

Rüya gibi bir destanı yazıyoruz hece hece Halkımıza demir ağlar örüyoruz gündüz gece



Haberi Sayfa 3'te



"2012, yatırımlar yılı"



TCDD Yol Dairesi Başkanı Selahattin Sivrikaya'ya bu yıl yol bakımları ve yol mekanizasyonu için yapılan yatırımları sorduk. Sivrikaya "Gelişen demiryolu teknolojisine paralel olarak, demiryolu trafiğinin emniyetli bir şekilde yürütülebilmesini teminen, yol birimlerine yapılan yatırımlar giderek artmaktadır" derken yapılan yatırımları Gazete YOLDERİZ okurlarıyla paylaştı. Haberi Sayfa 4 ve 5'te

Gazete YOLDERİZ, INNOTRANS Fuarı'nda yolcunun sesi oldu



Demiryolu Yapım ve İşletim Personeli Dayanışma ve Yardımlaşma Derneği (YOLDER), Berlin'de düzenlenen 9. InnoTrans Fuarı'na periyodik yayın organı Gazete YOLDERİZ ile katılarak bir ilki gerçekleştirdi. YOLDER Genel Başkanı Özden Polat, fuarda yer alan tek Türk gazetesinin Gazete YOLDERİZ olmasından gurur duyduklarını belirtti. Haberi Sayfa 12- 13'te

Ulusal Meslek Standardı tamam

TCDD Vakfı ile Mesleki Yeterlilik Kurumu arasında yürütülen proje kapsamında, YOLDER üyelerinin alan uzmanı olarak görev yaptığı branşlarda ulusal meslek standardı tasarımları kabul edildi.

"Demiryolu Yol Bakım ve Onarımcısı Seviye 3, Demiryolu Yol Bakım ve Onarımcısı Seviye 5, Demiryolu Yol Bakım ve Onarımcısı Seviye 6, Demiryolu Yol Kontrol Görevlisi Seviye 4."

Bu seviyelerde hazırlanan taslak meslek standartları Mesleki Yeterlilik Kurumu Ulaştırma Haberleşme ve Lojistik Sektörü Meslek Komitesi üyelerince tartışıldı. Hazırladığımız ulusal meslek standardı tasarımları komitede kabul edilerek Resmi Gazete'de yayımlanmak üzere Mesleki Yeterlilik Kurumu'na teslim edildi.

YOLDER 2. Olağan Genel Kurulu



Yönetim güven tazeledi

Demiryolu Yapım ve İşletim Personeli Dayanışma ve Yardımlaşma Derneği'nin (YOLDER) 2. Olağan Genel Kurulu İzmir'de toplandı. Faaliyet ve denetim kurulu raporlarının okunup onaylandığı genel kurulda tüzük değişikliğiyle yönetim kurulu üye sayısı 7'den 11'e çıkarıldı. Yeni yönetim, denetim ve disiplin kurulları da belirlendi.

Genel kurulda "Demiryolu Yapım ve İşletim Personeli Dayanışma ve Yardımlaşma Derneği Yardımlaşma Sandığı"



kurulması karara bağlanırken ve bu konuda çalışmalar yapılması için yönetim kuruluna yetki verilmesi de kararlaştırıldı. Haberi Sayfa 14 ve 15'te

TCDD Kadın Platformu'na
ziyaret

Haberi Sayfa 19'da

Enver Timurboğa ile
anılara yolculuk

Yazısı Sayfa 8-9'da

İZBAN Genel Müdürü'nden
demiryolcuların talebi var

Haberi Sayfa 4'de

Akhisar'da yol yenileme
çalışması tamamlandı

Haberi Sayfa 4'de

YOLDER'den Çankırı'ya
destek ziyareti

Haberi Sayfa 3'te



ÖZDEN

Serbestleşmeyle hepimizin yükü daha da artacak

• Özden POLAT - YOLDER Genel Başkanı

Değerli arkadaşlar, kısa bir süre önce 2. Olağan Genel Kurulumuzu katılımlarınızla gerçekleştirdik. “Şimdi yeni şeyler söylemek lazım” değişiminin üzerinden neredeyse üç yıl geçti. Aradan geçen üç yılda hepimiz biraz daha yaşlandık, bakış açılarımız biraz daha gelişti.

Üç yılda TCDD haritasında yüzlerce kilometrelik kırmızı kesim, yılın 12 ayı boyunca devam eden tecrübe, emek, fedakarlıkla harmanlanmış çalışmalar şemsiyesi altında yenilemesi yeşil hatlara dönüşmüştür.

Yıllık hedefler nerdeyse yılın üçüncü çeyreğinin sonunda tamamlanırken geride kalan aylarda rekorları güncelleştirmenin derdine düştük.

Üstündeki ray ile sırtını balasta veren her travers ile bilgi, emek ve özveriyle yoğrulunca, ülkemizin demir ağlarına her gün yeni baharlar eklendi, gün olmadı ki yenileri de eklenmesin...

Ne kadar anlatırsak anlatalım anlatabildiklerimizin karşı tarafın anlayabildiği kadar ile sınırlı olması, üç çeyrek asırlık kurumda bizim en büyük handikapımız olsa gerek.

Geleceğe yönelik hızlı, ekonomik, güvenli raylı ulaşım arayışlarının temel aktörü hemen yanı başlarında hatta “bir numara” olarak adlandırılacak derecede yakında olmasına rağmen bugüne değin görüş açısı dışında bırakılması objektif bakış açısıyla açıklanabilir değildir. Milimetre ile gönyelenmiş yüzlerce kilometrelik yolu emanet ettiğiniz emekçi topluluğunun teşkilat yapılanmasında kenar süsü vazifesi görmesi bizler için mesleğimizin en büyük zorluklarıdır.

Bugüne değin raya, traverse, dağa, taşta sözümlü bir şekilde er ya da geç geçirdik, ama bildiğimiz tüm yollar anlamak istemeyenlere anlatmanın güzergahlarını çizmedi bizlere...

Derneğimiz bugüne kadar sadece sorunun tespiti değil, kurum hassasiyetlerini de içeren geniş bir bakış açısıyla çözüm yollarını da ortaya koyan bir yaklaşım içerisinde olmuş bundan sonrada olmaya devam edecektir. Konulara makro seviyede bakıp ihtiyaç duyulan alanlarda projeler sunmuş, lokal değil genel düzenlemele- rin yapılmasına öncülük etmiştir.

Yakın zamanda Meclis'te görüşülmesi beklenen Demiryolu Kanunu'yla serbestleşme imkanı sağlanması nedeniyle rayın kilogramı üstüne düşen yük daha da artacak. Yeni kanunla TCDD 156 yıllık geçmişinde önemli yer tutan bir çok şeyden vazgeçecek. Bizden vazgeçmeyecek. Altyapı yine bizlerin, sizlerin verdiği omuz üzerinde yürüyecek...

Derneğimiz yolcuların gecikmiş yolculuklarının bir araya gelmesinde en büyük mihenk taşı görevini yürütmektedir... Daha geniş bir örgütlü katılım, daha yüksek düzeyde birliktelik sağlanması ile adımız gibi “bir numara” olma- mızda hiçbir engel bulunmamaktadır.

Faaliyet raporumuzda da yer aldığı şekilde Ulusal Meslek Standardı'nın hazırlanması çalışmasının her aşamasında şahsım ve YOLDER üyeleri çok üstün bir çalışma örneği sergiledik. Bu vesile ile yeri gelmişken emeği geçenlere ve çalışmalara katılan üyelerimize huzurlarımızda sizlerin adına teşekkür ediyorum. Bu fırsatı kullanarak yapacağımız ilk işimiz şikayetçi olduğumuz görev tanımlarımızı düzenleyen 105 numaralı genel emrin Meslek Standartlarına uygun olarak yeniden düzenlenmesi olacaktır.

Görevde yükselme ve unvan değişikliği yönetmeliğinin sakat olduğunu, insanların yükselmesini engellediğini ve kariyer planlamasının çok temel ilkelerinin ihmal edildiğini ve yürütmenin durdurulmasını önermiştik. Bugün sekiz bölgenin beşine asaleten Yol Servis Müdürü atanamamış olması bizim haklılığımızın en önemli göstergelerinden biri. Bu talebimizi burada tekraren ifade etmek istiyorum. Alternatif yönetmelik taslağımız hazır. İstenildiği takdirde herkesin görevde yükselmesinin önünü açabilecek taslak yönetmeliğimizi paylaşmaya hazırız.

Yönetim Kurulumuza bölge yol servislerinin yönetim kadrolarından birer arkadaşımızın alınması üyelerimizle yöneticilerimiz arasında bir bağ oluşturacağına ve lokal çözümlerin bulunmasıyla memnuniyet sağlayacağına inanmaktayım.

Yine hayata geçirmek istediğimiz bir başka oluşum da Yardımlaşma sandığıımızdır. Bunu şu üç amaçla gerçekleştirmek niyetimiz. Özetle bahsedecek olursak,

Birincisi; Üyelerimize borç para vermek suretiyle maddi sıkıntıları bir nebze de olsa gidermek, tasarrufta bulunmalarını sağlamak.

İkinci olarak da, üyelerimize idarece rücu ettirilecek adli ve idari para cezalarının hiç olmazsa bir miktarını karşılayabilmek için bir fon oluşturmak.

Üçüncü olarak da, Sosyal yardımlaşmaya ek olarak Mesleki yeterlilik ve diğer eğitimlere yönelik faaliyetlerde bulunabilmek. Sandığımızın gücümüzü artıracığına inancımız tam. Sizlerin de destekleyeceğinize inanıyorum.

Bu duygu ve düşüncelerle 2. Olağan Kongremize renk katan, coşkumuza coşku katan genel kurulumuza ülkemizin her yanından gelen örgüt bilinç ve kültürüne sahip üyelerimize, bir kez daha şükranlarımı sunarken 2. Olağan Genel Kurulumuzun derneğimize, üyelerimize, tüm kamu çalışanlarımıza, çalışma hayatımıza, aziz milletimize hayırlar getirmesi temennisiyle hepinizi en derin saygılarımla selamlıyorum.

Sağ olun, var olun, Allah'a emanet olun.

YOLDER'den Çankırı'ya destek ziyareti

Önlem almak şart



Demiryolu Yapım ve İşletim Personeli Dayanışma ve Yardımlaşma Derneği (YOLDER) Genel Başkanı Özden Polat, Çankırı'nın Korgun ilçesine bağlı Ildız yöresinde iki işçinin hayatını kaybettiği, dokuz işçinin de yaralandığı kazadan büyük üzüntü duyduklarını söyledi. Polat, olaydan yol personelinin sorumlu gösterilmesinin doğru olmadığını dile getirdi.

Çankırı il merkezinden Kurşunlu yönüne giden ve Devlet Demiryolları işçilerinin bulunduğu demiryolu taşıtı, Korgun ilçesi Ildız köyü yakınlarında karşı yöndengelenlomotifle çarpışmıştı. Çarpışmanın etkisiyle devrilen taşıttaki demiryolu işçilerinden İhsan Özdemir olay yerinde, Yılmaz Demir de götürüldüğü Çankırı Devlet Hastanesi'nde hayatını kaybetmişti. Olayda Mitat Kırıcı, Lütfi Kerim Türkyılmaz, Erol Bülbül, Ali Ustaoglu, Lokman Güngörcü, Osman Gökkaya, Metin Dede, Mitat Oruç, Suat Demirtop ve Ömer Uslu adlı işçiler de yaralanmıştı.

YOLDER Genel Başkanı Özden Polat, iki yol bakım onarım işçisinin hayatını kaybettiği, dokuz işçinin de yaralandığı olaydan sonra Çankırı'ya gitti. Burada bir dizi ziyaret ve görüşmeler yapan Polat'a YOLDER Yönetim Kurulu Üyesi Ferhat Demirci ve YOLDER 2. Bölge temsilcisi Hakan Koçak ile işyeri temsilcisi Ender Çağırın da eşlik etti.

Demiryolu işçilerinin bağlı olduğu Demiryol İş Sendikası yetkilileri ile bir araya gelen Özden

Polat, Ildızım'daki kazada hayatını kaybedenlere Allah'tan rahmet, ailelerine, yakınlarına, Demiryol İş camiasına başsağlığı, yaralananlar için acil şifalar diledi. Demiryol İş Ankara Şube Yönetim Kurulu üyesi Serdar Mercan'ın da katıldığı toplantıda konuşan Polat, “Her çalışanımız çok değerli ve asla en küçük bir olumsuzlukla karşılaşılmasını istemeyiz. Bu olay gerçekten bizleri çok üzdü ve tekrarlanmaması en büyük dileğimiz. Aksaklıkların görülüp tekrarlanmaması için gerekli tüm önlemlerin alınmasını diliyoruz” dedi.

YOLDER Genel Başkanı Polat, medyada yer alan haberlerin trafik birimlerinden alınan bilgiler doğrultusunda oluşturulduğunu ve yol personelinin olayın sorumlusu gibi gösterildiğini anlattı. Yaptıkları görüşmelerde, YOLDER üyelerinin haberin bu şekilde yer almasından büyük üzüntü duyduğunu dilegettiğini anlatan Polat, “Olay araştırılmadan, gerçek nedeni ortaya konmadan bu şekilde haberler yapılmamalıydı. Mevzuata uymamaktan söz ediliyor” diye konuştu.

Çankırı'da YOLDER üyeleriyle de bir araya gelen YOLDER Genel Başkanı Polat, derneğin çalışmaları ve yayımladıkları Gazete YOLDERİZ hakkında bilgi verdi. Polat, sorunlarını ve beklentilerini dinledikleri üyelerin, derneğin çalışmalarından memnuniyet duyduğunu belirttiğini sözlerine ekledi.

Torbalı-Ödemiş arasındaki yenileme çalışmalarında günde ortalama 1000 metrenin üzerinde yol yenilenerek bir rekor kırıldı

Uzun ince bir yolda, gidiyoruz gündüz gece

İzmir'in Torbalı - Ödemiş ilçeleri arasındaki demiryolu hattında yenileme çalışmalarının büyük bölümü tamamlandı. Demiryolu Yapım ve İşletim Personeli Dayanışma ve Yardımlaşma Derneği (YOLDER) Başkanı Özden Polat, TCDD yol personelinin günde ortalama 1000 metre üzerinde yol yenileyerek bir rekoru imza attığını söyledi.

Devlet Demiryolları (TCDD) 3. Bölge Müdürlüğü ekiplerinin Torbalı - Ödemiş ilçeleri arasındaki demiryolu hattında yenileme çalışmaları 13 Ekim 2012 günü başladı. Çalışmaların önemli bölümünü oluşturan üst yapı elemanlarının değişimi işi 13 Aralık 2012 günü tamamlandı.

Demiryolu Yapım ve İşletim Personeli Dayanışma ve Yardımlaşma Derneği Başkanı Özden Polat'ın verdiği bilgiye göre, genel tatil ve bayram günleri dahil 57 gün süren bu çalışmada toplam yaklaşık 60 kilometre yol yenileme işi gerçekleşti. Her gün 77 kişinin görev aldığı bu çalışmada yol ekipleri günde en az fiilen 12 saat çalıştı.

Özellikle ilçe merkezlerindeki bulvarlar ile ana yollarla kesişen

sekiz hemzemin geçitte karayolu araçlarının daha konforlu geçişlerini sağlamak üzere kauçuktan imal edilmiş kaplama malzemesi kullanıldı. Bu yenileme çalışmaları sırasında Devlet Demiryolları'nın yol personelinin bir rekora imza attığını belirten Özden Polat, şunları söyledi:

"Ulaştırma Bakanımız Sayın Binali Yıldırım'ın talimatları doğrultusunda başlatılan, TCDD Genel Müdürümüz Sayın Süleyman Karaman'ın yakından takip ettiği bu yenileme çalışmaları, hatta daha hızlı, daha konforlu ve daha güvenli bir ulaşımı sağlamayı amaçlamaktadır. Demiryolu teknolojisinde en modern araçların kullanıldığı çalışmalarda günlük ortalama 1000 metrenin üzerine çıkılması yeni bir rekordur."

Gündüz normal tren seferleri sürerken yol personelinin çalışmalarını gece sürdürdüğünü hatırlatan YOLDER Genel Başkanı Özden Polat, "Çalışmalar sırasında elde olmayan nedenlerden dolayı zaman zaman gecikmeler meydana geldi. Bu gecikmeler için bize anlayış gösteren tüm yolcularımıza teşekkür ederiz" dedi.



Akhisar'da yol yenilemesi

• Şakir Sarıkaya

Akhisar'da 2012 Haziran ayında başlayan 51 bin 211 metrelik poz 05 Kasım 2012 tarihinde tamamlandı. 1994 yılında yenilenen yol, sinyal ve elektrifikasyon projesi nedeni ile izole olmayan traversler için yeniden poza alınmıştı. Yenileme çalışmaları sırasında iki adet çelik köprü de betonarmeye çevrildi. Poz sırasında 18 adet hemzemin geçidin kaplaması yenilenen yolun bordürleri de düzenlenerek boyandı.

Yenileme bölgesindeki geçitlerin tamamının işaret levhaları yenilendi. 700 metreye yakın yeni ihata yapıldı. Saruhanlı İstasyonu yollarının tamamı yenilenirken üç köprüünün elemesi ve tecriti yapıldı. Elektronik geçitlerin çalışması için izole contalar kaynak ve yerinde yapıştırma yolu ile sağlanarak geçitlerin çalışmaları sağlandı, geçit görüşleri açıldı, menfez dehuşe ve hendekleri temizlendi. Yaklaşık 70 metre uzunluğunda çelik kafes kirişli köprüünün azmanları yenilendi.



Polat : TCDD personeli İZBAN'dan ücretsiz yararlanmalı



YOLDER Genel Başkanı Özden Polat, İZBAN Genel Müdürü Sebahattin Eriş'i yeni görev yerinde ziyaret ederek "Hayırlı olsun" dileğinde bulundu. Eriş, Polat'a İZBAN tesislerini gezdirdi.

Demiryolu Yapım ve İşletim Personeli Dayanışma ve Yardımlaşma Derneği (YOLDER) Genel Başkanı Özden Polat, TCDD eski 3. Bölge Müdürü Sebahattin Eriş'in İZBAN Genel Müdürlüğü'ne getirilmesinin TCDD için kayıp, ancak İzmirli için kazanç olduğunu söyledi. Polat, Eriş'e TCDD personelinin İZBAN'dan ücretsiz yararlanması için protokol yapılmasını önerdi. Devlet Demiryolları (TCDD) 3. Bölge Müdürlüğü görevinden emekliliğini isteyerek ayrılan Sebahattin Eriş, İzmir Banliyö

AŞ (İZBAN) Genel Müdürlüğü'ne getirildi. Görevi eski Genel Müdür Selçuk Sert'ten devralan Eriş, İZBAN'da TCDD adına yönetim kurulu üyeliği görevini de yürütüyor.

YOLDER Genel Başkanı Özden Polat, İZBAN Genel Müdürü Sebahattin Eriş'i yeni görev yerinde ziyaret ederek "Hayırlı olsun" dileğinde bulundu. Eriş'in TCDD'nin farklı kademelerinde, çok uzun yıllar, çeşitli görevlerde bulunduğunu hatırlatan Polat, sözlerini şöyle sürdürdü:

"Sayın Genel Müdür'ün kurumdan ayrılması TCDD için bir kayıp, ancak İZBAN Genel Müdürlüğü'ne getirilmesi İzmirli için kazanç. Onun yönetiminde inanıyoruz ki, şimdi de İZBAN'ın işletmeciliği diğer banliyö işletmelerine örnek oluşturacak. İzmirli bu projeleri bekliyor."

YOLDER Genel Başkanı Özden Polat, İZBAN Genel Müdürü Sebahattin Eriş'e ziyareti anısına YOLDER'in bir flamasını ve derneğin yayın organı Gazete YOLDERİZ'in yayımlanan sayılarını sundu. Eriş, TCDD 3. Bölge'de ve İZBAN'da sağlanan gelişmede, önemli projelere ve başarılarına imza atılmasında demiryollarının yol personelinin büyük payı olduğunu söyleyerek Polat'a teşekkür etti. Polat, İZBAN Genel Müdürü Sebahattin Eriş'e TCDD personelinin İZBAN trenlerinden ücretsiz yararlanması için protokol yapılmasını önerdi. Eriş, bu öneriyi dikkate alacaklarını ve gereğini yapacaklarını söyledi.

