keresinde, DİSK Maden-İş'in Kocaeli şubesine gitmiştik çay içmeye. Gençlik çalışması, İGD'nin bir çalışması için gitmiştik ama yolumuz oraya düştü ve bir çay içmek üzere girdik oraya. Yanımızdaki arkadaşlar Kocaeliliydi. Bir defa bizim bir ezberimiz vardı. Gençlik hareketinden geldiğimiz için ön kabullerimiz vardı. Orada bizim gençlik örgütümüz gibi bize ait bizden kabul ettiğimiz için, bakış açımızı bu etkiliyordu. Çok objektif olma şansımız yoktu yani... oradaki insanları, romanlardan fırlamış devrimci tipler olarak görüyorduk, öyle olmasalar bile biz öyle görüyorduk. Sonra bu tipleri Direnen Haliç romanında Nejat Elibol çok iyi işlemişti. Yani çok örtüşüyordu bizim gözlemlerimizle Nejat Elibol'un ifadeleri... İkinci deneyim, yine Maltepe'de gençlik hareketinde. 1980 grevleri [sürüyordu] ve Gebze'deki grevlerle dayanışma kararı aldık. Bölgede yüz elli civarında genç arkadaşla, liseli arkadaşlarla, daha sonra üyeleriyle eğitim yapacağımız Tezsan ve Makina Takım'a gittik. İnisiyatif bendeydi. Konuşma yapacak arkadaş, şiir okuyacak, ajitasyon yapacak arkadaş... bütün işbölümünü yaptık. Osmangazi'ydi galiba, indik yürümeye başladık arazi boştu o zaman. E-5'e doğru yürümeye başladık, istikamet Tezsan. Maden iş Tezsan'da grevde yanında da Otomobil-İş Makina Takım'da grevde, ikisi de yan yana.

İki grev çadırının kapısındaki görüntüler farklıydı. Birinde kocaman bir çadır vardı, Tezsan'da. Diğerinde daha mütevazı bir şemsiye ve altında üç kişi vardı. Biz dayanışma çaylarımız, şekerlerimiz, sigaralarımızla falan yaklaştık. Bizim planımıza göre diyelim ki, elli altmış metre kala bizim arkadaşlar slogan atacak, kuşatacağız, arkadaşlara moral motivasyon yapacağız. Fakat elli altmış metre kala çadır boşaldı. Bir kitle çıktı çadırdan, onlar slogan atarak biz aldılar aralarına. Biz ne ajitasyon yapabildik ne slogan atabildik. Hiçbir şey yapamadık. İçeri girdik birisi grevin anlamını ve önemini anlattı. Birisi yüksek bir konuşma yaptı ajitasyon yaptı. Biz sadece poşetlerimiz vardı onları bıraktık. Sonra çaylar dağıtıldı... inanılmaz, o romanlardaki gibi falan oldu. Ondan sonra onlar bizi uğurlamak üzere çıktık çadırdan. İnisiyatif bendeydi. Ben onlardan birine dedim ki, "Yanda da grev var." O arkadaş, "Zaten şimdi onları ziyaret etmezsek yanlış olur eksik olur..." gibi bir laf etti. Biz kitle olarak, oradan biraz çay şeker alarak yan tarafa geçtik. Onları da tebrik ettik grev yaptıkları için başarı diledik. Oradan döndük geldik. İmaj, Maden-İş! Çok büyük bir direniş yapıyor, çadırı bilinçli kullanıyor. Yan tarafta Otomobil-İş. Ben Otomobil-İş'e geldiğimde bu imajla geldim.

Aktaş, 19 Şubat 2019.

MESS CEPHESİNDE: TURGUT ÖZAL MESS BAŞKANI

MESS'in 30 Nisan 1979'da toplanan 23. Genel Kurulu'nda yapılan tüzük değişikliğiyle yönetim kurulu üye sayısı en az 2'si kamu sektöründen olmak üzere 12'ye çıkarıldı. Daha sonra MESS Yönetim Kurulu 8 Mayıs 1979'da MESS Genel Merkezi'nde toplandı. Toplantıyı bir konuşmayla açan MESS Başkanı Şükrü Er, Başkanlığa aday olmayacağını açıkladı.

MESS Yönetim Kurulu'nun kendi arasında yaptığı seçimlerde Turgut Özal MESS Yönetim Kurulu Başkanı oldu. Atilla Yurtçu, Erkan Dülgeroğlu, Bedirhan Çelik görevleri sona eren üyelerin yerine Yönetim Kurulu'na seçildiler. MESS Yönetim Kurulu şu üyelerden oluştu: Turgut Özal Yönetim Kurulu Başkanı; Bahri Ersöz Başkan Vekili; Metin İplikçi Başkan Vakili; Ahmet Arslan Üye; Ahmet Baysal Üye; Üstün Çevik Üye; Şükrü Er

Üye; Erdoğan Karakoyunlu Üye; Ali Nizamoğlu Üye; Arif Onat Üye; Orhan Öge Üye; Atilla Yurtçu Üye.⁷⁵⁹



MESS, 15 Mayıs 1979.

Turgut Özal, MESS'in 9 Kasım 1976 tarihinde toplanan 20. Genel Kurulu'nda Yönetim Kurulu'na seçilmişti. MESS'in 14 Ekim 1977'de toplanan 21. ve 12 Mayıs 1978'de toplanan 22. Genel Kurulu'ndan da Turgut Özal Yönetim Kurulu üyesi olarak çıkmıştı. 22. Genel Kurul'da MESS Yönetim Kurulu Başkanlığı'na Şükrü Er, Başkan Vekilliği'ne Bahri Ersöz ve Adil Sağlam, üyeliklere de Turgut Özal'la birlikte Metin İplikçi, Ahmet Arslan, Ali Nizamoglu, Erdoğan Karakoyunlu, Orhan Öge, Tahsin Önalp, Üstün Çevik, Selahattin Karaoglu seçilmişlerdi.⁷⁶⁰

Turgut Özal MESS Yönetim Kurulu Başkanlığı'na seçilmesinin ardından "muhtelif kuruluşlar tarafından gönderilmekte olan tebrik telgraflarına teşekkür ederek" şu mesajı yayınladı:

Hepimiz, deruhte ettiğimiz mes'uliyetlerin büyüklüğüne veya küçüklüğüne bakmaksızın, aynı inanç ve şuurla çalışmalı Milletimizin sosyal ve ekonomik alandaki başarısı için gayretlerimizi eksik etmemeliyiz.

İş âleminde çalışma barışı şiarımız olmalıdır. Çalışma barışının sağlam ve sürekli bir üretimle mevcut olabileceğini de kesinlikle bilmeliyiz. Üretimi arttırmak, yarınların daha mes'ut Türkiye'sinin işareti demektir. Birlik ve beraberlik şuurunu, her Türk ferdinin gönlünde ve kafasında yerettiği müddetçe, yene-meyeceğimiz engel kalmayacaktır.

Yarının Türkiye'sinin emanet edildiği gençlerimizin birbirini seven, sayan güzel âhlaklı insanlar olarak yetiştirilmelerine büyük önem vermeliyiz. Gençlerimizde milli birlik ve beraberlik şuurunun eğitimle güçlenmesi konusu üzerinde hassasiyetle durmalıyız.

İş âleminde de çalışma barışını, aynı düşünce ile dikkate almak gereğine işaret etmek isterim. Zira çalışma barışı, sosyal ve ekonomik alandaki başarıyla güçlenir.

Milli birlik ve beraberlik şuurunu, başarımızın en büyük dayanağı olacaktır.

MESS Başkanlığı'na seçilmem sebebiyle, sağlık ve başarı temennilerinde bulunan bütün kuruluşlara ve Muhterem mensuplarına teşekkürlerimi arz ederim.⁷⁶¹



Bu karikatür MESS'in Gelenek ve Gelecek kitabından alınmıştır.

Turgut Özal'ın MESS Başkanı olduğu dönem, metal işkolunda yeni toplu pazarlık sürecinin hemen öncesidir. Emek ve sermaye arasında kıyasıya bir kavga sürüp gitmekte, fabrikalarda direnişler, işgaller, grevler birbiri ardında patlak vermektedir; metal, cam ve tekstil işkollarında, Türkiye'yi saracak kitle grevlerinin ayak sesleri duyulmaktadır.

Turgut Özal'ın MESS Başkanı seçilmesinin ardından ve işkolunda başlayarak grup pazarlığının hemen öncesinde MESS, 1979 Temmuz ayında, Fiyat Kontrol Komitesi Başkanı Devlet Bakanı ve Başbakan Yardımcısı Faruk Sükan'a, Devlet Bakanı Hikmet Çetin, Sanayi ve Teknoloji Bakanı Orhan Alp, Ticaret Bakanı Teoman Köprülüler ve DPT Müsteşarı Bilsay Kuruç'a MESS Başkanı Turgut Özal imzasıyla bir "uyarı" yazısı gönderdi. Yazı, MESS'in toplu pazarlık politikası bakımından son derece dikkat çekiciydi:

MESS'in bugüne kadar olduğu gibi bundan sonra da toplu sözleşmelerdeki tutumu, halkımız[i] ve işçilerimiz[i] sağlıklı günlere eriştirecek bir fiyat politikası tarzında olacaktır. MESS halkımızı ve işçilerimizi, geçen yıllarda olduğu gibi, sorumsuz ücret artışlarının, piyasa kontrolü düzenlenmediği müddetçe, aynı şekilde sorumsuz fiyat kargaşasını

körüklediği konusunda uyarmayı görev bilmektedir.

Bu amaçladır ki, MESS şimdi olduğu gibi, sorumsuz toplu sözleşmelerle çalışma şartlarını ve ülke ekonomisini biraz daha batırmak gafletinde bulunan kuruluşları ilgili mercilere duyurmayı görev bileceği gibi, bundan sonra aynı davranışa gireceklerin takipçisi olmaya karar vermiş bulunmaktadır.

MESS bir işkolumun işveren sendikası olarak tüm bu çabalarının ülkemiz ve halkımız için yeterli olamayacağını, bütün işkollarında, önce kamu ve özel kesim işverenlerinin tümünün, sonra da tüm işçi kuruluşlarının aynı amaç ve hedef istikametinde birleşmeleri gerektiğini duyurmayı görev bilmektedir.

SORUMSUZ SÖZLEŞMELERİN SAHİPLERİ, İŞÇİ SENDİKALARINI GÜÇ DURUMA İTMEKTEDİRLER

Toplu sözleşmelerin, ekonomimizi sağlığa kavuşturacak politikalara aykırı düşmemesi için alınması gereken tedbirler, ülkemizin içinde bulunduğu vahim ekonomik durum açısından her kişi ve kuruluşa daha ağır sorumluluklar yüklemektedir. Ferdi olarak işyerlerinde tüm gerçeklere zıt biçimde aşırı ve sorumsuz sözleşme yapanlar aynı zamanda diğer işyerlerine muhatap olacak işçi sendikaların[i] üyeleri olan işçiler karşısında güç durumlara itmektedirler. Bu bakımdan MESS, mezkûr kuruluş yöneticilerini ülke gerçeklerine duyarlı olmaya [davet] etmektedir.⁷⁶²

MADEN-İŞ'İN MESS SÜRECİ BAŞLIYOR: 26 EKİM 1979

Eylem birliği protokolünün imzalanmasının hemen ardından, toplu pazarlık prosedürünü tamamlamış olan Maden-İş, 26 Ekim günü MESS'le masaya oturdu ve Maden-İş 14. Bölge Eğitim Salonu'nda yapılan bu toplantıyla 1979 MESS toplu pazarlık süreci başladı. MESS yetkilileri ile yapılan bu ilk toplantıya toplu sözleşmesi yapılacak işyerlerinin bulunduğu bölgelerden seçilerek gelen ikişer baş temsilcinin oluşturduğu "Müzakere Komisyonu" ve sendika yetkilileri katıldı. Maden-İş, 23 Ekim günü 112 işyeri temsilcisinin katıldığı toplantıda onaylanan ve 107 işyeri için

istenen ekonomik ve demokratik talepleri içeren toplu sözleşme taslağını MESS yetkililerine verdi.

Toplantıda Maden-İş Genel Başkanı Kemal Türkler ve MESS Başkanı Turgut Özal birer konuşma yaptılar. Türkler, "işçi sınıfının bunalımın yükünü taşımayacağı" gerçeğini özellikle vurguladı.⁷⁶³

MESS Başkanı Turgut Özal konuşmasında, bir önceki dönemde oluşan grubun ilk defa birlikte müzakeresi yapılacağını kaydetti. Özal, artan hayat pahalılığının tesirlerinin bir an önce giderilmesi, işyerlerinde daha iyi bir çalışma ortamının

sağlanması ve üretimin artması için toplu iş sözleşmesini bir an önce gerçekleştirmek istediklerini söyledi. Özal'ın konuşmasında bir tehdit de vardı:

Toplu iş sözleşmesi müzakereleri süresince üzerinde duracağımız diğer önemli bir nokta da işyerlerinde çalışma barışının muhafazasıdır. Her türlü yasa dışı tutum ve davranışın karşısında olacağız. Bunun



Maden-İş ve MESS toplu pazarlık masası.

MADEN-İŞ: “MESS PATRONLARINA GEÇİT VERMEDİK BUGÜN DE VERMEYECEĞİZ!”

Toplu Sözleşme Müzakere Komisyonu tarafından yapılan tüm işyeri temsilcilerinin oybirliği ile onayladığı açıklamada da işkolumuzdaki tekellere, holdingci burjuvaziye ve onun örgütü MESS’e karşı demokratik haklarımızı korumak ve daha da geliştirmek için bilinçli ve kararlı bir mücadeleye girildiği belirtilerek,

“Biz metalürji işçileri örgütümüz Maden-İş ile birlikte sınıf mücadelesinin ateş boylarından başarıyla geçerek bugünlere geldik. Bundan iki yıl önce 1977’nin 30 Mayıs’ında başlattığımız ateşi küllenmeyen Büyük Grev mücadelemizin anısı belleklerimizdedir. İki yıl önce metalürji işçilerine, örgütümüz Maden-İş’e ve ekonomik demokratik haklarımıza saldıran MESS patronlarına geçit vermedik; bugün de vermeyeceğiz” denildi.

Maden-İş, Sayı 125, 26 Kasım 1979.

için gerekli yasal tedbirleri derhal uygulayacağız. Geçmiş dönemlerde maalesef benzeri olaylara rastlanmış ve işyerlerinde yaralar çok güç sarılmıştır. Toplu iş sözleşmelerinin amacı işyerlerinde çalışma barışını bozmak değil, muhafaza etmek ve hatta geliştirmek olmalıdır. Yasa dışı eylemlerle sonuç alınması mümkün olmadığı gibi çok ters sonuçlara da gidilebilir.”⁷⁶⁴

Bu ilk görüşmede Maden-İş’in tekliflerini vermesinin ardından, “ilk olarak sözleşmenin genel ilkeleri ve prensip maddeleri ele alınmıştır.” Maden-İş’in talepleri arasında, 42 saatlik iş haftası, büyük işyerlerinde 7’ye çıkan ikramiye, işten çıkarılan işçiye 6 ay süreyle ücretinin yüzde 70’inin net olarak ödemesi de vardır. “MESS yetkilileri ise, Maden-İş’in isteklerinin çok yüksek olduğunu, yan ödemele-

rin net 25 bin liraya vardığını, ayrıca geçen grup sözleşmelerine oranla yaklaşık bir kat fazla madde öne sürdüklerini söylemişlerdir.”⁷⁶⁵

Kasım ayı ortalarında, MESS ile Maden-İş’in “görüşmeleri çabuk tamamlama kararı” aldıkları haberi basında yer aldı: “Taraflar görüşmelerin hızlandırılmasından ve olumlu sonuçlanmasından yana” olduklarını belirtiyorlardı. MESS Başkan Vekili Erdoğan Karakoyunlu, “ülke ekonomisinin muallakta kalmasını önlemek amacıyla” tarafların, 27 Kasım 1979 tarihinden itibaren toplantılarını “her hafta 3’er günlük kademeler halinde tamamlamak” kararını aldıklarını açıkladı.⁷⁶⁶ Buna karşılık MESS ve Maden-İş yetkililerinin “ciddi pazarlık yılbaşından sonra başlayacak” ifadeleri de basında yer aldı.⁷⁶⁷

MADEN-İŞ 23. GENEL KURULU

Maden-İş’in 23. Genel Kurulu, 19-22 Aralık 1979 tarihlerinde, İstanbul, Yeşilköy Çınar Otelı Konferans Salonu’nda toplandı. Genel Kurul’a 161 deleg katıldı.⁷⁶⁸

Maden-İş, 23. Genel Kurul’a sunduğu Çalışma Raporu’nda metal işkolunda sendika hareketinin durumunu ortaya koyuyordu. Metal işkolunda sermaye kesiminin son on yıllık dönemini de ele alan raporda, 1976 yılından sonra MESS’in üye sayısında düşme görüldüğü, birçok orta ve küçük işyerinin, tekellerin “kontrol ve yok etme” politikalarını görüp MESS dışı kalmayı yeğledikleri belirtiliyordu.⁷⁶⁹ Maden-İş’in 1977 yılında yürüttüğü Büyük Grev sürecindeki güçlü dayanışma ve direnç sonucunda MESS patronlarının bir kısmı MESS’ten ayrılarak Maden-İş’le toplu sözleşme imzalamışlardı. Aynı gelişme, bu dönemde Otomobil-İş’in

yürüttüğü grevlerde de görülmüş, kimi işverenler MESS’ten ayrılmış ve Otomobil-İş’le toplu sözleşme bağtlama yolunu seçmişlerdi.

Maden-İş 23. Genel Kurulu’na sunulan Çalışma Raporu eylem birliğine özel bir önem vermiş ve oldukça geniş yer ayırmıştı. Raporda, tekerci sermayenin işçilerin ve sendikaların ileri istemlerinin önünü kesmek için ortaya koyduğu katı tutuma karşı, “bu bütünsel saldırıyı geri püskürtmek” için sendikal toplu savaşım alanında yeni atılımların gerekli olduğu belirtildi.⁷⁷⁰ Eylem birliği alanında, bağımsız Otomobil-İş Sendikası ile yapılan protokolün önemli bir adım olduğu kaydedildi.⁷⁷¹

Kemal Türkler, Genel Kurul’u açış konuşmasında, “hangi sendikalarda örgütlü olursa olsun işçi kitlelerinde var olan birlik özlemine” dikkat çekti.

MADEN-İŞ GENEL BAŞKANI KEMAL TÜRKLER'İN MADEN-İŞ'İN 23. GENEL KURULU'NDA YAPTIĞI KONUŞMADAN

Sevgili kardeşlerim, Genel Kurul çalışmalarınızda büyük ağırlığı almış olan önümüzdeki dönem içinde faşist baskılara karşı savaşım ile ekonomik savaşım diye adlandırdığımız toplu sözleşme ve grevli savaşım büyük ağırlık alacaktır. Bu her iki ana ağırlık çizgisi üzerinde çözüme gidebilmek için özellikle kullanacağımız ilk anahtar ve en güçlü anahtar ey-

lem birliği olmalıdır. Raporlarımızda, görüşmelerde büyük ağırlığı almış olan ve genel kurulun aldığı kararlar içinde en önemlisini işgal eden "Eylem Birliği" sorunudur. Eylem Birliğini ülkemizde gerek işçi sınıfı ile ve gerekse İlerici Demokrat Güçler arasında daha öne çıkarmak suretiyle ne denli güçlü ortaya getirebilirsek önümüzdeki dönem vereceğimiz savaşım da ne kadar çok güçlü olacağıma inanıyorum.

