

Van, Muş, Manisa, Edirne, Tekirdağ, Eskişehir, Ankara'ya yaptığımız ziyaretlerde gördük ki, yol personelinin parolası her yerde aynı:

Teminat veriyoruz, yolumuz seyrüsefere açık

■ Muş... Hava eksi 40 derece... Kardan raylar görünmüyor...
■ Manisa-Akhisar... Poz çalışması. Saat 14:00... Ray sıcaklığı 58 derece...
■ Tekirdağ-Muratlı... Saat 00:30... Ray kırıkları tamirati gece yapılıyor.
■ Edirne-Uzunköprü... Sel baskını, raylar sular altında..
■ Teminat veriyoruz, yol açık, tekerlek her koşulda dönüyor..
■ YOLDER Genel Başkanı Özden Polat'ın bölge ziyaretlerinden izlenimleri, bölgedeki yol personelinin haberleri iç sayfalarımızda...



Muş'ta kış
-40 derece
Sayfa 8'de



Uzunköprü
sel baskını
Sayfa 10'da



Manisa
+58 derece
Sayfa 5'te



Muratlı
saat 00:30
Sayfa 11'de

Hemzemin geçit kazalarına "cuma hutbesi" önerisi



Haberi Sayfa 2'de



TCDD Yol Dairesi Başkanı Sivrikaya:
Özlük haklarını iyileştirmek görevimiz
Haberi Sayfa 14'te

TCDD'nin geleneksel iftar yemeği



TCDD Genel Müdürlüğü'nün geleneksel iftar yemeği, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Binali Yıldırım'ın da katılımıyla TCDD Behiçbey Tesisleri Havuzlu Bahçe'de gerçekleşti. İftar yemeğine Bakanlık ve Bakanlığa bağlı kurum ve kuruluşların bürokratları, sivil toplum kuruluşlarının temsilcileri ve demiryolcu ailelerinden oluşan kalabalık davetli topluluğu katıldı. YOLDER Genel Başkanı Özden Polat, Genel Başkan Yardımcısı Hasan Yıldız, BTS Genel Başkanı Yavuz Demirkol iftarda aynı masayı paylaştı.



Görevde yükselme
sınavı ertelendi

Haberi Sayfa 20'de

YOLDER Temsilcilerini
üyelerimiz belirledi

Haberi Sayfa 4'te

Yol Bakım Onarım
Şefliklerine atamalar

Haberi Sayfa 22'de

YHT Bölge Müdürü
Tuna Aşkın:

TCDD değişimi
YHT ile yakaladı

Ropörtajı 12 ve 13.
sayfalarda



"Tuna Aşkın demiryolcular
için tam bir rol model"

Haberi Sayfa 20'de



Demirkol: TCDD'de
taşeronlaşma yaygınlaşacak

Haberi Sayfa 19'da



"İlk işimiz tüneli kontrol
etmek oldu"

Haberi Sayfa 7'de



Muş'ta yol kontrolleri
özel güvenliğe

Haberi Sayfa 8'de



Amaç taşımacılıktaki pazar
payını arttırmak

Haberi Sayfa 3'te



ÖZDEN

Arz-ı Hal

• Özden POLAT
YOLDER Genel Başkanı

Küçük bir karınca her sabah erkenden işine gelir ve neşe içinde çalışmaya başlardı. Çok çalışır... Çok üretir... Ve bunları keyif içinde yapardı.

Patronu Arslan, Karınca'nın başında yöneticisi olmadan kendiliğinden bu kadar hevesle çalışmasına çok şaşırdı. Bir gün kârı ve verimliliği arttırmak için aklına parlak bir fikir geldi. Eğer Karınca, başında bir yönetici bile olmadan bu kadar üretken olabiliyorsa, bir de başarılı bir yöneticisi olsa neler yapardı.

Bunun üzerine, müthiş bir yöneticilik kariyeri olan ve yazdığı raporlarla ünlü Hamamböceği'ni işe aldı.

Hamamböceği işe öncelikle bir saat alarak başladı. Böylece Karınca'nın çalıştığı saatleri tam olarak ölçebilecekti. İş saatlerinde gevşekliğe müsaade etmeyecekti. Elbette raporlarını düzenleyecek bir sekretere de ihtiyacı olacaktı. Bu nedenle hem telefon trafiğini yönetmek ve hem de arşiv işleri için Örümcek'i işe aldı.

Arslan, gelişmelerden çok memnundu. Hamamböceği'nin hazırladığı raporlar gerçekten harikaydı. Hatta ondan üretim hızını ölçen ve karlılığı analiz eden renkli grafikler de hazırlamasını istedi. Böylece bu raporları ortaklarına sunum yaparken kullanabilecekti.

Hamamböceği, bu raporları üretebilmek için yeni bir bilgisayara ve donanımına ihtiyaç duydu. Artık artan ekipmanlar için de bir bilgi işlem departmanı oluşturma zamanı gelmişti. Bu işleri idare etmek için Sinek'i işe aldı.

Bir zamanlar mutlu, üretken ve rahat olan Karınca bu yeni toplantı düzeninden ve evrak işlerinden yılmıştı. Zamanın büyük bir kısmını sorulan soruları cevaplamak ve evrak işleri

yapmakla geçiyordu.

Arslan, Karınca'nın bölümünün giderek büyümesinden memnundu. Bölümü daha da büyütmek üzere bir üst yöneticiye ihtiyaç olduğunu düşündü. Ve bölüm başkanı olarak başarıları ile ünlü Ağustosböceği'ni işe aldı.

Kendirahatına ve keyfine düşün Ağustosböceği'nin ilk icraatı ofisi rahat edebileceği yeni mobilyalarla döşemek oldu. Tabii ki kendisinin yeni bir bilgisayara, bütçe kontrol ve stratejik verimlilik planı hazırlanması için kişisel bir yardımcısı ihtiyacı vardı. Bunun üzerine eski işyerindeki yardımcısını işe aldı.

Karınca'nın çalıştığı yer giderek kimsenin gülmediği, neşesiz ve mutsuz bir mekana dönüşmüştü. Ağustosböceği, patronu Arslan'ı ortamın ruh halini değiştirecek bir çalışma yapılması gerektiğine ikna etti.

Karınca'nın bölümünde olup bitenleri gözden geçiren Arslan, üretimin ve karlılığın dramatik bir şekilde düştüğünü fark etti. Hemen, son derece itibarlı ve iyi tanınmış bir danışman olan Baykuş'u sorunu çözmesi için işe aldı.

Baykuş, Karınca'nın departmanında üç ay geçirdi. Bu hummalı çalışmanın ardından ciltlerce süren muhteşem bir rapor yazdı.

Raporun sonucu şuydu: "Departmanda aşırı istihdam vardı".

Arslan, raporu inceledikten sonra dramatik bir karar verdi. Ve, elbette, ilk olarak negatif tavırlarıyla dikkat çeken, mutsuz ve çalışma isteğini kaybetmiş olan Karınca'yı işten çıkardı...

Bizim departmanda da işler bu duruma gelmeden bir şeyler yapmak lazım düşüncesindeyim.

Selam ve saygılarımla...

Can ve mal kaybının önlenmesi için YOLDER'den ilginç öneri:

Hemzemin geçit kazalarına "cuma hutbesi" önerisi



Fotoğraf: Hüseyin Erciyas



Demiryolu Yapım ve İşletim Personeli Dayanışma ve Yardımlaşma Derneği (YOLDER) bir türlü önlenemeyen hemzemin geçit kazalarına "dur" diyebilmek için ilginç bir yol önerdi. YOLDER Genel Başkanı Özden Polat, vatandaşları daha fazla bilinçlendirmek için Diyanet İşleri Başkanlığı'nın yanı sıra 81 ildeki müftülüğe birer mektup yolladı. Polat, müftülüklerden Cuma hutbelerinde hemzemin geçit konusunun işlenmesini istedi.

Doğrudan sorumlu olmasına karşın TCDD'nin aldığı önlemlere ve çalışmalarla kazaların azaldığını ancak tamamen sona ermediğini anlatan YOLDER Başkanı Özden Polat, hemzemin geçit kazalarını önlemek için yapılacak en önemli çalışmanın geçitlerin kontrollü hale getirilmesi olduğunu kaydetti. Hemzemin geçitler-

deki ölümlü kazaların yanı sıra maddi kayıpların azaltılması için görüşlerini TCDD Genel Müdürlüğü'ne ilettiklerini anlatan Polat, sözlerini şöyle sürdürdü:

"Mevzuat eksiklerinin tamamlanması, elektronik denetim yapılması, hemzemin geçitlerin yapımı ve korunmasından sorumlu bir birimin görevlendirilmesi artık zorunludur. Ancak bunların yanı sıra vatandaşların da konuya daha duyarlı olması gerekiyor. Kontrollü ya da kontrolsüz hemzemin geçitlerin bulunduğu yerde vatandaşların, tren sesini duyduğu andan itibaren kesinlikle hemzemin geçitlere yaklaşmamaları, trenin geçmesini mutlaka beklemesi gerektiği konusunda uyarı yapılmasını istiyoruz."

Hemzemin geçit kazalarının ve yol açtığı can ve mal kayıplarının önlenmesini sağlamak amacıyla Diyanet İşleri Başkanlığı'na, 81 ilin müftülerine bir mektup gönderdiklerini

anımsatan YOLDER Genel Başkanı Özden Polat, şu görüşleri dile getirdi:

"Trafik Haftası'nda vatandaşları hutbeyle uyararak müftülüğün bu konuda da hutbe okutmasını istiyoruz. Özellikle Ramazan aylarında Cuma'ya gelen vatandaşların sayısında bir artış var. Bu konuda ne kadar çok kişiye ulaşır ve uyarıda bulunursak o kadar iyi. Vatandaşın hemzemin geçitler konusundaki bilincini arttırmak için hutbenin iyi bir yol olduğunu düşünüyoruz. Diyanet İşleri'nin bu konuya duyarlı kalmayacağı inancındayız."

Özden Polat, aynı çalışmayı çocukların ve gençlerin bilinçlendirilmesi için Milli Eğitim Bakanlığı ile de yapmayı istediklerini kaydetti. Polat, hemzemin geçitler konusunun trafik derslerinde daha ayrıntılı ele alınması gerektiğini söyleyerek, bu konuda eğitim vermek için YOLDER'in kurum ve kuruluşlarla işbirliğine hazır olduğunu sözlerine ekledi.