TCDD Yol Dairesi Başkanı Sivrikaya, yol yapım, bakım ve onarımında yoğun bir yıl geçirdiklerini söyledi

2012 yılı Yol Dairesi için yatırımlar yılı oldu

TCDD Yol Dairesi Başkanı Selahattin Sivrikaya, 2012 yılında da yol dairesinin yol yapım, bakım ve onarım işlemlerinde son derece yoğun bir yıl geçirdiğini belirtti. "Yol personelimiz bu yıl gerçekleştirilen yatırımlar ve temin edilen araç, gereç donanımıyla yeni rekorlar kırdı" dedi.

Hedeflerinin yıl sonu itibarıyla 700 kilometreyi tamamlamak olduğunu vurgulayan Sivrikaya, TCDD'nin gerçekleştirdiği çalışmaları Gazete YOLDERİZ okurlarıyla paylaştı.

"Gelişen demiryolu teknolojisine paralel olarak, demiryolu trafiğinin emniyetli bir şekilde yürütülebilmesini teminen, yol birimlerine yapılan yatırımlar giderek artmaktadır. Bu kapsamda yol mekanizasyonu IV kapsamında son yıllarda aşağıdaki projeler gerçekleştirilmiştir

- YHT hatlarının ölçümlerinin yapılabilmesi için Piri Reis ölçüm treni yapılması,

- Bütün yol bakım ve onarım müdürlüklerimize yol geometrisi ölçüm aleti temin edilmesi (40 adet),

- Bölge Müdürlüklerimize (7 adet) Ultrasonik Muayene Arabası temin edilmesi,

- Bir adet yol ve katener muayene makinesi temin edilmesi,

- Bir adet tahribatsız muayene makinesi temin edilmesi,

- Bir adet ray taşlama makinesi temin edilmesi,

- 6 kalemde 21 adet yol makinesi temin edilmesi,

- Yol bakım onarım müdürlüklerimize el buraj seti temin

edilmesi,

- Yol bakım - onarım şefliklerimizde kullanılmak üzere torklu tirfon ve krapo bulunu anahtarı temin edilmesi,

- 7 adet tünel ve gabari ölçüm aleti,

- 10 adet çalışma bölgesi emniyet sistemi temin edilmesi,

- 50 adet poz otosu temin edilmesi

Piri Reis Ölçüm Treni Yaptırılması

Caf Tren Seti üzerine monte edilecek 11 Kalem Yol ve Katener Ölçüm Sistemleri projesiyle, TCDD Yüksek Hızlı Tren Hatlarında çalışan 65001 numaralı Caf Tren Seti üzerinde gerçek koşullarla yol ve katener ile ilgili bilgiler ölçülebilecek sistemler takılmıştır.

Yol, katener ve yol - tekerlek arası etkileşimin aynı anda birbirine senkronize olmuş sistemde ölçülüp değerlendirilmesi ile hatanın kaynağını bulmak daha kolay olmakta ve hatanın kaynağının araştırılması ve değerlendirilmesi daha kısa süreler almaktadır.

Ölçümlerin mevcut ticari tren seti ile gerçekleştirilecek olması, ölçüm periyotlarının daha sık ve daha gerçekçi (mevcut dingil basıncı, mevcut yol - tren durumu, mevcut hız vb.) ölçüm sonuçlarının alınmasına olanak sağlayacaktır.

Bu ölçüm sistemi, aşağıdaki kalemlerden oluşmaktadır.

- Yol geometrisi ölçüm sistemi

- Ray profil ölçüm sistemi

- Ray ondilasyon ölçüm sistemi



mi

- Yol yüzeyi kontrol sistemi
- Sürüş kalitesi ölçüm sistemi
- Akım - gerilim ve harmonik ölçüm cihazı

- Ark ölçüm cihazı
- Statik test cihazı
- Seyir teli kesit ölçüm cihazı
- Dinamik test cihazı

- Tüm ölçümlerin eşzamanlı ve görsel olarak tanımlanmasını sağlayan sistemleri

Ölçüm aleti (Krabb) temini

Bütün yol bakım ve onarım müdürlüklerimize yol geometrisi ölçüm aleti temin edilmesi (40 adet)

Yol bakım onarım müdürlüğü muntakalarında yapılacak olan gerek yol çalışmalarında ve gerekse yol hatalarının tespit edilmesi amacıyla 2011 ve 2012 yılları içerisinde toplam 40 adet (her yol bakım onarım müdürlü-

ğüne bir adet) Yol geometrisi ölçüm aleti (Krabb) temin edilerek kullanılmaya başlanmıştır. Bu ölçüm aleti ile hattımızın mevcut durumunun tespiti yanı sıra, farklı zamanlarda yapılan ölçüm sonuçlarının karşılaştırılması sayesinde yolun bozulma eğilimleri, yolumuzun harita üzerindeki yeri, otomatik hata raporu vb. özellikleri bulunmaktadır.

Bölge müdürlüklerimize ultrasonik muayene arabası

Hatlarımızda bulunan rayların sürekli olarak gözetim altında bulundurulması ve gerekli ultrasonik muayenesinin yapılmasını sağlamak üzere 2010 yılında başlatılan proje ile Bölge Müdürlüklerimizin demirbaşına toplam yedi adet "ultrasonik muayene arabası" sağlanmıştır. Bu makinenin temin edilmesiyle, özellikle büyük ölçüm makineleri ile tespit edilen ray kusurlarının takip edilmesi, değiştirilen rayların kısa süreler içerisinde ultrasonik muayenelerinin yapılması açısından büyük önem arz etmektedir.

Yol ve katener muayene makinesi

Gelişen demiryolu teknolojisiyle birlikte, demiryolu hatlarının ölçülmesi ve ölçülen verilerin otomatik olarak değerlendirilmesi ve raporlanması ile değişik zamanlarda yapılan ölçümlerin karşılaştırılarak yorumlanması, emniyetli bir işletmecilik yapılması açısından önem arz etmektedir. Bu nedenle 2010

yılında başlatılan proje ile bir adet "yol ve katener muayene makinesi" temin edilmiş olup temin edilen makine 2012 yılı içerisinde Türkiye'ye gelmiştir.

Makinenin eğitim çalışmaları devam etmektedir. Makinenin kullanılmaya başlanmasıyla birlikte, uluslararası standartlar ve normlar gereği işletme altındaki hatlarda yapılması gereken ölçümler (EN 13848) yapılabilecek ve elde edilen veriler otomatik olarak değerlendirilebilecektir.

Tahribatsız muayene makinesi

Hatlarımızda bulunan raylar sürekli olarak gözetim altında bulundurulması ve gerekli ultrasonik muayenesinin yapılmasını temin etmek üzere 2010 yılında başlatılan proje "tahribatsız muayene makinesi" temin edilmesi için bir proje başlatılmıştır. Bu makinenin temin edilmesiyle, hat bakım konseptine göre yapılması gereken rayların tahribatsız olarak muayenesi planlı olarak yapılabilecektir. Temin edilen bu makine 2012 yılı içerisinde Türkiye'ye gelmiş olup eğitim çalışmaları devam etmektedir. Bu makine üzerinde, "sürekli ultrasonik muayene sistemi" ile "head check sistemi" bulunmaktadır.

Ray taşlama makinesi

Hatlarımızda bulunan ray yüzeyindeki ondülasyonları ve diğer ray kusurlarını temizleyerek optimal tekerlek - ray teması için ray profilinin yeniden sağlanması ve/veya ray yüzey kusurlarının oluşumunun engellenmesi ve yol bakımlarının daha uzun süreli korunması amacıyla EN 13231'e uygun olarak ray taşlama veya frezeleme işlemi yaptırılmasına ihtiyaç duyulmaktadır.

Rayların ray taşlama makinesi ile yapılacak bakımları ile aşağıdaki faydalar elde edilebilecektir.

- Ray ömrünün artırılması,
- Optimum ray - tekerlek temasının sağlanması nedeniyle demiryolunda seyreden araçlarda enerji tasarrufunun sağlanması,
- Ray yüzeyindeki ondilasyon vb. yüzey kusurlarının giderilmesi ve bu sayede çevre gürültü



Sivrikaya, hedeflerinin yıl sonu itibariyle 700 kilometreyi tamamlamak olduğunu dile getirdi

Planlanan yolun yüzde 72'si tamamlandı

kirliliğinin azalması veya önlenmesi,

- Ray yüzeyindeki ondilasyon ve benzeri yüzey kusurlarının giderilmesi nedeniyle, hatta oluşabilecek ani dingil yükü değişimi nedeniyle oluşabilecek deformasyonların önlenmesi ve bu sayede yol malzemelerinin (Travers, plastik selet, bağlantı malzemeler, balast vb.) ömürlerinin artırılması,

- Optimum ray - tekerlek temasının sağlanması nedeniyle demiryolu araçlarında (tekerlek vb) daha az aşınma,

- Optimum ray - tekerlek temasının sağlanması nedeniyle demiryolunda seyreden araçların hazırlarında artış,

- Optimum ray - tekerlek temasının sağlanması nedeniyle sürüş kalitesinin artması ve konforlu yolculuk sağlanması,

Genel olarak rayların koruyucu taşlamalarını yapılması ve/veya yeniden profilendirilmesi işinde ray mantarı üst yüzeyinden ve 65 derece iç yan yüzeyden, 15 derece dış yan yüzeye kadar olan bölgenin taşlanması- na ihtiyaç duyulmaktadır.

Taşlama/frezeleme yapılan raylarda maksimum taşlama yüzey genişliği EN 13231 - 'e göre 13 mm yarıçaplık alanda 5 mm, 80 mm yarıçaplık alanda 7 mm ve 300 mm yarıçaplık alanda 10 mm olmalıdır.

Optimum ray - tekerlek temas noktaları

Koruyucu ray taşlama işi için ray üzerinde 0,3 - 0,5 mm.lik bir talaş kaldırmaya ihtiyaç duyulmaktadır. Bu işlemin yapılabilmesi için de 20 taşlı bir ray taşlama makinesi ile en az 3 geçiş yapılması gerekir. Ray taşlama makinesinin çalışma hızının 1.500 ile 3.000 metre/saat olduğu düşünülürse ve bitmiş yolda koruyucu ray taşlama işi için en az 3 sefer taşlanacağı dikkate alındığında, bitmiş yoldaki ortalama çalışma hızı 500 metre/saat ile 1.000 metre/saat arasında değişmektedir.

Rayların yeniden profilendirilmelerinde dikkat edilecek en önemli husus, rayın aşınma sınır değerlerinde istenilen değerlerin korunmasıdır.

Kuruluşumuzca bahse konu ihtiyaçların karşılanabilmesi için



Yol Dairesi'nden alınan bilgilere göre 31 Aralık tarihi itibariyle 2012 yılında yapılması planlanan 1036,99 kilometrelik pozun yüzde 72'si tamamlanarak 746,69 kilometrelik kısmı hizmete girdi. Ülke genelinde yapılması planlanan pozların hat kesim bölgeleri şöyle: Halkalı - Çerkezköy, Arifiye - Pamukova, Hasanbey - Yalınlı, Beylikköprü - Polatlı, Sincan - Polatlı, Nenek - Elmadag, Manisa - Akhisar, Salihli - Alaşehir, Divriği - Çaltı,

Malatya - Gölbaşı, Narlı - Gaziantep,, torbalı - Ödemiş, Çatal - Tire, Köprüköy - Selim, Diyarbakır - Batman, K.Ağzı - Kahramanmaraş, Şenyurt - Mardin, Gümüşgün - Burdur, Sandıklı - Dazkırı, Dazkırı - Denizli, Gökçedağ - Nusrat.

TCDD Yol Dairesi'nden alınan bilgiye göre yolun yaklaşık 870 kilometrelik kısmı TCDD, 168 kilometrelik kısmı özel sektör tarafından yapılması planlandı.

2010 yılında başlatılan bir proje ile Amerikalı bir firmadan ray taşlama makinesi" temin edilmiştir. Makinenin eğitim çalışması devam etmekte olup 2013 yılı içerisinde işletmeye alınması planlanmaktadır.

6 kalemde 21 adet yol makinesi temin edilmesi

YHT hatlarımızın bakımında kullanmak ve Bölge Müdürlüklerimizde bulunan yol bakım makineleri ihtiyacının giderilmesi için 2010 yılında başlatılan bir proje ile 6 kalemde toplam 21 adet yol tamir ve bakım makinesi temini projesi başlatılmıştır. Temin edilen makinelerin listesi aşağıda verilmiştir. Makineler 2011 ve 2012 yılı içerisinde Türkiye'ye gelmiştir. Makinenin eğitim çalışması devam etmekte olup 2013 yılı içerisinde işletmeye alınması planlanmaktadır.

- 1 adet 09 - 3 X Sürekli Çalışan Buraj Makinesi (2. Bölge)

- 2 adet 09 - 32 CAT Sürekli Çalışan Buraj Makinesi, (1. ve 2. Bölge)

- 9 adet Unimat MF Kombine Buraj Makinesi, (1 - 7 Bölge Müdürlükleri, 1. ve 6. Bölgeye 2'şer adet)

- 1 adet 08 - 475 4S Makas Buraj Makinesi, (2. Bölge)

- 4 adet DGS 90 N Dinamik Hat Stabilizatörü, (2 adet 2. Bölge, 1 adet 1. Bölge, 1 adet 3. Bölge)

- 4 adet Balast Regülatörü

YBO Müdürlüklerimize el buraj seti

El buraj kazmaları ile yapılan buraj işlemlerinin daha konforlu ve daha hızlı olan modern ekipmanlarla yapılabilmesini teminen, protatip olarak her Yol Bakım Onarım Müdürlüğü demirbaşına bir set el Buraj seti temin edilerek 2012 yılı içerisinde kullanılmaya başlanılmıştır.

Buraj setlerinin kullanılması ile birlikte, bakım işlerinde geçen süreler daha verimli kullanılmaya başlanılmıştır. Protatip el buraj setlerinin kullanılarak denenmesine müteakip, yeni setlerin temin çalışmaları başlayacaktır.

YBO Şefliklerimize torklu tırfon ve krapo bulonu anahtarı

Yol bağlantı malzemelerinin istenilen tork değerlerinde sıkılması, yapılan bakımdan istenilen verimin alınması açısından büyük önem arz etmektedir. Bağlantı malzemelerinin istenilen tork değerlerinde sıkılması durumunda, rayın travers üzerindeki hareketinin engelle-

nememesi veya tren geçişi sırasında istenilen esnekliğin sağlanamaması durumu ortaya çıkmaktadır. Özellikle bağlantı malzemelerin gevşek olması, rayın uzunlamasına yönünde hareket etmesine ve bazı noktalarda da gerilim birikmesine ve bunun paralelinde de yolun kaçması denilen hadisenin yaşanmasına yol açacaktır. Bağlantı malzemesinin gereğinden fazla sıkılması durumunda ise, rayda istenilen elastikiyetin sağlanamaması ve bunu paralelinde de bakım ömürlerinin azalması, rayların daha kısa sürede aşınması, gürültü kirliliği gibi hadiseler meydana gelebilecektir.

Bu nedenle, bağlantı malzemelerin istenilen kriterlere göre sıkılması açısından tüm Yol Bakım Onarım Şefliklerimize 2012 yılında torklu tırfon - bulon anahtarı temin edilerek kullanılmaya başlanmıştır.

Tünel ve gabari ölçüm aleti

Hatlarımızda bulunan sabit yapıların hat üzerindeki gerçek konumlarının tespit edilerek mevcut maksimum ve minimum gabarilerin belirlenebilmesi için ihtiyaç duyulan "Tünel ve Gabari Ölçüm Aleti" temin çalışmaları 2012 yılı içerisinde başlatılmış olup 2012 yılında işletmeye alınacaktır.

Bu aletin temin edilmesiyle birlikte, mevcut gabarilerimizin özellikle tünel ve peronlarda gerçekçi olarak tespit edilmesi ve raporlanması sağlanacaktır.

10 adet çalışma bölgesi emniyet sistemi temin edilmesi

Hatlarımızın birçoğunun tek hatlı işletmecilik olması nedeniyle, yol tamir ve bakımları için verilen süreler kısa olmaktadır. Özellikle TMI işletmeciliği yapılan hatlarımızda, trenin istasyondan çıkmasıyla birlikte hatta çalışan personelin hattı boşaltması istenilmektedir. Ancak bazı hatlarda istasyonlar arası mesafenin uzun olması nedeniyle, hatta yapılacak çalışma süreleri kısa olmakta ve istenilen verimler alınamamaktadır. Ayrıca çalışan ekibin trenlerden korunması amacıyla, "çalışan takıma dikkat levhaları" kullanılmaktadır. Ancak; makinistlerin değişik sebeplerden dolayı bu levhaları görememeleri durumunda, tenin uyarısız olarak çalışan ekibe yaklaşması ve bunun neticesinde de istenmeyen hadiselerin yaşanması olasılığı artmaktadır. Çalışan ekibe, yaklaşan trenlerin gelişini en az 40 saniye önce bildirerek çalışanların hattı emniyetli bir şekilde boşaltması için ihtiyaç duyulan "Çalışma bölgesi emniyet sistemi"nin temini için ilk etapta protatip olarak 10 adet sistem temin çalışmaları başlatılmıştır. Sistemin 2013 yılı içerisinde protatip olarak kullanılmaya başlanması planlanmıştır.

50 adet poz otosu temini

Bölgelerimizde bulunan eksik poz otoların tamamlanarak tüm kısımlarımızın takım siteminden mekanize hale getirilmesi, arızalanan otoların yerine yedek otoların temin edilmesi, özellikle pozlarda poz malzemelerinin taşınması ve hattan çıkan malzemelerin toplanması ile teknik ömrünü yitirmiş poz otolarının yerine yenilerinin temin edilmesi amacıyla 2012 yılında "50 adet poz otosu" temin projesi başlatılmıştır.

Temin çalışmalarında başlanan poz otolarının 2013 yılı sonundan itibaren 2015 yılına kadar partiler halinde teslim alınması planlanmıştır.

YOLDER üyeleri 7. Bölge Müdürü Enver Timurboğa'yı ziyaret etti, sorunlarını dile getirdi, sözleşti

"Sürveyan açığı acilen giderilmeli"

YOLDER Genel Başkanı Özden Polat, Demiryolu Yapım ve İşletim Personeli Dayanışma ve Yardımlaşma Derneği (YOLDER) üyeleriyle birlikte 7. Bölge Müdürü Enver Timurboğa'yı ziyaret etti. YOLDER'in Afyon, Isparta, Kütahya'da görev yapan bölge ve işyeri temsilcileriyle gerçekleştirilen ziyarette yol çalışanlarının sorunları ve çalışma koşullarına ilişkin görüş alışverişinde bulunuldu. Taleplerin iletildiği görüşmeye 7. Bölge Yol Müdürü Yıldırım Başol da katıldı.

Giyisiler çalışma koşullarına uymuyor

Bölgedeki çalışma arkadaşları adına söz alan Serdar Yılmaz, yol personelinin sorunlarını Enver Timurboğa'ya iletti. Öncelikle personelin hava ve yol koşullarına uygun giysi temini konusunda sıkıntısının olduğunu anlatan Yılmaz, zamanında gelmeyen giysilerin çalışma koşullarında sorun yarattığını belirterek sözlerini şöyle sürdürdü:

"Özellikle yol çavuşlarımız, kendileri için alınan montlardaki naylon oranının fazla olması nedeniyle kışın hem üşüyor hem de yürüdükleri zaman çok terliyorlar. Çalışma koşullarına daha uygun malzemeden yapılmış giysilerin gelmesini talep ediyorlar. Öte yandan bu yıl hak edişlerimiz olan giysilerin de hareketçilere dağıtıldığını ama yolculara henüz dağıtılmadığını belirtmek isteriz".

İşe bedelleri konusu

Serdar Yılmaz'ın dile getirdiği sorunlardan birisi de tren şefliği yapan personelin işesi oldu. "İşe Burdur'da var ama Isparta'da yok.



YOLDER 7. Bölge temsilcilerinin Enver Timurboğa'ya yaptığı ziyarete YOLDER Genel Başkanı Özden Polat, YOLDER üyeleri Nebi Çoban, Serdar Yılmaz, Ali Yılmaz, Ramazan Uğur, Özden Polat, Ersin Özdemir, Şükrü Koğa katıldı. Görüşmeye 7. Bölge Yol Müdürü Yıldırım Başol da eşlik etti.

Bu sorunun çözümü için ne yapabiliriz, sizden yardımcı olmanızı istiyoruz" diyen Yılmaz'a YOLDER Genel Başkanı Özden Polat da görüşleriyle destek verdi. Kendi bölgesi olan 3. Bölge'de ve Ankara'daki pozlarda işe verildiğini belirtti.

Motorlu drezinler sorunu

7. Bölge'de görevli personelin dile getirdiği bir başka konu da motorlu drezin konusu oldu. Motorlu drezinlerin ihtiyaçları karşılamadığı, özellikle karlı havalarda personel için sorun yarattığı, iyileştirilmesi gerektiği dile getirildi.

