

Derneğimizin web adresini "Sık kullanılanlar"a eklemeyi unutmayın. Sitemizde bizden haberler, hukuk köşesi, sorunlarımız ve derneğimize ait bilgiler bulunuyor.

YOLDERİZ'in içinden

Özden Polat: Söz Gençlerde

Haberi Sayfa 2'de

Ünvan yoksa
lojman da yok!

Haberi Sayfa 4'de

Giysilerimiz uymuyor,
sesimizi duyan var mı?

Haberi Sayfa 7'de

Sezgin Sevinç'ten bir
saltanat arabası anısı

Yaşama Sevinci Sayfa 22'de

Şakir Kaya, Münster Fuarı
izlenimlerini yazdı

Ayaktaki Yolcu Sayfa 24-25'de

Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım: "Cumhuriyet tarihinin rekorlarını alt üst eden bir başarı yakaladık"

Bakan'dan Demiryolları'na övgü



İzmir'de Ekonomi Muhabirleri Derneği'nin üyesi gazetecilerle bir araya gelen Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Binali Yıldırım, son 10 yılda demiryollarının Cumhuriyet tarihini alt üst eden bir başarı yakaladığını söyledi.



Haberi Sayfa 3'de

Demiryolcular Sabah Resimleri'nde

YOLDER Genel Başkanı Özden Polat, gazeteci Hasan Tahsin Kocabaş'ın "Sabah Resimleri" programında demiryolcuların çalışma koşullarını anlattı.

Haberi Sayfa 27'de

Hemzemin
geçit sorunu
için
önerilerimiz,
Genel
Müdürlük'te



Haberi Sayfa 7'de

Demiryollarının
Serbestleşmesi
Kanunu
1 Mayıs'ta
yürürlüğe girdi

Haberi Sayfa 3'de

Narlı'da poz çalışmaları



Haberi Sayfa 8-9-10'da

YOLDER Genel Başkanı Özden Polat, YOLDER üyeleriyle birlikte TCDD 6. Bölge'yi ziyaret etti. Kahramanmaraş'ın Pazarcık ilçesine bağlı Narlı'daki poz çalışmalarını izleyen YOLDER ekibi, TCDD 6. Bölge Müdürü Mustafa Çopur'un yanı sıra Yol Bakım Onarım yönetici ve personeliyle görüştü.

TCDD 6. Bölge Müdürü
Mustafa Çopur:



Demiryolcu
çocuğu olmaktan
gurur duyuyorum



Haberi Sayfa 12 -13'de

Alanında dünyanın en büyük üçüncü fuarı olarak tanımlanan Eurasia Rail Demiryolu, Hafif Raylı Sistemler, Altyapı ve Lojistik Fuarı 7-9 Mart 2013 tarihleri arasında İstanbul Fuar Merkezi'nde düzenlendi. YOLDER üyeleri fuarda bulundu, yeni teknolojilere ilişkin bilgi aldı.

Haberi Sayfa 16'da

Gücümüzü birliğimizden alıyoruz



Haberi Sayfa 17'de

Raylı sistemlerin
gelişmesi için ne yapmalı?

Şehzad Günnoral'ın yazısı S:20'de

Adana'daki demiryolcu
ailelerine misafir olduk

Yol Arkadaşım Sayfa 14'de

36 yıllık demiryolcu
Nizamettin Aras'la söyleşi



Sayfa 19'da

123 yıldır İstanbul'un
Avrupa'ya açılan kapısında
bir butik müze

Sirkeci Tren Garı Müzesi



Haberi arka sayfada



Söz gençlerde

• Özden POLAT
ozdenpolat1965@gmail.com

ÖZDEN

Sevgili meslektaşlarım, gazetemizin bu sayısında sözü bir seminerde tanışma olanağı bulduğum bir emektarın, rahmetli Ziya Çavuş'un kızı Fatma kardeşimize bırakmak istedim. Çavuş barakasında doğup, vagonet sesiyle büyüyen Fatma Hanım kalemiyle hepimizin hislerine tercüman olmuş. Babasını öyle güzel anlatmış ki; bir gün bizim çocuklarımızın da bizi böyle anlatmasını diliyorum.

"Yorgun babam, nur içinde yat"

"Merhaba Değerli Demiryolcular;

Yine bir hüznü kapladı içimi, kalbimde bir sızı gözümde bir damla gözyaşı. Tarifi yok belki de bu üzüntünün ama bir şeyler söylemek, yazmak geliyor içimden. Sizlere babamı anlatmak istiyorum. Belki de anlatınca biraz azalır diye düşünüyordum duyduğum üzüntü.

Sevgili babam; 24166 sicil nolu 6213 takım çavuşu Ziya Sayar, namı diğer Ziya Çavuş.

Demiryolcu bir ailede doğmuş. Dedem makasçı, amcalarım hareket memuru idi. Canım babam da demiryolunun ekmeğini yiyip suyunu içtiğinden yol çavuşu olmuş. Ama öyle böyle değil, tam işine 40 yılını vermiş bir yol çavuşu.

Biz kardeşlerimizle iki odalı bir çavuş barakasında doğduk. Barakaların hemen yanında olduğumuz için vagonet sesiyle büyüydük. En büyük keyfimizdi makas ve istasyon arasında defalarca koşmak, raylar üzerinde oynamak. Arada bir geçen asker trenlerinden atılan tuzsuz bisküvileri afiyetle yer ve günün sonunda yaklaşan vagonetle gelen babamı sevinçle karşılar, yemek sepetini hemen elinden alır öperdik ellerini yüzünü. Demir kokardı elleri hüznü olurdu yüzü, çok anlamazdık o zaman babamı ve hayatı. Bilemezdik hayatın, trenin düdüğünü çalarak geçtiği gibi geçtiğini.

Yazlar biter, havalar soğur yavaş yavaş ağaçlar yapraklarını

dökmeye başlar. İşte demiryolunda da işler zorlaşmaya başlar. Yağmur yağar, kar tipiler ama işler ne kadar zorlaşsa da babacığım hep işinin başındadır. Çıtır çıtır yanan sobanın etrafında otururken birden kapı çalar ve nöbetçi memur seslenir;

"- Çavuşum, dray oldu çabuk!"

Hemen kalkar giyinir, yeşil gocuğu, eldiveni hazırdır. "Hanım ben gidiyorum, ne zaman gelirim belli olmaz" der ve giderdi.

Babam işçilerini toplar gece gündüz demez düşer yollara büyük bir şevkle, sanki cephaneliğini hazırlamış harbe giden asker gibi. Ne zaman gelir Allah bilir. Hiç bir gün şikayet etmeden koşkuyla çalışırdı, sevgiyle yapardı işini. Sanki nakış nakış işlerdi, demiryollarını.

Bahar gelince sevinirdik ailece, bahçemizi eker sebze yetiştirirdi, bahçemizi yemyeşil çiçekler kaplardı. Babam yoldan gelince bahçede çayını içerdi, tren seslerinin arasında. Eskiden iş katarları vardı, Pazar akşamları babamı yolcu ederdik, bir haftalık yemeğini de yanına alır Cuma akşamına kadar bir şey olmadan dönsün diye yolunu gözlerdik. Üçgen şeklindeki vagonları görünce babamın geldiğini anlar sevinçle istasyona koşardık. Evde, babamın yoldaki anılarını dinlerdik. Dinlerken uyuya kalırdık. Akşam yemeğinden sonra mesaisini bitirmezdi, illaki istasyonu dolaşır, nöbetteki memurla çayını paylaşır, uzun uzun demiryolu muhabbeti yaparlardı, yaz ayla-

rında gelen iş makinelerinde zandersem babamı tanımayan yoktur. Onlarla yemeğini, çayını paylaşır gece yarısına kadar muhabbet ederlerdi.

Yıllar geçti bizler büyüydük. Hayat hepimizi farklı yerlere koydu. Ben de çok sevdiğim bir demiryolcu ile evlendim. Bende babam gibi demiryolunda doğdum, demiryolunun yanında yaşıyorum bu hayatı.

Ama babacığım hep aynıydı gece, gündüz, yaz, kış demeden sabahın saat 06.00'sında evden çıkar, 07.00 demeden vagonetin makaslardan çıkış takırtısını duyardık. Büyük bir aşkla yapardı işini. Evladı olarak kıyamazdık hiç birimiz ona. Geçen sene makas tamiri yaparken iki parmağını makasa kaptırınca çok acı çekti, dayanamadım artık, "Emekli ol ne olur baba" dedim. "Az daha, biraz daha" diyor, sanki bırakmak istemiyordu demiryollarını. Çünkü sevdalıydı işine. Bizi de bu sevdada büyüttü canım babam. Onun içindir ki ben de lojman olsun da nasıl olursa olsun, trenin sesi duyulsun yeter.

İşte o gün, günlerden Cuma 7 Aralık 2012 her yer güllük güllüştü benim için. Çocuklarımı okula gönderdim ev işleri ile uğraşıyordum.

Babamın işi vardır diye onu aramadım. Annemi aradım. Nasılsın, babam nasıl, kardeşim iyi mi gibi konuştum. "Kızım babanda bu gün ayrı bir mutluluk var ama çözemedim" dedi annem. "Baban yola gitti balast dökeceklermiş" dedi. Evet, o gün babacığım iş katarı ile balast dökmeye gitmiş. Neydi sendeki bu sevgi, seni işine bağlayan, işini cumartesiye bırak-

re bir anons düşmüş.

"- Ziya Çavuş düştü koşun, koşun" diye, takımından son kalan işçisi Durmuş Amca, Şükrü Çavuş Amca koşmuşlar başına. Ama nafile can yok. Demiryolunda başlayan hayat yolculuğu yine demiryolunun başından sonlanmış. Allah öyle takdir etmiş ki. Can emanetini demiryolunda almış. Bense ni gördüğümde aynı küçük-



mak istemiyormuşsun.

Dispercerden izin istemiş, "Aslan şefim şu vagonları boşaltıverelim, işimizi bitirelim yarına kalmasın bana izin ver" diye. Balastı dökmüşler, "İş bitti tamam" diye tekrar merkezle telefonla görüşmüş ve tam o sırada telsizle-

lüğümüzdeki gibi ellerin sıcak ve demiryolu kokuyordu, yüzün busefer gülüyordu. Öptüm demiryolu kokan ellerini. Şimdilerde senden bize kalan kırık bir gözlüğün ve buharlı tren sesi çalan telefonun ve git gide artan özlemin.

Geçenlerde mezarının başında idim. Yine demiryolunun yakınında yatıyorsun, sanki trenler sana selam veriyormuşçasına uzun uzun düdük çalıyorlar. Keşke hayatta olsaydın da seninle gurur duyduğumuzu sen de görseydin. Emektar yolculara selam olsun, ardından Fatihalar okunsun.

Nur içinde yat benim yorgun babam."

Kızın Fatma



Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Binali Yıldırım: "Cumhuriyet tarihinin rekorlarını alt üst eden bir başarı yakaladık"

Bakan'dan demiryollarına övgü

1. Sayfadan devam

Bakanlığın İzmir'de yaptığı projelere ilişkin bilgi veren Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Binali Yıldırım, 35 projeden 16'sının fiilen başladığını belirtti. İzmir-Ankara Yüksek Hızlı Tren projesine ilişkin bilgi veren Bakan Yıldırım, projenin üç etapta yapılacağını belirtti. Projeyle ilgili olarak, "Ankara-Afyon, Afyon-Uşak, Uşak-İzmir, Afyon-Ankara arası çalışmalar başladı, ihalesi de yapıldı. Bu yıl içinde de diğer iki bölümün ihalesini yapacağız" dedi.

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Binali Yıldırım, İzmir Mövenpick Otel'de Ekonomi Muhabirleri Derneği (EMD) İzmir Şubesi üyelerinin katılımıyla kahvaltılı basın toplantısı yaptı. Toplantıya eski İzmir Valisi Cahit Kırac, EMD Genel Başkanı Turgay Türker ve EMD İzmir Başkanı Tolga Albay ve çok

sayıda medya mensubu katıldı.

188 kilometrelik yol

Ege Ray'ın İzmir Büyükşehir Belediyesi ve Bakanlığın ortak projesi olduğunu anlatan Binali Yıldırım, hattın kuzeye ve güneye uzatılmasına ilişkin söz verdiklerini anımsattı. Kuzeyde Bergama'ya güneyde ise Selçuk'a kadar uzayacak olan projeyle çok önemli iki tarihi yerleşim yerinin birbirine bağlanacağını söyledi.

Bakan Yıldırım, iki nokta arasındaki 188 kilometrelik mesafenin önemine değinerek sözlerini şöyle sürdürdü: "Kuzeyden Bergama'ya güneyden Selçuk'a iki tane tarihi yerleşim yerimizi birbirine bağlayacağız, 188 kilometre olacak. Şu anda Cumaovası - Torbalı kısmı alt yapısı bitti, üst yapısıyla ilgili çalışmalar devam ediyor. Daha sonra Torbalı - Selçuk projesi yapılıyor. Aliğa'ya 50 kilometrelik, Bergama Aliğa'yla ilgili projeler bitti, kamulaştırmalar yapıp buralara



da geleceğiz. Böylece 188 kilometre belki de dünyanın en uzun toplu taşıma raylı sistemi İzmir'e kazandırılmış olacak."

Yapımı süren Kemalpaşa-Turgutlu demiryolunun 27 kilometre olduğunu anlatan Binali Yıldırım, hattın özellikle yük taşımacılığı için çok önemli bir hat olduğunu da söyledi. Hattın bitmek üzere olduğunu ve birkaç ay

inde açılacağını belirten Bakan Yıldırım, "Ayrıca Kiraz - Ödemiş arasında da demiryolu projemiz var. Proje bedeli için şu an çalışma yapılıyor" diye konuştu.

Cumhuriyet tarihi rekoru

Ulaşım altyapısının kendi başına bir ticaret olmadığını söyleyen Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım, "Ama ülkenin kalkın-

ması, zenginleşmesi için, ticaretinin artması için, bölgeler arası kalkınmışlık farklarının ortadan kalkması için olmazsa olmaz bir ihtiyaç" dedi.

Türkiye'de bu alanda son 10 yılda Cumhuriyet tarihinin rekorlarını alt üst eden bir başarı yakaladıklarını söyleyen Bakan Yıldırım, sözlerini şöyle sürdürdü: "Demiryollarında şu anda 3 bin 700 kilometre yüksek hızlı tren hattı var devam eden. 1076 kilometre de bitirdiğimiz var. Önümüzdeki beş sene içinde Türkiye'nin 15 önemli şehri yüksek hızlı trenle birbirine bağlanmış olacak."

Yıllardan beri beklenen önemli projeleri de bu sene bitireceklerini anlatan Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım, "Marmaray'ı hizmete alacağız, Ankara-İstanbul yüksek hızlı tren projesini tamamlayıp işletmeye alacağız, ayrıca Ankara metrolarını da bu sene sonunda açmış olacağız" dedi.

Demiryolları'nın serbestleştirilmesi yasalaştı

Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun 1 Mayıs 2013 tarihi itibarıyla yürürlüğe girdi. Kanunla TCDD, demiryolu altyapı işletmecisi olarak yeniden yapılandırılıyor, mevcut hukuki statüsünde hiçbir değişiklik yapılmıyor.

Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun Tasarısı meclisten geçerek yasalaştı.

6461 Sayılı kanun, demiryoluyla yolcu ve yük taşımacılığının hizmet kalitesi açısından en uygun, etkin ve olabilecek en düşük fiyatla sunulmasını, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğünün demiryolu altyapı işletmecisi olarak yapılandırılmasını, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Taşımacılık Anonim Şirketi adıyla demiryolu tren işletmecisi olarak bir şirket kurulmasını, demiryolu altyapı işletmecisi ve demiryolu tren işletmecisinin hukuki ve mali yapıları, faaliyetleri ve personeline ilişkin hükümler ile ilgili diğer

hususların düzenlenmesini, kamu tüzel kişileri ile ticaret siciline kayıtlı anonim şirketlerin demiryolu altyapısı inşa etmesini ve bu altyapının kullanılmasını, kamu tüzel kişileri ile ticaret siciline kayıtlı anonim şirketlerin demiryolu altyapı işletmeciliği ve demiryolu tren işletmeciliği yapabilmesini sağlayan düzenlemeleri öngörüyor.

Özelleştirme değil

Tasarının yasalaşması üzerine yazılı bir açıklama yapan TCDD Genel Müdürü Süleyman Karaman şunları söyledi:

"Hiçbir şekilde demiryolları özelleşmiyor. Demiryollarının statüsü değişmediği gibi hiçbir demiryolcu arkadaşımın işi, sta-



tüsü ve yeri de değişmiyor. Sadece özel sektörün bizim yollarımızda, bizim trafik sitemimiz içerisinde, gerekli altyapı kullanım ücretini ödeyerek taşıma yapmasına imkan sağlanıyor. Bu yasayla demiryoluna devlet desteğinin artarak sürmesi de yasal güvenceye kavuşuyor."

Yasada neler var?

• Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanunla; TCDD, demiryolu altyapı işletmecisi ola-

rak yeniden yapılandırılıyor, mevcut hukuki statüsünde hiçbir değişiklik yapılmıyor. TCDD'nin tren işletmesi ile ilgili birimleri ise ayrılarak Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Taşımacılık Anonim Şirketi (TCDD Taşımacılık A.Ş.) kuruluyor.

• TCDD, ulusal demir yolu altyapı ağı içinde yer alan ve devletin tasarrufundaki demir yolu altyapısının kendisine devredilen kısmı üzerinde demir yolu altyapı işletmecisi olarak görev yapacak.

• TCDD'nin; yüksek hızlı ve hızlı tren taşımacılığı için yaptığı demir yolu altyapı yatırımları, hatların çift veya çoklu hat haline getirilmesi ile demir yolu altyapısının yenilenmesine ve iyileştirilmesine ilişkin yatırımları için Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nda gerekli ödenek öngörüülecek.

• İltisak hattı yapımı talep edilmesi halinde; yapılacak iltisak hattının gerektirdiği taşınmazlar, kamulaştırma bedeli talep edenden tahsil edilerek TCDD tarafından kamulaştırılacak ve 49

yılı geçmemek üzere talep edilen lehine bedelsiz olarak irtifak hakkı tesis edilecek.

Kullanım süresinin sonunda söz konusu taşınmazlar üzerinde inşa edilen bütün varlıklar başka bir işleme gerek kalmaksızın TCDD'nin mülkiyetine geçmiş sayılacak.

• Personel kadro ve pozisyonlarıyla; araç, gereç ve cihazlar ise hak, alacak, borç ve yükümlülükleriyle birlikte başka bir işleme gerek kalmaksızın TCDD Taşımacılık A.Ş.'ye devredilmiş sayılacak.

• Emekliliğe Teşvik Kanuna göre, TCDD'de çalışanlara emekli olmaları halinde fazla emekli ikramiyesi ödemesi yapılacaktır. Emekli olan personel, emekli oldukları tarihten itibaren 5 yıl içinde TCDD'de ve TCDD Taşımacılık A.Ş.'de çalıştırılmayacak.

• TCDD Taşımacılık A.Ş.'nin merkez teşkilatına 15 kadro ihdas edilecek.

TCDD 3.Bölge'de emekliye ayrılan ve görev yeri değişen personel için yemek düzenlendi

İzmir'de duygu dolu veda gecesi

TCDD 3. Bölge 31. Yol Bakım Onarım Müdürlüğü'nde, yeni yasadan yararlanarak emekliye ayrılan Hasan Hakan Güven ve İsa Açık ile görev yerleri değişen Özden Polat ve Erkan Engin için bir yemek düzenlendi.

Sosyal Güvenlik Kurumu'nun İzmir Misafirhanesi'nde gerçekleşen yemeğe 31. Yol Bakım Onarım Müdürlüğü'nün memur ve işçi çalışanları katıldı. Gecede hem kurum hem de işçiler adına üç personele de plaketler verildi.

