

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

TCDD'nin vizyoner Genel Müdürü Süleyman Karaman, YHT'de yaptığımız röportajda mesaj verdi:

"Siz isteyin biz verelim"



Vizyonuyla demiryollarında çığır açan, ülkemizi Yüksek Hızlı Tren'le tanıştıran, uzakları yakın eden hızlı trenlerin mimarı TCDD'nin vizyoner Genel Müdürü Süleyman Karaman, 250 kilometre hızla yol aldığımız Ankara-Eskişehir YHT hattında yaptığımız röportajda yol personeline çok önemli mesajlar verdi. Karaman, Köseköy-Gebze YHT hattının Köseköy'deki temel atma törenine doğru yol alırken Cumhuriyet tarihinin yol yenileme rekoru kıran demiryolculara çok önemli mesajlar verdi. 'Demiryollarının iyileşmesi için talep edin' dedi.



Karaman: "Modernleşmek istiyorum niye bununla çalışıyorum? diye söyleyin. 'Ben modern araç araba istiyorum' deyin. 'En teknolojik şey istiyorum' deyin, şefinizi zorlayın diye söylüyorum gittiğim yerlerde, çekinmeden 'Düşüncelerinizi açık açık söyleyin' diyorum. Yol işçileri için de öyle. Modern aletiniz yoksa isyan edin, yürüyüş yapın diyorum. 'Ben modern araç istiyorum' diye isyan edin. 'Pompalı vagonet istemiyorum' diye söyleyin. Demiryolları için istedikçe çalışma koşullarınız daha da düzelecek..."

TCDD Genel Müdür'ü Karaman'la röportaj 12-13'de



Ankara'dan başlayıp Köseköy'e kadar süren yolculuk sırasında Gazete YOLDERİZ'i inceleme olanağı bulan TCDD Genel Müdürü Süleyman Karaman gazetemizin içeriğini "dolu dolu" diye nitelendirdi.

YOLDER, "Hemzemin geçitlere dikkat" diyor...



YOLDER Genel Başkanı Özden Polat, bir sivil toplum kuruluşu olarak YOLDER'in hemzemin geçit kazalarına ilişkin önerilerini paylaştı. Alınacak önlemleri bir tasarı halinde TCDD Genel Müdürlüğü'ne ulaştırdıklarını kaydetti.

Haberi Sayfa 9'da

Yol personeline beş yıldızlı eğitim



Haberi Sayfa 6'da

Özden Polat yazdı: İnsan kaynaklarını verimli kullanmak

Sayfa 2'de

Fatih Portakal Fox TV'de sesimiz oldu



Yol personelinin suçu ne?

Yol personelinin yaşadığı üvan ve meslekte yükselmeyle ilgili olarak yaşadığı sorunlar 30 Nisan 2012 Pazartesi günü sabah, Fatih Portakal'ın canlı yayınlanan Çalar Saat programında da dile getirildi. Derneğimiz YOLDER'in basın kuruluşlarına anlattığı, basın yayın kuruluşlarında ele yayın-

lanan bu önemli sorun gazeteci Portakal'ın programında da ele alındı. Yol personelinin sesi olduğu için Fatih Portakal'a teşekkür ediyoruz.

Haberin detayını www.yolder.org.tr web sitemizden izleyebilirsiniz.

Haberi Sayfa 2'de

Çileli yol bekçileri

Kimi günde 10, kimisi 18, kimisi 26 kilometre yürüyor balastlarda. Onların işi her koşulda dönmesi gereken tekerin, rayla güvenli buluşması, yük ve yolcunun güvenli taşınması. Yazın sıcaklığı, kışın soğuğu ya da yağmur onlar için fark etmiyor. Bir maratoncu gibi, yılmadan yürümeye devam ediyorlar...

Haberi: Sayfa 7'de

Ölçümlerdeki sorunu teknoloji giderecek



Haberi Sayfa 11'de

Gazete YOLDERİZ Euroasia Fuarı'nda

Demiryolcuları biraraya getiren ülkemizin tek demiryolu fuarı Euroasia Rail. 2. Demiryolu, Hafif Raylı Sistemler, Altyapı ve Lojistik Fuarı'nda Gazete YOLDERİZ sektörle tanıştı.

Haberi Sayfa 8'de

Atatürk'ten yadigar Beyaz Vagon'a restorasyon



Atatürk'ün yurt gezilerinde kullandığı Beyaz Tren'in özgün ve kalan tek parçası Ankara Gar'da sergilenen Beyaz Vagon, restorasyon çalışması için 3 ay süreyle ziyarete kapatılıyor. **Haberi Arka Sayfada**



ÖZDEN

İnsan kaynaklarını verimli kullanmak

Özden POLAT
YOLDER Genel Başkanı

İnsan Kaynakları Yönetimi (İKY), işletmelerin hedeflerine ulaşabilmeleri için gerekli olan işlevleri gerçekleştirecek yeterli sayıda vasıflı elemanın işe alınması, eğitilmesi, geliştirilmesi, motive edilmesi ve değerlendirilmesi işlemidir.

İnsana odaklanmış, çalışanların ilişkilerini idari bir yapı içinde ele alan, kurum kültürüne uygun ayarlanmış politikalarını geliştiren ve bu yönüyle kurum yönetiminde kilit işlev görevi gören bir yönetim anlayışıdır.

İKY, bir işletmede işgücünü etkin bir şekilde oluşturmak, geliştirmek ve devam ettirmek için, kanunî çerçevede ve çevre şartlarına da uygun bir biçimde ortaya konan faaliyetlerin bütünüdür.

İKY, bir organizasyonun, vizyon ve misyon doğrultusunda, ihtiyaç duyduğu işgücünü en optimal bir biçimde meydana getirmek, motive etmek, geliştirmek, ödüllendirmek ve devamlılığını sağlamak için ortaya konulan plân, program ve stratejilerin uygulanmasıdır.

İşletme içindeki çalışanlarla ilgili program, yöntem, yönetmelik ve süreçleri geliştirme, uygulama ve değerlendirmeye ilgili bir alan olan İKY, mali ve maddi kaynaklara ek olarak, insan kaynağının da doğru yönetilmesi ile uğraşan bir disiplindir.

İKY'nin İşlevleri

İnsan Kaynakları Politikasının Tespiti, Personel Organizasyonu, İnsan Kaynakları Planlanması, Performans Yönetimi, Ücret Yönetimi, Eğitim Yönetimi, Motivasyon Yönetimi, Kalite Yönetimi, Bilgi Yönetimi, Vizyon Yönetimi.

İKY'nin Hedefleri

Ahlâkî ve mesleki sorumluluk anlayışıyla, çalışanların kapasitelerinden gereği gibi yararlanmak ve onların örgüte işyerine-organizasyona olan etkili katkılarını arttırmak. Emek verimliliğini (insan kaynağının verimli kullanımı) ve işgücü performansını, motivasyon ve teşvik programları sayesinde arttırmak.

Çalışma hayatının kalitesini arttırmak ve çalışmayı, cazip hâle getirmek (işgören tatmini ve işçi sağlığını yükseltmek).

Örgüt verimliliğini, örgüt ve personel bütünleştirme gayretlerinin yanında personel-

örgüt ve sanayi psikolojisi yöntemleriyle arttırmak.

Ekip çalışmasını ve toplam kaliteyi özendirecek çalışmalar yapmak.

Uygun örgüt kültürünün temellerini atmak.

Bilimsel çalışmalarda insan kaynaklarının tanımını, işlevlerini ve hedeflerini özetle bu şekilde açıklamakta.

Bizde insan kaynakları yönetimi ile bilimin nasıl örtüştüğünün üyelerimizden sadece birkaçı ile aramızda geçen aşağıdaki konuşmalara göre kararı size bırakıyorum.

"Başkanım, yıllardan beri bu işi yaparım. Tüm sicil notlarım da A düzeyinde. Şimdi çıkan yönetmelikten sonra 'Sen bu işi yapamıyorsun sınavı girmen lazım' dendi. Yemin ediyorum, işyerine gitmek gelmiyor içimden. Soğudum işten güçten bir türlü konsantre olamıyorum."

Bir başka üyemiz ise;

"Hat Bakım Onarım Memuru olarak çalışıyorum. Görevde Yükselme Yönetmeliği çıktı. Sürveyan olmamızın önü kapandı. Ön lisans programından Tekniker olarak mezun oldum. Ama bölüm şartında takıldın bu seferde. Bu serviste yükselmek imkansız oldu. Fırsatını bulduğumda başka servise geçeceğim. Ama insan üzülüyor. Bunca zaman yolda her işi yaptım, öğrendim. Personel kolay yetişmiyor ama kolay harcamıyor. Diyecek bir şey bulamıyorum."

Bana en çarpıcı gelen ve çok etkilendiğim başka bir konuşma ise;

"Başkanım gündüz işle boğuşup akşam eve geldiğimde sınava çalışıyorum. İlkokula giden oğlum:

"Aman babacığım lütfen çok çalış. Sınavda en başarılı sen ol. Çünkü; Arkadaşlarıma çok alıştım ve onları çok seviyorum. Bu yüzden de onlardan ayrılmak istemiyorum. Bu kadar stresi kaldıramıyorum. Delirmek hiçten değil vallahi."

Busizlerle paylaşabileceğim konuşmalardan sadece birkaçı. Gerçekten de insanları kaybetmek de çok kolay kazanmak da. Selam ve saygılarımla...

Yol personelinin suçu ne?



Yol personelinin ünvan ve meslekte yükselmeyle ilgili sorunları derneğimiz aracılığıyla her platformda dile getirildi. YOLDER Genel Başkanı Özden Polat basın kuruluşlarına geçilen haberle sorunu medyaya da paylaştı. FOX TV'de Çalar Saat Programı'nı yapan gazeteci Fatih Portakal da sabah yayında derneğimizden gelen faksı okuyarak kamuoyuyla sorunumuzu paylaştı.

Devlet Demiryolları'nın (TCDD) Yol Dairesi'ne bağlı işyerlerinin adı değiştirildi, eski işyerlerine yeni atanmış gibi görünen kimi yol personeline unvanları verilmedi, kimi personelin ise görevde yükselmesinin önü kapatıldı. Demiryolu Yapım ve İşletim Personeli Dayanışma ve Yardımlaşma Derneği (YOLDER) Genel Başkanı Özden Polat, yaratılan fiili durumun mevzuatla bağdaşmadığı gibi hayatın olağan akışıyla da çeliştiğini söyledi.

Özden Polat'ın verdiği bilgiye göre, TCDD İşletmesi Yönetim Kurulu'nun 29 Haziran 2009 tarih ve 12/93 sayılı kararında iptal edilecek kadro ve

Çavuşu yerine "Tarım Memuru" ünvanları getirildi. Yol Şube Şeflerinin hak ettiği "Yol Bakım Onarım Müdürlüğü" ünvanları dışında diğer personele unvanları 24 Mart 2011 tarihinde verildi.

TCDD Genel Müdürlüğü Personel ve İdari İşler Dairesi Başkanlığı'nın 22 Mayıs 2011 tarih ve 25454 sayılı yazısı uyarınca, Yol Şube Şeflikleri "Yol Bakım Onarım Müdürlüklerine", Yol Kısım Şeflikleri "Yol Bakım Onarım Şeflikleri"ne dönüştürüldü. Bunun yanında, ilgili personelin tamamının unvanı iptal edildi, ancak yeni ihdas edilen unvanlar söz konusu personele verilmedi.



pozisyonlar belirlendi. Yol şube şefi unvanı iptal edildi ve "yol bakım onarım müdürü" unvanı, yol kısım şeflikleri kadroları iptal edilerek "yol bakım onarım şeflikleri" kadroları getirildi. Söz konusu işleme, yol şube şefliklerinin yol bakım onarım müdürlüklerine dönüştürülmesi gerekçe gösterildi.

TCDD İşletmesi Yönetim Kurulu kararına paralel olarak, Yol Çavuşu yerine "Hat Bakım Onarım Memuru", Yol ve Geçit Bekçisi yerine "Yol Ve Geçit Kontrol Memuru", Tarım Kısım Şefi yerine "Tarım Şefi", Tarım

Bu arada, TCDD İşletmesi ve Genel Müdürlüğü ve Bağlı Ortaklıkları Personeli Görevde Yükselme ve Unvan Değişikliği Yönetmeliği 8 Ocak 2012 tarihli ve 28167 Sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girdi.

Yönetmeliğin ardından TCDD İnsan Kaynakları Daire Başkanlığı'nın 23 Şubat 2012 tarih ve 15377 sayılı ilanı ile görevde yükselme ve unvan değişikliği eğitimi açılacağını duyurdu.

"TCDD Yol Dairesi'ne bağlı olarak çalışan 965 dolayındaki

yol personelinin yaptığı iş, ücreti ve işyeri aynı kaldı, yalnızca tabelalarda ve kağıt üzerinde sanki yeni görev yerlerinde eski unvanlarla görevlendirilmiş gibi bir fiil durum yaratıldı" diyen Özden Polat, "Söz konusu fiili duruma rağmen yol personelinin yeni işyerlerine uygun unvanları da verilmedi" diye konuştu.

"TCDD Genel Müdürlüğü tarafından yaratılan fiili durum, mevzuatla bağdaşmak bir yana, olağan hayatın akışı ile de çelişiyor" görüşünü dile getiren Polat, sözlerini şöyle sürdürdü:

"Gerçekten de sadece işyerlerinin isimlerinin değiştirilerek, görev tanımlarında esaslı bir değişiklik yapılmaksızın nasıl yükselme olacağının mantığı bir türlü anlaşılammamaktadır. Yasal olarak da aslında TCDD Genel Müdürlüğü tarafından yapılan görevlendirmeler ve kadro iptal ve ihdas işlemleri de göz önüne alındığında, TCDD İdaresi yol çalışanlarının unvanlarını zımnen de olsa vermiştir."

Halen bazı unvanlarının verilmemiş olmasının yol personeli arasında ciddi rahatsızlığa yol açtığını belirten YOLDER Genel Başkanı Özden Polat, "Kaldı ki, zaten yıllardır görev yapılan unvanların isimlerinin değiştirilmesi suretiyle ilgili personelin görevde yükselme ve unvan değişikliği sınavına tabi tutulacak olması hususu da hukuki dayanaktan yoksundur" dedi.

İzmir Milletvekili İlknur Denizli YOLDER'i ziyaret etti, yol personelinin sorunlarına ilişkin bilgi aldı

Denizli: "Demiryolu farkındalığı her yerde arttı"

Demiryolu Yapım ve İşletim Personeli Dayanışma ve Yardımlaşma Derneği (YOLDER) merkezini ziyaret eden Adalet ve Kalkınma Partisi İzmir Milletvekili İlknur Denizli, yatırımlar arttıkça demiryollarına olan ilginin de arttığını söyledi.

Denizli, "Herkes kentinden, köyünden, ilinden demiryolu geçsin diye Sayın Ulaştırma Bakanı'na lobi yapmaya başladık. Demiryolları yaşamımızı etkiledikçe, demiryolları çalışanlarının farkındalığı da arttı" dedi.

Ak Parti İzmir Milletvekili İlknur Denizli, merkezi İzmir'de bulunan Demiryolu Yapım ve İşletim Personeli Dayanışma ve Yardımlaşma Derneği'ni (YOLDER) ziyaret etti. YOLDER Genel Başkanı Özden Polat ve yönetim kurulu üyeleriyle bir araya gelen Denizli, yol personelinin çalışmalarına, çalışma koşulları ve sorunlarına ilişkin bilgi aldı.

YOLDER Genel Başkanı Özden Polat, Türkiye genelinde 700'ü aşkın üyesi bulunan derneğin yeni ofisindeki ilk ziyaretçisinin İzmirli bir milletvekili olmasından mutluluk duyduklarını dile getirdi.

Geçtiğimiz yıl yol çalışanlarının 832 kilometre konvansiyonel hat yenilemesi yaptığını hatırlatan Özden Polat, bu yıl 1000 kilometre dolayında yol yenilemesinin planlandığını aktardı. YOLDER Başkanı Polat, "Yollar yenilenirken ulaşımın aksamaması için özveriyle çalışmalar sürüyor. Sabah saat 06.00'da başlayan yol çalışması akşam 18.00'de sona eriyor. Gece yollar ulaşım açılıyor. Bizim için tek şart tekerleğin her koşulda dön-

YOLDER merkezini ziyaret eden İzmir Milletvekili İlknur Denizli, demiryollarının farkındalığı arttıkça herkesin Ulaştırma Bakanı'na kentinden, köyünden, ilinden demiryolu geçsin diye lobi yapmaya başladığını söyledi.



mesidir" dedi.

Özden Polat, İzmir Milletvekili İlknur Denizli'ye YOLDER üyelerinin katkılarıyla hazırlanan Gazete YOLDERİZ'in ilk sayısını verdi.

Polat'ın yol personelinin çalışma koşulları ve sorunlarına ilişkin hazırladıkları bir dosya sunduğu Denizli, demiryollarındaki yatırımların arttığını, demiryollarının özellikle limanlarla birleştikçe yolcu taşımacılığı kadar yük taşımacılığında da öneminin daha çok anlaşıldığını belirterek yu görüşleri dile getirdi:

"Şimdi ne zaman ekonomiyle ilgili bir toplantı olsa, söz dönüp dolaşıp demiryollarına geliyor. İster liman ister havayolu taşımacılığı olsun, demiryollarıyla entegrasyon konuşuluyor. Bu çalışmalar siz demiryolculara olan farkındalığı da arttırdı. Demiryolları karayolu gibi göz önünde olmadığı için belki çok fark edilmiyor. İzmir'de İZBAN'a herkesin ne kadar alıştığını görüyoruz. İyi, güzel ve hızlı olana alışmak kolay. Daha önce demiryoluyla ulaşım hayatımızda bu kadar etkili değilken, şimdi küçücük bir sorun yaşandığında herkes sorgulamaya, tepki göstermeye başlıyor. Bu da dikkatleri size çeviriyor."

YOLDER Başkanı Özden Polat'a ve ekibine çalışmalarında başarılar dileyen İlknur Denizli demiryolcuların sorunlarıyla ilgileneceğini ve elinden gelen desteği vereceğini söyledi.

Özden Polat, Denizli'ye ziyaretin anısına ebru sanatı uygulanmış doğaltaşla oluşturulan plaket ve derneğin flamasını armağan etti.



İlknur Denizli'ye Dernek Müdürümüz Güher Daut da teşekkür ederek bir buket çiçek verdi.

YOLDER TBMM'de



İzmir milletvekili Aydın Şengül'ü Ankara'da, meclisteki odasında ziyaret ettik.

Yolcunun sorunları milletvekili takibinde

YOLDER Genel Başkanı Özden Polat, YOLDER Yönetim Kurulu üyesi Hasan Yıldız ve Dernek sorumlumuz Murat Belkiran ile birlikte Türkiye Büyük Millet Meclisi'nde bir dizi ziyaret gerçekleştirdi.

Ak Parti Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm Komisyonu Başkanvekili Diyarbakır Milletvekili Oya Eronat, aynı komisyonun üyesi İzmir Milletvekili Aydın Şengül ve Gaziantep Milletvekili Derya Bakkak' ziyaret eden YOLDER üyeleri milletvekillerine sorunların yer aldığı bir dosya sundu.

Derneğin sorunları için birçok girişimde bulunduklarını dile getiren YOLDER Genel Başkanı Özden Polat, olumlu bir sonuç alınamaması nedeniyle milletvekillerine başvurmayı düşündüklerini söyledi. Dernek Genel Başkanı Özden Polat, Yönetim Kurulu adına yapılan ziyaretlere ilişkin şu bilgileri verdi:

"Ziyaretlerine gittiğimiz tüm milletvekilleri bizleri ilgiyle dinlediler. Birçoğunun sorunlarımıza ilişkin yeterince bilgi sahibi olmadığını gördük. Sorunlarımızı içeren dosyayı sunduk, kendimizi ifade ettik. Hepsini ilgiyle dinleyerek çözüm konusunda bizim yanımızda olacaklarının sözünü verdiler. Sorunumuzu Ulaştırma Bakanımıza ileteceklerini belirttiler. Yol Bakım Onarım Müdürlüğü unvanlarının verilmesi ve temel ücretlerin düzenlenmesi konularında hassasiyet gösterecekleri konusunda kendilerine inanıyoruz. Umarız müjdeli haber için desteklerini bizlerden esirgemezler."



Diyarbakır Ak Parti Milletvekili, Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm Komisyonu Başkanvekili Oya Eronat'a sorunlarımızı içeren bir dosya sunduk.



Gaziantep AK parti Milletvekili ve Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm Komisyonu Üyesi Derya Bakkak'ı Meclis'teki odasında ziyaret ettik.

Euroasia Rail. 2. Demiryolu, Hafif Raylı Sistemler, Altyapı ve Lojistik Fuarı İstanbul'da yapıldı

Demiryolcuları buluşturan fuar



08-10 Mart 2012 tarihleri arasında düzenlenen Euroasia Fuarına 21 ülkeden 188 firma katıldı. Türkel Fuarcılık tarafından İstanbul Fuar Merkezi'nde (İFM) gerçekleştirilen fuar, toplam 11 bin metre kare brüt alan ve 2 holde düzenlendi. Fuarı 16 bin kişi ziyaret etti.

Fuar için özel sayı bastırılan Gazete YOLDERİZ de, üyelerimiz İbrahim Alper Yalçın ve Şakir Kaya tarafından fuarda dağıtıldı. Sektöre "merhaba" diyen gazetemiz azetemiz fuarda büyük beğeni toplarken, yol personelinin çalışmaları sektör temsilcileri tarafından da ilgiyle okundu.

Yer alan ürün grupları

- Demiryolu teknolojileri
- İnsan ve yük taşımacılığı ile ilgili demiryolu araçları
- Yolcu vagonları
- Yük vagonları
- Lokomotifler
- Manyetik yükselen trenler
- Dar ray aralığında çalışan trenler
- Özel ihtiyaç araçları
- Dişli raylı demir yolu araçları
- Yük taşımacılığı için demiryolu araçları
- Birden çok kullanım amacı olan araçlar
- İntermodal Nakliye Araçları
- İnşaatların Planlamaları ve Projeksiyonları
- Demiryolu Ray makineleri, alet ve edavatları
- Operasyon-Ray Sistemleri

Ünlü katılımcılar

Siemens Mobility, Robel, VOEST, Bombardier, CAF, Talgo, Alpine, Vademsaş, Kardemir, Betra, General Electric, Alstom, Hyundai Rotem, Dimetronic, Ansaldo Breda, ABB, Vossloh, Plasser Theurer, Voith Turbo, Arcelor Mittal, Schnieder, ZF, Knorr Bremse, Orhan Onur, Savronik, Yapıray, Safkar, Sazcılar



Türkel Fuarcılık tarafından 08-10 Mart 2012 tarihlerinde İstanbul Fuar Merkezi'nde (İFM) düzenlenen Eurasia Rail Turkey, 2. Demiryolu, Hafif Raylı Sistemler, Altyapı ve Lojistik Fuarı demiryolcuları bir araya getirdi.

Toplam 11 bin metre kare brüt alan ve 2 holde gerçekleştirilen fuara 21 ülkeden 188 firma katıldı, 16 bin ziyaretçi gezdi.

Demiryolu ve altyapısıyla ilgili her türlü ürün ve teknolojinin tanıtıldığı fuarda demiryolu alanında lider ülkeler Almanya, İspanya, Hollanda, İngiltere, Çek Cumhuriyeti, İtalya ve Çin Halk Cumhuriyeti de yer aldı.