*T.C. Sıkıyönetim Komutanlığı Askeri Savcılığı
İstanbul, İddianame ve Kovuşturmaya Yer Olmadığı
Kararı DİSK'e Bağlı Türkiye Maden-İş Sendikası,
1. Cilt, 1983, s. 311-312; Ek: Maden-İş Deliller
Dosyası, s. 377.*

Türkler, "sendikal birlik" ile "eylem birliği" kavramlarının birbirinden farklı olduğunu ama bu kavramların sıklıkla birbirine karıştırıldığını belirterek, eylem birliğinin, "adı üstünde eylem için birlikte hareket" demek olduğunu önemle vurguladı: "[eylem birliği], belirli ortak hedefler uğruna belirli eylemlere birlikte katılmak anlamına gelir."⁷⁷²

Gerek konuşmalarda gerekse Genel Kurul boyunca atılan sloganlarda, demokratik güçlerin eylem birliğine verilen önem öne çıkıyordu. *Yürüyüş*, Otomobil-İş'in güç ve eylem birliğine verdiği desteği "kıvandırıcı bir adım" olarak değerlendirdi. Genel Kurul'da, Otomobil-İş Genel Başkanı Aydın Özeren de söz aldı. Özeren'in konuşması "coşkun bir sevgi seli ile karşılandı."⁷⁷³ Özeren Genel Kurul'a hitaben şunları söyledi:

Sendikamızla eylem birliği hayata geçen bağımsız Otomobil-İş Sendikası Genel Başkanı Aydın Özeren, özetle şöyle konuştu: "Bugün tek bir el, tek bir bilek olmamız gerekirken metal işkolu her yerde bölük parça şekline düşmüştür. Türlü girişimlerle metal işkolu türlü sendikalara bölündü. Ve Maden-İş Sendikası bütün bu baskılara rağmen çalışmalarını hızlandırdı ve DİSK'i doğurdu. DİSK'in anası Maden-İş'tir. Bunu hiç kimse inkâr edemez. Bakıyoruz yavru, anaya sen bir sene ihraçsın diyor. Yine metal işkolu bölünmek isteniyor. İşte onun için Maden-İş'le eylem birliği içindeyiz. Bu işkolunun dağılmasına müsaade etmeyeceğiz. DİSK yöneticileri bu kararları bir an evvel düzeltmeli ve bir yerde işçi sınıfını bölme hakkını kendilerinde bulmamalıdır.



Sendikamızla eylem birliği hayata geçen Bağımsız Otomobil-İş Sendikası Genel Başkanı Aydın Özeren, özetle şöyle konuştu: «Bugün tek bir el, tek bir bilek olmamız gerekirken metal işkolu her yerde bölük parça şekline düşmüştür. Türlü girişimlerle metal işkolu türlü sendikalara bölündü. Ve Maden-İş Sendikası bütün bu baskılara rağmen çalışmalarını hızlandırdı ve DİSK'i doğurdu. DİSK'in anası Maden-İş'tir. Bunu hiç kimse inkâr edemez. Bakıyoruz yavru, anaya sen bir sene ihraçsın di-

**OTOMOBİL-İŞ GENEL
BAŞKANI: «Maden-İş'le
Eylem Birliğini Güçbirliğine
Çevireceğiz»**

yor. Yine metal işkolu bölünmek isteniyor. İşte onun için Maden-İş'le eylem birliği içindeyiz. Bu işkolunun dağılmasına müsaade etmeyeceğiz. DİSK yöneticileri bu kararları bir an evvel düzeltmeli ve bir yerde işçi sınıfını bölme hakkını kendilerinde bulmamalıdır.

Biz aynı cephede, aynı yerde, aynı düşmanla müşterek çarpışıyoruz. Biz bu gücü ama biz başka siz başka yer deydiniz. Biz bu gücü eylem birliğinde birleştirdik. Bu eylem birliğini güçbirliğine çevireceğiz.

Geçen dönem MESS'le büyük bir uğraş verildi. Gelecek günler için MESS'in karşısında bu cephe bütün gücüyle oluşacak.»

Maden-İş, Sayı 127, 15 Ocak 1980.

Biz aynı cephede, aynı yerde, aynı düşmanla müşterek çarpışıyoruz. Biz bu gücü eylem birliğinde birleştirdik. Bu eylem birliğini güç birliğine çevireceğiz. Geçen dönem MESS'le büyük bir uğraş verildi. Gelecek günler için MESS'in karşısında bu cephe bütün gücüyle oluşacak.⁷⁷⁴

Maden-İş'in 23. Genel Kurulu'na DİSK yöneticilerinin katılmamaları dikkat çekti. *Yürüyüş*, Genel Kurul'da "üzerinde en çok durulan" konulardan birinin de DİSK'in durumu ve birliğinin sağlanması konusu olduğu değerlendirmesini yaptı.⁷⁷⁵

Genel Kurul'da, *Temel Politika ve Eylem Bildirgesi ile Güncel Görevlerimiz* başlıklı sonuç bildirgesi

OTOMOBİL-İŞ GENEL BAŞKANI AYDIN ÖZEREN'İN MADEN-İŞ'İN 23. GENEL KURULU'NDA YAPTIĞI KONUŞMADAN

Türkiye bir sınav vermektedir. Dış devletler dört yıla yakın bir zamandan beri ülkemiz üzerine ambargo koymuş, Türkiye içindeki işbirlikçilerle birlikte hareket ederek sanayii ve ekonomiyi felce uğratmaya çaba göstermişlerdir. Bu durum karşısında Türkiye işçi sınıfı vermiş olduğu mücadele ile bu sanayinin ayakta kalmasını temin etmiş ve yıkılmasına mâni olmuştur. Ancak devleti yönetenler bunu açıkça inkâr etmişler, ekonominin iyileştirilmesi başarısını kendilerine mal etmeye çalışmışlardır. Hükümet hemen işbaşına gelir gelmez işverenlerle derhal bir ittifak tesis ederek dışarıdan demir, alüminyum, metal gibi malları ithal etmek suretiyle bunları çok pahalıya satarak büyük kârlar elde edilmiş, sermaye sahipleri ile birlikte halkı göz göre göre sömürerek duruma seyirci kalınmıştır. Bu sömürü düzeni halen devam etmektedir. Ancak; bizim de işçi sınıfı olarak hatalarımız vardır. Türkiye'de işçiler bölünmüştür. Aynı işkolunda ayrı ayrı sendika ve konfederasyonları kurulmuş, böylece işçi sınıfının kuvveti parçalanmıştır. Bunun aksine işveren kesiminde ise; tek bir işveren konfederasyonu vardır. Mutlaka birleşmemiz gerekmektedir. Hele hele metal işkolunda bölünmüşlük işçilerin yararına değil, işverenlerin menfaatinedir. İşte bu hataları çok önceden gören Maden-İş Sendikası daha Türk-İş bünyesinde iken harekete geçmiş, ancak Türk-İş yöneticileri de aynı dümen suyunda hareket ettiklerinden, Maden-İş'in ihracına karar vermişlerdir. Fakat sendikanın güçlü başkanı mücadelesine devam ederek DİSK'in doğuşunu sağlayıp bir nevi DİSK'e analık görevini ifa etmiştir.

Maden-İş'in DİSK'ten ihracını kınayan konuşmacı, konuşmasına devamlı; Otomobil-İş Sendikası olarak aynen "Biz sizin içinizde değiliz ama dikkat edin aynı cephede, aynı yerde, aynı düşmanla müştereken çarpışıyoruz" diyerekten eylem birliğinin güç birliğine çevrilmesini, eylemler güce dönüşmedikçe hiçbir ülkede, hiçbir yerde netice alınamayacağını belirterek; iktidara gelmeden önce işçinin yararına çalışmalar yapıp, kanun çıkaracaklarını vadeden siyasetçiler iktidar olduktan sonra verdikleri sözlerinde durmamışlardır. Bütün bu olanlardan sonra bugün işçiler artık bilinçlenmiş ve kafaları değişmiştir. Bundan sonra işçi sınıfını kimse uyutamayacaktır. İşverenler, işçinin emeği ile üretilen mallara insafsızca zamlar yaparak büyük kârlar elde etmelerine karşılık, işçilerin ücretleri arttırılmamış, bu sömürü düzeni devam ettirilmek istenmiştir. Geçen dönemde Maden-İş Sendikası olarak MESS'e karşı vermiş olduğunuz savaşı bu dönemde de biz devam ettiriyoruz. Ve birleşik cephenin tahkimatını bu sefer de biz yapıyoruz. MESS'in karşısına gelecek günler için büyük bir güçle müştereken şekilde çıkmış olacağız. Birliğimizin eylem birliğinde öteye gideceğine de inanıyorum. Gelecek günlerde aynı cephede sırt sırta barış ve iyi günler için savaşım vereceğimizi bize verilmeyen hakkımızı söke söke alacağımızı belirtir, hepinize saygılar sunarım, diyerekten konuşmasını bitirmiştir.

*T.C. Sıkıyönetim Komutanlığı Askeri Savcılığı
İstanbul, İddianame ve Kovuşturmaya Yer Olmadığı
Kararı DİSK'e Bağlı Türkiye Maden-İş Sendikası,
1. Cilt, 1983, s. 311-312;
Ek: Maden-İş Deliller Dosyası, s. 207-115.*

tartışıldı ve oybirliği ile karar altına alındı. Bu belgelerin bir ön tasarı halinde tüm Maden-İş üyelerinin tartışmasına açılması, sendika içi demokrasi açısından önemli bir örnekti. Maden-İş, bu uygulamanın Türkiye'de ilk kez yapıldığını kaydetti.⁷⁷⁶ Toplam 310 maddeden oluşan bu iki belge, Maden-İş'in üç yıllık mücadele hattını çiziyordu.⁷⁷⁷

1980 yılı işçi ve sendika hareketi bakımından çok hareketli bir yıl olacaktı. Metal işkolunda Maden-İş ile Otomobil-İş arasında imzalanan Güç ve Eylem Birliği Protokolü, mücadelenin kızışacağı ve ölçeğinin de büyüyeceğinin bir işaretiydi. Benzer bir tespit de sermaye cephesinden yapılıyor, Türkiye İşveren Sendikaları Konfederasyonu (TİSK) Genel Sekreteri, konfederasyonun yayın organı

İşveren'de tekstil ve madeni eşya işkollarında "iyi organize olmuş" işveren sendikalarıyla "güçlü" işçi sendikalarının "toplu sözleşmelerde kıyasıya bir mücadeleye girecekleri şimdiden anlaşılmıştır." diyordu.⁷⁷⁸ Maden-İş, sermaye cephesinden gelen bu tespitin, "MESS'in işçi sınıfına düşman gerçek yüzünü" bir kez daha ortaya koyarken, işbirlikçi tekellerin kendi aralarındaki örgütlülüğü ve dayanışmayı vurguladığını belirtiyordu. Maden-İş, "işçi, işveren üst kuruluşları ile hükümetin millî seviyede bir ücret politikası oluşturmalarını ve ayrıca sosyal yardımlar, kıdem tazminatı ile benzeri konularda 'prensipler demeti' belirlemesini" isteyen sermaye kesiminin, ücretlerin dondurulması, kemerleri sıkıtırma politikasını bir kez daha hükümete duyurduklarına işaret ediyordu.⁷⁷⁹

24 OCAK KARARLARI

Aynı günlerde MESS cephesinde de önemli bir değişim gerçekleşmişti. MESS'in 23. Olağan Genel Kurulu'nda MESS Başkanlığı'na seçilmiş olan Turgut Özal'ın Başbakanlık Müsteşarlığı'na atanmış olması nedeniyle MESS Yönetim Kurulu, 4 Aralık 1979 günkü toplantısında yeniden bir görev bölümü yaparak Yüksek Mühendis Şükrü Er'i MESS Başkanlığı'na getirdi. MESS, "ulusça büyük bir önem ve sorumluluk ifade eden yeni görevi için MESS Başkanlığı'ndan ayrılan Turgut Özal'a başarı dileklerini" ilettiler.⁷⁸⁰ MESS Başkan Vekilliğini ise, bu göreve MESS Yönetim Kurulu'nun 18-19 Ekim 1979 tarihlerinde yapılan toplantısında seçilen Erdoğan Karakoyunlu yürütüyordu.⁷⁸¹

Özal'ın MESS Başkanlığı'ndan ayrılışından kısa bir süre sonra, 25 Ocak 1980 tarihinde Resmî Gazete'de 25 sayılı Türk Parasının Kıymetini Koruma Hakkındaki Karar yayınlandı. 25 sayılı Karar iktisat tarihimize, kararın alındığı 24 Ocak 1980 tarihi ile birlikte anılmaktadır. Bu Karar ve birlikte alınan bir dizi Bakanlar Kurulu Kararı, Türkiye'nin ekonomi politikasında bir dönüştürmenin ilk adımlarından biri, bir dönüm noktası olmuştur. Artık Türkiye, ithal ikameci sanayileşme modelinden ihracata yönelimli bir birikim stratejisine geçmeye hazırlanmaktadır. Bu kararlarla Türk Lirası devalüe edilmiş, döviz fiyatları konusunda bankalar yetkilendirilmiş, ihracat geliştirilmesini ve teşvikini sağlayacak ve ithalatı kolaylaştıracak tedbirler alınmış, yabancı sermayeyi teşvik kapsamında Başbakanlığa bağlı bir "Yabancı Serma-

MADEN - İŞ : "MESS KAMUOYUNU BULANDIRMAK İSTİYOR,,

İstanbul Haber Servisi —
DİSK'e bağlı Türkiye Maden-İş Sendikası dününden itibaren MESS'e bağlı 12 işyerinde 40001 aşkın üye adına grev uygulamaya başlamıştır.
Grev uygulamasına geçilen işyerleri şunlardır:
Çukurova İthalat ve İhracat A.Ş. (Diyarbakır ve Adana), İstanbul'da Perfektüp Ambalaj San. Tic. A.Ş., Profilo Holding'e bağlı Telex Televizyon, Radyo San. Tic. A.Ş., ve Elasa Elektrik Aksam San. ve A.Ş., Koc

Holding'e bağlı Baldelen Motorlu Araçlar San. A.Ş., Özkeşoğlu İki Sanayi ve Ticaret A.Ş., İstanbul ve İzmitte kurulu Rabak A.Ş., Transtürk Holding'e bağlı Bimaks A.Ş. ve Tescan A.Ş., İzmir'de kurulu Ege Endüstri ve Tic. A.Ş.
Maden-İş Sendikası Merkez Grev Komitesi tarafından konuyla ilgili olarak yapılan açıklamada MESS'in kamuoyunu bulandırmak istediği bildirilerek şöyle denilmektedir:
En fazla kâr ve bulandırmak

kiş için açık önerilerle, açığa hayır diyenler karşı karşıya dır. Bu savaşım açığı kabul etmeyenlerin başarıyla sonuçlanacaktır.»

Açıklamada, bir önceki sözleşmenin bitimi olan 1978 şubatından bu yana hayat pahalılığı yüzde 383 artmışken, MESS'in 1978 de üyelere net ücretlerinden önceki ücret artışının bu oranın yarısından az olduğunu, MESS'in Maden-İş üyelerinin sofraındaki günlük 4 ekmeği 2 ekmeğe, haftada 380 gram eti 190 grama indirmek, sütü, yağı sofradan silmek istediği belirtilerek özetle şöyle denilmektedir:

İnsanca çalışmak istiyoruz, haftada iki gün tatil ve çalışma süresinin düşürülmesini istiyoruz. MESS bunu reddediyor bununla da kalmıyor, toplam 13 işyerinde bugün 41.5 saat ile 45 saat arasında değişen mevcut haftalık çalışma sürelerini de 46.5 saate çıkarmak istiyor.

Kazanılmış haklarımızı eyekneaklığı sağlamak bahanesiyle geri vermeyeceğiz. Soframızdan ekilen sonunu geri alacağız. Grevimiz bunun içinde.

Cumhuriyet, 14 Mart 1980.

ye Dairesi" kurulmuş, Tarım ürünleri destekleme alımları sınırlandırılmıştır. 24 Ocak kararlarının stratejik bir amacı da sermayenin emek karşısında güçlendirilmesi olmuştur.

Bu amaçla hükümet, 1980 yılı Mart ayı başlarında toplu pazarlık süreci için stratejik bir program geliştirdi. Gerek bu programın gerekse 24 Ocak 1980 sabahı Resmî Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren kararların mimarı, sendika hareketini çok yakından tanıyan, toplu pazarlığa stratejik yaklaşabilen ve daha birkaç ay öncesine kadar MESS Genel Başkanı olarak toplu pazarlık masasında Maden-İş'in ve Otomobil-İş'in karşısında oturan, çiçeği burnunda Başbakanlık Müsteşarı ve Devlet Planlama Teşkilatı'nın (DPT) müsteşar Vekili Turgut Özal'dan başkası değildi.

24 Ocak Kararları çerçevesinde hükümetin sosyal politika alanındaki bu ilk önemli icraatı, toplu pazarlığa doğrudan ve etkili biçimde müdahale amacıyla Başbakanlık Genelgesi ile Başbakanlık bünyesinde Toplu Sözleşme Koordinasyon Kurulu oluşturulması oldu. "Toplu Sözleşme Koordinasyon Kurulu" oluşturuldu. Genelge'de, 24 Ocak 1980 kararları ile uygulamaya konulan "ekonomik istikrar programının başarı kazanabilmesi için bunların uygulanmasının ek tedbirlerle desteklenmesinde zaruret" bulunduğu belirtilmekteydi.



MESS, 20 Aralık 1979.

MESS

TEMMUZ 1979
20
 CUMA

İYİ MADENİ EŞYA SANAYİCİLERİ SENDİKASI GAZETESİ

SORUMSUZ TOPLU SÖZLEŞME YAPANLAR GAFLET İÇİNDEDİRLER!

MESS başkanı TURGUT ÖZAL ilgili kuruluşlara uyarıda bulundu..

SORUMSUZ TOPLU SÖZLEŞME YAPANLAR EN AZIN-DAN ÇALIŞMA ŞARTLARINI VE ÜLKE EKONOMİSİNİ BIRAZ DAHA BATIRMAK GAFLETİ İÇİNDEDİRLER!

ve ülkemizde milyonlarca işsiz iş aramasına rağmen, iş sahibi ve çalışmak isteyen işçilerin mevcut so-at ücretlerine, her yıl için verilen aşırı zamların, tüm bir ücret kargaşası yarattığı belirtilen yazıda «27 yıl-

fiyatlara nasıl yansıdığını bilmemezlikten, ülkemizin nereye gireceğini görme-mezlikten gelemez» de-nilmektedir.

MESS'in bugüne kadar olduğu gibi "bundan sonra da, toplu sözleşmelerdeki

MESS Başkanı Turgut Özal, rine getirmek zorunda ol-duğumuz ve başka bir ci-marlarda bazı kiş yolu mevcut bulunma-

MESS, 20 Temmuz 1979.