Hep el ele çalıştık

Duygulu anlar yaşanan gecede ilk plaket görev yeri değişen Yol Bakım Onarım Müdürü Özden Polat'a verildi. Plaketini Mehmet Soner Baş'ın elinden alan Özden Polat, "Bu kadar insanın, şefin ve şube personelinin bizler için burada toplanması çok güzel. Sizlerle çalışma yaşamımız süresince iyi ve kötü bir çok anımız oldu. Kötü anılar sizin de çok iyi bildiğiniz gibi iş için olanlardı. İzmir'de 13 yıldan bu yana çehre çok değişti. Ödemiş'te iki kez poz yaptık. Bu hepinizin sayesinde oldu. Siz sürveyanlar, işçilerle hep el ele çalıştık. Hepiniz hakkınızı helal edin" dedi.

Özden Polat'ın ardından Hakan Güven ve İsa Açık'a meslektaşları tarafından yaptıkları hizmetin anısına birer teşekkür plaketini verildi.

Emekliye ayrılan Hasan Hakan Güven yaptığı veda konuşmasında "30 yıldır birlikte çalıştığım arkadaşlarıma teşekkür ediyorum. Benden yana hakkım helal olsun. Bunca yıl sizinle çalışmak çok güzeldi. Hepinize sağlıklı, mutlu, güzel günler dilerim" dedi.

Hasan Hakan Güven ile birlikte emekliye ayrılan İsa Açık da geceye katılan ve organizasyonu düzenleyen herkese teşekkür etti, "Hepinize çalışma yaşamınızda başarılar diliyorum" dedi.

Törenin sonunda Özden Polat, görevi devrettiği 31. Yol Bakım Onarım Müdürü Erkan Engin'e bir çiçek sundu.

Gece, anı fotoğraflarının çekilmesiyle sona erdi.



Malatya'dan Ankara'ya atama



Ferit AKALIN - MUŞ

Gerçekten de bir yıldız kaydı, 5.Bölge Yol servisinin durumunu birkaç çita yükselten, davranışları ve başarılarıyla adından söz ettiren Yol Servis Müdürü Fahrettin Yıldırım atama nedeni ile Malatya'dan ayrıldı.

Yıldırım'ı Ankara'ya uğurlamadan önce, hizmetleri için teşekkür etmek isteyen çalışma arkadaşları bir veda gecesi düzen-

ledi. Bölgedeki tüm yol servisi personelinin katıldığı gecede açılış konuşmasını Yol Müdür Yardımcısı Yaşar Diclelioğlu yaptı.

Gecede bir teşekkür konuşması yapan Fahrettin Yıldırım, duygularını şu sözlerle dile getirdi: "Yıllar boyu, uçsuz bucaksız yerlerde birbirine paralel şekilde, birbirine destek olarak uzayan giden rayları düşünün, daima

beraberdirlers. Birbirine paralel şekilde, olmayacak yükleri taşırlar. Omuzlarında taşıdıkları yüklerden hiç gıcınmazlar, hiç yorulmazlar. Üzerlerinden binlerce, yüz binlerce yolcu, yük, hayal, sevinç, ayrılık, kazanç ve kayıp geçer durur. Her hava şartına birlikte karşı koyarlar. Ama hiç yılmazlar, sonra bir kavşağa gelirler işte bu onları ayıran kavşaktır. Ne yapsalar bunu engelle-

yemezler. Ben de sizlerle böyle bir yolculuk yaptım. Hiç unutmayacağım bir yolculuk bu. sizlerle var oldum, imkansızlıkları ve zoru hep sizlerle var ettik. Hep beraber güçlü olduk, Bu günden sonra artık yolunuza bensiz devam edeceksiniz. Ama bilin ki başarılarınızı büyük bir gururla izliyor olacağım.

Hepinize bana verdiğiniz destek ve güven için, ayrıca bana

inandığınız ve hayallerimiz gerçekleştirme fırsatı verdiğiniz içinde ayrıca çok teşekkür ederim. Yarın, hepimiz için yeni bir gün... Hava şartları ne olursa olsun, yürümeye devam. Yolunuz, yolumuz hep açık olsun..."

Ankara'da Yol Daire Başkan Yardımcısı olarak göreve başlayacak olan meslektaşımız Fahrettin Yıldırım'a yeni görevinde başarılar diliyoruz.

Uşak'ta mesleğe veda edenler için duygulu gece

Uşak 35 Yol Bakım Onarım Müdürlüğü'nde görevli Tekniker Osman Çabuk, Hat Bakım Onarım Memuru Yavuz Ulaş, Hat Bakım Onarım Memuru Osman Göde, Yol Kontrol Memuru Mehmet Erbil Mayıs ayı itibariyle emekliye ayrıldı. Emekliye ayrılan personel için müdürlük bir veda yemeği düzenledi. Emekliliğe yelken açan yol çalışanlarına hizmetleri için verilen plakette teşekkür edildi.



Demiryolcular için mevlüt okutuldu



Uşak Yol Bakım Onarım Şefliği, Mayıs ayında vefat eden demiryolcular için mevlüt okuttu. Uşak Yol Bakım Onarım Şefi Tefik Doğan öncülüğünde gerçekleştirilen etkinliğe çok sayıda demiryolcu ve demiryolcu ailesi katıldı.



Kısa...Kısa...Kısa...

Malatya'da 190 km.
yol yenilemesi

5. Bölge Müdürlüğü'nde başlatılan 2013 yılı poz çalışmaları kapsamında Malatya-Narlı ve Diyarbakır-Kurtalan hatlarında toplam 190 kilometre yol yenilemesi yapılacağı belirtildi.

Malatya-Narlı hattının Elmalı-Narlı hat kesiminde 90 kilometre ve Diyarbakır - Kurtalan hattının Ulam - Kurtalan arasında 100 kilometrelik yol yenilemesinin Kasım ayı sonuna kadar süreceği belirtildi.

Eskişehir-Horozluhan
hattında yol
yenilemesi başladı

7. Bölge Müdürlüğü Eskişehir-Horozluhan hattı Alayunt-Afyon Ali Çetinkaya istasyonları arası 95 kilometrelik hat kesiminde yol yenileme çalışmalarına başladı. Mayıs ayında başlanan çalışmalarda dingil basıncı 20 ton olan hatta Hm tipi B 70 tipi Beton travers kullanılıyor.

Pazarcık'ta raylar
yenileniyor

Kahramanmaraş'ın Pazarcık ilçesi ile Adıyaman'ın Gölbaşı ilçesi arasında tren yolunda ray yenileme çalışmaları devam ediyor.

TCDD 5. Bölge Müdürü Üzeyir Ülker, yenileme çalışmalarının 50 milyon liraya mal olduğunu belirtirken, çalışmanın eylül ayı sonunda tamamlanacağını ifade etti.

2013 yılı programına göre 112 kilometre yol yenilenecek

Kars'ta 44 yıllık hat yenileniyor



Devlet Demiryolları (TCDD), 2013 yılı çalışma programı kapsamında Kars'ta 112 kilometrelik demiryolu hattını yeniliyor.

1969 yılından beri Kars-Sarıkamış-Erzurum tren yolu hattında hiçbir çalışma yapılmadığı için eskiyen ve bozulan demiryolu ağı, TCDD Erzurum 45.Yol Bakım ve Onarım Müdürlüğü'nce yeniden yapılıyor.

Sarıkamış-Çatak arası

45. Yol Bakım ve Onarım Müdürü Uğur Şahin Anadolu Ajansı muhabirine yaptığı açıklamada şunları söyledi:

"2011 yılında Kars-Sarıkamış, Erzurum-Köprüköy arasında 98 kilometre, 2012 yılında Köprüköy-Sarıkamış Çatak mevkiisine kadar 105 kilometre demiryolunu yeniledik. 2013 yılı çalışma programı kapsamında Sarıkamış-Çatak mevkiisinde çalışmaları başlattık."

Hedeflerinin altı aylık süre içinde Çatak mevkiinden sınır istasyonu olan Doğukapı İstasyonu'na kadar olan bölgede çalışmaları bitirmek olduğunu ifade eden Şahin konuyla ilgili olarak şu bilgileri verdi:

"Bu çalışmada 12 metrelik raylar çıkarılarak yerine 108 metre uzunluğunda yeni raylar döşeniyor. Eski rayları üzerine monte ettiğimiz ahşap traversler söküldükten sonra yeni 108 metre uzunluğundaki raylar, 250 kilogram beton traversler üzerine monte ediliyor."

Kars'ta yapılan demiryolu hattı yenileme çalışmalarında 80 işçi, 9 memur, 7 operatör ve 3 teknik personel görev yapıyor.

Makine ekipmanı olarak da 3 eskavatör, 1 greyder, 1 silindir, 1

demiryolu aracı ve 2 adette yol tamir aracı bulunuyor.

Milletvekili Arslan'ın ziyareti

AK Parti Kars Milletvekili ve eski Ulaştırma Bakanlığı Demiryollar, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı (DLH) Genel Müdürü Ahmet Arslan da Sarıkamış'a bağlı Çatak köyü mevkiinde onarımı süren yol çalışmalarını ziyaret ederek bilgi aldı. Çalışmaların başlangıç yerine yenilenen rayda, vagonla giden Milletvekili Ahmet Arslan incelemeler sırasında işçilerin elinden iş makinesini alarak bijon sıkımayı da denedi.

Milletvekili Ahmet Arslan işçilerle yaptığı söyleşide şunları söyledi:

"Zor bir iş yapıyorsunuz, sizlere kolaylıklar diliyorum. Bugün hava güzel var ama biliyoruz ki bazen kar, yağmur, tipi, fırtına oluyor. Bazen de tam tersine çok sıcak havalarda güneşin altında iş yapmak durumunda kalıyorsunuz. Bende bu işin içerisinden gelen biri olarak sizleri çok iyi anlayabiliyorum. Sizlere ve yönetici arkadaşlara bu anlamda bir kez daha teşekkür ediyorum. Erzincan'dan, Sivas'tan başlayan bir yenileme çalışmasında bugün hep birlikte Kars'ta, Doğu Kapı'dayız. Yaklaşık 44 sene önce yenilenen yolda sizler 112 kilometrelik bir yenileme çalışmasına emek veriyorsunuz ve rayları yeniliyorsunuz. Sadece yenilemekle de kalmayıp, 39'luk rayları 49'luk ray haline getiriyorsunuz. Bu çok daha modern, çok daha güzel ve günümüz teknolojisine uygun hale getiriyorsunuz. Kullanımı ve üzerinde trenlerin rahat harekete edebilmeleri ve insanların konforu açısından



güzel bir hale getiriyorsunuz.

Demiryolu, karayolu yapımının uzaktan bakıldığında çok kolay gibi gözükse ama içinde olunca çok zor olduğu anlaşılan işler olduğuna değinen Arslan sözlerini şöyle sürdürdü:

"Demiryolu kapandığında onu ne yapıp edip birkaç saat içerisinde açmanız lazım, aksi

takdirde İstanbul'a giden yolcu da yolda kalıyor, İzmir'e giden de yolda kalıyor ve dolayısıyla bu sadece o ili değil tüm Türkiye'yi kapsayan bir sorun haline geliyor. Yolları açık tutmanın önemini bilen biri olarak sizleri tekrar emeklerinizden dolayı kutluyorum."

Görevde Yükselme Sınavı'nda başarılı oldular

Kutluyoruz

Programcı: Mustafa

Delibaş, **Yol Bakım Onarım Şefi:** Turgut Kurt, Halil İbrahim Akkaya, İskender Ersöz, Tuncer Kahraman, Haşmet Türker, Faruk Demirbaş, Teksin Geldi, Erkan Ergin, Murat Taşbaş, Mehmet Çelikten, Muzaffer Işık, Mesut Kuşcu, Muharrem Özkartal, İdris Kocaman, Mehmet Göktaş, Günay Bozkuş, İsmail Turan, Coşkun Ceylan, Cemal KartaL, Özgür Ayten, Ahmet Özkan, Münir Altınsoy. **Yol Şube Şef Yardımcısı:** Numan Metin. **Yol Şube Şefi:** Ali Karatepe, Hasan Işıklı, Oktay Yetgin, Ersin Akbulut, Recep Yalıcı, Ramazan Yurtseven, Tarkan Erdemir. **Gişe Memuru:** Şakir Tarı. **Hat**

Bakım Onarım Memuru:

Mehmet Kozak, Fettah Ersöz, Nazif Kıyak, Adem Alkan, Mehmet Karaalp, Muharrem Atıcı, Hasan Yıldız. **K. Güvenlik Görevlisi:** Sami Saltan. **Yol ve Geçit Kontrol Memuru:** Kudrettin Genç, Ömer Bulut, Fırat Adıyaman, Halit Kartal, Bülent Güreşçi, Mehmet Durmaz, Erol Hacıhaliloğlu, Necmettin Geylani, Ceyhan Ceyhan, Yılmaz Balıkesir, Muhammet Emin Bedir, Serhat Sağırılı, Yalçın Karayel, İbrahim Çalışkan, Gökhan Zahteroğulları, Coşkun Çetinkaya, Fatih Uğurlu, Çağlar Yıldırım, Servet Akiskal, Necat Erkan, Cevdet Kaya, Arif Demir, Lokman Tercanlı.

Giysilerimiz uymuyor, duyan var mı?

Kimi zaman yarı beline kadar karda, kimi zaman 55 derece ray sıcaklığında çalışan demiryolcular için rahat ve güvenli çalışacakları giysiler büyük önem taşıyor.

"Ayakkabılarımız gelmiyor, bu konuyla ilgili bir gelişme var mı?"

"Belki üç belki dört yıl oldu. Hala botlarım gelmedi."

"Elbiselerin bedenlerini tutturamadılar. Ya çok dar ya da çok bol geliyor. Ha bir de benimkinin kolları kısa. Değişecek dediler ama bir gelişme yok."

"İki yıldır ne elbise ne de ayakkabı aldım, bir umut var mı sizce?"

"Bu sıcakta o tulumların içine girmek berbat birşey."

"Burnu çelik ayakkabılar dayanıksız. Kullanım süresi iki yıl olmuş ama biz bir sezon çıkarana bile görmedik?"

Bu şikayetlerin ardı arkası kesilmiyor son zamanlarda.

Van'da da aynı şikayetler var Afyonda da. İzmir'deki personel de şikayetçi Edirne'deki personel de. Kıyafet konusundaki sorun çözülmedikçe, özellikle açık alanda görev yapan personelin huzurla ve rahatça çalışması çok zor.

150. yılı nedeniyle imaj değişikliğine gidelim, kurumun imajını yenileyelim diye modacı Faruk Saraç'la çalışan TCDD, halkla ilişki içinde olan personelin giysilerini yenilerken, biz yol çalışanları nedense unutulduk.

Yönetmelik ne diyor?

TCDD Memurlarına Yapılacak Giyecek Yardımı Yönergesi'nde şöyle diyor.

"Bu Yönergenin amacı, Yolcu ve üçüncü şahıslar ile yüz yüze çalışan memurları, temiz ve yeknesak bir kıyafetle TCDD'nin bir elemanı olarak tanıtmak, günlük elbiselerin kirlenmesine, yıpranmasına ve dış tesirlere maruz kalmasına sebep olan görevlerde çalışan memurların, sağlığını ve günlük elbiselerini korumak, hizmetin gereği, özel görevlerin yapılabilmesi amacıyla personele resmi elbise ve giyim eşyası verilmesini sağlamaktır."

Giysiler ne yazık ki yazın sıcağın kışın soğuktan koruya-



cak şekilde tasarlanmıyor. Arkadaşlarımız kışın kat kat giyinmekten hareket etmekte bile zorlanıyorlar. Gelen tulumlar ya çok büyük ya da dar. Montların kimisinin kolları uzun kimisinin kısa.

Yine yönetmeliğe bakarsak



"Resmi elbisenin dağıtım zamanı"na ilişkin maddede şöyle yazıyor:

"(1) Giyim ve kullanma süresi bakımından beraberliği sağlamak amacıyla

a) Kışlık kıyafete ait giyecek eşyaları Eylül ayında,

b) Yazlık kıyafete ait giyecek eşyaları Nisan ayında,

c) Mevsimle ilgili olmayan giyim eşyaları Nisan ayında verilir.

Göreve ilk başlayışta, yukarıda belirtilen aylar beklenmeden giyim eşyası verilir."

Peki 5. Bölge ayakkabılarını neden hala alamadı? Öte yandan memur personele verilecek giyim eşyaları arasında yer alan çelik burunlu yazlık ayakkabı ve botların kullanım süresi iki yıl deniyor. Kimi zaman bıçak gibi keskin, yaz sıcaklığında ise ateş gibi olan balastların üzerinde iki yıl dayanacak ayakkabının olabileceğine siz inanıyor musunuz gerçekten? Ayakkabıların ne kadar sağlıklı ve rahat olduğu konusuna ise hiç girmeyelim.

Bir de yönetmelik gereği dağıtılması öngörülen triko kazak konumuz var. Nedense triko kazak verilen personel içerisinde çalışırken, dışarıda -20 dereceye varan soğukta çalışan personele kazak verilmesi unutulmuş diye düşünüyoruz.

Hemzemin geçit sorununa ilişkin çözüm önerilerimiz



Doğrudan sorumlu olmasına karşın Devlet Demiryolları (TCDD) aldığı önlemler ve çalışmalarla hemzemin geçit kazaları azalmış, ancak tamamen sona ermemiştir. Hemzemin geçit kazalarını önlemek için yapılacak en önemli çalışmanın geçitlerin kontrollü hale getirilmesi oldu aşıkardır.

Hemzemin geçitlerdeki ölümlü kazaların yanı sıra maddi kayıpların azaltılması için hemzemin geçitlerle ilgili olarak bir çalışma yürüten Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü'ne YOLDER olarak belirlediğimiz noksanlıkları bir

dosyayla ilettik. Dosyada yeni bir yönetmelik taslağı da sunduk.

Bir sivil toplum kuruluşu olarak sosyal sorumluluğumuz gereği ve üyelerimizin rahatsızlığını gidermek açısından yönetmelik taslağı çalışmasını önemsiyor ve takdirle karşılıyoruz. Ulaştırma, Denizcilik ve Habercilik Bakanlığı'nın ve Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü'nün aldığı önlemler ve kararlarla hemzemin geçit kazalarının daha da azalacağına inanıyoruz.

Görüşlerimiz:

"Mevcut hat boyunca, tren hızının 120 km/s'in üzerini

aşan yerler için hemzemin geçit önerilmemelidir. AB komisyonluğunda bu durum görüşülmektedir.

Özellikle, yeni nesil DMU ve EMU setler, hafif malzemelerden imal edilmektedirler. Bu sayede, yeni nesil bu setler, konvansiyonel hatlarda, eski tren setlerine göre daha fazla hız yapabilme imkanı tanımaktadır. Seri hareket edebilmektedirler. 120 Km/s ve üzeri hızlarda, hemzemin geçitte yaşanacak olası bir kazada (özellikle kamyon, tır, iş makinesi, otobüs gibi karayolu araçlarıyla) ciddi oranda can kaybı durumu söz konusu olacaktır.

Hemzemin geçit işaret ve güvenlik sistemlerinin sorumlulukları, ilgi yönetmelikte de belirtildiği üzere, karayolunun bağlı olduğu kurum / kuruluşlarca yapılmalıdır. Yetki alanı ayrılıklarının çözümü için maksimum süre, işler durumundaki demiryolu ve karayolu kesişmeleri için en fazla 1 ay, bakım

dolayısıyla geçici olarak işleme-yen demiryolu veya karayolu için ise, en fazla 3 ay içerisinde çözümlenmelidir. Bunun yanı sıra, ışıklı uyarı sistemleri ve otomatik bariyer sistemleri gibi güvenlik sistemlerinin periyodik bakımlarından da sorumludurlar. Bakım raporları, sistemleri üreten firmalarca belirlenir. Bu periyotlara uyulup uyulmadığı ve ilgili bakım raporlar arşivlenmelidir. Yerleşim alanları dahilindeki otomatik bariyer sistemlerinde, "otomatik arıza bildirim sistemi" olan yeni nesil bariyerler kullanılma zorunluluğu getirilmelidir.