Gördüğü ilgi nedeniyle 3 gün süren fuarın önümüzdeki yıl 3 holde düzenlenmesi bekleniyor. Türkiye'den Ulaştırma - Denizcilik ve Haberleşme Ba-

kanlığı, T.C.D.D., TÜVASAŞ, TÜLOMSAŞ ve TÜDEMSAŞ'ın katıldığı fuarda konuşan Ulaştırma - Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Binali Yıldırım "Gelecek 10 yıl için (demiryollarında) hedefimiz, mevcut yatırımlara 30 milyar dolarlık yeni demiryolu yatırımı ilave etmek suretiyle, yüksek hızlı demiryolu ağı 10 bin kilometreye, konvansiyonel demiryolu ağı 4 bin kilometre artırarak toplam ağı 26 bin kilometreye yükseltmek olacaktır" dedi.

TCDD Genel Müdürü Süleyman Karaman da günümüzde üniversiteler, sivil toplum kuruluşları ve kamu gibi birçok platformda artık raylı sistemlerin çok konuşulduğunu, son yıllarda demiryollarının büyük bir değişim ve dönüşüm sürecine girdiğini, özel sektörün demiryolu endüstrisi ve işletmeciliğine katkı yolunda



önemli projeleri hayata geçirdiğini kaydetti.

YOLDERİZ de fuardaydı

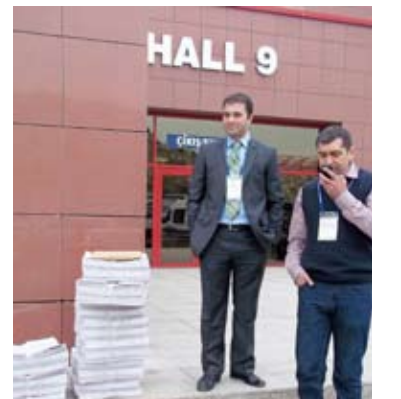
Türkiye'de düzenlenen tek demiryolu fuarı olan Euroasia Fuarı'na derneğimizi temsilen üyelerimiz İbrahim Alper Yalçın ve Şakir Kaya katıldı.

Çalıştığımız kurum ve kuruluşlara ziyarette bulunan Yalçın ve Kaya, fuarda gazetemiz YOLDERİZ'in Fuar Özel Sayısı'nı da dağıttı.

Derneğimizin yayın organı YOLDERİZ'in alanında yayınlanan tek yol personeli gazetesi olduğunu dile getiren İbrahim Alper Yalçın, "Gazetemiz fuarda çok büyük ilgi gördü. Çalışmalarımız takdirle karşılandı. Birçok kuruluş yazılıyla ve haberleriyle katkıli olmak istediğini dile getirdi. Derneğimizin tanıtımı adına çok yararlı bir ziyaret oldu" dedi.

YOLDER Genel Başkanı Özden Polat, "Fuarı ziyaret ederek gerek derneğimizin gerekse gazetemizin tanıtımını yapan arkadaşlarımıza teşekkür ediyoruz. Önümüzdeki yıl biz de bu fuarda yer almayı planlarımız arasına aldık" dedi.

Eurasia Rail Fuarı önümüzdeki yıl 07-09 Mart 2013 tarihleri arasında düzenlenecek.



İbrahim Alper Yalçın ve Murat Özgürbüz

gönülleri fethetti

Yol personelinin sesi olmasını amaçlayarak çıkardığımız Gazete YOLDERİZ'in ilk sayısı büyük ilgi gördü. Türkiye'nin dört bir yanında görev yapan yol personeli üyelerimizin katkılarıyla çıkardığımız gazetemiz özellikle internet olanağı bulamayan arkadaşlarımız düşünülerek hazırlandı.

Gazete YOLDERİZ, kendi alanında yayımlanan tek tabloid gazete olma özelliğini de taşıyor.

Gazetemize yönelik gerek sitemize mesaj yollayan, telefon açan, mail atan tüm yolculara yürekten teşekkür ediyoruz. Birlikte olduğumuzda ne kadar güçlü olduğumuzu bize

bir kere daha hissettiren gazetemize emeği geçen herkese sonsuz teşekkürler.

Yolcu'nun emeğinin değerlendirilmesi en büyük hedefimiz. Sizlerin desteğiyle, gazetemizin uzun yıllar yolcularımıza yol arkadaşlığı yapmasını diliyoruz. Tekerlek döndükçe, gazetemiz varolsun...



TCDD Genel Müdürü Süleyman Karaman



TCDD Genel Müdür Yardımcısı İsa Apaydın



TCDD Yol Daire Başkanı Ferhat Demirtaş



Basın danışmanımız Saadet Erciyas, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Binali Yıldırım'a İzmir'de gazetemizi tanıttı.

Sitemize gelen mesajlardan seçmeler

Emeğinize, yüreğinize sağlık. Çok güzel olmuş.
Serdar Yılmaz

Emeği geçenleri kutlarım.. Güzel olmuş. Ayrıca ikinci sayının daha da güzel olacağına inanarak başarılar diliyorum.. Aslında bana sorarsanız bu iş maşaallahla, inşaallahla gitmeyecek. Resmen yardımcı olmalıyız. Başka türlü olmayacak bu iş. Dergimizin resmi gazeteden farkı kalmayacak..
Nevzat Çakır

Dernek sitemize giremeyen arkadaşlarımız için gazetemiz mükemmel düşünülmüş. Daha fazla kitleye ulaşacağımızdan eminim. Emeği geçenlere teşekkür eder başarılar dilerim..
Halil Yücel

Emeği geçenlerin eline sağlık. İlk sayı olmasına rağmen çok başarılı olmuş. İkinci sayıda kültür, sanat, sağlık köşelerine yer verilse daha iyi olur kanaatindeyim. İyi çalışmalar.
Faruk Demirbaş

Dergimiz beğendim: Eğer eksiklik varsa da bizim katkı eksikliğimizdendir. İkinci sayımıza hep beraber katkıda bulunalım. Teşekkürler.
Mehmet Önen

Çok güzel olmuş, emeği geçenlerin ellerine sağlık. Tüm demiryocular için hayırlı uğurlu olsun..
Mehmet Ulama

2. Sayıda daha çok materyal gelirse daha da güzel olacak inşaallah.
Sezgin Sevinç

Gazete yolderiz tüm yolder camiasına hayırlı uğurlu olsun ve Allah utandırmasın. Önemli olan bir şeyler ortaya koyabilmek. Mutlaka gerisi gelir, eksiklikler düzelir. Gazetenin çıkması bile büyük bir kazanımdır arkadaşlar. Emeği geçenlerden Allah razı olsun. Kendi adıma belirteyim ki elimden ne geliyorsa yapmaya hazırım gazetemiz için.
Servet Akiskal

Yolderiz tüm mesai arkadaşlarıma hayırlı olsun gerçekten çok güzel olmuş yardımcı olmak için elimden geleni yapmaya hazırım. Hatta bazı projeler hazırladım bile. Saygıdeğer başkanımız uygun görürse paylaşmak isterim..
Gökhan Zahteroğulları

Gazetemiz hepimize hayırlı olsun arkadaşlar. Umarım bundan sonraki sayılara katılımlar fazla olur. Önemli olan birşeyleri yol personeli olarak paylaşmaktır. Çok şükür taşlar yavaş yavaş yerine oturuyor. Hepimize hayırlı olsun.
Mehmet Durmaz



Mehmet Durmaz, Selahattin Durak, Hayrullah Yılmaz



TCDD Yol Daire Başkan Yardımcısı Mustafa Korucu



Suat Ünal



Adnan Kutdemir



Habip Tutsak



Ramazan Yurtseven



Mete Emektar



Rasim Savurkaç, Ali Yılmaz



Tuncer Kahraman



İzmit'teki üyelerimiz ve çalışanlarımız

Antalya Royal Palm Otel'deki yol personeline yönelik eğitim seminerlerine yaklaşık 300 arkadaşımız katıldı

Yol personeline beş yıldızlı eğitim



TCDD Genel Müdür Yardımcısı Veyisi Kurt, Antalya'da gerçekleştirilen eğitim sırasında yol personeline ziyaret etti. Özden Polat'tan seminerin içeriğine ilişkin bilgi alan Kurt bir süre yol personeliyle de sohbet edip, sorunlarını dinledi. Özden Polat, bu tür tesislerde yapılan seminerlerin personel için motivasyon olduğunu belirttikte Kurt'a teşekkür etti.



TCDD Eğitim ve Öğretim Daire Başkanlığı'nca 2011 yılından itibaren Antalya'da verilmeye başlanan seminerlere toplam 3 bin 852 kişi katıldı.

Devlet Demiryolları Eğitim ve Öğretim Daire Başkanlığı'nın 2012 eğitim faaliyetleri devam ediyor.

23 - 27 Nisan 2012 tarihleri arasında, Antalya Göynük'teki Royal Palm Otel'de "Yol ve Geçit Kontrol Memuru Eğitim Semineri" düzenlendi.

Seminere yedi bölgeden arkadaşlarımız katıldı. YOLDER Genel Başkanı Özden Polat, Nisan ayında düzenlenen seminerde verdiği eğitimde deneyimlerini paylaştı, yolcuların sorunlarını dinledi.

YOLDER basın danışmanları Saadet Erciyas ile Hüseyin Erciyas da seminerin yapıldığı tesiste demiryolcularla bir araya gelerek onlarla konuştu.

Söyleşilerin ana konusu demiryolcuların mesleki sorunları ve YOLDER'in resmi yayın organı Gazete Yolderiz oldu.

5 yıldızlı seminerler

TCDD Eğitim ve Öğretim Daire Başkanlığı'nın eğitim etkinlikleri 2011 yılından buyana Antalya'daki otellerde gerçekleştiriliyor. Eğitim Daire'sinin, 2011'de 89 ayrı dalda verdiği seminerlere 3 bin 852 kişinin katıldığı belirtildi. Geçtiğimiz yıl TCDD'nin Arsus'taki tesislerinde ise 150 engelli personel eğitim aldı.

2012 yılında ise yine Antalya'da gerçekleştirilen 59 ayrı daldaki seminere 2 bin 825 kişi katıldı.

Aralık ayına kadar sürecektir seminerlerde 2012 yılı içinde 5 bin 620 TCDD Personelinin eğitim alması planlandı.

Seminer = Motivasyon

YOLDER Genel Başkanı Özden Polat, gerçekleştirilen seminerlerin TCDD personeli için eğitimle birlikte aynı zamanda deneyim paylaşım, sorun aktarma, diyalog, moral ve motivasyon anlamına geldiğini de belirtti.

Polat, "Özellikle son iki yıldır Antalya'da düzenlenen 5 yıldızlı seminerler için Genel Müdürümüz Süleyman Karaman'a, Genel Müdür Yardımcımız İsa Apaydın'a, Eğitim ve Öğretim Daire Başkanı Murat Şenekel ve Başkan Yardımcısı Haluk Atik'e yol personelimiz adına ayrıca teşekkür ediyorum" dedi.

Seminerlerde yol personelinin 5 gün boyunca mesleki ve kişisel gelişim eğitimi aldığı belirtilen Polat, yol personelinin yoğun dikkat gerektiren bir işte çalıştığını, bu seminerlerin personel için rehabilitasyon anlamına da geldiğini vurguladı.

Kimler katıldı?

Nisan ayında düzenlenen Yol ve geçit kontrol memuru eğitim semineri'ne şu arkadaşlarımız katıldı:

1. Bölge Müdürlüğü'nden Kadir Pınar, Murat Parlak, Uğur Yiğit, Yakup Şevki Coşar, Hasan Mertoğlu, Serdar Aslan, Nejat Erkan

2. Bölge Müdürlüğü'nden Yalçın Karayel, Servet Akiskal, İhsan Düzgün, Mevlüt Aytekin, Abdullah Saygı, Hacı Duran Kaya, Erol Hacıhaliloğlu

3. Bölge Müdürlüğü'nden Cumhur Özmeşin, Namık Karaca, Ali Duran, Gürhan Ceylan, Mehmet Ulama

4. Bölge Müdürlüğü'nden Özkan Karabaş, Hasan Yıldız, Ömer Yıldız, Yunus Emre Akkiran, Fatih Şahin, Serhat Sağır, Esat Şahin, Mehmet Durmaz

5. Bölge Müdürlüğü'nden Metehan Sabaz, Talat Yavuz, Necmettin Taşcı, Arif Demir, İsmet Kırdemir, Halit Kartal, Cahit Şeker

6. Bölge Müdürlüğü'nden Ömer Faruk Yayla, Mustafa Nergiz, Lokman Tercanlı, Kerem Erdoğan, İbrahim Yaşar, Mehmet Önen, Samir Göz, Yunus Savaş

7. Bölge Müdürlüğü'nden Barış Yenilmezcan, H.Hüseyin Küçükkeskin, Fatih Uğurlu, Abdullah Gül, Ersin Yıldız

Ropörtaj: Saadet Erciyas
Fotoğraflar: Hüseyin Erciyas

Hasan Mertoğlu, 63 yaşında bir demiryolcu. Tam 33 yıldır bu meslekte. Bilecik'in Mekece İstasyonu'nda görevli olan Mertoğlu bir yol bekçisi. Mesleğe yol personelinin en alt görevi olan geçit bekçiliğiyle başlayan Hasan Mertoğlu Vezirhan'daki lojmanından Mekece İstasyonu'na her gün 18 kilometre yürüyor. Sabah 08.00'de yola çıkan Mertoğlu, akşam 16.00'ya kadarsüren mesaisi süresince 18 kilometreden sorumlu. Kışın soğuğu, yazın sıcağı dert etmeden 33 yıldır bu mesleği yapan Hasan Mertoğlu birkaç yıla emekli olacak. Günde yürüdüğü 18 kilometre koymuyor da Mertoğlu'na, "İlla ki insanca muamele" diyor sıkıntıyla. Sıkıntısı Kısım Şefi'nden. "Gözün görmüyor, kulağın duymuyor senin" diyen Kısım Şefiyle ne yaptıysa uzlaşamamaktan sıkıntılı. Sorunu aşamazsa Şube Şefi'ne dardını anlatmakta kararlı Hasan Mertoğlu. Emekli olmaya ramak kala, huzurla, tatlılıkla veda etmek istiyor işine... En son ne zaman tatile çıktığını soruyorum Hasan Bey'e : "Son iki yıldır tatile çıkmadım. Borcumu ödemek zorundayım" diyor. "Peki sinemaya, tiyatroya gider misiniz?" diyorum. "Yok, zaten öyle yorgun oluyoruz ki eve geldiğimde..?" diye yanıt veriyor.

Tatil havasında eğitim

TCDD Genel Müdürlüğü Eğitim ve Öğretim Dairesi Başkanlığı Yol ve Geçit Kontrol Memuru Geliştirme Semineri için Türkiye'nin dört bir yanından Antalya'ya gelen Yol Dairesi'nin çalışanlarıyla birlikteyiz.

Demiryolu Yapım ve İşletim Personeli Dayanışma ve Yardımlaşma Derneği (YOLDER) Genel Başkanı Özden Polat'la birlikte, hemen hepsi derneğin üyesi yaklaşık 20 kişiye yakın yol personeli var yanımızda. Özden Polat, bu seminerde derslere girerek, deneyimlerini personeliyle paylaştığını belirtiyor. Aynı zamanda amirleri olarak personelin sorunlarını da dinleyip kaydediyor ve sorunlara çözüm üretmeye çalışıyor. Yol personeli, üç yıldan bu yana üye oldukları YOLDER'in kendileri için çok önemli olduğunu dile getiriyorlar sık sık. Derneğin kendilerini ifade etme olanağı sağladığını, farkında olmadıkları birçok haklarını kendilerine anımsattığını söylüyorlar Özden Polat'a.

Yol personeli halinden memnun görünüyor. Ayaklarda parmak arası terlikler, havalı güneş gözlükleri, kısa kollu gömlekler ders dışı zamanlarda denizin, manzaranın güzelliğini akıllara kazımak ister gibiler...

Çileli yol bekçileri

Kimi günde 10, kimi 18, kimi 26 kilometre yürüyor balastlarda. Onların işi her koşulda dönmesi gereken tekerin, rayla güvenle buluşması, yük ve yolcunun güvenli taşınması. Yazın sıcağı, kışın soğuğu ya da yağmur onlar için fark etmiyor. Bir maratoncu gibi, yılmadan yürümeye devam ediyorlar...

Norm kadroda ünvan yok

Yol ve geçit kontrol memurları, TCDD Yol Dairesi'nin en alt kademedeki emektar ve bir o kadar da kilit konumdaki personeli. Demiryollarındaki yenden yapılandırma çalışmalarıyla ünvanları Yol ve Geçit Kontrol Memuru olarak değişen Yol Bekçileri, norm kadroda bu ünvanın olmamasından endişeli bir bekleyiş içinde görevine devam ediyor.

Yol Bekçileri, sorumlu olduğu mınıtkada seyrüseferi teh-

malarını sağlamak, makaslarda kar kontrolü yapmak gibi onlarca önemli iş yol bekçilerinin görevleri arasında yer alıyor.

Mesai saatleri boyunca, normalde birkaç metre yürümesi bile bizler için oldukça zor olan balastlar üzerinde kilometrelerce yürüyen yol bekçilerinin çalışma koşulları oldukça zorlu. Çalışma alanları yerleşim merkezlerinin dışında olduğu için yemeklerini, sularını yanlarında taşımak zorundalar. 5. Bölge'den seminere katılan Cahit Şeker, "Yanımızda cebre

dukça da ağır. Bu da bize büyük sorun yaşıyor. Ayak burkulması, su toplaması ve daha bir sürü sorun. Kendi ayakkabımızı almak zorunda kalıyoruz. Ayrıca giysilerimiz de çok rahat değil. Bizim pamuklu, yazın serin kışın sıcak tutan giysiler kullanmamız gerek" diye yanıtıyor. Hep bir ağızdan, zamanında ellerine geçmeyen, bedenlerine uymayan giysi probleminden söz ediyorlar. Sözler, sorunlar havada uçuşuyor. Kimi ara duraklara ulaşırken kendi ceplerinden yol parası ödediklerini, kimi veka-



likeye düşürecek engelleri kaldırır ve seyrüsefer emniyetini sağlayan kişiler. Bir maratoncu gibi demiryolunda, hergün kilometrelerce yürüyorlar... Haftanın 6 günü çalışan yol bekçileri için öncelikli iş, göz kontrolüyle hatlardaki sorunları belirlemek. 1 kilometreyi 14 dakikada almak zorunda olduklarını söylüyor çalışanlardan birisi.

Raylardaki kırıklar, çatlaklar, yolun malzeme durumunu incelemek, ray kırıklarının geçici olarak onarılması; ihbar işaretleri, semafor (Demir yollarında gündüz mekanik olarak kırmızı bir kol ile gece kırmızı ışıkla işaret veren alet) ve makas fenerlerinin yakılıp yakılmadığını kontrol etmek, sönmüş olanları istasyona bildirmek, sorumluluk alanındaki bekçisiz hemzemin geçitlerin iyi halde bulun-

anahtarı, kestane fişeği, saplı bayrakları, metre ve anahtarlarını da taşıyoruz. Nereden bakarsanız en az 10 kiloluk bir yükümüz var" diyor.

Çileli yol bekçileri

Cahit Şeker kendilerini "Çileli Yol Bekçileri" olarak tanımlıyor. Bu tanıma masadaki herkes alkış tutuyor. 17 yıldır bu işi yaptığını anlatan Şeker, Batman'da önce Geçit Bekçisi olarak başlamış işe. Ardından Yol Bekçisi olmuş. 7 yıldan bu yana Batman-Bismil arasında günde 10 kilometre yürüyen Şeker, kışın koşulların daha zorlu olduğunu söylüyor.

"Ayakkabılarınızın çok rahat olması gerekiyor. Onca yolu nasıl yürüyorsunuz?" dediğimde Cahit Şeker "Ne yazık ki ayakkabılarımız ortopedik değil. Ol-

let sisteminin yarattığı sıkıntıyı dile getiriyor.

Şaban Söylemez arkadaşlarını susturarak sözü alıyor. Oldukça dertli Söylemez. Soyadının aksine içinde ne varsa dökmeye kararlı... 4. Bölge Sivas'a bağlı çalışan Şaban Söylemez, Turhal Tokat arasında günde 26 kilometre yürüdüğünü anlatarak başlıyor söze. Söylemez, aşırı egzersiz yapanlarda görülen sağlık sorunları yaşadığını anlatıyor işi nedeniyle. 5 seneye yakın bir zaman bu işi yapan Söylemez, çalışma koşullarını değiştiremeyince, işini değiştirmeye karar vermiş. "Sınava girdim ve kazandım. Revizörlüğe geçeceğim artık. Görev yerim Ankara olacak. Ama ne yazık ki herkes bu şansa sahip değil" diyor. Söylemez "Sağlıklı bir şekilde bekçilik yapabilmek

için ideal olan toplam yürüyüşün 10 klimotreyi geçmemesi gerek. Ama bunun için doğacak açığı gidermek için yeterli eleman yok" diyor.

Geçit Ve Yol Bekçilerinin aylık maaşı ortalama 1700 ile 1800 lira dolayında. Mesaileriyile birlikte maaşları 2 bin lirayı geçen personelin bir üst kademesi olan Yol Çavuşlarının maaşı ise 2 bin 500 lira dolayında olduğunu öğreniyorum.

Denizli'den Ali Duran da babadan demiryolcu. Goncalı-Üzerlik-Sarayköy-Kaklık-Kocabaş-Pınarkent İstasyonu 18 kilometrelik yürüyüş güzergahının durakları. 33 yıldır yol personeli olan Ali Duran tek başına çıktıkları yolda, "Yolda bir sen varsın bir de Allah" diyor. Son yıllarda cep telefonunun işlerini rahatlattığını söylüyor.

Omuz boyunca kar

Yol Bekçileri içinde Kars Sarkamış'tan katılan Mehmet Durmaz da oldukça sıkıntılı. "Günde 25 kilometre, ayda ortalama 650 kilometre yürüyorum" diyor bir çırpıda. Kars-Benliahmet, Durmaz'ın çalışma sahası. Kışın eksi 41 dereceyi gördüklerini anlatan Durmaz'a diz boyu karda nasıl çalıştıklarını sorunca gülüyor. "Diz değil, omuz boyu kar oluyor bizim orada" diyor. Yolda karşılaştığı kurt sürülerinden korunmak için tüfek aldığını belirtiyor.

Seminerde 20'li yaşlarda Yol Bekçileri de var. Serhat Sağır, Y. Emre Akkiran Erzincan, Lokman Tercanlı Osmaniye, Mustafa Nergiz ve Ö.Faruk Yayla Pozantı'dan gelmişler. Hemen hepsi 4 yıl önce göreve başlamış. Erzincan Raylı Sistemler Yol İnşaat Bölümü mezunu gençler, KPSS sınavını kazanınca yol personeli olarak işe başlamışlar. 5 yıl aynı görevde kalacaklarına dair sözleşme imzalayınca Yol Sürveyanı olarak başlayacakları görevde yol bekçisi olarak kalmışlar.

"Biz Yol Sürveyanı olarak işe başlayacakken, Yol ve Geçit Kontrol Memuru olarak işe başlattılar bizi. Hala aynı görevdeyiz. Şimdi yeni düzenlemeyle dışarıdan güvenlik görevlileri sınava girerek sürveyan olabilecekler. Bu bizim hak edişimizin gaspı anlamına geliyor. Bu sorunumuzun acil çözülmesi gerek" diyorlar.

Yol Bekçilerinin sorunları bu sayfalara sığacak gibi değil. Yerimiz elverdiğince anlatmaya çalıştık. YOLDER Genel Başkanı Özden Polat'ın altını çizdiği gibi "önce yol ve yolcunun güvenliğini sağlamakla yükümlü" yol personelinin bu sorunları aşması için doğru platformlarda dile getirmesi, haklarını bilmesi ve haklarını elde edebilmek için birlikte hareket etmesi şart görünüyor...