Kurul'un öncelikli amacı milli seviyedeki prensip-leri oluşturmak üzere kamu sektörü ile özel sektör çerçevesinde genel esasları tespit etmektir. Başba-kanlık Genelgesi'nde işveren kesiminin müzake-releri bu esaslara göre yürüteceği, sürekli olarak Kurul'la temas ve işbirliği içinde olacağı, Kurul'un bilgisi dışında toplu sözleşme imzalanmayacağı açıkça ifade edildi.⁷⁸²

Kamuda toplu pazarlığı bütünüyle kontrolüne alan Başbakanlık Toplu Sözleşme Koordinasyon Kurulu, 1980 Haziran'ında TİSK'e gönderdiği bir yazı ile özel sektörde yürütülen toplu pazarlığa da doğrudan müdahale etti. Yazıda, hem kamu hem

de özel sektör için geçerli olan ve Kurul tarafın-dan Genelge çerçevesinde "milli seviyede esasları oluşturmak üzere" yapılan çalışmalar sonucunda tespit edilen "prensipler" bildirilmekteydi. Buna göre; sözleşmelerde yönetime katılmaya ilişkin hükümler yer almayacak, ek mali yükümlülük-ler getirebilecek yeni maddelere (yeni kalemlere) yer verilmeyecek, kıdem tazminatına esas süreler artırılmayacak, sözleşme süresi 2 yıldan az olma-yacak, yıllık ücretli izin süreleri yükseltilmeyecek, haftalık çalışma saatleri daha aşağıya indirilmeye-cek. Ayrıca, "özel sektör kuruluşlarının en kısa zamanda kendi işkolundaki sendikalarına katılma-larında fayda görüldüğü" de vurgulandı.⁷⁸³ Ge-nelge kamu sektöründe yürütülen toplu pazarlığı kilitledi. Kamuda yaklaşık 700 bin işçiyi kapsayan toplu pazarlık sürecine taraf olan sendikalar toplu sözleşme görüşmelerine başladıklarında, kendile-rine genel müdür ve işveren temsilcilerinin yetkisiz oldukları, Genelge'den bahisle bir Koordinasyon Kurulu'nun mevcut olduğu, sözleşmelerin bu merkezden yapılacağı belirtildi.⁷⁸⁴ Özel sektörde TİSK, Kurul tarafından belirlenen esasları daha da genişleterek kendi örgütüne bildirdi. TİSK'in açık biçimde işçileri ve sendikaları hedef alan "gizli talimatında" toplu iş sözleşmelerinin "gruplar ha-linde" yapılacağı ve giderek "işkolu düzeyinde tek sözleşme" esasına geçileceği hedefi de yer almak-taydı.⁷⁸⁵ Bu hedef açıkça, 1977 grevleri öncesinde ve grevler sürecinde MESS tarafından şekillendi-rilen "grup sözleşmesi" tezlerine dayanmaktaydı.

OTOMOBİL-İŞ MESS'LE MASAYA OTURUYOR: 21 OCAK 1980

24 Ocak kararlarının hemen öncesinde Maden-İş ile MESS arasındaki toplu sözleşme görüşmeleri uyuşmazlıkla sonuçlandığında takvimler 12 Ocak tarihini gösteriyordu. Türkiye Maden-İş Sendika-sı ile MESS arasında 108 işyerindeki yaklaşık 35 bin işçiyi kapsayan uyuşmazlık tutanağı tutuldu. Maden-İş tarafından yapılan yazılı açıklamada uyuşmazlığın, çalışma süreleri, iş güvencesi, izin süreleri, işçi sağlığı ve iş güvenliği, ücretler, ikra-miye ve yan ödemeler ve sendikal haklar ile ilgili maddelerin tümü üzerinde tutulduğu bildirildi.⁷⁸⁶

Maden-İş ile MESS arasında toplu pazarlığın ki-litlenip uyuşmazlık tutanağının tutulmasının ardından, Otomobil-İş toplu pazarlık prosedürünü tamamlayarak 14 işyerinde çalışan üyeleri adına

21 Ocak 1980 tarihinde MESS'le masaya otur-du. MESS'le Otomobil-İş arasında müzakerelerin başladığı günlerde Otomobil-İş'in MESS'e bağlı 3 işyerinde grevleri sürmekteydi.

Bu süreçte, Otomobil-İş'in temsil ettiği Elsel Gaz Armatürleri Tic. ve San. A.Ş. işyeri sözleşmesi 1.9.1979, Çelik Montaj Tic. ve San. A.Ş., Oto Par San. ve Tic. A.Ş., Esaş Elektrik San. ve Tic. A.Ş., Remas Redüktör ve Makine San. A.Ş., Hisar Çelik Döküm San. ve Tic. A.Ş., Feniş Alüminyum San ve Tic. A.Ş., Anadolu Döküm San. ve Tic. A.Ş., Tekfen İmalat ve Mühendislik A.Ş. işyerleri söz-leşmeleri 31.10.1979, Omsaş Otomotiv Transmis-yon Aksamı San. ve Tic. A.Ş., Kefçelik Kefeliler Soğuk Demir Çekme San. ve Tic. A.Ş., Kefsan

Kefeliler Sıcak Demir Çekme San. ve Tic. A.Ş., Böhler Kaynak Çubuklar Elektrotları San. ve Tic. A.Ş. ve Teknik Çelik Eşya Kolektif Şirketi işyerleri sözleşmeleri 1.12.1979 başlangıç tarihli'dir.”⁷⁸⁷

Otomobil-İş'in ilk oturumunda MESS'e verdiği teklif, işçilerin satın alma gücünü yükselten ve iki yıl boyunca da korumayı amaçlayan ücret zammı ve yan ödemeler düzeyinin sağlanması, haftalık çalışma süresinin kısaltılması, yıllık izin sürelerinin artırılması, işten çıkarmalara karşı üyelerin iş güvencesinin sağlanması, iş kazalarına karşı işçi sağlığı ve iş güvenliği tüzüğünün eksiksiz uygulanmasını temin için işçi üyelerin eşit temsili ile oluşturulacak işçi sağlığı ve iş güvenliği kurullarının işyerlerinde teşkili, gibi temel ve kalıcı maddeler içeriyordu.⁷⁸⁸ Otomobil-İş teklifi, Maden-İş'in MESS'e verdiği teklifle önemli paralellikler taşımaktaydı.

Başlayan görüşmelerde, MESS'in kazanılmış hakları dahi geri almak isteyen tutumu ön plana çıktı. Eski sözleşmelerde çalışma süresinin 46 saat 30 dakika, ücretlerin 48 saat üzerinden ödenmesi kazanılmış hak iken, bu kez MESS '46.30 çalışılsın ama ücretler de 46.30 üzerinden ödensin' derken, parasal maddelerdeki önerileri de saat ücretlerine 15-22 lira arasında artış, ikramiyelere 1'er maaş ilave ve 5 maaşlık tavan konulması olmuştur. MESS'in bu geriye götürücü ve gerçekçi olmayan önerileri karşısında iş güvencesi ve çalışma koşullarının iyileştirilmesi başta olmak

üzere istemlerimizden ödün vermeyen tutumumuza kararlılıkla sürdürdük. Görüşmeler devam ederken Ocak ayı sonunda yapılan büyük oranlı devalüasyon ve bunu takip eden yeni zamlar karşısında parasal tekliflerimizi yeniden gözden geçirmek zorunlu olmuştur. Artan hayat pahalılığı karşısında üyelerimizin ekonomik gücünü belirli düzeyde tutabilmek için önerdiğimiz yeni ücret zamları ve yan ödemeler düzeyi, eski tekliflerimize % 20-25 arasında ilavedir. MESS'in dayatmacı tavrını sürdürmesi ve olumsuz karşı teklifleri, 85 maddelik önerimizin 79 maddede de uyumsuzlukla kesilmesine neden olmuştur. Haklı istemlerimizi sonuna kadar kararlı bir biçimde savunacak ve bu kararlılık bizi başarıya götürecektir.”⁷⁸⁹

Sami Ataç, sendikanın toplu sözleşme tekliflerinin genel olarak “temsilcilerle” hazırlandığını anlattı. Sendika toplu pazarlık kapsamındaki işyerlerinde anket de dağıtıyor, işçilerin beklentilerini ve taleplerini tespit ediyordu: “Genelde saat ücretleri şöyle olsun, ikramiye bu olsun, evlenme böyle olsun... Para. Maddiyat [kalemleri]. Diğer şeylere [müdahale] etmezlerdi. Onlara biz hassasiyet gösteririz.”⁷⁹⁰ MESS toplu pazarlık sürecinde Otomobil-İş'ten önce MESS'le masaya oturan Maden-İş'in teklifi, Güç ve Eylem Birliği Protokolü ile belirlenen ilkelere yanında bu doğrudan temsilcilerin ve işçilerin illettikleri taleplerin de etkili olduğu anlaşıyor.

MESS'İN DUYURUSU: İBRET VESİKASI

4 Şubat tarihli gazeteler, MESS'in toplu görüşmelerin uzaması üzerine Maden-İş ve Otomobil-İş'e yaptığı açık bir duyuruyu yayınladılar. Duyuruda, MESS'in “işçilere destek ödemesi” yapmayı kararlaştırdığı ilan ediliyordu. Duyurunun amacı MESS tarafından, sözleşmelerin bir an önce imzalanması olarak açıklanmaktaydı. MESS, “işverenlerin sorumluluk duygusuyla, işçilerin ekonomik koşullardan daha fazla etkilenmemeleri için” toplu sözleşmeler imzalanıncaya kadar, “toplular sözleşmelerin temel felsefesine ters düşmeyecek ölçülerde” bazı önlemler almayı kararlaştırmıştı. Bu “destek ödemesi” işçilerin ileride tahakkuk edecek istihkaklarından mahsup edilmek üzere, gruplara göre değişen ödemelerdi ve bu ödemeler şubat ve mart aylarında iki eşit taksitte yapılacaktı.

MESS GENEL BAŞKANI: “ÖZEL SEKTÖR DÜŞMANLARI, KOMÜNİST VE VATAN HAINIDIR,,

MESS Genel Başkanı Şükür Er, «özel sektöre ve sermayeye düşman olanları vatan ve hürriyet haini komünistler olarak ilan ediyoruz» demiştir.

de ezdi. Fakat MESS'i ezemedi. Bu ideolojik mücadelede, ezilen işçilerle beraber Maden-İş'in kendisi oldu. Bizimle toplu sözleşme yapan sendikaların

MESS'in duyurusunu sendikalar tepkiyle karşıladı. Türkiye Maden-İş Sendikası ile Otomobil-İş Sendikası yürütme kurulları ortaklaşa yaptıkları açıklamada, MESS'in emek düşmanı politika ve anlayışını işçilerden gizlemek amacıyla günlük yayın organlarında yayımlattığı bir dizi "paralı duyurunun" aslında "ibret vesikası" olduğunu belirttiler:

MESS'in bu duyuruları TÜSİAD'ın CHP ağırlıklı hükümeti devirmek için gazetelere verdiği paralı duyuruların mantığını göstermektedir. Tek farkla MESS Demirel hükümetini bu duyuruları desteklemektedir. Bu duyurular halkımızın sık kullandığı bir deyimle zeytinyağı gibi suyun üstüne çıkmak çabasını simgelemektedir. (...) Sözleşme görüşmelerinin sonuçlanmamasında sendikalar suçlanmaktadır. Gerçek böyle midir? Bugün 5400 TL asgari ücretle çalışan bir işçinin eline net 3300 TL geçmektedir. İşçilere 4000 TL borç para vereceğini 100 bin TL'lık duyurularla açıklayan MESS'in işçilere vereceği "makul düzey" bu mudur?⁷⁹¹

Maden-İş ve Otomobil-İş, bu ödemenin net 2500 lira olacağını da açıkladılar. Sendikalar, MESS'in önerileriyle bile her işçinin 25-30 bin lira alacağı bulunduğunu, buna karşılık MESS'in bu paranın 4-5 bin lirasını vererek destek ödemesi yapmak istediğini belirterek haklarını sonuna kadar savunacaklarını, bunun için greve hazır oldukları duyurdular.⁷⁹²

“MESS

İşçilere Destek Ödemesi

Yapmayı Kararlaştırmıştır,,

■ MESS Sözleşmelerin bir an önce imzalanması için işçi sendikalarına çağrıda bulundu

MESS Başkanı Yök. Müh. Sıkıcı ER 2 Şubat 1980 cumartesi günü MESS Yürütme Kurulu toplantısından sonra basın zaafına açıklama yaptı:

Sözleşti İşçiler Maden - İş, Türk Metal ve Otomobil - İş gibi Sendikalarına 168 layihede 48.000 civarında işçiyi kapsayan teklifi in sözleşmeler görüşmeleri devam ettirmektedir.

Sözleşme süresince bu yasa 5 ay geçmesi olmasına rağmen, yeni sözleşmelerin imzalanma safhasına henüz gelmemiştir.

Ancaz, bir ülkeden her iki iliminde içinde bulunduğu ciddi ekonomik kriz ve hali en hayvan dönemi geçirdiinde bulundukları, Sendikalar ve İşverenler, İşçilerin ekonomik ve sosyal durumlarını korumayı ve iyileştirmeyi kendii amaç etmemiştir.

■ MESS'giniin ekonomik koşullarına uygun gerçekçi ödemeler yapmaya hazır

MESS, her zaman ekonomimizin kalkınması için, işçilerin, işçilerin için en iyi çözümleri bulmaya çalışmaktadır. Bu amaçla her türlü maddesel, teknik ve sosyal durumları istemleri ölçülerde yükseltmek ve işçi gelirini yükseltmek için, bir kere daha işçi kurullarına çağrıda bulunmaktadırlar.

■ Ekonomimizi düzeltmek için MESS'in iyelerinden beklediği görevler vardır

MESS Yürütme Kurulu, ekonomimizi sağda kavuşturma çabalarına yardımcı olmak için ayrıca şu kararları da almıştır:

1 - Ülkemizi ana sanayi sektöründe geliştirme ve ihracatı yapmaktır. Bütün sektörler, bir yolda kalkmaya başlamalıdır.

2 - Yabancı sermaye yatırımlarını ve ihracat sanayinin arttırarak işçi maaşlerini yükseltmek, keskin, altın dönemler, işçilerimiz her türlü taraf ödemeleri ve sosyal tasarruflarıdır.

3 - Sıkıcı Rafet teklifi edilmiş enflasyon ve hayat pahalılığını durdurulması ve her türlü gelişimi amaçları olarak devlet desteklenmelidir.

4 - Enflasyonla başa çıkılması için hükümetin alınan kararların beklenen etimeti beklenirken, ortada kaldıkları her türlü davranışın kısıtlanmalıdır.

■ İşçilere "Destek Ödemesi,, yapılması kararlaştırıldı

Bu amaçla; her işçilerin en derinden durumu karşılığında tutumlarına rağmen işçileri kurullarına mali imkânlarla

■ İşçi kurullarına çağrıda bulunuyoruz

MESS, esas itibarıyla işçilerin ekonomik ve sosyal durumlarını istemleri ölçülerde yükseltmek ve işçi gelirini yükseltmek için, bir kere daha işçi kurullarına çağrıda bulunmaktadırlar.

■ İşçilere "Destek Ödemesi,, yapılması kararlaştırıldı

Bu amaçla; her işçilerin en derinden durumu karşılığında tutumlarına rağmen işçileri kurullarına mali imkânlarla

MESS Yürütme Kurulu, ekonomimizi sağda kavuşturma çabalarına yardımcı olmak için ayrıca şu kararları da almıştır:

1 - Ülkemizi ana sanayi sektöründe geliştirme ve ihracatı yapmaktır. Bütün sektörler, bir yolda kalkmaya başlamalıdır.

2 - Yabancı sermaye yatırımlarını ve ihracat sanayinin arttırarak işçi maaşlerini yükseltmek, keskin, altın dönemler, işçilerimiz her türlü taraf ödemeleri ve sosyal tasarruflarıdır.

3 - Sıkıcı Rafet teklifi edilmiş enflasyon ve hayat pahalılığını durdurulması ve her türlü gelişimi amaçları olarak devlet desteklenmelidir.

4 - Enflasyonla başa çıkılması için hükümetin alınan kararların beklenen etimeti beklenirken, ortada kaldıkları her türlü davranışın kısıtlanmalıdır.

MESS Yürütme Kurulu, ekonomimizi sağda kavuşturma çabalarına yardımcı olmak için ayrıca şu kararları da almıştır:

Cumhuriyet, 5 Şubat 1980.

TÜRK-İŞ DİSK'İN EYLEM BİRLİĞİ ÇAĞRISINI REDDEDİYOR

DİSK, 31 Ocak - 1 Şubat 1980 tarihlerinde Ören'de yaptığı toplantıda, MHP destekli AP azınlık hükümetinin son aldığı zam kararları ve getirmek istediği baskı yasalarına karşı direnme kararı alır ve Türk-İş'e işbirliği çağrısı yapar.

Çağrının kamuoyuna yansımalarının hemen ardından 3 Ocak 1980'de, Türk-İş'e bağlı on dört sendika, AP Azınlık Hükümeti'nin kurulduğu günden beri işçi sendikalarına ve işçilere karşı "yasa tanımaz, anayasa tanımaz bir tarzda" hücumu geçtiğini kaydeden bir ortak bildiri yayınladılar. Bildiride, imzalanmış olan toplu iş sözleşmelerinin askıya alındığı ve uygulanmamaları için hükümette bulunan bazı bakanların emirler yağdırdıkları belirtiliyor, kamuda işçilere sendika değiştirmeleri için baskı yapıldığı ve direnen işçilerin işten çıkartıldıkları vurgulanıyordu. Bildiride, kamuda işten çıkartma uygulamalarına derhal son verilmesi, işten çıkartılan işçilerin işbaşı yaptırılması, uygulanmaları durdurulmuş toplu iş sözleşmelerinin getirdiği yükümlülüklerin derhal yerine getirilmesi isteniyordu, hükümet uyarılıyordu:

Hükümet işçi sınıfının Anayasa ve yasalardan doğan haklarına karşı giriştiği yasa tanımaz tutumuna devamda ısrar ederse bizler işçi sınıfının demokratik, ekonomik-sosyal örgütleri olarak Anayasa'yı, demokrasiyi korumak için gereken her türlü yasal çareye başvurmaktan çekinmeyeceğimizi tüm kamuoyuna bildirmeyi bir görev kabul etmekteyiz.

Petrol-İş, Ağaç-İş, Basın-İş, Deri-İş, DYF-İş, Hava-İş, Kauçuk-İş, Kristal-İş, Maden Fed., Tarım-İş, Tez Büro-İş, TGS, Türk Harp-İş, Yol-İş Fed.⁷⁹³

Buna karşılık 5 Şubat günü toplanan Türk-İş İcra Kurulu, DİSK'in eylem birliği çağrısına "kesinlikle hayır" denilmesi kararı aldı. Türk-İş İcra Kurulu ayrıca, kendisine bağlı sendika ve federasyonlara bir genelge göndererek, DİSK'in "eylem birliği" çağrısına uyulmamasını istedi. İcra Kurulu bildirisinde, "Türk-İş'in yasal olmayan hiçbir eyleme itibar etmeyeceği" belirtilmiş, "bir eylem gerektiğinde Türk-İş'in bunu yetkili organlarının varacağı karar çerçevesinde ve kendi gücüyle gerçek-

leştireceği” kaydedilmişti. Toplantıda bulunmayan Genel Başkan İbrahim Denizci’ın de onayıyla alındığı belirtilen “eylem birliğine hayır” kararıyla ilgili olarak Türk-İş’in temel hak ve özgürlüklerin korunması ve geliştirilmesi için gerekli hassasiyeti eskisi gibi göstereceği kaydedildikten sonra, “Bununla beraber konfederasyonumuz alınan son siyasal ve ekonomik kararların değişmesini büyük bir dikkatle izlemektedir. Ortaya çıkacak sonuçlarda, ulusal çıkarlarımız ve işçi haklarında en küçük bir gerileme sezildiği anda, Türk-İş üzerine düşeni yapacak ve gerekli gördüğü eylemi en etkin şekilde gerçekleştirmede tereddüt etmeyecektir.” denilmiş ve “tehlikenin bir yanını görüp öbür yanını gizlemeye çalışmanın ülkemiz yararına olmayacağı” ileri sürülmüştür.⁷⁹⁴

Türk-İş İcra Kurulu tarafından hazırlanan bildiriye basına açıklayan Genel Sekreter Sadık Şide, konfederasyona bağlı kuruluşlara gönderilen genelge “herhangi bir eyleme katılmaması” yönündeki genelgeye aykırı davranışlar hakkında tüzükte yer alan disiplin hükümlerinin uygulanacağını söyledi.⁷⁹⁵

Türk-İş yönetimi, DİSK’le işbirliğine hiçbir dönemde yanaşmamıştı. 20 Mart 1978 direnişi öncesinde de Baştürk’ün, Türk-İş ve Türk-İş’e bağlı sendikalara yaptığı “eylem birliği” çağrısı karşılık bulmamıştı.