Yönetmelikte ilgili paragrafta, "Tren hızlarının en fazla 120 km/s, seyir momentinin 3000'e kadar olduğu konvansiyonel hatlarda trafik işaretlerine sahip demiryolu hemzemin geçitler serbest olarak açılabilir. Tren hızlarının en fazla 160 km/s, seyir momentinin 30000'e kadar olduğu konvansiyonel hatlardaki geçitlerde flaşör, çan

ve bariyerden oluşan otomatik veya bekçili bariyer sistemi kurulacaktır" diye ibare bulunmaktadır.

120 Km/s ve üzeri hızlar için hemzemin geçit önerilmemesi ve nedeni ilk paragrafta belirtilmiştir. Hemzemin geçitler için konulacak uyarı ve güvenlik sistemleri, sadece tren hızına göre değil, o bölgeden geçen tren sayısına göre belirlenmelidir. 24 saatlik zaman dilimi içerisinde, bölgeden geçen tren sayısı 6 ve üzeri için; Köy / mezra ve yerleşim alanlarına uzak seyrek kullanılan yollardaki geçitlerde: "Uyarı levhaları", nüfus yoğunluğu 1000 ve altı olan yerleşim yerlerine 500 metre veya yerleşim yerlerinde olan geçitler için "Işıklı uyarı", nüfus yoğunluğu 1000 ve üzeri olan yerleşim yerlerine 500 metre veya yerleşim yerlerinde olan geçitler için "Otomatik bariyer veya bekçili bariyerli sistem" asgari olarak kullanılmalıdır.

Narlı'da poz çalışmaları



Saadet Erciyas - Adana

YOLDER Genel Başkanı Özden Polat, YOLDER üyeleriyle birlikte TCDD 6. Bölge'ye iki günlük bir ziyaret gerçekleştirdi.

Kahramanmaraş'ın Pazarcık ilçesine bağlı Narlı'daki poz çalışmalarını izleyen Polat, TCDD 6. Bölge Müdürü Mustafa Çopur'un yanı sıra Yol Bakım Onarım Müdürleri ile de görüştü. Adana ziyaretine Özden Polat ile birlikte YOLDER Genel Başkan Yardımcısı Hasan Yıldız, YOLDER basın danışmanları Saadet ve Hüseyin Erciyas da katıldı.

Poz çalışmasına ziyaret

YOLDER Genel Başkanı Özden Polat ve Hasan Yıldız 6.

Bölge'ye yaptıkları gezinin ilk gününde önce Adana'nın tarihi istasyonunda bulunan 6. Bölge Yol Bakım Onarım Müdürlüğü'nü ziyaret etti.

63. Yol Bakım Onarım Müdürü Numan Metin ile yapılan kısa sohbetin ardından Narlı-Beyoğlu arasında yapımı süren poz çalışmasına gidildi. TCDD 6. Bölge Müdür Yardımcısı Beytullah Kılınç ile Yol Servis Müdür Yardımcısı Ali Ekber Demirbilek'in de eşlik ettiği poz ziyaretinde Özden Polat ve Hasan Yıldız, poz vagonunda YOLDER üyesi de olan ekip ve poz şefleriyle görüştü.

Vagona ikram edilen çaylar eşliğinde yapılan sohbet toplantısında Beytullah Kılınç ile Ali Ekber Demirbilek, Narlı'daki



pozun bitmek üzere olduğunu ve böylelikle 2013 yılına ilişkin yol yenileme çalışmalarını tamamlayacaklarını belirtti. Yolun geçmiş yıllarda ahşap, ardından beton travers olduğunu anlatan Ali Ekber Demirbilek, yaptıkları travers pozuyla 46'lık rayları da 60'lık raylarla değiştirdiklerini söyledi. Hatların yüzde 43'ünün 0-5 yaş, kalan yüzde 57'sini de 5-20 yaş arasında olduğunu anlatan Beytullah Kılınç, "6. Bölge muntıkasında 36 sefer çalışıyor. Ağırlıklı demir cevheri taşıyor" dedi.

Poz vagonuna gelen ekip şefi Müfit Göçer, Deniz Şimşek, Ziya Kıyan, poz Şefleri Coşkun Ceylan ve poz amiri Haluk Yasak YOLDER'in bölgelerine yaptığı ziyaretten mutluluk duyduklarını dile getirdi, yapılan çalışmaları anlattı.

4. Bölge'ye ait makinalarla yapılan poz çalışmasında 8 daimi operatör, 16 geçici işçinin çalıştığını anlatan Haluk Yasak, ekibin toplamda 80 kişiden oluştuğunu söyledi.

Yol yenileme çalışmaları

TCDD 6. Bölge'de 2013 yılı

Haluk Yasak



Coşkun Ceylan



Müfit Göçer



Deniz Şimşek



Ziya Kıyan



Turan Karaçelik



itibariyle Salmanlı-Narlı-Nurdağı İstasyonları arası yapılan yol çalışmasının toplam 5 bin 25 kilometre olduğunu anlatan Poz Amiri Haluk Yasak, Şubat ayında başlayan çalışmaların Nisan sonunda biteceğini belirtti.

Günde bin 62 metre yol yapıldığını söyleyen Haluk Yasak çalışmalara ilişkin şu bilgileri verdi: "Yeni döşenen malzeme Dazkırı ve Pamukova Beton travers fabrikalarında üretilen B70 HM tipi izolebeton travers ile Karabük Demir Çelik Fabrikası'nda üretilen ve İtalya'dan ithal edilen 36 metrelik 60 kilogram/metre ray. Çalışmaları 34 sanatkar daimi işçi, 10 sanatsız daimi işçi, 95 geçici işçiyle gerçekleştirdik."

Yetişmiş eleman sorunu

6. Bölgede de diğer bölgelerde olduğu gibi çalışma koşullarının teknik olanaklar anlamında





geçmiş yıllara göre daha iyiye gittiğini anlatan Haluk Yasak, "İlk başladığımızda 12 metrelik raylarla çalışıyorduk, şimdi 180 metrelik raylara geçtik. Hızımız 30 kilometreden 160 kilometreye çıktı. Alt ve üst yapıda kullanılan araçlarda teknolojiğimiz giderek gelişti. Bu olumlu gelişmelerin yanında demiryolunun yol servisinde çalışan kalifiye elemanın azaldı" dedi.

Yasak da tüm bölgelerdeki personel gibi aynı sıkıntıyı dile getirerek, "Demiryolu Meslek Okulları kapanınca kısım şefi, yol sürveyanı gibi alttan yetişen elemanlar azaldı. Dolayısıyla yetişmiş eleman sorunumuz çoğaldı" dedi.

Bölgede en büyük sorunun aşırı sıcaklar olduğuna dikkat çeken Coşkun Ceylan ise "Hava 36 derece iken ray sıcaklığının 55 dereceyi bulduğu oluyor. O nedenle de yol kaçması yaşayabiliyoruz. Bu bölgede tamamen yük taşıyor. 24 saatte 36 cevher treni geçiyor. Şu an 50 kilometre hızda gidiyor trenler. Yol bittiğinde hızın 120 kilometreye çıkması hedefleniyor" dedi.

Poz çalışmasının ardından Narlı'daki poz vagonuna gelen YOLDER Genel Başkanı Özden Polat, vagonda üyelerle birlikte poz istasyonunun ünlü ahçısı Şadi Usta'nın yemeklerini yedi.

Ailelerinden haftalarca uzakta poz çalışması yapan ekibin bir süre sonra akrabadan yakın oldu-



ğunu dile getiren demiryolcular, vagondaki sohbeti "Poz meclisinde konuşulanların tadı başkadır. Burada farklı bir aidiyet duygusu oluşuyor" diyerek tanımladı. Sohbet sırasında okul anıları da dile gelirken Yol Servis Müdür Yardımcısı Ali Ekber Demirbilek, meslektaşlarına Demiryolu Okulu'nda söyledikleri marşı anımsattı.

YOLDER üyeleri poz meclisinde marşı mırıldanırken, Ali Ekber Demirbilek isteğini kırmadı ve hemen kalem kağıdı eline alıp bilmeyenler için yazı verdi marş...

İşte Demiryolcu Marşı:

"Tekerleğe kanat taktık,
Dağları deldik yardık
Kendi öz gücümüzle
Yurdu rayla donattık
Yurdumuzda kömür bol
Bize gerek demiryol
Hergün bir karış daha
Döşeyelim demiryol"



Yol çavuşlarıyla buluşma

Adana'da gerçekleştirilen poz ziyaretinin son saatlerinde ise YOLDER Genel Başkanı Özden Polat, yol çavuşlarıyla bir araya geldi.

Yol çavuşlarının yaşadıkları vagonun oldukça sağlıksız ve düzensiz olduğunu görmekten üzüldüğünü söyleyen Özden Polat, yol yenileme şantiyelerinin vagon yerine prefabrik olmasının ya da konteynerlerden seçilmesinin daha doğru olacağını belirtti. Öte yandan yol çavuşlarının yemeklerini şeflerden ayrı bir yerde yemelerini de yadırgadığını belirten Polat sözlerini şöyle sürdürdü:

"Aslında ekip ruhunun bu kadar önemli olduğu bir ortamda, gündüz aynı sıcaklığı aynı soğukluğu, aynı zor çalışma koşullarını paylaşan iş arkadaşlarının akşam da aynı ekmeği bölüşmesi gerekiyor. Poz meclisi diyalog için çok



önemli bir ortam. Sıkıntılarımızı atabileceğimiz bir ortamı çoğu kez yemekte, yemeğin ardından içtiğimiz bir kahvede yakalamak mümkün."

Yaşadıkları sıkıntıları yerinde görüp çözüm üretmeye çalışan YOLDER Genel Başkanı Özden Polat'a teşekkür eden yol çavuşları yaşam koşullarının en kısa sürede iyileşmesini arzu ettiklerini söyledi.

Yaz sıcaklarının diğer bölgelere göre daha erken bastırıldığı

yörede vagonda yaşamının zor olduğunu anlatan yol çavuşlarının dile getirdiği bir başka konu da giysilerin çalışma koşullarına uygun olmayışındı.



YOLDER Genel Başkanı Özden Polat, Yol Bakım Onarım Müdürleriyle yaptığı toplantıda hassas dengelere dikkat çekti

"Göreviniz, birleştirici olmak"

Adana'da yaptığı ziyarette Yol Bakım Onarım Müdürleriyle biraraya gelen YOLDER Genel Başkanı Özden Polat, sınav sürecinden geçerek görev yerleri değişen meslektaşlarını kutladı, "Yeni görevleriniz hayırlı olsun. Allah utandırmasın" dedi.

Adana Yol Bakım Onarım Müdürlüğü'ndeki toplantıya YOLDER Genel Başkanı Özden Polat ve Başkan Yardımcısı Hasan Yıldız'ın yanı sıra İskenderun 64 Yol Bakım Onarım Müdürü Mehmet Göktaş, Konya 62 Yol Bakım Onarım Müdürü İdris Kocaman, Adana 634 Yol Bakım Onarım Şefi Rıdvan Akgül, Şube Şefi Tonguç Tekkazancı, Adana 63 Yol Bakım Onarım Müdürü Numan Metin, 64 Yol Bakım Onarım Müdür Vekili Şube Şefi Hüseyin Özgür, Ceylanpınar 66 Yol Bakım Onarım Müdürü , Hat Bakım Onarım Memuru Mehmet Önen katıldı.

Şube şefliği kritik görev

Şube şefliği ile kısım şefliğinin farklı işler olduğunu anlatan Özden Polat, "Mantalite olarak farklı düşünmemiz gerekiyor. Daha fazla iş yapmak zorunda olan insanların alacağı kararlar farklı. Sorumluluklarınız dört beş kat artacak. Yaşadıkça bunu göreceksiniz. 13 yıllık deneyi-

mimle bunu rahatça söylüyorum. Ancak emin olun bu zorlukları kısa sürede aşacaksınız, yöneticileriniz de size destek olup önünüzü açacaktır" dedi.

Yol Bakım Onarım Müdürlüğü ile Şube Şefliğinin kritik görevler olduğunu altını çizen Polat, yolun her şeyin temeli olduğunu söyleyerek, sözlerini şöyle sürdürdü:

"Yol her şeyin temeli, bu temelin en önemli taşı şube şefliği. Birleştirici, hepsinin destek olduğu bir pozisyon. Dengeler çok hassas bu görevde. Personele çok dikkat etmeniz gerekiyor. Yukarıdan gelen baskılarla, tabandan gelen baskıları göğüslersek tünelin tavanı ayakta kalabilir. Personel açısından şube şefliği alay komutanlığı gibbi bir görev. Ama askerlerin beklentileri var. Memnuniyetsizlik had safhada. Geçmişte yaşanan sıkıntıların hepsine hakimsiniz. O nedenle sorunları gidermek elinizde."

Personelin en önemli beklentisinin "insanca tavır" olduğuna da dikkat çeken Polat, genç personelin geniş ufkuyla kendi deneyimlerinin birleştirilmesi gerektiğini belirtti. "Sadece onların haklarını koruyun. Adil olduğunuzu bilsinler. Benim edindiğim tecrübe böyle" dedi.



Tecrübelerden istifade

Kendilerinden önceki şube şeflerinin büyük hizmetleri olduğunu belirten Özden Polat, bu personelin bir kısmının emekli olacağını anımsattı.

"Onları kırmadan tecrübelerinden istifade etmek, onların gölgesinde kalmak anlamına gelmiyor. Bizim hedefimiz aynı, ortak bir hedef için çalışıyoruz. Birlikte, huzurla çalışmamız işimizin verimini arttıracak en önemli faktör" diye konuştu. Toplantıya katılan meslektaşları YOLDER'in ziyaretinden mutluluk duyduklarını belirtirken, Polat'ın deneyimlerini paylaşmasına da teşekkür etti.



Toplantının ardından Özden Polat YOLDER üyelerine birer flama armağan etti.

Bölge Müdürlüğü ziyareti

Öğlen hep birlikte yenen yemeğin ardından Özden Polat, YOLDER üleriyle birlikte TCDD 6. Bölge'ye geçti.

Üyelerle birlikte 6. Bölge

Müdürü Mustafa Çopur'la bir görüşme yapan Polat, daha sonra BölgeMüdürYardımcısıBeytullah Kılınç ve Yol Servis Müdür Yardımcısı Ali Ekber Demirbilek'i makamlarında ziyaret etti.

Polat, Kılınç ve Demirbilek'e YOLDER'in flamalarını armağan etti.





TCDD 6. Bölge Müdürü Mustafa Çopur demiryollarında her günün bir öncekine göre daha iyiye gittiğini söyledi

Demir ve ahşap traversli yolumuz kalmadı



Özden Polat ziyaret sonunda TCDD 6. Bölge Müdürü Mustafa Çopur'a YOLDER'in flamasını armağan etti.

YOLDER Genel Başkanı Özden Polat, TCDD 6. Bölge Müdürü Mustafa Çopur'u ziyaret etti. Ziyarete YOLDER Genel Başkan Yardımcısı Hasan Yıldız, 6. Bölge Yol Servis Müdür Yardımcısı Ali Ekber Demirebilek, Mehmet Önen, Hüseyin Özgür, Rıdvan Akgül, 6. Bölge temsilcileri Mehmet Önen ve Ömer Faruk Yayla katıldı.

YOLDER'in çalışmalarına ilişkin bilgi veren Özden Polat, merkezi İzmir'de bulunan derneğin Türkiye'nin Yüksek Hızlı Tren dahil sekiz bölgesinde çalışan 800'e yakın üyesinin bulunduğunu söyledi. YOLDER'in üyelerle iletişimin yanı sıra, yöneticilerle de iletişimi sağlamak, çalışanların sorunlarını aktarmak gibi görevleri olduğunu anlatan Polat, "Derneğimize üye yol personelimizin tek bir hedefi var. Herkes tekerin kesintisiz bir şekilde dönmesi için çaba gösteriyor" dedi.

YOLDER'in üç ayda bir yayınlanan yayın organı Gazete YOLDERİZ için tüm bölge müdürleriyle söyleşiler yaptıklarını da anlatan Polat, kendilerine zaman ayırdığı için Çopur'a teşekkür etti.

Narlı'ya poz ziyareti

Adana'ya iki günlük bir ziyaret için geldiklerini belirten Özden Polat, ziyaretin ilk gününde Kahramanmaraş'ın Pazarcık

ilçesine bağlı Narlı'da yapımı süren poz çalışmasını izlediklerini de söyledi. Polat, "Poz çalışmasına gittiğimizde arkadaşlarımız bölge hattının yüzde 52'sinin yenileştirilmiş hatlar olduğunu söyledi. Arkadaşlarımızın başarılı çalışmaları bizleri gururlandırıyor" dedi.

STK'lar mesleği disipline ediyor

YOLDER'in ziyaretinden duyduğu memnuniyeti dile getiren Adana TCDD 6. Bölge Müdürü Mustafa Çopur da, sivil toplum örgütlerinin (STK) çalışmalarına çok inandığını ve mesleği disipline ettiğini belirtti.

Mustafa Çopur, "Makinistlerin kurduğu bir dernek var, DEMOK'luların derneği var. Meslektaşların aynı çatı altında toplanması gerçekten güzel" dedi.



Yoldan korkumuz yok

Adana 6. Bölge'de yatırımlara hız verildiğini ve çift hat proje çalışmalarının yoğunluk kazandığını anlatan Mustafa Çopur, imkanlarını iyi kullanan ve emek yoğun çalışan bir ekibi olduğunu söyledi. Çopur sözlerini şöyle sürdürdü:

"Bizim bölgede iş yaparken herkesin fikri alınır. Toplantılarımız da heyecanlı geçer. Önemli olan iyiyi bulmak ve yaşama geçirmektir. Kurumda uygulanan emniyet yönetim sistemi bu amaçla yaşama geçirildi. Çalışırken risk analizleri çıkartılıyor. Demiryollarında her gün bir öncekine göre daha iyiye gidiyor. Şu an Narlı pozundan sonra demir ve ahşap traversli yolumuz kalmıyor. Tamiratları bir an önce bitirmek istiyoruz. Yoldan korkumuz yok. Standartları yapılan yenilemelerle sürekli yükseltiyoruz. Yeni alınan aletler de çalışma koşullarını iyileştiriyor. Demiryollarında sürekli bir değişim yaşıyoruz."

Giysi sorunu her yerde

Çalışma koşullarında, teknik donanımda iyileşme gerçekleşmesine karşın personelin kimi sorunlarının çözümünde aksamlar olduğunu anlatan Özden Polat, hemen her ziyarette karşılarına çıkan giysi sorununun Adana'da da kendilerine iletildiğini söyledi.

"Bütün şebekede yol personele verilen elbiseler şikayet konu-



su. Bu Sivas için de Adana için de böyle. Örneğin personelin kullandığı fosforlu yeleklerin naylonu da var, pamuklusu da. Naylon işçiyi rahatsız ediyor. Bir an önce çalışma koşullarına sıcağa soğuğa uygun, personelin bedenine uygun giysi sorununun çözümü için çalışmamız gerekiyor. Sizden de bu konuda destek bekliyoruz" dedi.

Meslek liseleri iyiydi

Koşulların iyileştirilmesi için elinden geleni yapmak istediğini belirten Mustafa Çopur, ziyarette dile getirilen demiryolu meslek liselerinin kapatılmasının da kurum için iyi olmadığına değindi. "Kurumun bazı personeli kendisinin yetiştirmesinde fayda var" diyen Çopur, yola mühendis takviyesi yapıldığını ama asıl takviyenin sürveyan arkadaşlardan olması gerektiğini söyledi.