Genel Müdür Yardımcımız İsa Apaydın'a ziyaret

Ulusal Meslek Standardı Taslağı

MESLEK TANIMI

Demiryolu Yol Bakım ve Onarımcısı (seviye 5) Bakım ve onarımından sorumlu olduğu hat kesiminde her türlü teknik ölçüm ve analizleri yapan ve/veya yaptıran, ölçüm ve analiz sonuçlarını değerlendiren bakım programını hazırlayan, bakım programının gerektirdiği kaynakları oluşturan, hazırlanmış olan iş programlarını yürüten, programda meydana gelecek sapma ve problemlere karşı uygulama sırasında ilave tedbirler alan, uygulama sonrası gerekli ölçüm ve analizleri yaparak raporlama yapan kişidir.

Demiryolu Yol Bakım ve Onarımcısı (seviye 5) Görev aldığı demiryolu yapım bakım ve onarım çalışmalarında yaptığı işlemlerin doğruluğundan, kalitesinden, zamanlamasından ve diğer işlerle olan uyumundan sorumludur. İşlemlerin yapılmasında iş talimatlarına uygun çalışır. Sorumluluk alanı dışında kalan çalışmalarda meydana gelen aksaklıkları, işin kalitesini artırmaya yönelik öngörülerini ilgili kişilere bildirir. Kendi iş emniyeti ile beraber sorumlu olduğu ekibin iş emniyetini sağlar. Birlikte iş yaptığı diğer ekiplerini iş emniyetine katkı sağlar.

Son yıllarda büyük atılım gerçekleştiren ulusal ve kent içi demiryolları; hat uzunluğunu artırmaya yönelik çalışmalar ile beraber mevcut hatların iyileştirilmesi ve yüksek hızlı hatların yapımına büyük önem vermektedir. Bu değişim ve gelişime paralel olarak mevcut hatlarda sürekli bir iyileştirme çalışması ile beraber ileri teknoloji ile hızlı tren hatları inşa edilmekte, bütün bu çalışmalarda ileri teknoloji ile üretilmiş malzemeler ile bu teknolojiye sahip makineler kullanılmakta ve sürekli bir gelişim kaydedilmektedir.

Demiryolları ülke sanayisine ve istihdama çok büyük katkılarda bulunmaktadır. Ulaşım ve hizmete yönelik bir sektör olduğu için de ülke ekonomilerine yüksek oranda katma değer sağlamaktadır. Ülkemizde bu sektörde kalifiye eleman sıkıntısı oldukça fazladır.

Sektördeki gelişmeler, yeni ve nitelikli personel ihtiyacını da beraberinde getirmektedir. Yüksek teknoloji ile inşa edilen ve sürekli bakım ve onarıma ihtiyaç duyulan hatlarda yüksek nitelikli daha çok sayıda personeli ihtiyacı kaçınılmaz bir gerçektir.

BİLGİ VE BECERİLER

Bilgisayar ve internet kullanma bilgi ve becerisi

Yeni teknolojilere açık olmak
Demiryolu trafik bilgisi
Demiryolu ve elektrifikasyon bilgisi
Gözlem yeteneği
İletişim yeteneği
İlk yardım bilgisi
İSG bilgisi
Karar verme yeteneği
Mekanik bilgisi
Mesafe tayin yeteneği
Mesleki terim bilgisi
Öğrenme yeteneği
Öğretme yeteneği
Problem çözme yeteneği
Stres ve kriz yönetimi becerisi
Türkçeyi iyi kullanma becerisi
Yol üstü yapı tekniği bilgisi
Altyapı bilgisi
Yönetim becerisi

Ölçüm için optik aletleri kullanma bilgisi

İş programı yapabilme bilgi ve becerisi

Analitik düşünce yapısı

Matematik bilgisi

Fizik bilgisi

Malzeme bilgisi

Zamanı iyi kullanma yeteneği

TUTUM VE DAVRANIŞLAR

1. Aldığı kararlarda maliyet unsurunu göz önünde bulundurmak
2. Astarına karşı adil ve tarafsız davranmak
3. Kararlı olmak
4. Çalışmalarında planlı ve organize olmak
5. Çevre korumaya karşı duyarlı olmak
6. Çevre, kalite ve İSG mevzuatında yer alan düzenlemeleri benimsemek
7. Değişime karşı açık olmak ve değişen koşullara uyum sağlamak
8. Deneyimlerini iş arkadaşlarına aktarmak
9. Ekip içerisinde uyumlu çalışmak ve ekibi yönetmek
10. Görevi ile ilgili teknolojik yenilikleri izlemek ve uygulamak
11. Güvenli çalışma şartlarına uymak
12. İnsan ilişkilerine özen göstermek
13. İşyeri çalışma prensiplerine uymak
14. İşyerinde doğru kişilere, zamanında ve doğru bilgi aktarmak
15. İşyerine ait araç, gereç ve malzemelerin kullanımına özen göstermek
16. Karşılaşılan sorunlar karşısında soğukkanlı olmak ve sorunlara çözüm üretmek
17. Kaynakların verimli kullanılmasına özen göstermek
18. Kimyasal maddelerle çalışma kurallarına uymak
19. Makinelerin ve ürünün durumunu dikkatle denetlemek
20. Mesleki bilgilerini geliştirmeye önem vermek
21. Problemleri eksiksiz olarak amirlerine aktarmak
22. Yanıcı, parlayıcı ve patlayıcı malzemeler konusunda dikkatli olmak
23. Risk faktörleri konusunda duyarlı davranmak
24. Sorumluluğu dahilindeki iş ve işlemlerde inisiyatif almak
25. Süreç kalitesine özen göstermek
26. Tehlike durumlarında ilgilileri bilgilendirmek
27. Beşeri ve sosyal açıdan kendini yetiştirmiş olmak
28. Soğukkanlı olmak
29. İstikrarı sağlayabilmek

KULLANILAN ARAÇ, GEREÇ VE EKİPMAN

Bilgisayar.
Formlar.
İletişim araçları. (telsiz, telefon, cep telefonu)
İlk yardım çantası.
Topoğrafik ölçüm araçları.
Tahribatsız muayene ekipmanları.
Kişisel koruyucu donanım.
Çelik şerit metre.
Mekanik ve hidrolik el aletleri
Ultrasonik muayene trolleyi
Akustik ölçüm ekipmanları
Ray termometresi
Sentil

Görevler, işlemler ve başarı ölçütleri Devamı: 3. sayımızda



YOLDER Genel Başkanı Özden Polat, dernek yönetim kurulu üyesi Hasan Yıldız ile birlikte TCDD Genel Müdür Yardımcısı İsa Apaydın'ı ziyaret etti.

Polat, ziyarette hemzemin geçitlerdemeydana gelen kazaların önlenmesi için yazılan raporun detaylarını, yol personelinin sorunlarının çözümü için, bir sivil toplum kuruluşu olan YOLDER'in yaptığı çalışmaları anlattı, gazetemiz YOLDERİZ'i tanıttı.

Meslek standartları İsa Apaydın öncülüğünde hazırlanıyor



TCDD Genel Müdür Yardımcısı İsa Apaydın, meslek standartlarının hazırlanması konusunda Antalya'da düzenlenen seminerlerde yol personelinin yanında bulunuyor. Standartlar hazırlanırken gerek teknik gerekse uygulama aşamasında yaşanacak tüm sorunlara ilişkin bilgi, birikim ve deneyimlerini paylaşıyor. Çalışmalara ilişkin GAZETE YOLDERİZ'e bilgi veren İsa Apaydın, "Meslek standartlarının tanımlaması ne kadar detaylı ve anlaşılır yapılırsa çalışma koşulları da o bağlamda sağlıklı hale gelir. Tanımlanmış iş verimi yükseltir, herkes ne yapacağını bilir-se daha hızlı ve sorunsuz yol alınır" dedi.

Hedefimiz: Inno Trans 2012 Fuarı

Dünyanın demiryolu teknolojilerini buluştuğu uluslararası InnoTrans 2012 Fuarı, 18-21 Eylül tarihinde Berlin'de Messe Berlin fuar alanında düzenlenecek. Yolcu ve yük taşımacılığında ileri teknoloji ürünlerinin sergilendiği fuarda demiryolu altyapı- rota teknolojisi, yolcu indirme bindirme sistemleri, yolcu ve yük taşımacılığı, yapı gruplar, raylı araçlar, tünel inşaat ürünleri, malzemeler, parça ve aksesuarlar, enerji sistemleri sergilenecek. 2010 yılında 141 bin metrekare

tı.

Özden Polat, yaptığı ziyarete ilişkin şu bilgileri verdi: "Sayın Apaydın'a yaptığımız ziyaret oldukça verimli geçti. Kendisine ağaçlandırma seferberliği kapsamında iç işleri sivil daire başkanlığının verdiği proje hibelerine alan tahsis konusunu sorduk. Programlı yol kapatmalarında yeterli zaman aralığı verilemediği için bakımın sağlıklı yapılamadığı. Bunun önlenmesi gerektiğini belirtti.

Yol Kontrol Memurlarının görevlerini yerine getirirken sağlık sorunları yaşadığını, ancak doktora gidecek zaman bile yaratamadıklarını, bunu önlemek için önerilerimizi paylaştık. Hat geometrisi ölçüm cihazlarını daha etkin kullanabilmek için dizüstü bilgisayar ile GPS bağlantısı sağlanması gerektiğini söyledik.

Balast vagonlarının çok eski ve fonksiyonel olmadığı için zorluklar yaşandığını ve modernize edilmeleri gerektiği konusunda bilgi verdik."

Hak edişler ve ünvanlar konusunda YOLDER'in girişimlerinden de söz ettiklerini anlatan Özden Polat, TCDD'nin Genel Müdür Yardımcısı Apaydın'a, şu an süren uygulamaların düzeltilmesini istediklerini dile getirdi.

İsa Apaydın da YOLDER'in çalışmalarını basından ve çıkardıkları gazeteden takip ettiğini belirtti. Yol personelinin çabalarını yakından bildiğini ifade eden Apaydın, hak ediş ve ünvanlar konusunun üzerinde çalıştıklarını söyledi.

Özden Polat ve Hasan Yıldız, ziyarette TCDD Genel Müdür Yardımcısı İsa Apaydın'dan Gazete Yolderiz'de köşe yazmasını da istedi. Apaydın bu öneriye olumlu bakarak, 3. sayıdan itibaren yazısını gönderebileceğini belirtti.



18.-21.09.2012

YOLDER, "hemzemin geçitlere dikkat" diyor



Demiryolu Yapım ve İşletim Personeli Dayanışma ve Yardımlaşma Derneği (YOLDER) Genel Başkanı Özden Polat, Karayolu Güvenliği ve Trafik Haftası'nın ardından dikkatleri demiryolu hemzemin geçitlerine çekti. Demiryollarında meydana gelen kazaların büyük bölümünü hemzemin geçit kazalarının oluşturduğunu söyleyen Polat, "Kazalar nedeniyle yitirilen yaşamların telafisi yok. Maddi hasarlar da kamuya ciddi bir yük getiriyor" dedi.

Korumasızlar çoğunlukta

Devlet Demiryolları'ndan (TCDD) edinilen bilgiye göre, ülkemizdeki demiryolu şebekesinde toplam 3 bin 415 hemzemin geçit bulunuyor.

1054 tanesinde koruma sistemi kurulu bulunan, 2 bin 361 tanesi korumasız, serbest çapraz işaretli demiryolu hemzemin geçitlerinde meydana gelen kazalar, can kayıpları, yaralanmalar ve maddi zararlara neden oluyor.

Hemzemin geçit kazaları, kamuoyunda demiryollarının kusurlu olduğu algısının oluşmasına da yol açıyor.

TCDD Yol Dairesi çalışanlarının kurduğu Demiryolu Yapım ve İşletim Personeli Dayanışma ve Yardımlaşma Derneği'nin (YOLDER) Genel Başkanı Özden Polat da üyelerinin kimi zaman hemzemin geçit kazaları nedeniyle mağdur olduğunu dile getirdi.

"Konu sadece Trafik Haftası'nda dile getirilip sonra yoğun gündem içinde kaybolup gitmemeli" diyen Polat, "Hemzemin geçit kazaları kader değil, önlenilecek

Biz, işi demiryollarında seyahat eden yolcuların güvenliğini sağlamak olan personelden oluşan bir sivil toplum kuruluşu olarak hemzemin geçit kazalarının önlemler alınarak engellenebileceği inancındayız. Bunun için YOLDER'in önerilerini gazetemiz aracılığıyla sektörümüzle ve TCDD yetkilileriyle paylaşmak istiyoruz.



kazalardır. Ne yazık ki yitirilen hayatların telafisi yok" diye konuştu.

Sorumluluk tek bir kuruluşa verilmeli

YOLDER'in alınması gereken önlemlere ilişkin çalışma yaptığını ve çalışmayı TCDD Genel Müdürlüğü'ne sunduklarını anlatan Özden Polat öncelikle hemzemin veya altüst geçitlerin yapımı ve korunmasından sorumlu olarak tek bir kuruluşun yetki ve sorumluluk alması gerektiğini vurguladı.

27 Nisan 1992 tarihli Yüksek Planlama Kurulu kararında, karayolu, köy yolu ve benzeri yollar ile yaptığı kesişmelerde demiryolunun ana yol sayılacağına belirtildiğini ve "Bu kesişmelerde, yapılan yeni yolun bağlı olduğu kurum ve kuruluşlar alt ve üst geçit yapmak ve diğer emni-

yet tedbirlerini almakla yükümlüdür" denildiğini hatırlatan Özden Polat, sözlerini şöyle sürdürdü:

"Hemzemin geçitlerde geçiş emniyetinin sağlanması görevi karayolunu kullanan kurum ve kuruluşa verilmiş durumda.

Ülkemizde demiryolu hemzemin geçitlerinin 2 bin 372'si il özel idarelerinin, 765'i belediyelerin, 186'sı Karayolları Genel Müdürlüğü'nün, 92'si ise diğer kurum ve kuruluşların sorumluluk alanında bulunuyor. Bu kurum ve kuruluşlar yeterli düzeyde iyileştirme yapamıyor.

Yetki karmaşası nedeniyle çoğu kez önlem almakta gecikiyor. Bu durumda en sağlıklı çözüm, tüm sorumluluk ve yetkinin bir kurumda toplanmasıdır."

Yasal Mevzuat hala eksik

Hemzemin geçidin olduğu her yerde "kaza" riskinin bulunduğunu belirten YOLDER Genel Başkanı Özden Polat, "Kazalar nedeniyle yitirilen yaşamların telafisi yok. Maddi hasarlar da kamuya ciddi bir yük getiriyor" diye konuştu. Hemzemin geçitler konusunda yasal mevzuattaki eksikliğin de bir türlü giderilemediğini, Resmi Gazete'de yayınlanmış mevzuatta hemzemin geçit ibaresinin yedi

Bölgelerdeki hemzemin geçitler

Ülke genelindeki dağılımına bakarsak;	• 4. Bölge'de 556,
• 1. Bölge'de 193,	• 5. Bölge'de 377,
• 2. Bölge'de 419,	• 6. Bölge'de 493
• 3. Bölge'de 601,	• 7. Bölge'de'de 776
	hemzemin geçit yer alıyor.

Şebekede 3 bin 415 hemzemin geçit var

Bekçili bariyerli..... 304,	Korumalı geçit 1054,
Otomatik bariyerli 455,	Serbest geçit sayısı ise 2 bin
Flaşörlü-çanlolu 278,	361.

Hemzemin geçit kazalarının maliyeti

2002-2011 döneminde karayolu araç sayısı yüzde 71 oranında artarken, aynı dönemde geçit kazaları yüzde 78 oranında azalmıştır. Kazalar nedeniyle ölüm ve yaralanmaların hariç lokomotif, vagon, yol ve geçit sistemleri ile karayolu araçlarında, **2010 yılında 757.620,00 TL, 2011 yılında ise 691.740,00 TL** maddi hasar oluşmuştur.

Geçitlerdeki iyileştirmeler

Bu doğrultuda 2002 yılında 4810 adet olan hemzemin geçit sayısı 2011 yılında 3415 adede düşürülüp, 1395 adet geçit kapatılmıştır. Yapılan iyileştirme çalışmaları kapsamında; 2011 yılı sonuna kadar toplam 555 adet kontrolsüz geçit korumalı hale getirilmiştir. Korumalı geçit sayısı 1054'a ulaşmıştır. 260 adet otomatik flaşörlü hemzemin geçit, otomatik bariyerli hale getirilmektedir.

ayrı yerde geçtiğini, bunun üç tanesinin de TCDD'nin kendi iç yönetmeliği olduğunu anlatan Polat, "Diğer kanunlarda ciddi bir düzenleme yok. Konunun Karayolları Trafik Kanunu'nda sadece hız azaltılacak kesimler maddesinde yer alıyor. Aynı kanunda hemzemin geçitlerde, trafik suçu olduğu halde, kural ihlallerine herhangi bir trafik cezası uygulanmasına ilişkin doğrudan bir madde bile bulunmuyor" dedi.

Elektronik denetim yapılmalı

YOLDER Genel Başkanı Özden Polat, hemzemin geçit-

ler konusunda iyileştirmeler yapılırken teknolojiye yararlanmanın zorunluluk haline geldiğine dikkat çekti.

Polat, "Elektronik Denetim Sistemi (EDS) uygulanan karayollarında trafik ihlallerinin azaldığı yönündeki istatistikler kamuoyu ile zaman zaman paylaşılıyor. Demiryolunda da bu sistemin başlatılması ile sürücüler normal olarak daha dikkat etmek zorunda kalacaklarından önemli oranda kaza ve olaylar azalacaktır" görüşünü dile getirdi.

Halkımızı ve gençlerimizi bilinçlendirmemiz şart

Basında yer alan hemzemin geçit kazalarında, TCDD'nin sorumlu gibi görülmesinden hem yönetim hem çalışanlar olarak rahatsızlık duyduklarını dile getiren YOLDER Genel Başkanı Özden Polat, halkın hemzemin geçit konusunda kimi zaman rahat davranarak "Hemen geçeriz, bize bir şey olmaz" tavrını bırakması ve mutlaka bilinçlendirilmesi gerektiğini söyledi.

Polat, Türkiye genelinde TCDD'nin yol personelinin oluşturduğu 765 üyeli YOLDER'in eğitim konusunda kamuoyunu bilinçlendirmek adına, kurumlarla işbirliği yapmaya her zaman hazır olduğunu sözlerine ekledi.



Meslek hastalıklarına dikkat (1)

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



Meslek Hastalığı, işçinin, çalıştırıldığı işin niteliğine göre, tekrarlanan bir sebeple veya işin yürütüm şartları içinde uğradığı geçici veya sürekli hastalık, sakatlık veya ruhi arıza halleridir.

Meslek hastalığının sebeplerini;

- Fiziksel faktörler
- Kimyasal faktörler
- Biyolojik faktörler şeklinde tasnif etmek mümkündür.

Meslek hastalıklarına sebep olabilecek fiziksel faktörler şunlardır:

A- Termal konfor B- Aydınlatma C- Basınç D- Radyant enerji E- Titreşim(vibrasyon) F- Gürültü G- Toz

A- Termal konfor

Termal konfor deyimi, çalışma ortamında, çalışanların büyük çoğunluğunun ısı, nem, hava akımı gibi iklim şartları açısından gerek bedensel ve gerekse zihinsel faaliyetlerini sürdürürken, belli bir rahatlık içinde bulunmasını ifade eder. Termal konfor şartlarını etkileyen faktörler şunlardır:

- Isı • Nem • Hava akım hızı • Termal radyasyon ısı (hava sıcaklığı) • Uygun ısı belirlenmesinde çeşitli faktörler değerlendirilerek hava sıcaklığı ayarlanmalıdır.
- Yapılan işin niteliği (Ağır veya hafif iş olması) • Çalışanın fiziki ve ruhi yapısı (zayıf, şişman, sakın, heyecanlı, tez canlı, v.s.) • Kişinin sağlık durumu (Hasta veya sağlıklı olması) • Çalışanın giyim durumu (Kalın veya ince giymiş olması) • Çalışanın beslenme durumu (Yapılan işe uygun veya uygun olmayan beslenme) • Hava sıcaklığının artması veya eksilmesi, çalışan kişilerin işe uyumunu olumsuz etkiler.

Aşırı ısınma yorgunluk ve uyku hali meydana getirir.

Aşırı soğuma ise dikkatin azalmasına, zihinsel çalışmanın olumsuz etkilenmesine yol açar. Endüstride genellikle yüksek sıcaklık problemi vardır. Sıcaklık yönünden işyerleri nemli ve kuru sıcaklık olmak üzere iki grupta incelenir. Nemli sıcaklık; kağıt, kumaş, konserve ve yeraltı maden işletmeleri gibi yerlerde,

Kuru sıcaklık ise, demir-çelik, cam ve çimento sanayisinde, oluşmaktadır.

Çalışanların, çalıştırılanların ve ilgili kurum ve kuruluşların görevi; işi tamamen, vücudun savunma ve uyum mekanizmalarına bırakmadan, insan vücuduna, insan yaradılışına, ruhuna ve sosyal yapısına özetle insana uygun şartların hazırlanmasıdır. Aksi halde vücut savunma sistemi iflas eder, dayanma gücü biter, beklenen, beklenmeyen sonuç ortaya çıkar.

Nem: Havadaki nem miktarı mutlak nem ve bağıl nem olarak ifade edilir Mutlak nem: Birim havadaki su miktarıdır.

Bağıl nem: Havadaki nem miktarının, aynı sıcaklıkta doymuş havadaki mutlak nemin yüzde kaçını ihtiva ettiğini gösterir. İşçi sağlığı ve iş güvenliği yönünden bağıl nemin değeri önemlidir. Bir işyeri ortamının bağıl nemi değerlendirilken, sıcaklık, hava akım hızı gibi diğer şartların da değerlendirilmesi gerekir. Ancak, genel olarak herhangi bir işyerinde bağıl nem yüzde 30 ila yüzde 80 arasında olmalıdır. Yüksek bağıl nem, ortam sıcaklığının yüksek olması durumunda buharlanır, düşük olması durumunda ise üşüme ve ürperme hissi verir.

• Isı 29 derece olursa performans yüzde 5 düşer.

Hava akım hızı

• İşyerinde oluşan kirli havanın dışarı atılması, yerine temiz havanın alınması için, ortamda, uygun bir havalandırmanın olması, dolayısıyla uygun bir hava akımının olması zorunludur.

• Ancak bu hava akımı 0,5 metre/saniyeyi aşması durumunda rahatsız edici esintiler meydana gelir. Bu esintiler sebebiyle işyerlerinde, özellikle kaynak atölyelerinde, ortamın havası kirli olduğu halde, havalandırma tesisatlarının çalıştırılmadığına çok sık rastlanmaktadır.

• Bu tür olumsuzlukların olmaması için ısıtma ve havalandırma, iklimlendirme şeklinde anlamalı ve bu anlayışla, bütün değerler göz önünde bulundurularak projelendirme yapılmalıdır.

Devam edecek



Sefertası taşımadan beş gün geçirmenin keyfi

Antalya'da Mart ayında gerçekleştirilen beş günlük HBOM memurları seminerine kursiyer olarak katılma imkanı oldu.

Öncelikle bu seminerlerin hayat bulmasında emeği geçen, ev sahibi olarak bizi ağırlayan Eğitim Dairesi'ne, katılımlarımızı sağlayan Yol Dairesi'ne, Eğitim faaliyetlerini yürüten eğiticilerimiz Osman Araç, İbrahim Saldır, Fehmi Soylu ve bizleri ziyarette bulunan, sorunlara ve taleplere cevap arayan YOLDER Başkanı Özden Polat'a Hat Bakım Onarım Memuru arkadaşlarım adına şükranlarımı sunarım.

Toroslar karlı, havalar da o denli soğuktu. Bizleri ısıtan ise katılımcı arkadaşların samimi ve içten sıcaklığıydı.