Koç ve Koç, Halil Tunç’un Türk-İş Başkanlığından ayrıldığı 16-22 Nisan 1979 Genel Kurulu’nun ardından Türk-İş yönetiminin izlediği çizginin, AP

iktidarının çeşitli uygulamaları ve ekonomik gelişmelerin, Türk-İş üyesi bazı sendikalarda hükümet karşıtı eğilimleri de güçlendirdiği tespitini yapmaktadırlar. Dahası, TKP’nin, Türk-İş’e bağlı bazı sendikaların tabanlarındaki çalışmayı yoğunlaştırması, “Türk-İş’e bağlı bazı sendikalarla DİSK’e bağlı bazı sendikalar arasında işbirliği yapılmasını olanaklı” kılmıştı.⁷⁹⁶ Nitekim, Türk-İş’in eylem birliği çağrısını reddetmesi güç ve eylem birliğinin güçlendirilerek yaygınlaştırılması yönünde Türk-İş içinde yürütülen çabaları kesmeye yetmedi. Petrol-İş’in, 20 Şubat’ta İzmir’de, 22 Şubat’ta Gemlik’te, 26 Şubat’ta Mersin’de düzenlediği “Bölgesel Temsilciler Toplantıları” işçi sınıfının ekonomik-demokratik kazanımlarına yönelik tehlikeler karşı, “en geniş demokrasi güçlerinin eylem ve güç birliğinin yaşama geçirilmesi kararını almış, Anayasal direnme hakkının kullanılması için hazırlıklara başlanması önerileri “tabanın en geniş temsilcileri tarafından coşkuyla benimsenmiştir.”⁷⁹⁷

Petrol-İş’in dışında da Türk-İş üyesi bazı sendikalar eylem birliğini savunmayı sürdürdüler. Maden-İş Federasyonu Genel Başkanı Kemal Özer, “işçi sınıfının ortak çıkarlarının söz konusu olduğu durumlarda, iki konfederasyonun asgari müştereklerde birleşmeleri gerektiği”ni söyledi. Tez Büro-İş Genel Başkanı Uğur Batmaz, “işçi sınıfının ortak çıkarları söz konusu olduğunda, Türk-İş-DİSK ayrımı gözetilmemelidir,” dedi.⁷⁹⁸

GREV VE LOKAVT KARARLARI: KADEMELİ GREVLER

Mart ayı başlarında MESS sekiz işyerinde lokavt kararı aldı.⁷⁹⁹ Grev kararının ardından MESS, Maden-İş’e yeni bir öneri yaptı. MESS’in yeni ücret artışı önerisi, işyerlerini yedi gruba ayırmaktaydı.⁸⁰⁰ MESS, Maden-İş’e yeni bir öneri vermişti olsa da anlaşma umudu taşııyordu. MESS Başkan Vekili Karakoyunlu Maden-İş’e verilen önerinin hemen ardından, “Ne yapılırsa yapılsın, Maden-İş, işçileri greve götürecektir. İşverenler durumu soğukkanlılıkla izlemektedir” açıklamasını yaptı: “Tabiatı ile greve gidildiği takdirde işverenler de kanuni müdafaa hakları olan lokavtı mecburen uygulayacaklardır.”⁸⁰¹

Türkiye Maden-İş’in 9 Mart günü İstanbul Spor ve Sergi Sarayı’nda yapılan Temsilciler Kurulu toplantısında MESS’in yeni önerilerini görüştü. Toplantıda, Yürütme Kurulu’nun MESS’in son önerisini geçersiz görerek benimsediği greve gidilmesi görüşü tabana sunuldu ve grevlerin Maden-İş Yürütme Kurulu’nun

**MADEN - İŞ,
MESS'E BAĞLI
12 İŞYERİNDE
GREVE BAŞLADI**

• DİSK'E BAĞLI MADEN-İŞ'İN
GREV UYGULAMASINA
GEÇTİĞİ İŞYERLERİ 5 KEN
TE YAYILDI VE 4000 İŞÇİYİ
KAPSİYOR.

(Haberi 5. sayfada)

Cumhuriyet, 14 Mart 1980.

saptayacağı tarihlerde kademeli olarak başlayacağı kararı çıktı.⁸⁰²

Maden-İş Yürütme Kurulu, Temsilciler Kurulu toplantısında alınan karar yönünde grevleri kademeli olarak hayata geçirecekti.

Maden-İş, 13 Mart günü MESS'e bağlı 12 işyerinde 4 binden fazla üye adına grev uygulamasına başladı.⁸⁰³ Maden-İş, 19 Mart günü MESS'e bağlı 39 işyerinde daha greve çıktı. Böylece grevdeki işçi sayısı 15 bine ulaştı. En az haftada bir yapılan görüşmeler bir süredir kesilmişti. Grevlerin ardından MESS yöneticileri Maden-İş'i arayarak periyodik görüşmelerin devamından yana olduklarını bildir-

diler.⁸⁰⁴ Bir dizi işyerinde daha 1 Nisan günü başlatılan grevlerle grevdeki işçi sayısı 22 bine ulaştı. Grev dalgası çığ gibi büyüyordu.

Grevlerin hemen ardından MESS'in çağrısı üzerine taraflar tekrar masaya oturma ve uyuşmazlığın giderilmesi için bir dizi toplantı düzenleme kararı aldılar. Buna göre, 9-15-16-18 Nisan günleri bir araya gelinecek, gelişmenin seyrine göre baş temsilcilerden oluşan müzakere komisyonları da toplantıya çağrılacaktı. Bu görüşmeler sürerken bir taraftan da MESS işçilerin adreslerine açık mektup göndererek, Maden-İş'in sendikal hakları için değil politik ve ideolojik amaçla işçileri greve götürmek istediği öne sürüyordu.⁸⁰⁵

MESS 24. GENEL KURULU

Maden-İş'in MESS'e bağlı işyerlerinde kademeli olarak grevleri başlattığı günlerde MESS'in 24. Genel Kurulu İstanbul Sheraton Otelinde toplandı. MESS'in kuruluşunun 20. Yılında toplanan Genel Kurul'da, bir kısım "muhterem zevata MESS Fahri Üyelik beratı" verilmesi kararlaştırıldı. Bu kişiler şunlardı: Vehbi Koç, Hulusi Akbay, Nuri Efe, Şevki Erbaş, Faruk Gönel, Halil Kaya, Dr. Tahsin Önal, Bedii Taranto.

MESS Yönetim Kurulu, 26 Nisan 1980 günü toplanarak MESS Başkanlığı'na yeniden Şükrü Er'i getirdi. Başkan Vekilliklerine ise Bahri Ersöz ve Erdoğan Karakoyunlu getirildi.⁸⁰⁶

MESS 24. Genel Kurulu'yla ilgili haber ve değerlendirmelerin de yer aldığı MESS, dergisinin kapağında, "Maden-İş'in gerçek amacı sınıf kavgasıdır" manşeti yer alıyordu:

Uzayan toplu sözleşme müzakerelerini olumlu şekilde bir sonuca bağlamak, sözleşmeleri

bağittayarak grevleri sona erdirmek amacı ile MESS ve Maden-İş 8, 15, 16 ve 19 Nisan 1980 tarihlerinde "Bitirici", "Çözümleyici", "Nihai" diye nitelendirdikleri dört görüşmeli bir müzakere yapmayı müstereken kararlaştırmışlardı. Bu toplantılardan ilk üçü yapılmış ancak Maden-İş'in bir an önce sözleşme yapmaya arzulu bir yaklaşım içinde olmaması nedeni ile müzakereler kesilmiştir. Müzakerelerde çözümlenmemiş maddeler tümüyle ele alınmıştır. Önce "Genel Hüküm" niteliğindeki madde ve müesseseler ele alınmış, "Parasal Konu"lar en sona bırakılmıştır. Ancak görülmüştür ki Maden-İş toplu sözleşmeleri, işçi ve işveren kesiminin "iki taraflı hak ve menfaatleri"ni dengeleyen ve düzenleyen bir belge olarak görmek yerine sadece işverenlerin sendikaya, temsilcilere ve işçilere vereceği "tek taraflı bir avantajlar belgesi" olarak mütalaa etmektedir.⁸⁰⁷

MESS'İN MÜJDESİ: TÜRK METAL'LE UZLAŞMA

"Müjde! MESS ile Türk Metal grup toplu iş sözleşmesi imzaladı." MESS ile Türk Metal arasında imzalanan grup toplu iş sözleşmesi 26 işyerinde çalışan 19 bin işçiyi kapsamaktaydı.

MESS Başkanı Şükrü Er, "Türk Metal Sendikası ile vardığımız bu sonuç 19.042 işçimizin ve ailelerinin olduğu kadar, tüm ekonomimizin sağlıklı bir yaşama kavuşması yönünde elde edilmiş bir başarıyı ifade etmektedir" demiştir.⁸⁰⁸

OTOMOBİL-İŞ-MESS MÜZAKERELERİ

4 Mayıs tarihli gazeteler MESS'in, Maden-İş'le Otomobil-İş'i yeniden toplu sözleşmeye çağırdığı yazıyorlardı. MESS yaptığı açıklamada, Türk-İş'e bağlı Türk Metal Sendikası ile 18 Nisan'da toplu iş sözleşmesi ile 26 MESS üyesinin işyerlerinde çalışan yaklaşık 10 bin civarında metal işçisinin 1 Eylül 1979 ile 31 Ağustos 1981 tarihleri arasındaki çalışma şartlarının yeniden düzenlendiği bildirilmiştir. Aynı dönem için işçilerin aylık ve yıllık gelirlerinin önemli düzeyde arttırıldığı ifade edilen açıklamada on binlerce işçinin varılan bu anlaşma sonuçlarından son derece mutlu olduğu belirtilmiştir."809

MESS, Maden-İş ve Otomobil-İş'e 2 Mayıs 1980 tarihini taşıyan ve birebir aynı içerikte birer mektup göndererek, Türk Metal'le imzalanan toplu sözleşmenin "emsal" olduğu iddiasıyla bu sözleşmenin ve Maden-İş ile Otomobil-İş'e de yansıtılmasını istemiştir.

Bu mektubun hemen öncesinde MESS dergisinde, Eli Waldren'in "Bir Cumhurbaşkanı Yaratın Grev" başlıklı yazısı yayınlanmıştır. Yazı,

MESS, T. OTOMOBİL İŞ'İ VE T. MADEN İŞ'İ SÖZLEŞME YAPMAYA ÇAĞIRDI.

TÜRKİYE OTOMOBİL-İŞ SENDİKASI
SAYIN GENEL BAŞKANLIĞI'na
İSTANBUL

2.5.1980
1308/GS.

29 ve 30 Nisan 1980 tarihlerinde, Türkiye Televizyonunda ve Gazetelerde de yayımlanmış olduğu veçhile, Türk Metal Sendikası ile grup toplu iş sözleşmesi şartlarında uzlaşma sağlanmış ve anlaşma tutanakları 18 Nisan 1980 tarihinde imza edilmiştir.

Bu anlaşma ile, benzerleri Sayın Sendikanızla uyumsuzlukta bulunan ve anlaşma bekleyen, 26 üyemizin işyerinde çalışan yaklaşık 10.000 civarında metal işçisinin 1 Eylül 1979 tarihi ile 31 Ağustos 1981 tarihleri arasındaki çalışma şartları yeniden düzenlenmiş, aynı dönem için işçilerimizin aylık ve yıllık gelirleri önemli düzeyde artırılmıştır. Varılan bu anlaşma sonuçlarından onbinlerce işçimizin son derece memnun ve mutlu oldukları müşahade edilmektedir.

Kapsadığı işçi sayısı, dönemi ve hükümleri itibarıyla metal sanayinde emsal olma özelliği kazanmış olan bu sözleşmenin, tarafımızdan izah edilebilmesi ve bu emsal sözleşme çerçevesinde ve mertebesinde Sendikanızla da bir anlaşma imkânının mevcut olup olmadığının müstereken tayin ve tesbit edilebilmesi için, tensip buyurulacak yetkili bir ekibin 7 Mayıs 1980 Çarşamba saat 16.00'da Sendikamız Merkez Bülrosunda yapılacak toplantıyı tesrifini rica ederiz.

Saygılarımızla,
BAŞKAN VEKİLİ ve
MOZAKERE HEYETİ
BAŞKANI

Erdoğan KARAKOYUNLU

MESS, 15 Mayıs 1980.



İVE MADENİ EŞYA SANAYİCİLERİ SENDİKASI GAZETESİ

MESS Uzlaştırma Kurulu kararını kabul ettiği halde T. Otomobil-İş işçileri yasa dışı yollara itiyor !

7 Eylül 1979 Cuma günü ve işbaşı yapılmayarak, iş-
MESS Üyesi Makina - To-
kim Endüstrisi A.Ş.'nin Ke-
meraltı Caddesindeki mer-
kez binasını basanlar, sa-
dece T. Otomobil-İş tarafın

sinin başlattığı hareketler,
bir ücret ödeme hadisesi
değil, işverenlere yapılmak
istenen ve tam anlamıyla
yasadışı bir baskı amacı
taşımaktadır ve ne yazık ki

görev şuru içindeki co-
şunluk çalışanlar kitlesini
zorlayarak, yasadışı yolla-
ra itmiştir!

Olaya Sıkıyönetim Komu

MESS, 15 Eylül 1979.

MESS Başkanı Turgut Özal'ın yıllar sonra Cumhurbaşkanı olduğunu aklı getirmektedir. Ama MESS'in ideolojisini ortaya koyması bakımından da ilginçtir.

Yazıda, 1919 yılında Boston'da Polis Sendikası'nın Amerikan İşçi Sendikası ile birleşmesiyle tam bir terör başladığı anlatılıyor. Emniyet Müdürü tarafından, "karışıklık çıkardıkları" belirtilen sekiz "elebaşı" işten çıkarılıyor, diğerlerinin işlerine de geçici olarak son veriliyor: "O arada bütün ülkeye hâkim olan sendika ve Bolşevizm aleyhtarlığı yüzünden bunlara acıyan çıkmadı." Bunun üzerine Polis Sendikası'nın kararıyla polislerin büyük ço-

gunluğu (dörtte üçü), rütbelerini ve tabancalarını iade ederek greve gittiklerini açıkladı. Böylece -yazıya göre- bütün kanunsuz iş görenler şehre hâkim oluyor. Bir kalabalık polisler saldırıyor. Yazıda daha sonra şehirde marketlerin ve dükkânların talana uğradığı uzun uzun anlatılıyor. Daha sonra “gönüllü” polis yazılanlarla -bildiğimiz grev kırıcıları- polisler arasında çatışmalar oluyor. Şehrin çeşitli bölgelerinde yaşanan olaylarda yedi kişi ölüyor, yaralananlar oluyor. Vali Calvin Coolidge, devreye giriyor ve sonunda askerler olayları bastırıyor. MESS, Coolidge’in şu sözlerini adeta “gerekli yerlere” bir mesaj gibi aktarmaktadır:

Coolidge, “Hiç kimse, hiçbir yerde, hiçbir zaman halkın emniyetini tehlikeye düşüremez. Bu sebeple de grevcileri işe almayı reddediyorum” dedi. Dört yıl sonra bu cesur, inatçı ve sessiz adam, Vali Calvin Coolidge, Amerika Birleşik Devletleri’nin otuzuncu cumhurbaşkanı oldu.⁸¹⁰

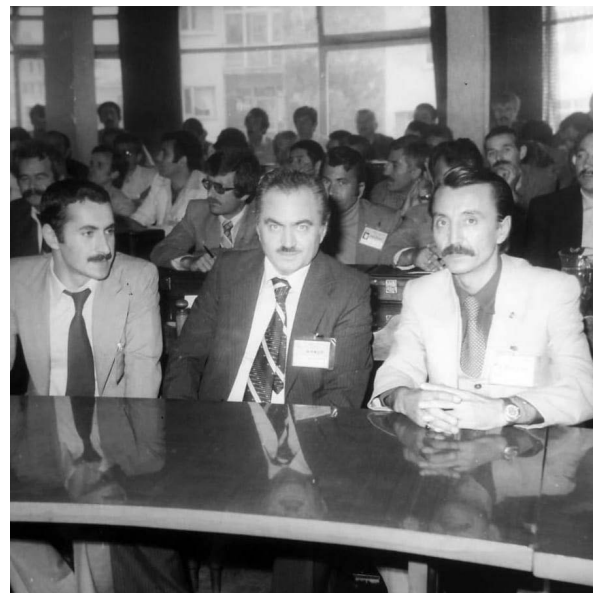
Cumhuriyet’teki yazısında Şükran Ketenci, gerek metal ve gerekse tekstil işkolunda DİSK’e bağlı Maden-İş ve Tekstil sendikalarının grevlerine karşı, Türkiye’de en güçlü işveren örgütlenmeleri olarak görülen MESS ve Tekstil İşveren’in ortak dayatmalarının gözlemlendiği tespitini yapmaktaydı:

“Her iki işveren sendikası aynı işkollarında Türk-İş’e bağlı sendikalarla imzaladıkları toplu iş sözleşmelerinin aynının kabul edilmesini istemektedirler. MESS Türk Metal Sendikası ile imzaladığı sözleşmenin, Tekstil İşveren Sendikası da Teksif Sendikası ile imzaladığı sözleşmenin işçi sendikalarınca kabul edilmesinde direnmektedirler. MESS İşveren Sendikası bağımsız Otomobil-İş Sendikası ile de aynı kapsam içinde uyuşmazlığa düşmüştür. Bu sendika da Maden-İş gibi Türk Metal’le imzalanan toplu sözleşme metninin görüşmelerde ölçü olmasını kabul etmeyeceğini ilan etmiştir.” Ketenci’nin de işaret ettiği gibi büyük grevler sonrasında zaman zaman MESS, Maden-İş ve Otomobil-İş ile görüşmeler yapmış, kamuoyu önünde yapılan tartışmalar, karşılıklı suçlamalar birbirini izlemiştir. Ancak olumsuz bir seyir izlemiş, MESS son müzakerelerde Türk Metal Sendikası ile imzalanan sözleşmenin görüşme bazı olmasında direnmiştir. Bunun üzerine Maden-İş kamuoyuna yaptığı açıklamada, bu sözleşme metninin Maden-İş için kabul edilebilir olamayacağını, işkolunda sözleşmeleri belirleyici sendikanın Maden-İş olduğunu açıklamış, MESS dışındaki çeşitli işyerleri ile kendi sendikalarının imzaladığı sözleşmelerin ölçü kabul edilmesi halinde anlaşmaya hazır olduklarını bildirmiştir.⁸¹¹

OTOMOBİL-İŞ’İN 8. GENEL KURULU: 9 HAZİRAN 1980

1980 yılı Mayıs ayı ortalarında DİSK’e bağlı Maden-İş Sendikası’nın 25 bin işçiyi kapsayan grevlerinin çoğu İstanbul-İzmit körfezi çevresinde toplanmıştı, 16 bin işçiyi kapsayan Tekstil Sendikası grevlerinin ise tümü bu yörelerdeydi. Sıkıyönetim Komutanlığı afiş, pankart ve toplanmaları yasakladığı için grev yerleri eskisi gibi göze batmıyordu ama her fabrikada yol üstünde yine de “Bu işyerinde grev var” yazılı renkli bez afişleri görmek olanaksızdı.⁸¹²

1980 Haziranına gelindiğinde metal ve tekstil işçilerinin sürdürdüğü kitle grevlerine cam işçileri de katılmıştı. Cam sektöründe Cam İşverenler Sendikası’na karşı Hürcam-İş ve Kristal-İş güç ve eylem birliği içinde cam fabrikalarını kademeli olarak greve çıkarttılar. Mayıs ayı sonunda Türkiye’nin dört bir yanında sekiz binden fazla cam işçisi grevdeydi.



