

Derneğimizin web sitesinin adresini kaydetmenizi diliyoruz. Sitemizde bizden haberler, forum bölümü, hukuk köşesi, sorunlarımız ve derneğimize ait bilgiler bulunuyor.

Yol çalışanları 2010 yılında 687 kilometre, 2011 yılında 832 kilometre konvansiyonel hat yeniledi

Cumhuriyet tarihinin rekoru kırıldı

Bakanımızdan gazetemize mesaj var

"Demiryolcularımızla iftihar ediyorum"



Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Binali Yıldırım gazetemizin ilk sayısı için verdiği mesajda bir yandan demiryolcularına, bir yandan demiryollarına ve demiryolculara sınıf atlattıklarını belirtti. "TCDD'yi el üstünde tutulan bir kurum haline getirdik" dedi.

Haberi sayfa 3'te



Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Yol Dairesi ve yol çalışanlarının, her yıl uzunluğu daha da artan bir biçimde yol yenilemesi yaptığını anlatan YOLDER Genel Başkanı Özden Polat, 2010 yılında yapılan 687 kilometre konvansiyonel hat yenilemesinin Cumhuriyet tarihinde bir rekor olduğunu vurguladı.

Haberi sayfa 5'te

Demiryolcular için çok özel müze

Demiryolcuların mutlaka görmesi, çocuklarına anlatması ve göstermesi gereken Ankara'daki Türk Devrim Tarihi Müzesi'nde Behiç Erkin'in ba-



şıladığı eşyalar demiryolcular için ayrı bir önem taşıyor. YOLDER Genel Başkanı Özden Polat, müzenin bağlı olduğu Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü'nü ziyaret etti. Enstitü Müdürü Temuçin Faik Ertem ile görüştü. Enstitü Müdür Yardımcısı Dr. Necdet Aysal ile müzeyi gezerek Erkin'in hatıratına ilişkin detaylı bilgi aldı.

Arka sayfada

Yollar yenileniyor, trenlerin hızı artıyor

Yurdun dört bir yanında yol yenileme çalışmaları tüm hızıyla sürüyor. Kahramanmaraş'tan, Diyarbakır'dan, Antep Karkamış ve Kütahya Tavşanlı'dan haber var...

Haberi sayfa 8 - 9'da

Hukuk Sayfası

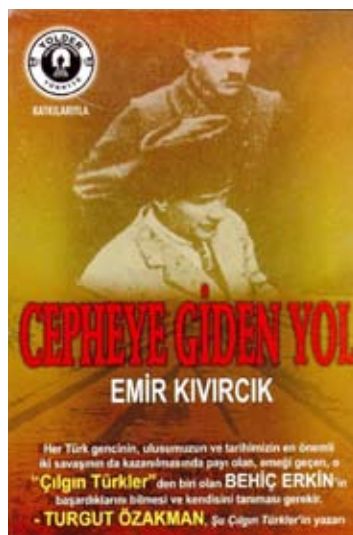
İdari başvuruların zamanlamasına dikkat!

Dernek avukatımız Hakan Vatandaş, yazısında yol personeli üyelerimizi idari başvurularla ilgili olarak bilgilendiriyor.

Yazısı sayfa 24'te

YOLDER'den bir kültür hizmeti

"Cepheye Giden Yol"



Demiryollarının kurucusu, Atatürk'ün yakın çalışma arkadaşı asker, diplomat, devlet adamı Behiç Erkin'in demiryollarına ilişkin anılarının yer aldığı "Cepheye Giden Yol" kitabı torunu Emir Kıvrıcık tarafından kaleme alındı. YOLDER'in kültür hizmeti olarak derneğimizce yeniden bastırılan kitap tüm üyelerimize gönderildi.

Haberi sayfa 12'de

Demiryollarında karla mücadele yalnız kışın değil, yıl boyunca sürüyor...



Kar yolları kapatsa da TCDD'nin yıl boyu süren hazırlıkları, personelin özverili çalışmasıyla, trenler kesintisiz hizmet vermeyi sürdürüyor. 45. Yol Bakım ve Onarım

Müdürü Suat Ocak arkadaşımızın 2008, 2009 ve 2011 yıllarından derlediği, zorlu karla mücadele çalışmalarını görüntülediği fotoğrafları söze gerek bırakmıyor.

Haberi sayfa 15'te

YOLDER, yol personelinin sesini duyuracak

YOLDER Dernek Müdürü Güher Daut, derneğimizin yaptığı çalışmalara ilişkin bilgi verdi, YOLDER'in hedeflerini, yapılan çalışmaları anlattı.

Yazısı sayfa 6'da

"Teker her koşulda dönecek"

YOLDER Genel Başkanı Özden Polat, derneğin Türkiye'nin her yerinden 711 üyesi bulunduğunu söyledi ve "Demiryolcunun ailesi de yolcudur. O nedenle bizim üyelerimizi 711 x 3 diye düşünebilirsiniz" dedi.

Yazısı sayfa 2'de

YOLDER Genel Başkanı Özden Polat demiryolları emektar personelinin katkılarının göz ardı edilemeyeceğini söyledi



ÖZDEN

Teker her koşulda güvenle dönecek

Özden POLAT

YOLDER Genel Başkanı

Merhaba,

Kuruluşunun üzerinden yaklaşık üç yıl geçmesine rağmen, ülkemizdeki güvenilir sivil toplum örgütleri arasında yerini alan YOLDER, kuruluş amaçları doğrultusunda kararlı ve güçlü bir şekilde çalışmalarını yürütmekte. Derneğimizin Türkiye'nin her yerinden 711 üyesi bulunuyor. Biz yolcular biliriz ki, yolcunun ailesi de demiryolcudur. O nedenle biz üye sayımızı 711 x 3 olarak söylüyoruz tüm kalbimizle.

Son yıllarda, başta hızlı tren hatlarının inşaatı, demiryolu alanlarının, civarlarının cazibe merkezleri haline getirilme düşüncesi, Devlet Demiryolları'nın Genel Bütçeden aldığı paydaki artış ve buna bağlı olarak yapılan yatırımlar, her TCDD çalışanını olduğu gibi bizleri de memnun etmekte. Vatandaşlarımıza ulaşımında hak ettikleri konforun, hızlı, emniyetli ve konforlu ulaşımın sağlanması yönündeki çabalar onların demiryolculara sorularını ve bakış açılarını bile değiştirdi. Bu başarıyı sağlayan tüm demiryolculara teşekkür ediyoruz.

Ancak, her koşulda tekerin güvenle dönmesinin öncelikli görev olduğunun bilincinde olan yol personeli, çok uzun zamandır fark edilmeyi, birçok maddi ve sosyal kayıplarının telafi edilmesini beklemekte. İşin mutfak kısmında olduklarından garsonluğa özenmediler aldıkları mesleki terbiye gereği.

Seslerini daha uzaklara duyurabilmek için yeni bir yol var artık: "Gazete YOLDERİZ"

Belki Gazete YOLDERİZ bu alanda bir eksikliği tamamlayacak, onlar için farkındalık yaratacak.

1. Olağan Genel Kurulda üyelerinin oybirliğiyle seçilen yönetim kurulu üyeleri olarak talepleri iletmek, yönetim ile üyelerimiz arasında köprü olmak bizim görevimiz. Bu görevin gereğini yapmaya gayret ediyoruz elimizden geldiğince.

İdareimizin de çalışma koşullarının iyileştirilmesi, yeniden yapılanma, kazaların önlenmesi yönünde çalışmaları olduğunu biliyoruz. İhtiyaç duyulduğunda görüş ve deneyimlerimizi paylaşabilir, sorumluluk alabiliriz memnuniyetle.

Üç aylık olarak planlanıp yayın hayatına başlayan Gazete YOLDERİZ'in güzel işler yapacağına; çalışma hayatımızda yaşadığımız birçok problemin çözümüne katkı sağlayacağına ve hepimizin sesi olacağına inanıyorum. Gazetemizde neler olacağından da kısaca söz etmek istiyorum sizlere. Gazete YOLDERİZ'de rayların ulaşabildiği tüm hatlarda çalışan arkadaşlarımızın çalışmalarına yer vermek istiyoruz.

Sayfalarımıza dikkat ederseniz isimler verdik. Önümüzdeki sayılarda bu sayfalar çeşitlenecek. Sizlerden gelecek mailler, öneriler çok önemli bu yüzden. Görüşlerinizi lütfen paylaşın.

Hepimiz için önem taşıdığına inandığımız bir sayfamız da **Yolumuzu Açanlar** sayfası. İlk sayımızda ilk genel müdürümüz **Sayın Behiç Erkin'e** yer verdik. Önümüzdeki sayımızda **Yüksek Hızlı Trenle, demiryollarımıza yepyeni bir vizyon katan, demiryollarımızı teknolojiyle buluşturan kişi olan Genel Müdürümüz Süleyman Karaman'a** yer vermek istiyoruz. Hayallerini, projelerini, bizimle paylaşmasını diliyoruz.

Çalışmalarımızı dergi yerine bir gazetede aktarmak istedik. Gazetenin sıcaklığı, güncelliği demiryolcuların dinamizmine daha uygun geldi belki de... Gazetemizi okuduktan sonra belki yemek yediğiniz sefertasının altına sereceksiniz belki de soğuktan korunmak için atletinizin içine koyacaksınız gülümseyerek. Ama biliyoruz ki, siz emeği başta yapan insanlar olarak, içinde sizin emeğiniz olan gazetemize değer vereceksiniz, katkı koyacaksınız fikirlerinizle. Hatasıyla sevabıyla ama büyük bir heyecanla "merhaba" dediğimiz bu ilk sayımız hepimize hayırlı olsun.

Bu vesile ile bugüne kadar üye olarak YOLDER'e destek veren tüm arkadaşlarıma, derneğimiz çalışanlarına, Kurucu Yönetim Kurulu üyelerimize ve bizleri destekleyen, teşvik eden herkese ve özellikle ailelerimize sonsuz teşekkürler...

"Anlamıyoruz"



Özveriyle görev yapan yol personelinin çalışma koşullarının ve ücretlerinin iyileştirilmesini istediklerini belirten Polat, "TCDD'nin yüz akı projelerinde hep bu insanların alın teri var. Önümüzdeki günlerde demiryollarında ücret skalaları ile ilgili bir düzenlemeye gidilecek. Umarız Demiryolları'nın emektar personelinin bu önemli katkıları göz ardı edilmez" dedi.

YOLDER Genel Başkanı Özden Polat, geçmişte, günün koşullarında bir çok teknik olanaksızlıkla çalışan demiryolcuların bugün teknolojik olarak yol alırken daha farklı sorunlarla baş etmek zorunda kaldığını söyledi.

Özveriyle görev yapan yol personelinin çalışma koşullarının ve ücretlerinin iyileştirilmesini istediklerini belirten Polat, sözlerini şöyle sürdürdü:

"YOLDER'in Türkiye'nin her yanında çalışan üyeleri, ülkemizde bulunan 12 bin kilometrelik konvansiyonel demiryolu, ayrıca 456 kilometrelik hızlı tren hattının sürekli olarak trafiğe açık olması için, doğa koşulları nasıl olursa olsun, gece gündüz demeden çalışmasını sürdüren insanlar.

TCDD Yol Dairesi çalışanları 2010 yılında gerçekleştirilen konvansiyonel hat yenilemesiyle 687 kilometreyle Cumhuriyet tarihinin rekorunu kırdılar. 2011 yılında bu rakam 832 kilometre olarak gerçekleşti.

TCDD'nin yüz akı projelerinde hep bu insanların alın teri var. Önümüzdeki günlerde demiryollarında ücret skalaları ile ilgili bir düzenlemeye gidilecek. Umarız demiryollarının emektar personelinin bu önemli katkıları göz ardı edilmez."

Anlamıyoruz...

Demiryollarına yapılan yatırımlara karşın personele beklenen yatırımın yapılmadığına değinen Polat, üyelerden gelen beklentiler konusunda Gazete YOLDERİZ'e şu açıklamalarda bulundu:

"Biz demiryolcular olarak hamaseti anlamıyoruz; konuşma sırası geldiğinde 'Yol ve yol personeli çok önemli. Sizlerin ne denli fedakarlıklar yaptığınızı biliyoruz, tekeri döndüren sizlersiniz' deyip

mesai bitiminden itibaren hiç arayıp sorulmayan, ihtiyaç duyulmayan personelle aynı skalada bulunmayı yol kontrol memurları **anlamıyor**.

Hat bakım onarım memurları **anlamıyor**, hele yol surveyanları **hiç anlamıyor**.

Oysa bir hadisede ilk koşan da onlar, yol açıldıktan sonra ilk trenin geçişini bekleyip en

Çekirdekten yetiştirme mantığı ile izahı ise, düz mantıkla nasıl bağdaşır?

Bu bölümler ara eleman yetiştirir bu tür personel, fiilen çalışan kişiler olmamalı.

Teşkilat şemasında yol bakım onarım (YBO) müdürlüğünün olmayışını **anlayamadık**. TCDD merkez ve taşra teşkilatında yer alan her unvan ve



son ayrılan da.

Yoldan kopmaları **anlamıyoruz...** Herkes kariyer olarak yükselmek ister. Oysa birçoğumuzun önünde adeta yükselmeyi önlemek üzere planlanan bir yönetmelik konmuş durumda.

Durumu uygun olan her yol personeli başka birimlerin görevde yükselme sınavlarına girerek adeta kaçmaktadı. Çünkü; artık işinin hem çok ağır, hem de bir cazibesi olmadığına iyiden iyiye inanmış durumda. Bir yol kısım şefinin, revizor yardımcısı olmak için başvurması çok normal olmasa gerek. Giden yol çavuşları, yol bekçileri hep bu yüzden gitmişlerdir.

Raylı Sistemler Bölümü mezunlarının yol kontrol görevlisi olmalarını **anlamıyoruz**. Aynı okuldan mezun iki kişiden biri tesislerde işbaşı yaptığında surveyan, trafikte işbaşı yaptığında memur yardımcısı. Oysa yolda işe başladığında yol kontrol görevlisi olarak işe başlamasının gerçekten anlaşılır yanı yok.

kişi asıl veya vekil olsun bir şekilde kurumsal sitede yer alırken YBO Müdürü olarak görevlendirilen personelin esame listesinde adlarının olmamasını **anlayamadık**. YBO Müdürü olarak görevlendirilenlere neden ünvanlarının verilmediği **anlaşılmadı**.

22 Nisan 2009 tarihinden beri meri görev tanımlarına uygun olarak bu görevleri başarıyla yürütürken ki, bu 3 yıldır verilen A düzeyinde sicil ile de belgelidir. Henüz çıkmamış bir yönetmeliğe atıfta bulunularak vermemeyi, kadro iptal ihdas işlemleri bitirilmişken neden verilmedi muamma.

Yarım yamalak tercüme edilip uygulamaya konulan Hat Bakım Konsepti'nde oluşturulan şema da bize uygun değil zaten. Nedenleri hakkında söyleyeceklerimiz var elbette.

Dinlemek isterseniz nedenleri memnuniyetle anlatırız.

Kurumumuzla mahkemelik olmak bize doğru gelmiyor ama bize de başka çıkış yolu bırakılmıyor."

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Binali Yıldırım'dan Gazetemiz YOLDERİZ'e mesaj var

Binali YILDIRIM

**Ulaştırma, Denizcilik ve
Haberleşme Bakanı**

TCDD bir buçuk asırlık köklü bir kuruluşumuz. Bu kuruluşun tanık olduğu şeyler, bu toprakların son bir buçuk asrının tanıklığı. Bu topraklarda tek ulaşım vasıtasının tren olduğu dönemlerin, ülkemizin pek çok badire atlattığı dönemlerin tanıklığı. Savaş yıllarının, yokluk yıllarının, kıtlık yıllarının, göç yıllarının tanıklığı...

**Tren acıdır, sevinçtir,
kavuşmadır**

İnsanımızın gurbet yolculuğu bile trenle başlar. Bu nedenle ki; Türk insanının derin hafızasında tren yalnızca bir ulaşım aracı değil; yerine göre acıdır, sevinçtir, hasrettir, kavuşmadır. Yerine göre Atatürk'ün dediği gibi "Toptan ve tüfekten daha mühim bir emniyet silahıdır."

Atatürk döneminin kalkınma hamlelerine bakın, bu hamlelerin tamamında demiryolunun lokomotiflik yaptığını görürsünüz. Ülkeyi kalkındırmış, medeniyet getirmiş. Ancak 1950 yılından sonra demiryollarının göz ardı edilmesi nedeniyle; bu ülkenin yükünü alan, yükünü çeken demiryolları bu ülkeye yük olmaya başlamış. İşte, ülkemizin tarihiyle, kültürüyle, kadriyle etle tırnak gibi olan bu yüce kurumu demiryolcularımızla birlikte kalkındırmamız gerekiyordu. Çünkü Türkiye için demiryolları sadece tarihte kalmaz. Türkiye'nin geleceği demiryollarından geçiyor.

"Bu, böyle gitmez" dedik

2002 yılında sonra göreve geldiğimizde de bu böyle gitmez dedik. Demiryollarını bir hükümet politikası olarak gördük ve bu konuda demiryolcularımızla birlikte adımlarımızı attık. İşte bu ihmal edilmişliği, demiryollarının bu içe kapanmışlığını, zarar eden kurum psikolojisini tersine çevirmek için çalıştık ve bundan sonra demiryolu yatırımlarının siyasi iktidarların değişmesi halinde bile durmayacak bir hale getirdik.

Burada demiryolcu arkadaşlarımızın yaptığı işleri anlatacak değilim. Ama yaptıkları gurur duyulacak şeyler.

"Demiryolcularımızla iftihar ediyorum"

Rüyamız, Cumhuriyetimizin 100. yılı olan 2023'e kadar 4 bin kilometre hızlı demiryolu ağına sahip, mevcut sistemini yenilemiş, ileri demiryolu sanayisi gelişmiş, demiryolu yeniden yapılanmış bir Türkiye'dir.



Son 70 yılda demiryollarının ihmal edildiğini, kara günler yaşadığını, tabiri caizse çivi çakılmadığını biliyoruz.

Ama biz ihmal edebiliyatiyle uğraşmadık. Ne yaptık? Yüzyılın projesi Marmaray ile iki kıtayı deniz altından birbirine bağladık. 2014 yılında Marmaray'ı hayata geçirmiş olacağız.

Demiryolcu arkadaşlarımızın azmi ile Türkiye'yi hızlı trenle

tanıştırdık, Avrupa'da 6. dünyada 8. hızlı trene sahip ülke olduk.

2 yılda 5 milyon vatandaşımızı hızlı trenle taşıdık. Bununla da yetinmedik, tamamen Türk firmalarınca projelendirilen, yerli müteahhit ve mühendislerce Ankara-Konya Yeni Hızlı Tren Hattı'nı (YHT) da devreye aldık. Sadece 4 ayda 400 bin vatandaşımız Konya-Ankara arasında YHT ile

yolculuk yaptı.

Eskişehir-İstanbul, Ankara-Sivas, Ankara-İzmir, Ankara-Bursa Yüksek Hızlı Tren hatlarının yapımına başladık. Çin'den Batı Avrupa'ya kadar kesintisiz demiryolu bağlantısını sağlayacak olan Kars-Tiflis-Bakü demiryolunun temelini demiryolcu arkadaşlarımızla beraber attık.

Yerli üretime destek

Demiryolu sanayinde yerli ray üretimini gerçekleştirdik. Hızlı treni de ülkemizde üretmek için Adapazarı'nda fabrika kurduk. İstanbul metrosunun araçları şu anda Adapazarı'nda üretiliyor. TCDD ile Makina Kimya Endüstrisi Kurumu işbirliğiyle Türkiye'de ilk defa tren tekerleklerini ürettik.

Türkiye'de İlk defa Lojistik Köyler kurmaya başladık. Raylı ulaşımada TCDD-Yerel Yönetim İşbirliği'ni sağladık. Ayrıca, Ankara'nın trafiğini daha da hafifletmek için Sincan-Kayaş arasında hizmet verecek Başkentray Projesi'ni hayata geçirdik.

Rekor üzerine rekor

Bu çalışmalarımız demiryollarının yolcu ve yük taşımacılığında rekor üzerine rekor kırmalarını sağladı.

Demiryolları kuruluşundan bu yana en fazla yükü bu nedenle bu dönemde taşıdı.

9 yılda 2002 yılına göre yükte yüzde 50'nin üzerinde artış sağladık.

Türkiye bölgesel ve küresel entegrasyonda merkezi ve stratejik bir konumda.

Balkanlar, Karadeniz, Akdeniz Havzası, Kafkasya, Orta Asya ve Orta Doğu gibi komşu bölgelerdeki son ekonomik ve politik gelişmeler Türkiye'nin bölgedeki rolünü daha da önemli hale getirdi. Bu nedenle ülkemiz, ilişkili bölgelerdeki dış ticaretin önemli aktörlerinden biri haline geliyor.

Tekeri döndürenlerin başarısı

Bu gelişmeler 2023 yılına yönelik hedeflerimizi gerçekleştirmemizi hatta bu hedeflerimizi geçmemize neden olacak.

Rüyamız Cumhuriyetimizin 100. yılı olan 2023'e kadar 4 bin kilometre hızlı demiryolu ağına sahip, mevcut sistemini yenilemiş, ileri demiryolu sanayisi gelişmiş, demiryolu yeniden yapılanmış bir Türkiye'dir.

Bu gelişmelerin hepsi de TCDD'nin itibarını her geçen gün artırdı, artırıyor.

Eskiden demiryolu idaresi "Acaba bu ay demiryolcuların maaşını ödeyebileceğiz mi?" diye kaygılanırdı.

Eskiden bütçe görüşmelerinde demiryolu idaresinin hep boynu bükük olurdu.

Eskiden "devlete zarar ettiriyorsunuz kardeşim" diyen kamu bürokrasisinin asık yüzünden demiryolcular muzdaripti.

Artık biz bir yandan, demiryolcularımız bir yandan demiryollarına ve demiryolculara sınıf atlattık. TCDD'yi el üstünde tutulan bir kurum haline getirdik. Hatta seferleri süresince dinlenme imkanı olmayan, yük ve yolcu trenlerinde görev yapan arkadaşlarımız için ücretsiz yemek dağıtmaya bile başladık.

Bunların hepsi aynı zamanda çoluğuyla çocuğuyla, eşiyile dostuyla demiryollarına her şartta sahip çıkan, bu ocağı tütüren, bu tekeri döndüren demiryolu sevdalılarının başarisidir.

Demiryolcularımızla iftihar ediyorum.



YOLDER Genel Başkanı Özden Polat derneğimizin İzmir'de düzenlenen ilk basın toplantısında görüşlerini paylaştı

Eğitimli personele ihtiyacımız var

Demiryolu Yapım ve İşletim Personeli Dayanışma ve Yardımlaşma Derneği (YOLDER) Genel Başkanı Özden Polat, yol yenileme çalışmalarıyla sayısı giderek artan demiryolu projelerinin eğitimli personel ihtiyacını ortaya koyduğunu söyledi.

Hızlı demiryolu projelerinde çalışan personelin konvansiyonel sistemde çalışanlar arasından sağlandığını anlatan Polat, "Daha çok eğitime ve personele ihtiyacımız var. Türkiye genelinde çalışan 1300 dolayında demiryolcu, demiryollarındaki bu gelişmeye ayak uydurabilmek için sayıca yetersiz" dedi.

Merkezi İzmir'de bulunan Demiryolu Yapım ve İşletim Personeli Dayanışma ve Yardımlaşma Derneği (YOLDER) yöneticileri, TCDD Trafik Kontrol Binası Tesisler Müdürlüğü'nde düzenlenen toplantıda İzmirli gazetecilerle bir araya geldi.