Sayılarla hemzemin geçit kazaları

Yıl	Hemzemin geçit kazaları	Yaralanan sayısı	Can kaybı
2007	139	143	43
2008	118	114	37
2009	85	203	38
2010	46	64	25
2011	42	61	36

Kaynak: TCDD 2007-2011 İstatistik Yıllığı

Mevcut demiryolu altyapısının iyileştirilmesine de önem verilerek yenileme ve bakım çalışmalarına hız verildi

Amaç taşımacılıktaki pazar payını arttırmak

İsa APAYDIN

TCDD Yönetim Kurulu Üyesi ve Genel Müdür Yardımcısı

Bilim ve teknoloji çağının sunduğu nimetler hayatımızın vazgeçilmez bir parçası haline gelirken, iş ve çalışma hayatımızı da oldukça kolaylaştırıyor. Bilgi ve iletişim teknolojilerinde yaşanan büyük ve hızlı değişimden tüm sektörlerde olduğu gibi demiryollarımız da payını almaktadır.

2003 yılından itibaren hükümetlerimizin ve Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığımızın, karayolu destekli politikalar yerine demiryollarını öne çıkartan politikalar uygulanarak demiryollarımızın yeniden ayağa kaldırılması ve demiryolu konusunda söz sahibi olan Avrupa ülkelerindeki standartlara ulaştırılması konusunda verdiği desteğin artması ile birlikte bilim ve teknolojinin en son imkânları kullanılmak suretiyle gerçekleştirilen gelişim ve yenileşme, 156 yıllık geçmişe sahip Demiryollarımızı, yüksek hızlı tren hatları, modern tren setleri, yenilenmiş yolları ve istasyonları ile tercih edilir bir ulaşım modu haline getirirken, ürettiği ve hayata geçirdiği yeni projeler sadece ülkemiz değil tüm dünya tarafından ilgi ile izlenir hale getirdi.

Yüksek hızlı tren hatlarının inşa edilmesi ile birlikte Avrupa Demiryolları tren işletim sistemi ETCS-level 1 ve level 2 (Avrupa Tren Kontrol Sistemleri Seviye 1' ve Seviye 2 uyumlu Sinyal Sistemi) sinyal sistemi gibi yeni ve gelişmiş teknoloji ile tanışan Demiryollarımızda, bilişim sektöründeki gelişmeler de yakından takip edilerek, tüm işyerlerinin bilgisayar ağlarıyla donatılması, internet erişimi, Kurumsal Kaynak Yönetimi, Elektronik yazışma, (EDYS) e-imza gibi modern çağın gerekleri bir bir uygulanmaya başlandı.

Bilişim ve teknoloji alanındaki gelişmelerin yakından takibi daha fazla, Arge kapsamında projeler gerçekleştirmek, Üniversitelerimiz ile ikili anlaşmaları yürütmek ve demiryolunun ihtiyacı olan testleri yapmak üzere uzman personelimiz tek birimde toplanarak Demiryolu Araştırma ve Teknoloji İşletme Merkezi (DATEM) kurulmuştur.

TCDD; Toplam Kalite yönetimine geçiş sürecinin başlatılması, eğitim ve bilgi teknolojilerinde alınan mesafe ile daha dinamik, kendine inanan ve güvenen kalite ve hizmet odaklı bir Kurum haline gelmeye başladı.

Tüm bu yapısal değişim yeni hedefler ve yeni projeler ortaya

konulmasını sağladı. Yeni hatların inşaatları devam ederken özellikle mevcut demiryolu altyapısının iyileştirilmesine önem verilerek yenileme ve bakım çalışmalarına hız verildi.

Bir yandan ray, travers, balast gibi malzemelerin temininde ya-



şanan darboğazların giderilmesi için gerekli tedbirler alınırken, bir yandan da mevcut uygulamalar gözden geçirilerek Uluslar arası Demiryolları Birliği'nin (UIC) uygun gördüğü, dünya ve Avrupa demiryollarındaki teknik özellik ve standartlar uygulanarak, hatların yenilenmesi ve bakımları ile ilgili bir çok alanda teknolojik gelişmelere uygun adımlar atılmaya başlandı.

Ankara-Eskişehir Yüksek Hızlı Tren hattının inşaatının başlaması ile birlikte yeni bir demiryolu altyapısı inşaa, viyadük, tünel gibi önemli sanat yapılarının inşaatlarında, yol üstü yapı dizaynı, hattın ölçüm ve kontrolü, sinyalizasyon, elektrifikasyon ve telekomünikasyon sistemlerindeki teknolojik gelişmeler, hattın sertifikalandırılması, güvenlik ve emniyet yönetim sisteminin kurulması gibi birçok alanda edildiği tecrübeler, yeni inşa edilen veya yenilenen hatların kontrol ve bakımları konusunda da yeni uygulamaların hayata geçirilmesine katkı sağladı.

Hızlı tren hatlarında ve gelişmiş ülkelerde konvansiyonel hatlarda kullanılan ve ülkemizde de ilk kez 2004 yılında Esenkent-Eskişehir Yüksek Hızlı Tren hattında kullanıma başlanılan UIC 60'lık ray, B70 tipi beton travers ve beton traversli makasların konvansiyonel hatlarımızda da kullanılmaya başlanması, yol yenilemeleri ile birlikte rayların uzun kaynaklı hale getirilmesi ve yaklaşık 100 yıldır el değmeyen altyapının da birlikte yenilenmesi makinalaşmayı da beraberinde getirmiştir.

Konvansiyonel ve mevcut YHT hatlarımızın ölçümleri modern ölçüm makineleri ile yapılmaya başlanmıştır. Bu ölçümler periyodik hale getirilerek, Hızlı Tren hatlarımız üç ayda bir, konvansiyonel hatlarımız da altı ayda

bir ölçülmeye başlandı. 120 km/h hızla ölçüm yapabilen 1 adet yol ve kataner muayene makinesi alımı, sayılı ülkenin sahip olduğu 250 km/s hızla ölçüm yapma kapasiteye sahip 1 adet YHT seti Piri Reis ölçüm trenine dönüştürüldü. Konvansiyonel hatlar için bir adet

Yol Muayene makinesi ile 1 adet MPV7 yol muayene makinesi temazsız modern ölçüm cihazları ile donatılarak kuruluşumuza kazandırıldı.

Bu dönem içinde hayata geçirilen bir başka yeni uygulama ise tahribatsız muayene sistemi. 2009 yılından itibaren hatta serili rayların tahribatsız muayene yön-



temleriyle ultrasonla kontrollerine başlandı.

Ultrasonik muayene konusunda yeterli sayıda uzman personelimiz yetiştirilerek normlara uygun sertifika sahibi olacak şekilde personel eğitimleri yapıldı.

Bu yıl içinde ilk defa Kuruluşumuz malı olan ultrason makinaları ile hızlı tren hatlarımız 4 ayda bir, konvansiyonel hatlarımız yılda bir defa olmak üzere hatlarımızın rutin ultrasonik muayeneleri yapılacaktır.

Ayrıca yine 2011 yılında temin edilen 7 adet ultrasonik muayene arabası ile ultrasonik muayene makinesi ile belirlenen ve takibi gereken kusurlu bölgelerin takibi ve yapılan çalışmalar sonrası ihtiyaç duydukları zaman sorumlu olduğu bölgeler dahilinde hızlı bir şekilde hatlarımızın ultrasonik muayeneleri yapılabilecektir.

Planlı bakımın olmazsa olmazlarından olan ölçüm makine-

lerinin temin edilerek bu konuya gerekli önemin verilmesi neticesinde bu dönem içerisinde daha önce yol makine parkında bulunmayan birçok ölçüm makinesi ile birlikte ölçüm ve muayeneleri yapılan hatlarımızın hassasiyette bakımlarının yapılabilmesi için yüksek kapasiteli buraj, makas buraj, regülatör, taşıma ve stabilizatörden oluşan toplam 22 adet yeni yol makinesinin büyük bir bölümü de makine parkımıza dahil olmuştur.

Yine büyük yol makinelerinin yanında yol bakım ekiplerimizin günlük yol bakım ve kontrollerini daha etkin ve verimli olarak sürdürebilmesi amacıyla bu dönemde teknolojinin son imkânları kullanılarak çok sayıda el buraj seti, ray kesme, ray delme makinesi gibi gelişmiş makine ve teçhizatlarla takviye edildi. Hem demiryolu hem de karayolunda gidebilen Mobil Demiryolu araçları ile zaman ve işgücü veriminde önemli iyileştirmeler sağlandı.

Hatlarımızda döşeli bulunan ray yüzeyindeki ondülasyonları ve trafik dolayısı ile oluşan yüzey kusurları kaldırarak optimal tekerlek-ray temasının sağlanması amacıyla ray profilinin yeniden

sında yapılan yoğun çalışmaların asıl amacı yatırımların geri dönüşümlerinin sağlanarak yük ve yolcu taşımacılığındaki pazar payının artırılmasını sağlamaktır.

Özellikle yol yenileme ve revizyon usulü bakım çalışmalarının yoğun olarak sürdürüldüğü 2007-2011 döneminde işçilik maliyetleri geçmiş döneme göre azalma eğilimine girmiştir. 2011 yılında ise yenilenen hat uzunluğunun artması ve 10 yıllık dönem yapılan iyileştirme çalışmaları neticesinde işçilik giderleri son 10 yılın en düşük seviyesine gelmiştir. 2011 yılında 2003 yılına göre yüzde 28,4'lük bir azalma meydana gelmiştir.

Bakımdaki personel maliyetlerini gelişmiş demiryolu ülkeleri seviyesine indirmek için demiryollarımızda planlı bakım uygulamasına geçmemiz gerekmektedir. Bunun için hazırlıklarımız devam etmektedir.

Mevcut demiryolu hatlarının yenilenmesi gerekse de yeni Yüksek Hızlı Tren hatlarının inşaa edilmesi amacıyla konulan hedeflerin bir bir gerçekleştiriliyor olması, demiryolu sektöründe yaşanan hareketlilik, her geçen gün büyüyen pazar payı ve müşteri memnuniyetindeki artış, Cumhuriyetimizin 100.yılıni kutlayacağımız 2023 yılı için belirlenen hedeflere ulaşacağımıza olan inancımızı daha da arttırmaktadır.