Kimse elemanına laf söylemesin

Bölgede şeflerin tamamının Müdürlük tarafından Avrupa'da

eğitime gönderildiğinin anlatıldığını belirten Özden Polat, bunun çalışanlar için çok önemli bir motivasyon ve gözlem olanağı yarattığını söyledi. Kurumun her geçen gün daha iyiye gittiğini, kendisinin de genç ve dinamik bir ekiple çalıştığını anlatan Mustafa Çopur, elemanlarından duyduğu memnuniyeti şöyle dile getirdi:

"İşini iyi yapana eline sağlık demek iyi bir şeydir. Benim bir huyum var. Kimse benim elemanıma laf söylemesin. Bu benim en kızdığım konu. Bir sorun varsa ben görüp uyarmalıyım. Ben niye görmedim de başkası laf söyledi diye çok kızarım. Önemli olan insanın işini severek yapması. Amirlerin bir konuda bilgisi varsa onu paylaşacak, doğruyu anlatacak. Bilgi eşitlenirse biz daha da gelişmek için daha çok çaba sarfedeceğiz. Kurum ancak bu şekilde iyiye gider. Zaten çalışanlar da bunun pekala farkında. Kurumu ancak çok çalışarak koruyacaklarını herkes biliyor artık."



Babadan demiryolcu olan 6. Bölge Müdürü Mustafa Çopur trende doğmuş

Demiryolcu çocuğu olmaktan gurur duyuyorum



Mustafa Çopur:
"Demiryolu gerçekten sosyal bir kurumdur. Ara istasyonda okuma imkanı yoksa yatılı gönderirdi... Biz ilk sinemayı demiryolları vagonlarında seyrettik. Eğitim vagonları vardı, dağ başında getirirdi devlet...Yine merkez bir kütüphanemiz vardı, ara istasyonlardaki yerlere, ayağımıza romanlar klasikler gelirdi. Dünya klasiklerini ara istasyonlara gelen trenlerden öğrendik. Erzak vagonlarımız vardı market gibi gelir dağıtım yaparlardı."

Adana Bölge Müdürü Mustafa Çopur'la söyleşimiz, gar binası manzaralı odada gerçekleşiyor. Adana Gar binası tarihi bir bina. Babasının son görev yeri olduğunu öğrendiğimiz tarihi gar binasından başlayan sohbetimizde önce anılara yolculuk yapıyoruz.

Hep aileden uzakta, yatılı okudum

Mustafa Çopur, 1952 doğumlu. Doğumdan itibaren hayatı demiryollarında geçmiş. "Ben bir demiryolcu çocuğuyum, bundan da gurur duyuyorum" diye söze başlıyor. Hatta kendi babasının yanısıra dedesinin de (anne babasının) demiryolcu olduğunu söyleyip, "Ben babadan Oxfordlu'yum anlayacağınız, sonradan olma değil" diyor.

Yüzünde bir gülümseme, önce çocukluk yıllarını anlatıyor.

"Benim babam en son buradan, Adana'da Gar Müdürü olarak emekli oldu. Hayatımız ara istasyonlarda geçti. Çok az böyle büyük istasyonlarda çalışma imkanı oldu. Her gittiğim istasyonda okul yoktu. Mesela ilkökula gidiyordum, bulunduğumuz yerde ilkökul yoktu, Gültepe'de. Ben yatılı okudum ilkökulu. Akçakale'nin mücavir alanında Gültepe'de.

Demiryolları o yıllarda ara istasyonlardaki demiryolcu çocukları için pansiyon okullar açarak okumalarını sağlıyordu. Yatılı eğitim. Ortaokulu da liseyi de öyle okudum. Hep ailemizden

uzaktaydık. Bir üniversiteyi ailemin yanında okuyabildim. Babam Adana'daydı o zaman."

Demiryollarının okullarında yatılı okuyan Mustafa Çopur, bu süreçte bir çok şeyi demiryollarından öğrendiğini de söylüyor.



rından öğrendiğini de söylüyor.

Trende doğmak

Asker çocukları genelde babalarının görev yaptığı yerdeki askeri hastanelerde doğar. Peki demiryolcu çocukları? İlginç doğum öyküsünü dinliyoruz Mustafa Çopur'dan.

"Demiryolu hastanesinde değil ama trende doğmuşum diyor. O zaman babam Çobanbey'de hareket memuruymuş. Annemi Ceyhan'a doğum yapmaya getirirken ben Toros'larda doğmuşum."

Anlıyoruz ki, yaşama trende "merhaba" diyen Çopur'un yol öyküsü trende çizilmiş.

Demiryollarının o yıllarda bile çalışanlarına sahip çıkan bir

kurum olduğunu anlatıyor. Mustafa Çopur, "Demiryolu gerçekten sosyal bir kurumdur. Ara istasyonda okuma imkanı yoksa yatılı gönderirdi. Ankara'da yurt bile vardı, demiryolcu çocukları

sinema vagonlarında. Yine merkez bir kütüphanemiz vardı, ara istasyonlardaki yerlere, ayağımıza romanlar klasikler gelirdi. Dünya klasiklerini ara istasyonlara gelen trenlerden öğrendik. Erzak vagonlarımız vardı market gibi gelir dağıtım yaparlardı. Şu an her yer gelişti, istasyon çevreleri de gelişti. Günün şartları öyle gerektiriyordu ve kurum gideriyordu ihtiyaçları."

Hayata atılmak

Liseyi bitirdikten sonra Adana'da Çukurova Üniversitesi Makine Mühendisliği Bölümü'nü kazanır Çopur. Demiryollarında çalışma konusunda karar vermemiştir daha. Okulun ardından askerliğe gider. O sıra babası bir girişimde bulunur. Çopur demiryollarıyla buluşmasını şöyle anlatıyor:

"Ben askerliği bitirdiğim sırada babam gidip dilekçe vermiş

kalırdı. Yine demiryollarına aile hekimliği çok önceden girmişti. Bizim kısım hekimlerimiz vardı aile hekimi gibi. Ara istasyonlarda trenle dolaşırlardı doktorlar. Aile hekimi de oldukları için hepimizin sıkıntısını bilirlerdi" diyor.

Demiryollarının sinema ve kütüphaneyi de demiryolcu çocuklarının ayağına getirdiğini anımsıyor Mustafa Çopur.

Sinema vagonları, vagon kütüphaneler

"Biz ilk sinemayı demiryolları vagonlarında seyrettik. Eğitim vagonları vardı, dağ başında getirirdi devlet, sırf demiryolcular değil köylüler orada oturanlar da Amerikan filmlerini seyrederdik

benim adıma. Aslına bakarsanız ben üçüncü kuşağım demiryolcu olarak. Babadan olma Oxfordlu'yum yani sonradan olma değil. Dedem yani annemin babası da demiryolcu. Bahçe - Ayran İnşaatı'nda çalışmış. Divizyon mühendisiymiş. Hatta anneannem de Bahçe dışında o şey durur, sinyal binası yanında bir lojman var, anneannem oraya gelin gelmiş. Dedem, genç yaşta ölmüş. Tünel inşaatları sırasında zatürre olmuş. Biz şimdi dedemin yaptığı yolu yani Bahçe'den derdik, güzergahı geliştirdik. O Ayran Tüneli'ni yapmış biz buradan başka yolu yaptık."

Demiryollarına merhaba

İlk görev yeri Afyon'da Cer Müdürlüğü olmuş Mustafa Çopur'un. "7. Bölge kurulduğunda biz oradaydık, Cer Müdür Yardımcısı, Cer Müdürü olarak görev yaptım.



Adana Tarihi Gar binası, Mustafa Çopur'un babasının da son görev yeri. Bölge Müdürü Çopur, tarihi binanın yakında restore edileceğini ve bakımdan geçeceğini söyledi.



Sonra Adana'ya Cer Müdürü olarak geldik. 2001-2013 arasında hep Adana'da görev yaptım. 12 yıldır buradayım. Burada Cer Müdürlüğü, Bölge Müdür Yardımcılığı ve Bölge Müdürlüğü yaptım" diye özetliyor çalışma yaşamını.

Babasını iki yıl önce kaybetmiş Mustafa Çopur. "Babam gelip giderdi ben burada görev yaparken. İlk servis müdürü olduğumda Afyon'da babam kapımı vurarak içeri girmişti. 'Baba ne yapıyorsun sen?' dedim, emekliydi o zaman. Ama adamcağız hiç servis müdürü odasına girmemiş ki!" diyen Çopur, kayınpederinin de demiryolcu olduğunu söylüyor.

İki erkek çocukları olduğunu anlatan Çopur, babasının kayınpederiyle birlikte çalışma olanağı bulduğunu, bunun çok hoş bir duygu olduğunu anlatıyor.

Çopur'a çocuklarının demiryollarıyla ilgili olup olmadıklarını sorduğumda şöyle yanıtlıyor :

"Oğlumun birisi yüksek inşaat mühendisi. Karabük'te Yapıray'da çalışıyor proje müdürü olarak. Bizim deyimle poz amiri. Küçük oğlum da bu sene, ODTÜ Makina'dan mezun olacak. O da demiryollarıyla çok ilgili, fuarları hiç kaçırmıyor."

Hayal bile edilemezdi

Mustafa Çopur babadan demiryolcu olduğu için süreci çocukluğundan itibaren yaşayarak bilenlerden. Kendi deneyimleriyle de birleştirince demiryollarındaki gelişmeyi nasıl yorumluyor, soruyoruz...

"Demiryolları bugün hayal edemeyeceğimiz bir noktada. Bundan 20-25 sene önce herşey elle yapıldığı bir dönemden teknolojinin tamamını kullanabildiğimiz bir döneme geldik.

Eskiden "yok" yoktu, şimdi böyle bir mazaret yok.

Keşke demiryollarına yeni girseydim bu şartlarda başlasaydım."

Demiryolları Müzesi

Sohbetimizde Adana - Mersin Hattı'nın 1883'de kurulan ilk hat olduğunu anımsatarak, bu kadar eski bir demiryolculuk geçmişi olan kentte neden bir demiryolu müzesi bulunmadığını soruyoruz Mustafa Çopur'a.

Gardaki binaların buradaki tarihe ilişkin önemli yapılar olduğunu belirten Çopur, öncelikle Gar binasındaki restorasyondan söz ediyor. Çinilerin bir süre önce koruma altına alındı-

ğını bu yıl içinde yaşama geçirmeyi planladıkları bir restorasyon projeleri olduğunu dile getiriyor. Kültür ve Turizm Bakanı'nın Adana Milletvekili olması belki de sizin için avantaj olur dediğimizde, "Müze yapımı inşallah bizim dönemimize kısmet olur" diye yanıt veriyor Mustafa Çopur.

Çopur, söyleşimizde demiryolcular için önemli bir eserden Varna Köprüsü'nden de söz ediyor.

"Varna Köprüsü, Gar binasından sonra Adana'ya gelenlerin görmeden gitmemesi gereken eserden birisi. Köprü'nün en büyük özelliği krup üzerinde bir köprü olması, virajlıdır. Öyle bir köprü'nün geometrisi zordur. Almanlar yapmış.

Yüksek Hızlı tren yolda

Türkiye'nin bir çok kentinde süren Yüksek Hızlı Tren projesi nin Adana'ya ne zaman geleceğini sorduğumuz 6. Bölge Müdürü Mustafa Çopur'un yanıtı ise şöyle oluyor:

"Konya - Karaman, Karaman-



Ulukışla, Ulukışla-Yenice, Adana-Antep'e kadar çift hat projeleri içinde. Etap etap projelendiriliyor. Sonuçta Yüksek Hızlı Tren, Gaziantep'e kadar gidecek. 2023 hedefleri içinde yer alıyor."

Ekibim çok iyi

Mustafa Çopur'a söyleşi yaptığımız her demiryolcuya yönelttiğimiz bir soruyu yöneltiyoruz. Demiryolu sizin için ne ifade ediyor?

"Yaşam tarzı" diyor ve sözlerini şöyle sürdürüyor: "Demiryolu mesleği geleceğin mesleği. Trene görev icabı da seyahatlerimde de

biniyorum. Avrupa'nın yarısını trenle dolaştım. Viyana'ya kadar gittim. Orada olup da bizdede olsa dediğimiz birşey yok şu an."

Ve son mesajını istiyoruz Mustafa Çopur'dan...

Yaptığı çalışmalarda ekibinin çok önemli olduğunu altını çiziyor. Şunları söylüyor:

"Ekibim harika. Herkes görevini yapıyor ve en güzeli de herkes işini severek yapıyor, hevesli. En güzel yanı bu. Genç bir ekibimiz var. Hem genç, hem işlerini seviyorlar gerçekten. Tüm demiryolculara sevgiler yolluyorum."

Yoldaki iyileştirmeler maliyetleri azaltacak

- Toplam hat uzunluğu: 1.729 km
- Ana hat uzunluğu: 1.441 km
- Tek hat uzunluğu: 1.363 km
- Bölgedeki günlük tren sayısı: Yolcu treni 74 + Yük treni 86



Mustafa Çopur'un sorumlu olduğu 6. Bölge, ağırlıklı yük taşınan bir bölge. Doğu ile batının geçiş noktası ve önemli bir cevher hattı. "Bölgemizin iki limanı üç demiryolu sınır kapısı var. Çok kritik ve yoğun bir noktadayız" diyor Mustafa Çopur.

En çok demir cevheri taşıyor

Ekonomik getirisi yüksek bir bölgede görev yaptıklarının altını çizen Çopur, ikinci

bölgeden sonra yükde ikinci sırada olduklarını belirtiyor. Yolcu taşımacılığında ise yoğunluğun Adana - Mersin Bölgesi'nde olduğunu ekliyor szlerine.

En çok demir cevheri taşıyan 6. Bölge için "Gelirin gideri karşılama oranı yüzde 55-56 oranında. En iyi bölgelerden bir tanesiyiz" diyen 6. Bölge Müdürü Mustafa Çopur, demiryollarıyla taşımacılığın karayollarında yapılan taşımacılığa göre daha ekonomik olduğunun

altını çiziyor.

Bir vagonla 80 ton yük taşındığını anlatırken tırlara oranla yaratılan katma değere de dikkat çekiyor.

6. Bölge'nin sınırları Konya'dan başlayıp Nusaybin'e kadar gidiyor. Toplam 3 bin 500'e yakın personel bulunuyor bölgede. Bölgenin en büyük sorunu ise bir çok demiryolu hattındaki gibi ortak. Tek hatla çalışmak.

6. Bölge, Toroslar'la çevrili. Dağların geçit vermesinin en önemli yolu tüneller.

Bölgede 60 tane tünel olduğunu öğreniyoruz. En uzun tünelin 5 kilometre uzunluğunda Ayran tüneli olduğunu belirten Mustafa Çopur, 60 tünelin hepsinden demiryolu geçtiğini söylüyor. "Tünellerin toplam uzunluğu yaklaşık 10 kilometre vardır" diyor.

Adana - Mersin arasının hemzemin geçitler açısından da yoğun bir bölge olduğunu anlatan Mustafa Çopur, bölgedeki geçitlerin tamamının kontrollü geçite döndürüldüğünü anlatıyor. "Çift hat, 4 hat projesinde de zaten hiç kalmayacak. Ya alt ya üst olacak" diye konuşuyor.

Yol yenilemelerle hızımız arttı

6. Bölgede 2012 yılında 170 kilometre yol yapılmış. Yenilenen yollar 60 kilometre hızla giden trenlerin hızını da arttırarak 110 kilometreye çıkarmış. Bu iyileştirmelerin zaman içinde yapım maliyetlerini de azaltacağını dile getiriyor Mustafa Çopur.

Fatma - Müfit Göçer çifti Narlı'da yaşayan bir demiryolcu ailesi. Kahramanmaraş'ın Pazarcık ilçesine bağlı Narlı beldesinde 2008 yılında gelmişler. Öncesinde Müfit Göçer'in işi nedeniyle İzmir'in Menemen ilçesinde bulunduklarının anlatan Fatma Göçer, İzmir'den geldiğimizi duyunca gözleri ışıltıyor. Güler yüzüyle, akşam çayına konuk olduğumuz sevimli evlerinde İzmir'de geçirdikleri güzel günlerden söz ediyor.

Göçer ailesi 13 yıllık evli. Cansu (11) ve Veli (6) isimli dünya tatlısı iki çocukları var. Cansu'nun pırıl pırıl gözleri çalışkan bir öğrenci olduğunu belli ediyor hemen. "En çok matematik dersini seviyorum. Ama kardeşim de güzel resim yapıyor" diyor. Onlar televizyonda Keloğlan'ı izlerken biz Fatma Hanım'la konuşuyoruz.

"İzmir'de ortamımız çok güzeldi, lojmanımız oldukça iyiydi. Sürveyan arkadaşlarımızın aileleriyle yakın görüşüyorduk. Burada aynı ortamı bulamadık" diye söze başlıyor. Müfit Bey ile kendi ailesinin Kahramanmaraş'ta yaşadığını anlatan Fatma Hanım, Narlı'ya geldiklerinde onlara yakın ola-

Kendileri Narlı'da, kalpleri Ege'de



cakları için sevindiklerini ama ne yazık ki yeterince görüşemediklerini söylüyor. Sözü Fatma Hanım'a bırakıyoruz: "Narlı'ya geleli 5 yıl oldu. Bu süre boyunca eşimin düzenli bir tatil yaptığını hatırlamıyorum. Çok yoğun çalışıyorlar. Pozdalarsa yüzünü görmek mümkün değil. En çok çocuklar için zor oluyor" diyor.

Müfit Bey, eşi çayları tazelerken poz istasyonunun Narlı'da olması nedeniyle şimdilik eve düzenli gelip gidebildiğini anlatı-



yor. "Fatma Hanım haklı, hani okula gitsem, kızımın sınıfını bulamam. Bütün yük onların üzerinde. Daha bu sene evdeyim. Öncesinde Karkamış, Akçakale, Ceylanpınar, Nizip, Antep ve Maraş'ta çalıştım. En az süren poz dört aydı. Şu an poz merkezi Narlı'da olduğu için eve gidip gelebiliyoruz. Ancak eleman eksikimiz çok olduğu için istediğimiz zaman izin yapmamız mümkün değil" diyor. Fatma-Müfit Göçer konuşurken kızları Cansu söze

giriyor: "Ben en çok arkadaşlarımla babaları okula geldiklerinde üzülyordum, ağlıyordum" diyor. Fatma Hanım, Cansu'nun çok başarılı bir öğrenci olduğunu, çocuklarının iyi okullarda okumasını istediklerini ama Narlı'da bunu yapmanın zor olduğunu dile getiriyor.

Göçer ailesinin oturdukları lojman oldukça eski görünüyor. Çocuklar son zamanlarda depresyon nedeniyle evin çok sarsıldığını ve korktuklarını söylerken, Fatma Hanım da çocukların endişelerine katılıyor, "Yapacak birşey yok şimdilik" diyor.

Fatma Hanım'a "Oğlunun ileride demiryollarında çalışmasını ister misin?" dediğimde yanıtı Demiryolu Meslek Lisesi mezunu Müfit bey veriyor. "Ben isterim doğrusu. Demiryolları çok büyük bir kurum. Ben demiryollarının parasıyla büyüdüm. Oğlumun da makinist ya da tesislerde şef olmasını isterim". Fatma Göçer ise eşine katılmıyor. "Eşim sürekli olarak işini eve de taşıyor. Ben istemem doğrusu."

Yanlarından ayrılmadan "Umarım İzmir'de görüşürüz" diyorum. Sevinçle gülümsüyor Fatma Hanım'ın. "Hayırlısı" diyor...

Ali Çavuş'un eşi Şermin Hanım: Lojman hayatını hiç bir şeye değişmem

Adana'da tarihi Gar binasının hemen yanındaki bir lojmanda buluyoruz Yol Çavuşu yani Hat Bakım Onarım Memuru Ali Yakut'un ailesiyle. Kemerli pencereleri, ahşap çatı süslemeleriyle Almanlardan kalma binaların en az 100 yıllık geçmişi olduğunu öğreniyoruz.