Ortam bizleri bir aile bağı ile sarmıştı. Kimi katılımcı arkadaşların ilk semineriydi.

Haliyle heyecan da büyüktü, hüznü de. Heyecanlıydık yeni aile fertleriyle abilerle, kardeşlerle tanışacaktık.

Hüzünlüydük yılların yorgunluğunun, ötelenmişliğin,

ihmal edilmenin resmi yansıyordu çekilen fotoğraflara.

Buruk bir sevinç vardı gözlerde, mesleki hayatının sonunda, gelen ilk ve son semineriydi belkide.

İnanmıştı akıttığı ter, yaptığı fedakarlık elbet bir gün karşılık bulacaktı. Sanal ortamda yapılan sohbetler, telefonda duyulan sesler, artık Royal Palm Otel'de bir araya gelmiş, koltuklara kurularak çaylarımızı ilk defa, klm den uzak bir otel lobisinde yudumladık.

Aynı masaya oturduk aynı sorunda buluştuk. Ortak çözüme yöneldik. Eksikliklerimizi tamamlama, bilgilerimizi, birikimlerimizi paylaşma, tartışma ve çözüm yollarını aralama imkanı yakaladık.

1435 milimetreye sıkışmış hayatlar ilk defa gabari taşkını yaptı. Zaman akıp geçerken, bu zamanı en aktif bir şekilde



Ferhat DEMİRCİ
İzmir

kullanmalıydık. Otel imkanlarını sunmuştu, omuz omuza verdik, halaylar çektik. Sadece, çekilen halayda omuz omuza vermedik. Görevde yükselme yönetmeliğinde, pozlardaki sıkıntılarda, 2701'de bölgelerde yaşanan hırsızlık olaylarında da omuz omuza-

yız.

Beş gün boyunca sefertası taşımadık, uykusuz geçen günleri telafi etme olanağı sağladık.

Bu süre zarfında birbirimizi daha iyi tanıdık. Birbirimizi anlayıp empati yapmaya, art niyetten uzak durmaya çalıştık. Başardık da.

Birlikte olduğumuz süreç samimi dostlukların kurulmasına, kaynaşma ortamının hazırlanmasına zemin hazırladı.

Bir sonraki seminerde görüşmek, buluşmak, güzellikleri paylaşmak dileğiyle..

YOLDER Başkanı Polat'ın Antalya'da seminer ziyareti



Antalya'da düzenlenen Şube Şefi, Kontrolör ve Mühendislerin katıldığı geliştirme seminerinde demiryollarındaki yenilikler anlatılırken, yaşanan sorunlara çözüm de arandı.

YOLDER Genel Başkanı Özden Polat, Mart ayında Antalya'da gerçekleştirilen Hat Bakım Onarım Memurları'nın seminerini ziyaret etti.

Ziyarete YOLDER'in çalışmalarına ve Gazete YOLDERİZ'e ilişkin bilgi veren Polat, "Birlik olursak güçlü oluruz. Haklarımızı bilirsek işimizde sağlıklı bir şekilde yol alırız" dedi.



Ölçümlerdeki sorunlar sona eriyor

Ferdi KARADUMAN
İzmir

Hepinizin bildiği üzere günümüz demiryolu taşımacılığının en önemli stratejilerinden birisi de hızlı taşımacılık olmuştur.

Artık Demiryollarında uzun süren yolculuklar yerini, emniyetli, konforlu ve hızlı yolculuklara bırakmıştır.

Bu doğrultuda biz Yol Servisi personeline düşen en önemli görev; bu yolculukların emniyetli şekilde yapılması sağlayarak, yoldan kaynaklanan kazaların minimum seviyeye indirilmesidir.

Bunu yapabilmemiz için de artık demiryolu üst yapısında meydana gelen geometrik bozuklukların eski teknolojiyle değil daha hassas ölçümlerle tespit edilerek, bu tespiti göre çalışma programlarının yapıp bu geometrik bozukluklarının giderilmesi gerekmektedir.

Yeni bir teknoloji

TCDD Bünyesine yeni girmiş bir teknoloji olan Demiryolu Geometrisi Ölçme Aleti, hattımızdaki işte bu hassas ölçümü yapmamızı sağlayan son derece faydalı, insan kaynaklı ölçüm hatalarını en aza indiren bir ölçüm aletidir.

Bu ölçme aleti ile demiryolunda oluşan geometrik bozuklukları çok hassas bir ölçümle tespit ederek, bilgisayar ortamında bu arızaları sayısal verilere dönüştürerek görüntülememizi ve doküman olarak almamızı sağlar.

Demiryolu Geometrisi Ölçüm Aletini kısaca tanıyalım... Demiryolu Hattı Cari, istasyon yolları ve makaslardaki yol üstyapı bozukluklarını 5 farklı kategoride "Nivelman-Fleş-Dever-Ekartman-Burulma" ölçümüyle tespit edebiliriz.

Tespit etmiş olduğumuz bu geometrik yol arızalarını bilgisayar ortamında, ölçüm aletinin kendi programında hattaki hız toleranslarına göre sayısal olarak hesaplanmasıyla değerlendirmesini yapıyoruz.

Bu değerlendirme bölümlerinden birisinde, hattımızda livre hızına göre tolerans dışında kalan geometrik bozuklukları hangi kilometrede ne kadar miktarda olduğunu bir liste halinde görüntüleyebilir ve doküman olarak alabili-

riz. Bir başka değerlendirme bölümünde bu tespit edilen arızalara ve hattımızdaki livre hızına göre yolumuzun genel durumunu ve hattın kalitesini görüntüleyip doküman olarak alabiliriz.

Ayrıca yine bu değerlendirme bölümünde hattımızın kalitesini "Çok iyi-Kabul edilebilir düzeyde- Yakın zamanda çalışma programına alınarak yolun gözlem altında tutulması gereken düzeyde-Acil olarak çalışma yapılması gereken düzeyde" olmak üzere değerlendirme yapabiliriz.

Bir başka değerlendirme bölümünde ölçüm yapmış olduğumuz yolumuzu çizgi grafik üzerinde toleranslarıyla birlikte hataların tamamını görüntüleyip doküman olarak alabiliriz.

Kuşbakışı görüntüleme

Yine tüm bu yapmış olduğumuz değerlendirmeleri hattımızın kuşbakışı görünüşü üzerinde yoldaki kurplar ve sabit tesislerle birlikte görüntüleyip doküman olarak alabilir, hattımızın genel durumunu kuşbakışı görmemizi sağlayabiliriz.

Bu ölçüm aletiyle yolumuzda kurplardaki mevcut tatbiki yarıçaplarını hassas şekilde görebiliriz. Kurplarda hangi metrede ne kadar dever ol-

3. Bölge'de iş başı eğitimi



Mehmet Ögel, İnan Coşkun, Veli Vatandaş, Kerim Çetin, Yakup Yakupoğlu, Ergin Gür, Turgay Ulucaköy, Oğuzhan Ak, Ferdi Karaduman ölçme aletinin çalışma prensiplerini yerinde gözlemlediler.

duğunu gayet hassas şekilde sayısal olarak görebiliriz.

Ölçüm değerlendirmesi yapılırken ölçüm yapılan hattın tamamını baz alarak fleş değerlendirmesi yaptığı için yolda alıymanlarda oluşmuş uzun mesafeli çok geniş yarıçaplı kurp şeklinde görünen fleş arızalarının da tespiti mümkündür.

Bilgisayar ortamında karşılaştırma

Sonuç olarak tüm bu değerlendirmeler ışığında, hattımızda genel bir çalışma

programı yapabiliriz. Yukarıda bahsetmiş olduğumuz hattın genel durumu ve kalitesi bölümünde çıkan sonuçlara göre hattımızda makineli tamirat çalışma programı yapabilir, makineli tamirattan sonra çalışmanın faydalı olup olmadığını görebilir ve tamirat öncesi ile tamirat sonrası ölçümlerin bilgisayar ortamında karşılaştırmasını yapıp geometrik arızaların değişimini gözlemleyebiliriz.

Yapmış olduğumuz ölçüm sonuçlarına göre, acil önlem alınarak tamirat yapılması ge-

ölçüm esnasında yerinde işaretleterek görebilir, arızanın sebebini daha iyi görmemizi sağlayabilir.

Sorunları yerinde belirleme

Bu şekilde makineli tamirat ile çözülemeyen ve hatta bazen gözle bile görülemeyen ekartman sorunları da yerinde tespit edilerek hangi sebepten kaynaklandığını görebiliriz.

Bu şekilde yolumuzdaki hataların gerçek sebeplerinin bilinmesiyle yolumuzda kalıcı ve gerçek çözümler üretebiliriz. Yine bu ölçüm aleti ile makas ölçümü yapılabilmektedir. Bu makas ölçümünde her ölçüm yapılan makas 8 parça halinde ölçüldüğü için makasın hangi noktasında nasıl bir arıza olduğunu görmemizi sağlamaktadır.

Farklı ölçümler yapılabilir

Ayrıca makas ölçümü sırasında bahsetmiş olduğumuz "nivelman-fleş-dever-ekartman-burulma" arızaları haricinde makas dil ucu açıklığı - makas göbek ucu emniyet açıklığı - kontrray ve tavşan ayağı oluk açıklıklarının da ölçümü mümkündür.

Tüm bu bahsetmiş olduğumuz konular ışığında yolumuzdaki tüm üstyapı arızalarını sebepleriyle birlikte tespit etmemiz, tespit edilen bu arızalara göre çözümler üretebilmemiz, çalışmaların sonucunda kontrolünü yapmamız Demiryolu Geometrisi Ölçme Aletiyle mümkün olabilecektir.



reken yol arızalarının giderilmesi için hemen makineli tamirat çalışması veya işçi gücü ile çalışma yapılması mümkün değilse, toleranslara göre yolumuzun hangi kesiminde ne kadar hız kısıtlaması koyabileceğimizi tespit edebiliriz. Bahsetmiş olduğumuz ölçüm aleti elle kullanılabilen bir alet olduğu için, tüm bu arızaları

TCDD'nin vizyoner Genel Müdürü Süleyman Karaman'la Yüksek Hızlı Tren'de yaptığımız röportajda açık mesaj

"Siz isteyin, biz verelim"

Röportaj: Saadet ERCİYAS
Fotoğraflar: Hüseyin ERCİYAS



Köseköy-Gebze yüksek hızlı tren hattının temel atma töreni geçtiğimiz ay, Köseköy Tren İstasyonu'nda düzenlendi. Avrupa Birliği Bakanlığı, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Devlet Demiryolları (TCDD) yetkilileri ile medya mensupları törene katılmak üzere Ankara Garı'ndan yüksek hızlı trenle hareket etti.

YOLDER Genel Başkanı Özden Polat'ın da içinde bulunduğu katile, yolculuğunu yüksek hızlı tren hattının son bulunduğu Eskişehir'de konvansiyonel trene geçerek sürdürdü.

250 kilometre hızla yol alırken TCDD Genel Müdürü Süleyman Karaman ile TCDD Genel Müdür Yardımcısı İsa Apaydın, Gazete YOLDER için YOLDER basın danışmanları Saadet ve Hüseyin Erciyas'a bir röportaj verdi.

Röportajda TCDD Genel Müdürü Süleyman Karaman yol personelinin çalışma ortamından, ünvanlar konusundaki sorunlara kadar her sorumuza içtenlikle yanıt verdi. Karaman'ın yanıtlarına kimi zaman Genel Müdür Yardımcısı İsa Apaydın da eklemeler yaptı.

İşte Köseköy yolunda, Yüksek Hızlı Tren'de 250 kilometrelik hızda giderken yaptığımız röportajdan notlarımız...

YOLDERİZ: Sayın Karaman, on yıla yaklaşan Genel Müdürlük döneminizde demiryolları sizin için ne ifade ediyor? Toplu taşımacılıkta son derece önemli bir yeri bulunan

Vizyonuyla demiryollarında çığır açan, ülkemizi Yüksek Hızlı Tren'le tanıştıran, uzakları yakın eden hızlı trenlerin mimarı TCDD'nin vizyoner Genel Müdürü Süleyman Karaman, 250 kilometre hızla yol aldığımız Ankara-Eskişehir YHT hattında yaptığımız röportajda yol personeline çok önemli mesajlar verdi. Röportajımıza Karaman'ın yanı sıra Genel Müdür Yardımcısı İsa Apaydın da eşlik etti. İşte Genel Müdür Karaman'ın röportajı ve mesajları...



demiryolu ve çalışanları size göre hangi koşullar tamamlanmış olmalıdır en ideal düzeye ulaşmış olacak?

KARAMAN: 156 yıllık köklü bir kuruluşun Genel Müdürü olduğum için büyük bir gurur ve mutluluk duyduğumu ifade etmek isterim. Son on yıllık dönemde hükümetlerimizin demiryollarımıza öncelikli sektör olarak önemli kaynak ayırması sonucunda 80 projeyi başarıyla hayata geçirdik. Sayın Başbakanımız başta olmak üzere Sayın Bakanımız her zaman demiryollarının ve demiryolcularının yanında oldular.

Bu vesile ile tüm demiryolcular adına şükranlarımı arz ediyorum. Gerçekten de bugün demiryollarımız ülkemizin en dinamik kuruluşlarından birisi haline gelmiştir. Demiryollarımız artık "Kara tren"le değil, dünyada sadece 8 ülkede bulunan Yüksek Hızlı Trenle anılmaktadır.

Bugün ileri demiryolu teknolojisinin konforunu, rahatlığını, zamandan tasarrufunu 7'den 70'e herkes yaşayarak görmekte, demiryolunun ulaşımın belkemiği olduğunu herkes kabul etmektedir.

Şu anda da hızlı tren teknolojisini kullanan ve çok önemli projelere adım atan ve hayata geçiren bir kurum haline gelmenin gurur ve heyecanı içerisindeyiz. Bu gelişmelerle birlikte Demiryolcu-

ların sorumluluğu daha da artmaktadır. Ulaştırma gibi 24 saat, gece gündüz, kar kış demeden yürütülen en meşakkatli sektörlerden birinde çalışmak gerçekten de yüksek görev bilinci, bilgi birikimi, deneyim gerektirmektedir. Demiryolcular da buna sahiptir. Tüm mesai arkadaşlarıma bir kez daha teşekkür ediyorum.

YOLDERİZ: YOLDER'in de üyesi olan ve yenilenen demiryollarımızda büyük emeği bulunan "yol kontrol memuru", "hat bakım onarım memuru", "yol şube şef yardımcısı" ve "yol şube şefi" kadrolarındaki personelin norm kadroda unvanları bulunmuyor. Tasarı halindeki Demiryolları Kanunu çıktığında söz konusu personelin hangi birim ve unvanında değerlendirilmesi düşünülmüyor?

KARAMAN: Yol Şube Şeflikleri, 2009 yılında Yol Bakım Onarım Müdürlüğü olarak yeniden yapılandırıldı. Bu nedenle Yönetim Kurulu'nda aldığımız kararla; kadro cetvellerinde "Yol Şube Şefi" ve "Yol Kısım Şefi" unvanları yerine "Yol Bakım Onarım Müdürü" ve "Yol Bakım Onarım Şefi" unvanlarında kadrolar konuldu. Ayrıca Yol Bakım Onarım Müdürlükleri bünyesinde Aplikasyon Şefliği ve Kaynak Şefliği kadroları ihdas edildi.

YOLDERİZ: TCDD Yönetim Kurulu'nun Yol Şube Şefliklerinin Yol Bakım Onarım

Müdürlüğü'ne dönüştürülmesi kararı uyarınca Yol Şube Şefliği kadrolarını iptal ederek Yol Bakım Onarım Müdürlüğü kadrolarını ihdas etti. Aradan geçen 3 yıldan fazla bir süredir yeni görevlerini de unvanlı olarak yürüten 40 Şube Şefi, açılan görevde yükselme eğitim ve sınav ilanı dolayısıyla mağdur edildiklerini düşünüyor. Yol Bakım Onarım Müdürlüğü'nün mühendis olmaları fikri de şu aşamada yapılan başvurular itibarıyla tam olarak gerçekleşmeyecek gibi gözüküyor. Personelin bu konudaki rahatsızlıklarını önlemek için yine TCDD Yönetim Kurulu, bir defaya mahsus olarak atanmaları yönünde yetkisini kullanabilir mi?

Mağduriyet yaşatmayacağız

KARAMAN: "Yol Bakım Onarım Müdürü" kadrosuna, "Yol Şube Şefi", "Yol Şube Şef Yardımcısı" ve "Yol Kısım Şefi" unvanında görev yapanlardan, görevde yükselme sınavı sonucuna göre atama yapacağız. Bu unvanlarda görev yapanlardan "Yol Bakım Onarım Müdürü" kadrosuna atanacaklarda Mühendislik Fakültesi mezunu olma koşulu aramaktayız. Dolayısıyla, söz konusu unvanlarda çalışanlara bu konuda ayrıcalık tanınmıştır.

Görevde yükselme sınavı sonunda, "Yol Bakım Onarım Müdürü" olamayanların, ücret ve mevcut unvanları korunarak, ekonomik ve sosyal anlamda herhangi bir mağduriyet yaşamalarının önüne geçeceğiz. Ancak "Yol Şube Şefi ve Yardımcısı" ile "Yol Kısım Şefi" unvanına yeni atama da yapılmayacak olup, bu unvanlarda görev yapanlar, sınavsız olarak "Aplikasyon Şefi", "Kaynak Şefi", ve "Köprüler Şefi" unvanlarına atanabilecekler.

Kuruluşumuzun unvan azaltma çalışmaları kapsamında; "Yol Çavuşu" ve "Tesisler Çavuşu" unvanları "Yol Kontrol Memuru" ve "Yol Bekçisi" ve "Geçit Bekçisi" unvanları birleştirilerek "Yol ve Geçit Kontrol Memuru" unvanı ihdas edildi. Yaptığımız bu düzenleme ile "Çavuş, Bekçi" gibi yapılan işlere hiç uygun



YOLDERİZ: TCDD'nin 2023 planlarında çevresel yönetim sistemi ve birimi kurulacağından söz ediliyor. "Yeşil demiryolu - Yeşil istasyon" olarak tanımlanan bu çalışmanın kapsamı nasıl olacak?

KARAMAN: Yeşil İstasyon- Yeşil Demiryolu kavramları, tüm çevresel etkilerin en aza indirildiği, kullanıcı ve çevre dostu, enerji etkin, demiryolu sistemlerini ifade etmektedir. Özellikle şehir içlerindeki demiryolu hatlarından kaynaklanan "demiryolu gürültüsünün" engellenmesi için, daha sessiz araçların tedarik edilmesi, sesi yutan altyapı tasarımı, gürültü bariyerleri gibi çözümler gürültüyle mücadelede kullanılması planlandı. İnsanların demiryolunu daha çok kullanmalarını ve karayolundan demiryoluna daha fazla model değişimi sağlamak amacıyla, istasyonların daha ulaşılabilir hale getirilmesi, engelli ve yaşlı vatandaşları göz önünde bulunduran istasyon düzenlemeleri, "park et-bin" alanları gibi tasarlanan istasyonlar "Yeşil" hale getiriliyor. Demiryolunda elektrik enerjisinin kullanımı artırılarak, etkin sürüş teknikleri hakkında makinistlere eğitimin verilmesi, yeni çeken çekilen araç temin edilirken araçlara ait çevresel özelliklerinde belirleyici faktör olması, mevcut ve yeni yapılan demiryolu hatlarının çevresinin ağaçlandırılması, hayvanların doğal yaşamının korunması için hayvan geçitleri konulması ve bunlar gibi bir çok çevresel konuda yapılacak çalışma ile demiryolunun yeşillendirilmesi amaçlanıyor.



İsa Apaydın: Krap dediğimiz ölçüm aletleri aldık. Bu aletler ellerinde olduğu için bu arkadaşların kilometrelerce yürümesine ihtiyaç kalmayacak. Yolu istedikleri zaman turnelerle bu ölçüm aletleriyle kayıt altına alacaklar...

olmayan ifadeler kaldırılmış, bu unvanlarda çalışanlar yardımcı hizmetler sınıfından kurtarılmış ve ücretlerde iyileştirme imkanı sağlanmıştır. Kuruluşumuzun işçi kadro cetvellerine de "Yol Bakım Onarım İşçiliği", "Yol Bakım Onarım Posta Başlığı" ve "Yol Kontrol İşçiliği" unvanları konulmuştur.

YOLDERİZ: Yani vekaletten çalışanlar normal kadrolarını alabilecekler mi?

KARAMAN: Bazıları lise mezunu olduğu için maalesef bazı şeyleri yapamıyoruz ama yapabileceğimiz her şeyi yapacağız. Ayrıca yol personelinin, çalışan işçilere çok modern çalışma alanları oluşturduk. Mutfak, yatma yeri olan vagonlar oluştur-



duk. Çadırlarda kalmayacaklar. Onlar için ölçüm aletleri aldık. Biz istiyoruz ki daha modern şartlarda çalışsınlar.

YOLDERİZ: Demiryolu kanununa ilişkin bir gelişme var mı? Ne zaman çıkacağına ilişkin bir öngörü?

KARAMAN: Demiryolu kanunun onlarla ilgili bir sıkıntı yok gerçekten. O şu anda sürüyor. İnşallah meclis en uygun zamanda çıkacaktır. Orada demiryolu işçileri, yolda çalışan işçilerle ilgili hemen hiçbir şey yok, sorun olmadığı gibi avantajları da olacak...

YOLDERİZ: Yol çavuşları, yol kontrolörü çok ağır koşullarda çalışıyorlar, kilometrelerce yürümekten ötürü sağlık sorunları var. Bunu aşabilmek için teknolojiye yatırım yapılacaktır mı?

KARAMAN: Yolları yenilediğimiz zaman daha fazla yürümelerine gerek kalmayacak. Kaldı ki, trenlere ölçüm araçları aldık, yeni kullanacakları aletler aldık.

APAYDIN: Bu soruya ben de cevap vereyim isterse-niz. Biz kendilerine şu anda yeni teknolojik aletler aldık. Krap dediğimiz ölçüm aletleri aldık. Bu aletler ellerinde olduğu için bu arkadaşların kilometrelerce yürümesine ihtiyaç kalmayacak. Yolu istedikleri zaman turnelerle bu ölçüm aletleriyle kayıt altına alarak yolda gezmeyi artık ortadan kaldıracaklar. Sefer için turne araçları aldık kendilerine. Bu turne araçlarıyla birlikte hem turnelerini yapacaklar hem de ölçüm aletleriyle ölçümlerini çok daha hassas ölçüm aletleriyle kayıt altına alabilecekler, yollarını kontrol edecekler. Günlük gezmeyi ortadan kaldıracaklar.

YOLDERİZ: Konvansiyonel hatlarda tuvaletlerin yola boşaltılması konusu var. Çalışanların sağlığını tehdit eden bir konu. Bu konuda bir yenileme gerçekleştirilecek mi?

APAYDIN: Tuvaletlerin vakumlu hale gelmesi için bu konuda yatırım çalışmaları devam ediyor.

YOLDERİZ: Dünya genelinde demiryollarına baktığımızda Türkiye nerede? Hedefimiz nedir ülke olarak?

KARAMAN: Şu anda çok ileride değiliz. Hedefimiz ilk 10'a girmek. Sıralama değişiyor. Yolcуда, yükte başka. Yolcуда Japonya, yükte Amerika...

APAYDIN: 14 bin kilometre hızlı tren hattı, 11 bin kilometre yeni yol yaptık. Toplam 25 bin kilometrelik bir ağa ulaştık. Demiryollarının 2023 hedefleri var. Sektörde pay yüzde 15, yolcуда yüzde 10 hedefini yakalamak. 2023 hedefimiz bu.