Elde edilen bu başarı; neredeyse kendi kaderine terk edilmiş bir demiryolu yapısından, 10 bin kilometre yüksek hızlı tren hattı, 16 bin kilometre konvansiyonel demiryolu hattı ile Avrupa ve Dünya'da sayılı ülkeler arasında yer alan, hedeflerin büyüdüğü, beklentilerin yükseldiği, izlenen ve tercih edilen bir yapıya geçilmesi noktasında konulan hedeflerin gerçekleştirilmesi için taşıdığımız sorumlulukları arttırırken aynı zamanda gelecek günlere daha da umutla bakmamızı sağlıyor.

Bugüne kadar yapılan tüm yol yenilemeleri ve bakımlarımızda emeği geçen yol personelimize, gazeteniz aracılığı ile teşekkür eder, sağlıklı ve verimli bir iş hayatı dilerim.



YOLDER işyeri temsilcileri, web sitemiz üzerinden yapılan oylamayla, üyelerimiz tarafından belirlendi

YOLDER temsilcilerini üyelerimiz belirledi



Hacı Demir
1. Bölge Temsilcisi



Nevzat Çakır
11 YBOM İşyeri Temsilcisi



Kenan Köse
12. YBOM İşyeri Temsilcisi



Mefail Çattın
16. YBOM İşyeri Temsilcisi



Zeki Çibuk
17 YBOM İşyeri Temsilcisi



Hakan Koçak
2. Bölge Temsilcisi



Erol Hacıhaliloğlu
21 YBOM İşyeri Temsilcisi



Erol İlhan
22 YBOM İşyeri Temsilcisi



Ender Çağırın
23 YBOM İşyeri Temsilcisi



Tuncay Kiraz
24 YBOM İşyeri Temsilcisi



Mustafa Asilsoy
25 YBOM İşyeri Temsilcisi



Mustafa Karatağ
26 YBOM İşyeri Temsilcisi



Fehmi Soylu
29 YBOM İşyeri Temsilcisi



Ferdi Karaduman
3. Bölge Temsilcisi



Hasan Soysal
31 YBOM İşyeri Temsilcisi



Mehmet Ögel
32 YBOM İşyeri Temsilcisi



Şakir Güler
35 YBOM İşyeri Temsilcisi



Servet Akiskal
36 YBOM İşyeri Temsilcisi



Sabri Altan Topak
4. Bölge Temsilcisi



Ahmet Taş
41 YBOM İşyeri Temsilcisi



Şenyurt Cengizoğlu
42 YBOM İşyeri Temsilcisi



Mustafa Öztürk
43 YBOM İşyeri Temsilcisi



Fettah Ersöz
44 YBOM İşyeri Temsilcisi



Mehmet Durmaz
45 YBOM İşyeri Temsilcisi



Halim Bülbül
46 YBOM İşyeri Temsilcisi



Ferit Akalın
5. Bölge Temsilcisi



Abdullah Yavuz
51 YBOM İşyeri Temsilcisi



Hamza Karcı
52 YBOM İşyeri Temsilcisi



İsmet Özcan
53 YBOM İşyeri Temsilcisi



Turgay Bakır
54 YBOM İşyeri Temsilcisi



Azad Kendal Eren
55 YBOM İşyeri Temsilcisi



Mehmet Yurt
56 YBOM İşyeri Temsilcisi



Mehmet Önen
6. Bölge Temsilcisi



Halil Yücel
62 YBOM İşyeri Temsilcisi



Ömer Faruk Yayla
63 YBOM İşyeri Temsilcisi



Haluk Yasak
64 YBOM İşyeri Temsilcisi



Mehmet Ekmekçi
65 YBOM İşyeri Temsilcisi



Samir Göz
66 YBOM İşyeri Temsilcisi



Serdar Yılmaz
7. Bölge Temsilcisi



Yusuf Çınar
71 YBOM İşyeri Temsilcisi



Ersin Özdemir
72 YBOM İşyeri Temsilcisi



Nebi Çoban
73 YBOM İşyeri Temsilcisi



Şükrü Koğa
74 YBOM İşyeri Temsilcisi



Ramazan Uğur
75 YBOM İşyeri Temsilcisi



Metin Güneş
YHT Bölge Temsilcisi



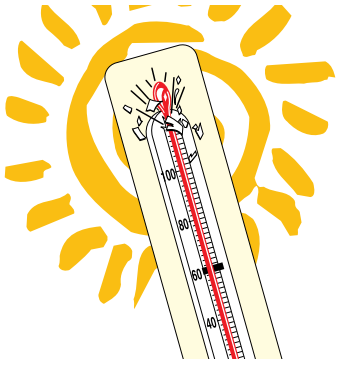
Selçuk Tezaklı
YHT 11 Ankara YBOM İşyeri Temsilcisi



Nagi Elibüyük
YHT 12 Eskişehir YBOM İşyeri Temsilcisi



İsmail Taş
YHT 13 Konya YBOM İşyeri Temsilcisi



58 derece ray sıcaklığında yol yenileme çalışması

Manisa-Akhisar arasındaki yol yenileme çalışmaları yurdun birçok yerinde olduğu gibi aşırı sıcaklara rağmen tüm hızıyla sürüyor. Çalışmalar sırasında hava sıcaklığının ray sıcaklığıyla 58 derece hissedildiğini belirten YOLDER Genel Başkanı Özden Polat, yol yenileme çalışmalarının demiryolcuların özverili çalışmalarıyla aksaksız yürüdüğünü söyledi. Yol personelinin Manisa'daki zorlu çalışmasını gazeteciler de izledi.

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) Yol Dairesi ve yol çalışanlarıca yürütülen yol yenileme çalışmaları aşırı sıcaklara rağmen tüm hızıyla sürüyor. Yol personeli, 58 dereceyi bulan ray sıcaklığında yol yenileme çalışmalarını özveriyle sürdürüyor.

Merkezi İzmir'de bulunan Demiryolu Yapım ve İşletim Personeli Dayanışma ve Yardımlaşma Derneği (YOLDER) Başkanı Özden Polat, Manisa - Akhisar arasında gerçekleştirilen demiryolu yenileme çalışmalarının yapıldığı bölgeyi ziyaret etti. Balıkesir Yol Bakım Onarım Müdürü İsmail Karakoç'un eşlik ettiği ziyarete YOLDER Genel Sekreteri İbrahim Alper Yalçın katıldı.

Aşırı sıcaklara rağmen çalışmalarını sürdüren yol personeline kolaylık dileyen YOLDER Başkanı Polat, Manisa - Akhisar arasındaki yol yenileme çalışmasının Menemen - Bandırma Sinyalizasyon Projesi kapsamında yapıldığını

nı anlattı. Özden Polat, bölgede 13 Haziran'da başlayan 52 kilometrelik demiryolu yenileme çalışmasının 19 Eylül 2012 tarihinde bitmesinin planladığını söyledi.

Proje kapsamında üst yapı dolgusunun yapıldığını, ray, balast ve traverslerin değiştiğini anlatan Polat, çalışmanın 32 milyon liraya mal olacağını belirtti. Yol çalışmasında 60



YOLDER Genel Başkanı Özden Polat, YOLDER Genel Sekreteri İbrahim Alper Yalçın, İsmail Karakoç medya mensuplarına yapılan çalışmalara ilişkin bilgi verdiler.

kişinin çalıştığını söyleyen Özden Polat, çalışmaları yerinde izleyen ve görüntüleyen gazetecilere şu bilgileri verdi:

"Tüm çalışmalar yolun modernizasyonu için gerçekleştiriliyor. 52 kilometrelik yol yenileme çalışması yol yenile-

me 09.00'da başlayan çalışmalar akşam 17.00'ye kadar sürüyor" dedi. Polat, yol yenilemesi yapılan bölgede trenlerin seferlerini akşamları yavaşlatılmış bir şekilde devam ettiğini sözlerine ekledi.

Hemzemin geçitler kontrollü olacak

Menemen - Bandırma hattında 152, Manisa - Akhisar yolu üzerinde 33 tane hemzemin geçit bulunduğu dikkat çeken YOLDER Genel Başkanı Özden Polat, yapılan yol yenileme çalışmalarının hemzemin geçitlerde de iyileştirme sağlayacağını söyledi. Sinyalizasyon projesi kapsamında gerçekleştirilen çalışmalarla hemzemin geçitlerin tamamının kontrollü hale geleceğini anlatan Polat sözlerini şöyle sürdürdü:

"Şu an Menemen - Bandırma arasındaki 152 geçidin 72 tanesi otomatik, 20 tanesi bekçili kontrollü, geri kalanı kontrolsüz geçit. Bu bölge hemzemin geçit kazalarının çok yoğun olduğu bir bölge. Bir sivil toplum örgütü olarak YOLDER, hemzemin geçit kazalarının önlenmesi için yol personelinin desteğiyle bir yönetmelik taslağı hazırladı ve bu taslağı Genel Müdürlüğümüze sunduk. Hemzemin geçitlere ilişkin farkındalığı arttırmamız gerek."



me makinası denen modern cihazlarla yapılıyor. Sinyalizasyon çalışmasının ilk adımı olan bu yenilemeler tamamlandığında bölgedeki trenler birbirini beklemeden seferlerine devam edebilecek. Zaman kayıplarının da önüne geçilmiş olacak."

Manisa - Akhisar arasında günde 720 metre yol yenildiğini belirten Polat, "Çalışanlar büyük özveriyle çalışıyor. Rayların sıcaklığı gün içinde 58 dereceyi buluyor. Buna rağmen, yol çalışması hiç aksamıyor. Sabah

Eskişehir'de Yüksek Hızlı Tren (YHT) hattına paralel konvansiyonel yolda poz çalışması sürdürülüyor

Güney Afrika rayları değiştiriliyor



Fotoğraf: Hüseyin Erciyas

YOLDER Genel Başkanı Özden Polat ve Genel Başkan Yardımcısı Hasan Yıldız, Eskişehir'de Yalınlı - Hasanbey arasında süren yol yenileme çalışmasını ziyaret etti.

Poz amiri 2. Bölge Yol Bakım Onarım Müdür Vekili Ali Kışlacıklı, Nisan ayında başlayan çalışmanın Haziran ayında sona ermesinin ardından Polatlı'ya geçildiğini belirtti.

Günde ortalama 1080 metre yol yaptıklarını söyleyen Kışlacıklı, çalışmalara ilişkin bilgiler verirken, "Burada kaynak kırılması çok yaşanan Güney Afrika raylarını değiştiriyoruz. Çalışmada 69 demiryolu işçisinin yanı sıra 12 yol memuru çalışıyor" dedi.

Hava sıcaklığının zaman zaman 55 dereceyi bulduğunu aktaran Ali Kışlacıklı, sıcaklığın çalışanları zorlamasına karşın çalışmaların hiç aksamadan devam ettiğinin altını çizdi.