Otomobil-İş 8. Genel Kurulu’nda Halit Erdem, Kemal Türkler ve Sami Ataç.

Otomobil-İş'in örgütlü olduğu Akkardan, Gazal, Makina Takım on bir aydır grevdeydi. Otomobil-İş, 6 Haziran günü İstanbul, Gebze ve İzmit'teki 14 işyerinin daha kapısına grev kararlarını astı. Sendika, Genel Sekreter Sami Ataç imzasıyla yaptığı yazılı açıklamada, MESS'in dayatmacı tavrı içinde olduğu, daha önce kazanılmış hakları yok etmeyi amaçladığı kaydedildi. Açıklamada, "İşçiler Otomobil-İş çatısı altında ekonomik ve demokratik haklar için onurlu mücadelelerini sürdürecektir" denildi.⁸¹³

9 Haziran 1980 tarihinde Otomobil-İş'in 8. Genel Kurulu bu koşullarda toplandı. MESS grevleri ve eylem birliği de Genel Kurul'un gündemindeydi. Otomobil-İş, Genel Kurul'a sunulan Çalışma Raporu'nda Maden-İş'le sürdürülen güç ve eylem birliğini "büyük bir aşama" olarak değerlendiriyor, sahipleniyordu:

Netekim ki aynı işkolunda bulunan Maden-İş'le yaptığımız güç birliği MESS'i allak bullak etmiş, umduğu dağlara kar yağdığını görünce sendikamıza karşı daha da hırçınlaşmıştır. Örgütümüzün ortaya koyduğu eylem birliği birçok kuruluşta söz konusu olurken işçilerin gelecekteki haklarının garanti altına alınmasında büyük aşama olduğu artık saklanamaz bir gerçek olarak ortadadır. Bunun en güzel kanıtı Türk-İş ve DİSK'e bağlı sendikaların Otomobil-İş Sendikası'nın görüşünden sonra eylem birliklerine girdiklerini görmekle sendikal alanda sendikamızın ne boyutlarda

bir öncülük yaptığını ortaya koymuştur. Toplu iş sözleşmesi alanında yaptığımız aşamalardan sonraki bu ileri atılımımız sendikal tarihte büyük yer tutacağı muhakkaktır.⁸¹⁴

Çalışma Raporu'nda Otomobil-İş'in "gerçek sendikacılık" yönünde hizmetlerinin devam edeceği belirtiliyordu. Ne MESS'in yıkıcı muhalefeti ne diğer sendikaların rekabeti ne de basının taraflılığı Otomobil-İş'i hizmet yolundan çevirebilecekti: "Çünkü gerçek manada en bunalımlı yıllardan biri olan 1979 yılında da sendikal konularda öncülüğünü yaparken işçilere en güzel hakları içeren toplu iş sözleşmesi armağan eden yine Otomobil-İş olmuştur."⁸¹⁵

Genel Kurul'a katılan Maden-İş Genel Başkanı Kemal Türkler, Otomobil-İş delegelerine ve konuklara hitaben eylem birliğinin zorunluluğunu ortaya koydu, "tekelci sermayenin cepheden saldırısının püskürtülmesinin yolunun saldırı karşısında en geniş güçleri birlikte harekete geçirmekten geçtiğini" açıkladı. Sendikalar arasındaki temel görüş ayrılıklarının, program farklılıklarının "tüm işçilerin acil sorunları, ortak istemleri etrafında" eylem birliğine engel olmadığını belirten Türkler, Otomobil-İş ile Maden-İş arasındaki eylem birliğinden her iki sendikanın da hiçbir şey kaybetmediğine, aksine eylem birliği sonucu her iki sendikanın da MESS'in karşısına daha güçlü bir şekilde çıktıklarına işaret etti.⁸¹⁶

OTOMOBİL-İŞ MESS'LE TOPLU SÖZLEŞME İMZALİYOR:

21 TEMMUZ

Temmuz ayı içinde Otomobil-İş ile MESS arasındaki görüşmeler ivme kazandı. Otomobil-İş Genel Sekreteri Sami Ataç bu süreci şöyle özetledi:

İsmet (Sipahi) arabayla geldi aldı beni, konuşmak için. Gittik konuştuk. Şunlar şöyle, şunlar böyle... bazı yaklaşımlar oldu. MESS Başkanı da o zaman bakır fabrikasının genel müdürü. Onunla da konuştuk. O zaman da bize katılan çok işyeri olmuştu. Örneğin Grundig bizde, televizyon fabrikası bir de Beşiktaş'ın oralarda bir televizyon fabrikası

var. Çok da düşük ücretleri var. "Bu da televizyon yapıyor, bu da..." dedim İsmet'e. Böyle birkaç işyerinde düzelttik.⁸¹⁷

MESS'e bağlı üç işyerinde Otomobil-İş'in grevleri de sürmekteydi. Sami Ataç, grevdeki işyerlerinde işçilerle toplantılar yaptıklarını anlattı: "Akkardan'a gittik işçilere sorduk. 47 greve devam 45'i bitsin. Orada iki kişi fazlasıyla greve devam dediler. Makina Takım silme, anlaşılın bu şartlarda dedi. Gazal da anlaşılın dedi. Aynı gün Dragos'ta Nihat Erim'i vurdular." Böylece Otomobil-İş, MESS'le

tekrar bir araya geldi. Sami Ataç, esas noktalarda mutabakat sağlandıktan sonra Otomobil-İş Genel Başkanı Aydın Özeren'in, güç ve eylem birliği içinde oldukları Maden-İş Genel Başkanı Kemal Türkler'i telefonla arayıp bilgi verdiğini anlattı:

Başkan, Kemal beyi aradı. "Biz şuraya kadar geldik, anlaşıyoruz" dedi. O zaman, "İzinlerde bir şey yaptınız mı? söz vermişti," dedi Kemal Bey. Özeren, "Biz bunları kopardık, tümünü" dedi. "O zaman hayırlı olsun," dedi Kemal Türkler. Biz Pazar günü tekrar MESS'te toplandık. İsmet'le oturduk redaksiyon yaptık. Pazartesi günü (21 Temmuz) imzaladık. Dönüşte başkan dedi ki, "Yarın sen sendikaya gidersin. Ben işyerlerine gider,

grevleri kaldırırım, sabah. (...) Salı günü (22 Temmuz) Başkan, Makina Takım'a gitti. O sabah ben (...) Kemal Türkler'in vurulduğunu duydum. Öğlene kadar yas ilan ettik fabrikalarda. Çolakoglu'ndan aradılar sonra, dediler, "Siz Maden-İş'e karşı değil miydiniz?" "Biz eylem birliği yapıyoruz," dedik.⁸¹⁸

MESS'le varılan anlaşmanın bir adım öncesine dair Otomobil-İş Genel Başkanı Aydın Özeren'in anlattıkları dikkat çekicidir:

Yalnız o ara şöyle bir şey oldu. Biz o ara Ankara'ya gittik. Birkaç gün evvel. Daha evvel Hava Kuvvetleri'ne, Deniz Kuvvetleri'ne o zamanın parasıyla 1000'er lira, -1000 lira

TÜRKLER'İN ÖLDÜRÜLMESİ

22 Temmuz 1980 sabahı Kemal Türkler, evinin önünde, çapraz ateşle vurularak öldürüldü. 12 Eylül 1980 darbesine iki ay kala işlenen bu cinayet, işçi sınıfının bu saygın liderinin haince ortadan kaldırılmasının emrini verenler, onun katillerini de, azmettiricilerini de korudular; tetikçiler devlet işletmelerini kiralayarak yıllarca gizlendi. Bu cinayetin bütün yönleriyle ortaya çıkarılması, Türkiye'nin aydınlık geleceği mücadelesinden ayrı değildir. İşçiler, mücadele arkadaşları onu ve sendikal mücadeleye bıraktığı mirası yeni kuşaklara taşıyarak yaşatacaktır.

(Halit Erdem, "Kemal Türkler",
Artı Gerçek, 22 Ağustos 2020)



Çizim: Fahrettin Engin Erdoğan



Cumhuriyet, 25 Temmuz 1980.

kötü para değildi- bağış yapıldı. Hep komutanlara verdik. Fakat Kara Kuvvetleri'ne gittik, tek yıldızlı bir paşa parayı alsın dediler. Ben dedim ki "Parayı vermeyiz, Kara Kuvvetleri Komutanı kimse parayı ona takdim ederiz." Neyse bizi Paşa'nın yanına aldılar. O Paşa daha sonra milletvekili oldu. Gittik... ben ufak ufak açılmaya başladım. Dedim ki, Sayın Paşam, biz bütün işyerlerinin girdisini çıktısını biliriz. Biz otomobilciyiz, buradaki her çocuk araba kullanır. Askere alınan adam ya piyade oluyor ya topçu. Ondan sonra ordu şoför yetiştireceğim diye şoför eğitim kursları açıyor, arabaları perişan ediyorlar, şoförlük öğreniyorlar. Niye kullanmıyorsunuz bunları. İkinci bir şey, üst makamda da alt makamda da fabrikanın içinde ne oluyorsa biliyoruz. Çünkü her ne kadar işveren bize karşysa da, işverenin müdürden sonraki gruplarının bizle teması var. Askeriyeden gelip bir inceleme yapılmıyor. Bu fabrika seferî zamanda ne yapacak. Ona göre bir hazırlık yapacak. Bizde Ak-Kardan var, Makina Takım var. Ak-Kardan borular yapıyor, bazuka yapılabilir mesela. Yani seferî vaziyette bu fabrikalar çalışacak. Ne yapacağı bilinmiyor, bizde bilmiyoruz. Biz size para veriyoruz bu parayı üç teşkilat yerine tek bir teşkilat kurulsun Millî Savunma Bakanlığı'nda o para oraya konsun, hangi kuvvetlere para lazımsa o para oraya verilsin. Bu daha faydalı olmaz mı?..” diye anlatıyoruz biz dilimiz döndüğünce. Bir yere kadar geldi, Paşa dedi ki, “Başkan endişe etme bu milletin askeri gücü var. Lazım geldiğinde her şeyi yaparız.” Dedim, “Sağ olun içimiz rahatladı!” Çıktık. Sami’ye dedim, “Hemen gidelim, MESS’e grevleri bağlayalım, sıkı yönetim geliyor. Bunun manası bu.” Hemen gittik, çağırılmışlardı daha evvel de zaten. Sabaha kadar grevleri üç kategoride bağladık. Ufak, orta, büyük işyerleri olarak bağladık. Onlar lokavt kararını biz grev kararını kaldırdık. Sabah yedide falan bitti.⁸¹⁹

Özeren, toplu iş sözleşmesi müzakerelerinde varılan mutabakatın ardından Maden-İş Genel Başkanı Kemal Türkler’le olan telefon görüşmesini şöyle anlattı:

Neyse biz anlattık herkese herkes memnun. Hemen geldim Kemal Bey’i aradım. Eylem

birliğimiz var Kemal Bey’le, beraber bağlayacağız. Dedim, “Başkan, Genelkurmay Başkanı ve Kara Kuvvetleri [Komutanı’yla] görüştük. Adamların ağız gevşek, sıkıyönetim ihtimali olabilir. “Aydın Bey,” dedi, “biraz vesvesesin.” Dedim, “Başkan, kusura bakma. Benim aldığım hava bu. Toplu sözleşmeleri bağliyorum, özür dilerim, arkadaşlığımız dostluğumuz baki, bağlamayı talep ederim.” “Aydın Bey biraz bekleyelim, belki bir yanlış anlaşılma olmuştur” dedi. “Bir aşama yapabilirsem yapayım.” Dedim, “Yaparsanız camiamıza büyük katkı sağlarız. Ama...” dedim, “böyle bir şey var riske atmasanız iyi olur.” “Sağ ol Başkan, çok teşekkür ederim alâkana” dedi, kapattı. Ondan sonra biz do-laştık geldik, ertesi gün güm, balon patladı: sıkıyönetim!⁸²⁰

Böylece 21 Temmuz günü MESS ile Otomobil-İş arasında 18 işyerini ve bu işyerlerinde çalışan 4200 işçiye kapsayan grup toplu iş sözleşmesi imzalandı. MESS, anlaşma üzerine, Akkardan, Gazal, Gaz Aletleri, Kessan, Kefeliler Makina Takım Endüstrisi işyerlerinde uygulanan grevlerin de sona erdiğini açıkladı.⁸²¹

Basında yer alan habere göre, 12.202 lira aylık ücretin birinci yıl 32.601 liraya yükselecekti. Toplu sözleşmenin kapsadığı işyerleri şunlardı: Esaş, Çelik Montaj, Otopar, Omtaş, Tekfen, Feniş, Böhl-ler Kaynak, Kefsan, Kefçelik, Elsel, Remas, Hisar Çelik Döküm, Anadolu Döküm, Teknik Çelik, Muratsal, Makina Takım Endüstrisi, Akkardan, Gazal.” Anlaşmadan sonra MESS ve Otomobil-İş yetkilileri yaptıkları ortak açıklamada, “Ülkenin içinde bulunduğu ekonomik darboğazdan çıkmakta bütün kurumlar görevli ve sorumludurlar” demişler ve çalışma barışını sağlamak, üretimi artırarak çalışanların paylarını arttırmak açısından sürekli toplantılar yapılmasını kararlaştırdıklarını da belirtmişlerdir.⁸²²

Aydın Özeren, toplu iş sözleşmesinin bağitlanmasından sonra ortaya çıkan ilginç bir gelişmeyi de şöyle anlattı:

Bizde adet şöyle, işyerlerine başkan gider anlatır neticeyi. Sami’yle gittik fabrikalara tek tek anlatıyoruz. Omtaş’a girdik, ben anlatırken ikinci kademe [için] birinci kademenin sosyal yardımlarını söylemişim. Sami dedi ki,

“Başkan ne yaptın? Onlarınkini değil bir üst kademinkini söyledin.” Eyvah! Şimdi iş duyuldu. Hemen ikinci işyerinde telefona asıldık, [MESS Başkanı’nı] aradık. Dedim, “Başkan, ben bir hata yaptım. Biz size yakın alaka gösterdik siz de bize bir yakın alaka gösterin bu işi bir şey yapın.” “Fakat,” dedi, “Başkan, nasıl yapacağım?” Adam da haklı. Ondan sonra ilave açıyorlar, başkan yanlış konuşmuş sizin toplu sözleşmeniz bu. Adamlar hemen, “MESS’den ayrılıyor, ilişkisi kesiniz...” Sonra telefon açtı, “Sağ ol dedi Başkan, bir işyerini kaybettik.” Dedim, “Başkan, onlar düşünsün, bizle karşı karşıya gelecekler onu düşünmüyorlar mı?”⁸²³

MESS'DEN DUYURU

T. OTOMOBİL-İŞ SENDİKASINCA, üyelerimiz;

1. AK-KARDAN SAN. ve TİC. A.Ş. (Çayırova-GEZBE)
2. GAZAL GAZ ALETLERİ A.Ş. (Tütünciftlik-İZMİT)
3. KEFSAN KEFELİLER SICAK DEMİR ÇEKME SAN. ve TİC. A.Ş. (Çayırova-GEZBE)
4. MAKİNA TAKİM ENDÜSTRİSİ A.Ş. (Çayırova - GEZBE)

işyerinde uygulanmakta olan grevler tarafların 21 temmuz 1980 günü anlaşmaya varmaları üzerine, sona ermiştir.

23
Bu işyerlerinde 23 temmuz 1980, çarşamba günü işbaşı yapılacaktır. İşçilerimizin kendi işbaşı saatlerinde işbaşı yapmaları duyurulur.

MES
TÜRKİYE MADENİ EŞYA SANAYİCİLERİ
SENDİKASI

Milliyet: 7056

Milliyet, 22 Haziran 1980.

OTOMOBİL-İŞ'İN MESS GREVLERİ İÇİN KISA BİR DEĞERLENDİRME

Gerek 1977-1978 ve gerekse 1979-1980 dönemlerinde MESS’e karşı yürütülen uzun süreli grevler baştan sona izlendiğinde, Otomobil-İş’in işçi taleplerini toplu pazarlık masasına taşıyan ve bu taleplerin savunulmasında tabanla birlikte hareket eden bir sendika profili gösterdiği ortadadır. Grevlerin başlatılması sürecinde tabanla kurulan diyalog, bilgi alışverişi, grevler sırasında grevci işçilere yapılan ödemeler, diğer fabrikalarda sendika öncülüğünde örgütlenen dayanışma da bunu göstermektedir.

Otomobil-İş, grevden kaçınmamaktaydı ama bir taraftan da uzayan grevlere çözüm arayışı içinde olan bir sendikaydı. 1979-1980 döneminde yürütülen ikinci dalga MESS grevleri sırasında da bu arayışını sürdürdü. Başbakan Süleyman Demirel’e 17 Ocak 1980 tarih ve 345-T-80-1/186 sayılı yazıyla başvurdu. Yazı “Özel Ulak Ekspres Grev’lerde arabuluculuk hakkında” ilgi notunu, Genel Başkan A. Aydın Özeren ile Genel Sekreter Sami Ataç imzalarını taşıyordu:

Sendikamız ile Toplu İş Sözleşmesi görüşmelerinde anlaşma sağlanamayan MESS, Madeni Eşya Sanayii İşveren Sendikasının temsil ettiği İzmit/Tütünciftlik’te kurulu Ga-

zal Gaz Aletleri A.Ş. işyerinde 27 Temmuz 1979, Gebze/Çayırova’da kurulu Makina Takım Endüstrisi A.Ş. işyerinde 5 Eylül 1979 ve aynı yerde kurulu Akkardan Sanayii ve Ticaret A.Ş. işyerinde 6 Eylül 1979 tarihlerinden bu yana Grev uygulaması devam etmektedir.

Bu arada, Sağlık ve Sosyal yardım Bakanlığına bağlı Ankara Esenboğa yolu üzerinde bulunan Ana Depo ve Tamirhane Müdürlüğünde 13 Aralık 1979, İstanbul/Bakırköy’de bulunan Bölge Depo ve Tamirhane Müdürlüğünde 4 Ocak 1980 ve Gebze/Çayırova’da kurulu Şahin Motor Yatakları A.Ş. işyerinde 6 Kasım 1979 tarihlerinde başlanan Grev uygulamaları sürdürülmektedir.

Ülke ekonomisinin en önemli sanayii dallarındaki bu Grev’lerin 5 ayı aşkın bir süreden beri devam ettiği görülmektedir.