Hırsızlığın önüne geçmek

Mıntıkalarındaki hırsızlık konusunda da diğer bölgelerde olduğu gibi 7. Bölge için sorun yaratan konu-

lardan birisi olarak belirtildi. Hırsızlık nedeniyle yol personelinin müşteki sıfatıyla mahkemeye gitmek zorunda kaldığı, bunun da zaman kaybının yanı sıra moral bozucu bir süreç oluşturduğu anlatıldı. Serdar Yılmaz, TCDD Hukuk servisinin bu konuda mağdur olan yol personeline yardımcı olmasını istediklerini söyledi. Bölgede kullandıkları demiryolu araçlarının garanti sürelerinin dolduğunu, kimi arızalı vinçleri tamir ettiremediklerini belirten Serdar Yılmaz, bu nedenle işlerin aksayabileceğini vurguladı.

İşçilerle karşı karşıya kalmak istemiyoruz

Sorunları madde madde dile getiren Serdar Yılmaz'ın değindiği konulardan birisi de işçi sendika-

larıyla iş ortamında yaşanan sürüşmeler oldu. Yılmaz, bu sürüşmelerin zaman zaman ortamı gerdiğine dikkat çekerken "Arkamızda sizlerin desteğini görmek istiyoruz. İşçiler sendikalarına güvenerek kimi zaman sorun yaşamamıza neden oluyorlar, daha rahat hareket edebiliyorlar" dedi.

Sürveyan açığı çok fazla

Yol servisinde ciddi anlamda yol personeli eksikliği olduğunu, arkadaşlarının çoğunun birden fazla servise vekalet ettiğini de anlatan Serdar Yılmaz, "Özellikle sürveyan açığımız çok fazla. Servislere mühendis alınması iyi ama bizler mühendis kadar sürveyan alınmasını da istiyoruz. Mühendis de olsun ama üç mühendis var ama yerine iki de sürveyan alınsaydı. Hiç olmadı poza gönderir, vekaletle gönderirsin. Kısım şefleri gittiği zaman yerine gelecek sürveyanımız kalmadı. 26 kadromuz 9 sürveyanımız var. Ama aslında 16 ihtiyacımız var" dedi.

Kısım şeflerinin vekaleti

Kısım şeflerinin vekaleti konusunun önemli bir konu olduğuna dikkat çeken YOLDER Genel Başkanı Özden Polat da, şöyle konuştu: "Kısım şeflerinin vekaleti konusu önemli bir sorun. Bir kişi birkaç işi birden yapıyor. Yolservis kendi sorunlarını kendi çözmeye çalışıyor bundan kimse-

nin haberi olmuyor. Bazen üç bazen iki kısma vekalet ediyor. Birşey olduğunda da 'Ben bunu yapamam' diye bakmıyor. Sorunu çözmeye bakıyor. 97 tane sürveyan açığı var ama 34 tanesi için kadro açıldı. Biz bu sorunları daireye ilemediğimiz için muhtemelen onlar da kendi kendilerine personel planlaması yapıyorlar." 7. Bölge'nin sorunlarını iletmesi açısından diğer bölgelerden daha girişimci olduğunu da belirten Özden Polat, "Sorunlarımızı dile getirmeyi kendi olanaklarımızla çözmeye kalkarsak bir yerde tıkanır kalırız. Mutlaka paylaşmamız anlatmamız gerekiyor. Ben bu sorunları dile getirdiğiniz için teşekkür ederim" dedi.

Bize mutlaka bilgi verin

YOLDER temsilcilerinin dile getirdiği sorunları dinleyerek notlar alan 7. Bölge Müdürü Enver Timurboğa, bu ziyaretten mutluluk duyduğunu, doğrudan iletişimin sorunları çözmek için önemli bir adım olduğunu belirtti. Giysilerin dağıtımına ilgili sorunun iletildiği an ilgili birimi telefonla arayan Timurboğa, konunun kısa sürede çözüleceğini belirtti. Motorlu drezin konusundaki sorunun genel bir konu olduğunu söyleyen Timurboğa, "Yine de yapılacak ne var bakalım bu konuda" dedi. Garanti süresi dolan araçlarla ilgili olarak da araçların Ankara OSTİM'e gönderilebileceğini belirten Timurboğa işçilerle yaşanan sürüşme için de şunları söyledi. "Keşke sorunu yaşadığınızda bize hemen iletseydiniz. Yaşadığınız sıkıntılar basit şeyler değil. Bize yaşadığı an mutlaka bildirin. Size bir telefon kadar uzağız. Konuyu sıcaklığına çözmek daha kolay" dedi.

Görüşme bu ziyaretlerin yıl içinde, tekrarlanarak karşılıklı görüş alışverişinde bulunulması dileğiyle sona erdi.



Afyon'da kullandığı motorlu drezinle kaza geçiren Nizamettin Esen, tüm demiryolcularının sesi oldu...

Motorlu drezinler devrini tamamladı

Nizamettin Esen, Afyon'da 72 Yol Bakım Onarım Müdürlüğü'nde görevli. Esen, demiryollarında "tekeri döndüren kişiler" olarak tanımlanan bir yolcu, o bir kısım şefi. 27 yıldır, görev yaptığı her yerde tekerin 7 gün 24 saat, güvenle dönmesinden sorumlu olarak çalışıyor.

1985 yılında işe başlayan Nizamettin Esen, Demiryolu Meslek Okulu'nun yol bölümünü bitirmiş. Ardından Karabük'te yol sürveyanı olarak mesleğe başlamış. Karabük merkezden Afyon'a gelmiş. 1998-2011 sonuna kadar Afyon'da görev yapmış. Esen, kısa bir süre önce yol kontrolü için çıktığı motorlu drezinle kaza geçince büro şefliği görevine geçmiştir.

Nizamettin Esen "27 yıldır kısım şefi olarak çalışıyorum" dedik ya yazımızın başında. Kendisine soruyoruz, "Nedir kısım şefliği, nasıl ortamda çalışır, haftanın kaç günü iştedir, yoldadır?" Biz soruyoruz o anlatıyor...

- Yol kısım şefi, yol tamirat işlerini yapan kişidir. Ortalama 50-60 kilometre arasındaki bir yoldan sorumludur. Sürekli olarak yolun, trenin güvenli bir şekilde geçmesi için yolun trafiğe açık olmasını sağlamak ana görevlerindendir. 105 Nolu genelge gereği, bizim de bir ay içinde 10 kez yolu kontrol etme zorunluluğumuz bulunuyor. Planlı bir çalışma yoksa haftanın en az iki günü yol gözetim ve kontrolüne gider kısım şefleri. İki gün motorlu drezin, bir gün de tren ya da makine turnesine çıkılır. Eğer yolda bakım varsa haftanın yedi günü iştedir. Gece de çağrılabilirsiniz işe, gündüz de. Hiç belli olmaz. En büyük sıkıntısı budur zaten işin, ne zaman işe çağrılacağınızın belli olmaması."

- Bayram seyran yok yani size...

- Elbette. Bayram tatilleri hiç yok. Hele uzun tatiller bizim için



daha zordur. Yolda sorun oldu mu işçi bulmak en büyük sıkıntı.

- Sizde de sürveyan eksikliği sorunu var değil mi?

- Herşey standarda uygun olsa, sıkıntı asgariye iner. Ama en büyük sıkıntı ekip ve ekipman eksikliği ve branşlaşmış eleman bulunamaması. Örneğin dediğiniz gibi yol sürveyanının her kısımda olması gerekiyor norm kadrolara göre. Ama şu an bizim şubede hiç yok. Kısım şefinin normal hat kontrolü ve büro işleri tüm zamanını alır. Buna planlı çalışmaları da ekleyince ekiplerin başına verecek eleman sıkıntısı ortaya çıkıyor.

- Kısım şeflerinin sorunları nelerdir?

- Bir kere mesai kavramı yok. 24 saat göreve hazır bulunmanız gerekiyor. Branşlaşma yok. Yol bakım onarım şefliğinde, yol dairesinin altında yaklaşık 40 şube var. Bunun ucu mutlaka bize kadar iner. Hemen hemen bütün servislerle bağlantılı olmamız gerekir. Normalde ana görevimiz

yol bakım, onarım işidir ama maalesef orada kalmaz o iş. Personel sıkıntımız bu kadar değildi eskiden. Mesela motorlu drezinle yola çıkıtığınızda karşınıza çıkan her sorunla baş etmek üzere çıkarsınız. Gerekirse elinize kazma kürek alır, yolu açarsınız.

- Kendi işiniz dışında her işi de yapıyorsunuz yani. Yeter ki yol açık olsun...

- Evet, öyle ne yazık ki. Yol bakım onarımın ana işi yoldaki tamirat işidir. Başka işlerle uğraşmaktan kimi zaman kendi işimizi



yapamaz hale geliyoruz.

Drezinlerle yola çıkmak...

Nizamettin Esen'den kendisini yoldan ayıran drezinleri anlatmasını istediğimizde acı acı gülüyor. Demiryollarında 1956 yılından beri kullanılan drezinleri kullanmak zorunda olmanın ne kadar sıkıntı yarattığını anlamak hiç zor değil sözlerinden.

"Hiç güvenli olmayan bir araç" diyerek başlıyor söze...

"Drezinle yol birbiriyle bağdaştır. Drezinle gitmek bizler için aslında çok normal bir olay. Ancak çok güvenliksiz. En ufak bir sarsıntıda yoldan çıkar. Çünkü çok hafiftir. Kısım şefiyim deyip de drezinle kaza yaşamamış kişi neredeyse yoktur demiryollarında. Sıcak soğuk koruması yoktur, bu nedenle bu araçları kullanıp da romatizması olmayan yolcu da yoktur aramızda. Hızı ortalama 40 kilometredir. Emniyet sistemi yoktur. Mekaniktir yani el gücüyle durur. Bizim olayımızdaki gibi ani bir durumda durmak zorunda kalırsanız fren mesafeniz de uzayıveriyor."

Nizamettin Esen kaza geçirdikleri gün havanın oldukça sisli olduğunu anlatıyor. Görüş mesafesinin kısa olduğu o gün, yola koyulduklarında karşılarına aniden çıkıveren bir köpek nedeniyle durmak zorunda kaldıklarını ve araçlarının takla attığını dile getiriyor. Kaza anında hemen toparlanmaları, karşıdan o an bir tren gelmemesi, başlarını taşa ya da raya çarpmamalarını büyük bir şans olarak niteliyor.

Drezinlerin demiryollarında trenle karşılaşma olasılığını soruyorum Nizamettin Bey'e.

"Drezine merkezden bir süre veriliyor. O süre dolduğunda sizin hattan çıkmanız gerek. Üstünüze

tren gelebilir çok büyük bir ihtimal. O zaman hemen, yoldan kol gücüyle çıkartırsınız drezin. Turne için kullandığımız bu araçların yerine mobil demiryolu araçları alınmaya başladı ama onlarla da turne yapmak zor" diyor.

Böyle bir kazanın bir daha yaşanmaması için motorlu drezinlerin sistemden kaldırılması gerektiğinin altını çiziyor Nizamettin Esen. "Motorlu drezinler çağın çok gerisinde araçlar. Can ve mal güvenliğine uygun değil. Drezinde olup da romatizmal hastalığı olmayan yok. Neden yolcular böyle sağlıksız ve güvenli araçları kullanmak zornoda kalsınlar ki?" diyor.

Yaşadıkları kazadan sonra araçlarının yine de ciddi bir revizyondan geçtiğini anlatıyor Esen. Anlaşılan o ki, o araç yine yola çıkacak... Araçların eskiden özel ekiplerce tamir edildiğini söyleyen Esen, şimdilerde tamiratın piyasada işi çok da bilmeyen tamircilerce yapıldığını ifade ediyor. Uzman kişilerin yapması gereken işlerin rastgele kişilerce yapılmasının getireceği sıkıntıya dikkat çekiyor.

Drezin kazasından sonra omuzuna takılan metal parçanın kendisinin apoleti olduğunu gülererek belirten Nizamettin Esen'e "Kısım şefliğinin en güzel yanı nedir?" diye sorduğumda, yüzü gevşiyor...

"İşyeri amiri olarak özgürlüğümüz var. Bahar geldiğinde ter temiz havayı içimize çeker, trenlerin güvenli bir şekilde yol aldığını görür ve huzurla dolarsınız.

Hele ekibiniz de iyiye, emeğinizin karşılığını alıyorsanız bütün yorgunluğunuz sıkıntınız gider. Bu tüm sıkıntılara değer işte..."



TCDD 7. Bölge Müdürü Engver Timurboğa, 32 yıldır Devlet Demiryolları'nda görev yapıyor

Buharlı trenden hızlı tren dönemine

TCDD 7. Bölge Müdürü Enver Timurboğa 1953 Sivas doğumlu. Ankara Devlet Mühendislik ve Mimarlık Akademisi, İnşaat Mühendisliği'nden mezun olan Timurboğa mühendis olarak başladığı demiryollarında 32 yıldır hizmet veriyor. Müdürlüğün tarihi binasında, Haydarpaşa Yol Atölyesi tarafından büyük bir özenle dekore edilmiş odasında söyleşiyoruz Timurboğa ile.

YOLDER Genel Başkanı Özden Polat ile birlikte, TCDD'de geçirdiği 32 yılı, Afyon'daki çalışmaları konuşuyoruz...

Çıraklık Okulu'yla demiryolu-na merhaba

Ailenizde demiryolcu var mı, siz demiryollarıyla nasıl tanıştınız?

- Benim ailemde dayım demiryolcuydu. Ben TCDD Sivas Çırak Okulu mezunuyum. İzmir'de de vardı bu okuldan.

- Bu okulda Demiryolu Meslek Lisesi gibi başka bir ekol sanırım.

Evet öyle de denilebilir. Meslek okulları çok eski tabii. Bizimki işçi statüsünde mezun veriyordu, meslek okulları memur statüsünde mezun veren okullardı. Ailem babam küçük bir esnafı. Dayım demiryolcuydu benim. Belki ondan esinlendi babam. İş garantiliydi sonra. Çıraklık okuluna verdi beni. Gündüzlü bir okuldu. Bizim zamanda gündüzlüydü sonra yatılı da açıldı ama ailem Sivas'taydı onun için gündüzlü gitmiştik okula.

Hem çalıştım hem okudum, sonra Ankara Devlet Mimarlık İnşaatı bitirdim. O zaman da



7. Bölge Müdürü Enver Timurboğa mesleğe Sivas'taki Demiryolu Çıraklık Okulu'yla adım atmış.

gündüz çalışıyordum yine demiryollarında. Ondan sonra İnşaat mühendisi olarak Sivas 4. Bölge'de Yol Müdürlüğü'nde göreve başladım. Oradan mühendis, yol müdür yardımcısı, yol müdürü Bölge Müdür Yardımcısı, Bölge Müdürü oldum. 2005'te buraya geldim, hala devam ediyor.

- Sivas epey demiryolcu kazandırmış sektöre...

Öyle denilebilir aslında. Sivas'ta travers fabrikası var, hastane vardı, sonra bölge var. Bilhassa travers fabrikası ve bölgenin olduğu tek şehirdir. Örneğin Eskişehir de yalnız lokomotif fabrikası TÜLOMSAŞ var, yine Ankara'da yalnız bölge var ama Sivas'ta ikisinin olması belki teşvik edici oldu.

- Nuri Demirağ'ın da ayrı bir

önemi var tabii demiryolları açısından.

- Elbette, o da Sivaslı. Öte yandan Sivas'a Cumhuriyet'in ilk yıllarından itibaren büyük önem verilmiş. Çok büyük bir vagon fabrikası kurulmuş. Bölge var. Öte yandan Türkiye'nin en büyük demir maden rezervi Sivas'ta. Demirağ'ın memleketinde; Divriği'de.

Siz başladığınızda nasıldı demiryollarında ortam, şu an geldiği noktayla karşılaştır mısınız?

O zamanlar tek buharlı tren çalışıyordu, yollarda ahşap ve demir traversler vardı. Demiryollarının şimdiki durumuyla hiç mukayese edilmez. 60'lık raylar vardı yine. Şimdi tamamı beton traversler. Hele yatırımlar çok ileri seviyede ve her bölgede devam ediyor.

Hızımız dört misli arttı

Yol yenilemeleri büyük bir hızla bizim bölgede de sürüyor. Bölgemizde altyapıyı iyileştirmek suretiyle 1936 tarihine ait Sandıklı - Kaklık yol kesiminde yüklenici firma tarafından yol yenileme çalışmalarına 2012'de başladı. İlk defa oluyor.

Kaklık'ta lojistik merkezimiz, yükleme boşaltma tesislerimiz var. 85 kilometre yol yenilemesi yapıldı 2011 ve 2012 yılında.

Alt yapı iyileştirilmesi sonucu standartlar yükseldi. Hızımız 30 kilometreydi bugün 120 kilometreye uygun yol yapıldı. Dört misli

hız artırılmış oldu yol sayesinde.

Ağırlıkla yük taşıyoruz

- 7. Bölge hangi kentleri kapsıyor hizmet alanı olarak?

Müdürlüğümüzün Merkez Afyon, Eskişehir - Afyon - Horozluhan (hariç), Alayunt - Balıkesir (hariç), Kütahya - Seyitömer, Tavşanlı - Tunçbilek, Afyon - Dumlupınar, Afyon - Kaklık, Karakuyu - Burdur - Isparta arası 1149 kilometre de faaliyet gösteriyoruz. Anahattın; 828 kilometresi beton, 297 kilometresi ahşap ve 24 kilometresi demir traverslidir.

Kavşak noktası burası. Yük ağırlıklı çalışıyoruz. Kütahya, Afyonkarahisar, Tavşanlı, Akşehir, Dursunbey yükte ağırlıklı çalıştığımız şehirler. Yükte de Tunçbilek'te kömür, Değirmenözü'nde boraks ve türevleri, Kütahya / Azot'tan seramik, gübre, manyezit,

- YHT'le bağlantınız ne durumda?

YHT Polatlı - Ankara - İzmir hattının birinci etabı, Polatlı. Hızlı Tren Polatlı'ya kadar geldi. 1. Etap Polatlı - Afyon hattı. İhalesi yapıldı, sözleşmesi imzalandı. İstimlak çalışmalarına başladık. Önümüzdeki günlerde inşasına başlanacak. 1080 iş günü bu hattın tamamlanmasının süresi. Üç yıla yakın yaklaşık.

İkinci aşaması da Afyon - Uşak, üçüncü aşaması Uşak - İzmir. Toplam üç etap. Polatlı kavşak oluyor. Hem Afyon hem Eskişehir ayrılacak. Ankara - İzmir 1,5 saate düşecek.

- Siz hızlı trene bindiniz mi? Yıllardır buharlılarla çalışan bir demiryolcu olarak ne hissettiniz?

Ben işim gereği bir yerlere gideceksem olabildiğince trenlerle giderim. Bu yıllardır böyle. Hızlı trene de bindim, gerçekten çok güzel, fevkalade.



Çavuşlugöl'den kömür, Afyon'dan ağırlıkla mermer taşıyor. Ama burada en önemlisi Tunçbilek kömür ve Demirmenözü boraks taşımaları. Yıllık programımız 3 milyon ton.

- Demiryolunda bu taşıma daha ekonomik değil mi?

Karayoluyla mukayese edilemez. Mermer de Kaklık - Afyon, Afyon-Kaklık arasında taşıyoruz. Kaklık'ta çok büyük traverten ocakları var.

- 7. Bölgede kaç kişi çalışıyor?

Bölgemizde 50 kadrolu, 970 sözleşmeli 1020 memur 689 işçi, toplam 1709 personel görev yapmaktadır.

Demiryollarımızın geldiği nokta gurur duyulacak bir nokta.

Sorunları bize iletinler

- YOLDER'in üyesi olan yol personeli, bugünkü ziyarette size sıkıntılarını dile getirdiler. Zannediyorum sorunları dile getirme konusunda bir sıkıntı var. Bir iletişim sorunu mu var?

- Aslında sorun olduğunda yol müdürümüze de ulaşılabilir ama bizim yol personeli fedakardır kışın kar yazın güneş üzerlerinden eksik olmaz. Sorun nede niyle işini aksatmaz yeter ki yol açık kalsın. Yani bu durumu buna





bağlayabiliriz, bu fedakarlığı çilekeşliğini. Yoksa bize o aşamada telefon etse, müdahale ederiz sorunlara.

- Yani sorun yaşandığı an dile getirsinler, içlerine atmayıp bizi arasınlar diyorsunuz?