Alpu - Eskişehir arasında Yüksek Hızlı Tren'le paralel hatta çalıştıklarını anlatan poz amiri Kışlacıklı, gündüz çalışmaların sürdüğünü, akşamsa normal seferlerin yapılabildiğini belirtti.

Ankara - Eskişehir arasında yük taşımacılığının iyice attığını dile getiren Ali Kışlacıklı çalışmanın toplamda 63 kilometre olduğunu ve yolun en son 1984 yılında yenilendiğini söyledi.

Eskişehir'deki poz çalışanları servis vagonu olmamasından, personel ve malzeme eksikliğinden yakınıyor

"Ömrümüzü demiryollarına verdik"

Ali Kışlacıklı

2. Bölge Yol Bakım Onarım Müdür Vekili

32 yıldır bu meslekteyim. Malatya'da yol sürveyanı olarak başladım. Bingöl, Genç, Tatvan, Yunus Emre, İzmit Heke, Eskişehir merkezde çalıştım. 32 yılda gelinen noktaya bakınca, yol konusunda çok gelişme var.

Alet edevat, ray kesme, buraj makinası, kaynak çok zordu. Şimdi imkanlar çok daha iyi. İmkansızlıklarla çalışıyorduk. Şimdi personel konusunda sıkıntı daha çok. Eski personel ne yazık ki yok şimdi. Yetişmiş eleman yok. Eskiden imkansızlıklara rağmen iyiydi. Yetişmiş personelin başka servislere kaçması çok büyük sıkıntı.

Buradaki sıkıntı şantiyede kalıyor olmamız. Yol personeli inanılmaz fedakarlıklar yapı-

yor ama görülüyor, kıymet bilinmiyor. Hata olunca toleransımız yok bizim. Bunca zorluğuna rağmen bu mesleği çok seviyorum.

17 yaşında başladım ben. Şimdi vekalet bile gitmek istemiyorlar. Bizlerin, bu emektar personelin tek beklentisi onore edilmek.

Buna karşın bir de sınav çıkardılar. Bu çok acı. Biz ömrümüzü vermişiz yola.

Hakan Koçak

Yol Bakım Onarım Şefi

Ben koruma güvenlikten bu bölüme geldim. En büyük sıkıntı personel sıkıntısı.

Bizler evden uzakta çalışıyoruz. Hepimiz ailelerimize hasretiz. Yaz çocuklarımızın tatili, bizimse daha yoğun çalıştığımız zamanlar. Hasretlik çok yani.

Karabük ve Elmadag'da çalıştım. En uzun vekalet ye-



rim Kayseri Yeşilhisar'dı, üç sene sürdü. 2. Bölge'de beşinci senem. Poz şefliği, poz amirliği statüsündeki insanlara bir belge, sertifika verilmeli diye düşünüyorum. Eskiden bu belge verilirdi. Burada en büyük sıkıntı gece rahat uyu-

yabileceğimiz servis vagonu olmaması. Bir de giysi sıkıntımız çok. Giysiler bu sıcaklar için hiç uygun değil.

Mustafa Karatağ

Yol Çavuşu

21 yaşındayım. Yol çavuşu olarak başladım. Erzurum Anadolu Meslek Lisesi Raylı Sistemler Bölümü'nden mezun oldum. Okulu, sekizinci olarak bitirdim. Üç yıllık demiryolcuyum. Aslında Niğde'de görevliyim. Bu benim ikinci pozum. Bize de lisede sürveyanlık sözü verilmişti ama olmadı.

Şimdilik işimden, çalışma arkadaşlarımdan çok memnunuz. Baba oğul gibiyiz burada. Bizlere çok yardımcılar.

Şu an Anadolu Üniversitesi Açıköğretim Fakültesi'nde

Lojistik Bölümü öğrencisiyim aynı zamanda. TCDD, Erzurum Üniversitesi ile bir anlaşma yapacak. Hedefim, raylı sistemler mühendisliği.

Hüseyin Yaman

Sağlık Memuru

TCDD Zonguldak'ta Kısıp Hekimliği'nde görevliyim. 1986'dan beri kurumda çalışıyorum. Pozlara çağırıyorlar, biz de geliyoruz. Eskişehir benim yedinci pozum.

Açık alanda ray çarpması, böcek sokması, kene, ray altında ayak kalması, güneş çarpması en çok karşılaştığımız olaylar. Vagondaki ilk yarım malzemeleriyle olaylara müdahale edebiliyoruz.



Ali Kışlacıklı



Hakan Koçak



Mustafa Karatağ



Hüseyin Yaman

56 Yol Bakım Onarım Müdürlüğü'ne ziyarette arkadaşlarımız afet sonrası yaşadıklarını bizlerle paylaştı

"İlk işimiz tüneli kontrol etmek oldu"

**YOLDER
VAN'da**

Demiryolu Yapım ve İşletim Personeli Dayanışma ve Yardımlaşma Derneği (YOLDER) Genel Başkanı Özden Polat, Van 56 Yol Bakım Onarım Müdürlüğü ile Muş 55 Yol Bakım Onarım Müdürlüğü'ne bir ziyaret gerçekleştirdi.

İlk görüşmeyi Van 56 Yol Bakım Onarım Müdürü Mücahit Hatim'le gerçekleştiren Özden Polat, tüm dernek üyeleri adına Hatim'e öncelikle yaşadıkları deprem nedeniyle "geçmiş olsun" dileklerini ilettiler.

Polat, "Depremi'nin üzerinden yedi ay geçti. Demiryolunun emektar yol personelinin deprem sırasında gösterdiği üstün gayret unutulamaz. Meslektaşlarımız sizlerle bir kere daha gurur duydu. Allah bir daha böyle afet yaşatmasın" dedi.

Mücahit Hatim de, deprem sırasında TCDD personeli olarak çok yoğun bir dönem geçirdiklerini, depremin ardından ailelerini bırakıp yolu kontrole koştuklarını anlattı.

"Deprem nedeniyle ilk önce tünele gittik. Tünelde çatlak vardı. Öte yandan demiryolundan fay hattı geçtiği için yolda bozulmalar oluşmuştu. Kontrol edip, teminat verdik, ondan sonra evlerimize gidebildik" diyen Hatim, deprem sonrası neredeyse bütün yardım malzemelerinin demiryollarıyla bölgeye ulaş-



Van'daki en önemli üç sorun

- **Güvenlik**
- **Personel eksikliği**
- **Malzeme eksikliği**

tiğini anlattı. Hatim sözlerini şöyle sürdürdü:

"Depremi'nin ikinci günü yol açıldı. Malzemelerin yüzde 25'i, gönderilen kömürün yüzde 95'i, çadır ve konteynırların da yüzde 75'i trenle geldi. Valilik Koordinasyon Merkezi'yle yoğun bir çalışma sonucu dağıtımlar düzenli bir şekilde yapıldı. Gelen vagonlarda ailelerimiz yanı sıra vatandaşlar da kaldı. Çıkan sıcak yemek ise evlerimize giremediğimiz, günlerce giysilerimizle ayak-kabılarımızla yattığımız bir dönemde hepimiz için çok önemli bir destekti."

Sesimizi duyurmak için diyalog şart

YOLDER Genel Başkanı Özden Polat, Van 56. Yol Bakım Onarım Müdürlüğü'ndeki



Fotoğraf: Hüseyin Erciyas

ziyarette derneğin üyesi yol personeline YOLDER'e ilişkin bilgi de verdi.

5. Bölge'nin dernek için çok önemli bir bölge olduğuna değinen ve düzenli çalışmalar için personele teşekkür eden Özden Polat, "Bu bölgenin özellikle güvenlikle ilgili ciddi sorunları olduğunu biliyoruz. Araç gereç anlamında sıkıntılarınızı, personel eksikliğine ilişkin sıkıntılarınızı zaman

zaman dile getiriyorsunuz. Yapabileceğimiz en önemli şey birlik olmak, sesimizi daha çok duyurabilmek, gereken önlemlerin alınmasını sağlamak" dedi.

Bir sivil toplum örgütü olarak üyelerin sesini, sorunlarını yayın organı Gazete YOLDERİZ'le duyurmaya çalıştıklarını anlatan Polat, "Sorunlarımızı öncelikle diyalogla çözmek istiyoruz. Gerekliğin-

de hukuki yollara başvuruyoruz" diyerek sözlerini şöyle sürdürdü:

"Sorunlarımızı Genel Müdürlüğümüze yaptığımız doğrudan başvurularla çözmeye çalışıyoruz. Batı'da çalışanın Doğu'daki, Doğu'da çalışanın Batı'dakinin sorunlarını, çalışma koşullarını bilmesi, Ankara'nın ise hepimizin sesini duyması için daha çok diyalog içinde olmak zorundayız. Birbirimizin sıkıntılarını bilirsek hakkımızı arayabiliriz" dedi.

56 Yol Bakım Onarım Müdürlüğü'nde sekiz memur, 25 işçi bulunduğunu anlatan Mücahit Hatim, görüşmenin ardından Özden Polat ve üyelerle birlikte depremde zarar gördüğü için yıkımına başlanan İstasyon İlköğretim Okulu'nu ziyaret etti.

Ziyaret sırasında Okulun Müdür Yardımcısı Hamit Çelik'le de görüşen Polat, demiryolu personelinin çocuklarının da gittiği okulun bir an önce yapılmasını diledi. "Okulunuzun yeni binası eğitime açıldığında öğrencilerimize katkılı olmak isteriz" dedi.



Van Gar Binası'nın hemen yakınındaki Van İstasyon İlköğretim Okulu öğrencileri, Okul Müdür Yardımcısı Hamit Çelik ile depremde büyük zarar gören ve yıkım kararı çıkan okullarının yeniden inşaatı sürecini adım adım izliyorlar.



Van' Gar binasında bizi karşılayan yol personelinin hazırladığı çay, otlu peynir ve yufkadan oluşan kahvaltının güleriyle sunulan tadı unutulmazdı.



YOLDER Genel Başkanı Özden Polat Van 56 Yol Bakım Onarım Müdürü Mücahit Hatim'e ve Abdülselem Kalfa'ya ziyaretin anısına dernek flamasını hediye etti.



En büyük sorunun güvenlik olduğunu dile getiren yol personeli, her koşulda teminat vermek için çalışıyor

Muş'ta yol kontrolleri özel güvenliğe

**YOLDER
MUŞ'ta**



Muş'ta yaşanan deraylar zaman zaman ulaşımın aksamasına neden oluyor.