YOLDERİZ: Demiryolu

Meslek Okulu Mezunları'nın okul konusu var bir de? Her platformda dile getiriyorlar. Bu okulların yeniden açılma olasılığı var mı?

KARAMAN: Böyle bir şey yok. Eğitimin Teklifi Kanunu var. Bir eğitim verilecekse Milli Eğitim Bakanlığı (MEB) verir. MEB, bir gün "Biz de tren çalıştıracamız" dese ne yapacağız? Bizimle ilgisi yok. Onun yerine şu anda sanat meslek liselerinde demiryolu bölümleri açtık. Ankara, İstanbul, Eskişehir, Kayseri Gaziantep...Örneğin Gaziantep de de yabancı dili arapça olan demiryolu okulu açtı MEB. Niye,Yarın Suudi Arabistan'da, Mekke Medine arasında tren kullananlar, Hicaz demiryolu hattında ihtiyacında makinist ihtiyacı olursa, gelecekte Türkiye'den makinist göndermek, Tren Teşkil Memuru göndermek için değerlendirilecek.

YOLDERİZ: Yol personeli için bir mesaj alabilir miyiz sizden?

KARAMAN: Hakikaten bu yolda çalışan arkadaşlarımızın çok emeği olduğunu, şu ana kadar demiryollarının bu duruma gelmesi için, bu yolları yenilemek için var güçleriyle çalıştıklarını biliyorum. Sıkıntılı olduklarını da biliyorum. Bu yüzden onların daha kontrollü çalışması için elimizden geleni şu anda yapıyoruz. Neler mi yaptık? Böyle çadır gibi ilkel şartlarda değil de, daha modern evler şeklinde trenler oluşturduk onlarla çalışacaklar. Ayrıca çok iyi bakım araçları aldık, hem karayolunda ve demiryolunda giden. Yine devam edeceğiz.

Onları asıl böyle kazma kürekle çalışmaktan kurtarıp, modern aletlerle çalışmasını sağlayacağız. Eskiden çok sıkıntı çekerek çalıştıkları ve demiryollarını yaşattıkları için kendilerine çok teşekkür ediyorum. Ama bundan sonra daha az, daha modern ortamlarda çalışarak, daha modern demiryollarında görev yapacaklar. Hepsine saygılar sunarım.

YOLDERİZ: Gazetemize zaman ayırdığınız için teşekkür ediyoruz.

Karaman: Demiryollarına bir 20 sene nefessiz yatırım yapmak lazım. 2023'e toparlanabilir bu hızla giderse...



"Göreve geldiğim zaman kitapları, gelir giderleri inceledim. 20 yılda 10 milyar dolar zarar ediyor diye, "Burayı kapatmak lazım" diye başladım. Sonra trene bindim, Genel Müdür havasıyla bir yolculuk yaptım. Bir sürü tünel, viyadük, hat, köprü menfez. Kendime dedim ki, "Sen değil, sülalen gelse burayı kapata-maz. En iyisi ne yapabilirsin ona bak"...Ama hakikaten çok zarar ediyor demiryolları, hala ediyor. Ona üzülüyoruz. Onun için de yatırım yapmak gerek. Bunlar hemen cevap veren yatırımlar değil.

Bir 20 sene nefessiz yatırım yapmak lazım. 2023'e

toparlanabilir bu hızla giderse. Bunu hükümete de anlattık. Başbakan müthiş destek veriyor, Allah için. Geçenlerde hızlı trenle Ankara'dan buraya kadar geldik. Sayın Başbakan "Hiç yorulmadım" dedi...Trende çok mutlu oluyor, mutlu oldukça da desteği sürüyor. Binali Bey de çok seviyor demiryollarını ve destekliyor bizi, ama sürekli nefesi ensemizde. Onun içinde demiryolları şu anda yatırım açısından dünyayla ölçüşme açısından iyi gidiyor. Ama biraz da demiryolcular çok iyi arkadaşlar, ondan dolayı da iyi. Bir kere işlerini çok seviyorlar çünkü mecburlar başka iş yok. Onan sonra demiryolcular kendi içlerinde bir grup oluşturmuşlar, birbirleriyle haşır neşir. Üçüncüsü de tren sevdiği için onlara hep trenci olarak daha sevecen bakılmış.

Zarar eden kurumun personeli psikolojisi

Ama sıkıntıları da var. Bir kere zarar eden kurumun personel psikolojisi var. Yatırıma çok alışmamış kurum, yatırım yapılmamış. Bir de hiç bir zaman çalışan üzerinde onore, motivasyon verilmemiş. Çalışma sıkıntılı ama bu sıkıntıları demiryolcular da oluşturuyor. Diyorum ki, yolcunun sıkıntısı var çalışma ortamlarında sıkıntı var, yolcularla sıkıntı var, yerlerinizde sıkıntı var falan ama bu sıkıntıları biraz da demiryolcular oluşturuyor. Kendilerini savunmaları lazımdı. Şimdi her şeyi kendiniz için değil de, demiryolu için istemeyi öğrenin. İstedikçe durumunuz iyileşecek. Demiryolları iyileşecek. Traversi nasıl iyi yapalım ki, bana tamirat işi düşmesin, daha modern çalışalım. İyi işi nasıl yapalım diye onlara yüklenin. Mesela bir yolda gittiğim zaman ellerinde alet vardı onu gördüm, "Bununla niye çalışıyorsun?" dedim. "Başka alet yok" dediler. İsyan edin, yazı yazın, TCDD Genel Müdürlüğü'ne gelin bana, "Modernleşmek istiyorum niye bununla çalışıyorum?" diye söyleyin. Genel Müdür olarak böyle devam edin diyebilirdim, demedim, Siz de demeyin. "Ben modern araç, araba istiyorum" deyin. "En teknolojik şey istiyorum" deyin, "Şefinizi zorlayın" diye söylüyorum gittiğim yerlerde çekinmeden.

Düşüncelerinizi açık açık söyleyin" diyorum. Yol işçileri için de öyle. "Modern aletiniz yoksa isyan edin, yürüyüş yapın" diyorum. "Ben modern araç istiyorum" diye isyan edin. "Pompalı vagonet istemiyorum" diye. Ama nuhnebiden kalmış bu aletleri, yenisi alsak da bazı personel bırakmıyor. Yeni şeyler öğretmek istiyoruz ama bazıları bırakmak istemiyor.

Bilgisayar iyi, internet iyi değil mi? Bunları kullanmak gerek. Alışkanlıkları değiştirmek gerek. Şu an Ulaştırma Bakanlığı teknolojinin temsilcisi. Entegre de olmuşuz. En iyi biz kullanıyoruz teknolojiyi. İlk defa demiryollarında oynarlar diye, bilgisayarları kapatmadık. Herkese vermeye çalıştık. Ama bunlara alışması için insanların haşır neşir olması gerek.

İnsanoğlu özel hayatında eşini, arkadaşını, çevresini seçerken ne kadar titiz; sevdiklerini kırmamak, üzmemek için ne kadar özenli davranır değil mi? Biz demiryolcuların en önemli en vazgeçilmez çalışma arkadaşıdır **ray**.

Pekâlâ, biz en vazgeçilmez çalışma arkadaşımız için ne yapıyoruz? Onun incinmesini kırılmasını önlemek için ne yapıyoruz, ne yapmalıyız?

İşte yazımızın başlığı bu sebeple **"Rayı sev, traversi koru."** Her ne kadar bu söz Başkanımız Sayın Özden Polat'a ait olsa da bu sözü sahipleniyoruz ve her zaman, her ortamda dillendireceğiz. Biz onu sevdikçe onun da bizi seveceği ve üzmeyeceği bilinciyle.



Demir cevheri

Demir cevherinin çileli yolculuğu

Doğada oksit halinde, taşın toprağın içinde bulunan demir cevheri, yüksekliği 26 metre taban çapı 9 metre olan devasa yüksek fırınlarda kok kömürü (karbon), kum (silisyum), kireçtaşı (kalsiyum) eklenerek hazırlanan hamura sıcak hava üflenerek 1500 - 2000 derecede kirinden pasajından temizlenip sıvı pik demir halini alır. İçinde birçok element bulunan sıvı pik, demir büyük potalarla çelikhaneye gider. Çelikhanede yaşamımızın vazgeçilmezi Oksijen sayesinde içindeki zararlı bileşenlerden kurtulur.

Çeliğe dönüşüm

Ancak bu yetmez; tekerleğin zulumüne dayanması için karakterini güçlendirecek elementler eklenir. Kimyasal olarak karakterini kazanmıştır ve adı artık **çeliktir**. 1500 derecesıcaklıkta sıvı çelik kalıplara dökülerek soğutulur. Blum adı verilen bu çelik kütükler, son şeklini almak için haddehaneye götürülür. Tabiatı gereği çilesi bitmez bu blumun. Cehennem adı verilen fırınlarda tekrar 900 - 1000 dereceye ısıtılır. Cehennemden çıkan blum merdaneler arasında gide gele son şeklini alır.

"Rayı sev, traversi koru"

• İbrahim Alper YALÇIN • Mehmet Soner BAŞ • Volkan YILMAZ - İZMİR



Fotoğraf: Hüseyin Erciyas



36 metre boyunda ray en az dört noktadan kavranarak indirilmeli ve taşınmalı raya kesinlikle sert bir cisimle vurulmamalıdır.

Cehennemden çıkan ray

Bu kadar çileye dayanamayan çelik eğilir ve boynunu bükür. Yeterince çile çektiğine ve artık tekerliği taşıyacağına kanaat getirilen çeliğe adını seçme hakkı verilir. **"Ray"**dır artık O. Boynu bükük ray, doğrultma merdanesinden geçerek lazer ölçüm ile formunu (geometrisini) kazandığına kanaat getirilir ve genç bir delikanlı edasıyla çıkar karşımıza. Ne kadar çile çektiği, bilenen rayın içinde bir kırıklık bir boşluk kalıp kalmadığı Ultrasonik ve Girdap Akımları tahribatsız muayene yöntemleriyle incelenir. İçinde bir kırıklık bir boşluk kalmadığına kanaat getirilen raya son düzeltmeleri yapılır ve istenilen boylarda kesilir. Sıra numarasını alan ray, kavuşma gününü beklemeye başlar. Dostunu özenle seçen insanoğlu, vazgeçilmez iş arkadaşı rayı da pek tabii özenle seçer.



Türk demiryolcuları UIC 860 sever

Bu seçim için Türk demiryolcuları EN 13674-1 ve UIC 860 standartlarında belirtilen kriterleri kullanır. Bu kriterler; rayın yuvarlanma yüzeyinde 0,5 mm, diğer yüzeylerde 1 mm derinliğinden fazla hatalara, 250 MPa dan fazla kalıntı gerilime, 0,7 mm den fazla yatay ve düşeyde eğriliğe izin vermez.

Bu nedenlerle 36 metre uzunluğundaki raylar, yatay ve düşeyde en az dört noktadan kavranarak taşınır ve taşınmalıdır da. Aksi halde kalıntı gerilim ve eğrilik artar; bu durum rayın mukavemetinde (dayanımında) ciddi kayıplara sebep olur. Çok zorlu süreçlerden geçerek tekerleğin zulumüne hazır olarak üretilen raylar vagonlara yüklenir ve sevk edilir.

Rayı sev, iyi davran

Büyük umutlarla yola koyulan ömrünün baharında raylar poz mahaline gelen vagonlardan devrilerek atılır, bazıları başını taşa çarpar yara açılır kafasında. Bazıları sürüklenir yara bere açılır her tarafında, bazısı diklenir çekiçle balyozla vurulur kafasına. Bunlar da yetmez gibi paletli iş makinesi gezdirilir üzerinde, delik açılır gövdesine, elektrot vurulur yüzeyine şuursuzca.

Bu sevgisizliğe ve zulme dayanamaz, bir demiryolcuyu emekli etmesi beklenen raylar (ortalama 40 yıl), en sonunda isyan eder ve kırılır. Birlikteliğin bir ömür boyu sürmesi için 36 metre boyunda ray en az dört noktadan kavranarak indirilmeli ve taşınmalı raya kesinlikle sert bir cisimle vurulmamalıdır. Zorunlu durumlarda plastik tokmak kullanılmalı, yüzeyinde hiçbir şekilde çentik oluşturulmamalıdır. Çentik yaraları mutlaka uzaklaştırılmalı, ehliyetsiz kişilerin çok özel prosesler olan ray kaynağı, bondik kaynağı, ray doğrultma işlemlerini yapmalarına müsaade edilmemelidir.

Raylar mutlaka 6 ayda bir ziyaret edilerek hatırı sorulmalı, bir sıkıntısı var mı bakılmalı (gözle muayene), yılda bir doktor edasıyla göğsünün sesi dinlenmelidir (ultrasonik muayene).

Özetle ray sevilmeli, sevilmeli ki bir gece acı bir telefon sesiyle öğrenmeyelim bizi terk ettiğini !



Tarım Kimya San. ve Tic. Ltd. Şti.

YABANCI OT MÜCADELESİ

Demiryolları ve karayolları kenarları, hedef sahadaki istenmeyen yabancı otlarla mücadelede, çevreye zararsız kimyasal ilaçla profesyonel çözüm



Kullanılan ilaç (GLYCEL) ve katkı malzemeleri bir AKTARSAN markası ve kendi ruhsatlı malıdır.

www.aktarsan.com

AKTARSAN Tarım Kimya San. ve Tic. Ltd. Şti.

Kemalpaşa Yolu No:174 5.Blok D: 4 Pınarbaşı-Bornova/İzmir/TÜRKİYE

Tel: 0 232 479 36 02 • Fax: 0 232 479 36 03 • GSM: 0 533 688 81 51 • E-mail: info@aktarsan.com



**Faruk DEMİRBAŞ
MALATYA**

"Fotoğraf geçmekte olan gerçek anın yakalanmasıdır" (Henri Lartugie, Fransız fotoğrafçı)

İstanbul Harem Otobüs Garı'na indiğimde sabah 04.30 civarıydı. Hedefim kurs için TCDD Fenerbahçe kampına gitmekti. Henüz hava aydınlanmamıştı. Kampa gitmek için de vakit çoktu. Uzun zamandır hayalini kurduğum Haydarpaşa Garı'nın fotoğrafını çekmek için iyi bir fırsattı.

Güneş doğudan kendini göstermeye başladığında fotoğraf makinemin ayarlarını tamamlamış, deklanşöre basmaya hazır durumdaydım. Vizöründen Haydarpaşa Garı'nı izlerken, köprü altında kurulu İngiliz makasların ışıkla birlikte ortaya çıkışındaki büyüğü görüntünün farkına vardım.

Güneş tam doğana kadar görüntülemeliydim Haydarpaşa Garı'nın paha biçilmez kolyesini.

Fotoğrafı yorumlayan Güzel Sanatlar Fakültesi Dekanı'na göre; "Farklı bakış açısı, mükemmel kurgu, tarihe kayıt düşme adına belgesel yönlü, estetik bir sanat eserinin usta bir elden çıkmasıydı." Bana bakarak "Kompozisyon olarak bence bu ruhun bedenden kopuş anıdır" dediğinde, rahat oturduğum sandalyede toparlanarak, fotoğrafı çektiğim günden bugüne döndüm.

Hocaya hissettirdiği anlam ile benim anladığım anlam çok farklıyken aldığımız haz aynıydı. Gar binasının önünde teşkil edilmiş olması, güneş ışığı ile birlikte bir mücevher gibi parlaması bende bu eşsiz tarihi yapının bir kolyesi duygusunu uyandırmıştı. Fotoğrafın en sevdiğim özelliği de buydu.

2007 yılında demiryolunun iki rayı arasında güneşin yaktığı saatlerde yaya turnemi yaparken 10 metre ilerimde bir kertenkelenin rayın üstünden geçmeye çalıştığını ancak rayın aşırı sıcak olması nedeniyle bunda zorlandığını fark ettim. İş odaklı, kayıt yapma maksatlı elimde bulunan kompakt makinem ile bu ilginç anı fotoğraflamak istedim. Ancak makinenin teknik özelliği kertenkeleyi çok yakın ve net

"Bir demiryolcu arkadaşımızın fotoğraf sergisi"



görüntüleme imkanı vermedi. Çok özel anlardan biriydi aslında. Kertenkele ile empati yaptım. Acaba o sıcak ray üzerinde karşıya geçme telaşı varken o noktadan ben nasıl görünüyordum? Kertenkelenin bakış açısında ne vardı? Yolun tam karşısında bulunan papatya o kertenkeleyi nasıl görüyordu? Bu açılardan yaşamlar nasıldı?

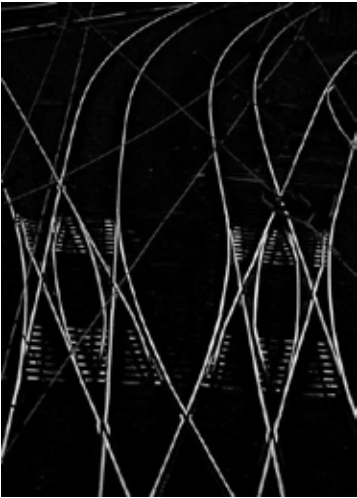
Fotoğraf her zaman anı yakalamak değildir. Kimsenin

nız. Bu bakış sizin seçiminizdir, sizin görüşünüzdür, fotoğraf kadrajınızdır. Sanatsal fotoğrafçılığa geçişim kertenkele ile empati yaptığım andan itibaren başlar.

"İnsanların fotoğraflarını çekmek istiyorsanız öncelikle o insanları tanımayı öğreniniz. İnançlarını, tavır ve hareketlerini, hislerini anlamaya çalışınız. Biliniz ki; kültürünüz ve meşgul olduğunuz konu hak-

mek için çıktım sabah erkenden yollara.

Bu çocuk çok şirin, bu adam çok yapmacık, bu insanlar doğal değil, bunun çizgisi bile yok anında. Aradığım portreler değildi bunlar. Bir park duvarının kenarında yerde serili muşamba üzerinde yatan biri vardı. Yırtık bir battaniye. Geceden kalma içinde belli ki ateş yakılmış bir teneke. Başı yeşil bir şalla sarılı. Oooooo



bakmadığı bir açıdan, kimsenin görmediği bir noktadan bakmak ya da etraftaki nesnelerin dünyayı nasıl gördüklerini düşündüğünde farklı bakış açısı denilen olayı çözmüş olurlar. Genel anlamda iyi bir bakış elde etmenin en kolay yolu her zaman konuyu önce kafamızda canlandırarak, gerekenden fazlasını katmadan etkiyi de eksik bırakmadan olmasını istediğimiz fotoğrafı çekmeye uğraşmaktır.

Özellikle başlangıçta her zaman aklınızda canlandırdığımız görüntüyü elde edemeyebilirsiniz ancak konuyu ayırt etmeye başladığınız andan itibaren kendinize özgü bakışınızı kazanmaya da başlarsınız.

kındaki bilginiz ne kadar derin olursa, başarı oranınız da o kadar büyük olur."

W. Eugene Smith

Sanatsal fotoğrafçılığa ilk adım attığım günlerdi. Her fotoğraf meraklısının geçirdiği evrelerden biri olan insan portresi çekme merakı evresindeydim. Ama temiz ak pak biri olmamalı bu insan. Üstü başı yırtık olmalı, yüzü batmış çocuk olmalı. Yaşlı olmalı, yüz çizgileri derin olmalı.

Nedense portreyi hep böyle çekmek ister insanlar. Nedense böyle bir fotoğraf çekildiğine değeri çok daha fazla olucakmış gibi gelir insanlara. Aynı düşünceler ile kertenkele evresinden sonra portre çek-

yüzü çizgiden geçilmiyor. Saç sakal birbirine karışmış. Muthiş bir portre olur. Tedirgin bir şekilde yaklaştım yanına. Yattığı için yüz seviyesine indim. Bakış açısı farklı olacak ya.

Kadrajımı ayarlamıştım ki, yaşlı adam gözünü açtı. Vizörden bakışım ile yaşlı adamın bakışı makinenin ortasında kesişti. Göz göze geldik. Battaniyenin altında sakladığı bastonu çıkarması ile ayağa kalkması bir oldu. Küfürün biri bin para. Tek sevindiğim taraf bastonun denk gelmemesiydi.

Üstadlardan ders alıyorduk ama portre fotoğrafçılığı konusuna henüz gelmemiştik. İşlemediğimiz yerden soru gelmişti.

Portre çekerken o insanla iletişim kurulmalı, izin alınmalı güvenini kazanmalıymışız.

6 ay sonra kadar aynı parka tekrar gittim. Bu defa hazırlıklıyım. Elimde köşeden aldığım pet bardakta çay. Cebimde hiç kullanmadığım halde bir sigara paketi. Fotoğraf makinem çantasından çıkmamış konumdayım. Yaşlı amca bu defa aynı duvar dibinde otuyordu. Battaniyesine sarınmış yanına yaklaştıklarında yay çizerek geçen insanları süzüyordu. Selam verip yanındaki taşa oturdum. Selamı almadı. Bastonu çıkarmayıp beni hatırlamadığını anladım. Elimdeki sıcak çayı kendine ikram ettiğimde sessizce aldı. Birkaç yudumdan sonra. "Amca neden burada geceliyosun?" diye sorduğumda, bir dokundum bin ah içtirdim. Cebimdeki sigara kozunu da kullandım. Güzel bir iletişim oluştu aramızda. Ve bu sohbet içerisinde bir çok fotoğrafını çektim yaşlı amcanın. Sonradan öğrendim Belediye tarafından sığınma evine yerleştirilmiş.

"Bir şeyi güzel halde tecrübe etmek, onu mecburen yanlış yaşamak demektir."

(Nietzsche)

Kendime ait bir tarzım fotoğrafçılıkta farklı bakış açım vardı artık. Altın kolyeli Haydarpaşa, gönül teline dokunduğum dekan, empati yaptığım kertenkele, bastonundan korktuğum yaşlı amca tarzımın en büyük delilleri olmuştu. Zamanla ortaya çıkan güzel fotoğraflar, katıldığım karma sergiler, fotoğrafçılık yönümü de tanıtır hale gelmişti etrafa.

Bir gün demiryolunun kuruluş yıldönümü etkinliklerinde Gar binasında fotoğraflarımdan oluşacak bir sergi açılması teklifi geldi. Gar binasında bir demiryolu sergisi açmak hep hayalimdi. İnsanın emeğinin sergilenmesi, izlenmesi, eleştirilmesi, beğenilmesi kadar güzel ne olabilirdi ki? Bu duygularla hazırlıklarımızı tamamladık.

Etkinliklerin başladığı saatte etkinlik programının okunması sırasında güzel tecrübenin mecburen yanlış yaşanmasının ne demek olduğunu anladım. Fotoğraf sergisi etkinliği şu şekilde duyuruluyordu davetilere.

"Etkinliğimizin sonunda bir demiryolcu arkadaşımızın fotoğraf sergisi vardır."

Bu tanıtım üzerine ben de bir izleyici olarak katılmayı tercih ettim sergiye. Ünlü düşünürün biri şöyle demiş: Sahibini bilmediğim esere saygı duymam...Beni tanıyanlar tebriklerini iletiler. Tanımayanlar ise **"bir demiryolcu"** olarak bildiler.

Babama özlemim hiç dinmemiş...

Babam hep çalışır, çok çalışır. Yorulmak nedir bilmeden.. Ben de hep özlerim. Hiç dinmeden.

Annemi ve kardeşlerimi özlemeyi üniversiteyi kazanınca öğrendim. Ama babam.. Fark ettim ki babama duyduğum özlem hiç dinmemiş aslında.

Çok sevdiğin bir şarkıyı radyoda kaçırırsan bile internetten bulup dinleyebilirsin. Sevdiğin bir filmi tekrar tekrar izleyebilirsin. Ama kaçırdığında geri gelmeyecek anlar vardır. Doğum günleri gibi, lise mezuniyeti gibi..