YOLDER Yönetim Kurulu Başkanı ve TCDD 3. Bölge Yol Bakım Onarım Müdürü Özden Polat, 2009 yılında kurulan derneğin amacını "TCDD'de ve diğer raylı sistem sektöründe çalışan veya emekli, yol yapım ve işletim personelinin tüm mesleki sorunlarıyla ilgilenmek, bu konuların çözüm yollarının bulunmasına önderlik etmek" olarak açıkladı.

Görünmeyen personeliz

Türkiye genelinde çalışan 1300 dolayında yol personelinin 711'inin derneklerine üye olduğunu anlatan YOLDER Yönetim Kurulu Başkanı Özden Polat, üyelerini Türkiye'de hizmet veren yedi demiryolu bölgesinden çalışanların oluşturduğunu söyledi.

Demiryolunda genel algının "yolcu, lokomotif, vagonlar ve demiryolu" şeklinde olduğunu anlatan Polat, "Bizler bu sistemin kusursuz işlemesi için neredeyse 7 gün - 24 saat çalışan ama görünmeyen personeliz. İşimiz ağır ve tehlikeli işler kapsamında yer alıyor. Konumuz mühendislik bilgisi gerektiren bir iş" dedi.

TCDD Yol Dairesi ve yol çalışanlarının, her yıl uzunluğu daha da artan bir biçimde yol

Türkiye genelinde çalışan 1300 dolayında yol personelinin 711'inin derneklerine üye olduğunu anlatan Demiryolu Yapım ve İşletim Personeli Dayanışma ve Yardımlaşma Derneği (YOLDER) Başkanı Özden Polat, üyelerini Türkiye'de hizmet veren yedi demiryolu bölgesinden çalışanların oluşturduğunu söyledi. Demiryolunda genel algının "yolcu, lokomotif, vagonlar ve demiryolu" şeklinde olduğunu anlatan Polat, "Bizler bu sistemin kusursuz işlemesi için neredeyse 7 gün - 24 saat çalışan ama görünmeyen demiryolları personeliyiz" dedi.



yenilemesi yaptığını anlatan YOLDER Yönetim Kurulu Başkanı Özden Polat, 2010 yılında 687 kilometre konvansiyonel hat yenilemesinin Cumhuriyet tarihinde bir rekor olduğunu vurguladı.

2011 yılında gerçekleşen 832 kilometre yolun da 2010 yılındaki gibi bir rekor olduğunu vurgulayan Polat, mesleki eğitimin önemine dikkat çekerek demiryollarının eğitimli personele ihtiyacının arttığını dile getirdi.

Meslek liseleri önemliydi

Özden Polat, mezunu olduğu Yıldız Üniversitesi Demiryolu İnşaatı ve İşletmeciliği Bölümü'nün kapandığını ve bunun mesleki açıdan büyük bir kayıp olduğunu belirtti.

Şu an demiryoluna KPSS sınavıyla personel alındığını anlatan Polat, "Eskişehirde yılda 120 mezun veren meslek lisesi 2000 yılında kapandı. Onlar okuldan sonra zorunlu olarak sektörde çalışıyordu. Bu bölümlerin yeniden açılması demiryollarının gelişimi için çok iyi olacaktır" dedi. Polat, ülkemizde yalnızca Eskişehir Anadolu Üniversitesi Porsuk Meslek Yüksekokulu ile Erzincan Üniversitesi Refahiye Meslek Yüksekokulu'nda raylı sistemler ve yol programı eğitimi verildiğini kaydetti.

YOLDER Yönetim Kurulu Başkanı Özden Polat, Türkiye'de sayıları giderek artan hızlı demiryolu projelerinde çalışan teknik personelin, konvansiyonel sistemde çalışan personelin eğitimiyle sağlandığını anlattı.

Polat, "Bu arkadaşlarımız yurt içinde ve yurt dışında özel eğitim alıyorlar, ama daha çok eğitime ve personele ihtiyacımız var. Türkiye genelinde çalışan 1300 dolayındaki yol personeli, demiryollarındaki bu gelişmeye ayak uydurabilmek için sayıca yetersiz" diye konuştu.

Türkiye genelinde çalışan 1300 dolayındaki yol personelinin 711'inin derneklerine üye olduğunu anlatan Polat, "Bizler bu sistemin kusursuz işlemesi için neredeyse 7 gün - 24 saat çalışan ama görünmeyen personeliz. İşimiz ağır ve tehlikeli işler kapsamında yer alıyor. Konumuz mühendislik bilgisi gerektiren bir iş" dedi.

TCDD Yol Dairesi ve yol çalışanlarının, her yıl uzunluğu daha da artan bir biçimde yol

Teknik eleman da gerekli

YOLDER Genel Sekreteri İnşaat Yüksek Mühendisi İbrahim Alper Yalçın da demiryollarına son yıllarda ciddi oranda mühendis alındığını dikkat çekti. Eğitimin özellikle hızlı tren hatlarında çalışan perso-

nel için büyük önem taşıdığını belirten Yalçın, "Alınan mühendisler makina, inşaat, metalürji mühendisleri. Ancak bizim meslek lisesi mezunu teknik elemanlara da ihtiyacımız var. Ne yazık ki şu an eğitim veren teknik lise yok. İki yıllık meslek yüksek okulundan mezun olanların da demiryoluna adapte olması zaman alıyor. Demiryolu işi, yolda, içeride öğreniliyor" dedi.

İki yıllık meslek yüksek okulundan mezun olanların da demiryoluna adapte olması zaman alıyor. Demiryolu işi, yolda, içeride öğreniliyor" dedi.

Yol personelinin hakları savunuluyor

YOLDER Yönetim Kurulu Başkanı Özden Polat, yol personelinin dernek sayesinde mali ve sosyal haklar konusundaki kayıplarının giderilmesi olanağına kavuştuğunu anlattı. Şu sıra açtıkları iki davanın Danıştay'da olduğunu söyleyen Polat, sözlerini şöyle sürdürdü: "Derneğimiz üyelerinin hakları için açılan davalar yol personelinin özellikle ünvan ve özlük haklarıyla birebir ilişkili taleplerle ilgili davalar."

Özden Polat, YOLDER'in ulusal meslek standardı hazırla-

ma komisyonuna yol yapım ve işletim konusunda destek vermek istediğini de dile getirdi.

Polat, "Biz demiryolu personelinin meslek tanımlamalarını yapacağız. Dernek olarak meslek ağacı oluşturulmasına da katkılarımız oldu. Meslek gruplarını kategorize etmeyi planlıyoruz. Meslek standardı oluşması konusunda TCDD Vakfı görevlendirildi. Biz de YOLDER olarak bu konuda kendilerine partnerlik yapmak, destek vermek istiyoruz" dedi.

İZBAN en konforlu hatlardan

YOLDER Başkanı Özden Polat, İzmir'de TCDD ile ortak kullanılan İZBAN hattının demiryollarının en konforlu ve en bakımlı hatlarından birisi olduğunu dile getirdi.

Polat, İZBAN'a demiryollarının büyük emek verdiğini, bakım ve onarımını TCDD personelinin yaptığını anlattı. Özden Polat, TCDD personelinin bu hatlardan ücretli yararlanmasının ise haksızlık olduğunu sözlerine ekledi.

Yol çalışanları 2010 yılında, yurdun dört bir yanında 687 kilometre konvansiyonel hat yeniledi

Cumhuriyet tarihinin rekoru kırıldı

Demiryolu Yapım ve İşletim Personeli Dayanışma ve Yardımlaşma Derneği (YOLDER) Genel Başkanı Özden Polat, konvansiyonel demiryolu hat yenileme çalışmaları yanında yük ve yolcu taşımacılığının da aksaksız sürdüğünü söyledi.

Yenileme çalışmalarında Cumhuriyet tarihi rekorlarının kırıldığını hatırlatan Polat, "İmkan verilsin, yeni Cumhuriyet rekorları kırmak görevimiz" dedi.

Merkezi İzmir'de bulunan YOLDER'in Genel Başkanı ve TCDD 3. Bölge Yol Bakım Onarım Müdürü Özden Polat, tren işletmeciliğinin bir numaralı şartının üzerinde güvenli, hızlı yolculuğun yapılmasına imkan veren demiryolu hatları olduğunu anlattı.

Polat, bu hatların yapımı, bakımı, onarımı ve belli bir standartlar kapsamında korunmasının "TCDD'nin isimsiz kahramanları" olarak tanımla-

nan yol personeli tarafından gerçekleştirildiğini hatırlattı.

Cumhuriyet rekoru

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) Yol Daîresi ve yol çalışanlarının, her yıl uzunluğu daha da artan bir biçimde yol yenilemesi yaptığını anlatan YOLDER Başkanı Özden Polat, 2010 yılında 687 kilometre konvansiyonel hat yenilemesinin Cumhuriyet tarihinde bir rekor olduğunu vurguladı.

2011 yılında gerçekleşen 832 kilometrelik yolun ardından 2012 yılında 1000 kilometrelik yol planlandığını anlattı.

Polat, yürütülen çalışmalarla ilgili şu bilgileri verdi:

Yol yenilenirken, ulaşım da kesintisiz sürüyor

"Topoğrafik yapı ve yoğun trafik akışı, uzun yıllar önce yenilenen kimi demiryolu hatla-

rının ekonomik ömrünü iyice azalttı.

Bu hatlarda standartlara uygun malzeme ile yenileme çalışmaları yapılıyor.

Çalışmalarda yoğun insan gücünün yanında 16 değişik tür iş makinesinden de yararlanılıyor. Sabah saat 07.00'de başlayan çalışmalar, program dışı bir aksilik olmaması durumunda saat 18.00'de bitiriliyor ve çalışma bölgesi trafiğe açılıyor.

Yani bir yandan yol yenilemesi yapılırken demiryolu ulaşımı ve taşımacılığı aksaksız sürüyor."

Eskiler yenilerle değişiyor

Polat'ın verdiği bilgiye göre, çalışma yapılan bölgelerde eski traversler ve raylar sökülüyor, yerlerine yüz binlerce beton yeni travers, on binlerce ton yeni ray döşeniyor. Yine on binlerce ray kaynağı gerçekleştiriliyor. Yeni döşenen yolun güvenlik ve konforunun sağlanması için yol elemesi, makineli buraj ve reglaj, vibrasyonlu zemin iyileştirilmesi çalışmaları yapılıyor. Bu sayede trenlerin ve yolların bakım maliyeti düşüyor, trenlerin daha hızlı gitmesine olanak sağlanabiliyor.

Demiryolu yapım ve işletim personelinin sistemin kusursuz işlemesi için neredeyse 7 gün - 24 saat, sıcak-soğuk demeden çalıştığını söyleyen Özden Polat, çalışmalarının ağır ve tehlikeli işler kapsamında yer aldığını hatırlattı. YOLDER Yönetim Kurulu Başkanı Özden Polat, "Kurum yöneticilerimiz imkan verdiği müddetçe yeni Cumhuriyet rekorları kırmak da bizim görevimiz" dedi.

Rakamlarla 1 kilometre demiryolu...



- 1 metre rayın ağırlığı 60 kilogram,
- 1 traversin ağırlığı 305 kilogram.
- 1 kilometrede 1600 adet beton travers kullanılıyor.
- 1 travers 4 vida,
- 1 kilometre yolda 6 bin 400 vida bulunuyor.
- Tüm malzeme özel araçlarla tek tek kontrol ediliyor.

Tavşanlı-Gökçedağ yol yenileme



• Sezgin SEVİNC - Balıkesir

Eskişehir - İzmir ana arteri üzerinde bulunan Tavşanlı-Gökçedağ istasyonları arasındaki 65 kilometrelik yolda yenileme çalışmaları sürüyor.

Yaklaşık 20 yıl önce S49 malzeme ile yenilenen yol, hattın topoğrafik yapısı ve yoğun trafik nedeniyle Temmuz 2011 tarihinde yeniden bakıma alındı. Yol yenilemesinde 20 teknik personel 48 makina operatörü, 80 geçici işçi çalışıyor. Yenileme işinde kullanılan 16 adet iş makinasından Hızlı Yol Yenileme Makinesi 4. Bölge Müdürlüğü'nden, RM80 Eleme Makinesi 2. Bölge Müdürlüğü'nden, tamirat makineleri ise 7. Bölge Müdürlüğü'nden sağlandı.

UIC 60 standardında malzeme ile yenilenen yolda çalışmalar 07.00-18.00 arasında yapılıyor. Akşam ise yol

tren trafiğine açılıyor. Hatta tünel ve çelik köprülerin çok olması nedeniyle planlanan yol günlük 750 metre iken, yenilenen gerçekleşen yolun günde 1258 metre olduğu belirtiliyor.

Gökçedağ - Nusrat İstasyonları arasındaki 110 kilometrelik yol ise 2012 yılında özel sektör tarafından yenilenecek. Bu istasyon arasındaki yenileme çalışması tamamlandığında Eskişehir - Balıkesir arasında UIC 60 ray ile yol yenileme çalışması da sona ermiş olacak.



Diyarbakır-Kurtalan



1117 kilometre yol yenilemesinde 130 bin ton ray, 1 milyon 800 bin tane travers, 2 milyon 250 bin metre küp balast kullanılıyor. 1117 kilometre yolun yenilenmesi için toplam yaklaşık maliyeti 558 milyon 500 bin TL. Eski tip tahta traversler yeni beton traverslerle değiştiriliyor. Traversler Ankara Polatlı'da üretiliyor.

Kahramanmaraş poz





Güher DAUT

YOLDER Müdürü

TCDD'den 22 yıllık hizmetimin sonunda emekliye ayrıldığım, kadere bakın ki yine demiryolculardan ayrı düşmedim ve YOLDER'de göreve başladım.

Senelerce Mali İşler Servisi'nin, Tahakkuk bölümünde çalıştıktan, personelin hak edişleriyle yakından ilgilidim.

Sadece maaş ve hak edişlerdeki sorunları bilirken, yol personelinin aslında daha nice çözümünü zor sıkıntıları olduğunu, YOLDER'de çalışmaya başlayınca gördüm.

YOLDER'in kurulmasını, yol personeline aynı çatı altında birleşerek sesini duyurma imkanı vermesi açısından büyük bir adım olarak görüyorum.

Yönetim Kuruluyla, üyesiyle bir bütün olarak atılan ve atılacak daha bir çok adım var. Bu adımlarla gerçekleşecek olan ilerleme, inanıyorum ki yol personelinin hedeflediği yere götürecektir.

Gazetemizin bu ilk sayısında size "merhaba" derken, son 3 ay içinde yapılan çalışmalarını da paylaşmak istiyorum.

- Ankara'da gerçekleşen Ulusal Meslek Standardı, meslek ağacı oluşturma toplantısına başkanımız Özden Polat katıldı.

- Yeni Demiryolu Kanunu ve YPK kararları hakkında, Kamu-Sen binasında yapılan toplantıya YOLDER adına Hakan Koçak katıldı.

- Manisa - Salihli arasındaki yol yenileme çalışmalarına basın mensupları davet edildi. Başkanımız Özden Polat gazetecilere eşlik etti.

- Başarılı personele ödül hakkında Personel Dairesi Başkanlığı'na yazı yazıldı.

- Yönetim Kurulu Başkan Yardımcımız Hasan Yıldız ve Yönetim Kurulu üyemiz Ramazan Yurtseven Antalya'daki, Makinalı Yol

YOLDER yol personelinin sesini duyurmayı amaçlıyor

Çalışma şartlarının iyileştirilmesi, sosyal hakların önemi, üyelerimiz arasında sağlanacak olan birliktelik, üyeleri arasında yardımlaşma ve dayanışmayı sağlamak YOLDER'in öncelikli hedefleri arasında yer alıyor.

Tamirata seminerini izledi.

- Hat bakım konsepti hakkında Yol ve Eğitim Daire Başkanlığı'na yazı yazıldı.

- Sözleşmeli yol personelinin yemek/kumanyaları hakkında Personel Dairesi Başkanlığı'na yazı yazıldı.

- 2011 YPK kararında açıklanan ek ödemelerin düzenlenmesiyle ilgili olarak Ulaştırma Çalışanları Memur Sendikası'na yazı yazıldı.

- Yönetim Kurulu Başkan Yardımcımız Hasan Yıldız, Yönetim Kurulu üyelerimiz Ramazan Yurtseven, Sezgin

Yavuz Demirkol ile Yol Dairesi Personel Şube Müdürü Memduh Türk'e internetten elektronik posta (e-posta) ile gönderildi.

- Antalya'da düzenlenen meslek standartı hazırlama çalışmalarına Başkanımız Özden Polat katıldı.

- Basın danışmanlarımızın hazırladığı bir liste ile belirlenen yazılı ve görsel basınımızın temsilcilerine, köşe yazarlarına derneğimiz tarafından bastırılan, demiryollarımızın kurucusu Behiç Erkin'in demiryolu tarihimize kesitler

resmi elbiseleri hakkında Malzeme ve Yol Daire Başkanlığı'na yazı yazıldı.

- Gabari taşkını vagon olan trenlere refakat hakkında Yol Daire Başkanlığı'na yazı yazıldı.

- 2701 nolu genel emir hakkında Trafik Dairesi Başkanlığı'na yazı yazıldı.

- Başkanımız Özden Polat, dernek avukatımız Hakan Vatandaş, dernek müdürümüz Güher Daut, basın danışmanlarımız Saadet ve Hüseyin Erciyas'ın katıldığı toplantı ile üç ayda bir yayınlamayı plan-

yaşanan deprem sonrası çalışan üyelerimizi, yapabileceğimiz birşey olup olmadığını öğrenmek için aradık.

Üyelerimizden biri, ailesini İzmir'de kardeşinin yanına yerleştirdiğini, kendisinin de tekrar işinin başına Van'a döndüğünü söyledi. Yapılan yardımlardan yararlanamadıklarını da anlatan üyemiz bizden ailesi için kalacak yer konusunda destek istedi. Başkanımız Özden Polat'ın girişimleri ile üyemizin ailesi iki gün içinde İzmir'in Urla ilçesindeki TCDD Kampı'na yerleştirildi.



Kütahya-Tavşanlı demiryolu yol yenileme çalışması

Sevinç ve basın danışmanlarımız Saadet Erciyas, Hüseyin Erciyas, Zenginova-Karkamış yol yenileme çalışmalarına ziyarette bulundu.

- 2011 YPK kararlarında çıkan ek ödeme oranları için yapılan Birleşik Taşımacılık Sendikası'nın toplantısına Hakan Koçak katıldı.

- Siz üyelerle iletişimimizi güçlendirmek için seçtiğimiz dernek temsilcilerimiz yeniden belirlendi.

- Memur-Sen'in, 2011 YPK kararını protestosuna, Yönetim Kurulu Başkan Yardımcımız Hasan Yıldız ve temsilcimiz Hakan Koçak katıldı.

- Yol personelinin temel ücretlerine ait bir çalışma yapıldı ve BTS Genel Başkanı

sunan "Cepheye Giden Yol" kitabı gönderildi.

- Basın danışmanlarımız eşliğinde gazetecilerin katıldığı bir grupta Selçuk Çamlık'taki Açık Hava Lokomotif Müzesi'ne gezi düzenlendi.

- Başkanımız Özden Polat, Ankara'da yapılan Yol Sürveyanı ve Hat Bakım Onarım Şefi kursuna gitti.

- Başkanımız Özden Polat ve dernek müdürümüz Güher Daut, basın danışmanımız Hüseyin Erciyas ile birlikte, İzmir Gazeteciler Cemiyeti Başkanı, Türkiye Gazeteciler Federasyonu Başkanı Atilla Sertel'i ziyaret etti.

- Kaynak Ekip Şefi, Köprü Ekip Şefi ve Aplikasyon Şefi unvanlarındaki personelin

ladığımız Gazete YOLDERİZ'in çalışmaları başlatıldı.

- Yol Şube Şefi Yardımcısı, Yol Sürveyanı, Hat Bakım Onarım Memuru, Yol ve Geçit Kontrol Memuru unvanlarına ait ücretlerin iyileştirilmesine yönelik talebimiz Başbakanlığa e-posta ile iletildi.

Tüm bu çalışmaların dışında, dernek büromuzu bizzat arayarak veya bizim bir şekilde haber aldığımız, üyelerimize ait sıkıntılara çözüm bulmaya çalışıyor, paylaştığınız sevinçlerinizle çoğalıyor, dertlerinize ortak olmaya çalışıyoruz.

İyi günde kötü günde...

Yakın tarihte yaşadığımız bir olayı sizlerle paylaşmak istiyorum. YOLDER olarak, Van'da

Yazımın başında da dediğim gibi, maddi konulardan öte nice sıkıntıları var yol personelinin... Elbette daha refah içinde yaşamayı sağlamak için, ücretlerin hak edilen adaletli bir noktaya gelmesi gerekiyor. Ancak bunun yanı sıra, çalışma şartlarının iyileştirilmesi, sosyal hakların önemi, üyelerimiz arasında sağlanacak olan birliktelik, üyeleri arasında yardımlaşma ve dayanışmayı sağlamak YOLDER'in öncelikli hedefleri arasında yer alıyor.

Tüm YOLDER üyeleri için 2012'nin gönlünüzdeki istekleri gerçekleştirme fırsatı bulacağınız, yolunuzun hep açık olduğu bir yıl olmasını diliyorum...

Sağlıkla ve sevgiyle kalın...

Yol personeli olarak hayatımızı her ne şart altında olursa olsun tekerleğin döndürülmesine adadık

"Demiryolcunun varı yoğu raylar"

Neredeyse tüm yolcular bilir; Balıkesir'de yol sürveyanı olarak görev yapan ve YOLDER Yönetim Kurulu üyesi olan arkadaşımız Sezgin Sevinç'in eli kalem tutan yolculardandır. Onun web sitemizde de yer alan biz yolcuları anlattığı yazısını gazetemizin ilk sayısında okurlarımızla paylaşmak istedik. Kalemine sağlık Sezgin Sevinç...

Sezgin SEVİNÇ

"Bir sevdanın adı konmamış hasretiyle bağlıyız görevlerimize. Adımız düşer mi hiç fikirlerimizin, programlarımızın kıyısına köşesine?

Sesi soluğu çıkmayan unvanların varlığı, sesi çok çıkanların yanında hiç mi yer bulmaz?

Biz Demiryolunun ilk servisi, bir numaralı servisinin sessiz,

itaatkar hamallarıyız.

Biz servisimizin geçmişten gelen ananeleri doğrultusunda, hayatımızı her ne şart altında olursa olsun tekerleğin döndürülmesine adanmışız.

Biz Yol Bekçileriyiz.

Biz Yol Çavuşlarıyız.

Biz Tarım Çavuşlarıyız.

Biz Tarım Kısım Şefleriyiz.

Biz Yol Sürveyanlarıyız.

Biz Köprü Şefleriyiz.

Biz Kısım Şefleriyiz.

Biz Şube Şefleriyiz.

Biz Yol Mühendisleriyiz.

Biz Yol Kontrolörleriyiz.

Hiçbir hava koşuluna aldırma-
madan yollara düşeriz. Elimizde
anahtar, gözümüz contada taş
düşecek yarmadadır.

Ayağımızdaki ayakkabı aya-
ğımızda ikinci ayını görmemiştir
daha.

Biraz daha fazla çalışalım
deyince, önce bizim adımız ge-
çer kulağı bükülecekler arasında.
Kurşundan askeriyizdir sevdalı ile

bağlandığımız mesleğimizin. Bir
çok meslektaşımız yağmurdan
fırtınaya birçok doğal koşulları
sıcak odasında çayını yudum-
layıp izliyorken, boden tekerden
düşmesin diye işimizin başında-
yızdır.

Bizleri; her conta tıktırtısın-
da dray etmemenin hesaplarını
yapan bodenler tanır, günü gel-
diğinde personel eksikliğinden
dolayı sırtımıza vurup blon sık-
maya gittiğimiz cebire anahtar-
ları, personelsıkıntısından dolayı
kısacık eğitimle mecbur bırakıl-
dığımız iş trenlerinin kroşeleri,
hava hortumları, 300 kilogra-
ma yaklaşan ağırlığına işçilerin
gücü yetmeyince bir ucundan
el attığımız traversler, veka-
let, makineler, pozlar arasında
mekik dokuyuşumuza şahitlik
eden çantalarımız, yaptığı işin
sorumluluğu ve zorluğu ile ters
orantılı maaş bordrolarımız...
Sayısız yönetmelikle kuşatılmış,
uçan kuşdan bile sorumlu onlar-

ca kilometrelik muntikalarımız,
draylarda, olağanüstü olaylarda
24 saati devirip kafa karıştıran
mesai saatlerimiz...