Muş'taki en önemli üç sorun

- Can güvenliği
- Mal güvenliği
- Hava koşulları

Özden Polat'a bölgenin sorunlarını anlatan Medet Keskinkaya, Türkiye'de ilk defa kendi bölgelerinin 2009'dan bu yana dışarıdan özel güvenlik hizmeti aldığını anlattı.

Bölgede en büyük sorunun güvenlik sorunu olduğuna dikkat çeken Medet Keskinkaya, Murat Nehri üzerinde yapılacak baraj nedeniyle bölgede 116 kilometrelik yolun güzergahının değişeceği bilgisini verdi.

YOLDER Genel Başkanı Özden Polat'ın iki günlük Muş ve Van ziyareti büyük ilgi gördü. Özden Polat, Muş'ta önce 55. Yol Bakım Onarım Müdürü Medet Keskinkaya ile bir araya geldi. Keskinkaya, Özden Polat'ın Van ziyaretinden duyduğu memnuniyeti dile getirdi.

Güzergahlarında günde 6 ile 8 sefer olduğunu söyleyen Medet Keskinkaya, "Birisi Suriye, diğeri İran'a giden iki uluslararası seferimiz var. Bir de iki yıldır çalışmayan Van Gölü Ekspresi yeniden devreye girdi. Son durak Van" derken, Suriye'deki savaş nedeniyle bir süredir bu bölgeye yapılan seferlerin iptal edildiğini belirtti. 55. Yol Bakım Onarım Müdürlüğü Muş'ta Tatvan, Palu, Genç ve Muş merkez ol-



-40 derecede karla mücadele



mak üzere beş Yol Bakım Onarım Şefi görev yapıyor.

Yol teminatının çok önemli bir konu olduğuna değinen Keskinkaya, "Yol bekçimiz teminat vermezse tren kesinlikle yürümez. Yol kontrolü için arkadaşlarımız günde 12 kilometre yürüyor" dedi.

Eksi 40 dereceyi gördük

Özden Polat'ın, karla mücadele konusundaki sorusu üzerine, son 15 yılın en çetin kışını geçirdiklerini de anlatan Medet Keskinkaya, "Bu kış eksi 40 dereceleri gördük. Kimi yerde kar 5-6 metre boyuna ulaşıyordu. Yol personelinin özverili çalışmasıyla yolumuz hep açık kaldı" dedi. Bölgede ağırlıkla yük taşımacılığı yapıldığına da anlatan Medet Keskinkaya, yolun en son 1950 yılında ferş edildiğini söyledi.

Kendilerinin 272,5 kilometrelik bir bölgeden sorumlu olduklarını kaydeden 55. Yol Bakım Onarım Müdürü Medet Keskinkaya, alt yapıdaki sorunlar nedeniyle hız sıkıntısı yaşandığını dile getirerek, müdürlüklerinde daha çok günlük tamiratlar için yüze yakın işçinin çalıştığını anlattı.

Muş'ta geniş katılımlı toplantı

Keskinkaya ile görüşmesinin ardından müdürlükte YOLDER üyeleriyle geniş katılımlı bir toplantı düzenlendi. YOLDER üyesi 20'ye yakın yol personelinin katıldığı toplantıda, Genel Başkan Özden Polat, yol personelinin sorunlarını dinledi, derneğe ilişkin soruları yanıtladı. Polat, YOLDER üyelerine şöyle seslendi:

"Sizden önce Van'daki üyelerimizle bir araya geldik. Onlar da sorunlarını, sıkıntılarını dile getirdi. Bu ziyaretlerin en önemli yanı birbirimizi dinleyip, neler



yaptığımızla ilgili doğrudan bilgi almak. YOLDER'in üyeleri Türkiye'nin dört bir yanında özveriyle çalışan demiryolcular. Sesimizi diğer bölgelere de duyurmak için sorunlarınızı sıkıntılarınızı gazetemize yazın, bizlere mutlaka iletin. Bir sivil toplum kuruluşu olarak öncelikle kendi içimizde doğrudan diyalog kurmak, birbirimizi anlamak için dinlemek

zorundayız. Birbirimizi doğru anlarsak, sorunlarımızı doğru şekilde ifade edebiliriz".

Toplantı sona erdiğinde YOLDER'in yeni seçilen bölge ve şube temsilcilerine flamlarını veren Özden Polat, temsilcilerden dernek üyeleriyle daha fazla diyalog kurmalarını ve sorunlarını derneğe kısa sürede aktarmalarını istedi.



Büyük beklenti

Yaklaşık üç yıl önce "Elde edilecek ne varsa sadece bizim çabalarımız ve sizin desteğiniz sayesinde olacak" söylemiyle yürüyüşüne başlayan, hızlı ve emin adımlarla zamanın ve geleceğin derneği olma yolunda önemli mesafeler kat eden derneğimiz, aynı heyecan, şevk ve kararlılıkla gelişimini ve büyümesini sürdürmeye devam ediyor. İşte tüm bu gelişmeleri ve yaşadığımız sevinçleri paylaşmak için bu güne kadar hazırlanan gazetelerden birisi ile daha birlikteyiz.

Hayatın her alanında olduğu gibi derneğimiz de bir bayrak yarışının içinde hedeflerine doğru emin adımlarla koşuyor. Kendi içine kapanık bir dernekten ziyade kabuklarını kırmış, merkezi dernek hüviyetinden çıkmış, yurt genelinde tüm demiryolu hattını kapsayan ulusal dernek geçiş çalışmaları hızla sürerken bu bağlamda en büyük adımlar atılmış bulunuyor.

Bilgi ve teknoloji çağının gerekliliklerini ve önemini kavramış bir dernek olarak bu alandaki altyapı çalışmaları hızla devam etmekte ancak bu teknolojiyi yakalayabilmek için bazı sorunlarla karşılaşmaktadır. İleriki günlerde bunların üstesinden gelineceği kanısındayım. Yakın zamanda bu bağlamdaki sorunları da aşacağımıza inancım tam olmakla beraber bunların fazla sorun edilmemesi düşüncesindeyim.

Derneğimiz sadece görkemli gazete ve teknolojik sitelerin altyapısıyla da bir dernekleşme sürecinin gerçekleşemeyeceğinin farkında olarak, bazı bilgi ve donanım açısından diğer derneklerle yarışabilecek düzeyde olmasına büyük önem ve destek vermektedir.

Başkanımız Sayın Özden Polat'ın "Yeniyiz ama acemi değiliz" sözüyle çok kısa zamanda gelişeceğimizin ve büyüyeceğimizin sinyalini veren derneğimiz, bugün itibarıyla amacına ulaşmış bulunmaktadır diyebiliriz. Derneğimiz bu gün itibarıyla 840 üyenin tercihiyle, Yol Dairesi'nin bünyesinde bulundurduğu tüm personelin yaklaşık 3'te 2'lik bölümünü üye yaparak büyük bir başarıya imza atmıştır. Bu da artık bize göstermektedir ki; YOLDER sıradan değil tercih edilen bir dernektir. Derneğimiz artık yeni ve küçük bir dernek olmaktan çıktığını, hızla ulusal çapta köklü bir dernek olma yolunda büyük gayret içinde olduğunu göster-

mektedir.

Dernek olarak en büyük hedefimiz TCDD Yol Dairesi çalışanları, üyelerimizden oluşan ailemiz ile ilkleri başlatıcı olmak ve tüm çalışmalarımızı profesyonel bir anlayışla gerçekleştirmektir. Nasıl ki çok kısa bir sürede isminden bahsedilen bir dernek olduysak, yine çok kısa bir sürede markalaşmış bir dernek olacağız. Bu derneğimiz için temenniden öte belirlenmiş bir hedefin ifadesidir.

Derneğimizden bazı şeyleri isterken istenecek şeyler olmalı bana göre, laf olsun diye bir şey istemek doğru değil. İstekler doyumsuzluk yaratır. Bir istekten diğerine çırpınıp dururuz. Amacımıza ulaştığımızda beynimiz, hemen diğerini yaratır. İstemenin bu yönünü anlayabilmek ise bizi mutlu edecek şeyleri dışarıda değil kendi içimizde aradığımızda gerçekleşir. Gerçek tatmin ve mutluluğa da ancak o zaman ulaşabiliriz.

• Ferit AKALIN
Muş

Bir şeyi elde etme hırsı değil, elde ettikten sonra da onu istemeye devam edebilmeyi başarmak yaşamı anlamlı kılar.

Bir dernek üyesi ve yol çalışanlarından biri olarak içinde bulunduğum farklı unvanlarda çalışan arkadaşlarımdan edindiğim izlenimler, sohbetlerimizde derneğimize eleştiriler ve ön yargılı yaklaşımlar var.

Derneğimizden üyeler açısından beklentiler oldukça büyük. Öncelikle bunun sebebi üzerine konuşmak gerekirse yeni olmasına karşın üye yoğunluğu fazla olan derneğimiz başlıca nedenlerden. Oysa ki derneğimiz kısa süre içinde büyük gelişim göstererek öncelikle kişisel olarak beni çok şaşırttı. Bunlar azımsanmayacak şey aslında. Fakat nedeni çözemediğim tek şey, hala daha da fazla şey istenmesi. Bazı konularda derneğimizin eksik kaldığı görüşünde olan üyelerimiz şu anki konum itibarıyla zaten çalışma şartlarının yoğunluğundan mümkün olmadığını düşünmemektedirler. Bu bir huzursuzluk oluşturmasın içimizde.

Bu dernekten beklenen o büyük beklentiler gün geçtikçe daha güzel şekillerle karşılanacaktır elbet. Güzel olanı güzel bir şekilde anlatmak gayreti ile bu gazeteyi özverili bir şekilde hazırlayan Başkanımız Sayın Özden Polat, basın danışmanları Sayın Saadet ve Hüseyin Erciyas ve emeği geçen tüm arkadaşlara teşekkürlerimi sunarım.

17 Yol Bakım Onarım Müdürlüğü'ne yapılan ziyarette sorunlar dile getirildi, çözüm önerileri görüşüldü



Ray çalınmasını engelleyecek çözüm bulunması gerekiyor



Uzunköprü ve huduttaki sel baskını rayları, balastları yuttu



Edirne'nin Uzunköprü ilçesine bağlı köylerde Mayıs ayında etkili olan yağış, demiryollarına da ciddi zarar verdi. Meriç Nehri'ne yakın köylerde, yağışla birlikte biriken sular taşmaya başladı. Sular Sığircılı, Saçlı Müsellim, Değirmenköy'de taşkınlara yol açarken demiryollarında da ciddi sıkıntı yaşandı. Kimi yerlerde sel sularının balastları sürükleyip götürdüğü gözlemlendi. Yollarda biriken çamur ve selin getirdiği teressubat yol personelinin yoğun çabasıyla seferleri aksatmadan kısa sürede temizlenirken, oyulan yerlere anrozman taşı dolgusu ve balast takviyesi de yapıldı.