Palmiyeler, söğütler, çam ağaçları, küçük çardaklar altındaki gül fidanlarıyla süslü bah-



çeler çok bakımlı olmasa da oldukça sıcak bir havası var lojmanların. 25 yıllık demiryolcu Ali Çavuş'un, iki çocuğu ve kayınpederiyle birlikte yaşadığı bu sevimli tarihi yapıda eşi Şermin Hanım güler yüzüyle karşılıyor bizi. Ali çavuş, yol bekçisi olarak girdiği demiryollarında meslek yaşamı boyunca 6. Bölge'de görev yapmış. Ulukışla'dan Nusaybin'e her yerde çalışmış.

Şermin Hanım, aynı zamanda teyzesinin oğlu olan eşiyle 25 yıldır evli olduklarını söylerken, "Yıllar nasıl geçti?" soruma şöyle yanıt veriyor: "Biz ikimiz de Malatyalı'yız. Ali'yi üniformasıyla gördüğümde çok etkilenmişim. Subay gibi geldi bana o zaman. Evlendik, birlikte çok güzel geçti yıllarımız çok şükür. İki çocuğumuz var. Elbette demiryolcu eşi olmak zor ama ben bu hayatı seviyorum. Özellikle de lojman kısmını. Poza gittiğinde hep beklerdik. 15-20 günde bir gelirdi o zaman. Çocukları hep yalnız büyüttüm.

Buradan önceki evimiz 50 metrekarelik küçücük bir evdi. Hani Küçük Ev diye bir dizi vardı ya, orası gibi gelirdi bana evimiz. Şimdi bu Alman yapısı tarihi evde oturuyoruz. Binada bizim gibi demiryolcu aileler var. Dört aile paylaşıyoruz binayı. Demiryolcu aileleriyle diyalogumuz çok iyi. Kardeş gibiyiz burada. Bir sıkıntı varsa ailenin önce onlar koşar yardımına. Hepimizin derdi ortak, sıkıntıları ortak. O nedenle çok iyi anlaşıyoruz."

Şermin Hanım, trenle seyahat etmeyi çok sevdiğini söylüyor ve bir anısını paylaşıyor. "Oğlum 5 yaşındaydı. Kızımı da almış Şakirpaşa'ya gidiyorduk. Çocukların, yan koltukta oturan bir başka ailenin çocuklarıyla konuştuklarını gördüm. Bir süre sonra sesleri yükselmeye başladı. Sanırım onlar da demiryolcu çocuklarıydı. Kızım, 'Bu tren benim babamın' diyor, diğer yolcunun kızı 'Hayır benim babamın bu tren' diye ısrar ediyor. Birden oğlum ikisi-



ni de susturup, "Kızım bu tren ne senin ne senin. Bu tren devletin. Tamam mı?" demiz mi... Hiç unutmam bunu. Demek öylesine sahiplenmişler ki treni, ikisi de paylaşamamış." Şermin Hanım anısını bitirdiği sıra, yan odadan oğlu Hünkar Can geliyor yanımıza. Hünkar da Şermin Hanım gibi lojman yaşamını çok sevdiğini söylüyor.

"Biz burada trenler arasında büyüdük. Bir çocuk için inanılmaz güzel bir ortam.

Arkadaşlarıyla oynarsın, saklınırsın, bütün çocuklar oyuncak bir trene sahip olmak isterken biz çocukluğumuz boyunca gerçek trenlerle birlikte olma ayrıcalığına sahiptik. Gerçekten şanslı bir çocukluk geçirdiğime inanıyorum" diyor.

Yakut ailesinin yanından ayrılırken, bahçelerindeki gül fidanlarının önünde kızlarına selam yollayarak bir anı fotoğrafı çekiyorum.



Motivasyon ve eğitim seminerleri

TCDD Eğitim Dairesi'nce düzenlenen hizmet içi eğitim seminerleri bu yıl da Antalya'da gerçekleştirildi.

YOLDER Genel Başkanı Özden Polat, seminerlerde YOLDER'in çalışmalarına ilişkin bilgi verdi.

Derneğin düzenli olarak üyeleri arayarak sorunlara ilişkin bilgi aldığını belirten Özden Polat, eleman sıkıntısı nedeniyle iş yükü artan yol personelinin kendi görev alanlarının dışında-

ki işleri üstlenmemelerini, bu durumun kendilerini sıkıntıya sokacağını ifade etti.

Demiryolunun 24 saat esasına göre çalıştığını belirten Özden Polat, yol personelinin gelişen teknolojiye ayak uydurmak için kendisini geliştirmesi gerektiğini bunun için de yöneticilerden talepkar olmalarını istedi.

"Biz teknolojiyi işimizin daha iyi olması için istediğimizde idare bunu bize vermek

zorunda. Yaptığımız ziyaretlerde tüm bölgelerde aynı ekipman olmadığını ve bunun da personelin sıkıntısını arttırdığını görüyoruz. Dernek olarak bu sıkıntıları üst makamlara da iletiyoruz" dedi.

Ya diyalog ya hukuk

Seminer aralarındaki sohbet toplantılarında kendilerine en çok iletilen sorunun kıyafet konusu olduğunu belirten Özden Polat, bu konuda dernek olarak idareye bu şikayetlerin en kısa sürede iletileceğini belirtti.

Özden Polat, sorunların kimi zaman hukuki kimi zaman diyalog yoluyla çözülmesi için çalıştıklarını ifade ederken, yeni TCDD Yasası'nın da en kısa sürede personelin endişelerini giderecek düzenlemeleri yaşama geçirmesini diledi.

Mart ve Nisan aylarında gerçekleştirilen seminerlere surveyanlar, Yol Bakım Onarım



Şefleri, Yol Bakım Onarım Müdür Vekilleri, mühendisler, teknisyenler, Yol kontrolörleri, Hat Bakım Onarım Şefleri, tarım şefleri, uzmanlar katıldı.

• 4-8 Mart 2013 tarihleri arasında köprü ve menfezlerin yıllık bakımını yapan personel için motivasyon semineri,

• 11- 15 Mart 2013 tarihleri arasında Tahribatsız Muayene Bölgesel Farklılıkların Giderilmesi Semineri,

• 25 - 29 Mart 2013 tarihlerinde Hat Bakım Konsepti 1. Grup Semineri,

• 1 - 4 Nisan 2013 tarihleri arasında 17 Dönem Yol Bakım Onarım Şefi, Yol Surveyanı, Tekniker ve Teknisyen Semineri,

• 8-12 Nisan 2013 tarihleri arasında ise yol makinaları teknik elemanları için motivasyon semineri düzenlendi.





Alanında dünyanın en büyük üçüncü fuarı olarak tanımlanan Eurasia Rail Demiryolu, Hafif Raylı Sistemler, Altyapı ve Lojistik Fuarı 7-9 Mart 2013 tarihleri arasında İstanbul Fuar Merkezi'nde düzenlendi.

Fuarın açılışına Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Binali Yıldırım, TCDD Genel Müdürü Süleyman Karaman'ın yanı sıra İspanya Ulaştırma Bakanlığı, Alman Devlet Demiryolları, Bulgaristan Ulaştırma Bakanlığı, Irak Devlet Demiryolları, Kosova Devlet Demiryolları, Polonya Ulaştırma Bakanlığı ve Romanya Devlet Demiryolları'nın üst düzey yetkilileri katıldı.

Açılış konuşmasında demiryolu ulaşımında İspanya'yı örnek gösteren Bakan Binali Yıldırım, ülkenin son 20 yıl içinde yüksek hızlı tren konusunda çok büyük bir vizyon ortaya koyduğunu ve Çin'den sonra dünyanın en yaygın yüksek hızlı tren konumuna geldiğini söyledi. Yıldırım, "İspanya, Avrupa toplam demiryolu ağı en büyük 5. ülke. İspanya'nın koyduğu hedef şuydu. Hangi yöne giderse gitsin bir vatandaş, 75 kilometre sonra bir yüksek hızlı tren istasyonuna rastlayacak. Bu hedefi koydular. Bu vizyonun bugün büyük ölçüde gerçekleştiğini değerli müstehardan öğrendik. Tebrik ediyoruz" dedi.

Karaman: Bu rüyamızı

Açılışta konuşan TCDD Genel Müdürü Süleyman Karaman ise YHT'nin, İpek Demiryolu'nun, yerli demiryolu endüstrisinin, demiryolcuların ve demiryolu özel sektörünün uluslararası demiryolu fuarı düzenlenmesinin rüyaları olduğunu söyledi.

Karaman, İstanbul-Ankara Yüksek Hızlı Tren yolunun bitirilmesi ile Asya ve Avrupa'yı deniz altından birbirine bağlayacak raylı sistemin, Marmaray'ın da bitirilmesi arifesinde yapıldığını vurguladı.

Süleyman Karaman, "Türk demiryolu endüstrisinin canlandığı, dünya demiryollarıyla demiryollarımızın eş zamanlı nefes aldığı bir dönemde, 2023 yılı haritasıyla 10 bin kilometre yüksek hızlı tren yolunun ve 4

Demiryolcular İstanbul'daki fuarda buluştu



bin kilometre normal tren yolunun yapım kararının hayata geçmeye başladığı dönemde yapılmasının ayrı bir önemi var" dedi.

Fuarın ikinci günü düzenlenen konferansta bir sunum yapan TCDD Yol Dairesi Başkanı Selahattin Sivrikaya da, demiryollarındaki teknolojik gelişmeleri ve yol dairesinin hedeflerini anlattı.

Üçüncü kez düzenlendi

Fuarda demiryolu kuruluşları, demiryolu teknolojileri, elektrifikasyon, sinyalizasyon, demiryolu, güvenlik, taahhüt, inşaat, inşaat malzemeleri, lojistik, ağır sanayi firmaları, hırdavat ve el aletlerinin yanı sıra yolcu, yük vagonları, lokomotifler, manyetik yükselen trenler, dar ray aralığında çalışan trenler, özel ihtiyat araçları, dişli raylı demiryolu araçları ve intermodal nakliye araçlarından oluşan ürün grupları sergilendi. Bu yıl üçüncüsü düzenlenen fuara 25 ülkeden 286 firma katıldı.

Fuarda Türk mühendislerce geliştirilen Türkiye'nin ilk yerli 4x4 arazi aracı da görücüye çıktı. Demiryolu hat bakım onarım aracı hem karayolunda hem de rayda gidebiliyor.

YOLDER üyeleri Eurasia Fuarı'na çıkarma yaptı



Alanında dünyanın sayılı fuarlarından birisi olan Eurasia Rail Fuarı, Türkiye'nin 7 bölgesinde görev yapan YOLDER üyelerini de buluşturdu.

İstanbul'da gerçekleştirilen fuarda bir araya gelen üyeler standları gezerek çalışma alanlarına ilişkin yeni gelişmeler hakkında bilgi aldı.

Konferansları da izleme olanağı bulan YOLDER üyeleri günün sonunda işbirliği içinde oldukları standlarda sohbet ederek izlenimlerini paylaştılar.

YOLDER Genel Başkanı Özden Polat, yol personelini yakından ilgilendiren uluslararası üç büyük fuardan birisi olan bu fuarın ardından Almanya'nın Münster kentinde düzenlenecek olan fuarı da izlemek istediklerini belirtti.



Genel Kurul'dan sonra İstanbul'da bir araya gelen YOLDER Yönetim Kurulu Üyeleri birlik ve beraberlik mesajı verdi

Gücümüzü birliğimizden alıyoruz...

Olağan Genel Kurulu'nu 15 Aralık 2012 tarihinde gerçekleştiren YOLDER Yönetim Kurulu üyeleri, genel kurul sonrası ilk toplantısını İstanbul'da Florya'da gerçekleştirdi.

Euroasia Rail Fuarı'nı izlemek için İstanbul'a giden yönetim kurulu üyeleri, fuarın ardından bir araya gelerek genel kurul sonrası ilk değerlendirme toplantısını yaptı.

Toplantıya YOLDER Genel Başkanı Özden Polat, Başkan Yardımcısı Hasan Yıldız, Suat Ocak, Ferhat Demirci, Fikri Gültekin, Mehmet Şener, Mahmut Civan, Mehmet Sarı, Hakan

Koçak, Ali Yılmaz katıldı. Oldukça hararetli geçen toplantıda önce Genel Kurul'a ilişkin tüm üyeler bir değerlendirme yaptılar.

Derneğin üyelerin arasındaki dayanışmanın YOLDER'i örnek bir sivil toplum örgütü haline getirdiğini belirten Genel Başkan Özden Polat, tüm meslektaşlarına gösterdikleri gayret için teşekkür etti. "Hepimiz bu görevlere çok zahmetli süreçlerden geçerek geldik. Hepimizin büyük sorumluluk gerektiren işleri olmasına karşın, derneğimiz için zaman ayırmamız gerçekten çok güzel. Sorunlarımız çok arkadaşlar. Bunların çözümü için çalışmaya



devam edeceğiz" dedi. Dernek personelinin üyeleri düzenli olarak aradığını ve üyelerden gelen sorunlara, isteklere yanıt vermeye çalıştıklarını da ifade eden Polat, bölgeler arası iletişimi güçlendirmek için ziyaretlere devam edeceğiz" dedi.

Toplantıda alınan kararlara genel kurulda gündeme gelen Ankara'da bir şube açma konusu şimdilik ileri bir tarihe ertelendi.



Tarihi Haydarpaşa Garı'nda keyifli bir mola

YOLDER Genel Başkanı Özden Polat, TCDD 1. Bölge Yol Kontrolörü Fikri Gültekin'i ziyaret etti.

İstanbul'un en önemli tarihi binalarından birisi olan Haydarpaşa Garı'nda görev yapan Fikri Gültekin, ziyaret sırasında tarihi binayı gezdirerek bilgi de verdi.

YOLDER Başkanı Özden Polat, ziyaret sonunda Fikri Gültekin'e tüm üyelere armağan ettiği dernek flamasını takdim etti.

Haydarpaşa'nın birbirinden güzel fotoğraflarını ve Fikri Gültekin'in tarihi binaya ilişkin aktardığı bilgileri bir sonraki sayımızda değerli YOLDER üyeleriyle paylaşacağımız bilgisini şimdiden verelim.



Devri Teslim



• Erkan ERGİN - İZMİR

Devir teslim işlemleri her zaman tören havasında gerçekleşmeye de vazgeçilmez zorunluluklardır.

Kurum işleyişinde, yürütülen görevlerin zorluğuna da bağlı olarak sık sık yapılan devir teslim işlemleri ile görev değişimlerini birbirinden ayırmak gerektir.

Yol Bakım Onarım Müdürlüklerinin oluşumu ile birlikte bu görev mevcut Şube Şeflerince yürütülmeye başlandı. Yönetmelik gereği sınava giremeyen, girmek istemeyen ve yapılan sınavda başarılı olamayanlar bu günlerde görevlerini yeni Yol Bakım Onarım Müdürlerine bırakıyorlar.

Uzun süredir neredeyse hiçbir aksaklık yaşatmadan bu görevleri yürüten ve görevlerini yeni arkadaşlara teslim eden tüm Şube Şeflerine hizmetleri için teşekkür ederken bundan sonraki yaşamlarında başarılarının devamını diliyorum. Sanırım bu dilek ve temennilere katılmayan olmayacaktır.

Alsancak Yol Bakım Onarım Müdürlüğü devir teslim işlemleri başkanımız Özden Polat için iki farklı anlamdaydı. Önce aynı birimde YBO Şefi olduğum için devir teslim sonrası amirim olarak benim ilişimi kesti. Sonra mevzuata uygun olarak birlikte devir teslim işlemlerini tamamladık. Büyük bir olgunluk, saygı ve neşe içinde birbirimize başarı dilekleri ile süreci tamamladık.

Yoğun iş temposu ile tam bir ekip çalışması gerektiren işyerimizde yeni yasa nedeniyle emeklilik kararı alan iki arkadaşımızın veda yemekleri ile devir teslim yemeğini birleştirdik. Nerdeyse tüm müdürlük personelinin katıldığı harika bir ortamda toplandık. Yemekli toplantımız neşe-

li sohbetleriyle, duygu yüklü anlarıyla düşman çatlatarak örnek bir gece olarak hafızalarımıza kazındı. Böylece devir teslimi taçlandırdık.

Özden Polat dernek başkanı olarak başarı dilemek üzere ziyaretime gelerek tekrar bizi sevindirdi ve onurlandırdı. YOLDER'in yanımızda olduğunu hissettirdi.

Yaptığımız görevler yasal çalışma süresine sığmayacak kadar ağır, riskli ve yoğun olunca hafta tatili bayram tatili hatta gece uykuları bile hayal olur çoğu zaman. Bu şartlarda bildiğim kadarı ile en uzun süre bu görevi yürüten Özden Polat'tan 13 yıl görevde kalmanın sırrını öğrenme sözü olarak asıl devri teslim almaya devam edeceğim.

Yapılan görevlerin teknik ve yasal çerçeveleri dışındaki özellikleri daha önemli ve karmaşık olabiliyor. İşyerinin coğrafi konumu, personel nitelikleri, malzeme, araç-gereç ve makine parkı yanında yönetim anlayışının tüm çalışanlarca benimsenmesi gibi faktörler başarıyı belirliyor.

Görev süresince istasyon yolları hariç 350 km.uzunluğundaki sorumluluk sahasında yolların yenilenmesi, UKR ve SKR başta olmak üzere sürekli bir çalışmayı başarıyla yürüten, bu özellikleri yanında dernek başkanlığımızı da aynı titizlikle devam ettiren Sayın Özden Polat'a teşekkür ediyor onun bilgi ve tecrübe-lerinden yararlanmaya devam edeceğimiz için ne kadar şanslı olduğumuzu tekrar tekrar vurgulamak istiyorum.

Yurt çapında görevlerine başlayan tüm Yol Bakım Onarım Müdürlerine başarılar diliyorum.

HAYIRLI OLSUN.

Siz çektiniz, biz Facebook'tan seçtik



Afyon'dan Ali Yılmaz paylaşmış... Yeni motorlu drezinler, kazasız belasız...



Saltanat arabası mı istemiştiniz?



Yurdundan özgün tasarım "Dikkat Tren Çıkabilir" tabelaları



Benim babam demiryolcu

• Cem Eren Metin

Benim adım Cem Eren Metin. 10 yaşındayım. Adana Cebesoy İlköğretim Okulu'nda okumaktayım. 5. sınıfa geçtim. Başarılı bir öğrenci olduğumu düşünüyorum. Çünkü bütün derslerim çok iyi. Bu başarımda öğretmenimin olduğu kadar babamın da büyük payı var. Babam ödevlerimi kontrol eder, yapamadığım soruları bana anlatır. Tabi ki bu başarıda dersleri çok iyi dinleyip takip etmem ve çalışmamın da payı büyük.

Benim babam demiryolcu demiştim. Evet Demiryolları'nda çalışıyor. Sorumlulukları çok. İşleri çok yoğun. Çoğu zaman eve çok yorgun geliyor. Gece bile işe çağırıyorlar. Telefonu bazen hiç susmuyor. Bazen bu yoğun trafikte babamın bizi unuttuğunu düşünür olmuştum. "Babam acaba işini bize tercih mi ediyor?" diye düşünmeye başla-

mıştım. Ama babamın bana ve dolayısıyla tüm sınıfa yapmış olduğu bir sürprizle bu düşüncelerimin ne kadar yanlış olduğunu anladım.

Sınıfta yıl sonu pikniği için öğretmenim yer ararken babamın ve arkadaşım Doğucan'ın babası Tuncay amcamın, sınıfı ve öğrenci velilerini hafta sonu trenle Toroslar'daki Beledimedik'e götürme teklifi ile büyük bir sevinç yaşadık. Hafta sonunu zor geçirdik.

Sabah saat 06:00'da uyandım. Büyük bir sevinçle kardeşim Nehir'i ve anne babamı kaldırarak hazırlandık ve saat 07:00'da diğer arkadaşlarım ve anne babaları ile Toros Ekspresi'ne binerek Beledimedik doğru hareket ettik. Vagon tamamen bizim sınıfa ait olduğu için

eğlenceli bir yolculuk sonucu Toroslar'ın o mükemmel manzarası ve doğasını izleyerek, tünel ve köprülerden geçerek doğa harikası Beledimedik'e vardık. Bu güzel ve şirin yerde akşama kadar eğlendik. Demiryolunu ve tünelleri gezdik.