Gece acı acı çalan telefonla-
rımızı duyunca eşimizin çocuğu-
muzun yüzünde, "yine gidiyor,
ne zaman dönecek kimbilir?"
tasası oluşturan sorumlulukla-
rımız, görevlerimiz... Oturduğu
yerden "Niye dray kalkmadı, yol
hala niye açılmadı?" diye sitem
edenlere, "Buyrun gelin siz ya-
pın" diyememenin çaresizliği...
Ve yanımızdan geçerken üşüyen
ellerimizi ısıtmaya çalıştığımızı
görü� bize üzülen pencerekenarı
yolcular bilir.

Yıllık gerçekleştirmelerde taşı-
nan yolcu ve yük miktarı arttık-
ça, keyifli bir gurur yerleşirken
dudaklarına, bayramsız, gecesiz,
gündüzsüz çalışan bizlerin, de-
miryolunu 24 saat trafiğe açık
tutmak için gösterdiğimiz özve-
ri ve fedakarlık hiçbir takdirin,
taltifin öznesi olmadı bugüne

kadar. Mükellef bir sofraya kurul-
masında mutfaktaki bizlerin dile
getirilecek önemsenecek hiç mi
gayreti yok? Trenlerin durdu-
rulup haber bültenlerine konu
edilen eylemlerde, hiçbirimizin
adının geçmemesi, halimizden
memnun olduğumuzun göster-
gesi değildir.

Bugüne kadar hep sustuk.
Suskunluğumuz, acizimizin itira-
fı olmayıp mesleğimize ve ekme-
ğimize duyduğumuz saygıdan
ileri gelmektedir.

Biz, bugünden sonra bugüne
değin kör yollara atılmış talep-
lerimizin haklarımızın takipçisi
olacağız. Daha önce olduğu gibi
sırt sıvazlamalarıyla bu ateş sön-
dürülemeyecektir.

Her platformda, her türlü
yasal zeminde ve demokratik
kaidelere saygılı biçimde, haklı
olduğuna inandığımız hak ara-
yışımız başlamıştır.

Hepimiz yolcuyuz, gece gündüz, 7/24 yollardayız

Merkezi İzmir'de bulunan De-
miryolu Yapım ve İşletim Perso-
neli Dayanışma ve Yardımlaşma
Derneği, YOLDER, 29 Temmuz
2009'da kuruldu. YOLDER, bugün
demiryolunun yol branşında ça-
lışan, 711 üyesi bulunan bir sivil
toplum kuruluşu.

YOLDER'in amacı T. C. Devlet
Demiryollarında ve diğer raylı
sistem sektöründe çalışan ya da
emekli olmuş, yol yapım ve iş-
letim personelinin tüm mesleki
sorunlarıyla ilgilenmek, bu konu-
ların çözüm yollarının bulunma-
sında önderlik etmek, yol bakım
ve işletim personeli arasındaki
bilgi alışverişini, yardımlaşma ve
dayanışmayı sağlamak. Dernek
üyelerinin sorunlarını iletmek için
ilgili makamlarla görüşmek, yasal
girişimlerde bulunmak ve yeni
düzenlemelerin hazırlanmasına
katkıda bulunmak, dernek üyele-
rinin özlük haklarıyla ilgili iyileştir-
meleri sağlayacak girişimde bu-
lunmak yine YOLDER'in amaçları
arasında yer alıyor.

YOLDER'in üyeleri kimler?

Hat bakım onarım memurları,
yol ve geçit kontrol memurları,
yol sürveyanları, yol bakım ona-
rım şefleri, tarım memurları, ta-
rım şefleri, köprü şefleri, kaynak
şefleri, yol bakım onarım müdür
yardımcıları, yol bakım onarım
müdürleri, mühendisler, teknis-

yenler, teknikerler, yol kontrolör-
leri ve yol servis müdür yardımcı-
ları YOLDER'in üyeleridir.

Üyelerimizin görevleri

Yolcular göreve başladıkların-
da ilk öğrendikleri prensiplerden
birisı şudur: "Demiryollarının üye-
lerinden kuş uçsa, sizin haberiniz
olacak". Bu prensip, en üstten en
alt kademe çalışan bir miras gibi
özenle iletilir ve bu prensibe sıkı
sıkıya uyulur.

Görev tanımlarımız belli olsa
da, konforlu ve güvenli bir taşı-
macılık için özenle çalışırız hep-
imiz. Yol personelinin yazılı olarak
tanımlanan görevlerine gelince,
kısaca şöyle özetleyebiliriz:

Yol Kısım Şefi: (Yol Bakım
Onarım Şefi) Demiryolunun em-
niyetli çalışması için her türlü
bakımını, tamirini yaptıran ve
gerekli kontrollerini yapan, turne
ve gözetim, teknik, idari yönden
sayısız görevleri olan, makineli
tamirattan ve iş makinelerinin
çalışmasından da sorumlu, TCDD
Mevzuatı Külliyyatını, İşçi Sigorta
Mevzuatını, yürürlükteki toplu
sözleşmeleri yanında bulunduran,
tüm mevzuata hakim, görev
yaptığı yerde işveren vekili sıfatını
haiz kişidir.

Yol Sürveyanı: Mıntıkası
dâhilinde, yol bakım ve tamirati,
ray kaynağı ve yol alt yapı çalış-

malarında ekip şefliği yapan kişi-
dir.

Yol Çavuşu: (Hat Bakım ve
Onarım Memuru) Belirlenen mın-
tıkasında veya görev verilen yol
bölümünde tekniğin gerektirdiği
yol geometrisini sağlayan, arıza-
yı tespit eden, tamirati yaptıran
kişidir.

Yol Bekçisi: (Yol ve Geçit
Kontrol Görevlisi) Kontrol ve koru-
ması kendisine teslim edilmiş yol
takımı ile bölgesi içinde turnelerin
seyrüseferini tehlikeye düşürecek
engelleri kaldıran, seyrüsefer em-
niyetini sağlayan kişidir.

Yol Bakım Onarım Müdürü
(Şube Şefi) Şube şefi kısım şefinin
üstü konumunda olup, birkaç kı-
sım şefinin mıntıkasından oluşan
şubelerde görev yapan, birkaç
kısım şefinin sorumluluğunu üst-
lenen, kısım şefiyle aynı işi yapan
kişidir. Ancak kısım şefliği yerine
yol bakım onarım şefliği unvanı
ihdas edilince, şube şefi unvanıyla
yol bakım onarım müdürlüğü gö-
revini bazılarına göre yürüten, ba-
zılarına göre vekalet eden, bazıla-
rına göre her işi yapan kimsedir.

YOLDER üyeleri hangi bölgelerde görevli?

1. Bölge Haydarpaşa, 2. Bölge An-
kara, 3. Bölge İzmir, 4. Bölge Sivas,
5. Bölge Malatya, 6. Bölge Adana,
7. Bölge Afyon, 8. Yüksek Hızlı
Tren Bölgesi Müdürlüğü.

YOLDER Yönetim Kurulu



Özden POLAT
Yönetim Kurulu Başkanı



Hasan YILDIZ
Üye



İbrahim Alper
YALÇIN - Üye



Ramazan
YURTSEVEN - Üye



Ferhat DEMİRCİ
Üye



Sezgin SEVİNÇ
Üye



Ali YILMAZ
Üye

Kahramanmaraş-Köprüağzı poz çalışması

Mutlu sona az kaldı



TCDD 6. Bölge Müdürlüğü sınırlarında yer alan Köprüağzı-Kahramanmaraş hattındaki yol yenileme çalışmalarının Ocak ayı sonunda tamamlanacağı belirtildi.

1948 yılında 39 bin 520 kilogram/metrelik ahşap traversli olarak yapılan ve 63 yıldır hizmet veren demiryolunun, yol alt yapısında ve yol geometrisindeki bozulmalar nedeniyle yenilendiği belirtildi.

Demiryolu Yapım ve İşletim Personeli Dayanışma ve Yardımlaşma Derneği (YOLDER) üyesi 6. Bölge Yol Bakım Onarım Şefi İdris Kocaman, bozulmalar nedeniyle trenlerin normal süratte gidemediğini söyledi. Kocaman, "Bu hatta trenlerimizin 25 kilometre/saat hızda gitmesi demiryollarımız için ciddi ekonomik kayıplara yol açıyor.

Bölgemizin teklifi ve Genel Müdürlüğümüzün onayıyla yol yenilemesine 2011'in Aralık ayında başladık. Çalışmaların 26 Ocak 2012'de tamamlanması planlandı."

Bölgedeki yenileme çalışmaları sonucu ahşap traverslerin B58 HM tipi beton travers ve 49,430 kilogram/metrelik ray ile yenileneceğini anlatan İdris Kocaman günde 1080 metrelik yolun yenilendiğini, bugüne kadar toplam 6 bin 480 metrelik yolun tamamlandığını söyledi.

Bölgede demiryolu hattındaki yol yenileme çalışmalarında YOLDER üyesi 22 memur (hat bakım onarım memuru, geçit ve yol kontrol memuru, makine teknisyeni, yol bakım onarım şefi, şube şefi ve yol sürveyanı), 30 mekanik yol atölye işçisi ile 112 geçici işçi çalışıyor.



Diyarbakır-Kurtalan Hattı

Poz çalışmaları sürüyor



İşletmeye 1945 yılında açılan 160 kilometre uzunluğundaki Diyarbakır-Kurtalan hattında 28 Aralık 2011 tarihinde başlayan yenileme çalışmaları sürüyor. 2011 yılında ilk etapta 30 kilometre yol yenilemesi programlanan hat, 39.52 kilogram/metrelik raylarla döşenmiş.

Diyarbakır Gar'dan başlayan ve S49 raylarla döşenmiş B58 HM tipi traversle gerçekleşen yol yenileme çalışması 19'a kadar gerçekleşirken, yıl sonu nedeniyle ara verildi. Bölgedeki yol tamirat çalışmalarının hava şartlarına göre devam edip etmeyeceği daha sonra belirlenecek.



Bir yanı mayınlı arazi, diğer yanı ise Suriye toprakları

Sınırdaki demiryolu 100 yıl sonra yenileniyor



Hasan YILDIZ

YOLDER Üyesi

Türkiye'nin en eski demiryolları arasında yer alan Gaziantep - Nusaybin istasyonları arasındaki Akçakale (Zenginova) - Karkamış güzergahında, 115 bin 885 metrelik demiryolu yenileme çalışmasında son aşamaya gelindi.

Akçakale - Karkamış arasındaki demiryolu yenileme çalışmasının en önemli ve zor kısmı, Gaziantep'in sınırdaki ilçesi Karkamış'da bulunan Fırat nehri üzerindeki tarihi demiryolu köprüsü üzerinde gerçekleşti. Almanlar tarafından 1911 yılında yapımına başlanan 870 metre uzunluğundaki demiryolu köprüsünün "Bağdat tipi" olarak tanımlanan asırlık rayları da yol yenileme çalışması sırasında değiştirildi.

Demiryolu Yapım ve İşletim Personeli Dayanışma ve Yardımlaşma Derneği (YOLDER) üyesi Hasan Yıldız, TCDD 6. Bölge sınırlarında gerçekleştirilen yol yenileme çalışmasıyla ortalama 40 kilometre olan tren hızının 95 kilometreye çıkmasının planlandığını söyledi. Yıldız, ağırlıklı Suriye ve Irak'a daha çok ihraç ürünlerinin taşındığı demiryolunda, vagon başına yükün de 10 ton dolayında artacağını belirtti.

Akçakale - Karkamış arasındaki yol yenileme çalışmasına Haziran ayı sonunda başlandığını anlatan YOLDER

Başkan Yardımcısı Hasan Yıldız, ağırlıklı insan gücüyle gerçekleştirilen çalışmalarda 17 YOLDER üyesinin yanı sıra 34 sanatkar, 8 daimi, 121 de geçici işçinin görev yaptığını söyledi. Geçici işçilerin çalışma koşullarına bilgi veren Yıldız, "Mevsimlik işçi olarak çalışan yol işçileri yatakhane olarak kullanılan klimalı çadırlarda barınıyor. Çalışmalar tamamlandıktan sonra bu çadırlarda dinleniyor. İşçiler için yatakhanelerin dışında özel banyo, tuvalet ve mutfak olarak kullanılan çadırlarsa zor çalışma koşullarını biraz daha kolaylaştırıyor."

Hasan Yıldız, Karkamış'taki çalışmayla kullanım ömrünü tamamlamış rayların yenileriyle değiştirilerek dünya standartlarına çekildiğini dile getirdi. Çalışmanın yürütüldüğü demiryolu güzergahının bir tarafı mayınlı arazi, diğer tarafında ise Suriye'nin Cerablus kenti bulunuyor. Demiryolu, aynı zamanda Türkiye ile Suriye arasında sınırı oluşturuyor.

Tarihi demiryolu köprüsü ise, Karkamış ilçe merkezi'nin yaklaşık 1,5 kilometre güneyinde. Fırat nehrinin Türkiye topraklarını terk ettiği noktada yer alıyor.

Tarihi köprüde yürek hoplatan çalışma

Günde 1080 metre yolun yenilendiği Akçakale (Zenginova) - Karkamış arasındaki 89 kilometrelik yol çalışmasının en zorlu kısmı Fırat nehri üzerinde yer alan tarihi demiryolu köprüsünde gerçekleşti. 1911 - 1913 yılları arasında Almanlar tarafından Alman ve Fransız teknolojisiyle gerçekleştirilen 870 metre uzunluğundaki demiryolu köprüsünde, eski raylar yenileriyle yer değiştirdi.

Traverslerin de bakımı yapıldı. Köprü üstünde iş makineleriyle çalışmanın son derece güç gerçekleştiğini belirten Hasan Yıldız şunları

söyledi:

"Çalışmalarda Bağdat tipi olarak tanımlanan B.B 1924 demir travers ve 12 metrelik B.B 1924 tipi raylar, Afyon ve Sivas Beton travers fabrikalarında üretilen B58 HM tipi beton travers, Karabük Demir Çelik Fabrikası'nda üretilen 36 metrelik raylarla değiştirildi. Çalışmalarda iki buraj makinası, bir regülatör, paletli dört iş makinası ve bir traskavatör kullanıldı.

Bu makineler demiryolu köprüsü üzerinde de çalıştırıldı. Halen demiryolu ulaşımında kullanılan köprü çalışmalarını tamamlandıkça trenlerin daha hızlı ve güvenli geçmesi amaçlandı. Köprüde 80 santimetrik yaya yolu da olmasına karşın, elemanlarımız çalışmalarını Fırat nehrinin akışının rahatlıkla izlenebildiği, demir köprü üzerinde yerleştirilmiş traverslerin üzerinde, son derece dikkatli bir şekilde, gerçekleştirdi. Ekibin deneyimi sayesinde kazasız atlatılan çalışmalarla 100 yıllık demiryolu köprüsünün raylarının da yenilenme işleri gerçekleştirilmiş oldu."

Narlı - Nusaybin ve Karkamış - Çobanbey hattında 2006 yılında başlayan yol yenileme çalışmalarında yenilenen güzergahlar ve yapılan



Ramazan Yurtseven, Mahmut Uyaroğlu, Asım Lafatan, Hasan Yıldız, Sezgin Sevinç, Rıdvan Akgül, Mehmet Önen Karkamış'taki yol yenileme çalışmasını gezdiler, bilgi aldılar.



yol uzunlukları şöyle:

2006 yılında Şenyurt - Nusaybin arası 60 kilometre, 2007 yılında Şenyurt-Akdoğan arasında 30 kilometre, 2008-2009 yılında Karkamış - Çobanbey arasında 60 kilo-

metre, 2009 yılında Gaziantep -Karkamış arasında 90 kilometre, 2010 yılında Akdoğan-Akçakale (Zenginova) arasında 125 kilometre, 2011 yılında ise Akçakale - Karkamış arasında 89 kilometre...



Selçuk'taki Buharlı Lokomotif Müzesi'ni Ekonomi Muhabirleri Derneği üyeleriyle ziyaret ettik

Turizm bölgesine özel ring hattı teklifi



Demiryolu Yapım ve İşletim Personeli Dayanışma ve Yardımlaşma Derneği (YOLDER), Ekonomi Muhabirleri Derneği (EMD) İzmir Şubesi işbirliğiyle Selçuk'taki Çamlık Buharlı Lokomotif Açık Hava Müzesi'ne gezi düzenledi. Müzenin yeterince değerlendirilemediğine dikkat çeken YOLDER Başkanı Özden Polat, bölgeye Kuşadası, Selçuk, Efes ve Çamlık'ı içine alacak turistik demiryolu hattı yapılmasını önerdi.

Merkezi İzmir'de bulunan Demiryolu Yapım ve İşletim Personeli Dayanışma ve

Yardımlaşma Derneği (YOLDER) ile Ekonomi Muhabirleri Derneği İzmir Şubesi'nin düzenlediği gezi, aileleriyle birlikte İzmirli gazetecileri demiryolcularla bir araya getirdi. Buharlı Lokomotif Açık Hava Müzesi'ni gezen gazeteciler, açık alanda sergilenen lokomotifleri fotoğrafladı, anı fotoğrafları çekti.

"Çamlık adını Atatürk verdi"

YOLDER Yönetim Kurulu Başkanı Özden Polat, dünyanın en büyük buharlı lokomotif müzelerinden birisinin

bulunduğu bölgeye "Çamlık" adının Mustafa Kemal Atatürk tarafından verildiğini söyledi. Daha önce adı "Aziziye" olarak anılan bölgeye Atatürk'ün 1937 yılında yaptığı bir ziyarette, çevredeki çam ağaçlarını görerek "Çamlık" adını verdiğini anlatan Polat müzeye ilişkin şu bilgileri verdi:

"Burada bugün 35 tane orijinal buharlı lokomotif sergileniyor. En eskisi 1887 en yenisi 1952 yılına ait lokomotifler içinde Alman, İngiliz, Amerikan, İsveç ve Çekoslovak yapımı olanlar var. Çamlık tren istasyonu ülkemizde ilk tren yolu olan ve 1856 yılında

İngilizler tarafından yapılan İzmir-Aydın tren yolunun en önemli istasyonu. Rampa çıkarken arıza yapan trenlerin tamiratları, bölgede çalışan trenlerin bakım, onarım ve su ikmalleri buradaki tamir atölyesinde yapılmıyordu. Ayrıca bu istasyon kış aylarında kapanan demiryollarını açan ekiplerin görev beklediği bir istasyondur."

"Turizm bölgesine özel ring hattı"

YOLDER Başkanı Özden Polat, turizm bölgesi içinde yer almasına ve büyük önem taşımasına karşın, Çamlık'taki

tren istasyonunun turizm açısından yeterince değerlendirilemediğine dikkat çekti. İzmir Limanı'ndan Kuşadası, Selçuk, Efes ve Çamlık'ı içine alacak bir güzergaha özel bir ring hattı konulmasını öneren Polat, "Bu proje benim hayalim" diyerek şu görüşleri dile getirdi:

"Geçtiğimiz ay, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanımız Sayın Binali Yıldırım, Kültür ve Turizm Bakanımız Sayın Ertuğrul Günay ile birlikte Cumaovası-Tepeköy ikinci hattının temelini attı İzmir'de.

Biz o törende Kültür ve Turizm Bakanımızın Ulaştırma Bakanımıza 'Cumaovası'ndan Torbalı'ya gittik. Oradan Selçuk'a, Kuşadası ve Çamlık'a da gidelim' diye önerisinde bulunmasını beklerdik. O törende bir söz edilebilseydi, bu güzergahta yapılacak bir ring hattının İzmir'in ve bölgenin turizmüne büyük katkısı olabilirdi."

Buharlı Lokomotif Açık Hava Müzesi'nin arazisinin Devlet Demiryolları'na (TCDD) ait olduğunu belirten Özden Polat, müzenin bugün özel bir şirket tarafından işletildiğini söyledi.

Polat, "Müzenin işletmecisi Atilla Mısırlıoğlu da çoğumuz gibi demiryolcu bir aileden geliyor. Kendisi Aziziye İstasyon şefi Hüsamettin Mısırlıoğlu'nun oğlu. 160 dönümlük bir arazide yer alan müzede aynı zamanda Atatürk'ün de kullandığı bir vagon bulunuyor" dedi.



YOLDER Genel Başkanı Özden Polat, derneğimiz Müdürü Güher Daut, derneğimizin danışmanı Aytekin Aydın, derneğimize ilişkin basın mensuplarına eşlik etti.



Efes-Selçuk ring hattı için önerdiğimiz turizm hattı, bölgeyi gezmeye gelen turistler için oldukça ilgi çekici bir güzergahı kapsıyor.

YOLDER üyelerine iş güvenliği eğitimi

Demiryollarında çalışan ve risk altında görev yapan yol personeli için düzenlenen "İş güvenliği ve risk analizi eğitimi" sona erdi. İki gün süren eğitime katılan 50'ye yakın demiryolu çalışanına sertifikaları törenle verildi.

Demiryolu Yapım ve İşletim Personeli Dayanışma ve Yardımlaşma Derneği (YOLDER) ile Türkiye Demiryolu İşçileri Sendikası'nca (Demiryol-İş) iş güvenliği ve risk analizi eğitimi düzenlendi.

Etkinlikte, yönetim danışmanı Zihni Erderen ile iş güvenliği uzmanı Serhan Yıldır, demiryolu çalışanlarına temel iş güvenliği, tehlike tanımlama, risk değerlendirme ve iş güvenliği mevzuatı konusunda bilgiler aktardı.

Kazalarda iş güvenliği eksikliği

Tez-Koop-İş Sendikası İzmir Şubesi eğitim salonunda yapılan ve iki gün süren etkinliğe elliye yakın demiryolu personeli katıldı. Eğitim çalışmalarına katılan demiryolculara sertifikalarının verildiği törende konuşan YOLDER Yönetim Kurulu Başkanı Özden Polat,

son yıllarda demiryollarında meydana gelen kazalarda "iş güvenliği" konusunun öne çıktığını vurguladı, "Bu tür kazaları önlemin tek yolu eğitim" dedi.

Yol personelinde iş güvenliği konusunda farkındalık yaratmak amacıyla Türkiye Demiryolu İşçileri Sendikası'yla düzenledikleri eğitime yoğun katılımın kendilerini sevindirdiğini kaydeden Polat şu görüşleri dile getirdi:

"Çalışma ortamlarımızda gerek iklim koşullarından gerek güvenlik araçlarının doğru kullanılmayışından ya da eksik oluşundan, teknik arızalardan kaynaklanan bir çok kaza yaşanıyor. Ancak yoğun çalışma ortamı içinde bizler bu eksikleri görmeden ve hatta fark etmeden çalışmaya devam ediyoruz. Ancak bu tür eğitimler sayesinde eksiklerimizi görebilir ve önlem alabiliriz."

Eğitimde çalışma ortamları değerlendirildi

Demiryolu yapım çalışmaları ortamında çekilen fotoğrafları eğitim sırasında katılımcılarla paylaştıklarını anlatan Özden Polat, eksikleri, güven-

lik zaafalarını, çalışanların ya da yöneticilerin almadığı güvenlik önlemlerini belirlemelerini istediklerini söyleyerek sözlerini şöyle sürdürdü: "Sorunları bir bir saptadığımızda gördük ki, kazaların bir kısmı basit güvenlik önlemleriyle engellenebilir. Bu nedenle iş ortamımızda farkındalık yaratan bu eğitimleri sürdürme kararı aldık. İş güvenliği eğitimleri çalışan kadar işvereni de korur. Eğitimler sonucu elde ettiğimiz verileri ve önerilerimizi TCDD yöneticileriyle de paylaşacağız. Bu eğitimi talep eden tüm bölgelerde gerçekleştireceğiz."