Edirne'deki en önemli üç sorun

- Güvenlik
- Personel eksikliği
- Mobil aracın poza yeterince uygun olmaması

YOLDER Genel Başkanı Özden Polat'ın Edirne'ye yaptığı ziyaret Gar Binası'ndaki toplantıyla başladı. Polat, 17. Bölge Müdür Vekili Tuncer Kahraman'a, öncelikle Mayıs ayında yaşadıkları büyük sel felaketi nedeniyle geçmiş olsun dedi. Kahraman, selde ciddi sıkıntı yaşadıklarını yolun gelen teressübatından hasar gördüğünü anlattı.

Yapılan poz çalışmalarına ilişkin bilgi veren Tuncer Kahraman, kendilerinin 250 kilometreden sorumlu olduğunu anlattı. Alanlarının 170 kilometre Balabanlı'dan başladığını söyleyen Kahraman, "Uzunköprü-Yunan Hudut"una kadar 111 kilometre, Pehlivan-köy - Kapıkule arası 67 kilometre, Mandıra - Kırklareli hattı 45 kilometre, yeni yapılan Tekirdağ - Muratlı arası 31 kilometreden sorumluyuz" dedi.

Bölgelerinde en büyük sıkıntının kalifiye eleman sıkıntısı olduğuna değinen Tuncer Kahraman, yol bekçisi ve kontrol memuruna ihtiyaç duyduklarını, 18 personel içinde iki sürveyanları bulunduğunu anlattı. Bölgelerinde

Lüleburgaz Pehlivan-köy ve Edirne'de makas yenileme, istasyon yolları yenileme ve istasyon yolu kaynak çalışması yapıldığını anlatan Kahraman, mobil araçlar konusunda zaman zaman sıkıntı yaşadıklarını dile getirdi. "Mobil araçlarımız yenilendi. Daha önce Matisa otolar ya da başka deyişle poz otoları ile çalışıyorduk. Modernizasyon kapsamında yenilenen otolar yerine demiryolunda da gidebilen kamyonlar alındı. Ancak bu araçlardan ne yazık ki poz otoları kadar verim alamıyoruz."

Görevde yükselme sınavı

Özden Polat'ın ziyareti sırasında dile getirilen konulardan biri de görevde yükselme sınavı oldu. 17. Yol Bakım Onarım

Müdürlüğü'nde kısım şefi olarak görevli Zeki Çıbuk, yoğun iş ortamında sınava hazırlanmanın zor olduğunu söyledi.

Toplantıda dile getirilen sorunlardan diğeri de vagonlardan akan atık sular oldu. Konunun poz çalışması sırasında ciddi sıkıntı yarattığına değinen Kısım Şefi Savaş Coşar, atıkların balastla karıştığını ve sağlık sorunları yaratmasından endişeli olduklarını dile getirdi.

Kurumsal Kaynak Yönetimi (KKY) konusuna da değinilen ziyarette, Tuncer Kahraman yeni başlayan uygulamada sistemin nasıl kullanılacağı konusunda zaman zaman sorun yaşadıklarına değindi. Daha iyi eğitim almaları gerektiğini vurgulayan Kahraman, "Eğitimli



Savaş Coşar - Özden Polat



Zeki Çıbuk - Özden Polat



Hacı Demir - Özden Polat



Özden Polat - Tuncer Kahraman

kullanıcı konusunda sıkıntı var. Sistemin daha kolay erişilebilir ve basitleştirilmesini istiyoruz" dedi.

Ray çalınması konusuna da değinilen toplantıda, yol personelinin bu konuda zaman zaman ne yapacaklarını bilemez noktaya geldiklerini, iki arada bir derede kaldıkları belirtildi.

Toplantıya katılan yol personeli, YOLDER'in yaptığı ziyaretten duydukları mutluluğu dile getirerek, derneğin çalışmalarını ilgiyle izlediklerini belirtti.

YOLDER Başkanı Özden Polat da yol personeli için iyi olması beklenen demiryolu kanunu çıktığında çalışma koşullarının daha da iyileşeceğini umduklarını belirtti. Polat, "YOLDER bir sivil toplum kuruluşu olarak maaş artışı, ücretler konusunda bir şey yapacak bir kurum değil. YOLDER sıkıntıları dile getirip, örneğin sendikalara ya da kuruma iletmek konusunda aracı olabilecek bir sivil toplum kuruluşu. Ücret konusunda bir taahhütte bulunamayız ama Ulusal Meslek Standartları konusunda görüş bildiririz. Ki bildirdik de. Görev tanımlarımızı net olarak yaparak, ücretlerimizin ona göre belirlenmesine katkı olabiliriz. TCDD'ye kalite standardını getirdiğimizde her şey çok daha iyi olacak. YOLDER olarak hepimizin standardını yükseltecek, kurumu daha üst noktalara getirecek olaylarla uğraşıyoruz. Bütün amacımız görevimize ait ana düzenlemeleri yapmak" dedi.

KKY konusunun da çok önemli bir konu olduğunu anlatan Polat, "Bizim bölgede de sorunlar yaşandı ama bu konu gerçekten çok önemli. Sistem zamanla yerine oturacaktır. Ağır ve hantal yapının talepler doğrultusunda pratikleştirilmesine inanıyorum" diye konuştu.

Ray çalınması konusunda kendilerinin de sıkıntı yaşadığını ve birçok bölgede bu sorunun dile getirildiğini kaydeden Polat, "Biz kurum adına şikayetçi olma yetkisine sahip değiliz. Hakim 'Kurum adına yetkili misin?' diye sorduğunda bir belge verebiliyor muyuz? Hayır. O zaman yapabileceğimiz sadece ihbarda bulunmak. Size de ancak bunu önerebilirim" dedi.

Toplantı sonunda Özden Polat, YOLDER temsilcilerine ve bölge şeflerine derneğin flamasını armağan etti.

Sel nedeniyle sık sık zarar gören bölgede köprü ve menfez inşaatları da yapılacak Çatalca'daki poz 300 gün sürecek



Edirne'den sonra Çatalca'ya da bir ziyaret gerçekleştiren YOLDER Genel Başkanı Özden Polat, Halkalı Yol Bakım Onarım Müdür Vekili Özkan Polat ile görüştü. Çerkezköy - Halkalı arasında 82 kilometrelik yol yenileme çalışmasına başladıklarını anlatan Özkan Polat, 300 gün sürecek olan çalışmada sel nedeniyle sık sık kapanan yolun köprü ve menfezlerinde de yenileme yapılacağını belirtti.

Özkan Polat yol çalışmasına ilişkin şu bilgiyi verdi: "Sadece poz çalışması yapılmıyor burada. Eğer öyle olsa boşa giderdi. Çünkü sık sık heyelan, yarmada akma, dolgularda kayma, zeminde kayma yaşıyorduk. Üst yapıda poz en son 1981 yılında yapılmıştı. Bu nedenle altyapıyla birlikte yapılmaya başladı çalışma. Elektrifikasyon ve kablo da işin içine girince 16

Nisan 2012'de başladığımız işin tamamlanma süresi 300 gün olarak saptandı. Anlayacağınız işimiz çok ve zorlu bir çalışma."

Yolun bir kısmında çift hat çalışmasının yapılacağı bilgisini de veren Özkan Polat, sanayi bölgesi olması nedeniyle ağırlıklı yük taşımacılığının yapıldığı bölgede alt yapı pozu bittiğinde yükün yüzde 60'ının feribotla karşıya geçebileceğini belirtti. "Yük Haydarpaşa'ya girmeden Tekirdağ-Derince'ye gidebilecek" dedi. Özkan Polat, çalışmanın yaklaşık 42 milyon liraya mal olacağını belirtti.

Çift hat çalışmasının yapıldığı bölgeyi de ziyaret eden Özden Polat, Özkan Polat'a ve YOLDER Temsilcisi Mustafa Tanyeri'ye YOLDER'in flamasını armağan etti.

Muratlı Balabanlı'da kırılan traversler gece değiştiriliyor



Muratlı
Gece saat
00.30
Ray sıcaklığı
30 derece

Muratlı - Balabanlı tren yolunun 175. kilometresinde yük treninin 11 vagonu raydan çıktı. Olay, İstanbul Sirkeci'den Yunanistan'a gitmek için hareket eden yük treni Muratlı ilçesinin Balabanlı köyüne geldiği sırada gerçekleşti. Raydan çıkan 11 vagon kaldırılırken, raylarda ve traverslerde meydana gelen hasarların tamirine yol ekibince başlandı.

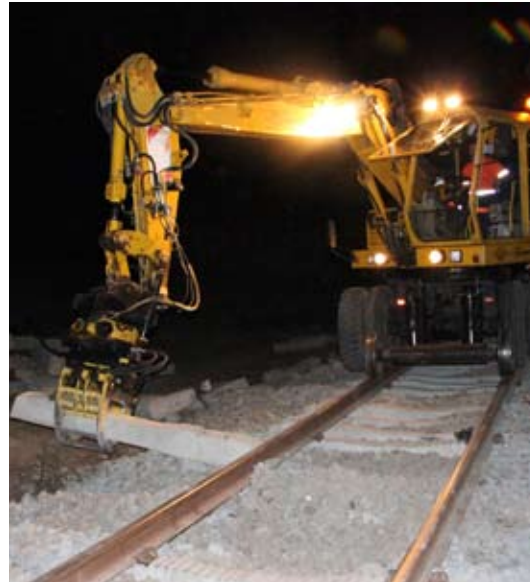
Olay sırasında 305 traversin zarar görmesi nedeniyle değiştirildiğini belirten Kısım Şefi Savaş Coşar, "Günde 150 travers yenileniyor. Ray gerilimi ayarlanıyor. Gece 23.00'de

başlayan çalışma sabah 06.00'da bitiyor" dedi.

Gece çalışmasının yapıldığı alanı saat 00.30'da, Savaş Coşar, YOLDER İstanbul Temsilcisi Hacı Demir, basın danışmanları Saadet Erciyas ve Hüseyin Erciyas ile birlikte ziyaret eden Özden Polat, yol personeline çalışmalarında kolaylıklar diledi.