- Elbette dile getirsinler. Telefonlarımız 24 saat açıktır çünkü. Sıcaklığı sıcaklığına konuşulduğunda başka, olay soğumadan bize iletirlerse daha çabuk yol alabiliriz.

32 yıldır görevde

- Siz çalışma yaşamınız boyunca hep yolda mı görev aldınız?

- Yolun bütün bölümlerinde çalıştım. Hem teknik hem ;ozunda diğer bakımında çalıştım. Yaklaşık 32 yıldır görevdeyim.

- Hangi kentlerde çalıştınız?

Ankara Sivas ve Afyon'da.

- Soğuğu bol bölgelerde görev almışsınız ağırlıkla...

- Sivas'ın kışı ağırdır. Geçen sene özellikle çok ağırdı. Ama Sivas'ın kış şartlarında yolunun açık tutulması büyük uğraş ister. Sivas bölgesi huduttan Kars'a kadar olan büyük bir bölge. Erzurum, Huzurahmet, Sarıkamış, Benliahmet Kars dolayları kışın seyrüsefere açık tutulması büyük fedakarlık isteyen bölgelerimiz. Bizim buralarda oralara oranla o kadar ağır geçmiyor. Kar daha çok etkiler yol durumunu. Burası da soğuktur tabii, çalışanlar etkilenir ama kar daha zordur çünkü yolun kapanmasına neden oluyor.

- Bu yıl yapılan yol çalışmalarından biraz söz eder misiniz?

Alet edavat konusunda açısından imkanlarımız daha iyidir. Burada yolun yüzde 70'ini yenilemiş durumdayız. Halen de yenileme çalışmaları devam etmekte. 2012'de Sandıklı - Kaklık yol yenilemesi devam ediyor. Yine Burdur

- Gümüşgün'de yol yenilemesi devam ediyor. Ayrıca ray kaynağı çalışmaları var.

Bizim en önemli yatırımlarımızdan birisi de Eskişehir - Balıkesir hattında sinyalizasyon elektrifikasyon çalışması. İki kentin arası 330 kilometre. İhalesi yapıldı, işe başlandı. Bu konvansiyonel yani mevcut hat için. Bunların getirisi şöyle olacak. Sinyalizasyonda mevcut çalıştırılan yük ve yolcu trenlerinden daha fazla tren işletilmesi mümkün olacak. Ray kırılması ve yolun geometrik olumsuzluklarını sistem ihbar edecek, kazaların önlenmesini sağlayacak. Elektrifikasyon konusuna baktırsak, dizel işletmesi petrol bakımından dışa bağımlı. Elektrifikasyonda ise bu dışa bağımlı olan enerji kaynaklarımızdan azami derecede istifade edilecek, dövizden tasarruf sağlanacak. Ayrıca trenlerin çekeri artacak. Az tren ile daha çok yük kısa sürede cer edilebilecek. Faydaları olacak.

Kaklık Lojistik Merkezi

Ayrıca Kaklık Lojistik Merkezi inşaatı sürüyor. Birinci etapta lojistik merkezde 90 bin metrekare TCDD arazisine ilaveten 30 bin metrekare de Kaklık'ta kamulaştırma işlemi yapıldı. 120 bin metrekare lojistik merkez alanı oluşturuldu. Çok büyük bir alan.

Birinci Etap kapsamında 26 bin metrekare beton yükleme boşaltma sahası yapıldı. 2 bin 400 metre uzunluğunda altı adet yeni demiryolu yapıldı, iki adet portal vinç yapıldı. Projenin birinci etabında yaklaşık 4 milyon TL harcama yapıldı. İkinci etabı devam ediyor. İkinci etapta, Lojistik hizmet binası, 50 bin metrekare beton saha. 2 bin metre ihata, 6

bin metrekare rampa, 7 bin metrekare peyzaj çalışması yapılacak.

İkinci etap tamamlanınca 250 bin ton yıllık gelen giden yük, 1 milyon tona çıkacak yani dört katına çıkmış olacak. Şu anda miktar 250 bin ton civarında.

- TCDD mi işletecek, ne kadar geliri hedefliyorsunuz?

- Rakam vermeyeyim ama kapasite dört kat artacak. Yükleme boşaltma kapasitesi. Denizli için lojistik merkezi çok önemli. Lojistik merkezi yükün elleçlendiği yerler, karavanların, konteynırların indirip bindirildiği yerler. Tamamlandıktan sonra yer tahsisi, kiralınması düşünülecek. Şu an ikinci etap sürüyor. Tahmini

anda hızlı tren çalışmalarında Arifiye'ye kadar gidiyor yolcu trenlerimiz. O nedenle kapasitemiz şu sıra düştü. İzmir treni başladı, Konya-Afyon-İzmir Mavi treni. gayette iyi doluluk oranı iyi. 16 Ağustos'ta başladı. Tuttu da tren. İzmir - Afyon sanıyorum 7, 7.5 saat sürüyor.

Yeni yatırımlar da var bölgenizde. Biraz söz eder misiniz?

Bizim burada bu dönemde yine çok güzel ve önemli tesisler yapıldı. Şu dönemde Afyon'daki hizmetlerin ne kadar önemli olduğunu belirtmek istiyorum. Bu tesisler 1894'de yapılmış ama 1992'de bölge olduktan sonra, hiç-



elleçlemenin dört misli artacağını söyleyebiliyoruz. 2013'ün Mayıs ayında biteceğini tahmin ediyoruz.

Bölgedeki demiryolu Hicaz yolunun devamı

- Bu bölgenin demiryolları için önemi nedir?

Demiryolu Afyon'a 1894'de gelmiş Hicaz demiryolunun devamı. Bunlar kuruluş aşamasında yapılan binalar 1992'de bölge yapılmış buralar. Bu binalar bölge müdürlüğünün işlerini görecektir şekilde tasarlanmış. 1892'de yapılmış. Buralar tescilli bina. Arkadaşlar korumuş bana kadar. Haydarpaşa Yol Atölyesi yapmış bu odadaki kaplamaları. Masada duvarda TCDD amblemi var Binamız tescilli bina. Şehir garı da eski, restorasyon çalışmaları var. Garın içinde demiryolu müzemiz de var.

Afyonluların demiryoluyla ilişkisi nasıl?

Afyonun yolcu açısından İstanbul, demiryolu tercihi var. Şu

tesisler. Yıkama tesisi 3 milyon TL'ye yapıldı. Tekerlek - Torna 10 milyon TL.

Bir de karşıya Statik binası yapıldı yeni. Bu da ultrasonik olarak dingil tekerleklerdeki çatlaklar ve olumsuzlukları tespit etmek amacıyla yapıldı. Türkiye'de buradan başka Ankara ve Malatya'da yapıldı. Yaklaşık 13 milyon TL'ye mal oldu. Türkiye'deki üç tesisten birisi. Şu dönemde Afyon bölgesinde yapılan çok önemli yatırımlar bunlar.

Yeni tesislerde tekerlek torna da beş tane çalışan var ama yaptığı iş çok önemli. Teknolojik donanıma sahip. Hızlı tren üssünün dahi tekerlek tornası burada yapılıyor. Geçenlerde Ege Ray'ın tekerlek tornası da geldi. Yıllık yaklaşık 500 adet tren seti, vagon, lokomotif, jeneratör vagonu tekerlek tornası yapılıyor. Bu konu çok önemli hadiselerde eğer bakım görmezse buden dediğimiz kısmı, her an dray dediğimiz yoldan çıkma olayı yaşanabilir.

Şimdi biz tekerleklerdeki sorunu sesle ve görece saptıyoruz. Buradan geçerken tünelden tekerleklerdeki bandajdaki çatlak dahil buraya bildiriliyor. Ondan sonra vagon atölyesine gönderiliyor. Periyodik bakımın dışında dingil ve bandajdaki bir olumsuzluğu temsil ediyor. Buradan geçen bütün diziler gerek yukarıdan Balıkesir hattından Afyon üzerinden Adana'ya giden trenler, uşak üzerinden Ankara'ya giden trenler hep bu tesisin içinden geçiyor.

Demiryolu sizin için ne ifade ediyor?

Bizim için bambaşka bir duygu demiryolcu olmak. Yaşam tarzımız olmuş artık. Sesini de duyar, sarsıntısını da hissederiz. Olmazsa olmaz hayatımız için demiryolları.



Gümüşgün-Burdur arasında toplamda 30 işçi ile ortalama günde 627 metre yol yenilemesi gerçekleştirildi

Gümüşgün-Burdur yolunu kendi imkanlarımızla yeniledik



Yol Daire Başkan Yardımcısı Ersoy Ankara, Bölge Yol Müdürü Yıldır Başol ile birlikte yol yenileme bölgesini ziyaret ederek çalışmalar hakkında bilgi aldı.

• Serdar Yılmaz

Ok yaydan çıkmıştı bir kere. Bu poz yapılacaktı ! Programa Eylül 2012 tarihinde alınmış olmasına rağmen malzeme temin

edilememesi nedeniyle 30 Ekim 2012 tarihinde bulunabilen 26 işçi ile başlandı. 21 Aralık 2012 tarihinde 37 iş gününde toplam 23 bin 203 metre yol yenilemesi (el

pozu) yapılarak ortalama olarak 627 metre performans yakalandı.

İstenilen 40 günlük yol kapamanın imkansızlıklar nedeniyle alınamaması, kışın kendini hissettirmesi, yağmur, çamur, işçi yokluğu gibi sebepler bir tarafa bırakıldı. Çünkü emir demiri kesmişti yine. "Bu poz yapılacaktır..."

Bütün zorluklara rağmen başlandı 23 bin 203 metre yol yenilemesine.

Ayaklarımızda yarım kilo balık çamuru önemli değildi. Islanmak bile çamurdan iyi sayılabilirdi. Yürümek, ancak bu kadar zor gelebilirdi insana.

Toplamda 30 işçi ile ortalama günde 627 metre yol yenilemesi yapabilmek...

Hızlı Yol Yenileme Makinesi ile 720 metre ortalamanın normal sayıldığı bir ortamda, hem de bu kış gününde. Kendimizle gurur duymamız için başka bir neden aramamıza gerek yok sanırım.

Bölgemizde yapılan bütün pozlara bizden en az dört arkadaşımız görevli olarak giderken Gümüşgün - Burdur arasında yapılan yol yenileme çalışmalarımıza diğer işyerlerinden yardımcı sadece bir arkadaşımız katılabiliştir. Üstelik mıntıkamızda Kaklık Gar Lojistik Merkezi, Sandıklı - Goncalı pozu ve Dinar Garın yollarının yenilenmesi de

bu işe bonusken...

"Tamamen kendi imkanlarımızla yapıldı" diyebileceğimiz bu pozda çalışan en küçüğünden en büyüğüne kadar bütün ünvanlardaki arkadaşlarımızı en kalbi duygularımızla tebrik ediyoruz. Çalışma hayatlarında daha büyük başarılarına imza atmalarını temenni ediyoruz.



"Demiryolcunun ailesi plan yapamaz, yapsa da uyamaz"

Van ve Muş'tan sonra konuştuğumuz bir başka yol arkadaşımız Afyon'dan. Nizamettin Esen'in eşi Reyhan Hanım ve çocuklarıyla yol hallerini konuşuyoruz.

Söyleşi: Saadet ERCİYAS

Afyon'daki şefi Nizamettin Esen'in evinde eşi Reyhan Esen'le görüşüyoruz. Reyhan Hanım Çobanlar İlçesi Kaymakamlığı'nda görevli.

Nizamettin Bey ile 15 yıldır evliler. Kızları Beyza ilköğretim 3'e, oğulları Giray 6. sınıfa gidiyor. Kısa bir süre sonra çocuklar da oyunlarını bırakıp yanımıza geli-

yor, sohbetimize katılıyorlar. Beyza konuşurken yaptığı güzel resimleri de gösteriyor bize.

Evlenmeden önce yavaş olduğu için seyahatlerinde treni pek kullanmadığını dile getiren Reyhan Hanım, evlendikten sonra da trene hiç binmemiş. Daha doğrusu fırsat bulamamış.

Nizamettin Esen'in işyerinde yaptığımız sohbetten söz ediyoruz



Reyhan Hanım'a. Bir kısım şefiyle evli olmanın zorluklarını soruyoruz. Verdiği yanıt oldukça tanındık.

"Zor" ilk kelimesi oluyor Reyhan Hanım'ın da. "Özel yaşamımız yok. Plan yapamıyoruz. Bazen alışverişe çıkıyoruz, telefon geliyor. Bizi bırakıp geri döndüğünü çok bilirim."

Afyon'da demiryolcu ailelerin iletişimlerini soruyorum. Reyhan Hanım, kendisinin de çalışan bir kadın olması nedeniyle pek fazla

ziyaretlere gidemediklerini belirtiyor.

"İşten geldiğimizde yemek, ev işi derken zaman nasıl geçiyor anlamıyoruz. Çocukların dersleri oluyor. Nizamettin Bey'in pozu olduğunda çok yoğun oluyor, çocuklarla benim daha fazla ilgilenmem gerekiyor. Burada sadece bir aile ile görüşebiliyoruz o da istediğimiz sıklıkta olmuyor ne yazık ki. Kimi zaman yemekler oluyor ama onlara da gidemiyoruz."

Reyhan Hanım işleri nedeniyle hiç ortak izin kullanamadıklarını belirtiyor. Eşinin izne çıkıp çıkamayacağını belli olmaması nedeniyle plan yapmakta zorlandıklarını dile getiriyor. Bir yaz tatilinde gidebildikleri Devlet Demiryolları'nın Akçay'daki tesislerinin güzelliğinden söz ediyor. Reyhan Esen, en büyük özlemlerini ise "Ailecek bir trene binip, zaman sorunu ve iş stresi olmadan, keyifle bir yolculuk yapmak" diye belirtiyor.



Afyon'daki çalışma, kurumumuzda alt yapının da yenilediği, ilklerin yaşandığı çalışma olma özelliğini taşıyor

Goncalı-Sandıklı arasında örnek bir yol yenileme çalışması

• Vedat SUVAY Yol Bakım
Onarım Şefi

Anadolu'daki ilk demiryolu olan İzmir - Aydın hattının devamı Goncalı - Karakuyu arası İngiliz demiryolu şirketi tarafından 1890 yılında inşa edilmiş ve 1934 yılında millileştirilmiştir. Alsancak - Eğirdir hattının millileştirilmesi ile birlikte hattın devamının sağlanması için Afyon - Karakuyu arası 1934 yılında inşasına başlanarak 1936 yılında tamamlanmıştır.

Mevcut hatta 1935 yılında

olan ilgiyi azalmasına neden olmuş bunun neticesinde yolcu trenleri 2008 yılı ağustos ayında seferden kaldırılmıştır. Yük trenleri çalıştırılmaya devam eden hatta günde ortalama üç tren çalıştırılmasına rağmen sık sık deray hadiseleri yaşanmaktaydı.

İlklerin yaşandığı çalışma

Sandıklı - Dazkırı arası 105 kilometre, Dazkırı - Goncalı arası 85 kilometre toplamda 190 kilometre yolun yenilenmesi demiryollarında ilk defa özel sektör eli-

faaliyete girmesi 6 ay gibi bir sürede tamamlanmış olup çalışmalara 2010 yılı şubat ayı sonunda başlanmıştır.

Çalışmaları sırası ile anlatmak gerekirse eski yol ekskavörler ile sökülerek işe başlandı sonrasında geoteknik rapor doğrultusunda kazı çalışmaları yapıldı. 0.50 - 2.00 metre arasında taş ocaklarından patlatma suretiyle temin edilen taşlar kamyonlarla hatta taşındı. Taş dolgu bittikten sonra ikinci aşama 0.40 metre kalınlığında alt temel seçme malzeme serildi ve sıkıştırıldı.

Üçüncü aşama ise subbalast dediğimiz ince malzeme olup 0.30 metre kalınlığında optimum su içeriği sağlanarak serildi ve sıkıştırıldı.

Dördüncü aşama bir tabaka balastıne kamyonlara demiryolu

güzergahına taşınan balast 0.15 santimetre kalınlığında serildi.

Şantiye sahalarında hazırlanan 36 metre uzunluğundaki paneller vagonlarla koyulacakları yere kadar getirildi ve ülkemizde daha önce bir benzeri hızlı tren inşaatında gördüğümüz panel serme makinası ile de vagonlardan yola indirilmiş ve hattın döşenmesi işi tamamlanmıştır. Akabinde balast takviyeleri, tamiyat çalışmaları ve kaynak işlemleri bitirilerek hat güzergahı son şekli almıştır.

Yenilenen hatlar sonrası livre hızı 30 km/saat'ten 120 km/saat'e çıkartılacak, seyir süresi 7 saatten 3 saate indirilecek, hat kapasitesi 3 kat arttırılacak ve bakım maliyetleri önemli ölçüde azaltılmış olacaktır.



üretilen 39.520 kg/metrelik raylar bulunmaktaydı. Hattın tamamı ahşap traversli olup yıllar itibari ile çoğu teknik ömrünü tamamlamıştı. Hatta kullanılan balast ise kireç taşı olup altyapı sorunları nedeniyle fonksiyonunu yerine getirememekte idi.



Köprü, menfezler ise bakıma muhtaç ve kullanılamaz hale gelmişti. Mevcut hat güzergahında zeminin yapısı nedeniyle sık sık problemler yaşanmakta olup yol bakım ve onarım çalışmalarından istenen verim elde edilememektedir. Hatta alt yapı ve üst yapı sorunlarının birleşmesi nedeniyle saatte 25 kilometre tekayyüdat konulmuş bunun sonucu olarak Afyon - Denizli arası seyir süresi 7 saate çıkmıştır.

Seyir süresinin uzaması işletmecilik kabiliyetini de olumsuz yönde etkilemiş ve yolcu trenine

le yapılan bir poz olması nedeniyle ilklerin yaşandığı bir çalışmadır.

İlkler diyoruz çünkü kurulumumuzda yıllardır pozlar yapılmakta ancak altyapı iyileştirilmesinin içinde olduğu bir poz bugüne kadar olmamıştı. Bunca yıl bizler aslında sadece üst yapı pozları yaparak yolun asıl sıkıntısının kaynaklandığı alt yapıyı görmedik. Bu çalışmalar sırasında gördüğümüz ve sizlerin de fotoğrafta gördüğünüz şekilde tarla toprağı üzerinde yıllarca tren işletmeciliği yaptık.

TCDD Genel Müdürlüğü Yol Dairesi Başkanlığı girişimleriyle, 190 kilometrelik hat kesimi olan Sandıklı - Dazkırı , Dazkırı - Goncalı arası için iki ayrı ihale yapılmış ve her iki ihaleyi kazanan firma ile 2009 yılı eylül ayında sözleşme imzalanmıştır.

Yer teslimi, şantiye ve beton travers fabrikasının kurulması, proje hazırlanması, zemin etütlerinin yapılması, taş ocaklarının



YOLDER web sitesiyle internette ve sosyal medyada

Değerli YOLDER üyeleri,
Biliyorsunuz, derneğimizin web sitesi yenilendi. Sade ve kolay bir arayüze sahip web sitemizin adresi <http://www.yolder.org.tr>

Yeni web sitemizde, siteyi ağırlaştıran ve açılırken zorluk yaratan forum sayfası bulunmuyor. Dernek üyelerimizin yazışabilmesi, fotoğraf paylaşımında bulunması için son bir yıldır daha da aktif hale gelen sosyal medya da yani Facebook'ta açılan sayfamızı kullanıyoruz. Facebook sayfamızın adresini hatırlatmak istiyoruz:

<https://tr-tr.facebook.com/yolder.merkez>

Bütün paylaşımlarımız ve fotoğraflarımız için sosyal medyadaki sayfamıza gönderilerinizi bekliyoruz. Saygılarımızla...



Berlin'de düzenlenen dünyanın en büyük demiryolu araçları ve teknolojisi fuarı Inno Trans'taydık

Dünyanın demiryolu teknolojisi bu fuarda

Gazete YOLDERİZ fuarda dağıtılan tek Türk gazetesi oldu



Demiryolu Yapım ve İşletim Personeli Dayanışma ve Yardımlaşma Derneği (YOLDER), Berlin'de düzenlenen 9. Inno Trans Fuarı'na periyodik yayın organı Gazete YOLDERİZ ile katılarak bir ilki gerçekleştirdi. YOLDER Genel Başkanı Özden Polat, fuarda yer alan tek Türk gazetesinin Gazete YOLDERİZ olmasından gurur duyduklarını belirtti.