İbrahim Alper Yalçın, Ferhat Demirci ilk sertifikayı YOLDER Genel Başkanı Polat'ın elinden aldı. Semineri düzenleyen yönetim danışmanı Zihni Erderen ve Aytekin Hakan Aydın katılımcıların ilgisinden ve paylaşımlarından memnun olduklarını söyledi.

Turhal Kaymakamı "yolcuları" ziyaret etti



Turhal Kaymakamı Mehmet Ünlü, Turhal-Zile arasında yapımı süren makinalı ray kaynak çalışmalarını ziyaret etti, çalışmalara ilişkin bilgi aldı.

Ray kaynağının özen gerektiren bir iş olduğunu anlatan Turhal 415 yol bakım onarım şefliğinde görevli Şaban Söylemez, tüm demiryolcular olarak yolun güvenli bir şekilde işlemesi için gece gündüz demeden çalışmaları sürdürüyoruz" dedi.

YOLDER'den İzmir Gazeteciler Cemiyeti'ne ziyaret

Medya desteğine teşekkür

YOLDER Genel Başkanı Özden Polat, Türkiye Gazeteciler Federasyonu Genel Başkanı ve İzmir Gazeteciler Cemiyeti Başkanı Atilla Sertel'i ziyaret etti. Polat, etkinliklerine haberleriyle destek veren gazeteciler adına Sertel'e teşekkür ederken, "Çalışmalarımıza medya mensuplarının verdiği destekten mutlu oluyoruz" dedi.

YOLDER Genel Başkanı Özden Polat, 2009 yılında kurulan YOLDER'in demiryollarında hat bakım ve onarım işlerinde çalışan veya emekli 700'ü aşkın üyesi bulunan bir sivil toplum kuruluşu olduğunu belirtti. Polat, Devlet Demiryolları'nın Haydarpasa, Ankara, İzmir, Sivas, Malatya, Adana ve Afyon bölge müdürlüklerinde ve diğer raylı sistem sektöründe çalışan ya



da emekli olmuş, yol yapım ve işletim personelinin mesleki sorunlarına çözüm getirmeyi amaçladıklarını söyledi. Dernek üyelerinin özlük haklarıyla ilgili iyileştirmeleri sağlayacak girişimlerde bulunduklarını anlattı.

İyileştirmeler olumlu

Türkiye Gazeteciler Federasyonu Genel Başkanı ve İzmir Gazeteciler Cemiyeti Ba-

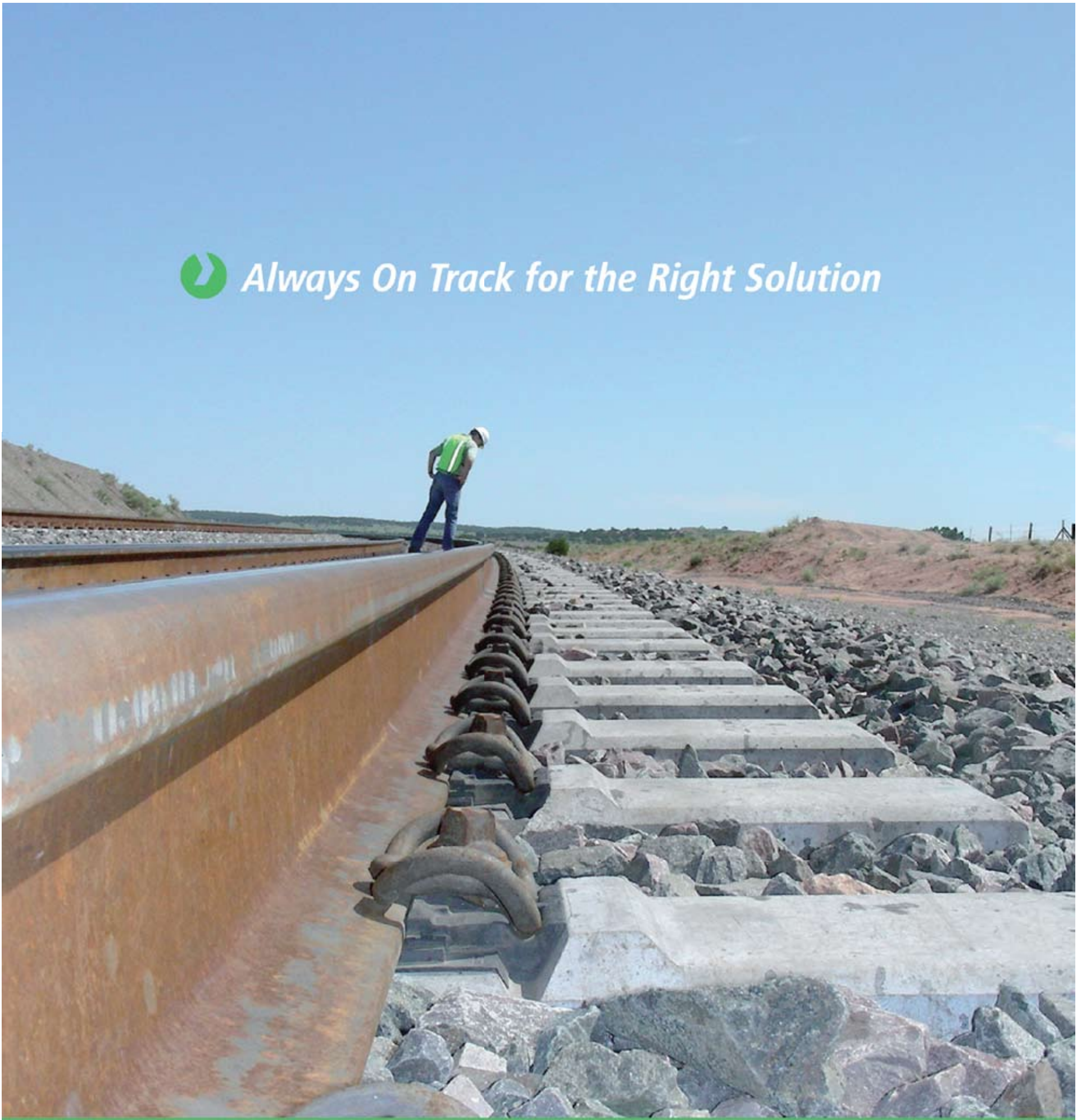
kanı Atilla Sertel de Türkiye'de demiryollarının kalbinin attığı Eskişehir'de doğup büyüdüğünü belirterek demiryolculuğun yaşamında önemli bir yeri olduğunu söyledi.

Uzun yıllar ihmal edilen demiryollarındaki iyileştirmeleri memnunkla izlediklerini belirten Sertel, bu çalışmalara emek veren tüm demiryolu personelinin saygıyla selamlandığını söyledi.

YOLDER'den Somali'ye gönülden bir katkı

YOLDER, açlık ve kuraklıkla mücadele eden Somali'ye yardım kampanyasına katkıda bulundu. TCDD Genel Müdürlüğü'nün yardım kampanyasına katılarak 1000 lira havale etti. Somali'de açlık ve kuraklık nedeniyle çok sayıda insanın yaşamını yitirdiğini hatırlatan YOLDER yöneticileri, "Somali'de yaşanan felakete, insanlık dramına kayıtsız kalamazdık. Biz de karınca kararınca katkıda bulunmaya karar verdik" dedi.





 *Always On Track for the Right Solution*

Vossloh Fastening Systems is a global leader in the production of track fastening systems. High-speed, heavy-haul, urban transport or standard lines are all equipped with our cutting-edge products. Standing for extreme resilience, top quality, maximum safety and cost-effectiveness, our solutions make a key contribution to keeping people and freight mobile.

www.vossloh-fastening-systems.com

vossloh
understanding mobility



 *Biz her ray için çözüm buluruz*

Vossloh Fastening Systems, ray bağlantı sistemleri için dünya çapında lider bir kuruluştur. Yüksek hız hatları, ağır yük ulaşımı, şehir içi ve banliyö hatları ya da standart hatlar teknolojide öncü ürünlerimizle donatılmıştır ve aşırı yüklenmelere dayanma, kalite, güvenlik ve ekonomiklik bakımından öne çıkar. Sunduğumuz çözümlerle, insanların ve ticari malların taşınmasına önemli katkı sağlamaktayız.

www.vossloh-fastening-systems.com

vossloh
understanding mobility

"Demiryollarının babası" olarak anılan Erkin'e ait özel eşyalar Devrim Tarihi Müzesi'nde sergileniyor

Müzedede Behiç Erkin'in anılarıyla buluştuk

YOLDER Genel Başkanı Özden Polat Ankara Üniversitesi (A.Ü.) Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Müdürü Prof.Dr. Temuçin Faik Ertan'ı ziyaret ederek, demiryollarının kurucusu ve ilk genel müdürü Behiç Erkin'in hatıratına ilişkin bilgi aldı.

Prof. Dr.Ertan, Behiç Erkin'in Türk İnkılabı'nın da çok önemli şahısları arasında yer aldığını dile getirdi. Ertan, 1942 yılında Hasan Ali Yücel döneminde özel bir yasa ile kurulan Enstitü'nün kuruluş amaçları doğrultusunda Kurtuluş Savaşı, Türk Devrimi ve Türkiye Cumhuriyet rejimine ait kitap, arşiv ve belgeleri toplamak olduğunu anlattı. Hatta bu amaçla bir dönem gazetelere "Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, İstiklal Savaşı'na ait Bütün Eserleri Topluyor" başlıklı gazete ilanları verdiğini söyledi. "Bağışta bulunanların isimleri Enstitü'nün şeref defterine kaydedilerek kendilerine de Şeref Diploması verildi" diyen Prof. Dr. Ertan bu kişiler içinde Behiç Erkin'in de bulunduğunu kaydetti.

Behiç Erkin'in demiryolcular için büyük önem taşıdığını ve kendisinin de mezun olduğu Demiryolu Meslek Lisesi'nin kurucusu olduğunu anlatan

Özden Polat, enstitünün desteğiyle Erkin'in askerlik tarihiyle ilgili yazdığı eseri ni dernek olarak günümüz Türkçesi'ne çevirterek bastırmak istediklerini belirtti.

Prof.Dr. Temuçin Faik Ertan da, bu çalışmanın bir proje



Behiç Erkin'in ressam Remzi Tezel tarafından yapılan son derece değerli yağlı boya tablosu bir süre önce A. Ü Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi bünyesindeki deposunda bulunan eşyalar arasından çıkarıldı. Onarılıp Devrim Tarihi Müzesi'nde sergilenmeye başlandı.

olarak kendilerine sunulması gerektiğini belirtti. "Bu önemli kaynağın herkesin kullanımına açılması için YOLDER'e elimizden gelen yardımı yapmak isteriz. Tarihe ışık tutmak bizim görevimiz" dedi.

Devrim Tarihi Müzesi'nde Erkin'le buluşma

YOLDER Genel Başkanı Özden Polat, Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü'nün ardından Enstitü'nün Müdür Yardımcısı Dr. Necdet Aysal eşliğinde Devrim Tarihi Müzesi'ni gezdi. Burada Behiç Erkin'in özel eşyalarını inceleyip, çalışmalarına ilişkin Aysal'dan bilgi alan Polat, "Bu müze ve müzedeki yer alan Behiç Erkin hatıratının tüm demiryolcularımızca görülmesi çok önemli" dedi.

Müzedede neler var?

Gazete YOLDERİZ'in ilk sayısında, biraz da vefa borcumuzu ödemek amacıyla (ki bu biz demiryolcular için kolay kolay ödenmeyecek bir borçtur) Behiç Erkin'in hatıratının yer aldığı müzeden söz etmek istedik.

Devrim Tarihi Müzesi demiryolcuların, çocuklarımızın yanısıra aslında her Türk vatan-

daşının mutlaka gidip görmesi gereken bir müze.

Daha kapsamlı bir hale getirileceğini öğrendiğimiz müzede Kurtuluş Savaşı'na ilişkin belge, döküman, materyaller, kişi ve kuruluşlarca bağışlanmış eşyalar bulunuyor.

Müzedeki Şehit Asteğmen Kubilay'ın şehit edildiğinde başında bulunan şapkası, Cumhuriyet ilan edildiğinde TBMM'ne çekilen ilk Türk bayrağı, antlaşmalarda kullanılan dolmakalemler, madalyalar, nişanlar, savaş sırasında yaralarının sterilizasyonu için kul-

lanılan gaz tenekesi, atel gibi malzemeler sergileniyor.

Behiç Erkin'e ait eşyalar

Behiç Erkin'in üniformaları, kalpağı, kendisine verilmiş nişanlar ve madalyalar, eşyalarını enstitüye bağışladığı için verilen Şeref Diploması, kalemi, tespihi, saati, fincanı, kılıcı, masa üstü objeleri, kitapları, hatıra eşyaları görebileceğiniz sergilenen unsurlar.

Mustafa Kemal Atatürk'ün kendi el yazısıyla imzalayıpverdiği Erkin soyadına ilişkin belge de müzede görebileceğiniz eserler içinde.

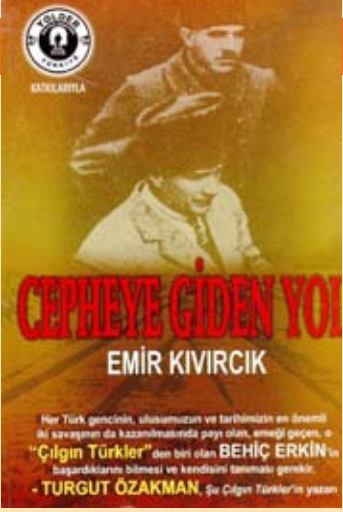


Özden Polat, Prof.Dr. Temuçin Faik Ertan'ı ziyaret etti.



Behiç Erkin başarılarla dolu askeri yaşamı boyunca birçok madalya ve nişan aldı. Demir Haç Madalyası, Kılıçlı Gümüş Liyakat Madalyası, Avusturya Askeri liyakat madalyası, Bavyera Kraliyeti Askeri liyakat madalyası, Avusturya Demir Haç Nişanı, Altın Donanma Madalyası, İstiklal Madalyası bunlardan bazılarıdır.





YOLDER'den üyelerine unutulmayacak bir kültür hizmeti

Cepheye Giden Yol

büyük mesafeler aldıysa, bu Erkin'in ve çalışma arkadaşlarının attığı sağlam temellerden kaynaklanıyor. Demiryolcular bugün de çok zor koşullar altında, gece gündüz, eksi 40 ya da 50 derece sıcaklıkta çalışmalarını sürdürüyor. Koşullar ne olursa olsun tekerlek her şart altında dönüyor."

Behiç Erkin'in Osmanlı İmparatorluğu'nda demiryolları üzerine eser veren ilk kişi olduğunu hatırlatan YOLDER Genel Başkanı Özden Polat, sözlerini şöyle sürdürdü: "Behiç Erkin, 'Demiryolu'nun Askerlik Açısından Tarihi, Kullanımı ve Teşkilatı' isimli eserinde Fransa, İngiltere, Almanya ve Rusya demiryollarını inceleyerek Osmanlı demiryolları ile karşılaştırmış."

Demiryolları o dönemin en stratejik ve tek ulaşım aracı, ordu içinse en önemli sevkıyat aracı. Erkin, kitabında Osmanlı'nın demiryollarında yapılan yanlışları da anlatıyor.

Demiryolları o günün şartlarında bir savaşın kazanılması ya da kaybedilmesinde en önemli unsurlardan birisi."

"Cepheye Giden Yol" kitabı, Behiç Erkin'in 61 yıl boyunca tuttuğu, toplam 960 defterden oluşan günlüklelerinden torunu Emir Kıvırcık tarafından derlendi.

Özden Polat, YOLDER üyelerine dağıtılan bu kitapta Erkin'in kaleme aldığı askerlikle ilgili kitaptan da bölümler bulunduğunu anlattı.

Polat, 11 Kasım 1961 günü yaşama veda eden Behiç Erkin'in anıt mezarının Eskişehir'de Enveriye Tren İstasyonu'nda bulunduğunu dile getirdi.

Atatürk'ün Onuncu Yıl Marşı'nın bir dizesini Erkin'in gösterdiği gayretlere teşekkür amacıyla değiştirdiğini belirten Polat, "Cepheye Giden Yol" kitabında yer alan konuyu özetle şöyle anlattı: "Behiç Erkin'in demiryolları

ımız için yaptığı çalışmalar, 1933 yılında Cumhurbaşkanı Atatürk'ün bir jestiyle ödüllendiriliyor.

Cumhuriyet'in 10. yılı kutlamaları için Onuncu Yıl Marşı yazılırken, Atatürk, tek bir dizeye müdahale ediyor. 'Yurdun her bir tepesinde dumanlar tütüyor' dizesi yerine 'Demir ağlarla ördük, anayurdu dört baştan' dizesini yazdırıyor.

Behiç Bey'e hitaben 'Sizin emeğiniz bu mısra ile daha iyi dile getiriliyor' diyerek kendisini onurlandırıyor. Behiç Bey'e Erkin soyadı da bizzat Atatürk tarafından veriliyor.

Soyadı Kanunu çıktığında 8 Şubat 1935 tarihinde Atatürk, 'Her şart altında kendi doğru kararını verebilen, müstakil fikirli' anlamına gelen Erkin soyadını bizzat ve yazılı olarak veriyor. Bu belge şu anda Devrim Tarihi Müzesi'nde sergileniyor."



Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Müdür Yardımcısı Dr. Necdet Aysal, YOLDER Genel Başkanı Polat'a müzedeki eserlere ilişkin bilgi verdi.

Unutulmaz bir yurtsever: Behiç Erkin

Behiç Erkin 5 Nisan 1876'da İstanbul'da doğdu. Ocak 1894'te Askeri Rüştiye'yi, 1895'te Askeri İdadi'yi, 1898'de Piyade Asteğmen rütbesi ile Harp Okulu'nu ve son olarak da 1901 yılında Harp Akademisi'ni bitirdi. Ordudaki görevine 1902 yılında Selanik'teki Topçu Alayı'nda başlayan Erkin, 1910 yılına kadar Bölük, Tabur ve Alay komutanlıklarında bulundu.

1910 - 1912 yıllarında ise Demiryolu Askeri Komiserlik görevine atandı. Bu görevleri sırasında, Demiryolu kuruluşu ve işletmesi üzerinde yapmış olduğu incelemeleri, 1. Dünya Savaşı sırasında "Demiryolunun Askeri Açısından Tarihi, Kullanımı ve Teşkilatı" adlı kitapta toplayarak, bu alandaki ilk Türkçe eseri yazdı. 1920 - 1921 ve 1921 - 1926 yılları arasında iki dönem de Anadolu - Bağdat Demiryolları Umum Müdürlüğü görevini yaptı. Bu süreçte "Hiç bir Türk işlemez" denilen yıllarda, personelin büyük kısmı gayrimüslimlerden oluşan demiryollarının dilinin Türkçeleştirilmesi, milileştirilmesi gibi birçok konuda öncülük etti.

1926 - 1928 yılları arasında Bayındırlık Bakanlığı da yapan

Behiç Erkin, 1928 - 1939 yılları arasında Budapeşte Elçiliği, 1939 - 1943 yılları arasında Paris Büyükelçiliği görevlerinde bulundu.



Bu süreçte Büyükelçi olarak Fransa'da bulunan Osmanlı Yahudi tebaasından yaklaşık 20 bin kişiyi, Türk pasaportu ile trenlerle, Nazi işgalindeki topraklardan geçirerek, Türkiye'ye getirdi ve özgürlüklerine kavuşturdu.

Asker, bürokrat, milletvekili, bakan ve büyükelçi olarak Türk ulusuna hizmette bulunan Erkin, 11 Kasım 1961'de vefat etti.

Anıtmezarı vasiyeti üzerine rayların sesini sürekli duyabileceği Genel Müdürlük görevine başladığı Eskişehir'de hatların birleştiği üçgende, Konya-Kütahya-İstanbul üçgeni içinde Enveriye İstasyonu'nda bulunuyor.

Behiç Erkin'in yazdığı 1. Dünya Savaşı sırasında "Demiryolunun Askeri Açısından Tarihi, Kullanımı ve teşkilatı" adlı eseri bu alanda demiryolları ile ilgili Osmanlı'da yazılan ilk eserdir.

Bu eserde o zamanki tek toplu ulaşım aracı olan demiryollarının ordu açısından önemini çarpıcı örneklerle açıklamış ve Balkan Savaşı yenilgisini demiryolları açısından irdelemiştir. (Bu bilgi Dilaver Dinç - 2009 - A.Ü. Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü - "Behiç Erkin ve Devlet Demiryollarının Kuruluşu Yüksek Lisans Tezi"nden yararlanılarak derlenmiştir.

Behiç Erkin
8/11/1935 K. Atatürk

Atatürk'ün el yazısıyla "Erkin" soyadını verdiği belge

Bir Öykümüz var...



Faruk DEMİRBAŞ

MALATYA

Güneşin ilk ışıkları, dere yatağı ile kasaba merkezi arasında kurulu garın raylarına vurmuş, fırıncı ilk hamurunu fırına vermiş, çalışanlar işlerine gitmek için kapılarını aralamıştı. Gece boyu şiddetli yağış, dolu dağları vurmuş, dağlarda kendini temizlemek istercesine ağaç, çöp, toprak ne varsa kasabaya indirmişti.

Gün tamamen ağardığında kasabanın çetin bir gece geçirdiği, sokaklarını sel almış evleri su basmış manzaradan daha iyi anlaşıldı.

Mahmut Amca her sabah kendilerini şehre taşıyan ekspresin o uzun korna sesini duyar, öyle kalkardı yataktan. Bu sabah duymamıştı o çok sevdiği sesi.

- "Hayırdır inşallah" dedi, pencereye yöneldi. Evi gara çok yakındı. "Gece çalışması mı yaptı acaba demiryolcular?" diye söylendi kendi kendine.

İstasyon girişinde sarı bir makine belirdi. Arkasındaki vagona bir kanal kazıcı yüklenmiş oto içerisinde 5-10 işçi duruyordu. Çoğu uyumamak için başını zor tutuyordu. Belinde telsizi ile orta yaşlarda bir görevli sarı makineden aşağı indi Mahmut Amca'nın bakışları arasında. Demirden bir kutuyu açtı cebinden çıkardığı anahtar ile ve konuşmaya başladı.

"02 sinyal yol çavuşu Mehmet... Şefim yol saat 06.30'dan itibaren seyrüsefere açıktır. Ben 4. yola gireceğim. Makası yapabilir misiniz?"

"Tamam" sözünü aldıktan sonra, tekrar sarı makineye bindi ve istasyon içine doğru hareket ettiler.

Mehmet Çavuş kırklı yaşların sonlarında, üç çocuk babası bir devlet memuruydu. Mehmet Çavuş istasyonun diğer ucundan henüz gara yeni gi-

İyi ki doğdun çavuşum!

Ek denge tazminatları, yetki ile kullanılacak iyileştirme zammı kulaktan kulağa yayılmış, yol çavuşları bir ümitle maaşlarındaki düzelmenin hayalini kurmuşlardı. Çocuklarına alacakları ayakkabı, mutfak alışverişleri bu haberlere bağlıydı.

ren ekspresi bir kenarda bekledi. Ekspres her zamankinden iki saat tehirlili idi. Belindeki telsiz konuşmalarını dinledi dikkatle.

Hareket memuru makinistle konuşuyordu. Konuşmalarından anladı ki, gece yağın yağmur ciddi teressubat yapmış ama yol ekibi, hepsini temizlemişti.

Mehmet Çavuşun soğuktan buz kesmiş kızarmış kulakları telsize dikkat kesildi. Biri kendine sesleniyordu.

"Mehmet Çavuş! Mehmet Çavuş! Çavuşum poz vagonuna gel."