Bizim evde misafir annenin hazırlık süresine göre değil babamın gece çalışması zamanlarına göre kabul edilir. Eğer babamın çalışması varsa iptal edemez, yerine bir başkası gidemez. Özür dilererek misafiri erteleriz.

Neden? Çünkü babam çalışmak zorunda.

Ve babamın bu zorunluluğu beni korkutmuştur zaman zaman. Misafiri erteleyebiliriz ama ya mezu niyet geceni?

O biraz zordur. Liseden mezun olacağım zaman dua etmişim günlerce.

"Allahım ne olur babam da bizimle olsun" diye.

Babam mezuniyet gecemdeydi evet ama gecenin bir kısmında uyuklamıştı çünkü önceki gecelerde çalışmıyordu, yorgundu uykusuzdu. Hatta o kadar yorgundu ki; günlerce plaketimi vermesi gerektiğini söylememe rağmen yorgun olduğu için buna dikkat edemedi ve ben kendi plaketimi kendim almıştım yanımda babamla.

Küçük kardeşimin ikinci yaş günü nedenini hiç anlayamadım ama çok daha dramatikti benim için.

Babam Ankara'da bir seminerdeydi ve biz babam olmadan kutlamıştık.

Eğer evde baba yoksa düzen de olmaz. Akşam yemekleri özensiz olur. Babamın olduğu sofraya başka-

dır, babamsız kurulan sofraya başka.

Birkaç saatlik yokluklara alıştık sanırım artık ama günler süren seminerler...

En zoru o. Kardeşim çok küçük olduğu için birkaç gün sonra hırçınlaşmaya başlar pencerenin önüne oturup, baba gelsin diye ağladı zamanları hatırlıyorum.

Avutamayız ki. Çünkü gelmeyecek. Babamızın çalışması lazım. İki buçuk yaşındaki çocuk bunun ne demek olduğunu nerden bilirsin?

Gerçi ben yirmi bir yaşındayım, ben bile zaman zaman isyan ediyorum.

Aslında yine de şanslıyım. Biz İzmir'e taşınana kadar babam bu kadar yoğun değildi. Her memur gibi o da akşam beşte evimizde olurdu. Sofraya babamsız oturmamıza gerek kalmazdı.

Ortanca kardeşim ve küçük kardeşim bunu hiç yaşayamadı.

İzmir'e geldik ve babamın gecesini gündüzü birbirine girdi. "Ne zaman yorulacak acaba?" diye düşünür olduk. Yeri geldi annemle birbirimizi avuttuk.

Babamsız çok zor her şey. Evde baban varsa, güven vardır. Ne olursa olsun korunduğunu hissedersin.

En büyük, süper kahramandır baba. Yanında baban varsa huzurlusundur. Gece uyurken rahat uyursun. "Acaba nerde, ne yapıyor, yoruldu mu, akşam da aramadı, bir şey mi oldu?" demeden deliksiz uyursun.

Ben şimdi evimden çok uzaktayım. Her zamanki gibi babamı çok özleyorum.

Annemleri de özleyorum ama babamı daha çok.

Çünkü ona ya da bana bir şey olsa doyamamış oluruz birbirimize. Babam yoğunlaştıkça geçirdiğimiz zaman azalıyor. Paylaştıklarımız azalıyor.

Ve ben çok korkuyorum, her baba kız kadar çok şey yaşayamadan ayrılmak zorunda kalırsak diye...



Yeşim POLAT
SİVAS

İşte geldim, gidiyorum; şen olasin Halep şehri

Sıralarda başlayan bu ömür senfonisi Tekerleğe kanat taktık türküsüyle başladı, Bilinmez bir gerçeğe adım adım bu gidiş Tekerleğe kanat taktık türküsüyle bitecek.

Hala ilk günkü gibi

Karına, kışına aldırmadan Gecesine gündüzüne. Kimi viran istasyonlarda Karanlığına disk tuttuk Eski bir film gibi Seyrettik, sonra oturduk da Geçen tren kompartımanlarında Yiten gençliğimizi. Bir kara sevdadır bizimkisi Sıralarda başladı, lise çağlarımızda Çocuksu biraz, utangaç Saklarcasına belki, Kara trene, yanık bir seveda büyüttük. Hayatımızdaki yeri, ailemizden önce gelen Ve gönülümüzde, yiyeceğimiz lokmadan aziz Bir haber gelmesin koşarız hala ilk günkü gibi Çilesine, meşakkatine daha bir sevdalıyız. Akranlarımız çocukken daha Biz büyümüştük. Ya nöbet tutardık onlar uyurken Ya turnedeydik. Ve çocuklarımız şimdi büyürken Biz hala o eski çocuk Seviyoruz bu mesleği. Çocuksu bir seveda dedim ya bizimkisi Yirmi dört saate sığdıramadığımız Kölecesine bir tutku sansa da bazıları Yirmibeş yıldır hala, ilk günkü gibi.



Günay BOZKUŞ
KAYSERİ

tine bırakılmasından.

• Balastımız bazalt olacak deyip traversin altında ufalanıp çamurlanan taşı gördüğü halde "Yola niye tekayyüdat koyuyorsunuz?" sorusunu.

• Kışın 102 numaralı genel emre göre özel donatılmış (Şazbüfö kuvvetlendirilmiş elektrik aksamı tecrit edilmiş) makinelerin depoda bekletilmesi bilinmesine rağmen zikzak için makine istendiğinde yok çekilmesini veya verilen makinenin daha ilk kara vurmada kaçak ihbarı yapılmasını.

• Ara istasyonları barakaları yıktırıp, bekçi, çavuş olmadığını bile bile benim de bu güne kadar görmediğim rüzgar fırılacağı arattırıp personele ceza verilmesini.

• Özellikle sinyalli kesimlerde kameralarla yolun gözetiminin yapıp yapılmayacağını irdelenmesi gerektiği bu zamanda hala uzun süre tren işlememiş hat kesiminde gece arayıp tren göndereceğiz yol açık mı, taş düştü mü, teressübat geldi mi, kar-tipi var mı? diye soran tuhaf soruya cevap bulmayı.

• Tünellerin, köprülerin gabarisinin yapılan tamiratlarla veya doğa olaylarıyla devamlı değişiklik gösterebileceğinin bilinmesine rağmen belli aralıklarla laserli ölçümlerinin grafiksel olarak niçin yapılmadığını.

• Tek hat işletmeciliği olan bölgelerde tren trafiği bilindiği halde, trenlere tehir vermeden dispeçerle anlaşmak kaydıyla yol kapatılması gibi çok bilinmeyenli bir denklemin nasıl çözüleceğini.

• Tren dizisinin rayla temas halinde olup olmadığının makiniste uyarı verecek bir sistemin niçin kurulamadığının, bu nedenle onlarca kilometre derayların önlenmesi için devre sistemlerinin niçin kurulamadığını.

• Dağıtılan Mobil Demiryolu Araçlarının Yemen Türküsü gibi gittiği tamirhaneden (Özellikle Ankara'dan) uzun süre gelmemesi, gelse de başka arızalarla gelmesini.

• Yola giden (Kilometre-turne tazminatı alan) personele ücretsiz yemek verilirken, benim 200 kilometrelik yolu kontrol için bindiğim trenin restoranında ancak paramla yemek yiyebilmedi.

• Tomar tomar yapılan aylık rapor ve eklerinin hangi amaca hizmet ettiği, hangi istatistikte kullanıldığını.

• Personelinin çalıştığı makamın adını değiştirip, ünvanını değiştirmeyerek el çabukluğu göz yanılması marifet deyip, yıllarca şubelere bakan şube şeflerinin madur edilmesini.

• "Seni yükselttim ünvan veriyorum" deyip, Alt ünvanı 1.grupta Kısım Şefi (Teknik Şef), Üst ünvanı 1.grupta Şube Şefi (Teknik Şef) olan Şube Şef yardımcılarının 2.gruba nasıl alındığını,

• Bunda art niyet aramam gerektiğini söyleyip 400 TL eksik ücret almamı normal karşılamalarını.

Biz bu kurumun eline doğduk adeta, ortaokul çağlarındaydık daha gurbeti onunla tattığımızda. Onunla büyüydük, paylaşmayı, beklemeyi, çırpınmayı, çalışmayı onunla öğrendik. Çocuklarıydık velakin biz Kurumun. Evlatlıktan reddedildik bugün adeta. Büyük çocukları vardır hani ailelerin, destek olur çalışır çabalar aile bütçesine katkıda bulunur, kardeşlerini okutur kendi unutulur ya işte öyle. Kısaca; kurumumuz unutsa da biz bu kapının bekçileriyiz. Saygılarımla...

Anlayamadıklarımın listesi

Geldim gidiyorum dedim ya, hala anlayamadıklarımı listelemeye çalıştım. Ne dersiniz siz anlayabildiniz mi?

• Ağır ve tehlikeli işlerde çalışan işçilerimizin toplu iş sözleşmelerinde hala niçin yazlık iskar-pın kışık postal dağıtıldığını, bir olay olduğu zaman "niçin (Demirbaş eşya) çelik maskaratalı ayakkabı dağıtılmadı?" denilmesini.

• İkinci Dünya Savaşı'ndan kalma, sabun sıkıntısı çekildiği zamanlardan kalma alışkanlıkla hala niye arapsabunu, banyo sabunu, yüz havlusu dağıtıldığının bunun için sayfalarca yazışma, taşıma yapıldığını.

• İş güvenliği uzmanı olmadığının, yeterli eleman, teçhizat olmadığının bilinmesine rağmen emir emir üzerine yayınlayıp üzerindeki mesuliyetten gereğinin yapılmasını rica ederek kurtulmak gayretini.

• Kurslarda, seminerlerde olası emirleri okutup standartları ezberletip, iş uygulamaya geldiğinde "ben bilirim bir şey olmaz" diyerek tamirat, kaynak yapılmasının diretilmesini.

• Iskat olmuş vagonları adeta kaçırarak servis yapıp işçileri sevk ettiğimizi görmezden gelip, bir olay anında cetvelle pergelle teknik veri istenip, inceleme yapılmasını.

• İstasyonlarda elektrik aksamlarının eskiliği bilindiği halde operatörlerce yüz bin TL ye elektrik ısıtmalı vagonlar yaptırıp, iki vagon bir istasyona geldiğinde tesisatın yanma, elektrik kesildiğinde de personelin donma tehlikesi geçirdiğini.

• Ekipler 10-15 kişiden oluştuğunun bilinmesine rağmen en fazla beş kişilik pikap kirala-yıp kalanın taşınmasını işyeri amirinin mahare-

Yeni sayımızla tekrar sizlerle. Her ne kadar bu sayı ile ilk sayımızın arasına bir de fuar özel sayısı sıkıştırdıysa da, çeteleye kaçınıcı sayı olarak gireceğimiz konusunda hepimizden farklı sesler çıkıyor.

Malumunuz dün bir, bugün iki hesabı, bana göre iki; başkalarına göre üçüncü sayı... Soner'e göre 2,5.

İlk sayıdaki yazıma gelmeyen eleştirileriniz için çok teşekkürler ediyorum. Her ne kadar başkan ve gazeteci arkadaşımız Saadet Hanım önümü kesmek için yazıyı kanaryaya çevirip altlarda bir yerlere saklamış da olsalar, biz yine ayrık otu gibi çıkıyoruz aralardan.

Baktım yazacak yerim kalmıyor Kardelen bana dar geliyor bir de Yolder'de şansımı deneyeyim deyip, başkanı gazete çıkarmaya kandırıp bu gazeteyi sizlere ulaştırmaya başladık.

Bunu itiraf etmede sakınca görmüyorum. Tek korkum başkanla Hakan kardeşimin bu yazıyı okuması.

Hakan almış eline bir ege, önüne geleni törpüliyor. Şaka bir yana sizlerden gelen tepkiler çok güzel, hal böyle olunca bu çorbaya bir parça tuz atan ben-deniz de mutlu oluyor.

Sizlere bu yazımda İstanbul'da düzenlenen Demiryolu Fuarı'nı anlatmak istiyorum. Ancak fuarda gazetemizin ilk sayısının ufak bir tadilatından geçirilmiş Özel Sayısı'nı da dağıttık. Gazetelerin İzmir'de araca yüklenmesi, sığmayınca kucaklarımızda seyahati, fuar sahasında Dernek Sekreteri İbrahim Alper ve Murat Özgürbüz kardeşlerim ve bizatihi benim müşfik kollarımda Robel Standı'na intikali görülmeye ve alkışlanmaya değerdi.

Gazetenin dağıtımına vesile olan Dünyanın sayılı firmalarından başta Plasser, Robel, Vossloh, Voest Alpine Vademsas, Betra, Rhomberg-Kalebozan'a yine, ülkemiz inguru Kardemir'e, Makin, Emas ve diğerlerine... Bir de fuar yetkilileri ile koordinasyonumuzu sağlayan ve desteğini esirgemyen namıyla ALİÇO (Sayın Ali Limoncuoğlu Beyefendi'ye de ayrıca teşekkürlerimizi bir borç biliyoruz.)

Fuar alanına girişte biz yolcular için yapılmış bir servis vagonu karşılıyor, yıllarca pozlarda değişik yerlerde gecelemiş birisi olarak geline nokta insanı mutlu ediyor. İçeriye adımi-



AYAKTAKİ YOLCU

Ray ile tekerleğin aşkına yananlar...

Şakir KAYA / MANİSA
sakirkaya6250@hotmail.com

nizi attığınızda "Biz buradayız" diyorsunuz.

Sağda TCDD, TÜLOMSAŞ, solda TÜDEMSAŞ ve TUVASAŞ.

Holden sağa döndüğünüzde orda da yine sektörün lokomotif kuruluşlarından Robel (Özellikle yol bakım ve onarım aletleri imalatçısı) Plasser (Hepinizin bildiği gibi demiryolu tamir, bakım, yenileme, ölçüm ve onarım araçları) Voestalpine (Avrupa'nın en büyük makas imalatçısı - Kurumumuz ve Kardemir'in de ortağı olduğu Vademsas'ın ortaklarından) Bir başka köşede ise Vossloh (özellikle elastik yol bağlantı malzemeleri üreticisi ama ray freze-taşlama işlerinde yeniliklere imzasını atıyor) Arkada ise

Kardemir'i görmek mümkündür.

Robel yeni ürettiği Çivi diye tabir ettiğim yuvarlak gövdeli sivri uçlu çapası ve benzinli el buracı ile,

Robel; kullanıcısının ayarlarını bozmadığı programlanabilen tork ayarı ve manyetik şanzımanlı tirfonözleri ile,

Vossloh, SKL 24 gergi kaskacı ve yeni versiyon freze makinesi ile,

Vademsas-Voest Alpine ise yeni versiyon 100 kilogram ağırlığın altında, hafif, montajı basit ve pratik 2 gün su altında kalsa içeriye su sızdırmayan makas motorları ile fuarda en çok ilgimizi çeken standları kurmuşlardı.

Tabii şunu da ilave etmek gerekir... Geçen sayımızda ma-

kalesi yayınlanan Vossloh'tan Osman kardeşim de makalesi nedeniyle gördüğü ilgiden oldukça memnundu.

Eylül ayında düzenlenecek Berlin'deki dünyanın en büyük demiryolu malzeme fuarı İnnotrans Demiryolları Fuarı'na rağmen, Euroasia Fuarı'na 21 ülkeden 188 firmanın katıldığı Türkiye'deki sektörümüz için çok önemli olan bu fuarda yerini alması hepimizi gururlandırdı.

Fuarda stand açamayan birçok firma temsilcisinin havayı koklamak için İstanbul'da düzenlenen fuarda bulunduklarını, görüşmeler yaptıklarını görmek de ayrıca zevk verdi hepimize...

Tabii telaş içinde, burnumun dibindeki Bursa işi yerli imalat İPEKBÖCEĞİ Tramvayını nasıl kaçırdığım için kafamı taşlara vursam azdır ayrıca... Zamanımızın darlığı, dostlarla sohbet derken derslerinde yok yazıldığımız Mustafa Kardeşin hocamızdan hem özür diliyorum hem de bu organizasyona katkılarından dolayı kendisini tebrik ediyorum.

Sizden gelenler... Sizden gelenler... Sizden gelenler...

Değerli üyelerimiz, ilk sayımızda yaptığımız duyurular sonrası yavaş yavaş sizden bilgiler, haberler gelmeye başladı.

Dernegimize maille gelen, dostlarımızdan duyduğumuz doğumları, terfileri, tayinleri, sağlık sorunlarını ve vefatları sizlerle de paylaşmak istiyoruz.

Önümüz yaz, asker uğurlama, düğün, nişan, sünnet törenlerinin başlama zamanı. Bu etkinliklerinizi de duyurmanızı istiyoruz. Eğer bize iletilemediği için yayımlayamadığımız duyurularınız olursa, şimdiden "affola" diyoruz...

Tayin

Osman Kızılıçık 1. Bölge Yol Müdür Yardımcısı oldu. Kendisini kutlar, başarılar dileriz.

Yeni doğanlar



• 75 Yol Bakım Onarım Müdürlüğü'nde görevli Yol Sürveyanı **Sezgin Sevinç**'in oğlu Kutay bebek dünyaya geldi.

• 663 Yol Bakım Onarım Müdürlüğü'nde Yol ve Geçit-Kontrol Memuru olarak görevli **Samir Göz**'ün bir oğlu oldu.

Amasya 415 Yol Bakım Onarım Şefi **İsmail Sevim**'in oğlu Oğuz Furkan dünyaya geldi.

Üyelerimizi kutluyor, Allah analı babalı etsin diyoruz...

Geçmiş olsun

• YHT 12 Yol Bakım Onarım Müdürlüğü'nde görevli Yol Şube Şefi Yardımcısı **Orhan Demir** tedavi oldu.

• 453 Yol Bakım Onarım Şefliği'nde görevli Hat Bakım Onarım Memuru Selahattin Durak'ın geçirdiği kalp krizi ve anjiyo nedeniyle geçmiş olsun.

• 31 Yol Bakım Onarım Müdürlüğü'nde görevli, Yol Bakım Onarım Şefi Hasan Hakan Güven ameliyat olmuştur.

• 754 Yol Bakım Onarım Şefliği'nde görevli Hat Bakım Onarım Memuru Hasan Kahraman ameliyat olmuştur.

• 62 Yol Bakım Onarım Müdürlüğü'nde görevli Yol Şube Şefi Yakup Aydın ameliyat olmuştur. Üyelerimize geçmiş olsun diyor, acil şifalar diliyoruz.

Vefat

• Kütahya 714 Yol Bakım Onarım Şefliği personeli Hat Bakım Onarım Memuru **İsmail Çetin** 27.04.2012 tarihinde vefat etmiştir.

• 65 Yol Bakım Onarım Müdürlüğü'nde görevli Yol Sürveyanı **Abdullah Özdemir**'in kız kardeşi vefat etmiştir.

• 323 Yol Bakım Onarım Şefliği'nde görevli Hat Bakım Onarım Memuru **Kerim Çetin**'in babası vefat etmiştir.

• 32 Yol Bakım Onarım Müdürlüğü'nde görevli Büro Şefi **Bünyamin Koçak**'ın babası vefat etmiştir.

• 172 Yol Bakım Onarım Şefliği'nde görevli Yol ve Geçitkontrol Memuru **Mazhar Aydemir**'in babası vefat etmiştir.

• 44 Yol Bakım Onarım Müdürlüğü'nde görevli Yol Sürveyanı **Ali Haydar Yıldırım**'in annesi vefat etmiştir.

• 114 Yol Bakım Onarım Şefliği'nde görevli Hat Bakım Onarım Memuru **Nezhat Çakır**'ın babası vefat etmiştir.

Allah rahmet eylesin, Me kanları cennet olsun. Kederli ailelerinin de acısını paylaşıyor, sabırlar diliyoruz.

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 iletişimimiz sürekli kılmak.

Çektığınız 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 haberdar 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 yayımlayalım.

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...

Demiryollarında yabancı otlarla mücadele



Zekai AKYOL

Ziraat Mühendisi

Aktarsan Tarım Kimya San.Tic.Ltd.Şti.

Gazetenizin ikinci sayısında sizlerle birlikte olmaktan mutluluk duyuyorum.

Sayın Yolder yöneticilerinin faydalı olacağı düşüncesi ile beni bilgi ve görüşlerimi paylaşmam için davet ettiklerinde hiç düşünmeden bu köşede tecrübelerimi bu konuyla ilgili demiryolcularla paylaşmak istedim.

Yolder'e ve emeği geçenlere teşekkür ediyorum.

19 yıldır zirai ilaç sektörü içerisinde olan ziraat mühendisiyim.

Karayolu kenarı hedef sahadaki yabancı otlarla kimyasal mücadele çalışmalarımı ilk olarak 1999 yılında İzmir'de başlattım. Demiryolları ile ilk çalışmalarım yine 2001 yılında İzmir Bölgesi'nde olmuştur.

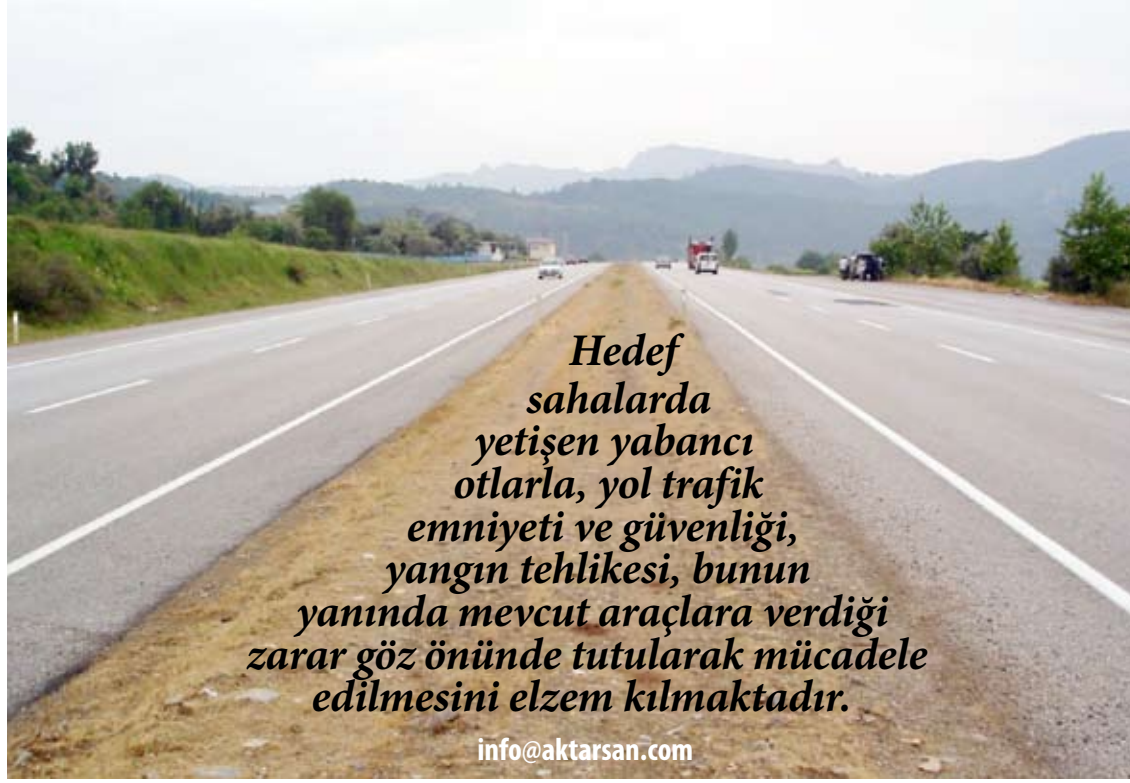
Gerçi Demiryollarının ot mücadeleleri geçmiş yıllara dayanır ancak istenen verimlilik alınamadığı ve o yıllarda kullanılan ilaçlarında çevreye duyarlılığı, toprakta kalıcılığı da bilinmektedir, zaten sonradan kaldırılmıştır.