Bu nedenle 275 sayılı yasanın 48’inci maddesi uyarınca işlem yapılması için gereğini arz ve rica ederiz.⁸²⁴

Yazıda belirtilen 275 sayılı Toplu İş Sözleşmesi Grev ve Lokavt Kanunu’nun 48. maddesi, “Bir

uyuşmazlığın herhangi bir safhasında, Başbakan veya görevlendireceği bir Bakan, taraflara bir arada veya ayrı ayrı tavsiyelerde bulunmak suretiyle arabuluculuk faaliyetine girişebilir.” hükmünü içeriyordu.⁸²⁵ Ancak Başbakanlıktan gelen 6 Şubat tarih ve 61-20/13075 sayılı kısa cevap yazısında konunun “ilgilendirilmesi ve değerlendirilmesi için Çalışma Bakanlığı’na intikal ettirildiği” kaydediliyordu. Otomobil-İş, 1980 Haziranında 8. Genel Kurul Çalışma Raporu’na şu bilgiyi düşecekti: “Ne hikmettir ki ilgili Çalışma Bakanlığından bugüne kadar şifahi temaslarımıza rağmen cevap çıkmamış... hükümetin tutumunun MESS paralelinde olduğu böylece simgelenmiştir.”⁸²⁶

Güç ve eylem birliğinin, Otomobil-İş’in bağtadığı toplu iş sözleşmesi üzerinde, daha teklifin hazırlanması aşamasından başlayarak etkili olduğu açıktır. Ama hiç kuşku yok ki Maden-İş ile Otomobil-İş arasındaki eylem birliğinin asıl ve kalıcı etkisi, Halit Erdem’in de işaret ettiği gibi, metal işkolunda atmış olduğu tohumdu: “... hiçbirimizin o dönem tahmin edemeyeceği bir tohum daha atılmış meğer ki o ilişkilerde. Daha sonra, çok yakın bir süre sonra yaşayacağımız ‘80 darbesi, sendikaların kapatılması, Maden-İş’in yasaklı hale düşürülmesi, Otomobil-İş’in sendikal faaliyetine devam etmesi... Ondan sonra oluşacak birliğin de ilk tohumu atılmış, hem de [o yönde] hareket edebileceğimiz, karşıtlarımızı ikna edebileceğimiz büyük bir birliklilik fikri yaratılmış oldu.”⁸²⁷ İsmail Aykanat, Maden-İş ve Otomobil-İş arasındaki güç ve eylem birliğinin yarattığı yakınlaşmanın, yavaş yavaş iki sendikanın birleşmesine doğru ilerleyen bir pratiği de yarattığı görüşündedir: “Yavaş yavaş pratiğe geçiriyorduk... Otomobil-İş ile Maden-İş’in birleşmesi ya da dediğim gibi iltihak gerçekleşecekti, 12 Eylül olmasaydı.”⁸²⁸ Mehmet Karaca da 1980 yılı sonbaharına doğru iki sendika arasındaki yakınlaşmanın giderek derinleşmekte olduğunu işaret etti:

Evet, rakip sendikalardık. Fakat bu görüşmelerle tekrar bir güven oluştu. Samimi bir ortam doğdu iki sendika yönetimleri arasında gayet samimi bir ortam. Süreç iyi gidiyordu. Yönetim kademelerinde karşılıklı gidip gelmeler başladı. Kemal Türkler Otomobil-İş Sendikası’nın genel Kuruluna geldi bir konuşma yaptı. Bu 1963’ten sonra olmamış bir şeydi. (...) MESS’in bu tavrına karşı güç ve eylem birliği yapılanca, karşılıklı güven ortamı da oluştu gidip gelmelerle. Sonra Otomobil-İş Sendikası’nın genel başkanı Aydın Bey Maden-İş Sendikası’nın kongresine geldi. Delegelere hitap etti. Dolayısıyla karşılıklı güven gelişmedi sadece, ilişkiler tabana da yayıldı. Şubelerde, bölgelerde falan bu da gelişti. İşte böyle karşılıklı bir [yakınlaşma] oldu. Ama bunun esas hayata geçirilmesi sözleşmenin ilerleyen süreçlerinde olacaktı. Hatta bizim beklentimiz şuydu. Bu süreç bizi birliğe götürür. Çünkü gayet iyi anlaşabiliyorduk. Taleplerimiz ortak talepler haline gelmişti zaten ilişkiler de iyiydi. Güven de duyuluyordu karşılıklı. Bu süreç bizi Otomobil-İş Sendikası’yla Maden-İş Sendikası’nı birliğe götürür diyorduk. Gerçekten de buna da inanıyorduk. Süreç bu şekilde olumlu gelişirken 12 Eylül darbesi geldi. İşte 12 Eylül geldi ve tarumar etti her şeyi, dağıttı gitti.⁸²⁹

Otomobil-İş’in MESS’le vardığı anlaşma, Maden-İş’le olan güç ve eylem birliğini de fiilen -eylem alanında- ortadan kaldırmış oldu. Ama bir gönül birliği de kurulmuştu. Maden-İş’in grevleri 12 Eylül sabahına kadar sürdü. Toplu iş sözleşmesinin bağtlanması aşamasında birlikte hareket edememiş olsalar da iki sendikanın yürüttüğü güç ve eylem birliği, sendika hareketi tarihinde kalıcı ve derin bir iz bırakacak, 12 Eylül’ün ardından metal işkolundaki toparlanma süreci üzerinde etkili olacaktı.

12 EYLÜL 1980

SERKAN ÖNGEL

AP azınlık hükümeti uluslararası finans kuruluşlarının ve sermaye çevrelerinin beklentileri çerçevesinde 24 Ocak kararlarını hayata geçirmeye çalışırken, militanlaşan işçi hareketi karşısında, istediği sonucu alamadı. Söz konusu kararların hayata geçmesi 12 Eylül askeri darbesiyle mümkün olacaktı.

12 Eylül askeri darbesi sendikal düzeni yerle bir etmiş, işçi sınıfının mücadelesi sonucunda elde ettiği kazanımlar, sendikal özgürlükler ortadan kaldırılmıştır. Milli Güvenlik Kurulu ilk bildirisindeki "Memleketin ekonomik koşullarını kendi gücümüzle iyileştirmek için her alanda elden gelen gayret sarfedilecektir. Çalışkan ve vatanperver Türk işçisinin mevcut ekonomik koşullar çerçevesinde her türlü hakları korunacaktır. Ancak temiz Türk işçisini sömüren, onları kendi ideolojik görüşleri istikametinde kullanmak için her türlü baskı oyunlarına başvuran, işçinin hakkı yerine kendi menfaatlarını ön planda tutan bazı ağaların bu faaliyetlerine asla müsaade edilmeyecektir. Tüm işverenlerin iş barışının koşullarını sağlayacak esaslardan ayrılmadan üretimin artırılması ve ihracata yönelik gayretlerin gelişmesine yardımcı olmaları için her türlü tedbir alınacaktır" sözleriyle, üretimin artırılması ve ihracata yönelik gayretlerin geliştirilmesine, yani 12 Ocak 1980 tarihinde alınan kararlarına sadakatini açıklamaktadır.⁸³⁰

Milli Güvenlik Konseyi'nin 12 Eylül 1980 tarihli ve 7 numaralı bildirisi ile DİSK, MİSK ve bunlara bağlı sendikaların faaliyetleri durdurulmuş, MGK'nin 14 Eylül 1980 tarihinde Resmi Gazete'de yayınlanan 3 numaralı kararı ile;

1. Tüm grev ve lokavtlar ikinci bir karara kadar ertelenmiş, grev ve lokavt'ı ertelenen işyerlerinde; erteleme süresince işçinin kendi isteği, ahlak ve iyi niyet kurallarına uymayan haller ile sağlık sebepleri dışındaki herhangi bir nedenle işçi işten çıkartılması yasaklanmıştır.

2. Grev ve lokavt ertelenmesi yapılan işyerleri ile faaliyeti durdurulan sendika ve federasyonların taraf



olduğu toplu iş sözleşmeleri müzakere safhasında olan işyerlerinde; işverenlerce işçilerin halihazırda mevcut ücret ve yan ödemelerine % 70 oranında ve avans mahiyetinde ek ödeme yapılması kararlaştırılmıştır.

3. Kamu ve özel kesimdeki bütün işyerlerinde işverenlerin, işyerlerini faaliyete geçirmek için gerekli her türlü tedbiri derhal almaları ve bütün işyerlerinde 15 Eylül 1980 Pazartesi günü üretime başlanması kararlaştırılmıştır.

MGK'nin 15 Eylül 1980 tarihli ve 8 numaralı bildirisi ile DİSK, MİSK ve HAK-İŞ ile bunlara bağlı sendikaların bankalardaki mevduatları bloke edilmiş, para, kıymetli evrak her türlü malzeme Sıkıyönetim Komutanlıkları tarafından bir heyetle ve tutanakla tespit edilmiştir. Bu sendikaların üye aidatlarının, açılacak ayrı bir banka hesabına yatırılması karar altına alınmıştır.⁸³¹ Aynı tarihli Resmi Gazete'de yayımlanan Kenan Evren imzalı 16 numaralı MGK bildirisi ise son derece net bir biçimde darbenin maksadını ortaya koymaktadır.

Ülkemizin ekonomik durumunu düzenlemek ve daha iyiye götürmek maksadıyla yürürlüğe konulan ekonomik program ile yapılan anlaşmaların ve protokollerin uygulanmasına devam edilecektir.⁸³²

Pek çok sendika yöneticisi ve işyeri sendika temsilcileri tutuklanmış ya da "gözetim altına" alınmışlardır. 10 Ekim 1980 tarihinde "2316 sayılı Faaliyetleri Durdurulan Sendika, Federasyon ve Konfederasyonlara Kayyım Tayini Hakkında Kanun"la sendikalara kayyım atanmıştır.

Görüldüğü gibi 12 Eylül darbesinin öncelikli hedeflerinin biri grevlerin yasaklanması, sendikal hareketinin belinin kırılması ise bir diğeri yürütülen ekonomik programın sürdürülmesidir.

Bu anlamda darbeden sonra alınan siyasi tedbirler açık bir biçimde 24 Ocak 1980 kararlarının devamı niteliğindedir. Ancak benimsenen politikalar aslında Türkiye açısından yeni olsa da emekçi sınıfların, dünyadaki benzer ülkelerle ortak bir kaderi paylaştığı söylenebilir. Darbe, toplumsal ve iktisadi krizin



sonrasında meydana gelmiştir. Burjuvazinin ve bürokrasinin sorunsuz genişlediği bir dönemin sonrasında gelen kriz IMF uzmanlarının verdiği liberal reçetelerle çözülecektir. Ücretlerin düşürülmesi ile kâr oranlarının yükseltilmesi, sosyal harcamaların kısılması ve tarımsal girdilerin düşürülmesi bu anlamda tipik önerilerdir. Ayrıca hükümet ihracata sübvansiyon verecek, ülke parasının değerini düşürecek, ülke içi gelirler azalacağı ve iç pazar daralacağı için ithalat da dengelenerek kitle tüketiminin ulaşamayacağı şekilde fiyatlanacaktır. Bu süreçle ilgili olarak da ihracat artması beklenmektedir.⁸³³

Nitekim darbe hükümetinin 29 Eylül'de açıkladığı hükümet programında da 24 Ocak kararlarının uygulanmasına sadık kalınacağı belirtilmektedir. IMF destekli kararların oluşturulmasına ve uygulamasına katkı veren Turgut Özal ve Kaya Erdem gibi üst düzey bürokratlar yeni hükümette ekonomiden sorumlu bakan koltuklarına yerleşmektedir. Türk-İş Genel Sekreteri Sadık Şide darbe hükümetinin Sosyal Güvenlik Bakanı'dır.⁸³⁴

Boratav, 12 Eylül rejiminin sendikacılık hareketinin radikal kanadını oluşturan DİSK'i tasfiye ederken, sendikal faaliyetleri ve toplu sözleşme düzenini askıya alırken ve iş hayatının yeni kurallarını sermayeden yana otoriter bir biçimde yeniden düzenlerken, işçi sınıfı tabanından gelen herhangi ve etkili bir direnmeyle karşılaşmadığına dikkat çekmektedir.⁸³⁵ Bu süreçte askeri yönetimin koyduğu grev yasağı delinmemiştir. 12 Eylül darbesini alkışlayan ve askeri rejim altında fiilen tek sendika konfederasyonu olarak kalan Türk-İş yöneticilerinin, kısa bir süre için korporatist bir siyasi yapının oluşacağı beklentisi ve Türk-İş'in bu yapı içinde karar alma sürecinin formel

bir parçası olarak kalacağı Genel sekreter Sadık Şide'in Sosyal Güvenlik Bakanı olarak hükümete verilmesinin nedenlerinden biri olarak görülmektedir.

Bu korporatist beklentinin yanında 12 Eylül öncesinde DİSK ve bağlı sendikaların etkinliklerinin ve üye sayılarının artışları, tekstil, gıda, metal iş kollarında Türk-İş'e bağlı sendikaları zorlaması, işçilerin DİSK'e bağlı sendikalara yönelmesi, diğer yandan ise Türk-İş içinde sol muhalefetin güçlenmesi Türk-İş'in darbeye karşı tutumunda önemli unsurlar olarak görülmektedir. Sonuç olarak darbe Türk-İş yönetimini bu iki tehlikeden de kurtarmıştır. Ancak bunun yanında, Türk-İş yöneticilerinin "kazanılmış haklardan geriye gidilmeyeceği" şeklinde korporatist bir beklentiye sahip oldukları, 12 Eylül rejimine yönelik açıklamalarından da anlaşılmaktadır.⁸³⁶ Ancak kısa sürede askeri rejimin emek sermaye ilişkilerinde korporatist bir çizgi izlemeyeceği görülmüş, alınan kararlarda sermaye yanlısı tutum somut olarak açığa çıkmış, Türk-İş yönetimi üzerinde tabandan gelen bir rahatsızlığın açığa çıkmasına ve özellikle Sadık Şide'nin konumuna ilişkin tepkilerin belirginleşmesine neden olmuştur.⁸³⁷



BÖLÜM DİPNOTLARI

- ⁷⁰⁷ Maden-İş, 1977, s. 32.
- ⁷⁰⁸ DİSK, 1977, s. 138. Ayrıca DİSK Yürütme Kurulu 26.09.1977 tarih ve 281 sayılı kararı, Madde 1; T.C. Sıkıyönetim Komutanlığı Askeri Savcılığı, 1981, s.337 ve 447.
- ⁷⁰⁹ Otomobil-İş, Sayı 44, Haziran 1976.
- ⁷¹⁰ Karaca, 18 Ekim 2018.
- ⁷¹¹ Karaca, 31 Ekim 2018.
- ⁷¹² Maden-İş, Sayı 97, 15 Şubat 1978.
- ⁷¹³ Otomobil-İş, Sayı 73, Nisan 1979.
- ⁷¹⁴ MAHA Ajansı, Gün: 24.2.1979, Sayı: 979/14.
- ⁷¹⁵ T.C. Sıkıyönetim Komutanlığı Askeri Savcılığı, 1983, 1. Cilt, s. 454-455.
- ⁷¹⁶ İlerici Yurtsever Gençlik, 22 Temmuz 1979, Sayı 78.
- ⁷¹⁷ Otomobil-İş, Sayı 76, Ağustos 1979.
- ⁷¹⁸ Ataç, 21 Kasım 2018.
- ⁷¹⁹ Özeren, 1979/2.
- ⁷²⁰ Özeren, 1979/2.
- ⁷²¹ Otomobil-İş, Sayı 77, Eylül Ekim 1979.
- ⁷²² İddianame, s. 466.
- ⁷²³ Maden-İş, Sayı 123, 1 Ekim 1979.
- ⁷²⁴ Otomobil-İş, Sayı 77, Eylül Ekim 1979.
- ⁷²⁵ Otomobil-İş, Sayı 77, Eylül Ekim 1979.
- ⁷²⁶ Petrol-İş Arşivi, Dosya Konu Kodu: 51. Petrol-İş Dergisi, Arşiv Yer No: 11, Sayı 41, S. 5.
- ⁷²⁷ Otomobil-İş, Sayı 79, Aralık 79-Ocak 80.
- ⁷²⁸ Karaca, 17 Temmuz 2018.
- ⁷²⁹ Ataç, 13 Kasım 2018.
- ⁷³⁰ Aykanat, 20 Kasım 2019.
- ⁷³¹ Erdem, 15 Kasım 2018.
- ⁷³² Cumhuriyet, 25 Ekim 1979.
- ⁷³³ Karaca, 31 Ekim 2018.
- ⁷³⁴ Maden-İş, Sayı 125, 26 Kasım 1979.
- ⁷³⁵ Erdem, 15 Kasım 2018.
- ⁷³⁶ Karaca, 31 Ekim 2018.
- ⁷³⁷ DİSK, 1980, s. 234 ve 351.
- ⁷³⁸ DİSK Ajansı, 7.8.1979 günlü ve 979/167 sayılı.
- ⁷³⁹ Türk-İş, 1979, s. 221-222.
- ⁷⁴⁰ Karaca, 21 Ekim 2018.
- ⁷⁴¹ Maden-İş, Sayı 139, Temmuz 1980.
- ⁷⁴² Şafak, 2006, sendika.org.
- ⁷⁴³ Türk-İş, 1979, s. 104-107; DİSK, Sayı 3 (33), Mart 1977; DİSK, Sayı 4 (34), Nisan 1977.
- ⁷⁴⁴ DİSK, 1980, s. 375.
- ⁷⁴⁵ Şafak, 2018, s. 118-119.
- ⁷⁴⁶ Karaca, 31 Ekim 2018.
- ⁷⁴⁷ Cumhuriyet, 24 Mayıs 1979.
- ⁷⁴⁸ Koç ve Koç, 2008, 599-600.
- ⁷⁴⁹ Maden-İş, Sayı 139, Temmuz 1980; Bank-Sen, Sayı 62, Ekim 1979, ve Sayı 63, Kasım 1979; Hürsam-İş, Sayı 40, Kasım 1979.
- ⁷⁵⁰ Cumhuriyet, 28 Aralık 1979.
- ⁷⁵¹ Yeni Haber-İş Sendikası, Haber-Der, PTT-Der, TümPTT-Der, PTT Teknisyenleri Derneği, Tüm-Der İstanbul Şubeleri Ortak Açıklaması. Bkz. Hürsam-İş, Sayı 40, Kasım 1979.
- ⁷⁵² Bursanın Sesi, 22 Kasım 1979.
- ⁷⁵³ Türk-İş ve DİSK'e Bağlı Sendikalarla Bağımsız Sendikaların Ortak Basın Açıklaması, 2 sayfalık çoğaltılmış metin; Aktaran, Koç ve Koç, 2008, s. 602-603.
- ⁷⁵⁴ MESS, 15 Kasım 1979.
- ⁷⁵⁵ Otomobil-İş, Sayı 79, Aralık 79-Ocak 80.
- ⁷⁵⁶ Otomobil-İş, Sayı 79, Aralık 79-Ocak 80.
- ⁷⁵⁷ Otomobil-İş, Sayı 79, Aralık 79-Ocak 80.
- ⁷⁵⁸ Ataç, 13 Kasım 2018.
- ⁷⁵⁹ MESS Madeni Eşya Sanayicileri Sendikası Gazetesi, 15 Mayıs 1979.
- ⁷⁶⁰ Türkiye Sendikacılık Ansiklopedisi, 1998, C 2, s. 384.
- ⁷⁶¹ MESS Madeni Eşya Sanayicileri Sendikası Gazetesi, 15 Mayıs 1979.
- ⁷⁶² MESS, 20 Temmuz 1979.
- ⁷⁶³ Maden-İş, Sayı 125, 26 Kasım 1979.
- ⁷⁶⁴ MESS, 15 Kasım 1979.
- ⁷⁶⁵ Oral, 1979.
- ⁷⁶⁶ Günaydın, 21 Kasım 1979.
- ⁷⁶⁷ Oral, "Metal işkolunda toplu pazarlık başlıyor", Milliyet, 21 Kasım 1979.
- ⁷⁶⁸ Maden-İş, Sayı 127, 15 Ocak 1980.
- ⁷⁶⁹ Maden-İş, 1979, s. 31.
- ⁷⁷⁰ Maden-İş, 1979, s. 42.
- ⁷⁷¹ Maden-İş, 1979, s. 46-49.
- ⁷⁷² Maden-İş Tarihi Çalışma Grubu, 2017, C 2, s. 182.
- ⁷⁷³ Yürüyüş, Sayı 247, 1 Ocak 1980.
- ⁷⁷⁴ Maden-İş, Sayı 127, 15 Ocak 1980.
- ⁷⁷⁵ Yürüyüş, Sayı 247, 1 Ocak 1980.
- ⁷⁷⁶ Maden-İş, 1979, s. 47.
- ⁷⁷⁷ Maden-İş, Sayı 127, 15 Ocak 1980.
- ⁷⁷⁸ İşveren, "Niyet mektubunda yer alan ücret politikası vaadi", Ağustos 1979.
- ⁷⁷⁹ Maden-İş, 1979, s. 32.
- ⁷⁸⁰ MESS, 20 Aralık 1979.
- ⁷⁸¹ MESS, 15 Kasım 1979.
- ⁷⁸² T.C. Başbakanlık Özlük ve Yazı İşleri Müdürlüğü, 5.3.1980 tarih ve 383-02205 sayılı "Toplu Sözleşme Koordinasyon Kurulu" konulu Genelge.
- ⁷⁸³ T.C. Başbakanlık Toplu Sözleşme Koordinasyon Kurulu, 13.6.1980* gün ve Müs. 8 sayılı, Toplu Sözleşme Koordinasyon Kurulunun Tespit Ettiği Esaslar, konulu yazı.
- ⁷⁸⁴ Türk-İş 12. Genel Kuruluna Sunulan Çalışma Raporu (1982), Ankara 24-28 Mayıs 1982, Türk-İş Yayınları No. 139, s. 167.