Telsizden gelen ses poz şefinin sesiydi. Mehmet Çavuş, "Tamam" diyerek istasyonun 7. Yolunda yüzünü dereye çevirmiş vagonlara doğru ilerledi.

Bacasından duman tüten bir vagonun kapı demirlerine tutunup merdivenlerden yukarı attı kendini. Ortada kurulu bir kömür sobası hıncanın yanmaktaydı. Salonda ıslak çizimleri ve yağmurluklarını çıkarmaya çalışan birkaç kişi vardı. Bunlardan biri "Hoş geldin çavuşum" dedi.

Mehmet Çavuş cevapladı: "Hoşbulduk Şefim. Geçmiş olsun, yukarıda çok muydu teressubat?"

"Çoktu çavuşum. Dağda ne varsa indirmiş yarmanın içine." Mehmet Çavuş sohbeti sürdürdü: "Ekspresle mi geldiniz şefim?"

Şube Şefi, "Evet, işçiler diğer çavuşlar kilometrede bindik trene. Siz ne yaptınız?" diye sorunca Mehmet Çavuş gittiği kilometrede aşırı teressubat olduğunu söyledi. "Tren geçecek kadar açtık. Ama tekrar çalışma yapılması lazım" dedi. Şefine yol yenilemesi yapıp yapılmayacağını sordu.

Şube Şefi, "Evet çavuşum 5 tane tren var. Onlar geçecek. Geç de olsa kapatacağız yolu" dedi.

Mehmet Çavuş, bütün gece soğukta yolu seyrüsefere açmak için uğraşmış, uykusuzluk ve yorgunluk arkadaşı olmuştu. Buna rağmen gündüz yol yenilemesinde çalışacağı için hiç üzülmeydi.

Şube şefi ayrılmaya hazırlanan Mehmet Çavuş'u durdurdu. "Çay hazır. Çayını iç, yolu kapatınca beraber çıkarız" dedi. Bir saat içinde poz ekibinin diğer yol çavuşları, kısım şefleri ve poz amiri de vagona gelmişti. Zor geçen gecenin kriterini yaparken, yaşlı çavuşlardan eski günlerde yaşanan bu tür afetleri bir kez daha dinlediler. Yol yenileme programını oluşturdular.

Mehmet Çavuş çayını yudumlarken, biraz utangaç sesle şefine sordu: "Şefim benim telefonuma dernekten, sendikadan bir mesaj geldi. Sen anlarsın. YPK demiş, ek ödeme



demiş. Bize bir şey var mı acaba?"

Şube Şefi, boyası soyulmuş ince küçük telefondaki mesajı dikkatle okudu. Aslında ne olduğunu çok iyi biliyordu. Personelini üzmemek için yine de baktı mesaja. "Nasıl açıklasam? Ne desem?" diye düşündü. Diğer yol çavuşları da söylenecekleri kaçırmamak için dikkat kesildiler. Ek denge tazminatları, yetki ile kullanılacak iyileştirme zammı kulaktan kulağa yayılmış, yol çavuşları bir ümitle maaşlarındaki düzelmenin hayalini kurmuşlardı. Çocuklarına alacakları ayakkabı, mutfak alışverişleri bu haberlere bağlıydı.

Şube Şefi cevap vermeye çalıştı: "Çavuşum, ek tazminatlarda ücret gurupları var. Bu guruplarda yol çavuşu yardımcı hizmetler gurubunda oldukları için en alt seviyeden ödeme yapılıyor. Daha belli değil ama, Genel Müdürlük yetkisi ile zam yapılabilir."

Şube Şefi, "Hayırdır inşallah" deyip yataktan doğruldu. Mesai saatleri dışında çalan telefonlar genelde hayra alamet değildi bu meslekte. "Efendim" diyerek cevapladı telefonu.

Şube Şefi: Çavuşum yemeğinizi yedikten sonra poz amiri sizi acilen toplantıya çağırıyor. Diğer yol çavuşlarını da topla, 20.00'de vagona olun...

Yol çavuşlarının bekledikleri cevaplar değildi bunlar. Bundan sonrasını tahmin edebildiler. Dilekçe verilecek. Dilekçeye olumsuz cevap gelirse mahkemeye gidilebilecek. Mahkeme yıllar sürecekti. Belki kazanılacak. Kazanılsa da verilen fazlası ile geri kesilecek. O yüzden fazla uzatmadı yol çavuşları. "Hayırlısı şefim" dediler.

Şube şefi de kendi açısından muzdaripti. Yıllarca şube şefliğine vekalet etmiş, işyeri müdürlük olmuş, ona da vekalet etmiş. Vekaletin vekaletini yapmış. Hakedişlere gelince yol çavuşlarına verilen cevap ona da verilmişti.

Olumsuz tablodan sıyrılıp "Bismillah" deyip yola çıktı hepsi. Akşam saat 17.00'de cevher treninin geçişine hazır ettiler yolları.

Poz ekibi istasyona çekildiğinde güneş çoktan batmıştı.

Saat 20.00 olduğunda yol çavuşları günün çalışmasından kaynaklanan kirli elbiselelerinden kurutulmuş temiz elbiselerini giymiş saçları taranmış şekilde poz vagonun kapısını çaldılar. Ahçı içeriye buyur etti yol çavuşlarını. Selam verip sandalyelere dağıldı hepsi.

Poz amiri ve şube şefi yüzleri asık, birşeylerden memnuniyetsiz gibiydiler. Bu durum vagona soğuk rüzgarlar estirmişti. Yol çavuşları ne olduğunu anlamakta zorlandılar ancak birşey de soramıyorlardı. Şube şefi konuşmaya başladı.

Şube Şefi: Arkadaşlar, poz amirimiz ekiplerden şikayetçi. İstenilen çalışma olmuyor. Bu size son uyarımız. Ayağınızı denk alın. Poz amiri bu konuşma esnasında bir kaşı yukarıda sert bir yüz ifadesi ile yol çavuşlarını süzüyordu. Otoriter görüntüsü ile her zaman personelin çekindiği bir isimdi. Yol çavuşlarının şaşkın bakışlarının altında bu uyarının nedenlerini anlamaya çalışıyorlardı. Programa göre yolu, tamiratyapmışlar, yolu vaktinde açmışlar ve önceki gecede uyumadan teressubatta çalışmışlardı.

Yol çavuşları bunları düşünürken birden vagonun bütün lambaları söndü. Gıcırdayan mutfak kapısı açıldı. Ahçı üzeri mumlarla dolu yaş pastayı salonun ortasındaki masaya doğru taşıdı. Utangaç bir sesle tek başına, "İyi ki doğdun Mehmet Çavuş" diye mırıldandı.

Mehmet Çavuş, oturduğu yerden ayağa kalktı. Pastanın yanına iştirilmiş "İyi ki doğdun Çavuşum, Poz Ekibi..." notunu görünce, 12 Aralık'ın doğum günü olduğunu hatırladı. Sağına soluna baktı. Az önceki asık suratlar, kalkık kaşlar düşmüş, tatlı bir gülümseme vardı amirlerinin yüzünde. Bir şeyler söylemek istedi söyleyemedi. Kelimeler boğazına dizildi. Bir damla yaş oldu aktı yanaklarından aşağıya. Ve kalktığı yere tekrar oturdu.

Hayatında hiç doğum günü kutlanmamıştı. Kimse ona bir sürpriz yapmamıştı. Amirleri yol çavuşunun ücretini düzeltemedi ama, senede bir gün de olsa onu çok mutlu etti.

Türkiyenin dört bir yerinde çalışan yol bekçisi, yol çavuşu, kısım şefi, şube şefi ve diğerleri...

İyi ki doğdunuz...

Tokmaklama makinesini yıllarca çekici oto sandık, öyle kullandık...

"Tam zeynim açıldı, okul bitti"



Ahmet DENİZ

KONYA

Yıllar önce yolcu bir büyüğümünden dinlediğim hikaye ;

Eğitim öğretim yılı sona ermiş ve dede torunlarını etrafına toplayarak karne durumlarını öğrenmek ister. Torunun birine "nedir durum?" diye sorar.

"Dede, hepsi pekiyi karne-min" cevabı üzerine kocaman bir aferin alır. Diğeri "dede üç pekiyi iki iyi bir de orta var" ona da ortanca bir aferin verir. Sıra son toruna geldiğinde torun şu cevabı yapıştırır. "Dede tam zeynim (zihnim) açıldı okul bitti."

Memuriyete başladığımız ilk yıllarda, velinimetimiz olduğu halde kıymetini bilmekte geciktığımız yol iş makinelerinde görev almaya başladık. Burajın "B" sini, Reglajın "R" sini bile öğrenmemişken onların başında ekip şefi buluvermiştik kendimizi.

Ekeri belli bile olmayan ahşap traversste buraj yaparken traversin parçalanmasında ya da makinenin arızasında hemen operatörlere hain yaftasını yapıştırır, "kasti yapıyor bunlar" derdik. 1800 lü yıllardan kalma elemenin "E" sini rüyasında bile görmemiş yollarda buraj yaparken, agreganın vurması ile makinenin havalanması aynı kadrja şğırmaktaydı. Neden? Biz, operatörler, şeflerimiz hain miydik? Yoo asla! Çünkü bilmiyorduk ki, buraj makinesi hangi şartlarda çalışır, nasıl verimli olur? Bilmiyordukki regülatörün kapasitesini. Bilmiyorduk tokmaklamanın burajdan hemen sonra yapılacağını. Bilmiyorduk agrega yerde kalınca bir krika ile kaldırıp, keşesini iki saatte değiştirip, tekrar işe çıkmayı. Bir hafta yatırırdık makinemizi. Tokmaklama makinesini yıllarca çekici oto sandık ve öyle kullandık.

Neden bilmiyorduk?

Çünkü bu makineleri ilk satın alırken çalıştıracak ve çalışacakların yerine, makinenin ne olduğunu, ne işe yaradığını bilmeyen, ömrü boyunca da bilmesine gerek olmayanlar yurt dışı kurslarına gitti. Kimdi bunlar? Önemli değil ama ilgisiz, alakasız ünvanlar.

Bizler deneye deneye öğrendik bu makineleri yıllar sonra. Ama tam zeynimiz açıldı okul bitti. "Okul bitmeden zeynimizi açmak" maksadıyla MDA'lara dikkat çekmek istiyorum. MDA'ları kullanmak üzere kapasitesi, yeteneği var mı demeden önce Endüstri Meslek Lisesi, sonra lise, sonra ortaokul mezunları, o da olmadı E sınıfı ehliyeti olanları MDA şöförü (pardon Mekanik Vasıta Cihaz Operatörü) yaptık.

Yeterince kurs ve eğitim hak getire. Aynı hataları tekrarlıyoruz. Paldır küldür yollara dalıyoruz. Okul bitiyor...



YAŞAMA SEVİNCİ

Gönül taahhüdüyle çalışmak

Sezgin SEVİNÇ

BALIKESİR

Ne hasta bekler sabahı
Ne taze ölüyü mezar
Ne de şeytan bir
günahı
Seni beklediğim kadar

Necip Fazıl Kısakürek

Oldu...

Çok şükür ki sonunda oldu. İçinden tren geçen yaşam kalabalığında içinden "yol" geçenlerin hayatları, umutları, hayalleri, hayal kırıklıkları da yazılı basın tarihinde yer alacak bundan sonra...

Dışı yürürlükte olanlar kadar göz alıcı olmasa da içi yılların özleminin biriktirdikleriyle dopdolu olacak.

Doğudan batıya, kuzeyden güneye, yıllarını gençliğinin umutlarını, bazen de yüreğimizi burkan olaylar sonucunda hayatlarını demirden bir yola emanet edenler, mevzi kazanmanın ya da kaybetmemenin adımlarını atıyor, yavaş ama emin adımlarla.

Biliyoruz.
Lokomotif ağır.
Vagonlar ağır
Trenler hepsinden ağır.
Ama bilinmeli ki üzerinden 24 saat tren geçmesi için gönül taahhüdü ile çalışırken ray daha ağır, Travers daha ağır, balast hepsinden...

Hayat devam ediyor. Tren tekerleri de durmaksızın dönmeye.

Yine bir yerlerde kilometrelerce yürüyen bir arkadaşımızın yorgun ve şişmiş ayakları olacak.

Bir yerlerde sağanak yağmur altında iki rayı yan yana getirip bekleyen trene geçit verebilmenin sırlı sırlı ama gurur dolu çabaları olacak.

Bir yerlerde iki tren arasına sıkıştırılmış anlarda "az zaman çok iş" gayreti olacak. En güzeli ise artık herkesin, "Haberli olacak"

Selam ve sevgilerimle...

Şube şefinin oğlu



Serdar YILMAZ

ISPARTA

Montunun üzerinde biriken bir parmak karı silkeleyerek eve geç gelmenin hüznü ve korkusuyla daldı içeri. Hemen sobanın sıcaklığını kemiklerine hissettirmek için yanına oturdu, bu arada kahverengi gözleri babasını aradı.

Korkuyordu sormaya çünkü dışarıda kar yağıyordu ve muhtemelen babası yine, ye-

niden kar mücadelesine gitmiş olabilirdi. Sesi titreyerek sordu evdekilere. Aldığı cevapla biraz olsun rahatladı. Babası gitmemişti daha. Yılların tecrübesi ile gecenin ilerlemesine izin vermemiş, akşam yemeğini acele ile tüketip, aile efradının çay tekliflerini geri çevirmiş, zor geçeceğine inandığı bir geceyi alt edebilmek, ertesi gün mesaide teftiş vereceği müfettişine mahcup olmamak için erkenden dinlenmeye çekilmişti. Babası gecenin ilerleyen saatlerine kadar ara sıra dışarıdaki kar yağışını kontrol etmesi, kar yağışının çoğalmasında halinde ona haber vermesi için görev vermişti.

Yağan kar altında dışarıda sigara içmek için bahane üretmesine gerek kalmayacak olan Şube Şefinin oğlu bu göreve hiç itiraz etmezdi. Hatta sever-

di de ama karın ince ince yağması içinde bol bol dua ederdi. Bilirdi ki çok yağan kar onun için de, ailesi içinde uykusuz geçecek bir gecenin habercisiydi. Pınarbaşı-Bozdağ istasyonları arasında bulunan yarmalar hemen hemen her kar yağışında mutlaka mücadele edilmesi gereken, hiçbir şey yapılmaya bile zig zag yapılan, buharlı makinistleri ile Şube personelinin kara demliklerde köz çayı içtiği, doğanın çok güzel manzarası altında, sert hareketlerine karşı amansız ve insan üstü gayretin gösterildiği tarihin tozlu sayfalarında anı olarak kalmış bir mekan.

Telefonun acı sesi duyulunca bütün ailenin yüreği ağzına geldi. Kimse, böyle geç vakit çalan telefonun sesini sevmeydi. Şube Şefi telefonu ikinci kez çaldırmadı.



Hemen birkaç telefon görüşmesi daha yaparak personelinin hazırlanmasını, gerekli malzemelerin temin edilerek sabaha kadar sürecektir büyük bir mücadeleyi başlattı.

İşte yine bir bilinmezlik başlıyor. Ev halkı ile vedalaşılıp hayır duaları alınıyor. Yine soğuk, yine saatlerin çabuk geçmesi için dua edilecek, yine sabahların zor olacağı bir gece.

Aman Allahım! Kimsenin dışarı çıkmak istemeyeceği, sıcak sobanın başından ayrılmak istenmeyen, tabiatın

bütün kinini kustuğu bir gece. Dışarıda kar mı yağıyor, fırtına mı var kestirmek imkansız. Rüzgarın ısıltığı, çığlık olmuş avazı çıktığı kadar bağılıyor.

Görevinin kutsallığı, bütün namüsaitsiz imkan ve şeraitte dahi tekerin dönmesinin şart olduğu amirleri tarafından beynine kazınmış Şube Şefi, doğal bir tepki olarak, kurulmuş bir makine gibi yine yeniden kutsal görevine başlıyordu işte. Babasından her kar mücadelesinin arkasından birçok inanılmaz hikayeler dinlemişti. Çocukluğundan beri dinlediği bu hikayeler beyninde derin izler bırakmış, belki de babasını ertesi gün göremeyecek olmanın düşüncesi bile sabaha kadar uykusuz kalmasına yetecekti. Kimdi bu adam?

Yüzlerce kısım şefinden, şube şefinden kısaca yüzlerce vefakar cefakar demiryolcudan biri. Benim babam...

Ekrem Yılmaz.

Kurtalan'da çalışan Kayaalp ve ailesi çözüm bekliyor



Müdür, çalışanını üşüttü

Siirt'te görevli üyemiz Hikmet Kayaalp, yaşadığı bir sorunu paylaşarak, derneğimizden çözüm konusunda yardım istedi. Siirt'in Kurtalan ilçesinde Devlet Demiryolları lojmanında yaşayan hat bakım onarım memuru Hikmet Kayaalp'in anlattığına göre, oturdukları lojmanın kaloriferleri bölge müdürünün onayıyla kesildi.

Hava sıcaklığının gündüz 0, gece -4 dolaylarında seyrettiği Siirt'te, en küçüğü 2 yaşında olan çocuklarıyla yaşadığı lojmanda donma noktasına geldiklerini kaydeden Kayaalp, acil yardım beklediğini anlattı. Kayaalp, "Bu soğukta neden böyle bir davranış gördüğümüze anlam veremedik. Ben

16 yıldan beri Kurtalan'da görev yapıyorum. İlk defa böyle bir olayla karşılaşıyorum. Müdürümüzün bize bu konuda bir açıklama yapması gerek ancak kendisine ulaşamıyoruz" dedi. TCDD 5. Bölge Müdürü Üzeyir Ülker'in onayı, Emlak İnşaat Müdürü talimatıyla kaloriferlerinin kesildiğini iddia eden Kayaalp, "Talimat verilirken demiryollarında telgraf adı verilen yazışma usulü kullanılmış. Oysa bu ancak tren trafiğini ilgilendiren acil hallerde kullandığımız bir yöntemdir" dedi.

YOLDER Genel Başkanı Özden Polat ise "Üyemizin yaşadığı sorunu dernek avukatımıza ilettik, gelişmeleri sizlerle de paylaşacağız" dedi.

Taekwondo hakemi demiryolcu

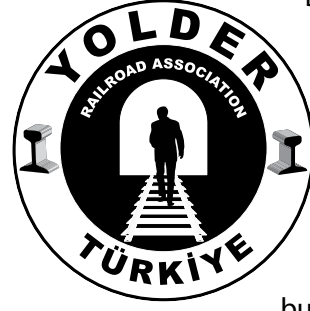


Turhal 415 Yol Bakım Onarım Şefliği'nde görevli, yol ve geçit kontrol memuru Şaban Söylemez, işinden arta kalan zamanlarında Tokat Taekwondo İl Seçmelerinde Taekwondo Hakemliği yaptığını bildirdi.

"Zamanım daha çok olsa bu işin sporunu da yapmak isterdim" diyen Söylemez, ancak hakemliğe fırsat bulabildiğini belirtti. Söylemez, Gazete YOLDERİZ okurlarıyla hakemlik yaptığı bir maçta çekilen fotoğrafı paylaştı.

Yazılarınızı, iletilerinizi bekliyoruz

Gönderin paylaşalım



Değerli YOLDER üyeleri, Bundan böyle hepimizin sesi olacak bir yayın organımız var :

Gazete YOLDERİZ.

Üç ayda bir yayınlamayı planladığımız gazetemizin sayfalarını karıştırdıkça yaptığımız çalışmaların yanısıra sizin gönderdiğiniz yazıları, öyküleri, fotoğrafları ve haberleri de bulacaksınız.

Amacımız, Türkiye'nin dört bir yanında çalışan ya da emekli olmuş tüm yolcuların arasında iletişimimizi sürekli kılmak.

Çektiğiniz fotoğrafları, yazdığınız yazıları bize yollamanızı istiyoruz. Ayrıca gazetemizle yolcularımızın sevinçlerini paylaşmak, üzüntülerine ortak olmak da hedeflerimizden biri...

O nedenle bizleri olabildiğince özel günlerinizden ve kaybettiğimiz yol personelinin haberini edin. Özel gün (düğün, sünnet, doğum, kutlamalar, ziyaretler) fotoğraflarınızı bizlerle paylaşın. Yolda karşılaştığınız bir çiçeğin fotoğrafını, yaşadığınız olayları, acı tatlı anılarınızı anlatın.

Çocuklarınızın demiryollarına ilişkin yazıları, yaptıkları resimleri bizlere gönderin. Biz de Yayın Kurulumuzun seçtiği haberlerinizi, fotoğraflarınızı gazetemizde yayınlayalım.

Haberlerinizi **yolderiz@yolder.org.tr** adresine gönderebilirsiniz. İnternet adresimizi biliyorsunuz: **www.yolder.org.tr**

Sizden ricamız **göndereceğiniz yazılarınızın en fazla 1,5 A4 sayfası (11 pt) boyutunda olması. Fotoğraflarınızın da olabildiğince büyük çözünürlükte olması** ve dijital ortamda gönderilmesi.

Haberlerinizi bekliyoruz. Sevgi ve saygılarımızla...

"Bir mevkiye kavuşabilirsin ama saygıya değil, Bir kitabı satın alabilirsin ama bilgiyi değil." Çin Atasözü

Hepinizin bildiği gibi, önce Isparta, sonra Başkent derken, tebdili mekânda ferahlık vardır diyen derneğimiz, İzmir'de yolcu kardeşlerini çatısı altında toplamaya başladı. Bugüne kadar gelinen süreçte yapılanları; az zamanda çok iş yaptık şeklinde özetlemek mümkün. Şu an derneğimiz 700 kişiyi aşan üye sayısı ile sivil toplum örgütleri arasındaki saygın yerini aldı. Şimdi sıra yolcuların birbirlerine ve büyüklerine seslerini duyurma da dedik. Böylece şu an okuduğunuz YOLDERİZ gazetesi doğdu.

Şimdi hem derneğimizin sesini sizlere ve kamuoyuna duyurabileceği, hem de bilgi alışverişi yapabileceğimiz bir platform oluşturmayı başarmanın haklı gururunu taşıyoruz.

Biz kim miyiz?

Sezginlerimden en neşesinin tanımı daha güzel ama bence; bizler bu tekerleğin dönmeye gönül koyan yüzleriz, yolcularız bütün unvanlarıyla. Bekçileriyiz, çavuşlarıyız, şefleriyiz, mühendisleri, müdürleriyiz. Kendini hemzemin geçidi

olmayan bir yolda iki rayın arasına hapsedenleriz. Yeni yapılan bir yolda bir yaptığı yola, bir de yapacağı yola bakıp mutlu olan insanlarız. Sözüün özü Soner Baş kardeşimin dediği gibi ray ile tekerleğin aşkına yananlarız.

Bu sayfalar hepinize ardına kadar açık. Yazısı, paylaşmak istediği bilgisi, resimleri olan, buyursun gelsin.

Haksızlığa uğradığımı düşünenler, biz yine bir numara olmak istiyoruz diyenler (bunu diyorsak ilk önce bizler yaptığımız işlerle bir numara olacağız, sonrası zaten kendiliğinden gelecektir).

Sıkıntılarımız, ortak paydamız. Hani bilinen fıkradır iki görme özürünün köfte yeme hikâyesi! Bende bütün yolcuları böyle düşünüyorum, işini seven ona gönülden bağlı, Bahadır Batır kardeşimin dediği gibi çocuğu çocuğu bırakıp işine koşan.

İşte bu sahiplenmedir ki şimdiye kadar bu bizim işimiz düsturu ile koşturduk. Hâlbuki bu hepimizin işi. Neticede ortada bir tren var birisi götürcek, birisi sevk edecek birileri de yolunu yapacak. Birileri ödemeleri yapacak. Yani birbirimizle bir kavgamız yok. Bizim



sakirkaya6250@hotmail.com

AYAKTAKİ YOLCU

Ray ile tekerleğin aşkına yananlar...