Demiryolunun inşası sırasında yüzyıl önce kullanılan bina kalıntılarını büyük bir hayranlıkla gezdik. Arkadaşlarım ve ben çok mutlu olduk. Akşam olduğunda piknik alanımızı temizledikten sonra saat 20:30'da Beledimedik İstasyonu'nda trene binerek saat 22:00'da Adana'ya geldik.

Bu güzel geziyi ayarladığı için babama teşekkür ederim. Ayrıca babamın işini bizden daha çok sevdiği hissine kapıldığım için de çok mahcup oldum.

Seni çok seviyorum baba.



Nizamettin Aras'ın Erzurum'da başlayan 36 yıllık demiryolu serüveni Haydarpaşa'da sürüyor

"Demiryolu bir sevdadır"

Nizamettin Aras 36 yıllık demiryolcu. İstanbul'da Euroasia Demiryolu Fuarı'nda buluşuyoruz kendisiyle. Anılara yaptığımız yolculuk bizi fuarın telaşlı ve koşuşturmalı ortamından uzaklaştırıyor, rayların, traverslerin üzerinde geçen yılları yüksek hızlı trendemişçesine hızla, bir cırpıda aşıyoruz.

1. Bölge'de Yol Müdür Yardımcısı olarak görev yapan Nizamettin Aras, Demiryolu Meslek Lisesini 1977'de bitirmiş ve hemen göreve başlamış.

Sarıkamış, Erzurum, Ankara derken şimdi Haydarpaşa'da Yol Servis Müdürü Yardımcılığı'na vekalet ettiğini, ünvanının baş kontrolörlük olduğunu söylüyor.

Zorlu görev yerleri

Nizamettin Aras 36 yıllık demiryolculuğunda hep zorlu görev yerlerinde çalışmış. EuroAsia Demiryolları Fuarı'nda görüştüğümüz Nizamettin Bey, fuarda sergilenen hepsi birbirinden işlevsel, son teknoloji araçlar için, "Bizim zamanımızda böyle değildi ki araçlar. En büyük sıkıntı imkansızlıklardı. Yol ekiplerinin çalışmasında sorunlar yaşırdık" diyor.

O yıllardaki olanaksızlıkları şöyle anlatıyor: "Makina sıkıntısı vardı. Karla mücadeleyi 1986 yılına kadar işçilerle yapıyorduk. Rotatifler alındıktan sonra kolaylaştı işimiz. O zamana dek emek yoğun çalışıyorduk."

Zaman yolculuğumuzda Nizamettin Aras bir anısını da paylaşıyor bizimle. "Bizim Sarıkamış Soğanlı - Topdağı istasyonu var. Rakım da yüksektir. Soğanlı-Topdağı rampadır. Orada bir tren kaçtı. Sırbasan Tüneli, orada vagonlar dray etti, iç içe girdi. İki gün tünelde çalıştık. Egsoz dumanı müthişti. Üstümüz başımız öyle is olmuş ki, eve döndüğümüzde babam açtı kapıyı. Şöyle bir duraladı, sonra dişlerimden tanımış beni. Tünellerden buz çıkartırdık, sular kışın donardı. İki gün almayın buzları gabariyi kapatır. Aşlık Tüneli 2 bin 250 rakım mesela. İki gün buzunu almazsanız tren geçemez."

Yolları kontrol için kilometrelerce yürümek, yol çavuşlarının her dönem en önemli görevi.

"Bir keresinde Erzurum-Uzunhasan arasında yürürken tipiden neredeyse boğuluyorduk"



diyor Nizamettin Aras. Özellikle göreve başladığı 1977 yılıyla, 1994 arasında olanaksızlıklar nedeniyle çok sıkıntı çektiklerini anımsıyor. "Kış ayları en büyük sorunlardı. Senenin 8 ayı yollar kar altında kalır, kalan dört ayda da tamirat yapıldık. Yol kapalı kalmayacak asla. Yaz, tamirat mevsimiydi. Tabiatla mücadele her zaman zordur aslına bakarsanız ama o yıllarda alet edavat olanaksızlıkları nedeniyle daha da zordu."

Yılları yüksek hızlı trenle geçiyoruz ya, geldik İstanbul'daki çalışma ortamına. Nevzat Bey'in dile getirdiği ilk sorun "trafik" oluyor. "Neredeyse 24 saat trafik yoğun" diyor. Bölgede heyelan sorununun çok yaşandığını dile getiriyor. Birinci Bölge'de yolcu taşımacılığının yüke göre daha fazla olduğunu anlatan Nizamettin Aras, "Son dönemde yönetimin lojistik köy projeleri nedeniyle yük de ağırlık kazanmaya başladı. Öte yandan Birinci Bölgenin aynı zamanda sanayi bölgesi olması yükte artışı getiren bir başka etken" diyor.

Marmaray, gururumuz

Nizamettin Aras, Birinci Bölge'deki başkontrolörlük görevine ek olarak aynı zamanda 1. Bölge Yol Müdür Yardımcılığı görevini de yürütüyor. Öte yandan Türkiye'nin yüz akı projelerinden birisi olan Marmaray Projesi'nde TCDD'yi temsil eden kişiler arasında, komisyonda da yer alıyor.

Marmaray, bugün için dünyadaki en büyük ulaşım altyapı projelerinden birisi. Bittiğinde iyileştirilmiş ve yeni demiryolu sisteminin tamamının 76 kilometre

nun demiryolu teknolojisinde en ileri ülkelerinden Japonya ile çalıştığımızı anımsatıp, "Nedir onların bizden farkı?" diye soruyorum. Gözleri parlayarak şöyle yanıt veriyor. "İnanın bizim mühendislerimizin pratik zekasını, iş bitiriciliğini bu projede çok iyi görebilirsiniz. Bu aslınad sadece Marmaray için geçerli değil, bir çok projede çalıştığım için bunu rahatlıkla söyleyebiliyorum. Biz demiryolu işinde gerçekten çok iyiyiz. Konularına çok vakıf demiryolcular. Genç mühendisler de böyle eski deneyimli personelimiz de."

Babadan demiryolcu

Nizamettin Aras da, aileden demiryolcu. Hem kendi babası hem eşinin babasının demiryolcu olması ise hoş bir rastlantı olmuş. "Babam 40 yıl demiryolu işçisi olarak çalışmış Kars-Sarıkamış'ta. Babama ve kayınpederime kısım şefliği de yaptım ben. İkisi de yol bakım işçisiydi" diye anlatıyor.

Eşinin babasının demiryolcu olmasının evliliğe nasıl etki yaptığını sorunca gülümsüyor Nizamettin Bey, eşine teşekkür ederken şunları söylüyor:

"Olumlu oldu elbette. Eşim de Karslı. Benim çektiğim sıkıntıları o da çekti ne yazık ki. Sağolsun, iyi ki var. 34 yıllık evliyim o da benim gibi demiryolcu diyebilirim. Birlikte çok nöbet tuttuk. Yolcusu, çavuşu, sürveyanı farketmez onlar da bizim gibi yolcudur, çavuştur, sürveyandır. Kısaca bizim eşlerimiz de pek ala demiryolcudur."

Nizamettin Aras, 14 yaşından bu yana ekmeğini yediğini söylediği demiryolları için, "Bir sevdadır de-

miryolları" diyor. "Yıllar öncesinde, böyle bir fuarda olmayı bile hayal edemezdik. Zamanla özellikle yurt dışındaki fuarları gördükçe hep imrendik. Ama artık bunları biz de yaşıyoruz. Bu fuarlar, fuarlarda sergilenen ürünler bizim de gururumuz" diye anlatıyor duygularını.

Nizamettin Bey, Diyarbakır hariç her yere gittiğini söylüyor demiryoluyla. Yolculuklarında tamamen tren kullandığını anlatıyor. Kara tren zamanından yüksek hızlı trene geçiş yapıldığı bu süreçte, "Demiryolları kara trenle de üzerine düşeni yapıyordu. Kara trenle çok hayvan taşındı. çok sebze meyve taşıdı. Teknoloji gelişmemiş olmasına karşın çok aksaklık da yaşanmıyordu" diyor.

Demiryolları gençler için iyi bir iş olanağı

İki oğlu olan Nizamettin Aras, demiryollarının gelişen yapıyla gençler için çok önemli bir iş olanağı yarattığını dile getiriyor. Birisi inşaat diğeri metalürji mühendisliğinde okuyan çocuklarının da ileride demiryollarında çalışmasını çok istediğini belirtiyor. Şu görüşleri paylaşıyor:

"Bundan 15-20 yıl önce önermezdim belki ama şimdi öyle değil. Demiryollarının genç mühendislerle şimdi daha çok ihtiyacı var. Çünkü demiryolu tam bir mühendislik işidir. Keşke bizim mezun olduğumuz meslek liselerinin ardından devam edilebilecek bir demiryolu üniversitesi de olsaydı. Liseden mezun olan sürveyanlar üniversiteye devam edebilseydi" diyor.

Yol dairesinin her zaman en disiplinli, birbirine saygılı ve sevgili bir daire olduğunu vurgularken, yolcuların arasındaki diyalogun tüm birimlere örnek olduğunu da gururla söylüyor.

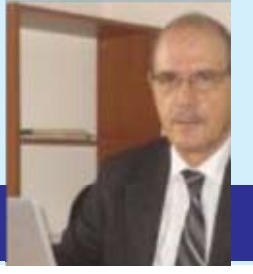
Emekli olunca eşile uzun bir dünya turu yapmayı hayal eden ve demiryolculuğun çilesini 36 yıldır çeken Nizamettin Aras'a demiryollarının kendisi için ne ifade ettiğini soruyoruz. Yanıtı, "Demiryolculuk meşakkatli bir meslek. Sevmezseniz başaramazsınız."

Gençlere tavsiyem, bu işi seviyorsanız gelin" oluyor.



KONUK YAZAR

• Şehzat GÜNORAL

Demiryolu Uzmanı

Ulaşım olgusu insan ile başlamış ve insan yaşamının ilerlemesine paralel olarak gelişmiş ve çeşitlenmiştir. İlk çağlardan günümüze kadar insan yaşamının yeme, içme ve barınmadan sonra en önemli ihtiyacını ulaşım oluşturmaktadır ve gelecekte de bu önemini artırarak koruyacaktır. İlk ulaşım yürüyerek ve hayvan sırtında giderek yapılmış, tekerleğin icadından sonra, hayvanların çektiği tekerlekli arabalar ile bireysel ve toplu taşıma yapılmıştır.

Buharın bulunması insan yaşamında bir devrim olarak ortaya çıkmaktadır. İnsanlar buharlı arabalar, buharlı gemiler ve buharlı lokomotifler yaparak ulaşım ihtiyaçlarını karşılamak için yeni alternatifler yaratmışlardır. Buharlı lokomotifin yapılması, demiryolu ulaşımı diye bir sistemin oluşmasını sağlamıştır. Demiryolu doğuşunu müteakip devamlı gelişmiş ve bulunduğu bölgedeki insanların sosyal, kültürel ve ekonomik hayatının da gelişmesine de büyük katkılarda bulunmuştur.

Raylı ulaşım tüm istekleri karşılıyor

İnsanların demiryolu taşımacılığından beklentisi ilk zamanlarda bir yerden bir yere gidebilmek, mal ve eşyalarını taşıyabilmekten ibaretti. Ancak zaman içerisinde teknolojinin ilerlemesi ile insanların daha çok sosyalleşmesi, kültürel ve ekonomik yönden gelişmesi sonucu sadece bir yerden bir yere gitmek yeterli olmamıştır. İnsanların yeni yerler görmek, yeni insanlarla tanışmak, kültürel ve ticari alış veriş yapmak içinde seyahat etmek istemeleri, ulaşım sistemlerinde emniyet, sürat, konfor ve ekonomi gibi hususları öncelikli beklenti haline gelmiştir.

Günümüzdeki toplu ulaşım sistemleri içerisinde insanların öncelikli beklentisi olan emniyet, sürat, konfor ve ekonomi gibi unsurları bir arada ve en kaliteli şekilde sadece raylı ulaşım sistemleri karşılayabilmektedir. Raylı ulaşım sistemlerinin bu üstünlüğü, kendilerine olan ilgi ve talebin artmasına neden olmuştur. Artan talebin karşılanması için, yapılan çalışmalar demiryolu teknolojisinin ve sanayisinin gelişmesini sağ-

lamıştır.

Raylı sistemlerin gelişmesinde önemli rolü finans, emek, teknoloji ve bilgi birikimi oynamaktadır. Demiryolu teknolojisinde ilerlemiş ülkelerin bu dört unsuru iyi kullandıklarını, gelişmeyi bu sayede yaptıklarını yaşayarak gözlemlemekteyiz. Bu ülkeler özel sektördeki dinamizmi, üniversitelerdeki bilgi ve demiryolu çalışanlarındaki tecrübeyi birleştirmiş, finansal olarak destekleyerek ülkelerinde demiryolu teknoloji ve sanayisini oluşturmuşlardır. Oluşturulan bu teknoloji ve sanayi ülkelerin kal-

Raylı sistemlerin gelişmesi için yapılması gerekenler

kınmasına ve insanların refahının artmasına büyük katkıda bulunmuştur. Hatta bu ülkelerde demiryolu teknolojisi ve sanayisinin ürettiği mal ve hizmetler, ülke dış satımının önde gelen kalemi haline gelmiştir.

Ülkemizde son on yıl içerisinde devletin şehirlerarası yolcu taşıması için hızlı tren hatları yapması ve bir kısmını işletmeye açması, yolcu ve yük taşımacılığında kullanılan mevcut konvansiyonel hatların iyileştirmesi için yenilemesi, çift hatta çıkartılması, elektrifikasyon ve sinyalizasyon tesisleri ile desteklenerek modern işletmeler

haline getirilmesinin önemine inanarak öncelikli yatırımlar yapması.

İhtiyaçlar artık ülkemizde üretilebiliyor

Büyükşehir belediyelerinin kent içi toplu ulaşım sorunlarının çözümünde, raylı sistemlere öncelik vererek metro, hafif metro (LRT) ve tramvay hatları yaparak işletmesi raylı sisteme talebi artırmıştır. Bu talep artışı imalat sektöründe çalışan kurum ve kuruluşlar ve inşaat sektöründe çalışan müteahhitler için itici güç oluşturmıştır. Ülkemiz özel sektörü aldığı bu güçle ve yaptığı özverili çalışmalar yurdun hemen her yerinde meyvelerini vermeye başlamıştır.

Bu nedenle bu güne kadar hemen tamamını yurt dışından aldığımız raylı sistem yapımında kullanılan, ray, beton travers, bağlantı malzemesi, makas, bir kısım demiryolu yapım makine ve ekipmanı, kataner ve enerji temini sistemi yapım malzeme ve ekipmanı, sinyal sistemine ait her türlü, yapım malzemesi ve ekipmanı ile demiryolu araçları artık ülkemizde üretilmektedir. Üretilen bu malzeme, makine ve ekipmanlar demiryolu yapımlarında başarı ile kullanılmakta ve hatta yurt dışına ihraç edilmektedir.

İş birliği - güç birliği- milli marka

Yapım müteahhitleri bu güvenle demiryolu yapım makine, ekipmanı satın alarak büyük makine parkları oluşturmuş ve yapım için gerekli bilgi, tecrübe ve nitelikli iş gücü ile ekipler oluşturarak yurt içinde ve yurt dışında aldıkları raylı sistem yapım işlerini başarı ile yürütmektedirler.

Şunu da samimi memnuniye-

tim olarak belirtmeliyim ki ülkemiz özel sektörü bu başarıyı yeterli görmemekte ve daha ileri aşamalar için bir araya gelerek "İş birliği - Güç birliği - Milli marka" sloganı ile kümelenmeler oluşturmaktadırlar. İlk olarak Ankara OSTİM'de 82 imalatçı firma, işletmeciler kurulu ve yapımcı müteahhidin katılımı ile Anadolu Raylı Ulaşım Sistemleri Kümelenmesi "ARUS" oluşturmuştur. Bu tür oluşumların çoğalması arzusu ile ARUS'a, katılımcı firma, işletmeciler kuruluş ve müteahhitlere içtenlikle başarı dileklerini sunarım.

Yapılan yatırımları boşa gitmemesi ve çalışmaların değer kazanması ve ülkemizde yeni oluşmakta olan demiryolu teknolojisinin ilerlemesi ile raylı sistemlere ait sanayinin kurularak sağlıklı gelişmesi ancak uluslararası bir standardı yakalamakla olacaktır.

Bunu temin için, eğitime önem vererek raylı sistemlerin her koluna, gerekli nitelikli iş gücünü yetiştirmek için meslek okulları, meslek yüksekokulları açılmasının ve üniversitelerimizde demiryolu kürsüleri kurmasının,

Demiryolu kürsüsü bulunan bir üniversitemize bağlı, bu işle ilgili kamu ve özel sektörün de katılımı ile "Raylı Sistemler Teknoloji ve Sanayi araştırma ve geliştirme merkezi" kurulması ve ayrıca bu kuruma bağlı olarak çalışacak en az 50 km. uzunlukta çeşitli alt ve üst yapıları içeren bir test yolu yapmasının,

Demiryolu teknolojisi ile ilgili bilgi ve tecrübeleri içeren her türlü yazılı ve görsel materyallerin bulunduğu bir kütüphane kurularak, raylı sistem teknolojisi için çalışanların hizmetine sunmamasının gerektiği kanaatindeyim.

Tüm demiryolculara başarı ve mutluluklar dilerim.



İstanbul metrosu
Otogar - Kirazlı - Başakşehir - Kirazlı - Olimpiyat arası



Kadıköy - Kartal metrosu



Adana Hafif Raylı Sistemi, Ereğli Demir Çelik Fabrikası yeni yüksek fırın ve yeni feribot iskelesi inşaatı ve Bursa Hafif Raylı Sistemi ikinci aşaması



İnönü - Hasanbey arası yüksek hızlı demiryolu hattı

Şehzat Günoral kimdir?

Bir demiryolcu çocuğu olarak 1942 yılında Erzurum'da doğdu. İlk ve ortaokulu Kars ve İstanbul'da okuduktan sonra TCDD Meslek Lisesi'ne girdi ve 1962 yılında mezun oldu. Meslek hayatı boyunca Sürveyan, Kısım şefi, Şube Şefi, Yol kontrolörü ve Yol Baş Kontrolörü olarak çalıştıktan sonra 1994 yılında emekli oldu. Emeklilik sonrası İstanbul Büyükşehir İstanbul Ulaşım AŞ'de 8.5 yıl çalıştıktan sonra ayrıldı. Halen Uzka İnşaat Sanayi ve Ticaret AŞ'de demiryolu uzmanı olarak çalışıyor. "Demiryolu Makasları" ve "Balastlı Sistemlerde Yol Bakım ve Tamiri" adlı iki kitabı bulunuyor.



Tüm görev ve sorumluluklar "yol"culara ait... Aman dikkat!

HUKUK YOLU

• Hakan VATANDAŞ

hakanvatandas@yahoo.com



Merhabalar, sıkıntılı yoğun olarak yaşadığımız bu süreçte gün geçmiyor ki, bir yol dairesi çalışanı hakkında kamu davası açılmış. Neden? Çünkü yol çavuşundan yol bakım onarım müdürüne kadar herkes yatıyor. Kimse işini yapmıyor. Bu suretle de görevi ihmal suçunu işliyor.

Bir demiryolcu çocuğu olduğum için, yol bakım onarım şefi yani kısım şefinin sorumluluklarını saymakla bitiremeyiz.

105 numaralı genel emirde; (50 sayfanın 14 sayfası yol bakım onarım şefinin sorumluluklarına ayrılmıştır.)