Çalışma aşamalarında karşılaşılan ve başarıyı etkileyen etmenleri tespit edip, buna göre tedbirler, önlemler almak, yıldan yıla geliştirildi.

Öncelikle bizim tarımda da kullandığımız, kimyasal ot mücadelesinde Sistemik Total Herbisit (Genel Ot Öldürücü) dediğimiz ilaç, GLYCEL 48 SL isimli Litrede 480 gr. Glyphosate Isopropylamin IPA içerir.

Söz konusu ilaç tek başına sorunu genel olarak çözmesine karşın, özellikle yol şartları ve güzergahları hem ot çeşidi bakımından hem de atım şartları değişken ve zor olduğundan başarı için mutlaka bir takım sorunları minimize eden yine çevreye zararsız katkı malzemeler içinde kullanılmasını kaçınılmaz hale getirmektedir.

Öncelikle ilacın dozu hedef sahadaki bitki örtüsünün



Hedef sahalarda yetişen yabancı otlarla, yol trafik emniyeti ve güvenliği, yangın tehlikesi, bunun yanında mevcut araçlara verdiği zarar göz önünde tutularak mücadele edilmesini elzem kılmaktadır.

info@aktarsan.com

çeşidine ve ilaç etiketi üzerindeki tavsiyeye göre tespit edilmelidir.

Özellikle ana ilacın alımını hızlandırmak yağmurlu hava şartlarında elzemdir.

Normalde bitkiye atılan ana ilacın üzerine en az 6-7 saat yağış olmaması gerekmektedir. Ancak katılacak katkı ile ilacın alımını hızlandırılmaktadır. Bu yolla bu süre 1-2 saate kadar düşürülebilmektedir.

Hatta 2011 yılında 5.Bölge mıntıklarında bol yağmurlu bir dönemde bu durum açıkça görülmüş ve tüm şubelerce sonuç beğenilmiştir.

Yine kullanılacak katkı ile ilacın yağmur suyu ile bitki üzerinden yıkanmasını veya güneş ışınlarının zararlı etkilerinden korumasını ve bitki üzerine homojen bir şekilde yayılmasını, bitki gözeneklerinin açılmasını kolaylaştıran çeşitli doğal reçineli preparatların da kullanılması başarı oranlarını hiç kuşkusuz arttıracaktır.

En önemli hususlardan biri de kullanılacak suyun PH'sıdır. Suyun PH'sı hiçbir zaman 7 üzeri olmaması istenir.

Kullanılan suların PH'sı mutlaka bilinmeli yüksek ise 6 - 6,5 seviyelerine düşürücü tedbirler alınmalıdır.

Yüksek PH'lar hangi ilaçta olursa olsun ilacın çalışmasını kısıtlayacaktır.

Yüzde 100'e yakın başarı sağlamak, kesinlikle bu işi yapacak olanların güçlü bir teknik alt yapı ve tecrübeye sahip olmalarını gerektirir.

İşi yaptıracak konu ile ilgili yönetim kadrosundaki insanların, bilinçli olmalarını ve

sorumluluk, inisiyatif almalarını gerektirir.

Lafı fazla uzatmadan yine başarı için gerekli olan kriterleri sıralayalım.

Başarı için dikkat gerektiren hususlar:

1- Kullanıcı yani operatörler mümkün olduğu kadar aynı kişiler olacak, değişmeyecek. Eğitim mutlaka verilmelidir.

2- Kullanıcının işi benimsemesi gerekmektedir. Teknik kurallara mutlaka riayet etmelidir.

3- Yabancı otlar mutlaka gelişme döneminde olması gerekir. (Yaklaşık 10-15 cm)



4- Sabah çiği olmayacak.
5- İlaçlama mutlaka rüzgarsız ve açık havalarda yapılmalı.

6- Araç hızı sabit ve tespit edilen hızda olmalıdır.

7- Aşırı sıcak ve aşırı soğuk havalarda ilaç etkinliği düşer.

9- İlaçlamanın hedef sahada kalması için gerekli tedbirler alınmalıdır.

10- İlacın dozu doğru belirlenmeli.

11- Hazırlanan ilaçlı mahlulün mutlaka aynı gün tüke-

tilmesi gerekir.

Neden kimyasal mücadele yapmalıyız?

Ülkemiz, iklim özelliği itibarıyla çok çeşitli bitki türünün yetişmesine ortam sağlamaktadır.

Özellikle konuya bahis olan, doğal olarak yetişen bu bitki çeşitliliği ve yoğunluğu yol güzergahlarında hat safhaya çıkmaktadır.

Bu güzergahlarda belirli hedef sahalarda yetişen yabancı otlarla, yol trafik emniyeti ve güvenliği, yangın tehlikesi, bunun yanında mevcut araçlara verdiği zarar göz önünde tutularak mücadele edilmesini elzem kılmaktadır.

Bunun mevcut mekanik yöntemlerle (El işçiliği, tırpanlarla ve çeşitli biçme makinalarıyla) mücadelesinin maliyet ve zaman açısından israf olacağı aşikârdır.

Bunun yerine zaman ve maliyet açısından çok daha az maliyetli, çevreye hiçbir zararı olmayan, kimyasal mücadele yöntemi uygulanması benimsenmiştir.

Şöyle ki; yaptığım çalışmalar ile aşağıdaki tabloda (kırmızı şeritli tablo) bu durum daha iyi anlaşılacaktır.

Kullanılan kimyasal ilacın özellikleri:

Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı'ndan ruhsatlı litrede 480 gram Glyphosate

Isopropylamin Tuzu içerir.

Ekili olmayan tarım arazileri ve meyve bahçelerinde de yabancı otlarla mücadelede yoğun bir şekilde kullanılır.

- Demiryolları ve karayolları kenarındaki yabancı otlarla mücadele için de Bakanlık tavsiyesi mevcuttur.

- Total Herbisit (Genel Ot Öldürücü) sınıfındandır. Dar ve geniş yapraklı, tek ve çok yıllık tüm bitkilerde etkilidir.

- Sistemik etkili olduğundan bitkinin yeşil aksamından girerek her tarafına taşınır. Köklere ve rizomlara kadar giderek otların tamamen ölümüne neden olur.

- Glyphosate (GLYCEL 48 SL) yaprak ve sürgünlerden yabancı otların bünyesine kolaylıkla nüfuz eder.

- İlacın yabancı otları öldürme mekanizması, protein sentezini durdurması yolu ile-

- İlk belirtir, ilaçlamadan 2-4 gün sonra büyümenin duraklamasıdır. 7-10 gün içinde bitkide pörsümeye ve sararma görülür. Hava sıcaklığına göre 14 - 21 gün sonra ise yabancı otlar kahverengini alır, kurumalar başlar ve sonunda bitki ölür.

- Glyphosate 480 gr/lt. etken maddeli ilaç topraktaki kil partikülleri tarafından kolayca tutularak deaktive olur. (Toprakta kısa sürede bozulur.)

- Bu özellikten dolayı, sızma ile yer altı sularına ya da yüzey akışı ile doğal sulara karışmadığından çevreye zararlı değildir.

- Glyphosate (GLYCEL 48 SL) etken maddesi, az zehirli sınıfına sokulmuştur.

Pratik olarak ağız yolu ve deri yolu ile zehirli değildir. Yine de koruyucu önlemler alınmalıdır. (Maske, gözlük ve eldiven kullanılmalıdır.)

- EPA (ABD Çevre Koruma Teşkilatı) Glyphosate'ı "E" kategorisine sokmuştur, kanserojenik değildir.

- ABD, AB ülkeleri ve Kanada'da ruhsatlıdır.

Evet değerli Demiryolu mensupları, bana ayrılan yer kadar kısaca bazı önemli bilgileri sizlerle paylaşmaktan dolayı memnuniyetimi tekrar bildirir, yolunuzun ve yollarınızın açık olmasını dilerim.

Soru, görüşleriniz ve önerileriniz için adresimiz:

info@aktarsan.com

Mücadele yöntemi	Yaklaşık maliyet (Birim)/1 Km	1 günde yapılan iş
Kimyasal	15 Birim	En Az 100 km.
Mekanik	100 Birim	4-14 km.

Saltanat Arabası'nı duymayan, duyup da görmeyen var mı?

Yolcu olup da bu ismi duymayandan şüphenirim. Zira bu saltanat arabası çok çok mühim bir araçtır.

Azıcık tarifini vereyim.

Kısaca iki kişi tarafından hatta konulup, hat harici edilebilen üzerinde tek silindir bir motor bulunan..

Özellikle Fairmot marka çok önemlidir. Kolla çalışan çalıştığı andan itibaren, bilmem kaç desibel ses çıkartarak içine binenleri çok kısa bir zamanda duymaz hale getiren, kış mevsimi başlar başlamaz içine her türlü erzak konulan (Su,benzin, bilimüm küçük bağlantı malzemesi, cebire, cebire blonu, cebire anahtarı, kürek, battaniye bir adet çıkarılmaz diye tabir edilen Kısım Şefi tek kırması 3-5 fişek...gibi) hem cephanelik hem levazım malzemeleri...



Hasan YILDIZ KARAMAN

Özel bir tarifeyile hatta konur. Şimdiki adıyla Yol Bakım Onarım Şefi Eski adıyla Kısım Şefi ve Drezinör diye tabir ettiğimiz düne kadar sanatsız bir işçiyile yüksek perdeden patırdıyarak yola çıkılır..

Onun yola çıkması zaten bir olaydır...Niye mi?

İstasyonlardaki nöbetçi arkadaşlar onu takip etmek zorundadır. Yani hat işgal vaziyettedir. Makastan çıkar çıkmaz kısım şefinin gözü ben diyeyim dört, siz deyin sekiz açılır.

Bir sıralama yapalım..

Yola bakacak,

Küçük bağlantı malzemelerine bakaak,

Balast durumunu kontrol edecek,

Hemzemin geçitlere özellikle bakacak,

Her türlü işaret levhaları na bakacak,

Araziye bakacak, usulsüz geçiş var mı?

Telgraf direklerine, fincanlara, tellere bakacak...

Drezinör uyukluyor mu? Ona bilhassa dikkat edecek...

İşçi olduğu için ve sigortalı olduğundan sendika ile sigortayla kim uğraşabilir? Kim tazminatını öder? Allah Korusun! Burası çok mühimdir... Bu arada dudağından dua düşmeyecek, zira karşıdan esen rüzgar kırar belini..

Saltanat arabası geri gider o zaman...Eee, bu arada alınan zaman da dolduysa o ayrı bir olay. Önce içi boşaltılır sonra belin mi ağrıyor ya da kaldırabilirmisin yok hayda ya Allah hat harici...

Trene geçiş ver sonra tekrar hatta koy bakalım aynı şekilde

(Şimdi Hemzemin geçit kaplamaları biraz düzeldi de eskisine göre kolaylaştı...)

Tekrar yola koyulursaltanat arabası. İstasyona varınca rahatlar içindekiler.

Eğer soba yanıyorsa ısı depolanır biraz ve birkaç hoş beş tekrar yola... Devam... Bunu anlamak çok zor, bunu ancak yaşamak lazım...

Özellikle de kış aylarında... O zaman adı değişiyor Saltanat Arabası değil de İzdirap Arabası oluyor.

Ben inceliklerine girmedim daha..Allah İçindekilere yardımcı olsun...

Ama son aldığımız bilgilere göre bunların ömürlerini tamamladığı ve yenilerinin daha modern, daha çağdaş bir yapıya sahip araçlar olduğu, üstelik çok yakında bizlerle olacağı söyleniyor.

Buda bir merhaleydi sanırım, aştık.

Ben Teşekkürlerimi arz ediyorum Sayın yetkililerimize. Zira geçmişte bir yetkilimizin " Biz bunlardan da kötüsünü kullandık, ne sizlanıyorsunuz" dediği hala çınlar kulağımda...

Turgut Ertop hocamızla geçmişe keyifli bir yolculuk...

Sizler bu idarenin temel taşıdır

Sevgili Özden, " YOLDER" isimli bir dernek kurduklarını çalışmalarını bir gazete de yayınlayarak demiryolcularla paylaştıklarını bildirerek, ilk sayısını göndermek için adresimi istediğinde içimde mutlu bir burukluk hissettim.

Bu konuşma beni yıllar öncesine götürdü. Yıl 1961...

Meslek okulunda 2. Sınıfa geçmişiz, yol bölümündeyiz.

"Demiryolu İnşası" dersine gelen, nur içinde yatsın Sayın Fehmi Demirören, bizleri kutladıktan sonra;

"Çocuklar bundan böyle hareketlerinize daha çok dikkat edeceksiniz. Sizler bu idarenin temel taşıdır, kendinizi başkalarıyla karıştırmayınız" anlamında bir konuşma yapmıştı.

YOLDERİZ'i aldığım da mutluluğum tavan yaptı.

Derneği kuranları, gazeteyi çıkaranların tamamını tanımasam da aynı havayı soludukları, kullandıkları dilden seçtikleri tümcelerden bu konudaki duyarlılıklarını gayet güzel sergiliyordu.

Yol Personelinin ortak bir paydası vardır: İş yaparlar ancak fotoğrafta görünmezler. Onlar işin mutfağındadırlar. Onlar işini, eşinin önünde



düşünürler. Takdir edilmeyi beklerler. Ancak bu onlar için daima ikinci planda kalır.

Onlar için tekerin dönmesi ilk koşuldur.

Diğer seçenekler onlar için fasafisodur. Bilmem hatırlar mısınız? Bir vakitler "Ayın Personeli" diye bir show sergilenmişti.

İlk sırayı paylaşanlar yemekli ve yataklı vagonlardaki görevlilerdi.

Raya "raydemiri", balasta "taşkırmı" diyenler sizin dilinizden anlamazlar.

Hiçbir demiryolcu, lapa lapa yağan karı zevkle izlemez. Zevk, onda hüznü döndürür.

Erzincan - Erzurum arasındadır Altinkent istasyonu...



Derneğimizde görev değişimi



Güher Daut



Murat Belkiran



Songül Koldaş

Derneğimizde iki yıldan bu yana görev yapan değerli arkadaşımız, TCDD muhasebe bölümünden emekli Güher Daut, bayrağı Murat Belkiran'a devretti. Kendisine derneğimize yaptığı katkılar için teşekkür ediyor, yeni hayatında başarılar diliyoruz.

Görevinden ayrılan Güher Daut arkadaşımızın yerine çalışmaları bundan

sonra Murat Belkiran yürütecek. Belkiran, 1969 yılında Virahşehir'de doğdu. Ankara Dil Tarih Coğrafya Fakültesi Arkeoloji Bölümünü bitirdi, evli ve üç çocuk babası.

Murat Belkiran'a üyelerle iletişimden sorumlu olacak ofis çalışanımız Songül Koldaş yardımcı olacak.

Yeni çalışma arkadaşlarımıza başarılar diliyoruz.

Demirbaş'a veda yemeği



5. Bölge 53. Yol Şube Müdürü Faruk Demirbaş'a tayini nedeniyle, çalışma arkadaşları bir veda yemeği düzenledi.

YOLDER üyesi Arif Demir'in verdiği bilgiye göre yemeğe Eskişehir Hızlı Tren Yol Bakım Onarım Müdürlüğü'ne tayini çıkan Faruk Demirbaş çalışma arkadaşları katıldı.

Duygulu anlar yaşanan gecede Demirbaş, tüm çalışma arkadaşlarına bu güzel jestten dolayı teşekkür etti.





Hakan VATANDAŞ

Avukat

hakanvatandas@yahoo.com

4077 Sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun'un 4. maddesinin 1. fıkrasında ayıbın niteliklerinin ne olduğu belirtilmektedir. Buna göre "Ambalajında, etiketinde, tanıtma ve kullanma kılavuzunda yer alan veya satıcı tarafından vaat edilen veya standardında tespit edilen nitelik ve/veya niceliğine aykırı olan ya da tahsis veya kullanım amacı bakımında değerini veya tüketicinin ondan beklediği faydaları azaltan veya ortadan kaldıran maddi, hukuki veya ekonomik eksiklikler içeren mal veya hizmetler, ayıplı mal veya ayıplı hizmet olarak kabul edilmektedir".

Satılan ayıplı bir mal veya hizmetin belirtilen biçimde ayıplı olması halinde satıcı, bayi, acente, imalatçı-üretici, ithalatçı, tüketiciye karşı müştereken ve müteselsilin sorumludur.

Ayıp kavramı kısaca, Kanuna göre, maldan gerek satıcı tarafından tanıtılandan, gerekse de tüketici tarafından beklenenden daha az fayda sağlanmasına neden olan eksikliktir. Bu bağlamda örnek verecek olursak, alınan telefonda iyi ses gelmemesi, alınan telefon kutusundan tanıtımında olduğu halde, kutusundan kulaklığın çıkması, alınan otomobilin tavan rengi ile kapı renklerinin farklı olması, alınan kitabın sayfalarının eksik olması gibi...

Ayıplı bir mal almış olmamız durumunda ise, yine 4077 Sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun'un 4. maddesine göre; "Tüketici, malın teslimi tarihinden itibaren otuz gün içerisinde ayıplı satıcıya bildirmekle yükümlüdür. Tüketici bu durumda, bedel iadesini de içeren sözleşmeden dönme, malın ayıpsız misliyle değiştirilmesi veya ayıp oranında bedel indirimi ya da ücretsiz onarım isteme haklarına sahiptir. Satıcı, tüketicinin tercih ettiği bu talebi yerine getirmekle yükümlüdür. Tüketici bu seçimlik haklarından biri ile birlikte ayıplı

Haklarımızı bilirsek, başarabiliriz

malın neden olduğu ölüm ve/veya yaralanmaya yol açan ve/veya kullanımdaki diğer mallarda zarara neden olan hallerde imalatçı-üreticiden tazminat isteme hakkına da sahiptir." hükmü yer almaktadır.

Yani satın aldığınız malın ayıplı olduğunun anlaşılması halinde; malın teslim tarihinden itibaren 30 gün içinde satıcıya başvurarak;

Değiştirilmesi,
Ödediğiniz bedelin iade edilmesi,

Ayıpın neden olduğu değer kaybının bedelden indirilmesi,
Ücretsiz olarak onarılması,
Tazminat hakkı,

Haklarından istediğiniz birini talep hakkınız doğar. Eğer 30 günlük süreyi kaçırdık dersiniz, bu hiçbir şey yapılamayacağı anlamına gelmez. Tüketici onarım hakkını kullanmasına karşın, 4077 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun'un 13. maddesi ve Garanti Belgesi Uygulama Esaslarına Dair Yönetmeliğin 14. maddesinde belirtilen şartların oluşması halinde, garanti süresi olan 2 yıl içinde yahut ayıp sizden hile ile gizlenmişse, süresiz olarak yukarıda belirttiğimiz hakları kullanmanız mümkündür.

Sayfamızda alan sınırlı olduğu için, Kanun'un 13. maddesi ve Garanti Belgesi Uygulama Esaslarına Dair Yönetmeliğin 14. maddesini sonraki sayımızda detaylı olarak ele alacağız. Hepinize sağlıklı ve huzurlu günler diliyorum.

İdari Davalarda Yetkili Mahkeme

Her sayımızda siz değerli üyelerimizi ilgilendiren konularda kısaca hatırlatmada bulunmakta fayda görüyorum. İdari davalarda yetki 2577 Sayılı İdari Yargılama Usulü Kanunu'nun 32 vd. maddelerinde düzenlenmiştir. Buna göre genel yetkili mahkeme, "Göreve ilişkin hükümler saklı kalmak şartıyla bu Kanunda veya özel kanunlarda yetkili idare mahkemesinin gösterilmemiş olması halinde, yetkili idare mahkemesi, dava konusu olan idari işlemi veya idari sözleşmeyi yapan idari merciin bulunduğu yerdeki idare mahkemesidir." (Madde 32/1)

Kanun'un "Kamu Görevlileri İle İlgili Davalarda Yetki" başlıklı 33. maddesi ise şöyledir: Kamu görevlilerinin atanması ve nakilleri ile ilgili davalarda yetkili mahkeme,

kamu görevlilerinin yeni veya eski görev yeri idare mahkemesidir.

Kamu görevlilerinin görevlerine son verilmesi, emekli edilmeleri veya görevden uzaklaştırılmaları ile ilgili davalarda yetkili mahkeme, kamu görevlisinin son görev yaptığı yer idare mahkemesidir.

Kamu görevlilerinin görevle ilişkisinin kesilmesi sonucunu doğurmayan disiplin cezaları ile ilerleme, yükselme, sicil, intibak ve diğer özlük ve parasal hakları ve mahalli idarelerin organları ile bu organların üyelerinin geçici bir tedbir olarak görevden uzaklaştırılmalarıyla ilgili davalarda yetkili mahkeme ilgilinin görevli bulunduğu yer idare mahkemesidir.

Başvurulacak yetkili mahkeme gayet açık ifadelerle Kanunca belirlenmiştir. Dava açarken bu hususa da mutlaka dikkat edilmesi gerekmektedir.

Mevcut Davalarımız Hakkında

Gazete Yolderiz'in yeni yeni adım atmaya başladığı ilk sayılarımızda sizlere moral bozucu haberler vermek istemem, davaların akıbeti ile ilgili olarak isteyen herkes bana ulaşarak, davaların akıbeti hakkında bilgi alabilir. Burada kazandığımız ve devam eden davalarımız hakkında bilgi vermeyi uygun buldum. Yan sütunda daha detaylı bilgiyi de bulacaksınız.

Derneğimizin görevde yükselme yönetmeliği ile görevde yükselme konulu kurum duyurusuna karşı açmış olduğu dava Danıştay 5. Daire Başkanlığı 2012/1238 E. Numarası ile halen görülmeye devam etmekte olup, yürütmenin durdurulması talebimiz henüz değerlendirilmemiştir.

Aynı şekilde Sayın Başkanımız Özden Polat'ın sadece eğitim ilanına yönelik Ankara 6. İdare Mahkemesi 2012/725 E. Sayılı dosyası ile dava görülmeye devam etmektedir. Henüz yürütmenin durdurulması talebimiz değerlendirilmemiştir.

Değerli Üyemiz Sayın Ekrem Akgün için olumsuz sicil işlemine karşı açmış olduğumuz dava Manisa İdare Mahkemesi'nin 2012/412 E. Sayılı dosyası ile görülmeye devam etmektedir.

Değerli Üyemiz Sayın Erkan Ergin'in geçen yıl görevi

başında iken uğramış olduğu haksız saldırı nedeniyle açılan kamu davasında sanık A.Ü'nün cezalandırılması sağlanmış ve sanık hakkında açılan manevi tazminat davası görülmeye devam etmektedir.

Yol Bakım Onarım Müdürü/Şube Şefi unvanlı üyelerimiz adına açmış olduğumuz ikramiye talepli davaların tamamı reddolunmuş olup, unvan davaları görülmeye devam etmektedir. Vekâlette geçen

sürelerle ilişkin olarak değerli üyemiz Mesut Kuşçu, Sezgin Sevinç, Faruk Demirbaş ile ilgili olarak olumlu sonuçlar al-sak da, bir diğer üyemiz Sayın Deniz Şimşek hakkında menfi sonuç alınmış olup, kararların tamamı kesinleşmemiştir.

Derneğimiz olarak temel ücret skalalarındaki eşitsizliğe dair Danıştay 11. Daire Başkanlığı'nda 2010/9933 E. Numarası ile davamız görülmeye devam etmektedir.

İdari başvurularımız ne aşamada?

Derneğimiz kurulduğundan bu yana değerli üyelerimizden gelen sorunlara hukuk çerçevesinde çözüm üretmeye çalıştık. Bugüne kadar hangi konularda başvuru yapıldı, nasıl sonuçlar alındı? Bu sorularınıza ilişkin yanıtlarımızı bu sayımızda aktarmak istedik.