Şakir KAYA

MANİSA

kavga ile işimiz yok, dairemizi numarası ile bulunduğu yeri aynı kata getirmek, hepsi 1 numarada olsun. Arkadaşlarımız, hak ettiği değerler verilsin. Yaptığımız işle gördüğümüz saygı aynı olsun. Bunun için de yazımın başında ettiğim laftaki gibi bu saygıyı kendimiz sağlayacağız.

Bendeniz de buradan kafanızı ütülemeye devam edeceğim okuduğum müddetçe.

Hem yeni teknolojilerden, hem dertlerimizden, yazacağız hiç bir şey yapamasa da birbirimizi dinleyeceğiz. Bu en çok bana zor olacak, konuşmaktan dinlemeye nasıl vakit bulacağız bilmiyorum. Şaka bir yana yeri gelince iyi bir dinleyici olmasını da biliriz. Farkında mısınız bilmiyorum ama, her

gün hayatımızdan bir şeyler, birileri çıkıyor ya da tam tersi hayatımıza bir şeyler veya birileri dahil oluyor. Daha iki gün geçmeden o duruma alışıyoruz kamırsıyoruz. Ne gittiklerinin ayırdına varıyoruz, ne de nereye gittiklerini bilmiyor, merak etmiyoruz. Her gün önünden geçtiğimiz Laz Bakka'nın en süperinden marketlere yenilerek sessiz sedasız kapandığının farkında bile olmuyoruz. Örneğin; İstasyonumuzdaki kahveci Ahmet ve oğlumun ilk uçuşturmasını yapan Hacı Ahmet Eniştemizse gittikleri yer bilinenlerden. Sadece yürek sızısı ile geride bıraktıkları bize kalanlar. Becerebiliyorsak bir Fatıha yolluyoruz arkalarından ve "nur içinde yatsınlar mekanları cennet olsun" diyo-

ruz. Tabii ki gidenlere karşılık gelenler de var. Bunlardan biri de yeğenlerim Birsen-Tolga Savaş çiftinin uslu delikanlısı, dayısının tatlısı Utku.

Yanisi satırlarımı okuduğunuz ayaktaki yolcu, yolun sonunda; ama meslektaşlarına katkı sağlamak için suya taş atmaya çalışıyor. "Bir şey yapamazsak bile suda halkalar oluştururuz düşüncesiyle, birlik ve beraberlik ruhumuza kendimi zammı yapar mıyım?" diyor. Sizlerden ricası da, hem derneğimizin örütbağ sitesini takip edelim hem de YOLDERİZ'i.

Düşüncelerinizi anlatan elektronik iletilerinizi bekliyorum nasılsa birbirimize raylarla bağlıyız, raylarımız farklı da olsa; eklerinin kimisi kaynak kimisi conta olsa da. Hepinizle nasıl olsa bir gün bir yerlerde karşılaşacağız, bizler yolcular değil miyiz; hacı hacıyı Mekke de, yolcu yolcuyu rayların üzerinde.

Mensubu olmaktan her zaman gurur duyduğum bu büyük ailemin yeni yılını kutlarken 2012 yılında gözlerinize yaş, ayaklarınıza taş değmesin temennileriyle gazetemizin camiamıza hayırlı ve uğurlu olmasını dilerim.

Saygı ve sevgilerimle...



Suat OCAK

ERZURUM

Erzurum..

Ömrümün yarısının geçtiği şehir. Memleketim değil ama, memleketim kadar sevdiğim, hayatımı kazandığım, çocuklarımı yetiştirdiğim, mutlu olduğum şehir... 2005'te aynı hislerle gelmişim, zorluklarını, imkansızlıklarını bilerek ve kabul ederek.

1939-1961 yılları arasında ferşedilmiş, D.39,520 Kg/m.lik 12.00 metre raylı, ahşap ve demir traversli, 283 kilometre yol, diğer ucu Doğukapı..

Ermenistan sınırı.. Yoğun kış şartlarının yaşandığı, her sene yolun kardan kapandığı, hattın bir bölümünün binde 20'nin üzerinde rampa olduğu, dağlık bir arazi ve her türlü risk ve olumsuzluk iç içe. Bir de buna işgücü ve kalifiye elemanda yaşanan sorunları ekleyince durum anlaşılacak sanıyorum.

Öyle ki, Horasan Yol Bakım

Onarım Şefliği'nin 5 yıldır, Sarıkamış Yol Bakım Onarım Şefliği'nin 2 yıldır sorumlu Yol Bakım Onarım Şefi yok. Kimse gelmiyor, kurum da kimseyi göndermiyor. Kötü yerler oldukları için değil. Bilinmedikleri için kimse gelmiyor. İşte şartlar buydu yola koyulduğumuzda.

Yapılacaklar da belliydi. "Yolu Güvenlik Açısından İnsana Bağımlı Olmaktan Çıkarmak." Hep bu hedef doğrultusunda planlamalar yaptık. Projeler ürettik. Arazi ve coğrafya şartlarından kaynaklanan riskleri en aza indirmeli, mümkünse sıfırlamalaydık. Yol kardan kapanmamalıydı. Yola çığ gelmemeliydi. Yola taş düşmemeliydi. Teressübat gelmemeliydi.

Bu noktaları tespit edip gereken tedbirleri almak zorundaydık. Zira her sene mevcudumuz gerek memur personel, gerekse işçi personelde yüzde 10 - 20 azalıyordu. Emekli olanların, nakil gidenlerin yerine kimse gelmiyordu. Riskli havalarda yol kontrolü yapacak elemanı bulmakta zorlanıyorduk artık.

Çok yoğun geçen 7 yılın ardından geldiğimiz noktadan, geriye baktığımda, programladığımız bütün işleri yaptığımız, amaçladığımız hedefe

ulaştığımızı görüyorum...

1.200.000.00 metreküp yarma islahı, 4 parça 585 metre tünel inşaatı, 4 bin 650 metre B.A kar siperi montajı, 15 bin metre balast tutucu duvar inşaatı, 200 metre istinat duvarı inşaatı, 6 metre açıklığın üzerindeki tüm köprülerin tecridi,



Yolun yenilenen bölümünde beton traversler ve 180.00 metrelik raylar üzerinde tren yağ gibi akarken, sadece rüzgarın sesinin duyulduğu bir tren işletmeciliği... Diğer bölümde ise konforlu değil ama güvenli bir işletmecilik..

korkuluklarının yapımı, 15 adet köprüde radye yapımı...

Bunlar, ilk etapta aklıma gelen büyük işler ve bunların yanında onlarca küçük boyutlu iş. Bunlar Altyapıya Dair...

Üstyapı'ya gelince, 70.000,00 metreküp balast ikmali ile yolun tamamının

makinalı tamirâtı, yolun kurplu bölümlerinin tamamının bağlantılarının iyileştirilmesi, 20 bin travers değişimi, 2 bin ray değişimi. 41 adet makas tebdili..

Ve en sonunda, Erzurum - Köprüköy İstasyonları arasında 53 bin metre, Sarıkamış-Selim

noktaları hemen hemen sıfırlandı. Yol artık kardan kapanmıyor. Trenler çığa çarpıyor. Yola artık taş düşmüyor, teressübat gelmiyor.

Yolun yenilenen bölümünde beton traversler ve 180.00 metrelik raylar üzerinde tren yağ gibi akarken, sadece rüzgarın sesinin duyulduğu bir tren işletmeciliği, diğer bölümde ise konforlu değil ama güvenli bir işletmecilik.. Hedeflenen bu idi. Personel mevcudumuz sürekli azalırken, işler ters orantılı olarak artmakta idi. Ancak bu durum bizleri hiçbir hedefimizden vazgeçirmedi. Aksine tüm personelin özverili ve mesai mefhumu gözetmeden, büyük bir heyecan ve şevkle yaptığı çalışmalar ve verdiği katkılarla, bu iş yoğunluğunun üstesinden gelmeyi başardık.

Hep birlikte yaptık tüm bunları..Ve şimdi hep birlikte de rahatlığını ve keyfini sürüyoruz. Yolun tümünün yenilendiğini görmek ise, hepimizin hayali. Hayallerimiz belki, gelecek sene büyük oranda gerçekleşecek, belki bir bölümü ertelenecek ama, bu hayali yaşamak da, gerçekleştirmekte, ertesi seneye taşımak da güzel...

Foto-Öykü / Rıdvan Akgül İner misin? Çıkar mısın?

Yer, Gaziantep, Karkamış. Arkadaşımız Rıdvan Akgül'ün objektifinden bir iniş, çıkış öyküsü... İş makinesi hangi karede iniyor, hangi karede biniyor. Tam bir şaşırtmaca yakalamış arkadaşımız objektifiyle. Eline gözüne sağlık...



Kanal 58'de yayınlanan *Türkü Kervanı* programının yapımcısı Cemal Özcan'la anılara yolculuk...

Halk ozanı Cemal Çavuş, içimizden biri

Türkü sevenler, salı akşamı hangi kente olursa olsun Sivas'da yayın yapan TV58'de kanalındaki, Cemal Özcan'ın programı Türkü Kervanı'nın adeta abonesi olmuş durumdadır.

İnternette arama motorlarında adını tarattığınızda karşınıza yüzlerce videosu, türküleri çıkan Cemal Özcan'ı gazetemizin ilk sayısına konuk ettik. Neden dersiniz, çünkü o bizden biri, bir demiryolcu...

Bugün Sivas'ta yaşayan 3 erkek çocuğu bulunan Özcan'la demiryollarında geçirdiği yıllardan, türkü serüveninden konuştuk.

Cemal Özcan 1950 yılında (eski ismi Zerk'miş) Sivas'ın Kangal ilçesi, Çaltapa köyünde doğmuş.

Ailesinin tek çocuğu olan Cemal Özcan, ilkokulu köyünde son derece zor koşullarda bitirmiş. Ailedeki ekonomik sıkıntıların yanısıra köyde orta öğretim, lise olmaması da Cemal Çavuş'un eğitimini sürdürmesine engel olmuş.

İlkokuldan sonra, 13 - 14 yaşlarında babasının yönlendirmesi ve desteğiyle saz çalmaya başlamış. Düşünlerde, konserlerde, cem törenlerinde babasına eşlik eden Cemal Çavuş yaşamı boyunca babasından çok etkilendiğini ve onu örnek aldığını belirtiyor. "Köyde adeta bir sivil hakim olarak tanınan babam, adaletli, hoş görülü, haksızlığın karşısında ölene dek dik durmuş bir adamdı" diyor.

İlk durak Sivas - Divriği

Gençlik yıllarında tarlalarda çalışan, tarımla uğraşan Özcan, askerlik sonrası, 1974 yılında düz işçi olarak demiryollarında çalışmaya başlıyor. İlk çalıştığı yer, TCDD 4. Bölge, İşletme Yol Dairesi'ne bağlı Sivas - Divriği arasındaki poz yenileme çalışması oluyor.

Bu işte 4 yıl boyunca çalışan Cemal Özcan, 1979 yılında açılan yol bekçiliği sınavına giriyor. Sınavı kazanarak demiryollarında yol bekçisi olma hakkını kazanıyor.

Ayvaz İstasyonu'nda 1,5 yıl yol bekçiliği yaptıktan sonra Sivas'a köyündeki Bozarmut



İstasyonu'na atanıp, kendisine yeni bir yol çiziyor. Devamını Cemal Çavuş'un kendisinden dinleyelim:

"Köyümde bulunan Bozarmut İstasyonu'nda 1990 yılına kadar bekçilik görevini devam ettirdim. Daha sonra yol çavuşluğu imtihanına girerek kazandım.

Adapazarı'ndaki Çavuş kursunu başarıyla bitirdim. Bozarmut İstasyonu'na yol çavuşu olarak döndüm ve görevime devam ettim. 2004 yılına kadar görevimi en ufak bir sorun olmadan başarıyla sürdürdüm. Otuz yıllık çalışmamı tamamladım ve emekli oldum."

Ayvaz İstasyonu'nu unutamam...

Cemal Özcan'a demiryollarında görev yaptığı süreçte en çok etkilendiği görev yerini sorduğumuzda yanıtı Ayvaz İstasyonu oluyor. İstasyonda tek başına çalışmanın verdiği heyecanı ve sıkıntıları yıllar geçse de unutamadığını söy-

GARDAŞ

*Birgün beni gurbet elde
Öldü diye duyan gağdaş
Yavrulara hasret kalmış
Oldu diye duyan gardaş*

*Çeke çeke dert bitmezki
Halimden kimse bilmezki
Felek yüzüme gülmezki
Garip diye duyan gardaş*

*Dertli Cemali böyle yazar
Gün gelir yaralar azar
Gardaşlarım bana küser
Barışır mı bilmem gardaş*

lüyor.

Cemal Özcan, işçi olarak çalıştığı yıllarda Köroğlu-Bozarmut İstasyonu arasında meydana gelen çığ felaketinden söz ediyor. Bu felakette üç arkadaşının çığ altında kaldığını anımsatan Cemal Çavuş, çığ nedeniyle büyük maddi kayıp oluştuğunu da anlatıyor.

Üç telli sazla başlayan yolculuk

Yazımızın başında söz ettiğimiz gibi Cemal Özcan'ın türkülerle sazla olan yolculuğu ilkokul çağlarında başlıyor. Kendisine ilk sazını, etkilendiği sanatçıları ve program yapımcılığına kadar yaşadığı süreci soruyoruz. Cemal Özcan şunları anlatıyor:

"Türkü söylemeye ilkokul çağlarında üç telli bir sazla başladım. Ailemde ise bu işi yapan kimse yoktu. Kendi çalışmam ve azmimle başladım. Benim türkü söyleme isteğimi gören babam ve köylümüz İbrahim Berk çok des-

tek verdi bana. İlk sazımı babam, Malatya'da bulunan, yakın köylümüz saz yapım ustası Cafer Bakır'dan almıştı.

Davut Sulari, Aşık Daimi Feyzullah Çınar, Mahmut Erdal gibi üstatlardan feyz aldım."

Kasetler ve televizyon programları

Cemal Özcan demiryollarında çalıştığı yıllarda da arkadaşları arasında saz çaldığını, sohbetlerde hep birlikte türkü söylediklerini anımsıyor. Özcan emekli olup profesyo-

Özcan yaptığı programla, Sivas'ın, Sivaslı'nın gelenek-göreneklerini, kültürel özelliklerini seslerinin duyulduğu her yere iletmenin çok özel bir duygu olduğunu söylüyor. Derlediği türkülerle büyük ilgi gören Özcan, yurt içi ve yurt dışında bir çok organizasyona katıldığını, programları sayesinde yıllardır görmediği demiryolcu arkadaşlarıyla da buluşma olanağı bulduğunu anlatıyor.

Kültür Bakanlığı halk ozanı olduğunu belirten Cemal Özcan, "Aynı zamanda Ankara



nel sanat yaşamı başladığında ise çıkardığı 8 kasetle, sesini daha geniş kitlelere duyuruyor.

Bu süreçte kaset çalışmalarının yanısıra yerel kanallara, radyo programlarına konuk oluyor. Mersin Kanal 2000, Sivas SRT kanallarında bir süre sonra programlar yapmaya başlıyor. Cemal Özcan son 5 yıldır Sivas'ın en çok izlenen kanallarından birisi olan tv58'de yapıyor programlarını.

Ozanlar Derneği, Sivas Aşıklar Derneği üyesiyim" diyor.

Trenler ve türküler

"En çok üzüntülü ve sevinçli zamanlarımda türkü söylemeyi seviyorum" diyen Cemal Çavuş Türk Halk Müziği'nin kendisi için anlamını şöyle anlatıyor: "Türk halk müziği bana halkın duygularını, yaşantısını, acılarını, sevinçlerini, kardeşliğini, dostluğunu vatanseverliğini yansıtıyor."

Cemal Çavuş'a trenlerle ilgili bir bestesi olup olmadığını da soruyoruz, şunları söylüyor: "Bizim içimizden kara tren ismi, sesi dumanı gönlümüzden gitmeyecek. 'Kara tren sesin gelir uzaktan' türküsünü besteleyip düzenledim. Trenlerle ilgili çok sevdiğim türkü, kendi türküm ve kolum olan Vahit Çetin'in yazmış olduğu türküdür.

*Kara tren gelir geçer dağ gibi,
Ağaçlar yeşerir yeşil bağ gibi
Kara tren gelir geçer dağ gibi
Akar gider coşkun ırmak,
Yağ gibi...*



Kar yolları kapatsa da, tekerlek her koşulda dönüyor

Kar yolları kapattı haberleri kış mevsiminde haberlerde en çok duyduğumuz sözler. Ağır-lıkla kara ve hava ulaşımını etkileyen kar yağışı, demiryolları için ulaşma engel değil. Demiryolcuların kar yağışı öncesi yaptığı hazırlık çalışmalarının bunda büyük önemi var.

45. Yol Bakım ve Onarım Müdürü Suat Ocak'ın gönderdiği fotoğraflar çalışmalara ilişkin fazla söze gerek bırakmayacak nitelikte.

Karla mücadele yıl boyu

Yapılan yenileme çalışmalarıyla demiryollarında yük ve yolcu taşımacılığının arttığı bir dönemde hem güvenli hem kesintisiz bir yolculuk ve taşıma için karla mücadele ve çığ düşmelerine karşı önlem alınması önem taşıyor.

İstasyonlarda makasların, hatların, limit taşlarının, katarların, emniyet tesisatı ve makas tahrik tellerinin (kanal ağızları, makara ve ağırlıkları, sinyal lambaları ve ileri ihbar lamba-

ları), döner köprü ve levhaları, hemzemin üst ve alt geçitler, peron istasyon, bina, ambar ve istasyon yolları kardan temizlenmesi gereken tesisler.

Karın cinsi önemli

Kış ayları boyunca kaba kar, tipili kar, yüksek fırtına (bora) kar, sürgün kar demiryolcuların en çok karşılaştığı kar çeşitleri. Karın cinsi, temizleme işlemi yapılırken önem taşıyor. Yoğun mevsimde karın ulaşımı engellemesi ancak kar temizleme makinelerinin yardımıyla önleniyor. Çalışma hızı 5km/saat olan kar temizleme makineleri lokomotifle itiliyorsa çalışma hızı 10 km/saate kadar çıkabiliyor.

İşçilerin kar temizliği

1 Mayıs tarihine kadar işletmeye hazır halde bulunduran kar temizleme makineleri, iş bekleme süresinde haftada bir kontrol edilip çalıştırılıyor. Bu süreçte yakıt depoları dolu,



akümülatörleri şarjlı olarak tutuluyor.

Kar yüksekliğinin fazla olmadığı ya da karkürer makinesinin bulunmadığı durumlarda kar temizleme çalışmaları işçi gücüyle gerçekleştiriliyor. İşçiler, kotu sıfır olan yerlerde de önemli işleve sahipler. Ortam uygunsa trenler geçtikten hemen sonra karda bıraktıkları iz ve çıkıntıları kaldırıyor, raydan yüksek kalan kar çıkıntılarını kesiyor. İşçilerin gece kar temizliği yapması ise son derece tehlikeli olduğu için pek istenmeyen bir durum.

Kar siperleri

Kar temizliği yapan işçilerin bu sırada el ayak, parmak ve kulak donmalarına karşı çok ciddi koruma önlemleri de alması gerekiyor. Donma söz konusu ise ekiptekilerin ne yapacağını bilmesi de önlem almak kadar önemli.

Demiryolunun karla kaplanmasını engelleyen önlemlerden birisi de kar siperleri. Doğal ve yapay olarak hazırlanan siperler aynı zamanda yola çığ ve yağışlı zamanlarda taş düşmesine de engel olan setler.

Rotatif yolları açıyor



Kar siperleri, demiryolcular için çok önemli bir kış hazırlığı



İstasyon yolları kardan temizleniyor



Mobil demiryolu aracı



ÖNCE GÜVENLİK

Tecrübe acımasız bir öğretmen...

Aytekin Hakan AYDIN

Danışman

"Tecrübe çok acımasız bir öğretmen; önce sınavı yapıyor, dersi sonra öğretiyor."
Vernon Law

"Akıllı insanlar başkalarının tecrübelerinden istifade ederler. Akılsız insanlar ise kendi tecrübelerinden."
Çin Atasözü

Sayın YOLDER Üyeleri,
Niçin İş Sağlığı ve Güvenliği konusunun üzerinde bu kadar durduğumuzu sanırım uzun uzun atlatmaya gerek yok. Başlıklar ve basında yer alan haberler bunu çok açık bir şekilde anlatıyor.

Basında yer alan haberlere bakınca birçok iş kazasının birbirine çok benzediğini, önlemler alınarak bu kazaların tekrarının engellenebileceğini göreceksiniz.

İşte bir haber...

"Lübnanlı ünlü yönetmenin akıl almaz ölümü... Haydarpaşa Garı yanınca, klip çekimine geldiği Alsanca Garı'nda yüksek gerilime kapıldı."

Ve bir başkası.... İzmir'in "Ödemiş İlçesi'ndeki bir alüminyum doğrama atölyesinde kalfa olarak çalışan 18 yaşındaki Ömer Karlı, çalışmak için gittiği inşaatta ölü bulundu. Karlı'nın elindeki alüminyum profilin inşaatın yakınından geçen yüksek gerilim hattına değmesiyle akıma kapılıp, yaşamını kaybettiği belirlendi."

İki olayın oluş biçimi ne kadar da benzer değil mi?

İş dönüşü evlerimize, sevdiklerimize sağ salım varmak, huzur içinde yastığımıza baş koymak için iş güvenliğine dair önlemler almak ve uygulamak çok önemli.

YOLDER'in faaliyete geçtiği ilk günlerden beri derneğimizin iş sağlığı ve güvenliği konusunda da bir şeyler yapılması gerektiğine inandım. Başkanımızın ve yönetim kurulunda yer alan üyelerimizin de samimi bu çabalarını desteklemesi beni daha da şevklendirdi.

Bu çabalarımızın sonucunda da ilk olarak İzmir'de eliye yakın üyenin katılımı ile iş güvenliği ve sağlığı konusunda bir eğitim düzenledik. Ayrıca derneğin web sayfası www.yol-

der.org'da forum bölümünde "İŞ GÜVENLİĞİ" başlığını açtık. Sizlere konu ile ilgili yararlı olacağını düşündüğümüz bilgileri "İş Güvenliği ve Risk Değerlendirme Eğitimi Notları", "İş Güvenliği Mevzuatı", "Yaşanan Kazalar - İstatistikler", "Basında İş Güvenliği - Kaza Haberleri" başlıkları altında ulaştırmaya çalıştık.

Farkındalığın artırılması konusundaki çalışmalarımızın da meyvelerini vermeye başladığını düşünüyorum. Bu konuda yayınlanan emirler ve iş arkadaşlarımızın iş güvenliği ve sağlığına dair önlemleri uygulamak konusunda daha duyarlı davrandıklarını düşünüyorum.

İş güvenliği ile ilgili eğitimi düzenleme kararından sonra eğitimin içeriği konusunda en çok zorlandığımız konu, sizlerin işkolu ile ilgili kazalara ve bunlarla ilgili istatistiklere ulaşmak oldu. Bu konuda bulabildiğimiz kaynaklar oldukça sınırlı idi. Ciddi yaralanma ve ölüm dışındaki birçok küçük olay günlük akışın bir parçası olarak kabul edilmiş ve kayıtlara geçmemiş. TCDD'nin web sayfasında duyurular arasında ise "78479 sicil nolu işçi Murat Çırak iş kazası geçirmiştir" şeklinde oldukça yüzeysel bir bilgi var. Oysaki detaylı inceleme ve sonuçları gelişmiş ülkelerin demiryolu teşkilatlarının kaza raporları şeklinde yayınladıklarını görüyoruz.

Bu nedenle çevrenizde yaşadığımız kazaları, iş güvenliği konusunda yaşadığınız, gördüğünüz tehlikeleri bu başlık altındaki foruma yazarsanız, bir veri bankamız oluşur.