Demiryolu teknolojileri, araç dizayn, kamu taşımacılığı, yatırım ve tünel teknolojileri olmak üzere beş ana bölümde düzenlenen fuarda TCDD yol personelinin üyelerinden oluşan sivil toplum örgütü YOLDER'in periyodik yayın organı Gazete YOLDERİZ de özel bir sayıyla yer aldı. Gazete, fuar alanındaki üç basın merkezindeki (Trade Press Center) standlarda yer alarak fuar katılımcı ve ziyaretçileriyle buluştu.

Gazeteleriyle fuara Türkiye'den katılan tek sivil toplum kuruluşu olduklarını belirten YOLDER Genel Başkanı Özden Polat, "Böylesi bir fuarda yayın organımızla yer alarak yol personelinin sesini duyurmuş olmaktan gurur duyduk" dedi. Polat, "Fuarın 5.2, 14.1 ve 21B hollerinde bulunan üç basın merkezinde dünyanın sayılı demiryolu dergi ve gazetelerinin arasında Türkiye'den bir sivil toplum kuruluşunun yayın organıyla yer alması dikkat çekti. Dernek olarak hedefimiz iki yıl sonra 2014'te düzenlenecek fuara bir standla yer almak istiyoruz" diye konuştu.

Gazete YOLDERİZ'in yer aldığı basın merkezlerini ziyaret eden TCDD Genel Müdür Yardımcısı İsa Apaydın ve TCDD Yol Dairesi Başkanı Selahattin Sivrikaya, YOLDER Genel Başkanı Özden Polat'ı kutladı. TCDD Genel Müdür Yardımcısı İsa Apaydın, "TCDD'nin yol personeli arkadaşlarımızın yayınladığı Gazete YOLDERİZ'i böyle önemli bir fuarda görmek bizleri gururlandırdı. TCDD'nin değerli yol personelinin emek yoğun çalışmalarının anlatıldığı gazetenin yöneticilerini tebrik ediyoruz" dedi.



Saadet Erciyas

"Fuarlar ve kongreler şehri" tanımını fazlasıyla hak eden Almanya'nın başkenti Berlin, 18-21 Eylül 2012 tarihleri arasında dünya demiryolcularını ağırladı.

İki yılda bir düzenlenen ve alanında dünyanın en büyük fuarlarından biri olan Inno Trans 9. Uluslararası Demiryolu Teknolojileri, Sistem ve Araçları Fuarı Messe International fuar alanında gerçekleştirildi.

1996 yılından bu yana düzenlenen ve bu yıl yaklaşık 142 bin metrekarelik bir alanda düzenlenen fuara 49 ülkeden 2 bin 300'ün üzerinde firma katıldı.

Fuarda bu yıl da demiryolları deyince akla gelebilecek her türlü malzeme sergilendi. En küçük vidadan raylara, lokomotiften vagonlara, iş güvenliği malzemelerinden demiryolu yayınlarına kadar her şey...

Türkiye dikkat çekti

Fuarın en çok ilgi gören alanı ise hiç kuşkusuz vagon ve lokomotiflerin raylar üzerinde sergilendiği açık hava bölümü oldu. Söz konusu alanda bu yıl ilk kez, Türkiye'nin biri özel diğeri devlet eliyle yapılmış iki ürünü de sergilendi.

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları'nın (TCDD) General Elektrik (GE) firmasıyla ortaklaşa gerçekleştirdiği dizel elektrik ana hat lokomotifi ile Bursa'dan Durmazlar firmasının yaptığı tramvay, İpekböceği (Silkworm) yetkililerin belirttiğine göre büyük ilgi gördü.



Ankara'dan Berlin'e TCDD çıkartması

2023 yılında demiryolları alanında da dünyanın ilk on ülkesi arasına girmeyi hedefleyen TCDD bu yıl fuara yaklaşık 200 kişilik bir ekiple katıldı. TCDD'nin "Türk holü" de denilen 8.2 nolu hol'deki Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayii A.Ş. ile (TÜLOMSAŞ) ortaklaşa açtığı stand, dünyanın 10 ülkesi arasında yer almak gibi iddialı bir

hedefi olan ülkenin standı olarak oldukça mütevazıydı. Bu mütevazılık katılımcıların dikkatinden kaçmadı.

TCDD Genel Müdürü Süleyman Karaman, açılışta yaptığı konuşmasında standın demiryollarını ifade edecek bir yer olmadığına vurgu yaparken, standın daha çok bir iletişim noktası gibi görülmesini istedi.

"Almanya'nın göbeğinde biz de varız demeye başladık bu yıldan itibaren, gelecekte daha da büyüyecek gelecek inşaallah" diyen Karaman, fuara gelen ekip-teki bürokratlara da ilk günden bir ev ödevi vermeyi ihmal etmedi. Herkesten bölümleriyle ilgili rapor isteyen Karaman şunları söyledi demiryolculara:

"Lütfen buradaki herkes kendi bölümünde teknolojiyle, işletmeyle ilgili gelişmeleri bir not etsinler, herkesten bir rapor isteyeceğim. Karar verdim arkadaşlarla, bunu kitap haline dönüştürecek. O kadar önemli. Ve bizim Almanya'da teknoloji fuarındaki gelişmeleri anlatan bir kitabımız olacak. Dolayısıyla da inşaallah bundan sonraki fuarlarda daha çok teknoloji geliştirerek demiryolları sizin çalışmalarınızla öngörülerinizle daha da gelişecek."

TÜLOMSAŞ'tan yatırım

TCDD ile ortak olarak stand açan TÜLOMSAŞ Genel Müdürü Hayri Avcı ise fuara 2004 yılından bu yana katıldıklarını ve bu yıl ilk defa fuara ürün getirdiklerini söyledi. Avcı, General Elektrik firması ile ortaklaşa geliştirdikleri dizel elektrikli lokomotifin şimdiden 30 sipariş aldığını belirtti.



TCDD Genel Müdürü Süleyman Karaman, fuara gelen ekipteki herkesten kendi bölümleriyle ilgili olarak gördüklerini yazıya dökmesini istedi. Toplanan bilgilerin daha sonra bir kitaba dönüştürüleceğini belirtti.



Hayri Avcı
TÜLOMSAŞ Genel Müdürü



İsa Apaydın
TCDD Genel Müdür Yardımcısı



Selahattin Sivrikaya
TCDD Yol Dairesi Başkanı

Eskişehir'den yaklaşık 40-50 kişilik bir ekiple InnoTrans fuarına katıldıklarını anlatan Avcı, TÜLOMSAŞ'ın yıllık üretim kapasitesinin 1000 vagon olduğunu söylerken, Eskişehir bölgesinde yan sanayi ile birlikte 3 bin 100 kişinin istihdam edildiğine dikkat çekti. Hayri Avcı, bu rakamın 2014'de 10 bin kişiyi aşacağını kaydederken, bu gelişmelerin 2023 stratejisinin doğruluğunun bir göstergesi olduğunu söyledi.

Fuarlar bilgi alışverişi için önemli

Inno Trans Fuarı'na üçüncü defa katıldığını belirten TCDD Genel Müdür Yardımcısı İsa Apaydın da fuarda gelişmeleri yol açısından da değerlendirdiğini belirtti. Türkiye'nin bu fuara ilgisinin her geçen yıl daha da artmasının sevindirici olduğunu kaydeden Apaydın, genel müdürün de katılımcı arkadaşlarından istediği raporun bölgelere bir geri besleme olarak yayınlanacağını vurguladı.

ğının vurguladı.

İsa Apaydın, fuarların işletmecilik ruhunun açılması ve gelişen teknolojinin yerinde görülmesi, bilgi alışverişinin gerçekleşmesi için önemli olduğuna dikkat çekti. Yol çalışmalarını daha iyi gerçekleştirilmesi için bazı araçların alımına karar verildiğini belirten Apaydın, gelecek raporların yeni yatırımların saptanması açısından da önemli olduğunu dile getirdi.

Gazete YOLDERİZ'in yer aldığı basın merkezini de ziyaret eden TCDD Genel Müdür Yardımcısı İsa Apaydın ve TCDD Yol Dairesi Başkanı Selahattin Sivrikaya da, YOLDER Genel Başkanı Özden Polat'ı kutladı.

İsa Apaydın, "Yol personeli arkadaşlarımızın yayınladığı Gazete YOLDERİZ'i böyle önemli bir fuarda görmek bizleri gururlandırdı. TCDD'nin değerli yol personelinin emek yoğun çalışmalarının anlatıldığı gazetenin yöneticilerini tebrik ediyoruz" dedi.

Yeni araçlar dikkatle izleniyor

Yol Dairesi Selahattin Sivrikaya da bu fuarda yer almanın TCDD için büyük önem taşıdığını belirtti.

Özellikle yol dairesi için alımı planlanan yeni araçları ve yeni teknolojiyi tanımak açısından fuarın önemli olduğuna değinen Sivrikaya, "Tüm arkadaşlarımızla birlikte gelişmeleri dikkatle izliyoruz. Arkadaşlarımızın araçların yanı sıra uygulamaları, yenilikleri görmeleri, görüş açılarını genişletmeleri açısından bu fuarda olmaları çok büyük önem taşıyor" dedi.

Selahattin Sivrikaya yol personelinin derneği YOLDER'in yayımlandığı Gazete YOLDER'izi fuarda çalışmalarının yer aldığı bir sayıyla görmekten mutluluk duyduğunu da belirtti.

Yol Dairesi Başkanı Sivrikaya, Özden Polat'ın şahsında tüm yol çalışanlarını emeklerinden ötürü kutladı.



Vossloh standında sunuma katıldık

Fuarda standları gezerek gelişmeleri izleyen ve yeniliklere ilişkin bilgi alan yol yapım personeli fuarın üçüncü günü Vossloh Standı'ndaki toplantıda bir araya geldi. Gruba, Vossloh Cogifer Teknik Direktörü Francesco Barresi tarafından makaslara ilişkin bir sunum yapıldı. YOLDER Genel Sekreteri İbrahim Alper Yalçın'ın çevirmenlik yaptığı toplantıya TCDD Genel Müdür Yardımcısı İsa Apaydın, TCDD Yol Dairesi Başkanı

Selahattin Sivrikaya, TCDD Yol Dairesi Başkan Yardımcısı Ersoy Ankara, TCDD Yol Dairesi Makine Donanım Şube Müdürü Murat Şahin, TCDD 3. Bölge Yol Bakım Onarım Müdürü Özden Polat, TCDD 3. Bölge Yol Müdür Yardımcısı Hüseyin Durdu, TCDD Yol Dairesi Mühendisleri Hakan Özdemir, Mevlüt Özkara, Mehmet Soner Baş, İbrahim Alper Yalçın, İbrahim Saldır, TCDD 3. Bölge Hukuk Müşaviri Faik Güler katıldı.





İzmir Özel Fatih Koleji'nde yapılan YOLDER 2. Olağan Genel Kurulu'na Türkiye'nin dört bir yanından gelen yolcular katıldı

YOLDER yönetimi güven tazeledi



YOLDER Genel Başkanı Özden Polat, Genel Kurul'daki konuşmasında özelleştirme-nin getireceği yüklerle dikkat çekti.

Demiryolu Yapım ve İşletim Personeli Dayanışma ve Yardımlaşma Derneği'nin (YOLDER) 2. Olağan Genel Kurulu İzmir'de toplandı. YOLDER Genel Başkanı Özden Polat, yakın zamanda Meclis'te görüşülmesi beklenen ve serbestleşmeyi öngören Demiryolu Kanunu'nun demiryolcuların yükünü arttıracığını söyledi. Polat, "Yolun emanet edildiği emekçi topluluğu teşkilat yapılanmasında kenar süsü vazifesi görüyor. Bu durumda daha geniş örgütlü bir katılım ve daha yüksek düzeyde birliktelik gerekiyor" dedi.

Merkezi İzmir'de bulunan, Demiryolu Yapım ve İşletim

YOLDER Genel Başkanı Özden Polat, demiryollarının "serbestleştirilmesine" dikkat çekti. Polat, "Serbestleştirme demiryolcunun yükünü arttıracak" dedi.

Personeli Dayanışma ve Yardımlaşma Derneği'nin (YOLDER) 2. Olağan Genel Kurulu, İzmir Özel Fatih Koleji Kültür Merkezi'nde toplandı.

758 üyesi bulunan ve üye sayısı günden güne artan derneğin genel kuruluna Devlet Demiryolları (TCDD) Yol Dairesi'nin Türkiye'nin dört bir yanındaki birimlerinde görev yapan demiryolu yapım, bakım ve onarım personeli demiryolcular katıldı.

Öğlen okulun yemekhanesinde hep birlikte yenilen yemeğin ardından kayıtlar alındı. Daha sonra genel kurulun yapılacağı okulun konferans salonuna geçildi.

Genel kurulda konuşan YOLDER Genel Başkanı Özden Polat, 2009 yılında kurulan derneğin, bugüne kadar sadece sorunları belirlemekle kalmadığını, kurum hassasiyetlerini de içeren geniş bir bakış açısıyla çözüm yollarını da ortaya koyan bir yaklaşım içerisinde olduğunu söyledi.

Konulara makro seviyede bakıp ihtiyaç duyulan alanlarda projeler sunduklarını, yerel değil genel düzenlemelerin yapılmasına öncülük ettiklerini anlatan Polat, demiryollarının "serbestleştirilmek" istendiğine dikkat çekerek şu görüşleri dile getirdi:

"Yakın zamanda Meclis'te görüş-

şülmesi beklenen Demiryolu Kanunu'yla serbestleşme imkanı sağlanması nedeniyle rayın kilogramı üstüne düşen yük daha da artacak. Yeni kanunla TCDD, 156 yıllık geçmişinde önemli yer tutan bir çok şeyden vazgeçecek, ama bizden vazgeçmeyecek. Altyapı yine bizlerin, sizlerin verdiği omuz üzerinde yürüyecek. Milimetre ile gönyelenmiş yüzlerce kilometrelik yolu emanet ettiğiniz emekçi topluluğunun teşkilat yapılanmasında kenar süsü vazifesi görmesi bizler için mesleği-

mizin en büyük zorluklarıdır. Bu durumda daha geniş bir örgütlü katılım, daha yüksek düzeyde birliktelik sağlanması gerekiyor."

YOLDER Yönetim Kurulu'nun faaliyet raporu ile denetim kurulu raporlarının okunup onaylandığı genel kurulda tüzük değişikliğine gidilerek YOLDER Yönetim Kurulu üye sayısının 7'den 11'e çıkarılması kararlaştırılırken yeni yönetim, denetim ve disiplin kurulları da belirlendi.

Genel kurul, demiryolu perso-

neli arasında yardımlaşma ve dayanışmayı arttırmak üzere, dernek tüzüğünün 14. maddesine dayanarak "Demiryolu Yapım ve İşletim Personeli Dayanışma ve Yardımlaşma Derneği Yardımlaşma Sandığı" kurulmasına ve bu konuda yönetim kuruluna yetki verilmesine karar verdi.

Genel Kurul'da ayrıca Ankara'da da bir şube açılmasına ve yönetim kuruluna gerek gördüğünde şube sayısını arttırabilmesi için yetki verilmesine karar verildi.

Genel Kurul dilek ve temennilerin dile etilmesiyle sona erdi.



Genel kurulda üye sayısı yedi kişiden onbir kişiye çıkan YOLDER'in Yeni Yönetim Kurulu şu isimlerden oluştu: Fikri Gültekin, Suat Ocak, Mehmet Şener, Mahmut Civan, Ali Ekber Demirbilek, Mehmet Sarı, Ferhat Demirci, Hakan Koçak, Hasan Yıldız, Ali Yılmaz, Özden Polat.



Genel Kurul'da Özden Polat, YOLDER'in kuruluşuna büyük emek veren Selahattin Özkan'a bir plaket armağan etti.



Yeni yönetim 11 kişiden oluşuyor

Demiryolu Yapım ve İşletim Personeli Dayanışma ve Yardımlaşma Derneği'nin (YOLDER) 2. Olağan Genel Kurulu'nda yönetim, dnetim ve disiplin kurulları şu kişilerden oluştu.

• **Yönetim Kurulu Asil Üyeler:** Fikri Gültekin, Suat Ocak, Mehmet Şener, Mahmut Civan, Ali Ekber Demirbilek, Mehmet Sarı, Ferhat Demirci, Hakan Koçak, Hasan Yıldız, Ali Yılmaz, Özden Polat

• **Yönetim Kurulu Yedek Üyeler:** Sezgin Sevinç, Nizamettin Aras, Musa Çalışkan, Salih Okuyucu, Yaşar Diclelioğlu, Abdulselam Kalfa, Mehmet Yurt, Turgay Bakır, Şükrü Koğa, Serdar Yılmaz, Ferit Akalın

• **Denetleme Kurulu Asil Üyeler :** Yusuf Ziya Altıntuğ, Mehmet Osman Aksun, İsmail Karakoç

• **Denetleme Kurulu Yedek Üyeler :** Fikret Alur, Nuri Özkan, Ramazan Uğur

• **Disiplin Kurulu Asil Üyeler :** Metin Güneş, Ferdi Karaduman, Murat Zengin

• **Disiplin Kurulu Yedek Üyeler :** Selçuk Tezakıl, Salim Kütükçü, Tuncay Kiraz



Meslek hastalıklarına dikkat (3)

Dr. Murat Oktay
TCDD 3. Bölge Sağlık Müdürü - İZMİR

F - GÜRÜLTÜ

• İnsan ve toplum üzerinde olumsuz etkiler meydana getiren istenmeyen seslerdir. İşyerlerinde gürültü kaynağı olarak, makinelerin meydana getirdiği sesler, perçin-çekiç ve testere sesleri, vantilatör sesleri, basınç altındaki gaz kaçaklarından dolayı meydana gelen sesler örnek verilebilir. Toplum içindeki en önemli gürültü kaynağı kara yolu, demiryolu vasıtaları ve uçaklardır.

• Ses havada dalgalar halinde yayılmaktadır. Bu dalgaları karakterize eden büyüklükler: ses şiddeti, dalga boyu, frekans, periyot ve ilerleme hızıdır.

Gürültünün insan sağlığına zararlı etkileri:

• **Geçici işitme kayıpları:** Belli sürelerde gürültüye maruz kalan kişilerde geçici işitme kayıpları (GİK) olur. Bu geçici kayıplar, gürültülü ortamdan uzaklaştıktan belli bir süre sonra düzelir.

• **Kalıcı işitme kaybı:** Gürültüde kalma süresi arttıkça veya çok yüksek gürültülerde, geri dönüşümü olmayan kalıcı işitme kayıpları (KİK) oluşur. Artık bu işitme kaybını düzeltebilmek mümkün olmaz. Çünkü iç kulaktaki duyma hücrelerinin bir kısmı ölmüştür.

Gürültünün işitme duygusu dışındaki etkileri

• Gürültü sadece kişilerde işitme duygusundaki kayıplara sebep olmaz. Uyku dağılması, uykuya geç başlama, streslere sebep olmaktadır.

• Yapılan araştırmalar, gürültünün, merkezi ve otonom sinir sistemini etkilediği, kan basıncının değiştiği, metabolik ve hormonal bozukluklar yaptığı, psikolojik etkiler yaptığı, performans düşmesi ve davranış bozukluklarına sebep olduğu gözlenmiştir.

• Kan basıncının yükselmesi, terlemenin artması, solunum hızının değişmesi, kan dolaşımının bozulması,

• Kişinin başkalarıyla konuşurken yüksek sesle konuşması

• Verimliliğin düşmesine, dikkatsizliğin artması ve iş kazalarına sebebiyet verilmesi, gibi birçok olumsuz etkileri gözlenmektedir.

Gürültüye karşı alınması gereken teknik ve tıbbi önlemler

a- Gürültüyü kaynağında azaltmak:

b- Gürültüyü Kaynakta alıcı arasındaki yolda azaltmak:

c- Gürültüyü, gürültüye maruz kalan kişide önlemek:

• Tıbbi önlemler

a- Gürültülü yerlerde çalıştırılacak kişilerin işe alınmalarında, yeterli bir işe giriş sağlık muayenelerinden geçirilmesi, duyma durum ve derecelerinin ölçülmesi, sinir hastalığı ve hipertansiyonlu olanların bu işlerde çalıştırılmaması gerekmektedir.

b- Gürültülü yerlerde ağır kişilerin çalıştırılması,

c- Çalışmalar süresince, periyodik sağlık kontrollerinin muntazam olarak yapılması, duyma durumunda azalma ve herhangi bir bozukluk görülenler ve kulak ve sinir hastalığı bulunanlar, bu işlerden alınarak, işleri değiştirilerek, tedavi altına alınmalıdır.

G - TOZ

• Çeşitli büyüklükteki katı tanecikler için kullanılan genel bir sözcüktür. Daima hava veya başka bir gaz içinde karışım halinde bulunur. Görüş sahasını azaltmakta, çalışanları rahatsız etmekte, iş randımanını düşürmekte, meslek hastalıklarına sebep olmaktadır.