Özden Polat, yol bakım onarım ekibiyle Balabanlı köyü yakınındaki onarım çalışmasına gitmek için Muratlı İstasyonu'na geldiğinde saat 23.30'u gösteriyordu.



YHT Bölge Müdürü Tuna Aşkın, sürveyanlıkla başladığı demiryolculuğunda bir dönüşüme de tanıklık ediyor

TCDD değişimi YHT ile yakaladı



29 yıllık meslek yaşamı boyunca yol sürveyanı, kısım şefi, Şube 21 Şefi, yol müdür yardımcısı, 2. Bölge-Yol Müdürü, Yol Dairesi Başkan Yardımcısı, YHT'den sorumlu Bölge Müdür Yardımcısı olarak çalışan Tuna Aşkın, son iki yıldan beri YHT Bölge Müdürlüğü görevini sürdürüyor. Demiryolcular için tam bir rol model olan Aşkın, TCDD Meslek Lisesi'nin Yol Bölümü'nden mezun. Dünyanın birçok ülkesini gezdiğini söyleyen Tuna Aşkın, gezi yazıları yazmanın yanı sıra fotoğraf çekmeyi de seviyor.

Bu sayımızda Yüksek Hızlı Tren (YHT) Bölge Müdürü Tuna Aşkın'la söyleştik. Ankara YHT Bölge Müdürlüğü'ndeki odasında yaptığımız söyleşide oturduğumuz yerde YHT ile dolaşır gibi hızlı bir şekilde dünyayı gezdik, YHT'deki gelişmeleri, çalışmaları, yatırımları sorduk. O da içtenlikle yanıtladı.

Tuna Aşkın, hareket memuru bir babanın oğlu olarak Ankara'da dünyaya gelmiş. Çocukluğu istasyonlar, buharlı lokomotifler, raylar, traversler içinde geçen Aşkın, demiryolcular için tam da "rol model" denilecek insanlardan.

Demiryolu Meslek Lisesi'nden mezun olduktan sonra Yıldız Teknik Üniversitesi'nde İnşaat Mühendisliği Bölümü'ne gitmiş. 1991 yılında İnşaat Yüksek Mühendisi ünvanını alan Aşkın, demiryollarında görev yaptığı 29 yıl boyunca her kademede görev almış. "Hem çalışıp hem okudum. Hiç ünvan atlamadım" diyen Aşkın, yol sürveyanı olarak başladığı demiryolculuk yaşamına 2010 yılından itibaren Yüksek Hızlı Tren Bölge Müdürü olarak devam ediyor.

Çocukluğu boyunca yeni yerler görmenin hayaliyle, renkli ülke atlaslarını karıştırarak büyüdüğünü anlatan Aşkın, çocukluk hayalini gerçekleştirerek dünyanın birçok ülkesini gezip görme şansını yakalamış. Zengin bir fotoğraf arşivi bulunduğunu söyleyen Aşkın, mesleği ge-

reği de bir çok ülkeye gitmiş ve demiryollarını incelemiş.

Demiryollarındaki değişim

Tuna Aşkın, her kademede görev yapmış ama kendisini en zorlayan görevin şube şefliği olduğunu belirtiyor. "Görevlerim içinde şube şefliği oldukça zor ve ağır bir görev. İmkanlar oldukça azdı o yıllarda. Ankara Gar tevsiatı henüz yapılmamış, depolar Ankara Gar'dan Marşandiz'e taşınmamıştı. Draylar ve olaylar eksik olmazdı. İmkanlar azdı, ray kesme makinası almak bile uzun yazışmalara, işlemlere tabiydi. Şimdi bu durum çok değişti tabii, artık herşey var" diyor.

Yıllar içindeki değişimi sorduğumuzda ise bizi memnun bir ifadeyle yanıtlıyor.

"TCDD değişimi yakaladı artık. Yurt dışından bir çok firma geliyor, bir şeyleri tanıtmak, satmak istiyor.. Eskiden gelmezler, ilgi göstermezlerdi. Çünkü bizi alıcı olarak

bile görmezlerdi. Şimdi 'demiryolcuyuz' deyip kartımızı uzatınca müthiş ilgi görüyoruz, Büyük potansiyel olarak görünüyoruz."

YHT bizim coğrafyamızda oldukça masraflı

Tuna Aşkın'ın YHT ile buluşması 2009 yılında oluyor. O yıl, YHT işletmeciliğinin tüm iş ve işlemlerinin tek bir merkezden idaresine yönelik olarak 2. Bölge Müdürlüğüne bağlı oluşturulan servislerden sorumlu Yüksek Hızlı Tren Bölge Müdür Yardımcılığı görevini teslim alıyor.

2010 yılı sonunda Yüksek Hızlı Tren işletmeciliğine ait ayrı bir bölge müdürlüğü kurulması üzerine de Bölge Müdürü olarak devam ediyor görevine. Aşkın'a YHT'yi soruyoruz.

"Yüksek Hızlı Tren Projesi Ankara - İstanbul arası mevcut hattın rehabilitasyon projesi olarak başlamıştı. Daha sonra Sayın Bakanımız Binali Yıldırım ve Genel Müdürümüz Sayın Süleyman Karaman dediler ki; 'Dünya hızlı tren hatları yapıyor, biz iyileştirmeyi bırakalım onun yerine hızlı tren hattı yapalım. ' İyileştirme nereye kadar? İşte bu nedenle YHT hattı yeni bir yol, yeni bir güzergah, konvansiyonel hattan çok farklı, platformu farklı, belli standartları var. Eğimlerin, kurpların geniş olduğu bir yapı. Sinyali gelişmiş teknolojik bir sistem. Olmazsa olmazları var. İşletmecilik öncesi bir çok testleri var, sınavı var yani. Hızlı Tren hatları için özel alınan setler, sinyalizasyon sistemleri ve hızlı tren hattı, aralarındaki etkileşimler de göz önünde bulundu-

rularak sadece ayrı ayrı değil aynı zamanda komple bir sistem olarak defalarca test edilmekte.

İşte bu çerçevede ve bu vizyonla, ilk etapta YHT hattını Ankara - Eskişehir arası yapalım, işletelim dendi, bu hedef gerçekleşti. Başarılı da oldu. Daha sonra Konya hızlı tren hattı faaliyete geçti ve yakında da İstanbul hattı faaliyete geçecek.

Şunu da belirtmeliyim ki, konvansiyonel hatlarda da iyileştirmeler var, alt ve üst yapı iyileştirmeleri. Ancak konvansiyonel hatlarda dar yarı çaplı kurpların geniş

anlamda arttığına değinen Aşkın, özellikle hafta sonları yolcu sayısının en yüksek değerlere ulaştığını belirtiyor. Yolcuların değişen seyahat alışkanlıklarına ilişkin olarak da şunları anlatıyor:

"Ankara - Eskişehir ve Ankara - Konya hattında cuma günleri ve hafta sonu 13 bin yolcu seyahat ediyor.. Ortalama olarak da günde 10 bin yolcu taşıyoruz. Ankara Gar'dan daha önceleri 400 yolcu giderken şimdi 13 bin yolcu gelip geçiyor. Tabii Ankara Gar yetmiyor bu kadar yolcuya. Peronları, otopark, trafik alanı, alışveriş merkezi



çaplı kurplara ulaştırılmasına, eğimlerin azaltılmasına henüz gelemedik. Şu an için iyileştirme yapılan bazı yerlerde alt yapının bir miktar iyileştirilmesi ile üst yapının daha güçlü malzemelerle donatılması sağlanmakta. Dar yarı çaplı kurpların genişletilmesi (en az 1000 metreye çıkarılması) konusuna henüz gelemedik.

Ama bu konu 2023 hedeflerinde var. Kurp çok dar olmazsa konfor artıyor, bakım maliyetleri de azalıyor Bizim coğrafyamız engebeli ve büyük bir coğrafya, hızlı tren hattı yapmak, yeni demiryolu döşemek oldukça masraflı. Güç ve para isteyen şeyler. Avrupa'nın bir çok yeri, Alp'ler hariç, ova, yüzölçümleri küçük. Biz zoru başarıyoruz. Tünel açmadan, köprü, viyadük yapmadan yol yapmak bizde zor.

Seyahat alışkanlıkları değişiyor

YHT'nin seferlere başlamasından sonra Ankara Gar'daki yolcu hareketliliğinin ciddi

yetmiyor. Dolayısıyla yeni gar binamızın yapımının bir an önce gerçekleşmesi gerek. İstanbul, Sivas hattından önce bitmesi lazım, çok önemli. Daha çağdaş bir sistem kuracağız. Ankara Garın bitmesiyle birlikte Başkent Ray Projesi de tamamlandığında, Ankara Gar'dan 70-80 bin yolcunun geçmesi söz konusu. Bunlar minimum düzeyde tutulmuş sayılar.

Yurt dışındaki istatistiklerde farklı ulaşım modlarını karşılaştıran enterasan bir grafik var. Hızlı trenin girdiği yerde, havayolu ve karayolu, özel ulaşım araçları, toplu ulaşım araçları bitiyor. İnsanlar hızlı treni tercih ediyor. Bizde de şu oldu. İnsanların seyahat alışkanlıkları değişti, demiryolu kullanım oranı arttı. Yanılmıyorsam Eskişehir'den Ankara'ya günübirlik seyahati tercih eden kişi sayısı 4 bin kişi iken, hızlı trenin devreye girmesiyle birlikte bu rakam ikiye katlandı. Ankara - Eskişehir'in, Eskişehir de Ankara'nın banliyosu oldu. Ucuz ekonomik



Aşkın, hemzemin geçidi olmayan YHT hatlarının güvenliği konusunda uzunca bir süre mücadele ettiklerini anlattı

YHT hatlarının güvenliği önemli

biletlerle abonmanlarla, öğrenciler, çalışanlar gününbirlik gidip gelebiliyorlar. Ulaşım kolaylaştı ve rahatladı. İnsanlar artık Eskişehir'de oturmayıp 'Ankara'da ailemin yanında kalayım' diyebiliyorlar. Check-in yaptırma ve havaalanında bekleme süreleri, merkeze ulaşma konforu düşünüldüğünde hızlı tren uçaktan çok daha hızlı olabiliyor..."