Lütfen siteyi kullanan arkadaşlar kullanmayan/kullanma imkanı olmayan arkadaşlarını da uyararak iş kazalarını, kazaya ramak kalma durumlarını buraya kaydedelim.

Kazasız, sağlıklı çalışmalar diliyorum.

Demiryollarında çare tükenmez

Yol personeli, yaratıcı gücü ile imkansızlıkları bir şekilde aşar. Bu cefakar kesimin yazı ve kışı yoktur. Tabiri caizse trenler bu personelin sırtından geçer. Demiryolunun olmazsa olmazlarıdır. Ama adı pek az anılır. Yok denecek kadar az... Sıkıntısını içine atar. Akşam amirinden habersiz evinden bile ayrılamaz, cumartesi, pazarı, bayramı bile yoktur.



• Hasan Yıldız

Yukarıdaki fotoğraf biz demiryolcuların çok iyi bildiği bir karedir aslına bakarsanız. Özetle "ray taşımayı" anlatır bu fotoğraf.

Ray taşıma nedir peki?... Kısaca demiryollarında "çare tükenmez" cinsinden bir kesittir.

Acil durumda kısıtlı imkanlarla ray nasıl taşınır?, işte bu fotoğraf basit bir şekilde bunu anlatır...

Bu karenin nerede çekildiği belli kuşkusuz ama kullanmak istemediğim için burada belirtmiyorum.

Fotoğrafta gördüğünüz yolcu vagonetleri de adi vagonet de bir bakıma trenciliğin şanındandır.

Takım çavuşunun (hat bakım onarım memuru) öncülüğünde işçi arkadaşlarımızın katkılarıyla yaptırılan motorlu vagonetlerin ve trenciliğin şanıdan olan arkasına bağlı adi vagonetin üzerine konulan 12 metrelik ray, itinalı bir şekilde yüklenecek 8 kilometre ileride bulunan kırık kaynağın ıslahı için ancak böyle taşınabiliyor.

Bu bir eksilik mi?

Hayır. Çünkü aynı ekibin mobil aracı mevcut ama o anda boş vagon bulunmadığı için bir çözüm üretilmesi gerekir.

Rayı sürüyerek götürmenin de karayolu açısından sakıncası olduğundan dolayı ancak bu şekilde götürülebiliyor.

Konunun asıl espirisi yol personelinin yaratıcı gücü ve imkansızlıkların nasıl aşıldığıdır. Bu cefakar kesimin yazı ve kışı yoktur. Tabiri caizse trenler bu personelin sırtından geçer.

Demiryolunun olmazsa olmazlarıdır. Ama adı pek az anılır. Yok denecek kadar az... Sıkıntısını içine atar. Akşam amirinden habersiz evinden bile ayrılamaz, cumartesi, pazarı, bayramı yoktur.

Sosyal yaşantısı sıfırdır.

Yorgunluğunu atamadan tekrar yorulur.

Hava sıcakmış, yağmur yağıyormuş, kar varmış, fırtına varmış önemli değil. Yeter ki o paralel iki demir örtülmesin.

Bunun yanında tek başına vatan kurtaran aslanlar vardır omuzunda sevda yükü. Anah-tarı boynunda, azığı yolların efendisi gözcüsü optik cihazı velhasıl herşeyi olan bazı bölgelerde hizmetine lüzüm görülmeyen yol bekçileri...

Daha fazla detaya dalmayın gerekliliğini görmüyorum. Böyle bir servisin varlığını herkes bilir de çoğu kimse görmez. Dört kişiyle nasıl yüklendiği önemli değil ama. Çözumsuzlük kavramını sözlüklerinde bulundurmayan demiryolcu için taşınması gereken bir ray işte böyle taşınır...

Turgutlu yol yenileme





Ömer Tolga SÜMERLİ

Elektrik Teknisyeni

Öncelikle tüm yol persone-line saygılarımı sunar, Gazete YOLDERİZ'e başarılar dilerim. İnternet'te, dernek forumumuzu takip edenler, beni az çok bilirler. Genelde, yazı ve araştırmalarım, yol yapım ve onarımında kullanılan teknolojilere aittir. Gerçi bu yazımda da teknolojiye değinmeden duramayacağım.

Neticede, iş güvenliğinde, teknolojik gelişmeler önemli bir yer tutmaktadır. Fakat, çok basit bazı önlemlerin, göz göre göre uygulanmaması ve sadece yönetmeliklerde yer bulması gibi durumlar, haliyle, "iş güvenliği nerede?" sorusunu sorduruyor. Yönetmeliklerin hazırlanması elbette ki güzel ve yerinde.

Fakat iş, kağıtta kalsın. Öncelikle eğitim, ardından uygulama ve kontrol. Eğitimde kıpırdanmalar başladı, uygulama ve kontrolde ise hala sorunlar var.

Üyesi olduğum bir internet platformunda paylaşılan bir fotoğraf ve bu fotoğraf üzerine düşündüklerim, bu yazıyı yazmamda itici bir güç oldu. Gerçi nereye baksam, iş güvenliğinin lafta, kağıtta ve tabelalarda kaldığını görüyorum. En basit örnek, oturduğum evin karşısında inşaat var. Tel çitlerin üzerindeki tabelalarda, baret, gözlük, eldiven takılması gibi uyarılar asılmış. Tabi bu tabelalar denetimler için. Tabelalardaki uyarıları, amiyane tabirle takan var mı? Yok. Aylardır o inşaat sürüyor, ben, hiçbir işçinin bu zamana kadar bunları kullandığını görmedim. Denetim zamanında da işçileri görmedim.

Gelelim bize, demiryolcularının durumuna...

Görmüş olduğunuz gibi, bir ray kaynağı çalışması. Yer, Arifiye batı tarafı. Muhtemelen taşeron firma çalışanları. Böyle düşünmeme sebep, ne araçta, ne de çalışanların üzerinde TCDD ile ilgili herhangi bir emare bulunmamakta.



İşlem aynı, ray kaynağı çalışması. İki resim arasındaki benzerlikleri bulmaya çalışalım. Soldaki fotoğraf İngiltere'den. Sağdaki fotoğraf ise güzel ülkemizin bir köşesinden, bizden bir yol çalışması. Ray kaynağı yapılıyor. İpucu vermeye gerek var mı sizce?

Şimdi başka bir resim, bu da İngiltere'den bir ray kaynağı çalışması. Gazetelerin bulmaca eklerinde veya bulmaca kitaplarında, "iki resim arasındaki farkı bulun" cinsinden bulmacalar olur. Burada da iki resim arasındaki benzerlikleri bulmaya çalışalım.

Her iki resimde ray var. Kaynak makinesi farklı olsa da var. Bir de insanlar var. Benim görebildiğim bu kadar. Peki, Arifiye'deki çalışma ise, İngiltere'deki nedir? Veya tam tersi...Olur ki, Arifiye'deki arkadaşların eline, hasbel kader bu yazı geçerse, lütfen alınmasınlar, amacım ortadaki bir yanlışlığı vurgulamak.

Fotoğrafa ilk baktığımda, hani ortada demiryolu olmasa, sanki bir piknikteyiz de, ortada mangal yapılmış gibi bir hava var. En azından, bende öyle bir izlenim oluştu. Neden mi? Arkadaşlarımızın pantolonları var. Gerçi yanmaya ne kadar dayanıklı orası belirsiz. Neyse. Bir arkadaşın üzerinde iş montu var. Fakat o montunun önü açık, kazağı pantolonun üzerine çıkmış. Diğerlerinde o da yok. Gözlük, baret? Hak getire. Eldiven deseniz, eh işte...

İngiltere'deki çalışmaya bakıyoruz. Baret var, gözlük var, hem de yüksek ışığa duyarlı olanlarından. Arkadaki çalışanın gözlüğü parça sıçraması korumalı saydam yapıda. Giysiler tulum şeklinde boydan korumalı. Özellikle taşıma ve kaynak işlerinde çalışanların, yüksek ısıya bir süre dayanıklı tulumların giyilme mecburiyeti var. Her iki çalışanda da eldiven var. Şimdi haklı olarak diyeceksiniz ki, hep mi yurt dışındakiler iyi?

Oralarda kurallara uymayan yok mu? Olmaz olur mu? İşte, yine İngiltere'den bir örnek. Başta baret yok, tulumun

Yönetmeliklerin hazırlanması elbette ki güzel ve yerinde. Fakat iş, kağıtta kalsın.

Öncelikle eğitim, ardından uygulama ve kontrol. Eğitimde kıpırdanmalar başladı, uygulama ve kontrolde ise hala sorunlar var.

APT1500R Plasser & Theurer'in En Yeni Kaynak Makinesi... Ne alev var ne duman...



önü aşağıya kadar açık, eldiven sigarayı tutmasına mani olsa gerek, o da yok. Yine de bir ısıya dayanıklı tulum ve yine ısıya dayanıklı ve yüksek ışığa duyarlı gözlük var. Peki iş sırasında, oldu ki, bu arkadaşın eli veya başı yansa veya başka bir kötü durum olsa ne olur? İş güvenliği yönetmeliklerine uygun donanımlar, çalışma sahasında var ve bunlar çalışan tarafından kullanılmıyorsa, ilk önce o işin başındaki kontrolör hesaba çekilir. Kontrolör diyorum, oradaki tanımlar bu ve benzeri tanımlamalar. Kontrolör, bu tedbirleri uygulamak zorundadır.

Uygulatmaz ise, yaralanan işçi için, sigortanın ödediği hastane masrafları kendisinden tahsil edilir. Tabi, tedbirsizlikten, hakkında açılacak davayı kaybeder kaybetmez. Ayrıca, işin bitme süresinin uzamasıyla ilgili kayıplar da talep edilecektir. İş güvenliği yönetmeliğindeki donanımlar, iş sahasına gelmemişse, kontrolör işi başlatmayabilir. Sorumluluk, o donanımları getirmeyendir.



Otomatik makineler ile yapılan kaynak. Ona şimdi değinmeyeyim. Fakat fotoğrafını göstermeden de duramayacağım. Ne alev var ne duman. Hızlı ve güvenli. APT 1500 R Plasser & Theurer'in En Yeni Kaynak Makinesi, afedersiniz Kaynak Robotu. (Kendileri öyle diyor)

Bu önlemleri, İngiltere örneğindeki gibi uygulamaya yolları var. Bir de, özellikle demiryollarında özelleşmenin hız kazandığı, taşeron kullanımının artmaya başladığı bu dönemlerde, konunun hassasiyeti daha da artmaktadır.

Yazımın başlangıcındaki inşaat örneğinde veya Arifiye'de çalışanların durumu, bu hassas konunun, şirket yetkililerinin inisiyatifine bırakılmaması gerektiğinin açık bir göstergesi olarak karşımıza çıkmaktadır.

Neticede, iş güvenliği hususları, kağıtta, internette kalsın, sahada da uygulansın.

Bunlar sürekli dile getirilsin ki, yaptırımlar uygulanmaya başlasın, kazalar olabildiğince engellensin.

Kazasız günler ve işlerinizde kolaylıklar dilerim.



Dışarıdaki örnekler hep iyi mi diye soruyorsanız, buyrun kötü bir örnek çalışma. Baret kullanmayıp, eldiven giymeyen işçinin durumu kontrolörün başını ağrıttak bir durum.



Hakan VATANDAŞ

Avukat

hakanvatandas@yahoo.com

Bu ilk sayımızda sizlerle paylaştığımız kısa - özet çalışmamızda idari başvurunun tanımı, kısaca tasnifi ve süreleri üzerinde durmaya çalıştık.

İdare hukukunda süreler kesindir ve mahkemelerce kendiliğinden dikkate alınır.

Uygulamada da sürelerin geçmiş olması ve süreleri riayet etmeme nedeni ile hak kayıplarını yaşamaktadır.

Söz konusu hak kayıplarının önüne geçilmesi açısından bu yazının faydalı olacağını umuyorum.

Başvuru süreleri, hangi durumlarda doğrudan dava açılabilirliği, hangi durumlarda zorunlu başvurunun söz konusu olduğu kapsamlı bir konu olduğundan, ileriki sayılarımızda ele alınacaktır.

İdari başvuru ne demek?

Başvuru, sözlük anlamı olarak bir işin yapılması bir beklentinin gerçekleşmesi için yetkili kişi yada makamlara istek, dilek ve şikayetlerini iletmesidir.

Hukuki açıdan başvuru ise, bir hukuk öznesinin diğer hukuk öznesine dilek, talep, arz, rica, itiraz ve şikayetleri-

ni iletmesine başvuru denilmektedir.

İdari başvuru türleri

Başvuruların tasnifi ise farklı şekillerde ve farklı unsurlarda karşımıza çıkmakla birlikte, bu yazımızda özellikle, üyelerimizin de uygulamada sıkça görebileceği iki türe ve bunlara ilişkin sürelerle değineceğiz. Özellikle idari bir eylem ya da işlemin varlığının olup olmamasına göre ikili bir ayrıma gideceğiz.

1- Hiçbir İdari İşlem ya da Eylem Yokken Yapılan Başvurular : 2577 Sayılı İdari Yargılama Usulü Kanunu'nun 10. maddesinin birinci fıkrası şöyledir:

"İlgililer, haklarında idari davaya konu olabilecek bir işlem veya eylemin yapılması için idari makamlara başvurabilirler." Askeri Yüksek İdare Mahkemesi Kanunu 35/b maddesi de paralel bir düzenleme içermektedir.

"İlgililer, haklarında idari davaya konu olabilecek bir eylem veya işlemin yapılması için idari makamlara başvurabilirler. Bu halde yetkili makamlar en çok altmış gün içinde bir cevap verirler.

Bu süre içinde cevap verilmez ise, istek reddedilmiş sayılır. İlgililer altmış günün bitiminden itibaren idari dava açma süresi içinde Askeri Yüksek İdare Mahkemesi'nde dava açabilirler. Dava açılmayan haller ile davanın altmış günlük süre geçtikten sonra açılması sebebiyle dilekçenin reddi halinde, altmış günlük sürenin bitmesinden sonra cevap verilirse, bunun tebliğinden itibaren dava açma

Üyelerimizden dileğimiz hangi konuda olursa olsun dilekçe vermekten, başvuru yapmaktan çekinmemeleridir. Dernek olarak yanınızda olduğumuzu bildirir, her türlü başvuru hazırlığınız, başvuru neticeniz hususunda işbirliği içinde kalmamızı ve irtibatı koparmamamızı dilerim.



süresi yeniden işlemeye başlar. Müracaatçıya kayıt tarihi ve sayısını gösterir imzalı ve mühürlü pulsuz bir alındığı kağıdı verilir."

Madde hükümlerinden de anlaşılacağı üzere, ortada hiçbir idari işlem veya eylem yokken yapılan idari başvurular ile, idare tarafından bir şeyin yapılmasını veya yapılmamasını yahut bir şeyin verilmesini talep edilebilir.

Örneğin, görev yerinden memnun olmayan bir kimse görev yerinin değiştirilmesini talep edebilir. Burada ortada idarenin bir eylemi ya da işlemi yoktur. Burada başvuruya ilişkin herhangi bir süre de söz konusu değildir. Ancak değinmemizde fayda vardır ki, bu örneği idare tarafın-

dan görev yeri değiştirilmesi işlemine karşı yapılacak başvuru/açılacak dava ile karıştırmamak lazımdır. Çünkü ilk örneğimizde, ilgili kişi X şehrinde görev yaparken Y şehrine atanma talebinde bulunduğu idarenin herhangi bir işlemi yoktur. Ancak ikinci örneğimizde ise idarenin atama işlemi söz konusudur. Bunun gibi, kanunlarda ve ilgili mevzuatta yer almak kaydı ile kişiler kendiliğinden başvuru yapabilir. Başka bir örnek verecek olursak, lojmanın akan çatısının onarılmasını talep edebilir, kanunen almayı hak ettiğini düşündüğü fazla çalışma ücreti talebinde bulunabilir, soğuk iklimde çalıştığından fazladan kıyafet talebinde bulunabilir vb.

Burada önemli olan husus görevimizle ilgili, kanunlardan ve mevzuattan doğan her türlü talebimizi idareye iletebileceğimizdir. İdareden talepte bulunmak, idarenin söz konusu talebi kabul zorunluluğunda olduğu anlamına gelmeyeceğinden, talep kabul ve red edilebilir ya da hiç cevap dahi verilmeyebilir. Burada bizim yaptığımız başvuru karşısında idarenin olumlu ya da olumsuz veya zımni bir işlemi oluşacağından söz konusu işleme karşı aşağıda değineceğimiz sürelerde dava açmamız mümkündür.

2- İdari Bir İşlem ya da Eylem Üzerine Yapılan Başvurular: Yukarıdaki bölümde açıkladığımız gibi burada da, yapılan idari başvurular ile, idare tarafından bir şeyin yapılmasını veya yapılmamasını yahut bir şeyin verilmesini talep edilebilir. Ancak söz konusu başvuru nedeni idarenin yapmış olduğu bir işlem ya da eylemdir.

Yukarıda verdiğimiz görev yeri değişikliği başvuru örneğinde, idarenin bir atama işlemi varsa, duruma göre doğrudan dava açılabilirliği gibi, bu duruma karşı da başvuru yapılabilir.

Başka bir örnek verecek olursak, trenin çarptığı kişi ya da mirasçısı idareden zarar talebinde bulunabilir. Bu durumda idarenin bir eylemi söz konusudur. Ya da idare tarafından diğer personellere oranla size ya da sizin görev yaptığınız unvandaki kişilerin maaşlarına daha az zam yapmışsa bu durumda söz konusu işleme, karşı başvuru yapılabilir.

Burada alanımız kısıtlı olduğu için kısaca değinmeye çalıştığımız başvuru tanımı ve tasnifi hususunda, üyelerimizden ricam hangi konuda olursa olsun dilekçe vermekten, başvuru yapmaktan çekinmemeleridir.

Dernek olarak yanınızda olduğumuzu bildirir, her türlü başvuru hazırlığınız, başvuru neticeniz hususunda işbirliği içinde kalmamızı ve irtibatı koparmamamızı dilerim.

Hangi durumlarda doğrudan dava açılabilirliği, hangi durumlarda zorunlu başvurunun söz konusu olduğu kapsamlı bir konu olduğundan, ileriki sayılarımızda ele alınacaktır.

Kaynak: Yıldırım Ramazan, İdari Başvurular, Konya, 2006.

Hakkınızı kaybetmemek için bu yazıyı mutlaka okuyun...

İdari yargıya başvurma belli bir süreye bağlanmıştır. Bu süre geçtikten sonra idari işleme yada eyleme karşı dava açma olanağı ortadan kalkar.

İdari Yargılama Usulü Kanunu'nun 7. maddesine göre dava açma süresi "Danıştayda ve idare mahkemelerinde 60 gün ve vergi mahkemelerinde otuz gündür." Yazılı bildirim durumunda dava açma süresi yazılı bildirimin yapıldığı tarihi izleyen günden itibaren işlemeye başlar. Yani 60 günlük süremiz, idarenin cevabının bize tebliğ edildiği günü yada doğrudan dava açılan eylem yada işlemin vuku bulduğu günü izleyen günden itibaren saymamız gerekir.

Örneğin 02 Ocak 2012 Pazartesi günü tebliğ edilen işlemin süresi 03 Ocak 2012 gününden itibaren işlemeye başlar. 60 günün son günü ise, 02 Mart 2012 Cuma mesai bitimine kadar olmaktadır. Eğer işlem 02 Ocak'ta değil de 03 Ocak'ta tebliğ edilseydi, son gün 03 Mart 2012 Cumartesi, yani tatil günü olduğundan süre 05 Mart 2012

Pazartesi günü mesai bitimine kadar uzamış olacaktı.

Zımni red kararında süre başlangıcı

İdare yasal süre olan 60 gün içinde cevap vermemesi durumunda başvuruyu zımnen reddetmiş sayılacağından bu durumda dava açma süresi idarenin zımni reddinin meydana geldiği 60 günlük sürenin bitimi ile başlar.

Bunun yanında, İdare ilgilinin yaptığı başvuruya kesin cevap vermemiş ise; örneğin ek bilgiler istemiş veya durumun bir üst makama bildirildiğini belirtmişse ilgili bu cevabı istemin reddi sayarak dava da açabileceği gibi kesin cevabı da bekleyebilir. Bu durumda dava açma süresi işlemeye başlamaz.

Ancak bu bekleme süresi başvuru tarihinden itibaren 6 ayı geçemez. Zımni red süresi dolmadan dava açılması durumunda ise henüz bir idari karar olmadığından dava reddedilebilir.

Trenlerin hızıyla birlikte ray bağlantılarının elastikiyetine ilişkin beklentiler de artmakta. Bu nedenle balastlı veya balastsız demiryolu hatları için sayısız sistem olanağı geliştirildi.

Modern yüksek hız hatları demiryolu yapımına yüksek beklentiler yöneltmektedir. Zira trenlerin artan hızıyla birlikte, raylara etki eden dinamik kuvvetler de gittikçe artmaktadır. Vossloh bu beklentilere yeni, yüksek elastikiyette bağlantı sistemleriyle cevap vermektedir. Örneğin balastlı üstyapıda beton ve ahşap traversler üstünde 40 kN/mm ye kadar sertlikle büyük ölçüde daha yumuşak Ara plakaların kullanılmasına izin veren üstyapı, Gergi kısıkaçı Skl 21 ile birlikte yeni Sistem W21. Makaslar, tekil dayanak noktaları ve tabii yerel talepleri de cevaplayan çözümler, bu sistem ailesini tamamlamaktadır. Öte yandan sabit hatlar için, Vossloh 22,5 kN/mm sertliği olan yüksek elastikiyetteki Sistem 300-1 i sunmuştur. Bu Sistem, pek çok ülkede kendini kanıtlamıştır ve bu arada yine komple bir sistem halinde geliştirilmiştir.