Zararlı tozlarla meydana gelen mesleki akciğer hastalıkları (Pnömokonyoz)

• Tozların meydana getirdiği mesleki akciğer hastalıklarına geleneksel tabiri ile pnömokonyozlar denilmektedir.

Devam edecek

Vekaleten atama bilmeceesi



Bir karar...

23.12.2006 tarihli Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü ve Bağlı Ortaklıkları Personeli Görevde Yükselme ve Unvan Değişikliği Yönetmeliğinin görevde yükselme eğitim ve sınavı şartları hariç olmak üzere, söz konusu yönetmelikte sayılan şartları taşımayan personel hakkında, vekaleten atama teklif edilemeyecektir. Aksi teklifler işleme alınmayacaktır....

Bir uygulama...

X. Bölge Yol Müdürlüğü'ne bağlı XXXXX XX Yol Bakım Onarım Müdürlüğü Yol Bakım Onarım Şefi XXXX sözleşme sicil sayılı XXXX XXXXX'ın Yol Bakım Onarım Müdürü görevini yürütmesi uygun görülmüştür.

Demiryolcular Eurasia Rail 2013'te buluşacak

Eurasia Rail Demiryolu, Hafif Raylı Sistemler, Altyapı ve Lojistik Fuarı 07-09 Mart 2013 tarihleri arasında İstanbul Fuar Merkezi'nde kapılarını açacak. Konusunda dünyanın en büyük üçüncü fuarı olan Eurasia Rail 25 binden fazla profesyonel ziyaretçiyle 25 ülkeden katılacak 250'den fazla firmayı ağırlayacak.

TCDD ve bağlı kuruluşlar TÜVASAŞ, TÜDEMSAŞ ve TULOMSAŞ Eurasia Rail Fuarı'nda yine sektöre ait yenilikleriyle yerlerini alacak. Sektörün önde gelen firmalarının yanı sıra Almanya, İngiltere, Çek Cumhuriyeti, Rusya Federasyonu, Çin Halk Cumhuriyeti ve Polonya



da fuarda milli katılımı yer alacak.

Türkel Fuarçılık AŞ'nin düzenlediği Avrasya Demiryolu Fuarı'na kamu kuruluşları, demiryolu kuruluşları, demiryolu firmaları, demiryolu teknolojileri

firmaları, elektrifikasyon firmaları, sinyalizasyon firmaları, demiryolu güvenlik firmaları, demiryolu taahhüt firmaları, inşaat firmaları, inşaat malzemeleri firmaları, demiryolu lojistik firmaları, ağır sanayi firmaları, ilgili dernekler, medya, bütün ilgili sektörlerden firmalar katılıyor.

Fuarın ziyaretçileri ülke devlet demiryolları, yerli ve yabancı belediyeler, ağır sanayi firmaları, inşaat firmaları, yerli & uluslararası medya, lokal & uluslararası finans kuruluşları, mühendislik & müşavirlik firmaları, demiryolu araç & gereç toptancıları, askeri kuruluşlar, teknoloji kuruluşları, elektrik & sinyalizasyon kuruluşları, altyapı kuruluşları, yedek parça üreticilerinden oluşuyor.



Regülatör , en çok hoşuma giden araç



SINAN ÖZDEMİR
AFYON - KANLICA

Adım Sinan Özdemir. 11 yaşındayım. Afyon'da Yüksel Vanlı İlköğretim Okulu'nda okuyorum. Bu kompozisyonu size İzmir'de, babamın da üye olduğu YOLDER Genel Kurulu'nun düzenlendiği Özel Fatih Koleji'nin Konferans Salonu'ndan yazıyorum.

Trenlere olan merakımı ve trenleri anlatacağım sizlere.

Ben 5 yaşına kadar Kütahya'da oturdum. Babam o zaman geçit bekçisiydi. Trenlere olan merakımı anlamıştı.

Babam beni trenlere bindirip gezdirirdi. Neredeyse bütün demiryolu araçlarına bindim. Trenler bir çok çeşittir. Tren çok zevklidir. Muhakkak bir gün trene binin.

6 yaşına geldiğimde babamın Afyon'a tayini çıktı. Lojmanlarda oturduk.

Çok sayıda arkadaşım vardı. Onlar da benim gibi trene meraklıydılar. Oturduğumuz lojmanın karşısında mermer vinci vardı. Oraya mermer getiren mavna trenlerine biner gezinirdik.

Makinistler bize treni anlatırdı, bize sürdürürlerdi. Manevrayı yapınca bizi tekrar lojmana bırakırlardı.

Demiryollarında mobil araç vardı. Babam o araçla gelip gidiyor. O araç ilk

geldiğinde çok heyecanlıydım. Biran önce araca binip gezmek isityordum. İsteğimi babama söyleyip gezinmiştım. O araç hem demiryolunda hem karayolunda gidiyor. Bir de buraj makinesi vardı. O da yol tamiraty yapıyordu. O araç uzun, bölmeli sarı bir treni anımsatan tamirat aracıydı. Çekici oto adı verilen vinçli bir sarı araç yoldaki ufak tefek işleri yapar. Regülatör adı verilen balans toplayıcı bir araç daha vardır. En çok hoşuma giden araç da odur.

Gelelim trenlere... 24 binlik kırmızı trenler vardı. Daha çok yük trenlerinde kullanılır. 33 binlik beyaz mavi çizgili trenler, 24 binlik trenlere göre daha güçlüdür. Onlar da yük ve yolcu trenlerinde kullanılır.

Tren sürmek ve binmek çok zevklidir. Hem ekonomik hem zevkli trenlere binmenizi tavsiye ederim.

Bir yolcunun hikayesi

• Mehmet ÖNEN

Hayatımda demiryolunun yanından geçmemiş ve trene binmemiş biri olarak göreve demiryollarında yol bekçisi olarak başladık.

Kamu personeli seçme sınavı tercihleriyle Mardin - Şenyurt'a yol bekçisi olarak yerleştim.

Biz bekçi kavramının anlamını "Bir yerde nöbet tutar" diye biliyorduk. Meğerse demiryollarında bekçilik, günde ortalama 20 kilometre yol yürümekmiş.

Evrak teslimi için Ankara'ya gittiğimizde anladık ne iş yapacağımızı. İşe başlamak için Şenyurt'a gelince, "Nerden geldin, bekçilik kalktı" dediler.

Sınır bölgesi münasebetiyle yol çavuşluğu vekilliği yaptık. İki yıl içinde hem yol bekçiliği hem de yol çavuşluğu kursu gördüm. Tabii ki unvansız bir yol çavuşu olarak işe devam ediyoruz.

Bu arada makineli tamirat çalışmasını da öğrenmiştik. Büyük bir hevesle yol yenilemesine gitmek istedim ve gidiş o gidiş.

İlk göz ağırm Karkamış - Çobanbey İstasyonları arası sonrasında Karkamış - Gaziantep,



Akdoğan - Akçakale, Akçakale - Karkamış ve son olarak Köprüağız - Kahramanmaraş istasyonları arası yol yenileme ekibinde çalıştım.

Makineli tamiratla başlayıp, poz muamelat memuru olarak bitirdim halihazırda. Bu arada

rayların gözle muayesi ve KKY (Kurumsal Kaynak Yönetimi) eğitimlerini de araya sıkıştırdık.

Yaklaşık olarak iki buçuk yıl sürdü vekaletlerimiz. Bunlar zor geliyor da; hem norm kadroda yer almamamız, teknik bir iş yaparak teknik grupta yer almamak, görevde yükselmede önümüzün tıkanık olması ve aynı işi yapacak memur ve işçi statüsünde personelin olması bize hediye mi?

En büyük hediye bu yoğun çalışmaya artık eşlerimizin "Sizden başka kimse yok mu, hep siz gidiyorsunuz" serzenişi. Ve çocuklarımızın "Yine mi gideceksin baba?" demesi bizi üzüyordu. Bunlar sadece benim için değil aynı işi yapan tüm

arkadaşlarım aynı sorunla karşı karşıya kalmaktadır.

Umudumuz, bir gün her şey güzel olacak...

Fotoğrafımız Şenyurt - Ceylanpınar istasyonları arasında trende seyahat sırasında çekilmiştir.

Korkumuz işten değil

• Serdar YILMAZ

Tarih 29 Ekim. Yani çifte bayram ve bizler bayramın dördüncü günü yine işe gelmiş, hısımlara eş dost ziyaretlerini yine ileri bir tarihe ertelemiş, ertesi günkü hummalı bir çalışmanın başlangıcına hazırlık yapmaktayız. Kimimiz işçilerin giriş işlemleri için internetin başında SGK ile boğuşmakta, kimimiz de çalışma gruplarını ayarlamakla meşgul. Bu arada yol yenileme şefi de rayların sökülmesi konusunda MKE yetkililerini ikna etmekte. Ben "Konuşuyorlar" diyeyim siz "Tartışıyorlar" deyin.

Yılın sonu olması sebebiyle zaten yeterince işçi bulunamamış, çağrılanlardan çoğu da çeşitli bahanelerle yan çizmişlerdi. Mevsim itibariyle arazide çalışacak iş makinesi bulmak da neredeyse imkansız. Durum yukarılara aksettirildi ama eldeki imkanların sonuna kadar kullanılması talimatıyla 30.10.2012 tarihinde çalışmalara biraz ürkek, biraz korkak başlandı. Ama ürkeklik ve korku işten değil, kıştan.

Bulunabilen 26 geçici, 8 daimi işçi 11 memur arkadaşla yani toplamda 45 demiradamla verilen emir yerine getirilmek üzere besmele ile depar verildi. Dualar eşliğinde.

Raylar sökülüyor, ahşap traversler kenara alınıyor. Grayder ile platform düzenleniyor, silindir ile sıkıştırılıyor, beton traversler diziliyor, raylar üzerine konuluyor.

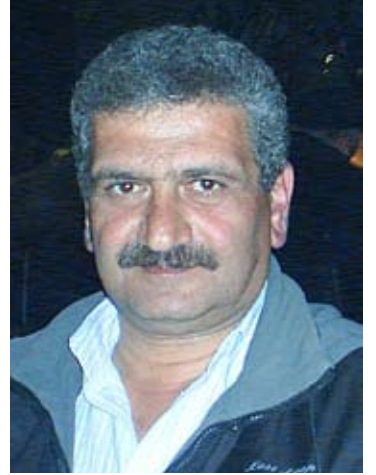
Bağlantıları yapılıyor, balastı dökülüyor, ilk tamiraty yapılıyor, akşama da yol açılıyor "Ha tren geçebilir" diye teminatta veriler.

300 - 500 derken bir de baktık ki 627 metre ortalama bulmuşuz. Demek ki Hızlı Yol Yenileme Makinesi o kadar da büyük değilmiş. 80 geçici işçi ile bizden azıcık fazla yol yapıyor o da. Biz de artık "Hızlı Yol Yenileme Ekibi" olmuşuz vesselam.

Güzel Rabbim de yüzümüze baktı da dondurucu soğukları görmeden ahşap traverslerin "Biz yorulduk yeter artık, bizi emekli edin" nidalarını susturduk.

Otuz yedi iş günü süresince kimimiz babamızı kimimiz annemizi kaybettik.

Acımızı yüreğimize gömdük, taziyeleri iş başında kabul ettik, arkadaşları satmamak, yalnız



bırakmamak uğruna.

Görevde yükselme eğitimine gitmek zorunda kalan, iki kısma vekalet eden arkadaşları daha saymadım bile.

Sandıklı - Goncalı pozunda görevli bir şube şefi ile iki kısım şefi arkadaşı, Kaklık lojistik köyünün ve Dinar Gar yollarının tamamen yenilenmesini de söylersem durumumuz biraz açıklanmış olur.

Yani hep eksiktik hiçbir gün tamamen tam olmadık. Birimizin eksikliğini yine bizler tamamladık biraz daha fazla çalışarak. Bazen sabah namazımızı arazi de eda ederek bazen de ailelerimizin vakitlerinden çalışarak. Diğer işyerlerinden yardım almadan daha doğrusu yardım alamadan.

Anladık ki; her işyeri bundan böyle kendi göbeğini kendi kesecek. Atalarımız boşuna dememişler "Rüzgar eken fırtına biçer" diye.

Durum onu gösterdi otuz yedi iş günü süresince. 2008 yılından beri Bölgemizin neresinde poz, bizden en az dört kişi. Bütün işyerlerine yardım ettik, elimizin erdiği gücümüzün yettiğince.

Aylarca ailelerimizden ayrı kaldık arkadaşlık hatırına. Arkadaşlarımızın yükünü hafifletelim diye. Sıra bize gelince herkesin işi çıktı. Poz emrine yazacak isim bulamadık acizane. İnşaat Teknikeri ünvanlı birinin Poz Şefi Yardımcısı olduğu yerde görülmüş şimdiye kadar.

İçimi dökeyim, karnımın şişini indireyim dedim arkadaşlara... Sürücü lisan ettiysem affola. Bizler işten korkmadık şimdiye kadar. Bundan böyle de korkmayız.

Bizim korkumuz...

Korkumuz da yok elhamdülillah ...

YOLDER Genel Başkanı Özden Polat Ankara'daki sürveyan seminerinin yanısıra sendikalara ziyaretlerde bulundu

YOLDER'den Ankara çıkartması

Türk Ulaşım-Sen Genel Merkezi'ni ziyaret



Demiryolu Yapım ve İşletim Personeli Dayanışma ve Yardımlaşma Derneği (YOLDER) Genel Başkanı Özden Polat, Türk Ulaşım-Sen Genel Başkanı Nazmi Güzel'i ziyaret etti.

Demiryolculuğa 1980 yılında Mali İşler Müdürlüğü'nde başlayan, Eğitim Müdürlüğü'nde devam eden Nazmi Güzel, sendikacılığa başladığında ise işletme müdürü olarak ünvanını dondurmuş.

25 yıldan bu yana sendikacılık yapan Güzel süreci şöyle özetliyor:

"1986 yılında Demiryolları Memurları Derneği'nin kuruluşunda görev aldım. Ankara Şubesi'ni kurduk. Şubenin ilk sekreteri oldum, kurucu yönetimle birlikte. İki dönem dernek başkanlığımız ve sonrasında sendikal mücadelenin içinde olduk. Türkiye Kamusene olarak bu yıl 20. kuruluş yıldönümünü kutladık. Demek ki 25 yılımız bu işte geçmiş."

Güzel, Türk Ulaşım-Sen'e üye 7 bin 500 üyenin yaklaşık 4 bin 600'ünün demiryolu personeli olduğunu belirtti.

Demiryolları'nda çalışanların özellikle ünvanlar konusunda ciddi sıkıntıları olduğunu dile getiren Nazmi Güzel, "Başından beri demiryollarında çalışanların özellikle ünvan sayısının çok fazla olmasından dolayı çok ciddi ücret kaybının olduğunu biliyoruz" dedi. Demiryolları'nda bir dönem 608 ünvanın fiilen bulunduğunu dile getiren Güzel, sözlerini şöyle sürdürdü:

"Bizim arkadaşlarımız haklı olarak temel ücretlerin tavanında farklı kuruluşlarda ücret alan ünvandaki arkadaşlarla biz neden tavandan almıyoruz? diye zaman

zaman sorguluyor. Haklı olarak. Ama bu sorgulamada temel faktör demiryollarındaki ünvanların çok fazla olması.

Bir zamanlar Türkiye'de 9 tane ünvan vardı. 9 tane ünvan grubunun başında, diğerlerini aşağıya doğru indiriyorsunuz. O zaman teknisyen arkadaş 4-5 basamak indikten sonra yerini beğenmiyor haklı olarak. 'Diğer kurumlarda teknisyen yüksek, bizde niye değil?' diyor. Demiryolları'nda Hazine'nin Maliye'nin müşterek görüşleri aslında bu ünvanların sadeleşmesi gerekiyor. Bizim de başlattığımız, bu köklü kuruluşlarda değişiklik yapmak kolay değil. Mesela makasçı, manevracı, baş manevracıyı aynı ünvanda topladığımızda hala o defter kapanmadı, hala eleştiriler geliyor."

Ünvanların sadeleşmesi gerektiğini dile getiren Türk Ulaşım-Sen Genel Başkanı Nazmi Güzel, şu an Türkiye'de en büyük haksızlığın ise fazla mesai konusunda yaşandığını vurguladı. 32 farklı ad altında tazminat ya da farklı ödeme olduğunu dile getiren Güzel, Türkiye Cumhuriyeti'nin ILO ile yaptığı sözleşmeler bulunduğunu, sözleşmeler kapsamında fazla mesai yapan personelin mutlaka mesai ücretini alması gerektiğini söyledi. Yol personelinin Demiryolları'nda en çok yorulan personel olduğuna değinen Güzel sözlerini şöyle sürdürdü:

"Bunlar yoldan teknik işten sorumlu. Düz lise mezunu yol çavuşu aldılar. Yolda ne yapacak? Teknik iş yapan mutlaka teknik lise mezunu olmalı ve ona göre ücret almalı. Ücret yönünden yol personeli büroda çalışanla karşılaştırmamak gerek. Birinci önceliğimiz demiryollarını yaşaması

ayakta kalması çok önemli. Bugün yarın personel kanunu gündemde. Demiryolu yüzde 50'si özelleştirilirse bu personel nereye gidecek? Memurların aleyhine bu dönem. Arkadaşlar bunu iyi değerlendirmeli. Perviyi demiryollarına kazandırmaya çalıştık. Onun da sulandırdılar. İaşe ile ilgili sözleşmeler arası bir fark vardı. Şimdi hepsini ödüyor. Ayrıca lojman konusunda çalışıyoruz. Halen yüzde 28 oranında arkadaşımız sendikasız. Bizi o güçten yoksun bırakıyorlar."

Sendikacılığın Türkiye'de olağanüstü bir dönemde başladığını anlatan Nazmi Güzel, "Son dönemde iktidarların bakışı açık. Kamuoyu ve memuru gözden çıkarmışlar. Arkadaşlarımız en azından mevcut haklarını kaybetmeden varlığımızı sürdürmeye çalışıyoruz" dedi.

Yapılan demiryolları konusunda da yol gösterici olmaları gerektiğini dile getiren Nazmi Güzel, "Biz İtalyan Modelini öneriyoruz. Merkezi hükümetten destek almadan kendi kendilerine yetiyorlar" derken, kilometre bazlı tek ülke olarak Türkiye'nin kaldığına dikkat çekti. Güzel sözlerini şöyle sürdürdü:

"Kilometre bazlı tek ülke biziz. Yolu uzatabildiğin kadar uzat. 'İki merkez arası' diye ihale edilse müteahhit en kestirmeden gidecek. Özel sektörün 4 bin vagonu var. Biz onlara çalışıyoruz zaten.

Yüzde 50 özel sektör işletmecilik yapacak diyorlar. Bu kolay değil. İngilterenin başın gelenleri bilmiyorlar.

8 bin 325 kilometre tek hatlı hattımız var. Dünyada tek hatla taşımacılık yapan başka ülke yok. 40 kilometre hızda bile tren raydan çıkıyor. Bunu iki hatta çıkarmak gerek."

YOLDER Genel Başkanı Özden Polat, Türk Ulaşım Sen Genel Başkanı Nazmi Güzel'e sorunlarına gösterdiği duyarlılık için teşekkür etti. Tekerleğin dönmesi için gece gündüz demeden büyük emek harcayan yol personelinin haklarının iyileştirilmesi için çalıştıklarını dile getirdi. Polat, ziyaret sonunda Nazmi Güzel'e YOLDER'in flamasını armağan etti.

Yol sürveyanları semineri ziyareti



Demiryolu Yapım ve İşletim Personeli Dayanışma ve Yardımlaşma Derneği (YOLDER) Genel Başkanı Özden Polat, görevde yükselme eğitimine katılan yol sürveyanlarını ziyaret etti. Yol sürveyanlarıyla konuşan Polat, meslek hayatının en güzel yıllarının sürveyanlıkta geçtiğini belirterek katılacakları sınavda başarılar diledi.

Basın açıklamasına destek



Ankara'da, Kalkınma Bakanlığı önünde basın açıklaması yapan Ulaştırma Memur-Sen Genel Merkezi yöneticileri, temel ücretleri ve ek ödeme oranlarını belirleyen Yüksek Planlama Kurulu'nu (YPK) çalışanların mağduriyetlerini bir an önce gidecek kararları almaya çağırarak basın açıklamasına Demiryolu Yapım ve İşletim Personeli Dayanışma ve Yardımlaşma Derneği (YOLDER) Genel Başkanı Özden Polat ile YOLDER 2. Bölge Temsilcisi Hakan Koçak da katılarak destek verdi.