- ⁷⁸⁵ Türkiye İşveren Sendikaları Konfederasyonu'nun Teşkilatlanma, Dayanışma ve Toplu Sözleşme Prensipleri, Tavsiye ve Hedefleri. Aktaran Türk-İş 12. Genel Kuruluna Sunulan Çalışma Raporu (1982), s. 170-171.
- ⁷⁸⁶ Cumhuriyet, 12 Ocak 1980.
- ⁷⁸⁷ Otomobil-İş, 1980, s. 355.
- ⁷⁸⁸ Otomobil-İş, 1980, s. 355.
- ⁷⁸⁹ Otomobil-İş, 1980, s. 356.
- ⁷⁹⁰ Ataç, 13 Kasım 2018.
- ⁷⁹¹ Cumhuriyet, 6 Şubat 1980.
- ⁷⁹² Milliyet, 6 Şubat 1980.
- ⁷⁹³ Petrol-İş, Petrol-İş Arşivi 1 Bildiriler (1955-1983), İstanbul, Ekim 2014, s. 112-114.
- ⁷⁹⁴ Cumhuriyet, 6 Şubat 1980.
- ⁷⁹⁵ Milliyet, 6 Şubat 1980.
- ⁷⁹⁶ Koç ve Koç, 2008, s. 598.
- ⁷⁹⁷ Petrol-İş, 2014, s. 135-137.
- ⁷⁹⁸ Milliyet, 10 Şubat 1980, Koç ve Koç, 2008, s. 602.
- ⁷⁹⁹ Cumhuriyet, 3 Mart 1980.
- ⁸⁰⁰ Cumhuriyet, 6 Mart 1980.
- ⁸⁰¹ Cumhuriyet, 9 Mart 1980.
- ⁸⁰² Cumhuriyet, 10 Mart 1980.
- ⁸⁰³ Cumhuriyet, 14 Mart 1980.
- ⁸⁰⁴ Cumhuriyet, 20 Mart 1980.
- ⁸⁰⁵ Cumhuriyet, 4 Nisan 1980.
- ⁸⁰⁶ MESS, 25 Nisan 1980.
- ⁸⁰⁷ MESS, 25 Nisan 1980.
- ⁸⁰⁸ MESS, 25 Nisan 1980.
- ⁸⁰⁹ Milliyet, 4 Mayıs 1980.
- ⁸¹⁰ MESS, 25 Nisan 1980.
- ⁸¹¹ Ketenci, 1980.
- ⁸¹² Ketenci, Cumhuriyet, 12 Mayıs 1980.
- ⁸¹³ Cumhuriyet, 7 Haziran 1980.
- ⁸¹⁴ Otomobil-İş, 1980, s. 74.
- ⁸¹⁵ Otomobil-İş, 1980, s. 75.
- ⁸¹⁶ Aynı yerde. Ayrıca, Otomobil-İş, Sayı 79, Aralık 79-Ocak 80.
- ⁸¹⁷ Ataç, 21 Kasım 2018.
- ⁸¹⁸ Ataç, 21 Kasım 2018.
- ⁸¹⁹ Özeren, 21 Kasım 2018.
- ⁸²⁰ Özeren, 21 Kasım 2018.
- ⁸²¹ Cumhuriyet, 22 Temmuz 1980; Milliyet, 22 Temmuz 1980.
- ⁸²² Milliyet 24 Temmuz 1980.
- ⁸²³ Özeren, 21 Kasım 2018.
- ⁸²⁴ Otomobil-İş, 1980, s. 123.
- ⁸²⁵ T.C. Resmî Gazete, 24 Temmuz 1963 tarih ve 11462 sayılı.
- ⁸²⁶ Otomobil-İş, 1980, s. 124.
- ⁸²⁷ Erdem, 15 Kasım 2018.
- ⁸²⁸ İsmail Aykanat, 20 Kasım 2019.
- ⁸²⁹ Karaca, 31 Ekim 2018.
- ⁸³⁰ Resmî Gazete, 12 Eylül 1980 tarih ve 17103 sayılı.
- ⁸³¹ Resmî Gazete, 15 Eylül 1980 tarih ve 17106 sayılı.
- ⁸³² Resmî Gazete, 15 Eylül 1980 tarih ve 17106 sayılı.
- ⁸³³ Keyder, 2005, s. 295.
- ⁸³⁴ Doğan, 2015, s.387.
- ⁸³⁵ Boratav, s. 122.
- ⁸³⁶ Koç, 1989, s. 25-30.
- ⁸³⁷ Boratav, 1991, s. 122.
- ⁸³⁸ Millî Güvenlik Konseyi'nin 7 Numaralı Bildirisi, Resmî Gazete, 12 Eylül 1980 tarih ve 17103 sayılı.

BİRİNCİ KİTAP İÇİN SON SÖZ

Otomobil-İş'in 1963 yılının 9 Eylül'ünde Tuzla'dan başlayan yolculuğu, 1980 yılının 12 Eylül sabahı kesintiye uğradı. Ülke yönetimine emir-komuta zinciri içinde ve silah gücüyle el koyan generallerin yayınladığı bildiriyle siyasi parti faaliyetleri yasaklandı, DİSK, MİSK ve bunlara bağlı sendikaların faaliyetlerini durduruldu ve yöneticilerini gözaltına alındı. Siyasi parti liderleri askerî üslerde “gözetim altına” alındılar.⁸³⁸

1980 Eylülüne uzanan kısa tarihi içinde Otomobil-İş, kendi içinde önemli değişimler/dönüşümler, o dönemde sendika içinde kullanılan ifadeyle “aşamalar” kat etti. 1963-1980 aralığı, Otomobil-İş'in değişim ya da “aşamalar” dönemi idi.

1. Bu dönemde sözü edilen aşamalardan biri örgüt yapısında gerçekleştirilmişti. Başlangıçta işyeri sendikası özellikleri taşıyan ve uzun süre yerel/bölgesel bir sendika olarak faaliyet yürüten Otomobil-İş'in üye sayısı zamanla artmış, sendika büyümüşü, kurulduğu otomotiv sektörünün sınırlarını aşarak, zamanla metal işkolunun bütün alanlarında örgütlenmişti. Türkiye Metal-İş Federasyonu'na ve dolayısıyla Türk-İş'e katılan ve uzunca bir dönem bünyesinde kalan Otomobil-İş, bu dönemde Türk Metal'in kuruluş sürecinin de içinde olmuştu. Ancak Otomobil-İş tüzel kişiliğini korumuş, Türk Metal'in şubesi haline gelmemiş, kısa süre sonra da Türk Metal'le bağıni koparmıştı. Bunda, Türk Metal'e hâkim olan siyasi eğilimin, Otomobil-İş ve Türk Metal yöneticileri arasındaki kültürel farklılıkların etkili olduğu söylenebilir. Ama bunun asıl nedeni, Otomobil-İş yöneticilerinin öteden Otomobil-İş'i Türkiye çapında faaliyet gösteren millî tip sendikaya dönüştürme hedefi

olduğu anlaşılmaktadır. Nitekim, Türk Metal'in kuruluşu ve Türk Metal'e katılım süreçleri boyunca Otomobil-İş'in gönülsüzlüğü son derece belirgindir. Otomobil-İş yöneticileri, bir bölgesel sendika ya da bir sendikanın sınırlı bir alanda faaliyet gösteren şubesi olmak istememişlerdir. Nihayet Otomobil-İş, Türk Metal'den koparak, kurucularının hep hayal ettiği gibi Türkiye çapında faaliyet gösteren “millî tip” bir sendika hüviyeti kazanmıştır.

2. 1963-1980 döneminde bir diğer aşama ise Otomobil-İş'in sendikal çizgisinde ortaya çıktı. '70'lerin ortalarından başlayarak sınıf hareketi içinde yükselen değerlere ve bunların sendika tabanında yarattığı etkiye bağlı olarak sendikanın dilinde-söyleminde- hissedilir bir farklılaşma gerçekleşti. 1976, bu açıdan kritik bir uğraktı. Sınıf, sömürü, artı değer, savaşım gibi sözcükler sendikanın sözlüğüne bu dönemde girdi. Artık Otomobil-İş üyelerine, metal işçisine yeni ve farklı bir üslupla seslenmeye başlamıştı. Eğitim programları da bu yönde değişti, gelişti. İkinci kritik uğrak ise, sendikanın geleneğini de oluşturacak olan Güç ve Eylem Birliği süreci olmuştu. 1979 yılı biterken şekillenen ve 1980 yılı içinde yürütülen bu süreci Otomobil-İş sonuna kadar götürememiş olsa da sermayeye karşı birlik içinde verilen mücadele geleceğe umutlar, deneyimler taşıdı. Sendikal anlayış bakımından 1980 sonrasında gerçekleşen köklü değişimin tohumları bu yıllarda atıldı. Güç ve Eylem Birliği, 1980 sonrasında Otomobil-İş'in, metal işkolunda örgütsüz kalan Maden-İş üyeleri için bir çekim merkezi, bir umut olması ve yepyeni bir kimlikle yoluna devam etmesi bakımından belirleyici önemdedir.

...

Bu iki noktada gerçekleşen değişim/dönüşüm ya da aşamalar yanında, Otomobil-İş'in 1963-1980 dönemi için birkaç tespit yapmak da sendikanın profilini ve çizgisini ortaya koyabilmek bakımından önemlidir.

1. Bu döneme ilişkin önemli bir tespit, Otomobil-İş yöneticilerinin siyasi kimlikleriyle öne çıkmadıklarıdır. Hâkim olan ilke, sendikaya siyaset sokmak olmuştur. Önemli siyasi gelişmeler karşısında zaman zaman Otomobil-İş dergisinde yayınlanan imzalı ya da imzasız yazılar genel ve soyuttur. Bu dönem boyunca sendika siyaseten demokrat ve sosyal devletten yana bir tutum içindedir.

2. Otomobil-İş, ironik biçimde işkolundaki en büyük ve güçlü sendika olan rakibi Maden-İş'in kullandığı "gerçek sendikacılık" kavramını sahiplenirdi. Ama işçi sınıfının büyük ve tarihsel çıkışlarına destek vermedi, karşı ya da pasif bir yaklaşım sergiledi. 15-16 Haziran direnişine karşı tutum içinde oldu. 1976 yılında örgütlenen DGM direnişine karşı eleştirel bir tutum takındı, 1 Mayıs 1977'de kontrgerilla tarafından gerçekleştirilen kanlı saldırı karşısında ise sessiz kaldı.

3. Otomobil-İş, kuruluşundan başlayarak mücadelelen kaçmayan bir sendika profili çizdi. 1960'la-

rın ortalarından sonra uzun soluklu ve etkili grevler örgütledi. Grevlerde kararlı bir tutum içinde oldu. Önemli kazanımlara imza attı.

4. Otomobil-İş tabana yakın bir sendikaydı. Ancak, sendika içi demokrasinin önemli göstergelerinden olan toplu sözleşme taslağının hazırlanmasında tabanla olan bağ işyeri sendika temsilcileri kanalıyla kurulmakta ve tabanın taleplerinin bu yolla belirlenmekteydi. İşçinin dolaylı katılımı anlamına gelse de toplu pazarlık sürecinin kritik aşamalarında sendika yöneticilerinin işyerlerine giderek işçilerle doğrudan temas kurdukları da anlaşılmaktadır. Özellikle önemli grevler, tensikatlar, tabanla sendika yönetim kadrolarının sıklıkla bir araya geldikleri süreçler olmuştur. Otomobil-İş kimi eylemler ve protesto gösterileri de örgütlemiştir.

...

1963-1980 döneminde Otomobil-İş'in gerçekleştirdiği aşamalar, 1980'de Güç ve Eylem Birliği ile tepe noktasına ulaştı. Bütün bu dönem, sendikayı yeni bir çizgiye taşıyan Otomobil-İş geleneğinin tohumlarının atıldığı bir dönem oldu. Hatalarıyla, eksikleriyle ve elbette başardıklarıyla... 1980 sonrasında ise siyasi çizgisi, sendikal perspektifi ve ilkeleriyle farklı bir Otomobil-İş emek tarihindeki yerini alacaktı.

KAYNAKÇA

KİTAPLAR

Akalın, İlhan (1995). DİSK Kısa Tarih (1960–1980), Öteki Yayınevi, İstanbul.

Arınır, Turgan ve Sırrı Öztürk (1976), İşçi Sınıfı Sendikalar ve 15-16 Haziran, Sorun Yayınları, İstanbul.

Aydın, Zafer (2015). Grevden İşgale Singer Eylemleri (1964-1967-1969) Sosyal Tarih Yayınları, Belge Araştırma Dizisi 25, İstanbul.

Aydın, Zafer (2020), İşçilerin Haziranı – 15-16 Haziran 1970, Ayrıntı Yayınları, Yakın Tarih Dizisi, İstanbul.

Boratav, Korkut (2005). 1980’li Yıllarda Türkiye’de Sosyal Sınıflar ve Bölüşüm, İmge Kitabevi, İstanbul.

Boratav, Korkut (1988). Türkiye İktisat Tarihi, Gerçek Yayınevi, Yeni Dizi:1, İstanbul.

Boratav, Korkut (1991). Türkiye’de Sosyal Sınıflar ve Bölüşüm, Gerçek Yayınevi, İstanbul.

Boratav, Korkut (2005/2), Türkiye İktisat Tarihi 1908-2002, İmge Kitabevi, Ankara.

Çakır, Murat (2006). Toplumsal Hareket Sendikacılığı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, T.C. Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Çalışma Ekonomisi ve Endüstri İlişkileri Ana Bilim Dalı, Çalışma Ekonomisi Bilim Dalı, İstanbul.

Çelik, Aziz (2010). Vesayetden Siyasete Türkiye’de Sendikacılık (1946-1967), İletişim Yayınları, İstanbul.

Çelik, Aziz ve Can Şafak (2020) “DİSK’in DGM Direnişi ve Genel Yas Eylemi (1976): Türkiye Tarihinin En Büyük Siyasi Genel Grevi”, Prof. Dr. Seyhan Erdoğan’a Armağan, (Yayına Hazırlayanlar: Hasan Tahsin Benli, Elif Hacısalihoğlu, Denizcan Kutlu, Güven Savul) Mülkiyeliler Birliği Vakfı Yayın No: 2020/1, Mülkiyeliler Birliği Armağanlar Dizisi: 15, Ankara, 2020.

Çelik, Aziz (Editör) (2020). DİSK Tarihi Kuruluş-Direniş-Varoluş 1. Cilt 1967-1975, (Editör Aziz Çelik) DİSK Yayınları No: 78, İstanbul.

Doğan, Gökem (2015). 1980 Sonrası Sendikal Hareket: Türkiye’de Sendikacılığın Kuğu Dansı, Türkiye’de İşçi Sınıfı Tarihi 1839-2014 içinde, Derleyen: Doğan Çetinkaya, Mehmet Ö. Alkan, s.386-406, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.

Eyidoğan, H., Güçlü, U., Utku Z., ve Değirmenci E., Türkiye Büyük Depremleri Makro-Sismik Rehberi (1900-1988), İstanbul Teknik Üniversitesi, Maden Fakültesi, Jeofizik Mühendisliği Bölümü, İstanbul, 1991.

Gürel, Nail (2006), 1 Mayıs 1977 Türkiye Devrimcilerinin “İki 1 Mayıs” Belgeseli, Ozan Yayıncılık, İstanbul.

Hazır, Mecit ve Bekir Eroğlu (2013). Yarım Asırlık Çınar 50. Yıl Türk Metal Sendikası Tarihi, Ankara.

Keyder, Çağlar (2005) Türkiye’de Devlet ve Sınıflar, 11. Baskı, İletişim Yayınları, İlk Baskı 1989, İstanbul.

Koç, Yıldırım (1989). Teslimiyetten Mücadeleye Doğru Türk-İş 1980-1989, Amaç Yayınları, İstanbul.

Koç, Yıldırım (2015), TÖS Tarihi 1965-1971, Kuzgun Kitap, Bursa.

Koç, Yıldırım (Yayına Hazırlayan) (2002). Türk-İş, Belgelerle Türk-İş Tarihi 2 (1963-1980), Ankara.

Koç, Canan ve Yıldırım Koç (2008), DİSK Tarihi Efsane mi Gerçek mi? 1967-1980, Epos Yayınları 45, Ankara.

Maden-İş Tarihi Çalışma Grubu (2017). Derinden Gelen Kökler, C 1 ve 2, Sosyal Tarih Yayınları, İşçi Hareketleri Dizisi 13, İstanbul.

Sülker, Kemal (2005), 15-16 Haziran, Türkiye’yi Sarsan İki Uzun Gün, İleri Yayınları, İstanbul.

Şafak, Can (2008). 1971 Cam Grevleri, Kristal-İş Yayını, İstanbul.

Şafak, Can (2012). Büyük Grev 1977, Sosyal Tarih Yayınları, İşçi Hareketi Dizisi 6, İstanbul.

Şafak, Can (2015). Ereğli 1965-1980 Çelik İşçileri, Sosyal Tarih Yayınları, İşçi Hareketi Dizisi 10, İstanbul, 2015.

Şafak, Can (2018). “Türkiye’de Toplu Pazarlık Sistemi ve Sorunları”, Zor Zamanlarda Emek, (Derleyenler: Ahmet Makal ve Aziz Çelik), İmge Yayınları, İstanbul, 2018.

Şafak, Can (2019). Maden-İş Tarihine Tanıklıklar, Sosyal Tarih Yayınları, İşçi Hareketi Dizisi 10, İstanbul.

T.C. Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı (1988), Çalışma Hayatı İstatistikleri, Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı Yayın No: 21, Çalışma Genel Müdürlüğü Yayın No: 3, Ankara.

T.C. Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı, (2004). Çalışma Hayatı İstatistikleri 2003, Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı Yayın No: 115, Çalışma Genel Müdürlüğü Yayın No: 29, Ankara.

T.C. Sıkıyönetim Komutanlığı Askeri Savcılığı (1981). İddianame, DİSK -DİSK’e Bağlı Sendikalar- İlgili Kişi ve Kuruluşlar Soruşturması 1, İstanbul, 25 Haziran 1981, E.1980/3971, K.1981/1291.