03/25/2010 2010/7
1-2-3-4-5-6-7 Bölge Müdürlükleri
Derneğimizin kuruluş bildirimi ve talepleri-miz,

04/20/2010 2010/8
3 Bölge Müdürlüğü 6 üyemizden geçici görevlendirilmelerinin geri alınması

04/20/2010 2010/9
TCDD Genel Müdürlüğü Tren şefliği tazminatının yol personeline de ödenmesi

05/26/2010 BİLA
TCDD Genel Müdürlüğü Mahkeme kararına istinaden ödenen ödemelerin iadesi ve faiz oranına itiraz

05/26/2010 BİLA
TCDD Genel Müdürlüğü - Yol Dairesi Başkanlığı - Genel Müdür Yardımcısı Erol İnâl, "Trenlerin hazırlanması ve Trafikte ait Yönetmelik" in 30. maddesinin 2. fıkrasının C-1 bendi ile 74. maddesi hükümlerinin kendi içinde çelişmesi nedeniyle düzenlemeye gidilmesi talebi"

06/02/2010 2010/14
TCDD Genel Müdürlüğü Yol personelinin kilometre tazminatı ödemelerinin düzenlenmesi

06/30/2010 2010/15-16-17
"1.Bölge Müdürlüğü - Yol Dairesi Başkanlığı - TCDD Genel Müdürlüğü" Bir üyemizin görevden uzaklaştırma işleminin geri alınması

07/02/2010 2010/18
TCDD Genel Müdürlüğü Yol Dairesi çalışanlarının eğitimi

08/02/2010 2010/19
TCDD Genel Müdürlüğü Yol personelinin merkezleri dışındaki görevlendirilmelerinde konaklamaları

08/02/2010 2010/20-21
"TCDD Genel Müdürlüğü - 7 Bölge Müdürlüğü" 7 Bölgedeki yol personelinin karayolu ulaşım harcamalarının ödenmesi

08/10/2010 2010/23
TCDD Genel Müdürlüğü "Norm kadro çalışmalarında, Yol Bakım Onarım Müdürlükleri/Şeflikleri kadrosunda yol geçit ve kontrol memuru ile hat bakım onarım memuru unvanlarının bulunmaması"

08/10/2010 2010/24
TCDD Genel Müdürlüğü "Bazı kadroların genel idari hizmetlerde sınıflında olmasına rağmen, teknik hizmetlerde görevlendirilmesi hakkında"

09/22/2010 2010/26
TCDD Genel Müdürlüğü Yol personelinin banliyö trenlerinden yararlanması

11/22/2010 2010/28
"İsa Apaydın - Veysi Kurt - Ümit Ulvi Canik - Şükrü Kutlu - Talat Aydın - Süleyman Karaman - Yol dairesi Başkanlığı - Mali İşler Dairesi Başkanlığı - İnsan Kaynakları Dairesi Başkanlığı - TCDD Genel Müdürlüğü"

Dernek üyelerinin ve tüm yol personelinin istek ve temennilerinin iletilmesi

11/30/2010 2010/29
Elektrik Mühendisleri Odası Yüksek gerilim hatlarında çalışma ile ilgili bilgi

11/30/2010 2010/30
"Başbakanlık - Milli Eğitim Bakanlığı" "TCDD'nin norm kadro çalışmasında mesleki eğitim alanların istihdamının imkansızlaştırılması hakkında"

11/30/2010 2010/31
TCDD Genel Müdürlüğü "Meydana gelen kazalar nedeniyle, işçilere iş sağlığı ve

işyeri güvenliği eğitimi verilmesi ve eğitimin sertifikalandırılması"

12/20/2010 2010/33
"Milletvekilleri Binalı Yıldırım Erol Tinastepe - Sebhattin Karakelle - Kemal Unakıtan - Fehmi Murat Sönmez - Emin Nedim Öztürk - Hasan Murat Mercen - Hüseyin Tayfun İçli - Beytullah Asil" "TCDD'nin norm kadro çalışmasında mesleki eğitim alanların istihdamının imkansızlaştırılması hakkında"

12/29/2010 2010/34
"TCDD Yönetim Kurulu Üyeleri - Yol Dairesi Başkanlığı - Mali İşler Dairesi Başkanlığı" 2011 yılında yol personeline uygulanması talep edilen harcama ve kilometreler

02/15/2011 2011/39
Devlet Personel Başkanlığı
TCDD Yol Dairesi unvanları hakkında

04/11/2011 2011/46
UÇMS Genel Başkanı Yol Dairesi unvanları hakkında

04/20/2011 2011/49
TCDD Genel Müdürlüğü Yol personeline iase verilmesi

04/20/2011 2011/50
Yol Dairesi Başkanlığı 4. Bölge Müdürlüğündeki turneler ve diğer aksaklıklar

05/12/2011 2011/53
TCDD Genel Müdürlüğü "Yol Şube Şefliklerinin, Yol Bakım Onarım Müdürlüğüne dönüştürülmesi kapsamında, değişiklik yapılan unvanların, değişikliğinin yapılması ve maaş farklarının yansıtılması"

07/22/2011 2011/60
Ulaştırma Memur Sen

Kurum İdari Kurulunda görüşülmesi için yol personeline ait taleplerimiz

08/12/2011 2011/63-64-65
UÇMS - Türk Ulaşım Sen - BTS

Turne tazminatı alamayan yol personeli hakkında

08/22/2011 2011/66
4. Bölge Müdürlüğü Görevden uzaklaştırmalar hakkında

10/25/2011 2011/70
"Yol Dairesi Başkanlığı - Eğitim Dairesi Başkanlığı" Hat bakım konsepti hakkında

10/25/2011 2011/71
İnsan Kaynakları Dairesi Başkanlığı

Ödül uygulaması hakkında

10/26/2011 2011/72
İnsan Kaynakları Dairesi Başkanlığı

yol personelinin iasesi

10/27/2011 2011/73
Ulaştırma Memur Sen 2011 YPK kararları

12/06/2011 2011/76
"Yol Dairesi Başkanlığı-Malzeme Dairesi Başkanlığı" Yol personelinin resmi elbiseleri

12/06/2011 2011/77
Yol Dairesi Başkanlığı Gabari taşıma ve

gon olan trenlere refakat için çözümler

12/06/2011 2011/78
Trafik Dairesi Başkanlığı 2701 nolu Genel emir hakkında

01/11/2012 2012/81
"TCDD Genel Müdürlüğü - Yol Dairesi Başkanlığı" "Yol Bakım Onarım Müdürlükleri ve Şefliklerine, taşınabilir bilgisayar ve internet bağlantısı verilmesi"

03/02/2012 "2012/90-91-92-93"
UÇMS - Türk Ulaşım Sen - BTS Ulaşım Hak-Sen" Göreve Yükselme Yönetmeliğinin olumsuzlukları

03/29/2012 2012/99
TCDD Genel Müdürlüğü "Hemzemin geçit kazalarının önlenmesi ile ilgili çözüm önerilerimiz ve hazırladığımız yönetmelik"

Malatya'daki genç demiryolcu adaylarından mesaj:

"Cepheye Giden Yol" kitabına teşekkürler



Raylı Sistemler Teknolojisi İşletme ve İnşaat Dalından mezun olan öğrenciler, TCDD (Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demir Yolları), Belediyelere bağlı bulunan hafif raylı sistemler ve ulaşım işletmeleri, ayrıca; bu işletmelere hizmet üreten fabrika, atölye ve bakım onarım merkezlerinde çalışabilirler.

Bizi onlarla Gazete Yolderiz buluşturdu.

Malatya Şehit Kemal Özalper Teknik ve Endüstri Meslek Lisesi Raylı Sistemler Teknolojisi öğrencileri, alan şefi Fikret Nurettin Kapudere eşliğinde fuara bilgilenmek için gelmişlerdi. Fuarda dağıtılan gazetemiz YOLDERİZ'i tanıyan Fikret Hoca'dan bir mail aldık.

Mailinde şöyle söylüyor demiryoluna sevdalı öğretmenimiz Fikret Nurettin Kapudere.

"Bizler; demiryoluna gönül vermiş ve ülkemizde yeni kurulan Raylı Sistemler Teknolojisi Alanında eğitim veren bir grup öğretmeniz.

Her ne kadar Milli Eğitim bünyesinde olsak da kısa sürede TCDD içerisinde bir dayanışma ve kaynaşma içinde kendimizi "Demiryolcu" sayıyoruz. Bu aşk ve şevkle yola çıktık ... Malatya Şehit Kemal Özalper Teknik ve Endüstri Meslek Lisesinde 2009/2010 yılı itibariyle "Raylı Sistemler Teknolojisi Alanı" açılmıştır.

Halen bu alanda açılan; Raylı Sistemler İşletme ile Raylı Sistemler İnşaat dallarında eğitim-öğretim sürdürülmektedir. Bu Bölüm TCDD ile yapılan protokol gereği Malatya TCDD 5. Bölge Müdürlüğü içerisinde ve TCDD eğitim kadrosu tarafından destekli yürütülmektedir.

"YOLDERİZ" Gazetenizle EUROASIA RAIL Fuarında tanış-



tık. O yoğunlukta inceleme fırsatımız olmamıştı.

Çok beğendiğimizi ifade etmek isteriz. Öğrencilerime ısrarla okumalarını istediğim, "Cepheye Giden Yol" kitabının, üyelerinize basılıp dağıtıldığı haberini okuyunca çok sevindim. Çünkü iki baskı yapan ve tükenen kitabı piyasada bulmak mümkün değil.

Sizlerden bu kitaptan bize göndermenizi istirham ediyoruz. Çok minnettar oluruz. İlginize şimdiden teşekkürler."



Öğrenciler Behiç Erkin'in Eskişehir'deki mezarını ziyarette...

Hemen belirtelim, değerli öğretmenimizin isteği yerine geldi ve dernek olarak Malatya'daki okulun öğrencilerine Cepheye Giden Yol kitabını ulaştırdık.

Geleceğin demiryolu personelinin yetiştiren okulumuzun kitaplığına demiryollarımızın ilk Genel Müdürü Behiç Erkin'in yaşam öyküsünü de anlatan bir eserle katkıla bilmek bizleri de onurlandırdı. Geleceğin çağdaş bilgilerle

donanmış, başarılı ve çalışkan öğrencilerini yetiştiren Fikret Nurettin Kapudere öğretmenimize ve genç meslektaşlarımıza sevgi ve saygılarımızı yolluyoruz...

Raylı Sistem eğitimi

Malatya Şehit Kemal Özalper Teknik ve Endüstri Meslek Lisesi Raylı Sistemler Teknolojisi Bölümü'nde Raylı sistemler Teknolojisi, İşletme ve İnşaat dallarında eğitim veriliyor.

Demiryolcuların çok iyi bildiği gibi 1942 yılında eğitim öğretime başlayan demir-

YAŞAMA SEVİNCİ

Bir gün bu ülkeye Ulaştırma Bakanı olursam...

1) Kimse kusura bakmasın, ertesi sabah ilk cebiresi sökülecek olsa bile parası çıkan, çıkmayan, programa alınan, alınması düşünülen tüm poz çalışmaları "derhal, sorgusuzsualsiz, yöneticilerinin meram anlatmasına fırsat dahi verilmeden" iptal edilecektir...

01 Ocak - 31 Aralık tarihleri arası 365 gün 6 saatte merkezi yönetim bütçesinden 55 milyar dolar faiz ödeyen bir ülkenin 250 yarı çaplı kurba koyacak ne bir rayı, çamurun içine döşenecek tek bir traversi olmaz, olabilemez... (Sel, heylan, büyük çaplı travers hasarlı deraylar istisnadır..)

2) Bir bina- nın sağlamlığı temeliyle doğru orantılıdır... Ömrümüz varsa 2040 yılında biz dever formülleriyle konfor katsayılarıyla oynayarak, 100 kiloya yaklaşan raylardan medet umarak işletmecilik yapamayız, yapabilemeyiz...

3) Günü kurtarma dışındaki bütün yatırımlar derhal iptal edilecektir...

4) İmkanların çok büyük oranı ilk traversini 10 sene sonra koymaya

başlasak bile çağdaş, hızlı güvenli, ekonomik, sinyalizasyonlu meyli az kurbu geniş yollar yapmaya harcanacak... Sivas'tan tren çıkınca Ankara'da bulunan boyu 1,85'lik hareket memuru gözlerini kısarak bakınca dizel lokonun durumunu görecektir... :)

5) Bugünkü şartlarda mecburiyet arz eden "Temmuz sıcaklığında, min-



Sezgin SEVİNÇ BALIKESİR

tıkamızda yağan aşırı yağışlar nedeniyle dolan yarma hendeklerin temizlenmesi için bir ay süre ile derece 9'dan 150-130 tertipten 30 geçici işçi alınmasına emirleriniz" diye tel çekenlere İsmet Paşa'dan alıntıyla "Hadi canım sen de" diye ce-

vabi tel yazılacaktır... 6) Bir problemi ortaya çıkaran düşünce silsilesi ile o problemi çözemezsiniz...

7) Eski yolları daha iyi fiyat veren olmazsa kilo ile satacağım...

8) Ben bakan olursam bu işten en zararlı maalesef bugünkü bizler çıkacak :)

9) Beni bakan yapmazlar :)

Selam ve saygılarımla...

2004-2005 eğitim öğretim yılında Erzincan (İnşaat, İşletme), Eskişehir (Makine) ve İstanbul'da (Elektrik-Elektronik, Makine), 2005-2006 eğitim öğretim yılında Sivas'ta (Makine), 2006-2007 Eğitim öğretim yılında ise Adapazarı'nda ve Ankara'da (Mekatronik) Raylı Sistemler alanı açıldı.

Malatya'da Anadolu Meslek Lisesi kapsamında eğitim veren okula her yıl 30 öğrenci kayıt yaptırabiliyor. 2011-2012 yılında 3 kız öğrenci de okulun programı-

na dahil olmuş. Bu bölüm raylı sistem yol bakım ve onarımcısının sahip olduğu yeterlilikleri kazanarak yol ve müştemilatının (ekipman ve donanımının) bakım, onarım ve kontrolünü yapmaya, yolun trafiğe açık olmasını sağlamaya yönelik eğitim ve öğretim veriliyor.

Orta öğretim seviye belirleme sınavlarında alınan dereceye göre Anadolu Meslek Lisesi Raylı Sistemler Teknolojisi Alanında tercih yaparak, bu bölüme girebiliyorlar.



YOLDAN GEÇEN

Saadet ERCİYAS
Gazeteci

Hani "planlasan olmaz" denilen olaylar vardır ya, benim yüksek hızlı tren maceram da öyle gelişti. Berlin'deki dünyanın en büyük turizm fuarı ITB Berlin'e gitmek için vize başvurusu yaptığım Alman Konsolosluğu'nun pasaport dağıtım saatini yanlış anlayınca, uçak rotam da değişiverdi. Berlin'e doğrudan uçakla gideceğime, Düsseldorf üzerinden Yüksek Hızlı Tren'le gitmek kısmet oldu.

Düsseldorf'a indiğimizde bizi karşılayan Türk dostlarla şehir merkezindeki Düsseldorf Merkez Tren İstasyonu'na (Hauptbahnhof) gittik. İstasyon değil havaalanı gibi bir mekan sanki. Son derece şık, temiz, ıslık ıslık. Merkezi Berlin'de bulunan Alman Ulusal Demiryolu şirketi Deutsche Bahn (DB) tarafından işletilen modernize edilmiş tarihi binaya hayran kalmamak elde değil.

Sadece ülke içinde değil Avrupa'nın diğer kentlerine de bilet bulabildiğiniz istasyonun günde 350 trenin uğrak noktası olduğunu duymak beni oldukça şaşırtıyor.

Şirketin ICE adı verilen hızlı trenleriyle yılda 2 milyar yolcu taşındığını söylüyor, trenlere meraklı dostumuz.

Yarım saat sonra kalkacağımı öğrendiğimiz Berlin treni için gişeye kişi başı 107 Euro gibi oldukça yüksek bir bedel ödeyerek yaklaşık 5 saat sürece yolculuk için asansörle üst kattaki istasyona çıkıyoruz. İstasyon son derece kalabalık.



Havaalanından farksız gar binaları, uçak kadar lüks ama uçaktan rahat hızlı trenler

Düsseldorf'tan Berlin'e bir YHT öyküsü



Düsseldorf Hauptbahnhof
Merkez İstasyonu

Türk dostlarımız, bize DB şirketinin çok dakik olduğunu ve özellikle uluslararası bileti olan yolcuya gecikme durumunda yolcu hakları gereği tazminat ödemekle yükümlü olduğunu anlatıyorlar.

Trenimiz geliyor. Elimizde valizlerimiz heyecanla biniyoruz. Böylece ilk hızlı tren maceram başlıyor. İzmir'de en son Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Binali Yıldırım'ın Çin'den gelen vagon setlerinin teslim töreninde bindiğim İZBAN'ı çağırıştırıyor vagonun ferahlığı, temizliği. Kentim adına seviniyorum böylesine modern ulaşım araçlarına sahip olduğu için.

Tren öylesine rahat ki, bana uçaktan bile konforlu ve hatta güvenli geliyor.

Hiç gürültü, patırtı yok, sarsıntı yok. Savrulma, yok. Yerlerde en küçük bir çöp yok. Geçiş engelleyecek çantalar, bağırış çağırış yok...

Fotoğraf makinamla dışarısının fotoğraflarını çekerken elim bile sarsılmıyor. Temizlik ise harika. Günde milyonlarca yolcunun taşındığı bir trende değil de, ambalajları yeni sökülmüş bir vagondayım sanki.

Daha sonra kendi hızlı trenlerimizle karşılaştırma yapmak amacıyla treni dolaşmaya karar veriyorum. Vagonlar arasında geçerken kondüktörlerle

karşılaşıyorum. Hepsi ne kadar da kibar ve güler yüzlü. Bulduğumuz tren 6 vagonndan oluşuyor. İstasyonlara yaklaşırken görevli canlı olarak anons yapıyor. Herkes sakince, telaşsız bir şekilde biniyor trenlere. Çift katlı trenler görüyorum istasyonlarda, şaşıyorum. "Yaşamın temposu ne kadar da sakın burada" diye düşünüyor insan. "Sistem öylesine düzgün işliyor ki, herkes o tempoya ayak uydurmuş şekilde yaşar. Trenin saat kaçta geleceğini bilir ona göre zamanını ayarlar, koşturmaz" diyor uzun yıllar İsviçre'de yaşamış turizmci yol arkadaşım. Trende dolaşırken dikkat ediyorum herkesin elinde ya bir gazete ya da bir kitap var. Birçok insan tablet bilgisayardan okuyor kitaplarını. İnternet olduğu için masalarda yerleştirilmiş bilgisayarda işlerini sakın yapan birçok iş kadını ve iş adamı görüyorum.

Yemekli vagon bölümüne gelirken küçük bir bar çıkıyor karşıma. Aslında burası trenin restoranının bir parçası. Kimi bira içiyor, kimi çay. Hiçbir düzensizlik yok. Herkes kendi halinde.

Restoran Şefi Alaaddin Sayan, benim Almanya yolculuğumda daha sonra karşılaşacağım onlarca Türk işçiden birisi. 1984 yılında DB'da mini barcı



Berlin Bombarder
Merkez İstasyonu



olarak işe başlayan Sayan, restoran şefliğine kadar yükselmiş. Antakya'dan Almanya'ya gelen Sayan Alman demiryollarında çalışan yüzlerce Türk olduğunu söylüyor.

Sayan'ın yanından ayrılırken bir başka vagonunda broşür dağıtan güler yüzlü Yeliz Yel'le karşılaşıyoruz.

"Türksünüz değil mi?" diye soruyor doğrudan. "Türk, Türkü her yerde tanır" diyor genç demiryolcu Yeliz.

Alaaddin Sayan beni business vagonuna da götürüyor. Burada koltuklar deri, hava son derece resmi vagon. "İçlerinde üst düzey yöneticiler de olabileceği için fotoğraf çekmeniz sakıncalı olabilir" diye uyarıyor Sayan. Trenleri her kitleden insanın kullandığını, burada en yaygın toplu taşıma aracının trenler olduğunu anlatıyor bana.

Yaklaşık 5 saat süren yolculuğumuzun nasıl geçtiğini anlamıyoruz bile. Ekranda sürekli kaç kilometre hızda gittiğimizi izliyorum. 250 kilometre hızı gördüğümde, deklanşöre basıyorum.

Düsseldorf'tan Berlin'e giderken ilk defa bindiğim hızlı trenden inerken, aklımda nezaket, güler yüz, temizlik ve sistem kavramları uçuşuyor.



Bir demiryolu klasiği olan vagon, 1 Mayıs'tan itibaren konservasyon ve restorasyon çalışması için üç ay ziyarete kapatıldı

Atatürk'ten yadigar: Beyaz Tren



Atatürk'e ait korunması gerekli kültür varlığı olarak 1991 yılında tescil edilen Beyaz Vagon, 1935 - 1938 yıllarında Atatürk'ün yurt gezilerinde kullanılan Beyaz Tren'in özgün tek parçası. Ankara Gari'nda sergilenen vagon, Ata'nın son yolculuğunda da ona ev sahipliği yapmış.



Fotoğraflar: Saadet Erciyas



Ankara Garda "Kurtuluş Savaşında Atatürk Konutu ve Demiryolları Müzesi" yanında 1964 yılından günümüze sergilenen Beyaz Vagon şu günlerde restorasyon ve konservasyon için, 1 Mayıs 2012 tarihinden itibaren üç aylığına ziyaretçilere kapatılmış durumda.

Atatürk'ün yurt gezilerinde kullandığı Beyaz Tren'in özgün tek örneği olan vagon 14.5 metre uzunluğunda. Vagon, LHV Linke Hofmann-Werke, Breslau, 1935 tarihinde imal edilmiş. Vagon mutfak, muhafız-maiyet tuvaleti, muhafız-maiyet kompartımanı, bayan kompartımanı, salon, banyo, Atatürk'ün yatak odası ve dinlenme odasından oluşuyor. Aslında bugün



tamamını göremediğimiz Beyaz Tren'in normalde 9 vagondan oluştuğu biliniyor. Emekli TCDD Müfettişi A.Lütfi Balamir internete rastladığımız anılarında Beyaz Tren'e ilişkin şu bilgileri paylaşıyor:

"Beyaz Tren 9 vagondan oluşmakta idi. Bunlar Atatürk'ün yemekli ve yataklı salonları, Cumhurbaşkanlığı Genel Sekreterliği ile Başyaverlik için bir salon, davetli hükümet ileri gelenleri için iki yataklı vagonla, bir restorant, ayrıca iki adet II. mevki ile bir furgon-

dan ibaretti ve hepsi de 4 dingilli idi.

Her vagon Görlitz sistem ağır bojiler üzerine oturtulmuş, Ürdinger tipi tamponları, el ve hava frenleriyle donatılmış idiler. Salonun iç duvarları Kafkasya cevizi, tavanlar açık renk abanoz ağacıyla kaplanmıştı. Ayrıca, salonda abanoz kaplamalı bir masa, epengle kaplı büyük bir koltuk ile başka daha küçük boy koltuklar bulunurdu. Pencere perdeleri sarı kırmızı enine kalın çizgili (Akilla) taftasındandı. Salonda bir radyo, iki elektrik prizi, üç zil çağırma duyu ile bir de telefon vardı."

Restorasyon öncesi Ankara Gari'nda ziyaret ettiğimiz vagona bulunan kimi döşemeler bugün oldukça yıpranmış durumda. Restorasyondan sonra vagonu yeniden ziyaret etmek ve taşıdığı misyona yaraşır yenilenmiş halini, sizlerle de paylaşmayı diliyoruz.