Memur - Sen Konfederasyonu'na bağlı Ulaştırma Memur-Sen Genel Başkanı Can Cankesen, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı merkez ve taşra teşkilatında çalışan sözleşmeli personelin temel ücretlerinin her yıl YPK kararıyla düzenlendiğini hatırlattı.

2008 yılından bu yana çıkmış YPK kararlarının kurumlar ve ünvanlar arasındaki ücret farklı-

lıklarını gidermediğini, aradaki uçurumu daha da artırdığını belirten Cankesen, en son 2011 yılında çıkan YPK kararıyla durumun daha da kötü bir mecraya gittiğini söyledi.

Can Cankesen, Ulaştırma Memur-Sen'in talebi üzerine Devlet Demiryolları (TCDD) Genel Müdürlüğü'nün son YPK kararı sonucu temel ücretleri tavana takılan ve yüzde 5 skala ayarlamasından yararlanamayan 15 ünvan hakkında Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'na yazı yazdığını ve bu mağduriyetlerin giderilmesini istediğini anlattı.



TCDD Kadın Platformu 156 yıllık kurumda ilk



Toplantıya YOLDER basın danışmanları Saadet ve Hüseyin Erciyas'ın yanı sıra TCDD Kadın Platformu üyeleri Şerife Kalpakçı, Dilek Ünal, Gülnur Mergen, Canan Yüksel, Nevin Eken, Mediha Abbak, Sultan Parlak da ka-

tıldı. Zeynep Nuray Ökmen, YOLDER Genel Başkanı Özden Polat'ın çalışan erkek personelin eşlerinin de TCDD Kadın Platformu'nda yer almasına sıcak baktıklarını dile getirdi. Ökmen, "En kısa zamanda İzmir'de dernek mer-

kezinizi platform üyeleriyle birlikte ziyaret etmek isteriz. YOLDER'le birlikte ortak proje üretmek bizi mutlu edecektir. Sonuçta hepimiz aynı kurum için çalışan personeliz. Ziyaretiniz için çok teşekkür ederiz" diye konuştu.

Demiryolu Yapım ve İşletim Personeli Dayanışma ve Yardımlaşma Derneği (YOLDER) Genel Başkanı Özden Polat, TCDD Kadın Platformu Başkanı Zeynep Nuray Ökmen'i ziyaret etti. TCDD Kadın Platformu üyeleriyle TCDD Genel Müdürlüğü'ndeki toplantıda bir araya gelen Polat, 156 yıllık bir kuruluş olan demiryollarında kadın çalışanlar tarafından ilk defa gerçekleştirilen bu girişimi yakından ve ilgiyle izlediklerini söyledi.

TCDD Kadın Platformu Sözcüsü, TCDD İnsan Kaynakları Daire Başkan Yardımcısı ve TCDD Yönetim Kurulu Müdürü Zeynep Nuray Ökmen, YOLDER Genel Başkanı Özden Polat'ın ziyaretinden çok mutlu olduklarını söyledi.

Ökmen, "Biz herşeye kadın eli değmesi gerektiğine inanarak yola çıktık. Kadının elinin değdiği her işin daha iyi ve olumlu olacağı inancındayız" dedi. TCDD Kadın Platformu'nun yaklaşık bir yıldır faaliyet gösteren bir oluşum olduğunu anlatan Zeynep Nuray Ökmen, TCDD'nin daha çok erkek egemen bir kuruluş gibi görünmesine karşın sadece genel müdürlükte 378 bayan personel bulunduğunu belirtti.

Platformda her daireden bir temsilcinin yer aldığını ve her hafta toplanarak gerçekleştirilecekleri etkinlikleri plan-

ladıklarını söyleyen Ökmen, bölgelerde çalışan kadın personelle birlikte TCDD'de çalışan tüm kadınların platformlarının doğal üyesi olduğunu dile getirdi.

Zeynep Nuray Ökmen, "Amacımız kurumda pozitif ayrımcılık yaratmak. Kadın çalışanlarımızın sayısını arttırmak ve kadınların daha üst düzey görevlerde yer alması için daha çok çalışmak. Demiryolları Genel Müdürlüğü'nün yanı sıra bölgelerde çalışan bayan personelin eş ve çocuklarını da kapsayacak etkinlikler gerçekleştirmek. Bugüne değin kurulalı bir yıl geçmesine rağmen hemen her ay bir etkinlik gerçekleştirdik. Bu etkinlikler içinde geziler de var, sosyal yardım kuruluşlarıyla işbirliği yaparak gerçekleştirdiğimiz çalışmalar da var. Bu çalışmaların, artan katılımı, kadın çalışanlarımızın desteğiyle çoğalacağına inanıyorum" dedi.



YOLDER'in sekiz bölgede, yol branşında çalışan yaklaşık 800 TCDD personelinin üye olduğu önemli bir sivil toplum örgütü olduğunu anlatan YOLDER Genel Başkanı Özden Polat, TCDD İnsan Kaynakları Daire Başkan Yardımcısı ve TCDD Yönetim Kurulu Müdürü Zeynep Nuray Ökmen'e TCDD Kadın Platformu ile her türlü iş birliğine hazır olduklarını belirtti. "TCDD Kadın Platformu'nun çalışmalarını biz demiryolu çalışanları kadar bizim yol arkadaşlarımız, eşlerimiz de ilgiyle izliyor ve katkı olmak istiyor" diyen Polat, sözlerini şöyle sürdürdü:

"Geçtiğimiz günlerde demiryolu personeli için düzenlenen bir törende biz çalışanlara birer teşekkür plaketi verildi çalışmalarımızdan dolayı. Ben plaketimi yerime döndüğümde eşime sundum. Çünkü bu ödülü benim kadar o da hak ediyor. Biz yol personeli olarak sürekli yollardayız. Onlar evimizin gerçek direkleri, taşıyıcı kolonları. Sizler bu anlamda önemli bir girişim başlattınız. Bu girişime eşlerimizin de dahil olmasını dileriz. Ülkemizin yedi bölgesinde hizmet veren yol personelinin eşlerinin de TCDD Kadın Platformu'yla birlikte proje geliştirip, toplumda demiryollarına ilişkin farkındalığın artmasına katkı olmak isteriz."

Toplantı sonunda Polat, Zeynep Nuray Ökmen'e ziyaretin anısına YOLDER'in flamasını armağan etti.

Zeynep Nuray Ökmen'i tanıyalım...

TCDD Kadın Platformu Sözcüsü Zeynep Nuray Ökmen, TCDD Genel Müdürlüğü'ndeki görevine 1982 yılında başlamış. 1996 yılında Yönetim Kurulu Müdürü olmuş. 30 yıldır kurumda çalışan Ökmen, beş yıldan bu yana İnsan Kaynakları Daire Başkan Yardımcılığı görevini ve Yönetim Kurulu Müdürlüğü görevini yürütüyor. Ökmen, kurumda geçirdiği 30 yıllık süreçte kadınların her geçen gün kurum içinde ve çalışma yaşamında daha iyi noktalara yükseldiğini söylerken mutlu. Ökmen'e "Demiryolları sizin için ne ifade ediyor?" diye soruyoruz. "Demiryolcuyum demek, demiryolcu olmak çok farklı bir duygu. Güçlülüğü ifade ediyor demiryolcu olmak, demir gibi olmakla eşdeğer sanki" diye yanıtıyor. Ziyaretimizde sohbet ederken Zeynep Nuray Ökmen'in şair kişiliği olduğunu da öğreniyoruz. Kendisinden gazetemizde yayınlamak için bir şiir istiyoruz. İşte Ökmen'in sizlerle paylaştığı şiiri.



TREN HİKAYESİ

Ne türküler söylenmiştir kara tren üstüne, Hasret koku, sıla koku, özlem koku. Askerdeki sevdiğinden geç gelen mektuplar için,

Ne ağıtlar yakmıştır taze gelinler kara trene. Nineler, dedeler, amcalar, teyzeler, Tarlada top koşturan bebeler, Dikmişler gözlerini kıvrılan tren yoluna, El sallamak, selam vermek için beklerler. Bitti artık; sıladaki, gurbetteki hasretlik, Gayretimizle demiryolunda çok yol katettik. Tez zamanda kavuşturduk seveni, sevdiğine Hızlı gidiyor trenimiz, mutluluğu hakettik. Söylenecektir artık türküler hızlı tren üstüne, Dualar edilecektir hostesine, makinistene, Doğudan çıkıp su gibi akacaktır batıya, Hep birlikte binelim hızlı trene, hızlı trene.

Bu aralar bana söylenen bir laf var, "Telefonda direk lafa giriyorsun hal hatır sormak yok" diye, o yüzden lafa da bodoslama girmiyorum, "Nasılsınız, iyisinizdir inşallah" diyorum. Bildiğiniz ve farkında olduğunuz gibi geçen sayıya işlerimizin yoğunluğu nedeni ile yazı gönderemedik. Ama sağ olsunlar, bizimkiler de bizim köşeye not düşmüşler "Sorunlu ve yoğun yazarımız pozu nedeniyle yazı gönderememiştir" diye. Yönetimin bu ince tavrı gözlerimin nemlenmesine neden olduysa da kuruttuk.

Evvel ki sayıdan bir özür borcum var, hemen belirteyim. Soner kardeşimi gazete dağıtanların arasında saymayı atlamışız, bu nedenle kendisinden özür diliyorum huzurlarınızda.

Evvelki sayı İstanbul Fuarı'ndaydı bizim gazete, bu sayı Berlin'de. Berlin InnoTrans Fuarı'na bu sene pozumuz nedeniyle katılamadık. Arkadaşlarımız yeni teknolojileri gördüler, döndüklerinde de gördüklerini paylaştılar.

Teknoloji o kadar hızlı değişiyor ki insanın bırak başının dönmelerini, ayağı yerden kesiliyor. Dün son model dediğin cihaz bugün demode oluyor, moda deyimi ile "out" oluyor.

Son InnoTrans Demiryolu Fuarı'nda Voestalpine, bakım gerektirmeyen rayları da yakında piyasaya çıkaracakmış. BAINITIC adını verdiği bu rayın en büyük özelliği karma trafiğin hüküm sürdüğü bölgelerde head check dediğimiz, kılcal çatlakların önüne geçecekmiş. Böylece rayda koruyucu taşlaman da gerekmeyecekmış.

Ben anlatanların pinokyo-suyum, araştırmalarım ve burunumuzun uzaması sürüyor, neticeden daha detaylı bir şekilde sizleri bilgilendireceğim.

Meslek hayatımıza başladığımız yerle şimdiki yeri kıyaslarsak nereye geldiğimiz çok belli oluyor. Kafamızdan bir yandan eski bilgileri silmeye çalışırken reset tuşumuzu arasak da bulamıyoruz.

Hani Bağdatlar, Ankara, Ankara Kayseri, Soma vb. tipler sadece 15 nolu seri kitabında kalacaklar.

Ergolar ve dizilişleri, çelik traversler, devlet tipi dediğimiz zaman akla gelen 39'lukların yanında 46'lıklar hayal edilirken şimdi aradıkları atlayıp direk 60'lığa gelmenin dayanılmaz mutluluğunu yaşıyor.



AYAKTAKİ YOLCU

Sınav ve eğitime liyakat da eklenmeli

• Şakir KAYA - MANİSA

sakirkaya6250@hotmail.com

Hele pompalı vagonetler daha düne kadar yollardaydılar. MDA'ları görünce insanın içi açılıyor.

İşe girdiğimizde yolun arıza ölçümleri 'hallad' adı verilen bir aletle yapıldı, telgraf makinesine benzeyen, kilometreleri pompaladığımız, öndeki vagonla arasındaki boşluk takımını sıkıştırıp arızamız az çıksın diye gayretlerimiz, şimdi bir tebessüm yaratıyor insan da. Sonradan hayatımıza Mpv-7

da söylenecek pek çok şey var, başta uzun devrem Muammer Uzun Kardelen'de bu konuda yazılar yazdılar ama beni yaralayan asıl hususun genelde adaletli olan bu sınav ve eğitime liyakat kısmının da bir şekilde dahil edilmesi gerekir diye naçizane düşünüyorum.

Pozumuzu başkan anlatmış, biz de ufak ve tefecik kısımlarını anlatalım. Pozumuzda makinist kardeşlerimizin emekleri yadsınmaz,

o kadar kendilerini kattırdılar ki; arkadaşlarımız bizim çalışma tempomuza ayak uydurabilmek için yoğun çaba sarf ettiler ki, bazıları çoraplarını ayrı ayrı giymeyi becerdiler. Düşünün biri sarı biri lacivert, yeni makinist kardeşlerimizde geri kalırlar mı ağabeycim ilminden irşat edelim bildiklerini bize de anlat dediler. Bazıları da benim lafları kulağına küpe yapmak yerine direk küpeyi kulağına takmış. Sevgili kardeşim küpe yapacağımı karıştırmaya dediysek de yaptırı kere. (Ama harbiden yakışmıştı da kerataya)

Yine gazetemize emeği geçenlerden Sayın Hüseyin Erciyas tekraren tek başına ikinci bir ziyarette bulundu, bana başladı anlatmaya "Beni getiren delikanlı çok efendi. Hem babadan, hem teyzeden, hem dededen demiryolcuymuş" demez mi... "Kimmiş bu?" dememe kalmadı benim oğlan Burak Paşa ile göz göze geldik. Bunlar güzel şeyler. Satırları yazdığım sırada işin sonuna gelmiş de bulunuyoruz, ama bu pozlar da gösteriyor ki bizler bu işi seviyoruz, keyif alıyoruz.

Emeği geçenlere ellerine sağlık diyorum. Rayların üzerinde gezinenlerle bir gün bir yerlerde görüşürüz. Hepinize sevgi ve selamlarımı sunuyorum.



ler girdi. Ardından da yengeçler. Bizler de aynı değiliz saçlar döküldü, hafiften bir kaçak balkon çıktık ki genelde arkadaşlarım ona göbek diyor, gözlük taktık ama kendimizi yenileme gayretinden de geri kalmadık. Ne mi yaptık? "Müdürlerin arasında biz de yer alalım" deyip görevde yükselme eğitimine katıldık. Maşallah dediğimizizin, ömrü 'Yetenek Sizsiniz'deki şarkıcılar kadar olduğu için de, bu sınavdaki sonndan birinciliğimiz güme gitti.

Bizim sınav ve eğitim sizin anlayacağınız günün deyimiyle yalan oldu. Zaten poz hazırlığı nedeni ile yeterince değil hiç çalışmadan gittiğimiz sınavda karşımızda turp gibi duran bir çok arkadaşımızın uzun süreli hasta olmaları nedeni ile geciken geçmiş olsun dileklerimiz de aradan çıkarttı. Bu konu-

Mutluluklar dileriz



Geçen dönem Yönetim Kurulu Üyemiz İbrahim Alper Yalçın, yaşamını Seda İnal ile birleştirdi. Genç çiftte ömür boyu mutluluklar diliyoruz.



Üyelerimizden Ahmet Nazım Sepetçi oğlunu sünnet ettirdi. Tebrik ediyoruz.

Vefat ve başsağlığı

• 7. Bölge 74 Yol Bakım Onarım Müdürlüğü'nde görevli Abdullah Gül'ün annesi vefat etti.

• Diyarbakır, 51 Yol Bakım Onarım Müdürlüğü'nde görevli Ramazan Yurtseven'in kayınvaldesi vefat etti.

• 362 Yol Bakım Onarım Şefliği'nde görevli üyelerimiz Zekeriya Göçmez ile Lütfü Göçmez'in babaları Adil Göçmez vefat etti.

• YOLDER Yönetim Kurulu Üyemiz Hakan Koçak'ın babası Fikret Koçak vefat etti.

• YOLDER Yönetim Kurulu Üyemiz Fikri Gültekin'in annesi vefat etti.

• 542 Yol Bakım Onarım Şefi Ferruh Şen'in babası vefat etti.

• 6. Bölge 621 YBO Şefliği'nde görevli hat bakım onarım memuru

üyemiz Ziya Sayar vefat etti.

• 1. Bölge 123 YBO Şefliği'nde görevli hat bakım onarım memuru üyemiz Ramadan Akcan vefat etti.

• Muş 554 Yol Bakım Onarım Şefi arkadaşımız Ahmet Aykanat'ın eşi Yıldız Aykanat vefat etti.

• Niğde 26. Yol Bakım Onarım Müdürlüğü'nde görevli İnşaat Mühendisi Suat Savranlar, Ankara yakınlarında kaza yaptı. Babası, annesi ve eşini kaybeden arkadaşımız ile otomobilde bulunan kızı ve yeğeni kazadan yaralı olarak kurtuldu.

Hayatını kaybedenlere yüce Allah'tan rahmet, tüm üyelerimize, kederli ailelerine, yakınlarına başsağlığı ve sabırlar, yaralıları acil şifalar diliyoruz.

TCDD Urla Yaz Kampı'na veda

Değerli YOLDER üyeleri, geçen sayımızda sizlere tanıttığımız demiryolu personeline ve ailelerimize gerçekten çok kaliteli bir tatil olanağı sunan İzmir'in Urla ilçesindeki kampımızın Yüksek Teknoloji Enstitüsü'ne yurt olmak üzere devredildiğini öğrendik.

Tatil başvurularınızı bu bilgi doğrultusunda yapmanızı öneriyoruz.

TCDD'nin Urla dışında İskenderun Arsuz ve Balıkesir Akçay'da da deniz kıyısında iki kampı daha bulunuyor.



Bireysel başvuruda bulunabilmek için başvuru için dava açmakta hukuki bir yararının bulunması da gerekiyor

Anayasa Mahkemesi'ne bireysel başvuru hakkı



Hakan VATANDAŞ

Avukat

hakanvatandas@yahoo.com

5982 sayılı Yasa'nın 18. maddesiyle Anayasa'nın 148. maddesi değişmiş ve Anayasa Mahkemesinin görevleri arasına, bireysel başvuruların karara bağlanması da eklenmiştir. Anayasa'nın 148. ve 3 Nisan 2011 tarihinde yürürlüğe giren 6216 sayılı Anayasa Mahkemesinin Kuruluşu ve Yargılama Usulleri Hakkında Kanun'un 45. maddesine göre "Herkes, Anayasada güvence altına alınmış temel hak ve özgürlüklerinden, Avrupa İnsan Hakları Sözleşmesi ve buna ek Türkiye'nin taraf olduğu protokoller kapsamındaki herhangi birinin kamu gücü tarafından, ihlal edildiği iddiasıyla Anayasa Mahkemesi'ne başvurabilir." Anayasa'nın Geçici 18. ve 6216 sayılı Kanun'un 76/a. maddesine göre 23 Eylül 2012 tarihinden sonra Mahkeme bireysel başvuruları kabul etmeye başlamıştır.

Ancak bu başvuruyu, kanunların yahut diğer mevzuatın Anayasaya aykırılığı iddiası ile yapılabilecek bir başvuru olarak değil, Avrupa İnsan Hakları Mahkemesi'ne yapılan başvuru gibi, tazmin edici, onarıcı işlevi olduğunu hatırlatarak bu yazımıza okumanızı rica ediyorum.

Başvurmamız için gerekli şartlar nelerdir?

1- Öncelikle, ihlalden dolayı hakkı doğrudan etkilenenler bu başvuruyu yapabilir. Tabii ki bunun yanında başvuru temyiz kudreti yerinde olmalı, yaş küçüklüğü olmamalı ve kısıtlılığı da bulunmamalıdır. Nitekim, 6216 sayılı Kanun'un 46. maddesi

şöyledir:

"(1) Bireysel başvuru ancak ihlale yol açtığı ileri sürülen işlem, eylem ya da ihmal nedeniyle güncel ve kişisel bir hakkı doğrudan etkilenenler tarafından yapılabilir.

(2) Kamu tüzel kişileri bireysel başvuru yapamaz. Özel hukuk tüzel kişileri sadece tüzel kişiliğe ait haklarının ihlal edildiği gerekçesiyle bireysel başvuruda bulunabilir.

(3) Yalnızca Türk vatandaşlarına tanınan haklarla ilgili olarak yabancılar bireysel başvuru yapamaz."

2 - Başvuru sadece kamu gücüne dayalı olarak gerçekleştirilen işlem ve eylemler nedeniyle gerçekleştirilebilir. Bu nedenlerle kişiler arasındaki ihlallerde Anayasa Mahkemesi'ne başvurulamaz.

3- Bireysel Başvuruya Konu Olan Temel Hak ve Özgürlükler ihlal edilmiş olmalıdır.