T.C. Sıkıyönetim Komutanlığı Askeri Savcılığı, (1983). İstanbul, İddianame ve Kovuşturmaya Yer Olmadığı Kararı DİSK’e Bağlı Türkiye Maden-İş Sendikası, 1. Cilt, 1983, Ek: Maden-İş Deliller Dosyası.

Türkiye Sendikacılık Ansiklopedisi (1998), Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Ortak Yayını, İstanbul

Uras, T. Güngör (1986). Türk Hür Teşebbüs Konseyi Neden, Nasıl, Ne Zaman Kuruldu?, TUSİAD, İstanbul.

MAKALELER

Ataç, Sami (1973). “Acı Fakat Gerçek”, Sayı 4, Otomobil-İş, Şubat 1973.

Ataç, Sami (1974). “Referandum”, Otomobil-İş, Sayı 24-25, Ekim-Kasım 1974.

Ataç, Sami (1976), “DGM’ye Hayır!”, Otomobil-İş, Sayı 45, Temmuz 1976.

Ataç, Sami (1977). “Bu mudur Sınıf Sendikacılığı?”, Otomobil-İş, Sayı 55, Haziran 1977.

Çetinoğlu, Oğuz. “Prof. Dr. Rahmi Güçlü ile Türkiye’de otomobil üretiminin iç burkan hikâyesini konuştuk”, www.murekkephaber.com

Ekin, Leyla (1979). “İşçi Sınıfı Tekellere Gücünü Gösterecek”, Yürüyüş, Sayı 240, 12 Kasım 1979.

Erdoğan, Fahrettin (2016), “Türkiye’de 1 Mayıs, 1 Mayıs’ta Taksim”, Cumhuriyet, 1 Mayıs 2016.

Ketenci, Şükran (1974), “İşçiler sendika seçme özgürlüğü istiyorlar,” Cumhuriyet, 20 Kasım 1974.

Ketenci, Şükran (1980). “İstanbul ve İzmit Körfezi yöresinde işçi-işveren anlaşmazlıkları yoğunlaşıyor”, Cumhuriyet, 12 Mayıs 1980.

Koçak, M. Hakan ve Aziz Çelik (2016), “Türkiye İşçi Sınıfının Ayağa Kalktığı Gün: Sarayhan Mitingi”, Çalışma ve Toplum, 2016/2.

Oral, Özer (1979). “Metal işkolunda toplu pazarlık başlıyor”, Milliyet, 21 Kasım 1979.

Özeren, A. Aydın (1972), “Dergimiz Çıkarken”, Otomobil-İş, Sayı 1, Kasım 1972.

Özeren, A. Aydın (1973/1). “Yankı”, Başyazı, Otomobil-İş, Sayı 5, Mart 1973.

Özeren, A. Aydın (1973/2). “Beklediklerimiz”, Başyazı, Otomobil-İş, Sayı 7, Mayıs 1973.

Özeren, A. Aydın (1973/3). “Onuncu Yıl”, Başyazı, Otomobil-İş, Sayı 11, Eylül 1973.

Özeren, A. Aydın (1973/4). “Modern Esirler”, Başyazı, Otomobil-İş, Sayı 14, Aralık 1973.

Özeren, A. Aydın (1975). “Gerçek Sendikacılık”, Başyazı, Otomobil-İş, Sayı 35, Eylül 1975.

Özeren, A. Aydın (1976/1). “Görevimiz Bu”, Başyazı, Otomobil-İş, Sayı 44, Haziran 1976.

Özeren, A. Aydın (1976/2). “Sömürü Düzenine Yardım Edenler” Başyazı, Otomobil-İş, Sayı 47, Eylül 1976.

Özeren, A. Aydın (1977). “Sınıf Birliğini Bozanlar”, Başyazı, Otomobil-İş, Sayı 52, Şubat-Mart 1977.

Özeren, A. Aydın (1979/1): “Batiyoruz Dedikçe Kazananlar”, Başyazı, Otomobil-İş, Sayı 74, Mayıs 1979.

Özeren, A. Aydın (1979/2). “Sermaye Sendika İşbirliği Örnekleri”, Başyazı, Otomobil-İş, Sayı 75, Haziran Temmuz 1979.

Şafak, Can (2006). “DİSK Tarihinden Bir Yaprak: Eylem Birliği (1978-1980)”, sendika.org.

Şafak, Can (2010). “Türkiye’de İki Düzeyli Toplu Pazarlık Arayışı: Dokumacılık İşkolu Örneği (1966-1980)”, Çalışma ve Toplum, 2010/3, s. 135.

Talas, Cahit (1973). “Nasıl Bir Sendikacılık?”, Cumhuriyet, 23 Mayıs 1973.

GÖRÜŞME KAYITLARI

Ataç, Sami. İstanbul, 13 Kasım 2018 ve 21 Kasım 2018.

Atay, Mehmet. İstanbul, 24 Kasım 2014

Aykanat, İsmail. İstanbul, 20 Kasım 2019.

Çavdargil, Nurettin. İstanbul, 2 Kasım 2019.

Çevik, İsa. (Zafer Aydın)

Demir, Necmi, (Telefon görüşmesi kayıtları), 30 Nisan 2020.

Erdem, Halit. İstanbul, 15 Kasım 2018.

Ertürk, Memet. İstanbul, 3 Mayıs 2010.

Karaca, Mehmet. İstanbul, 18 Ekim 2018 ve 31 Ekim 2018.

Özeren, A. Aydın. İstanbul, 21 Kasım 2018.

Sarıcan, Ahmet. (Zafer Aydın) 18 Nisan 2018.

Sönmez, Mete. (Zafer Aydın), 18 Nisan 2018.

Turhan, Memet. (Telefon görüşmesi kayıtları), 11 Mayıs 2020.

SENDİKA YAYINLARI VE ÇALIŞMA RAPORLARI

DİSK (1970), DİSK 3. Genel Kurul Çalışma Raporu 1968- 1970, DİSK Yayınları, No. 5, İstanbul.

DİSK, (1977) 6. Genel Kurulu Çalışma Raporu, 22-26 Aralık 1977, İstanbul.

DİSK (1980), DİSK VII. Genel Kurulu Çalışma Raporu; 25-30 Haziran, İstanbul.

Kimya-İş, Basın Açıklaması. Tarihsiz.

Kristal-İş, Bildiri: 25 Ekim 1971 gün ve 663/71 sayılı ve 25 Ekim 1971 gün ve 664/71 sayılı.

Lastik-İş (1980), 20. Genel Kurulu (1977-1980) Çalışma Raporu, İstanbul.

Maden-İş (1961), Türkiye Maden-İş Sendikası, Faaliyet Raporu 1957-1961, 13. Genel Merkez Kongresi İstanbul 7-8 Ekim 1961, İstanbul.

Maden-İş (1965), Gerçek İşçi Sendikası, Maden-İş Yayınları: 2, İstanbul.

Maden-İş /1977), Türkiye Maden-İş Sendikası XXII. Dönem Çalışma Raporu, İstanbul.

Maden-İş (1979), 23. Dönem Çalışma Raporu 1977-1979, İstanbul.

MESS (1999). Gelenek ve Gelecek MESS 40. Yıl, MESS Yayın No 315, İstanbul.

MESS, Türkiye Madeni Eşya Sanayicileri Sendikası – Türkiye Otomobil-İş Sendikası Arasında Yapılan Grup Toplu İş Sözleşmesi 21.7.1980 – 31.8.1981.

Otomobil-İş (1970). 4. Genel Kurul Faaliyet Raporu, İstanbul.

Otomobil-İş (1972). 5. Genel Kurulu, İstanbul.

Otomobil-İş (1974). 6. Genel Kurulu, İstanbul.

Otomobil-İş (1977). VII. Genel Kurul Çalışma Raporu 10 Haziran 1977, İstanbul.

Otomobil-İş (1980). 8. Genel Kurul Çalışma Raporu 9 Haziran 1980, İstanbul.

Otomobil-İş (1983). 9. Genel Kurul Çalışma Raporu 17-18 Aralık 1983, İstanbul.

Petrol-İş (1986), '85 Petrol-İş Yıllığı, Araştırma-8, İstanbul.

Petrol-İş (2014), Petrol-İş Arşivi 1 Bildiriler (1955-1983), İstanbul.

Türk-İş (1973), 9. Genel Kurul Çalışma Raporu, Türk-İş Yayın No: 77, Ankara.

Türk-İş (1979), Türkiye İşçi Sendikaları Konfederasyonu; XI. Genel Kurula Sunulan Çalışma Raporu; 16 - 22 Nisan, Ankara.

Türkiye Metal-İş Federasyonu (1972), 5. Genel Kurula Sunulan Raporlar, Ankara.

Türk Metal Sendikası (1978), 3. Genel Kurula Sunulan Çalışma Raporu 1-4 Şubat 1978, Ankara.

Yeraltı Maden-İş Sendikası (1976), Çalışma Raporu 1. Genel Kurul 1975/1976, Yeraltı Maden-İş Yayınları No. 3, Ankara.

SENDİKA GAZETELERİ VE DERGİLERİ

Bank-Sen, Sayı 62, Ekim 1979; Sayı 63, Kasım 1979.

DİSK, Sayı 4, Aralık 1967; Sayı 25, Temmuz 1976; Sayı 27, Sayı 26, Ağustos 1976; Eylül 1976; Sayı 3 (33), Mart 1977; Sayı 4 (34), Nisan 1977; Sayı 5-6 (35-36) 1977 Mayıs-Haziran 1977; Sayı 7 (37), Temmuz 1977.

DİSK Basın Bildirisi, 15 Ekim 1970.

DİSK Ajansı, 16 Haziran 1970; 22 Haziran 1970; 27 Haziran 1970; 16 Eylül 1976; 28.07.1977, No: 977/116; Sayı 27, Eylül 1976; 22 Aralık 1978; 7.8.1979, No: 979/167.

Hürsam-İş, Sayı 40, Kasım 1979.

Lastik-İş, 1 Mart 1970.

Maden-İş, 1 Ekim 1960; 16 Ocak 1961; 1 Temmuz 1961; 30 Mart 1964; 15 Mart 1969; 1 Mayıs 1969; 7 Haziran 1969, Sayı 15, 10 Eylül 1969; Sayı 17, 22 Ekim 1969; Sayı 19, 1 Aralık 1969; Sayı 20, 8 Aralık 1969; Sayı 21, 1 Ocak 1970; Sayı 23, 15 Şubat 1970; 20 Mart 1970; Sayı 28, 23 Mayıs 1970; Tarihsiz, (6 Nisan – 23 Mayıs arasında yayınlanmış); 29, 20 Haziran 1970; Sayı 52, 17 Mart 1975; Sayı 78, 23.8.1976; Sayı 81, Son baskı tarihi 9.11.1976; Sayı 95, 1 Kasım 1977; Sayı 97, 15 Şubat 1978; Sayı 105, 15 Ağustos 1978; Sayı 123, 1 Ekim 1979; Sayı 125, 26 Kasım 1979; Sayı 127, 15 Ocak 1980; Sayı 139, Temmuz 1980.

MAHA Ajansı, Gün: 4.2.1978, Sayı: 978/1; Gün: 24.2.1979; Sayı 979/14..

MESS, 15 Mayıs 1979; 25 Haziran 1979; 15 Eylül 1979; 15 Kasım 1979; 20 Aralık 1979; 5 Mart 1980; 25 Nisan 1980.

Otomobil-İş, Sayı 1, Kasım 1972; Sayı 2, Aralık 1972; Sayı 4, Şubat 1973; Sayı 5, Mart 1973; Sayı 7, Mayıs 1973; Sayı 8, Haziran 1973; Sayı 9, Temmuz 1973; Sayı 10, Ağustos 1973; Sayı 12, Ekim 1973; Sayı 13, Kasım 1973; Sayı 14, Aralık 1973; Sayı 15, Ocak 1974; Sayı 17, Mart 1974; Sayı 19, Mayıs 1974, Sayı 20, Haziran 1975; Sayı 21, Temmuz 1974; Sayı 23, Eylül 1974; Sayı 24-25, Ekim-Kasım 1974; Sayı 26, Aralık 1974; Sayı 27, Ocak 1975; Sayı 28, Şubat 1975; Sayı 29, Mart 1975; Sayı 30, Nisan 1975; Sayı 33, Temmuz 1975; Sayı 34, Ağustos 1975; Sayı 36, Ekim 1975; Sayı 37, Kasım 1975; Sayı 38, Aralık 1975; Sayı 39, Ocak 1976; Sayı 40, Şubat 1976; Sayı 42, Nisan 1976; Sayı 43, Mayıs 1976; Sayı 44, Haziran 1976; Sayı 45, Temmuz 1976; Sayı 47, Eylül 1976; Sayı 48, Ekim 1976; Sayı 49, Kasım 1976; Sayı 50, Aralık 1976; Sayı 51, Ocak 1977; Sayı 52, Şubat-Mart 1977; Sayı 53, Nisan 1977; Sayı 54, Mayıs 1977; Sayı 55, Haziran 1977; Sayı 56, Temmuz 1977; Sayı 57, Ağustos 1977; Sayı 58, Eylül 1977; Sayı 59, Ekim 1977; Sayı 60, Aralık 1977; Sayı 61, Aralık-2 1977; Sayı 62, Ocak 1978; Sayı 63, Şubat-Mart 1978; Sayı 65, Mayıs 1978; Sayı 66, Haziran 1978; Sayı 67, Temmuz 1978; Sayı 68, Eylül-Ekim 1978; Sayı 69, Kasım-Aralık 1978; Sayı 70, Ocak 1979; Sayı 71, Şubat 1979; Sayı 72, Mart 1979; Sayı 73, Nisan 1979; Sayı 74, Mayıs 1979; Mart 1979; Sayı 75, Haziran-Temmuz 1979; Sayı 76, Ağustos 1979; Sayı 77, Eylül-Ekim 1979; Otomobil-İş, Sayı 78, Kasım 1979; Sayı 79, Aralık 79-Ocak 80; Özel Sayı, Kasım 1990.

Türk-İş, Sayı 71, Ocak 1969; Sayı 80, Ekim 1969; Sayı 87, Mayıs 1970; Sayı 111, Nisan 1974.

GAZETELER VE DERGİLER

Akşam, 13 Ocak 1970; 16 Haziran 1970; 6 Haziran 1971; 26 Ekim 1971.

Atılım, Yıl 2, Sayı 1, Ocak 1975; Yıl 3, Sayı 12 (36), 1 Aralık 1976; Yıl 6, Sayı 9, Eylül 1979; Yıl 6, Sayı 11 (71), 1 Kasım 1979

Bursa Hakimiyet, 28 Ekim 1977.

Bursanın Sesi, 22 Kasım 1979.

Cumhuriyet, 24 Ocak 1970; 11 Şubat 1970; 26 Şubat 1970; 27 Şubat 1970; 10 Nisan 1970; 1 Mayıs 1970; 15 Mayıs 1970; 3 Haziran 1970; 10 Haziran 1970; 15 Haziran 1970; 17 Haziran 1970; 18 Haziran 1970; 20 Haziran 1970; 11 Ağustos 1970; 26 Aralık 1970; 30 Aralık 1970; 2 Ocak 1971; 6 Ocak 1971; 13 Ocak 1971; 10 Mart 1971; 28 Nisan 1971; 19 Mayıs 1971; 20 Mayıs 1971; 21 Temmuz 1971; 26 Ekim 1971; 21 Mayıs 1973; 5 Haziran 1973; 24 Şubat 1973; 9 Ekim 1973; 13 Ekim 1973; 30 Aralık 1973; 16 Ocak 1974; 21 Temmuz 1974; 2 Mayıs 1976; 22 Aralık 1978; 27 Mart 1979; 24 Mayıs 1979; 25 Ekim 1979; 12 Aralık 1979; 28 Aralık 1979; 12 Ocak 1980; 6 Şubat 1980; 3 Mart 1980; 6 Mart 1980; 9 Mart 1980; 10 Mart 1980; 14 Mart 1980; 20 Mart 1980; 2 Nisan 1980; 4 Nisan 1980; 7 Haziran 1980; 22 Haziran 1980; 22 Temmuz 1980.

Dünya, 26 Ekim 1971.

Express, Yıl 1, Sayı 20, 11 Haziran 1994.

Evrensel, 27 Temmuz 2000.

Hürriyet, 8 Mayıs 1987.

İlerici Yurtsever Gençlik, 22 Temmuz 1979, Sayı 78.

İşçi Birliği, Sayı 2, 26.7.1969.

İşveren, Ağustos 1979.

Millet Meclisi Tutanak Dergisi, Cilt 8, Toplantı 1, Birleşim 135, 29 Temmuz 1970.

Milliyet, 16 Mayıs 1970; 17 Haziran 1970; 18 Haziran 1970; 16 Ekim 1970; 6 Haziran 1971; 26 Ekim 1971; 30 Aralık 1970; Milliyet, 4 Şubat 1978; 5 Şubat 1978; 7 Şubat 1978; 6 Şubat 1980; 10 Şubat 1980; 4 Mayıs 1980; 22 Temmuz 1980; 24 Temmuz 1980.

Politika, 8 Nisan 1977; 10 Nisan 1977; 29 Mayıs 1977; 31 Mayıs 1977; 5 Haziran 1977.

Son Havadis, 17 Haziran 1970.

Savaş Yolu, Yıl 1, Sayı 25, 15 Kasım 1979.

TİP Haberleri, Sayı 39-40, 1-16 Ağustos 1969.

T.C. Resmi Gazete, 24 Temmuz 1963 tarih ve 11462 sayılı; 12 Ağustos 1970 tarih ve 13577 sayılı; 19 Ekim 1972 tarih ve 14341 sayılı; 12 Eylül 1980 tarih ve 17103 sayılı; 14 Eylül 1980 tarih ve 17105 sayılı; 15 Eylül 1980 tarih ve 17106 sayılı.

Tercüman, 13 Ocak 1970; 26 Aralık 1970; 30 Aralık 1970; 6 Haziran 1971; 24 Ocak 1978.

Ulus, 18 Haziran 1970.

Vatan, 04 Şubat 1978.

Yürüyüş, Sayı 247, 1 Ocak 1980; Sayı 268, 27 Mayıs 1980.

ARŞİVLER

Birleşik Metal İşçileri Sendikası Arşivi.

DİSK Arşivi.

İstanbul Emniyet Müdürlüğü, Sendikalar Arşivi.

Kristal-İş Arşivi.

TÜSTAV Arşivi.

Yıldırım Koç Arşivi.

WEB SİTELERİ

T24: t24.com.tr

Türk Sanayicileri ve İş Adamları Derneği (TÜSİAD): <https://tusiad.org>

Türkiye Büyük Millet Meclisi: <http://www.tbmm.gov.tr/hukumetler/hukumetler.htm>

Türkiye Devrimci İşçi Sendikaları Konfederasyonu (DİSK): <http://disk.org.tr>

Türkiye İşçi Sendikaları Konfederasyonu (Türk-İş): <http://www.turkis.org.tr>

Türk Silahlı Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı, <https://www.tskgv.org.tr>

OTOMOBİL-İŞ TARİHİ

1

Otomobil-İş'in tarihine baktığımızda çok hareketli bir sendikayla karşılaşıyoruz. Daha ilk yıllarından başlayarak önemli ve uzun soluklu grevler örgütlemiş, işçi eylemlerini hayata geçirmiş ve hep bir arayış içinde olmuş bir sendika.

Bu arayış birlik, birlikte mücadele kısaca "çoğalma" arayışıdır.

...

1993 yılında Maden-İş'le birleşerek Birleşik Metal İşçileri Sendikası'nın kurucusu olan Otomobil-İş'in tarihinin de yazılmasıyla sendikamızın dünü elbette eksikleriyle de olsa geniş ölçüde ortaya çıkarılmış oldu.