•Turne ve gözetim yönünden,

•Teknik yönden,

•İdari yönden,

•Trafik yönünden,

•Makineli Yol Tamirati Esnasında Yapacağı İşler Yönünden

•Mekanize Ekiplerin Çalışmasında Yapacağı İşler Yönünden

•İş Makinelerinin Çalışması Sırasında Yapacağı İşler Yönünden, görev ve sorumlulukları vardır. Bunun yanında 105 Numaralı Genel Emir'in 19. Maddesi mucibince, "Görevlerini

zamanında kanunlara, mevzuata ve bu Genel Emir hükümlerine uygun olarak yapmamaktan, noksan yapmaktan, ihmalden, sahip olduğu yetkileri kullanmamaktan veya kötüye kullanmaktan dolayı, bağlı bulunduğu amirine karşı sorumludur." diyerek her şeyden sorumludur. Tabi ki bu sorumluluklardan amir olan yol bakım onarım müdürü de sorumludur.

Örnek bir olay

Hepinizin çok iyi bildiği 105 numaralı Genel Emir hakkında bilgi vermemizin yegane sebebi, laf olsun diye değil. Çoğunuzun bilgisi olsa da, isim vermeden aktaracağım olay ve mahkeme kararına dikkat çekmek istiyorum. Mübalağasız bir şekilde olayın özeti şu:

"Defalarca tamir edilmesine, ihale açılmasına rağmen, halkın ihata parmaklıklarından ikisini kırarak geçiş yeri açması ve intihar etmek amacıyla bir şahsın da bu kırıktan geçip kendisini tren altına atması ve neticesinde canını kaybetmesi.."

Bu durumda kim sorumludur? Tabi ki ihata nöbeti tutarak, kırıkların tamirini yapmaktan başka başkaca hiçbir işi olmayan,

yol bakım müdürü...

Mahkemekararının gerekçesi de aynen şöyle:

"Ceza sistemimizde taksirin tanımı TCK 22/2 maddesinde yapılmış buna göre, "Taksir; dikkat ve özen yükümlülüğüne aykırılık dolayısı ile bir davranışın suçun kanuni tanımında belirtilen neticesi öngörülmeyerek gerçekleştirilmesidir" şeklinde bir düzenleme yer almaktadır.

Olayda dikkat ve özen yükümlülüğünün ihlali, bu ihlal sonucu bir haksızlığın, bir neticenin meydana gelmesi ve uygun illiyet bağının varlığının tartışılması gerekmektedir.

Kabul edilen oluştaki; olay olduğu yerde demir yolunun her iki yanında bulunan demir ve/veya duvar engellerinin (ihata) bazı kısımlarının kırılmış veya kaldırılmış olması veya istasyonun bir bölümünde bu engellerin hiç bulunmaması nedeni ile buralardan ölen maktülün olay günü gündüz saatlerinde demir yoluna girdiği önce bir duvar dibinde çömeldiği sonra trenin geldiğini görünce hızlı adımlar ile trenin geldiği raylara doğru yürüdüğü önce durduğu çok yakın mesafe kaldığında rayların üzerine çıktığı ve öylece trene bakarak kaldığı ve çarpma ile oluşan ölümlü tren kazasının meydana geldiği olayda;

Bilirkişi raporları ve mahkememizin keşifteki gözlemine göre olayın olduğu demir yolunda; demir yolunu çevreleyen demir ve/veya duvar engellerin bazı kısımlarının kaldırılmış,

anladığı zaman acil fren uyguladığı sanığın yaptığı uygulamadan dolayı kusurlu bulunmasının mümkün olmadığı kusursuz olduğu, sanık 'nın ise bölge müdürlüğünde yol bakım onarım müdürü olduğu ihata ile ilgili kişi olduğu TCDD yazısında bunun anlaşıldığı ancak genel emirden ve kurumlar arası anlaşmadan hareketle bu kişinin sorumluluğu gözüksede kırılan ihata demirlerinin onarılmasında tek başına karar vermek ya da bunlar için bütçe ayırabilmek gibi bir yetki ve hakka sahip olup olmadığının önemli olduğu bu nedenle yapılacak çalışmalardan birinci derecede yol bakım ve onarım müdürü sorumlu iken yapılacak uygulamaya onay vermek bütçe ayırmak ve benzeri açılardan yol müdürü ve bölge müdüründe dolaylı şekilde sorumlu oldukları sanık 'in; yayaların alışkanlık haline getirdiği hattan geçme eylemlerinin sonlandırmak için kırılan veya eksik olan metal engellerin tamamlanması için bir çaba göstermemesi ve bu konuda üstlerine herhangi bir rapor hazırlamaması nedeni ile tali kusurlu..... şeklinde karar verilmiştir. Olay bir intihar olayı. Altyapı ve üstyapı ile ilişkisi olmayan ihata kırığı.. Hukukçu olmaya gerek yok. Yorumu size ait.

Yani hukuk dışı bir tabir olacak ancak "her şeyin ucu da bize dokunuyor." demekten alamıyor insan kendisini.

Bu nedenlerle YOLDER olarak 105 taslağı çalışmalarımız var ancak genel demiryolu kanunu da kanunlaşırsa buna da gerek kalmayacak gibi.

Bu durumda yapacak tek bir şeyimiz kalıyor...

Aman dikkat!

Saygılarımla..





TEĞET

• Sezgin SEVİNÇ

YAŞAMA SEVİNCİ

30 Haziran 2006.

Günlerden Cuma..

Raylardaki kütürdemelerin artık bitmeye başladığı zamanlar. Güneş dünyaya açık çek vermenin boşvermişliğinde...

Özel bir firma tarafından demiryolu kenarına yapılan balast tutucu duvar inşaatını kontrol etmekle görevlendirilmişim. Çalışma bölgesi istasyona yaklaşık 2 kilometre mesafede, hemen yanında kayalar arasında dans edercesine süzülen bir dere, dereye şemsiye görevi yapmaya gönüllü çınar ağaçları... Arada geçen tern homurtularının kısa süreliğine bastırıldığı doğanın güzel bir harmoniyi andıran, ruh dinlendirici çığlıkları. İşim bitmiş yakındaki istasyona gideceğim, "o zaman" çalışan yolcu treniyle döneceğim. Karşıdan gelen bir pat pat homurtusu. Servisimizin kenarına atfedilen tabiriyle "saltanat arabası" bütün kırmızılığı ile yeşillerin, harmoniyi yerle bir eden kulak tırmalayıcılığıyla dingin bir ortamı orta-

dan ikiye böldü. Tren mi drezin mi derken, tercihimizi ilk mücadire kadar saltanat arabasından kullandık.

Motorlu drezin ilave 80 kilogramlık yüküyle tırmanmaya başladı kenardaki meyil levhalarının yukarı gösteren okları..

Göz.gez.arpacıyı aynı düzlem pek gelmeyen tekerleklerin devinimleri standardın üstünde bir anormallliği bas bas bağırırsa da cevabımız kısa ve netti. "Bişey olmaz..."

Sağ koltukta oturuyorum.Sağ kurbun ilk adımları. Artık yeter diyen , trene yetişmek için hızlı giden drezin bugün bile anlamakta güçlük çektiğim çok sert bir manevra ile birden bire 90 derece sola dönünce perdesi kenara çekilmiş kapısız kapıdan havaya doğru uçuşumu çok net hatırlıyorum. Havada uçarken yer merkezli kurp çiziyorum. Milli Takım Hocası o uçuşumu görse yere inmeden ilk sıraya beni yazardı. Avuçlarımı açarak yere koydum ama üzerinde dre-

zinin hızı bulunan vücudumu durdurmak ne mümkün. İki rayın arasında sürükleniyorum. Başımın sağ tarafı yerde. Gözümün önünden balast ve malzemeler peşisıra geçiyor. Vücudumdaki ivme yerçekimine yenik düşünce hemen ayağa kalktım. İlk düşündüğüm aklımda yerinde olup olmadığıydı. "Kaza yaptın ama aklın yerinde" dedim kendime. İlk başta hiç acı hissetmemem de sağ kolumu göbeğimin altına koyup ayakta iki büküm oldum. İki elimin avuçlarını yumruk yaptım. İkiside çalışıyordu. Alnımın sağından gelen sıcaklık ortamın sıcaklığını bastırıyordu. Yavaştan başlayan bir sızı eşliğinde kanım boşalıyordu. Sadece ben yaralanmıştım. İlk pansumanım drezinin bir köşesinde sıkıştırılmış olan yağlı bir üstübu ile yapıldı. Sonrasında bir çalının altında yetişmeye çalıştığımız treni bekledik.Serçe parmağım morarmaya başlamış, başımın kanması nispeten dursa da kanama devam ediyordu. Olayın verdiği sıcaklığın etkisi azalmaya başladıkça ağrılar sancılar gün yüzüne çıkmaya başlamıştı. Aklıma kurcalayan tek şey aklımda yerinde olup olmadığıydı. Sonrasında trenin makinası ile gerideki istasyona gittik."Geçmiş olsun iyisiniz" dediklerinde moralim yükseliyorken; başımı o halde görenlerin ekşiyen suratla-

rı beni "acabalara" sevk ediyordu. Sağlık ocağından az daha hallice olan ilçenin hastanesine kendimizi attığımızda hemen sedyeye uzandım. Ağrılarım gittikçe artıyordu. Ama çok şükür aklım yerindeydi. Dedikodunun başından kalktıkları belli olan sağlık görevlileri gelip birkaç sorgu sualden sonra "dikiş atacağız" dediler. Oldum olası kanlı durumlarla arası iyi olmayan ben itiraz edecek durumda değildim. Başladılar dikmeye. Kumaş diker gibi dikiyorlar ve başımın derisine batan her iğne acılarıma ilave acılar yüklüyordu..o günde yola gittiğim hergün olduğu gibi ayağımda asker botları vardı. Bağırsam olmaz ağlamayı kendime yediremem.Yumruğumu sıkamıyorum. Parmaklarım ağrıyor, serçe parmağım da iyice morardı. Yattığım sedye üzerinde ayaklarımı birbirine vurmaya başladım.

Sağlık görevlileri birden durup sesin nereden geldiğini anlamaya çalıştılar. "Siz bozmayın.Ben yapıyorum.Canım acıyor.Bir şey yapmam lazım dedim." O ritm eşliğinde dikiş tamamlandı. Röntgen için Balıkesir'e geldik bulduğumuz bir araba ile. Çok şükür kafamda "eski kırıklığına" ilaveten yeni bir kırık yokmuş.Serçe parmağı kırığında sulh olarak ve parmağıma iki çubuğu mevcutlayarak eve döndüm.

"Saklamaz olmaz" dedik.Ana babaya haber verdik. Serinkanlı babam inandı ama anacığım evhamlı. Hatta evhamlıdan birkaç gömlek biraz daha yukarda. Uzaktan teşhisi koydu. "Hastanede yatıyorsun ben üzül-meyeyim diye söylemiyorsun." Ne söylesem nafile.Evde olduğuma, ayakta olduğuma evin karşısında otobüsten inince acıyla baktığı kapıda beni görünce inandı. O bakışa hala yüreğimin ince yerinde bana derin hatıra.

Gece nerdeyse her saat başı yanıma gelip beni kontrol edişini ben sustum ,o da hiç konuşmadı..Ayağımız balasta değdiğinden beri 1435 milimetre arasına sığan bizlerin buna benzer bir çok drezin kazası oldu, zaman zaman da olmaya devam ediyor. Kışın ayağımızı hissedilmez derecede uyuşturan soğuğu engellemek için göğsümüze gazete koyduk dizlerimize iki kat battaniye örttük.

Yadigarları çıkıyor, çıkmayanlar da zamanla kendini gösterecektir muhakkak. Bahar da, yaz da güzeldir. Püfür püfür bir havada açık kapıdan rüzgarın yüzümüzü yalaması..

Drezinler tarih olsun artık. Kendileri gitsin anıları kalsın

....

"Ben görmedim, çok ağlamış arkamdan annem, ben ölürlen..."

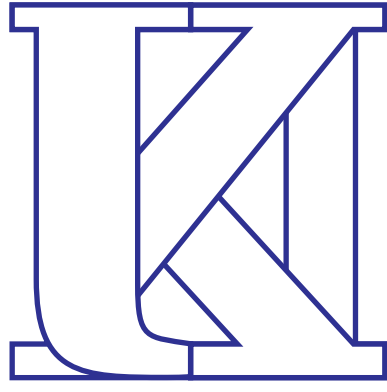
Bundan haberiniz var mı? Acil çözüm bekliyoruz...

Demiryollarının her türlü teknoloji ve yeniliği yakalamaya çalıştığı günümüzde moral motivasyon eğitimlerine ayrılan korkunç ödeneklerin hesabı yapılmazken esas olan çalışanın moral ve motivasyonunun birebir çalıştığı işyerinden başladığı bilinen bir gerçektir.

Ama biz Diyarbakır 51 Yol Bakım Onarım Müdürlüğü çalışanları olarak; oturacak sandalye ve masa bulamazken, temizliğimizi hijyenik bir ortamda yapamadığımız bir düzende çağımızın teknolojisine uygun çalışma ortamını görülen karelerde yerine getiriyoruz. Mefruşat ödeneğimiz Genel Müdürlükçe onaylanmadığı için iki yılı aşkın süredir bu sıkıntılı ortama mühendisler olarak çalışmaya çalışıyoruz.

Acaba buna reva görülmemizin nedeni nedir? Acil bir çözüm bekliyoruz...





UZKARAY

DEMİRYOLU MAKİNE VE EKİPMANLARI



UZKA İNŞAAT SANAYİ VE TİCARET A.Ş.

Ertürk Sokak No: 11 Kat 7 Kavacık – Beykoz 34810 İSTANBUL

Tel: 0 216 413 64 00 Pbx • Fax: 0 216 425 04 52 • www.uzka.com.tr



Fuarlar

• Şakir KAYA

AYAKTAKİ YOLCU

"Beni gördüklerinden ibaret sayma, göremediklerinde ara. İçimdir hakikatin resmi, dışım sadece bir manzara"

Bu yıl İstanbul'da 07-09 Mart 2013 tarihindeki Eurasia Rail Fuarında standlar arasında sizleri aradı gözlerim. Bu yıl ki organizasyon "Yollar yapılıyor bir de bunları ışıklandırmak lazım" deyip düşünmüşler ve genelde havai hatlar, elektrifikasyon, sinyalizasyon, cer ağırlıklı bir fuar olmuş.

Yolun yurt dışı ağır topraklarından sadece Vossloh yer almış, onun yanında Asteğmen Uzun arkadaşımın yönettiği Kardemir Karabük standının olduğunu da söylemek lazım.

Gördüklerimizden sizlerle de paylaşmak istediklerim; ray üze-

rindeki düzensizlikleri mekanik olarak ölçen ve lazere göre 10 kat daha hassas olduğu söylenen ve firmanın Mini Prof adını verdiği ve aynı zamanda tekerlek üzerindeki bozuklukları da ölçebilen ve toplandığı zaman küçük bir matkap kadar yer kaplayan ölçüm aleti ile (EPSILON) ve aynısını lazer sistemi ile okuyan CCG'nin ölçüm aletleri başta gelmek üzere yine CCG'nin makaslardaki toleransları da ölçebilen makas ölçüm aleti ilk gözüme çarpanlar.

Sonrasında yolda çalışanları trenlere karşı uyarıcı sistemlerin olduğu ZÖLLNER firması bulunmaktaydı.

Münster'de olmak

Gazetemiz baskıya girmeden kısmet Münster'de yapılan ve



Demiryolcular için iki önemli fuar yaşadık yakın zamanda. Birisi 07-09 Mart 2013 tarihleri arasında İstanbul'da düzenlenen Eurasia Rail Fuarı, diğeri 28 - 30 Mayıs 2013 tarihleri Almanya'nın Münster kentinde düzenlenen 26. Uluslararası Ray Teknolojileri Fuarı (IAF) oldu. İkisine de gittiğimiz fuarlara ilişkin izlenimlerimiz yazımızda yer alıyor.

yalı tirfonöz ve ray delme makinesini bizlerin beğenisine sunmuştu. 500 kere şarj edilebilen ve lityum pil özelliğine sahip alet bir deliği 18 saniyede delebilen ve bir şarjla yaklaşık 35 delik delebilen, tirfonöz modeli ise 5000 adet sıkma kapasitesinde. Pili her zaman şarj edilebilen özelliği ile uzun ömürlü. Yukarıda bahsettiğim Zöllner firması ise iki fuar arasında mevcut sistemine ilave olarak yolda çalışan personelin kulağına da uyarı gelebilen ve Avusturya demiryolları için geliştirdiği sinyal sistemine entegre olabilen aleti ile hem sistemin yolda çalışan ekiplerden haberi olan hem de gelen trenleri algılayarak çalışanları uyararak ikaz aletleri ile Münster'de idi.

Bunların dışında plasser firmasının 4X buraj makinesi yani aynı anda 4 traversi birden vurabilen buraj makinesi, yine plasserin APT 1500 RL modeli yaptığı kaynak sonrası neredeyse ince taşlama gerektirmeyecek seviyede kaynak yapması ile (Söylemem lazım bu makine günde 2 kaynak şovu yapmasına rağmen herkesin ilgisini çekti),



Bataryalı ray delme



İnsansız ray kesme



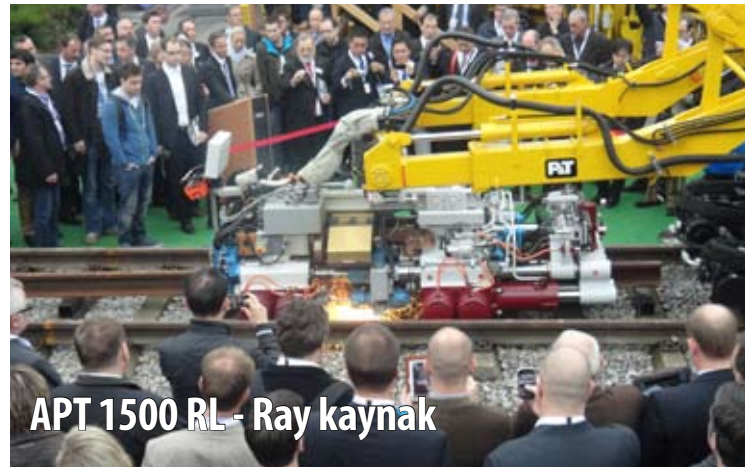
Yapay travers



İstanbul Fuarı



İstanbul Fuarı



APT 1500 RL - Ray kaynak



Mobil bakım aracı



Mobil ölçüm aracı

Münster 26. Uluslararası Ray Teknolojileri Fuarı (IAF)

Demiryolu teknolojisinde geline son nokta bu fuarda sergilendi

yine çalıştırıldıktan sonra rayı kendi kendine kesebilen ray kesme makinesi, monte edilmiş makası taşıyan nakil vagonu, alt yapı iyileştirme ve takviye araçları, mobil araçlara monte edilebilen ölçme araçları, motorlu vagonetler, son olarak da yapay ahşap travers, gözümüne girenlerden. Şunu da belirtmem lazım burajların uzayarak performanslarının arttığı, ölçme aletlerinin çoğaldığı, her şeyin mobilize olmaya başladığını gördük.

Ürünlerde öne çıkan bir başka özellikse daha çevreci olmaları. Ürünlerden gözümüze girenleri anlattık ama ekibimizi de anlatmak lazım, ilk fuarda

Bölge Müdürümüz Sayın Selim Koçbay'ın emekli basketbolcu Aliço ile birlikte hareket ederek zati alimi makasa almaları fuarlarda görmek istemediğimiz hareketler arasında yer almaktaydı dersem, bir sonrasındaki fuarda beni bir otonun vincine asarlar mıydı, yoksa iki otonun arasına bağlayıp boyumu uzatmaya mı çalışırlardı. Ama şunu bilsinler ben onlardan uzaktayken ikisinden de korkmuyorum.