"W"- Balastlı üstyapı için universal bir sistem

Yüksek hız hatları, hattaki elastikiyetten beklentileri de arttırdı. Çünkü trenlerin hızlarındaki artışla birlikte traversler üstündeki hızlı yük değişimi, tekerleklerdeki dengesizlik veya raylardaki düzensizlikler yüzünden oluşan dinamik kuvvetlerde de artış ortaya çıkar. Bu kuvvetleri mümkün olduğunca yumuşak ve malzemeyi sakınan biçimde zemine aktarabilmek için, hat yatağının belli bir yaylanma etkisiyle karşılık vermesi gerekir. Bu bağlamda geçmişte rayın yaklaşık 1,5 mm oturabilmesi yeterli bulunuyordu. Ancak yüksek hız yollarına gerekli stabiliteyi verebilmek amacıyla, hat yatağı günümüzde altyapı olarak geçmişe nazaran çok daha

Yüksek hızlar için elastiki hatlar



yoğun sıkıştırılmaktadır. O nedenle hat üzerinden tren geçtiğinde, bütün bu kuvvetleri yaylanarak karşılamak sadece üstteki tabakalara düşmektedir. Ama balast yatağı bunu ancak belli ölçüde yapabildiğinden, ray bağlantısı yüksek elastikiyet sunabilmelidir. Bu sırada 60 kN/mm sertlikler uzun yıllar standard olarak geçerli olmuştur. Ancak Vossloh bu arada daha yüksek elastikiyet sunabilen çözümler geliştirmiştir. Örneğin Vossloh'nun balastlı üstyapıda beton traversler için geliştirdiği Sistem W21. Bu, yüksek hız ve ağır yük yollarıyla yakın ulaşımda uygunluğu kanıtlanmış olan, "W"- Sistemleri ailesine dahildir. Bir W-Sistemi **Resim 1'de** görülen parçalardan oluşur

Gergi kısıkaçı, uzun elastiki bir yaylanma yolu olan ve bu nedenle beton gövdeyle kuvvetle sürekli yapışan iki serbest yaylanma kolu yardımıyla rayı gerdirir. Gergi kısıkaçının yüksek aşağı bastırma kuvveti, rayın toplam sistemdeki yüksek kayma direncini de sağlar. Bunun da ötesinde Gergi kısıkaçı, tanımlanmış belli bir sürekli mukavemet sunar, bu da kısıkaçın sayısız yük değişimi boyunca belli bir titreşim yolu genişliği dahilinde hasar görmeden direnmesini garanti eder. Yüksek elastikiyetteki Ara selet ise yine, dinamik kuv-

Vossloh-Gergi kısıkaçları karşılaştırması

Gergi kısıkaçı	Skl 14	Skl 21	Skl 24
Aşağı bastırma kuvveti (kN)	9	10	10
Sürekli mukavemet (mm)	2,0	2,5	2,5
Yaylanma yolu (mm)	13	14	14
Tel çapı (mm)	13	13,5	13,5

Tablo1: Balastlı üstyapı için Vossloh çeşitli kullanım alanları için farklı perormansı olan gergi kısıkaçları geliştirmiştir.

vetleri düşey olarak traverse aktarır. Elastik Ara seletlerde Vossloh'un tavsiyesi kapalı yapıya sahip ve mikro hücreli köpüklenmiş EPDM'den üretilmiş seletler. Açık kılavuz plakalar da rayı yanal olarak doğru konumunda tutarlar. Gergi kısıkaçının orta fiyongu ile birlikte bu açık kılavuz plakalar, rayın devrilmesini veya kalkmasını önlerler. W- Sistemleri pek çok ekonomik yarar getirirler:

- Bütün bağlantı parçaları travers fabrikasında ön monte edilebilirler, bu da hattın tam otomatik olarak kurulmasını mümkün kılar.
- Gergi kısıkaçının ön montaj pozisyonuna geri kaydırılmasıyla, ray değişimi kolayca ve basitçe gerçekleştirilebilir.
- Rayların sıcaklık dolayısıyla gerginlik denkleştirilmesiyle kolaylaştırılmış olur.
- Sistemler, ekartman ve yükseklik regülasyonuna izin verirler. Bunun için yükseklik denkleştirme plakaları kolay-

lıkla yanal olarak içe sürülebilir. Ekartman ayarlaması için ise farklı Açık kılavuz plakaları kullanılır. Ayrıca bunlar daima komple yalıtılmıştır.

W21 – Beton traverslerde yüksek elastikiyet

Sistem W21 dünyanın bütün iklim bölgelerinde kullanılabilir. Demiryolları için tasarılan W21 Standard NT 700 tipi, 60 kN/mm sertlikle kendinden önceki W14 Sistemiyle aynı elastikiyeti sunar. Ancak Skl 21 Gergi kısıkaçı, 2,5 milimetrelik sürekli mukavemet ve 14 milimetrelik yaylanma yoluyla, Tablo 1 de görüldüğü gibi Skl 14 den belirgin şekilde çok daha fazlasını sağlamaktadır. Bunun için Vossloh mekanik olarak yoğun yüklenilen Skl21i, daha büyük tel çapıyla takviye etmiştir. Artık Skl 21 in iyileştirilmiş olan verimlilik vasıflarına dayanarak W21 HS („HighSpeed“- Yüksek Hız) Sisteminde yüksek elastikiyette bir Ara selet kullanılabilir; bunun sertliği ise artık sadece 30 kN/mm olmaktadır, yani bir kat daha yumuşaktır ve rayın düşey olarak daha fazla oturmasına izin verir. W21 HS Sistemi bununla, yüksek hız hatlarında yükün aktarılmasına tamamiyle yepyeni bir elastikiyet kazandırmaktadır. Bu kaliteyi uzun vadede garantiye almak için, Vossloh tüm sistemi topluca EN 13 481, Bölüm 2, ve EN 13 146, Bölümler 1 - 8 normlarına ve tamamlayıcı demiryolu standartlarına göre muayene etmiştir. Bunun

da ötesinde Sistem W21 makasın içine uzatılmıştır. Sistem W21T belirgin beton tümseği olmayan traversler için elverişlidir. Bu sırada elastiki Ara selet, Açık kılavuz plakanın özel bir dizaynı sayesinde aşırı yüklenmeye karşı korunur. Üstelik trapez biçimindeki kıvrımlı geometri, kuvvetlerin optimal şekilde aktarılmasına izin vermektedir. Açık kılavuz plakaların değiştirilmesiyle, ekartman azami 20mm kadar ayarlanabilir. Sistem W21 SH ("Switch Halfen"- Halfen Tanzimi) ise, ekartmanın kademeli olarak ayarlanması istenen hatlarda, ön monte edilmiş Halfen demirleri ile uygulamaya elverişlidir.

VosMat – hızlı montajın anahtarı

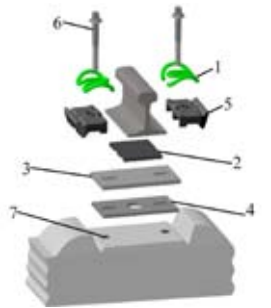
Rapid W ile Vossloh, W-Sistemlerinin beton traversler üstüne montajını altı iş adımından üç iş adımına indiren (Resim 2) ve bu sayede hat döşeme ve montaj hızını belirgin ölçüde arttıran bir ray bağlantı sistemi geliştirmiştir. Ön monte edilmiş Gergi kısıkaçı burada artık sadece içeri sokularak, ¾ bir döndürmeyle sıkıca vidalanabilir. Bu sırada ray ile beton travers arasındaki azami 10 mm'lik yükseklik farkları aşılabılır. VosMat'ın kullanımı için ön koşul, uygun bir Açık kılavuz plaka kullanmak ve VosMat Rapid'in yenilikçi alet tekniğinden yararlanmaktır. Ayrıca bu Sistem, Matisa'nın P95 Poz otosuna entegre edilebilir.

Resim 3



Gergi Kısıkaçı Skl 24

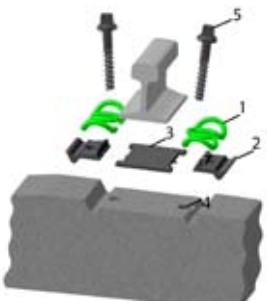
Resim 4



Sistem 300 - 1, yaygın görünüm

İki gergi kısıkaçı Skl 15 (1), bir ara selet (2), bir çelikten basınc dağıtma plakası (3), bir elastiki ara plaka (4), bir açık kılavuz plaka (5), iki travers tirfonu (6) ve de iki travers dübeli (7).

Resim 1



Sistem W 21 HS, yaygın görünüm

İki gergi kısıkaçı (1), iki açık kılavuz plaka (2), bir yüksek elastikiyette ara selet (3), iki tirfon dübeli (4) ki travers içine gömülürler ve de iki Travers tirfonu (5).

Resim 2

Montaj yöntemi (Standard ön monte sistem)



Standard montaj ve sistem Rapid W 21 HS montajı

Ulusal Meslek Standardı Çalışmaları sürüyor

TCDD Vakfı tarafından yürütülen ve TCDD'nin katılımıyla gerçekleşen "Demiryolu Taşımacılığı Sektöründe Ulusal Yeterlilik Sistemi ile Sınav ve Belgelendirme Merkezi Kurulması" projesi kapsamında 15 mesleğin meslek standardı taslağı hazırlanmaya başladı.

AB tarafından desteklenen proje, Antalya Lara'da bulunan Rixos Lares Hotelde yapılan çalıştaylar Eylül ve Kasım aylarında gerçekleştirildi.

Proje ile demiryolu sektöründe, 15 mesleğin Ulusal Meslek Standartları ile 17 Mesleğin Ulusal Yeterlilikleri hazırlanarak, Sınav ve Belgelendirme Merkezi'nin kurulması sağlanacak. Konuyla ilgili tüm aşamalar <http://www.raytest.org> adresinde tanıtılıyor.

Proje kapsamında yer alan meslekler

- 1-Yol Kontrolü Görevlisi
- 2-Yol Yapım, Bakım ve Onarım İşçisi
- 3-Yol Yapım, Bakım ve Onarım Formeni (Yol Çavuş-Yol Sürveyanı)
- 4-Yol Bakım Onarım Şefi
- 5-Alüminotermite Ray Kaynağı ve Gerilim Alma İşçisi
- 6-Alüminotermite Ray Kaynağı ve Gerilim Alma Uzmanı
- 7-Yol Makine Operatörü
- 8-Raylı Sistem Araçları Bakım Elektrikçisi
- 9-Raylı Sistem Araçları Bakım Elektronikçisi
- 10-Raylı Sistem Araçları Bakım Mekanikçisi
- 11-Sinyalizasyon Bakım Onarım İşçisi

12-Sinyalizasyon Bakım ve Onarım Formeni (Tesisler Sürveyanı)

13-Sinyalizasyon Bakım ve Onarım Şefi

14-Kondüktör

15-Hareket Memuru

16-Tren Trafik Kontrolörü (Operatörü)

17-Makasçı (Tren Teşkil Görevlisi)

Projede yer alan yol branşı meslekleri ise Yol Kontrolü Görevlisi, Yol Yapım, Bakım ve Onarım İşçisi, Yol Yapım, Bakım ve Onarım Formeni (Yol Çavuş-Yol Sürveyanı) ve Yol Bakım Onarım Şefi, Yol Makine Operatörü olarak belirlendi.

Meslek standardı nedir?

Ulusal meslek standardı; bir mesleğin başarılı bir şekilde yapılabilmesi için MYK tarafından kabul edilen gerekli bilgi, beceri, tavır ve tutumların neler olduğunu gösteren asgari normdur. Meslek standartlarının şekli ve içeriği, uluslararası uygulamalara uygun olarak MYK Yönetim Kurulunca belirlenir ve tüm meslek standardı çalışmalarında bu biçime uyulur. Ulusal Meslek standardı; iş analizine dayanır. Sürece sosyal tarafların etkili olarak katılması, görüş ve katkısının alınması esastır.

Kişinin yürütmesi gereken başlıca görevleri, sahip olması gereken bilgi, beceri ve davranışları açıkça ifade eder ve mesleki açıdan sahip olunması gereken unsurları içerir. Bu unsurlar, uluslararası yeterlilik düzeylerine uygun olarak belirlenir. Meslekî alanla ilgili

sağlık, güvenlik ve çevre koruma konularındaki mevzuat ile idari ve teknik gereklilikleri içerir. İşverenler, çalışanlar, stajyerler ve öğrencilerin kolaylıkla anlayabileceği açıklıkta yazılır. Bireyin yaşam boyu öğrenme ilkesine uygun olarak kendini geliştirmesini ve meslekte ilerlemesini sağlar. Açık ya da gizli ayrımcılık unsurları içermez.

Çalışana, işverene faydası nedir?

Meslek standartları kişiye, bir işi başarıyla ve işveren tarafından kabul edilebilir ölçülerde yapabilmesi için sahip olması gereken bilgi ve becerilerin ve kullanması gereken ekipmanın neler olduğunu gösteriyor. Standart işverene, işe alınacak kişinin taşıması gereken bilgi ve becerilerin önceden bilinmesi, yanlış kişiyi istihdam ederek para ve zaman kaybetme riskini azaltmaktadır.



Seminere YOLDER üyesi arkadaşlarımız Özden Polat, Şakir Kaya, Erkan Engin, Erkan Demiryol, Ferhat Demirci, Uğur Yiğit, Mehmet Önen, Mehmet Durmaz, Ercan Kanar, Mehmet Çelikten, Orhan Demir, Mehmet Özel, Mehmet Akif Vurgun, Hıdır Aras katıldı. Görüş ve önerilerini sundu.



YOLDER, DEMOK Genel Kurulu'ndaydı

Ankara'da yapılan Demiryol Meslek Okulu Mezunları Derneği Genel Kurulu'nda Başkan Resul Ceyhan görevi Alpaslan Taylan'a devretti. Genel Kurul'da TCDD Genel Müdürlüğü'ndeki toplantı salonlarından birisine demiryollarının ilk Genel Müdürü Behiç Erkin'in adının verilmesi için teklif hazırlanması kararı alındı.

Demiryol Meslek Okulu Mezunları Derneği'nin Olağan Genel Kurulu 28 Ocak 2012 tarihinde Ankara'da yapıldı. TCDD Genel Müdürlüğü'nde yapılan toplantıya, olumsuz hava koşullarına karşın, Türkiye'nin her yerinden 300'ü aşkın okul mezunu katıldı. Genel Kurul'da derneğin Mali Sekreteri de olan Alpaslan Taylan, oy çokluğuyla görevi Resul Ceylan'dan devraldı.

Üç yıldan bu yana bu görevi büyük bir onurla sürdürdüğünü anlatan Genel Başkan Resul Ceylan, konuşmasında Demiryollarının kurucusu, millileştiricisi Behiç Erkin'in yaptığı çalışmaların günün siyasi ortamında büyük önem taşıdığına değindi. Türkiye'nin gündeminde Fransa'daki yasa tasarısının bulunduğunu anımsatan Ceyhan, "Böyle bir dönemde Behiç Erkin'i bayraklaştırmak istedik" dedi. Toplantıda söz alan DEMOK'un eski genel başkanlarından Arif Aslan Aladağ da "Onu ne kadar ansak azdır. Bir yerlere izini bırakmamız lazım. Bir önerim var: Genel Müdürlüğümüzün iki güzel toplantı salonu var. Bunlardan birisine Behiç Erkin'in adının verilmesini önerelim" dedi.

Toplantıda bu önerinin Genel Müdürlüğe sunulması kararlaştırıldı. Görevi devralan Alpaslan Taylan da, "50 yıllık derneğin genel başkan ada-

yı olmak bir onurdur" diyerek yaptığı konuşmasında eğitimin şart olduğuna değindi. Kendisinin okuldan 1994 yılında mezun olduğunu anlatan Taylan, okullarının 1998 yılında kapandığını ve girişimlerine karşın bir gelişme olmamasından üzüntü duyduklarını anlattı. "Okulda haftada 40 saat

eğitim alıyorduk, bunun 32 saati meslek dersi idi. Şu an Raylı Sistemler Bölümü'nde meslek dersleri haftada 8 saat. Okulumuz yatılı olduğu için herşeyimiz demiryoluydu. Okulun açılması için çalışmaya devam edeceğiz. Özel sektörle de işbirliği yapabiliriz bu konuda" dedi.



YOLDER Genel Başkanı Özden Polat, Genel Kurul'da divanda görev aldı. Eski ve yeni başkanla anı fotoğrafı çektiren Polat, genç arkadaşına yeni dönemde ellerinden gelen tüm desteği vereceklerini belirtti.



DEMOK'a geçmiş dönemlerde başkanlık yapan Arif Aslan Aladağ, Şevket Mungan, Resul Ceyhan ve Beytullah Pamukçu, okuldan 1994 yılında mezun olan yeni başkan Alpaslan Taylan'a başarı dilediler.



Haluk Tanrıverdi, Özden Polat, Mehmet Sağlam, Fatih Köroğlu, Haşmet Türker, Muzaffer Işık, Ahmet Deniz, Hasan Yıldız DEMOK'un Olağan Genel Kurulu'na YOLDER'i temsilen katılan üyelerimizdendi.

YOLDAN GEÇEN

Demiryolcu: Teker her koşulda dönmeli

Saadet ERCİYAS

Gazeteci



Sıcak soğuk fark etmiyor onlar için. Sıcaklık 40 derece ya da -10 derece olmuş, önemsemiyorlar. "Tekerleğin her şart altında dönmesi" temel ilkeleri. Demiryolcuların söz ediyorum. TCDD'nin yol personelinin.

Çoğumuz karayollarındaki çalışmaları izleme olanağı buluruz da, demiryollarının nasıl yapıldığını, üzerinde tonlarca yük taşıyan trenlerin güvenli bir şekilde yol alması için demiryolcularının nasıl koşullarda çalıştığını pek görmeyiz.

Genellikle karayolu güzergahının dışında bulunan demiryolları sanki sihirli bir değnek değmiş de, oralarda hep demiryolu varmış gibi gelir çoğumuza. Yoldaki bir ağaç, bir tepe, bir köprüyü görmüş gibi doğal karşılar, çoğu kez tren, ya da bir yük katarı geçmiyorsa fark etmeyiz bile.

Merkezi İzmir'de bulunan YOLDER, Manisa-Salihli demiryolu hattında süren yol yenileme çalışmasına basın mensuplarını götürerek demiryollarındaki çalışmaların nasıl gerçekleştirildiğini görme olanağı sundu. Çoğumuz için ilk defa karşılaştığımız ilginç bir deneyimdi açıkçası.

Otobüsle yaptığımız seyahatlerde, her zaman karayolcularının ne kadar cefakar insanlar olduğunu, kim bilir ne zorluklarla dağı taşı delip bizlere yol açtığını düşünürdüm. Karayolcular alınmasın ama demiryolcuların çalışmalarını görünce birinciliği onlara verdim.

Demiryollarının kuruluşunun 150. yılını kutlandığı şu günlerde, kent içi ulaşımında otobüsleri ya da kendi araçlarını kullananlar pek de farkında değil aslına bakarsanız gelişmelerin. Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın İzmir'den milletvekili seçilmesiyle daha da hareketlenen İZBAN yatırımları, temeli atılan yeni istasyonlar, uzatılan hatlar demiryollarına ve demiryolcularına olan farkındalığımızı arttırdı son dönemde. Bu süreçte adını ne yazık ki "hemzemin geçit kazaları" ya da makinist hatalarıyla duyduğumuz demiryolcular da artık seslerini daha çok duyurmak, demiryollarına ilişkin farkındalığı arttırmak, gelişen teknolojiyle orantılı olarak daha iyi koşullarda çalışmak istiyorlar. Birlik olup, aynı yöne bakmayı, bilgilenmeyi, daha çok iletişim kurmayı, gelişmeyi amaçlıyorlar.

"İşte biz bu amaçla kurduk derneğimizi" diyor YOLDER'in Başkanı Özden Polat. O da bir demiryolcu. Hem de babadan.

421 kilometrelik Basmane-Afyon demiryolu hattının Manisa - Salihli arasındaki 64 kilometrelik kesiminde yapılan çalışmanın bulunduğu alana geldiğimizde gördüğümüz araçlar hepimizi şaşırtıyor. Özden Polat'ın "Bu araçlar birer fabrika adeta" dediği yaklaşık 360 metre uzunluğundaki hızlı yol yenileme aracı, bir yandan eski traversleri söküyor, yerine yenilerini yerleştiriyor, eski rayları çıkartıp yerlerine yenilerini döşüyor.

Öğreniyoruz ki, Manisa-Salihli yol yenileme çalışması bittiğinde ağırlıkla yük taşımacılığının yapıldığı bu hattaki vagonlar 10 ton daha fazla yük taşıyacak. Trenlerin hızı ise 90 kilometreden 160 kilometreye çıkacak. Hepimizin ortak bir sorusu oluyor: "Yolcular da yükler de daha mı hızlı ulaşacaklar hedefe?" Polat'ın yanıtı, "Ne yazık ki hayır" oluyor.

Türkiye'de demiryolu hatlarının ağırlıkla tek hat olduğunu, trenlerin çok sayıda istasyonda durması gerektiğini, dolayısıyla hızın varış saatlerini pek etkilemeyeceğini belirtiyor.

Yol yenileme çalışmalarını görmek için yaptığımız ziyaret bizim kondüktör, kontrolör ya da istasyonlardaki hareket memurlarının dışındaki çalışanları tanıma olanağı sundu.

Modern tuvaletlerin, yemek servisinin, klimaların ya da elektrikli ısıtıcıların, dinlenme kulübelerinin olmadığı, sağlık personelinin bulunmadığı, iş güvenliğinin ise kimi zaman "Allaha emanet edildiği" ortamlarda çalıştıklarını gördük. Devlet Demiryolları hızlı tren seferleri planlarıyla 2023'te dünyanın sayılı kuruluşları arasına girmeyi hedeflerken, yollara rayları, taşları, traversleri, balastları döşeyen, yolcuları ve yükleri "hedeflerine" sevdiklerine ulaştıran emektar insanların çalışma koşullarının da "dünya standartlarına" çekilmesi yol dönüşünde hepimizin ortak dileği idi.

www.kentyasam.com

Ankara Gar Kompleksi'nde yer alan Atatürk Konutu ve Demiryolları Müzesi yolcuları bekliyor



Saadet ERCİYAS

Sizi gazetemizin ilk sayısında anılarla dolu bir yolculuğa çıkartarak, Ankara'ya götüreceğiz. Bundan böyle her sayımızda demiryollarına ait müzelerimizi tanıtmak, gidip göremeyen yolcularımız için bu özel yerleri anlatmak istiyoruz.

İlk ziyaretimiz Ankara Garı ile TCDD Genel Müdürlüğü arasında, Gar Kompleksi içinde yer alan "Milli Mücadelede Atatürk Konutu ve Demiryolları Müzesi'ne".

Karlı bir Ankara gününde YOLDER Genel Başkanı Özden Polat'la yaptığımız ziyarette, anıların beklediği bir istasyonda gibi hissettik kendimizi.

Bağdat Demiryolu'nun yapımı sırasında, eski adıyla Direksiyon Binası, Atatürk'ün 27 Aralık 1919'da Ankara'ya gelişinin ardından sık sık kaldığı ve başkomutanlık karargahı olarak kullanılan bir bina olmuş. 1920 - 1922 yıllarında alınan en önemli kararlara tanıklık etmiş binanın duvarları. Kurtuluş Savaşı'nın hareket planları da burada hazırlanmış, 23 Nisan 1920'de TBMM'nin oluşturulması kararları da... Genç Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşuna tanıklık eden bu yorgun bina, bütün sıcaklığı ve mütevaziliğiyle kucaklıyor girişinden itibaren misafirlerini.

Özgün kilit kemerli, köşeleri taş dekorlu ve ahşap saçaklı

iki katlı taş binanın giriş katı Demiryolları Müzesi olarak düzenlenmiş. Beş bölümden oluşan bu bölümde neler yok ki...

Tarihin raylarında gidiyor-muşçasına anılarla yüklü bir yolculuk vaad ediyor size bu mekan. Müzede 1856 yılından günümüze demiryolları ile ilgili belgeler, hatıra madalyaları, yemekli ve yataklı vagonlarda kullanılmış gümüş servis takımları, çalışanların kullandığı araç gereçler, ray örneklerini izlerken zamanın nasıl aktığını anlamıyorsunuz bile.

Osmanlı döneminde kullanılan mühür, diplomalar, kimlik kartları, biletler, tarihi fotoğraflar, tren çizimleri, projelerin yanı sıra lokomotif plakaları, haberleşmede kullanılan telefon ve telgraf makineleri de ilgiyle izleniyor. Müzede birbirinden ilgi çekici tren maketleri de yer alıyor. Alman Demiryolları İdaresi tarafından TCDD'nin ilk Genel Müdürü Behiç Erkin'e armağan edilen buharlı lokomotif maketi, Sultan Abdülaziz'e İngiliz hükümetince armağan edilen

altın kaplama minyatür vagon, Sultan'ın özel vagonu'nda bulunduğu sedef kakmalı çalışma masası, kömür taşıyan katarlar, yolcu ve yük tren maketleri hayranlık uyandırıyor.

1925 yılında Atatürk'ün Samsun-Çarşamba demiryolu hattının temel atma töreninde kullandığı kazma, kürek, demiryolcuların Türk Hava Kurumu'na bağışladıkları uçak anısına hediye edilen

pırlanta broş da müzenin en değerli eserleri arasında.

Atatürk'ün konutu olarak kullanılan müzenin üst katında ise Atatürk'ün kabul odası, çalışma odası, yatak odası ve Fikriye Hanım'ın odası bulunuyor.

Özel eşyalar ve o döneme ait mobilyalar özgün halleriyle sergileniyor.

Müzeye yaptığımız ziyaret sırasında tadilat olduğu için göremediğimiz üst katın da bakımdan geçirilip ziyarete açılmasını diliyoruz. Müze hafta sonu hariç her gün 09.00 - 12.00 ve 13.00 - 17.00 saatlerinde ziyarete açık...