6216 sayılı Kanun'un 45. maddesinde "Herkes, Anayasada güvence altına alınmış temel hak ve özgürlüklerinden, Avrupa İnsan Hakları Sözleşmesi ve buna ek Türkiye'nin taraf olduğu protokoller kapsamındaki herhangi birinin kamu gücü tarafından, ihlal edildiği iddiasıyla Anayasa Mahkemesi'ne başvurabilir" denilerek bireysel başvuruya konu yapılabilecek temel hak ve özgürlüklerin kapsamı belirlenmiştir. Avrupa İnsan Hakları Sözleşmesi'nde yer alan yaşam hakkı, adil yargılanma hakkı, suçta ve cezada kanunilik, düşünce özgürlüğü, mülkiyet hakkı, eğitim öğretim hakkı gibi hakların ihlali halinde bu yola başvurulabilecektir.

4 - İhlal Edildiği İddia Edilen Hakkın

Doğrudan, Güncel ve Kişisel Nitelik Taşınması gerekmektedir.

Bireysel başvuruda bulunulabilmesi için kişinin bireysel başvuruya konu edilecek kamu gücüne dayalı işlem ya da eylem nedeniyle kişisel olarak, doğrudan etkilenmesi ve etkilenen hakkının güncel bir hak olması gerekmektedir.

Yani bizzat kişiye ait bir hakkın, başka bir işlem ya da eylemle değil, doğrudan başvuruya konu olan işlem ya da eylemle ihlal edilmesi ve temel hak ihlali ne neden olan yasa, işlem veya eylemin başvurunun yapıldığı anda mevcut olmasını gerektirir.

5 - Kanun Yollarının Tüketilmiş Olmalıdır.

Bireysel başvuruda bulunulabilmesi için kural olarak kanun yollarına başvurulmuş olması gerekmektedir. Bu başvurunun, işlemin niteliğine göre ilgili kuruma, idareye ya da mahkemeye yapılması gerekir. Temel hakkı ihlal edilen kişinin, hakkı ihlal eden işleme karşı kanun yollarını kasten ya da kendi hatası nedeniyle kullanmadan yapacağı başvuru reddedilecektir.

6 - Hukuki Yarar Şartı: Bireysel başvuruda bulunabilmek için şikâyet hakkının varlığı tek başına yeterli olmamakta, başvuru için dava açmakta hukuki bir yararının bulunması da gerekmektedir. Yani başvuruyu yapan kişinin bundan bir menfaatinin olması daha doğrusu başvuru -

dan netice alması halinde bir menfaat temin etmeyi, hakk kazanmayı beklemesi, yarar koşulunu oluşturur.

7 - Başvurunun Gerekçeli ve Yazılı Olarak Yapılması: Bireysel başvurunun bir dilekçeyle yapılması ve iddiayla ilgili gerekçelerin ve ispat vasıtalarının gösterilmiş olması gerekmektedir.

6216 sayılı Kanun'un 47. maddesinin (3) numaralı fıkrasında başvuru dilekçesinde bulunması gereken hususlar belirtilirken "Başvuru dilekçesinde başvuru ve varsa temsilcisinin kimlik ve adres bilgilerinin, işlem, eylem ya da ihmal nedeniyle ihlal edildiği ileri sürülen hak ve özgürlüğün ve dayanan Anayasa hükümlerinin, ihlal gerekçelerinin, başvuru yollarının tüketilmesine ilişkin aşamaların, başvuru yollarının tüketildiği, başvuru yolu öngörülmemişse ihlalin öğrenildiği tarih ile varsa uğranılan zararın belirtilmesi gerekir. Başvuru dilekçesine, dayanan deliller ile ihlale neden olduğu ileri sürülen işlem veya kararların aslı ya da örneğinin ve harcın ödendiğine dair belgenin eklenmesi şarttır" denilerek başvurunun gerekçeli ve yazılı olarak yapılması gerektiği de ifade edilmiştir.

6216 sayılı Kanun'un 47. maddesinin (1) numaralı fıkrasına göre, başvurular doğrudan doğruya Anayasa Mahkemesi'ne yapılabileceği gibi mahkemeler veya yurtdışı temsilcilikleri aracılığıyla da yapılabilecektir.

8 - Süre Koşulu: Süre koşulu, 6216 sayılı Kanun'un 47. maddesinin (5) numaralı fıkrasında düzenlenmiştir. Maddeye göre "Bireysel başvurunun, başvuru yollarının tüketildiği tarihten; başvuru yolu öngörülmemişse ihlalin öğrenildiği tarihten itibaren otuz gün içinde yapılması gerekir. Haklı bir mazereti nedeniyle süresi

içinde başvuramayanlar, mazeret kalktığı tarihten itibaren onbeş gün içinde ve mazeretlerini belgeleyen delillerle birlikte başvurabilirler. Mahkeme, öncelikle başvuru mazeretini geçeri görüp görülmediğini inceleyerek talebi kabul veya reddeder."

9 - Başvuru Harcı: 6216 sayılı Kanun'un 47. maddesinin (2) numaralı fıkrasında bireysel başvuruların harca tabi olduğu belirtilmiş, harç miktarı aynı Kanun'un 75. maddesi ile 150 TL olarak belirlenmiştir.

10 - Kesin Hüküm: Bireysel başvuru sonucunda verilen kararlar kesin hüküm teşkil ederler. Aynı kişinin daha önce yaptığı başvuruya konu olan aynı işlem ya da eylem nedeniyle yeniden yapacağı başvuru önceki kararın kesin hüküm teşkil etmesi nedeniyle reddedilecektir.

Başvuruya ilişkin şartları özetle anlatmaya çalıştık. Başvuruya ilişkin detaylı belgeler, Anayasa Mahkemesi'nin internet sitesinde yer alan kılavuzda daha



detaylı olarak görülebilecektir. (http://www.anayasa.gov.tr/files/bireysel_basvuru/basvuru_kilavuzu.pdf)

Anayasa Mahkemesi'ne bireysel başvuru, Avrupa İnsan Hakları Mahkemesi'ne başvuruları azaltmak ve ülkemizin uluslararası yargı nezdinde aleyhe hüküm giymesinin bir nebze önüne geçmek adına oluşturulmuş bir müessese olup, bireyler Anayasa Mahkemesi'ne başvurabilecekleri gibi diledikleri takdirde AİHM'e de başvurabilirler, buna engel bir düzenleme yoktur. Bununla beraber, Anayasa Mahkemesi'ne bireysel başvuru yolu, iç hukukun bir parçası hâline geldiğinden, AİHM'e başvurmadan önce kullanılması gereken bir yol olarak ortaya çıkmaktadır.



YAŞAMA SEVİNCİ

Şemsi Paşa Pasajı'nda sesi büzüşesiceler

Genel kabul görmüşlüğüne aksine haberinden önce yazısı geldi. Şube Şeflikleri'nin Yol Bakım Onarım Müdürlükleri'ne, Kısım Şeflikleri'nin Yol Bakım Onarım Şeflikleri'ne dönüştürüldüğü deve dişi gibi ilgi yazılar eşliğinde bildiriliyordu.

İlk bir kaç gün pek üzerinde durmadık açıkçası...

Hareket Bölge Amirlikleri, isim değişikliği sirkülasyonu henüz başındaydılar.

Neyseki bizimkileri bir ke-rede tutturdular.

Tam isabet !

Bugüne kadar da caymadılar.

Önce işin vitrininden başladık doğal olarak..

Şube /Kısım Şefliği tabelalarını tarihin tozlu anılarına demirbaş kaydettik.

Sonra kurum içi yazışmalarda isim, soy ismin altındaki ünvan alanı büyüdü..

Öyle ki belediyede tanıdık olan "Yol Bakım Onarım Müdürü Vekili" yazılan yere yüzde 40 imar hakkıyla, 2+1 ev dahi kondurabiliirdi...

Ünvanın değişti ama ne yana baksan, hala "Kısım Şefi / Şube Şefi" namıyla yazılmış yönetmeliklerle çalışıyorsun.

Ayıp olmasın diye 105'i değiştirdiler, sadece ünvanın harf sayısı arttı

"Amirin verdiği diğer görevleri yapar" ibaresi kazık çakmış gibi, yerinden milim kıpırdamıyor.

32 Kısım tekmili birden "cümbüş" başladı sonrasında...

Adamın adını "Yol ve Geçit Kontrol Memuru" yapıp ertesi gün, "Yol Çavuşu Hazırlama Kursuna" gönderiyorsun...Yol Çavuşunu, Hat Bakım Onarım Memuru yapıyorsun.

Güzel. Gel gör ki; norm kadroda ismi geçmiyor.

Evde kızı sorsa "Baba sen neye göre çalışıyorsun?" diye... Buraya yazıyorum...

"Verecek cevabı yok..."

Gel de yazma bakalım, yüreğin elverirse...

"Yaşar, ne yaşar ne yaşa-



**Sezgin SEVİNÇ
BALIKESİR**

maz"

Herkes sınava girip yükselebiliyorken, Yol Bakım Onarım Şefleri'ne kapı, duvar..

Müdür olmak istese "Şartın yok" diyorlar. Başka yere gitmeye kalksa hem ket koyuyorlar, diğer yandan bir yanında "Gitme" diyor...

Beğendiğini seç...

Yol Bakım Onarım Müdürlüğü için sınav açıyorsun, bunca yıldır bu görevi yürütenleri sınava dahi almıyorsun..

"2 sayılı cetvel 1 sayılı cetvele vekalet edemez, atanma şartlarını taşımayanlar o ünvana vekalet edemez" diyor-sun. Sınava dahi sokmadığın insanlara vekalet telgrafı yazıyorsun..

Atanma şartını taşımadığı için sınava sokmuyorsan, ne diye vekalet yazıyorsun?

Yok, vekalet yazıyorsan, neden sınava sokmuyorsun ?

"Biz yaparız kanun arkadan gelsin" mi diyorsunuz ?

Çengel bulmaca...Yukarıdan aşağı 7 harfli....

Yumurta mı tavuktan, tavuk mu yumurtadan?

Sonra Yol Bakım Onarım Müdür adaylarının eğitim süreci başlıyor.

İlker Yasin yıllar evvel bir milli maçta santrayla beraber golü yiyince "Yapma Hayretin...Daha kadroları sayamadım" diye veryansın etmişti...

Kursiyerlerde daha kadroları sayamadan ilk atak Ve gol..

Eğitimi veren silsilede, eğitimi alanın altında..

Bulmuşuz 7 metre 32 san-

timlik kaleyi bomboş önümüzde...

Dakika daha 1 diye...

Atmayalım mı ?

Arkası gelecek, hem de yarını beklemeksizin.... Sonrasında sınav maratonu. Çok merak ediyorum... Üçyüz küsür liranın içine, idare kârı eklendi mi ?

İnsan yanlış soruya copy/paste muamelesi yaparken yanlış cevabı ıskalar mı hiç...

Neylersin ki iki yanlış bir doğru etmiyor.

10 lira başvuru ücreti ve kucak dolusu itiraz..

Altı sakal üstü bıyık..

Çaresiz sınav iptal..

Baktın sınav işleri neta-meli..

Verirsin fazla mesaiyi "Kırıkkale Hülle Müdürlüğünü" 7/24 çalıştırırsın...

Yenisinin arefesindeyiz...

Şimdi sıra bizde..

"Herhangi bir aksaklığa meydan verilmeden gereğini önemle rica..."

Bu kez oldu, oldu. Olmadı çay bile demlenmez artık...

Tekerin bodenle buluşmasının üzerinden iki asra yarım asırdan az kalmış.

Uluslar arası platformlarda boy göstermeye başlamış-sın.

Yerli imal traversin, rayın doğudan batıya güneş yüzü görmeye başlamış...

Bozkırda bir var bir yok hızlı tren çalıştırıyorsun...

.....

Bizle ilgilenin..

Sabah 8, akşam 5, ayın 15 inde hesaplara yatan parayla çizilemez bizlerin işimize olan aşkı....

Ama, bizle de böyle uğraşmayın...

İnceden bir dizenin satırbaşları dökülüyor her birimizin dudağından...

"Ağlasak sesimizi duyar mısınız ?

Dokunabilir misiniz göz yaşlarımızı ellerinizle ?"

Eğitim seminerleri sürüyor

TCDD eğitimlerinin adresi Antalya



YOLDER Genel Başkanı Özden Polat, Antalya'da TCDD Genel Müdürlüğü Eğitim ve Öğretim Dairesi Başkanlığı'nca düzenlenen, 16. Dönem Sürveyan Kısım Şefi, Tekniker ve Teknisyen Geliştirme Semineri'ni ziyaret etti. Türkiye'nin dört bir yanından 48 yol personelinin eğitim gördüğü seminerde Polat, YOLDER'in yaptığı çalışmalarını anlattı.

Sevinç ve Yıldız üyelerle bir araya geldi

Kırıkkale ve Samsun'a ziyaret

YOLDER Başkan Yardımcısı Hasan Yıldız ve Yönetim Kurulu Üyesi Sezgin Sevinç ile birlikte Kırıkkale ve Samsun'da bir dizi ziyaret gerçekleştirdi. Ankara'da bir araya gelen Sevinç ve Yıldız'ın karayoluyla gerçekleştirdiği ilk ziyareti Irmak 221 Yol Bakım Onarım Şubesi, ardından Kırıkkale 22 Yol Bakım Onarım Müdürlüğü oldu. Üyelerle yapılan karşılıklı görüş alışverişi, talep ve isteklerin alınmasından

sonra Samsun'daki üyelerle bir araya gelindi. Samsun 41 Yol Bakım Onarım Müdürlüğü işyerinde temsilcimiz Ahmet Taş, üyelerimiz ve üye olmayan diğer müdürlük çalışanlarının katılımıyla zaman zaman hararetli konuşmaların da olduğu uzun soluklu bir toplantı yapıldı. Üyelerin dernekten talepleri dinlendi. Üye olmak isteyen personelin üyelik başvuruları teslim alındı.

Bir mesajımız var

Sayın Yolder Başkanı ve Yönetimi, Gazetenizin 3.sayısı Şube Başkanlığımıza ulaştığı gün büyük bir heyecan ve merak ile inceleme fırsatı buldum. Gazeteniz gerek sayfa düzeni, konuların güncelliği gerekse de yazım dilindeki akıcılığı ile demiryolundaki köklü derneklerimize örnek olacak düzeyde kaliteli ve profesyonelce hazırlanmış olduğu açıkça görünmektedir. Derneğinizi kuruluşunu yeni olsa da yaptığımız görevin demiryollarının tarihi ile başladığı, çalışanlarının mesai mefhumu gözetmeden gece gündüz her türlü hava şartında özveri ile görevini icra eden, 5 dakika daha fazla çalışmak için Kumanda Merkezleri ile zaman pazarlığı yapan

demiryolu sevdalısı insanlardan oluştuğunun bilincindeyim. Sayın Başkanım Özden Polat'ın yazısında da belirttiği gibi katı bir disiplin ve bürokrasi içerisinde yol personelinin sorunları görmezden gelinmiş çalışanları hor görülmüştü. Derneğinizin bu gidişata son vereceği ve mesleğin saygınlığını arttıracığına inancım tamdır. Bu doğrultuda derneğinizi kurulmasında ve yönetiminde emeği geçen tüm çalışanlara teşekkürlerimi sunar bir sendikacı olarak sorunların iletimi ve çözümünü konusunda her türlü yardımda kapımızın sizlere sonuna kadar açık olduğunu bir kez daha hatırlatarak, kazasız belasız hayırlı çalışmalar dilerim. M.Kemal DİLER UÇMS Eskişehir Şube Başkanı

Raylı sistemlerde ölçü...



yapiray

www.yapiray.com.tr

TCDD İzmir Müze ve Sanat Galerisi, birbirinden özel eserleri İzmir'in en eski yapılarından birisinde sergiliyor

Osmanlı Demiryolları'ndan objeler burada



İngiliz tüccarlar tarafından 1800'lü yıllarda inşa edilen iki katlı tarihi bir binada hizmet veren TCDD İzmir Müze ve Sanat Galerisi, İzmir'in Alsancak semtinde, tarihi Gar binasının tam karşısında demiryolcuların dünyasına bir yolculuk yapmanızı sağlıyor. Alt katı müze, üst katı sanat galerisi olarak kullanılan bina İzmir'in en eski yapıları arasında yer alıyor.

TCDD Müze binası 1800'lü yıllarda İngiliz tüccarların ticari emtia deposu olarak yapılmış. Limana yürüyüş mesafesindeki bina daha sonra İngiliz şirketlerin idarehanesi olarak kullanılmış. Binanın giriş kapısındaki demir işlemlerde yer alan çipa figürleri, şirketin denizcilik firması olduğunun en güzel kanıtı. Demiryollarının millileştirilmesinden sonra İzmir Aydın Osmanlı Demiryolu şirketi idarehanesi olan bina uzunca bir süre de lojman olarak hizmet vermiş.

TCDD Müze ve Sanat Galerisi'nin Müdürü Mazlum Beyhan, binanın bulunduğu adanın hem TCDD için hem de kentin tarihi belleği için büyük önem taşıyan bir alan olduğuna dikkat çekiyor.

Bugün ana cadde üzerinde yer alan ve trafik karmaşası içinde pek de dikkat çekmeyen tarihi binaya küçük bir bahçeden giriyorsunuz. Sağda motorlu bir drezin ve İzmir'in ilk itfaiye araçlarından birisi selamlıyor sizi.

İki katlı binanın girişinde üç oda bulunuyor. Aslında oldukça dar bir mekan olan müzeye, Osmanlı Devleti'nin ilk demiryolu hattının temellerinin atıldığı bir kent demiryollarına ait belleği sığdırılmaya çalışılmış.

Girişteki küçük salona minyatür bir lokomotif yerleştirilmiş. Salonun duvarlarında Alsancak Gar bitişğinde bugün binası lojman olarak kullanılan saat kulesinin

dijital fotoğrafı ve farklı garlardan getirilmiş 19. yüzyıla ait saatler bulunuyor. Yine 19. yüzyıla ait bir soba, İngiliz yapımı bir kantar, Ödemiş tren istasyonundan getirilen tren saatlerini gösteren bir çizelge ve artık hiç yolcusu

kalmayan bir bekleme salonu kanepesi sizi karşıyor. Binanın alt katında üç oda yer alıyor. Sağdaki oda müze yöneticisi

Mazlum Bey'in kullandığı galeri içinde bir galeri özelliği taşıyan küçük bir oda. Sanat galerisine bağışlanan resimler, fotoğraflar, Mazlum Bey'in derlediği demiryollarına ait orijinal baskılı kitaplar, ansiklopediler bulunuyor.

1990 yılından bu yana müzenin yöneticiliğini yapan Mazlum Bey de uzun yıllar demiryollarının farklı bölümlerinde çalışmış bir demiryolcu. Ancak sohbet ederken kendisinin birçok Rus yazarının klasiklerini dilimize kazandıran değerli bir çevirmen olduğunu da öğreniyoruz. Mazlum Bey, İzmir için büyük önem taşıyan bu değerli müzeye demiryolcuların büyük ilgi gösterdiğini belirtiyor.

TCDD Müze binasını yılda 5 bin 500 kişi geziyor.

Binanın girişindeki ilk odada Balıkesir'den gelen santral ve o ait deri bir operatör sandalyesi bulunuyor. Yine 1950 yılına tarihlenen bir telem makinesi, fenerler, üzeri kalem işi deri kaplı bir istasyon şefi masası, 1860 yılına ait ana hat santrali, bir telgraf makinesi, seyyar bir telgraf makinesi, tali-



Müzede bir parçası sergilenen Harem Vagonu'nun süslemeleri el işi olarak yapılmış. Vagonun piring malzemeleri korunması amacıyla ayrı bir cam bölmede sergileniyor.

matnameler bulunuyor. Alt katındaki ikinci odadaki objeler arasında 1856 yılında temeli atılan İzmir-Aydın demiryolundan kesilen bir ray, ahşap traversler, tirfonlar, ahşap bransman kazması bulunuyor.

İki odanın birleştirilmesiyle elde edilen bu alandaki en önemli eserlerden birisi de Bağdat demiryollarına ait harem vagonunun bir kesiti. Camları vitray, duvarları ipek goblen kaplama, ahşap tavanı renkli el işiyle süslenmiş vagon kesiti demiryolların ait depolardan tesadüfen fark edilerek kurtarılmış ve müzeye getirilmiş. Vagona ait havalandırma diski, vantilatör, kapı kolları ve küllükler aynı odadaki bir cam bölmede sergilenmiş. Diğer bölümde ise sağlık gereçleri, demiryolculara ait belgeler bulunuyor.



Müze Müdürü Mazlum Beyhan, müzeye gelen demiryolcuların özellikle eski fotoğraflardan çok etkilendiğini dile getiriyor.