Neyse Almanya'daki fuara dönecek olursak; emekli olmasına rağmen hala gönüllü bizde olan eski başkanımız Ferhat Demirtaş, Feridun Akyüz, Şube müdürlerimizden Hilmi Ertek, emekli bas-

ketbolcu Aliço, İzmir Mekanik Atölye Müdürü Murat Özgürbüz, Çiçeği burnunda Yol Sevis Müdür Yrd. Soner Baş, Balıkesir'den İsmail Karakoç, Denizli'den Mehmet Ögel kardeşim, Derince Mekanik Atölye'nin acar müdürü Salih Mısıır, Orhan Onur'dan Semih Bayrak ve Hakan Gözkan ile Övünç Sarı, İzmir'den Bahadır Batır ve Mustafa Keskin kardeşlerim ile birlikte ayaklarımıza kara sular inmesine aldırmış etmeden tek tek bütün standları ve makineleri gezdik. Bu gezi sırasında Murat ve Salih kardeşlerimi en son 4x in içinde kaybettik ama Salih kardeşim maşallah o kadar çevik ki, 4x onun yanında bizim eski 06'lar gibi kaldı. Geçmişte kurumumuzun başarı ile uyguladığı kaçan trenlerin verileceği yollar sistemi şimdilerde karayolları tarafından daha yeni yeni kaçış rampası olarak hayata geçirildiğini basın organlarından takip ediyorsunuz muhakkak. Demek ki büyüklerimiz, ileriye epey bir görmüşler.

Neyse fazla konuşmayayım da hem bir dahaki yazıma söyleyeceklerim kalsın hem de resim daha fazla konulabilsin. Yolu ray olan herkesle bir gün bir yerde buluşuruz bazen ayak üstü, bazen markiz.

Ancak markizler de gözlerin cıvı cıvı olmasını istiyorum, kırılgan değil. 32 yıllık meslek hayatımda çalışanların hata yapıp ceza aldığını gördüm, bizler bu kurumu ve bu işi seviyoruz, o yüzden de ayakta gidiyoruz.

İçimi döktüğüm siz her biri ayrı değer olan meslektaşlarıma ve onların cefakar ve vefakar ailelerine sevgi ve saygılarımı sunuyorum.

Yeni atanan yol bakım onarım müdürlerine ve yol sürveyanı kardeşlerimize yeni görevlerinde başarılar diliyorum.



Makas vagonu



Bataryalı tirfonöz



Paletli eleme



Elevatörlü eleme



Makas buraj



Makas buraj



İkaz sistemi

İzmir Büyükşehir Belediyesi ve TCDD ortaklığında kurulan İZBAN şirketi hoşgörü ve uzlaşmanın da simgesi oldu

İZBAN'a "En iyi işbirliği" ödülü

İzmir Büyükşehir Belediyesi ile Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları'nın (TCDD) ortaklığında kurulan İzmir Banliyö Taşımacılığı Sistemi Anonim Şirketi (İZBAN), ulaşım sektöründe dünyanın en büyük kuruluşu olan Uluslararası Toplu Taşımacılar Birliği (UITP) tarafından "En İyi İşbirliği" kategorisinde birinciliğe layık görüldü.

UITP'nin Cenevre'de düzenlediği Dünya Kongresi kapsamında gerçekleştirilen törende İZBAN'ın ödülünü, İzmir

Büyükşehir Belediye Başkanı Aziz Kocaoğlu ile TCDD Genel Müdürü Süleyman Karaman aldı.

İzmir Büyükşehir Belediyesi ve TCDD'nin yüzde 50'şer ortaklığı ile kurulan İZBAN A.Ş.'nin, Türkiye'de içinden demiryolu geçen pek çok kente örnek model olmasından büyük mutluluk duyduklarını kaydeden Başkan Kocaoğlu, "Biz en çok, yerel idare ile merkezi hükümetin el ele vererek gerçekleştirdiği bu projenin, bir 'Hoşgörü ve Uzlaşma Projesi'

olarak anılmasından mutluluk duyuyoruz. Bunu, tarih boyunca hoşgörü kenti olarak anılan İzmir'de başarmak da, bizim için ayrı bir kıvanç kaynağıdır" dedi.

TCDD Genel Müdürü Süleyman Karaman da konuşmasında "Biz iki ortağız ve çok iyi anlaşıyoruz" derken İZBAN'ın sadece teknik değil aynı zamanda sosyal bir proje de olduğunu söyledi. Karaman, "Hep konuştuk; 'bu proje bir gün dünyaya örnek olacak' diye. İşte o gün bugündür" şeklinde konuştu.



1885 yılında kurulan Uluslararası Toplu Taşımacılar Birliği'nin (UITP) toplu taşımacılık alanında 92 ülkede 3 bin 400 kurumsal üyesi bulunuyor.

Yol Bakım Onarım Müdürleri unutuldu mu?

Yönergede ünvan da yok, lojman da...

Kamu konutlarının kuruluş personeline tahsis şekli, oturma süresi, kira, bakım, onarım, yönetim ve uygulamaya yönelik hususları içeren TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü Kamu Konutları yönergesi yayınlandı. Yönergede her kadroya ayrılan tahsisler belirtilirken, listede "Yol Bakım Onarım Müdürü" ünvanının yer almadığı, buna karşın teşkilat şemasında bulunmayan "Yol Bakım Onarım Müdür Yardımcısı" ünvanının yer bulması tepkiyle karşılandı.

YOLDER olarak bu konunun acilen ele alınmasını ve Yol Bakım Onarım Müdürü ünvanının bir an önce Görev Tahsisli Konutlar içinde yer almasını istiyoruz.

2 nci Grup	
BAŞKONTROLÖR	Kadro Sayısı kadar
KONTROLÖR	(Servis Md.lüklerinde kadro sayısı kadar)
MÜHENDİS, MİMAR	(Yol, Cer, Tesisler, Emlak ve İnşaat Müdürlüklerinde 2'şer kişi, Diğer servislerde 1 kişi, Yol Mekaniği Atölye Müdürlüğünde Yol Bakım Onarım Müdürlüğünde, Depo Müdürlüğü Loko Bakım Atölye Müdürlüğünde, Tesisler Şefliklerinde kadro sayısı kadar)
BAŞREPARTİTÖR	Kadro sayısı kadar
MÜŞAVİR AVUKAT, AVUKAT	Bölge Merkezlerinde 3 kişiden az olmamak üzere kadro mevcudunun yarısı kadar, Bölge Avukatlıklarında 1 kişi
TEFTİŞ KURULU KONTROLÖRÜ	(Her Bölgede ikişer kişi)
YOL MEKANİK ATÖLYE MÜDÜRÜ	
YOL BAKIM ONARIM MÜDÜRÜ YRD.	
YOL BAKIM ONARIM ŞEFİ	
YOL SÜRVEYANI,	(Her Şube ve Kısım Şefliğinde Kadro sayısı kadar)
HAT BAKIM ONARIM MEMURU	
YOL VE GEÇİT KONTROL MEMURU	(Mintkası olan)

Bizden haberler... Bizden haberler... Bizden haberler...



Diyarbakır 51 YBOM'da görevli Ramazan Yurtseven'in bir erkek torunu oldu. Torun Enver Sis, analı babalı büyüsün, geleceği güzel olsun diyoruz. Ramazan Yurtseven'i ve evlatlarını tebrik ediyoruz.

3. Bölge 323 YBO Şefi Halil Türk'ün kayınpederi vefat etti. Allahtan rahmet, kederli ailesine başsağlığı diliyoruz.

Gazetemizde paylaşmak üzere haberlerinizi bekliyoruz..

Şimdi kamp zamanı



Sıcaklar bastırdı, okullar da kapandı. Şimdi yapılacak en güzel şey, tatile gitmek.

TCDD'nin yaz kampları demiryolcuları ağırlamak için çalışmalarını çoktan bitirdi. Kamplar temmuz ayında başlayacak ve üç dönem sürecek yaz tatili dönemine hazır. Kamplarda yemek bedeli olarak kişi başına günlük 25 TL. ödenirken işletme bedeli için 10 TL. ile 20 TL. arasında ödeme yapılıyor.

Personel Akçay, Urla ve Arsuz'daki TCDD kamplarında bu yaz şu tarihlerde tatil yapabilecek.

Devreler ve Koşullar

- | | |
|--------------------------|-----------------------------|
| 1. Özel devre | 03 -14 Haziran 2013 |
| 2. Normal devre | 17- 28 Haziran 2013 |
| 3. Kısa devre | 01-06 Temmuz 2013 |
| 4. Normal devre | 08 -Temmuz 2013 |
| 5. Normal devre | 22 Temmuz - 02 Ağustos 2013 |
| 6. Normal devre (bayram) | 05 -16 Ağustos 2013 |
| 7. Normal devre | 19 - 30 Ağustos 2013 |
| 8. Normal devre | 02 -13 Eylül 2013 |
| 9. Özel devre | 16 - 27 Eylül 2013 |

- Yan kabin ve tek odalı kabinlerde işletme ücreti 3 TL eksik alınacak.
- 3. Kısa devre 6 günlük olarak düzenlendi.
- Klima bulunan kabinlerden günlük 7 TL ek ücret alınacak.

Demiryolcular Sabah Resimleri'nde Hasan Tahsin'e konuk oldu

Yolder Genel Başkanı Özden Polat, İzmir'de yayın yapan Kanal 35 televizyonunun en çok izlenen sabah programı Sabah Resimleri'nin konuğu oldu.

Gazeteci Hasan Tahsin Kocabaş'ın hazırlayıp sunduğu Sabah Resimleri programında YOLDER'in kuruluş öyküsünü anlatarak söze başlayan Polat, bir sivil toplum kuruluşu olarak derneğin kısa zamanda dikkat çekici çalışmalar yaptığına değindi. Özden Polat, merkezi İzmir'de bulunan derneğin Türkiye'nin YHT dahil 8 bölgesinde, 800'e yakın üyesi bulunduğunu söyledi.

Yolcuların daha çok makineci, kondüktörleri tanıdığını belirten gazeteci Hasan Tahsin Kocabaş, Özden Polat'a demiryolcuların çalışma koşullarını da sordu. Polat, kendi yaşamından örnek vererek şöyle yanıtladı bu soruyu.

"Ben de dört yıl Sarıkamış'ta görev yaptım. Orada yolun sürekli açık olması için gece gündüz çalışırdık. Yolu açmak için kar küzerken soğuktan ellerinize demir yapışır. Gecenin karanlığında kurtlarla gözgöze gelirsiniz. Biz yolu açardık ki; trenler bir yerden bir yere kara saplanmadan ulaşsın. Burada da koşullar yine zordur. Ray sıcaklığı 60, ortalama hava sıcaklığı 45 - 50 dereceyi bulduğunda da biz yine görev başındayız. Yağmurda, selde de bu hep böyle. Bu bir meslek aşkı. Ailelerimiz olmasa işimiz çok zor. Burada demiryolcu eşlerine saygı sunmak gerekiyor."

Programda ailelerin kendilerine verdiği desteğin çok önemli olduğuna değinen Özden Polat, Kocabaş'ın sorusu üzerine "Eşlerimiz bizim yokluğumuzda evin reisi oluyor. Onlar aslına bakarsanız her daim evin temel



Özden Polat, gazeteci Hasan Tahsin Kocabaş'a günün anısına nikelaj yapılmış bir ray kesitinin olduğu ve YOLDER logosu bulunan plaket armağan etti.

direği" diye konuştu.

Program süresince izleyicilerden gelen soruları da Polat'a yönelten Kocabaş, "İzmir'e hızlı tren ne zaman gelecek?" diyesor-

du. Bakanlığın bu konuda ihaleyi yaptığını belirten Özden Polat, kendilerinin de hızlı treni beklediklerini kaydetti.

Kocabaş'ın "Biz trenle giderken bu yolları kim döşemiş, kim yapmış hiç aklımıza gelmiyor" demesi üzerine "Yol personelinin yolcular tarafından pek fark edilmediğini anlatan Özden Polat, "Yolcular tren yavaşladığında yol kenarında çalışan insanlar görürler. İşte yol personeli onlardır" dedi. Polat, Hasan Tahsin Kocabaş'ın sorusu üzerine demiryolu teknolojisindeki değişimlerden de söz etti.

Rayların geçmişte, 30 kilo ağırlığında, 9 metre 15 santim uzunluğunda olduğunu söyleyen Polat, "Şimdi ise raylar, 60 kilo ağırlığında ve 36 metre uzunluğunda. Eskiden yolcular conta sesini duyardı şimdi o ses duyulmuyor" dedi.

Gazeteci Kocabaş'ın halkın son yıllarda trenlere ilgisinin arttığını söylemesi üzerine Polat halkın hız ve konfordaki artışla



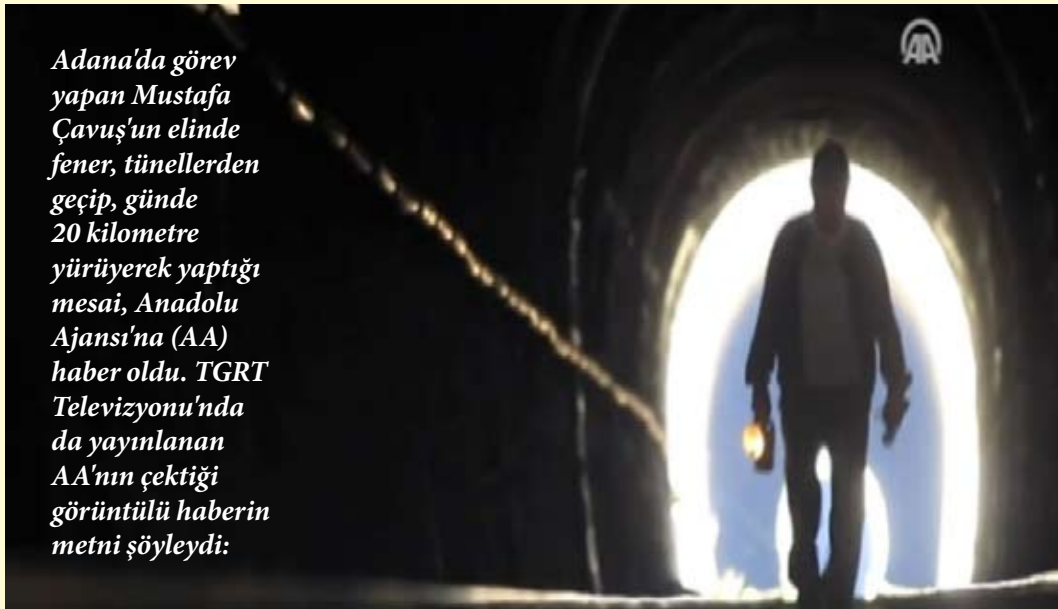
birlikte trenleri daha çok tercih etmeye başladığını anlattı.

Demiryollarındaki gelişmeden bir yol personeli olarak duyduğu memnuniyeti dile getiren Polat, "Ulaştırma herşey. Özellikle demiryolu. Büyük Önder Atatürk, 'Demiryolu tüfekten toptan daha önemli bir emniyet silahıdır' derken ne kadar önemli bir kural koymuş, bize o zamandan demiryolunun önemini göstermiş" dedi.

Özden Polat, program sonunda gazeteci Hasan Tahsin Kocabaş'a günün anısına ray kesitinin bulunduğu bir plaket ile YOLDER'in flamasını hediye etti.

Mustafa Çavuş'un öyküsü haber oldu

Adana'da görev yapan Mustafa Çavuş'un elinde fener, tünellerden geçip, günde 20 kilometre yürüyerek yaptığı mesai, Anadolu Ajansı'na (AA) haber oldu. TGRT Televizyonu'nda da yayınlanan AA'nın çektiği görüntülü haberin metni şöyleydi:



"Yirmi yılın sonunda dünyanın çevresini iki defa dolaşacak kadar yürümüştür Mustafa Çavuş.

Tam 85 bin kilometre. Aşık Veysel "Uzun ince bir yoldayım, gidiyorum gündüz gece" derken, sanki demiryolu bekçilerinin mesleki tanımını yapmış. Demiryolu bekçisi, 10 saat mesai yapıp 24 saat göreve hazır bekler. Yolda donmak, üşümek, terlemek değil öncelik yolun açık olması, işin tamamlan-

masıdır. Sabah gün ağarırken, soğuk demir raylarının arasında başlar mesai.

Akşama kadar her gün git-gel 20 kilometredir alınan mesafe. Demiryolu, birçok bölgede 10-15 kilometrelik parçalarla bekçilere emanettir. Sorumlu olduğu bölgeyi her gün ağır adımlarla denetleyen demiryolu yol bekçisi, emanete gözü gibi bakmak zorundadır. Yürüdükleri kilometrenin her metresini, ilk metreymiş

gibi dikkatlice adımlarlar.

Sırtında azığı, bir elinde lambası, ötekinde alet çantası, rayları, titizlikle gözüyle kontrol eder, yolun sağına soluna dikkat kesilir.

Heyelan mı oldu, yola taş mı düştü, vida mı gevşedi, somun mu attı? Küçük arızaları el aletlerini kullanarak o an giderir, büyük arızaları ve düzensizlikleri ilgililere bildirir. Onlar demir yolunun bekçileri."



İstanbul'un Avrupa'ya açılan kapısı olarak tanınan Sirkeci Garı, 123 yıldır, nice ayrılıklara nice buluşmalara tanıklık etmiş bir anıt olarak dimdik ayakta. Demiryolculukta efsane olmuş Orient Ekspres'in de, Almanya'ya giden gurbetçilerin de hareket noktası. Binanın temeli 11 Şubat 1888'de atılmış da binanın yan duvarlarından birisinde 1889 tarihli bir kabartma bulunuyor. Bina 1890'da hizmete açılmış. Binanın mimarı Alman Mimar ve Mühendis A. Jasmund. Berlin Üniversitesi mezunu olan Jasmund, şark mimarisi konusunda incelemeler yapmak üzere İstanbul'a gelmiş, Sultan II. Abdülhamit'in güvenini kazanarak sarayın danışman mimarı olmuş. İstanbul'un, batının bitip Doğu'nun başladığı yer olduğuna dikkat çeken mimar Jasmund, binayı oryantalist bir üslupla tasarlamış, bölgesel ve ulusal kalıplara da yer vermiş. Cephelelerde tuğla bantlar kullanmış, sivri kemerli pencereler tasarlamış. Ortaya ise Selçuklu dönemi taş kapılarını anımsatan geniş bir giriş kapısı yapmış. Vitraylar da bu üslubu tamamlamış. Binanın kaidesi granit, cephesi mermer ve Marsilya Arden'den getirilen taşlarla yapılmış. Bekleme salonlarına Avusturya'dan getirilmiş büyük çini sobalar konulurken binanın aydınlatılması ise çeşitli yerlere konulan 300 havagazı feneriyle sağlanmış.

Yedikule'de yapımına başlanan demiryolu Yenikapı'ya geldiği zaman hattın, Sarayburnu'na kadar uzanan Topkapı Sarayı bahçesinden geçirilmesi konusu uzun tartışmalara yol açmış, Abdülaziz'in izniyle hat Sirkeci'ye ulaşmış. Ancak, Sirkeci'ye ulaşan demiryollarının yapımında istimal amacıyla tarihi değerine paha biçilemeyen Bizans ve Osmanlı saray ve köşkleri yıkılmış, sahil özelliğini yitirmiş. Yapıldığı dönemde son derece görkemli olan binanın çevresi, deniz tarafında gördüğü manzara büyük değişiklikler yaşamış olsa da Gar Binası, çevresindeki karmaşa içinde bile hala nadide bir eser olarak ışıltıyor.

Müze 2005'te açıldı

Tarihi Gar binası içinde yer alan müze, demiryollarının

123 yıldır İstanbul'un Avrupa'ya açılan kapısında bir butik müze dimdik ayakta

Sirkeci Tren Garı Müzesi



İstanbul'da açılan ilk müzesi olma özelliğini de taşıyor. Müzede Şark Demiryolları'na ait belgeler, demiryollarına ait araçlar, Orient Ekspresi'ne ait yemek takımları gibi 300 obje yer alıyor. Müzede çocukların da ilgisini çekecek bir oyuncak tren bulunuyor. Müzenin içi kadar gar binası da büyük ilgi çekiyor. Müze pazar, pazartesi ve bayram hariç her gün ziyarete açık.