YHT'de Türkiye'nin hangi ülkeyi hedef aldığını sordumuz Aşkın'ın yanıtı ülkemiz adına gerçekten sevindirici. Bütün gelişmiş ülkelerin demiryollarıyla çalıştığımızı vurgulayan Tuna Aşkın, "Almanya'da İspanya'da ne varsa bizde de o var. Örnek olarak şu alınabilir. Onlar daha çok hat yapmışlar. Almanya kadar demiryolu hattımız, İspanya kadar hızlı tren hattımız olsun isteriz bizde. 2023-2035 hedeflerimiz çok fazla. İzmir, Bursa, Antalya'da hattımız olsun isteriz. Biz kendi standartlarımızla yarışıyoruz. Kendi modelimizi kendimiz koyuyoruz. Hedeflerimiz çok güzel, abartılmamış ulaşılır diye düşünüyorum" diye anlatıyor.

Yurt dışında trafik eğitimi

YHT Bölge Müdürlüğü kurulduktan sonra kurumun 800 personel aldığını anlatan Aşkın, bir kısım personelin ihtiyaca binaen konvansiyonel hatlarda da çalıştırıldığını belirtiyor. İleride yapımı tamamlanarak işletmeye açılan hatlarla eşzamanlı olarak herkesin kendi görev yerine gideceğini söylüyor. Personelin aldığı eğitimlere ilişkin şu bilgileri veriyor bize.

"Personelimizin çoğu Yurt dışında eğitim gördü YHT işletmeciliğine başlamadan

önce ilgili personelimiz İspanya ve Almanya'da trafik ve yol eğitimlerini aldılar. Cer servisinden makinistler gönderdik. Hızlı tren makinisti eğitimi aldılar. O eğitimlerin bir kısmına ben de katıldım. İyi ki de katılmışız. İşletme öncesi bazı endişelerimiz vardı. Yurt dışındaki bu eğitimlerin çok faydası oldu, endişelerimiz ortadan kalktı. Kolay değil, ortalama 50-60 kilometre hızdan maksimum 250 kilometre hıza ulaştık, yani hem hızı hem de deneyimimizi 3-3.5 katı artırdık..



Aslında TCDD'yi bir el gibi görürsek biz bu elin belki ancak serçe parmağıyız şu anda. Arzumuz isteğimiz sadece YHT'de hız yapmak, teknolojiyi yakalamak konforu sağlamak değil, bütün TCDD'de güveni sağlamak. Biz yolcunun trenin emniyetinden, güveninden emin olarak binmesini temin etmeye çalışıyoruz.

Şu anda YHT'de trafik ile ilgili tüm arkadaşlarımız, trafik eğitimi almadan, bu konuda eğitim görmeden bu işe giremezler. Hatta bizimle iş yapan, hızlı tren hattında ve yakınında çalışma yapacak üçüncü şahıs personeli bile trafik eğitimi alırlar. Aksi halde belgeleri olmadan çalışmaya yapamazlar."

İlkleri gerçekleştirdik

YHT ile TCDD'nin de yeni bir döneme girdiğini anlatıyor Aşkın:

"Bazı ilkleri gerçekleştirdik. Demiryolculuk için farklı ve yenilik içeren bir değişim dönemi oldu. Kapalı bir

sektör de bizimle paralel olarak kendini geliştirdi. YHT olmasa, kimse mekatronik olayını çözemezdi ki. İlk sinyalizasyon sistemlerimiz vardı. Şimdi ise oldukça gelişmiş ve güvenli. Burada da mühendislerimiz kendilerini geliştirmeye başladılar."

"YHT'de denetimleri kim yapıyor?" dediğimizde konusunda uzman üniversite öğretim üyelerinden danışmanlık hizmeti alındığını söylüyor YHT Bölge Müdürü.

Aşkın, konuya ilişkin şu bilgileri veriyor: "Yüksek Hızlı Tren hatlarında kontrol ve bakım çalışmalarımız bu konudaki talimatlarımız gereği milimetrik hassasiyette. En önemlisi de dinamik etkilerle hat geometrisinde meydana gelen ölçümsel değişimlerin düzenli olarak takip edilmesi. Seyrüsefer emniyeti için hat geometrisinin düzenli ölçümü şart.

Hat geometrisinin ölçümü için dünya üzerinde diğer gelişmiş demiryolları idarelerine ait sayılı ölçüm aracı bulunmakta. Genel Müdürümüz Sayın Süleyman Beyin yönlendirmesiyle, hiç bir idareye

bağımlı kalmamak için, kendi ölçüm aracımızla ölçümleri gerçekleştirebilmek üzere Piri Reis ölçüm aracı projesi başlatılmış ve bu konudaki ihtiyaca binaen bu proje hızla tamamlanmıştır.

Hat geometrisi haricinde rayların, tekerlerin ve teker akslarının içsel kusurlara karşı düzenli ultrasonik muayenesi gerçekleştirilmektedir."

Hemzemin geçit yok ama...

YHT hatlarında hemzemin geçit bulunmadığını da sözlerine ekleyen Aşkın, hatların güvenliği konusunda uzunca bir süre mücadele ettiklerini de anlatıyor.

"Hızlı Tren hatlarımız tel çitlerle çevrilmiş durumda, canlıların girmesini engelliyoruz. Açık yer varsa hemen tamir ediyoruz. İlk açtığımızda yılda 4 bin metre, ekstra çit tamiraty yaptık. Kesiyorlar kapatıyoruz, kesiyorlar kapatıyoruz. 'Pes edene kadar bu sürecek' dedik. Ekipler oluşturduk. İlk zaman 'tren gelirken görürüz' diyorlardı, sonra çok hızlı geçtiğini gördüler ve bu olaylar azaldı. Alışkanlık vardı, en kestirme yerden geçmek istiyorlardı. Bundan vazgeçtiler, YHT'nin farklı olduğunu gördüler. Ancak hat boyu kontrollerimiz düzenli olarak sürüyor."

Yolcuların beklentisi

YHT'deki GSM hatlarıyla ilgili de sorularımız var Aşkın'a. Trenlerde kesintisiz iletişimin sağlanması için GSM şebekeleriyle anlaşma yaptıklarını anlatan Aşkın, bu konunun ücretlendirilmesinin henüz netlik kazanmadığını belirtiyor. Kurumun politikasını şöyle özetliyor Aşkın...

"Ankara - Konya hattında kendi şebekemizi kullanıyoruz şimdilik. Ücret konusu daha sonra belirlenecek. Beklentiler giderek yükseliyor hızlı trende. Örneğin film hizmetimiz var. Eğer aynı filmleri uzun süre gösterirsek, hemen tepki geliyor. 'Aynı filmleri izletiyorsunuz, sıkıldık' deniyor Bunlar ve benzeri yenilikler hep maliyet getiriyor. Ucuz tren işletmeciliği yapıyoruz biz şu an. Kurum politikası bu yönde. Biz insanların hızlı treni tanımasını, kullanmasını, sevmesini istiyoruz. Genel



Müdürümüzün de isteği bu yönde. İnsanlar treni seviyor ama bilmiyorlardı. Şimdilerde düşünceler değişmeye başladı, trene binilmekte"

Aşkın'a YHT'nin yöneticisi olarak gelecekte nasıl bir YHT hayal ettiğini soruyoruz son olarak.

"Rüyamız daha iyi olmak tabii, ama burada YHT derken bir yanlış anlamaya da meydan vermek istemeyiz. Aslında TCDD'yi bir el gibi görürsek biz bu elin ancak serçe parmağıyız. Arzumuz, isteğimiz sadece YHT'de vatandaşlarımızı hızlı bir şekilde iki nokta arasında taşımak, teknolojiyi yakalamak, konforu sağlamak değil, bunu bütün TCDD hatlarında görmek. Biz yolcunun, trene güven içinde binmesini temin etmeye çalışıyoruz. Ayrıca artık göğsümüzü gere gere 'TCDD'de çalışıyoruz' diyebiliyoruz. TCDD olarak kendimizi yeniledik, çağa ayak uydurduk diyoruz. Daha iyi olacak. Bu bir gerçek. Tüm bunlar yapılırken bir çok isimsiz çalışanın emekleri, alın teri var burada, hepsine ve ayrıca demiryollarının kötü kaderini değiştiren Sayın Genel Müdürümüz Süleyman Karaman'a tüm demiryolcular adına şükranlarımızı belirtmek isterim."



TCDD Yol Dairesi Başkanı Selahattin Sivrikaya'nın personelimiz için söylediği sözler umut verdi

Sivrikaya: Özlük haklarını iyileştirmek görevimiz

YOLDER Genel Başkanı Özden Polat, göreve yeni başlayan TCDD Yol Dairesi Başkanı Selahattin Sivrikaya'yı makamında ziyaret etti. Polat, Sivrikaya'ya yol personelinin sorunlarını anlattı, taleplerini iletti.

YOLDER Genel Başkanı Özden Polat, Ferhat Demirtaş'ın emekliliğinin ardından TCDD Yol Dairesi Başkan Yardımcılığı görevinden, TCDD Yol Dairesi Başkanlığı'na atanan Selahattin Sivrikaya'yı makamında ziyaret ederek tebrik etti.

"Tüm Türkiye'de hizmet veren bir sivil toplum kuruluşu olarak, 800'ü aşkın TCDD çalışanı yol personeli adına size yeni görevinizde başarılar diliyoruz. Uzun yıllardır irtifa kaybettiği izlenimi veren Yol Dairesi ve yol çalışanlarının tekrar toparlanması için YOLDER olarak sizin yanınızda olduğumuzu belirtmek ve sadece sorunları tesbit edip

bir geçişle olmasının personeli üzdüğünü anlatan Özden Polat, "Yıllardır Yol Dairesi'ne emek vermiş personele 'Siz artık şansınızı başka bölümde deneyin' denmesi işine bu kadar emek vermiş insanlara doğru gelmiyor. Arkadaşlarımız yol dairesine emek vermişler, ikbal beklentileri var. Onları başka birime göndermek, çalışanına bunca yıl yatırım yapmış TCDD için de büyük kayıp" diye konuştu.

Yol sürveyanı sınavı açılmalı

Yol sürveyanı eksiğinin de ciddi boyutta olduğunun altını çizen Polat konuya ilişkin şunları söyledi:



aktarmak değil, çözümlerine de katkı sağlamak, çözüm odaklı çalışmalarda her zaman hazır olduğumuzu söylemek istiyoruz" diyen Özden Polat, ziyarette personelin sorunlarını detaylı bir şekilde anlattı.

Yol Dairesi çalışanlarına haksızlık edildi

Yol personelinin özellikle son 15 yıldır haklar açısından ciddi kayıplar yaşadığına değinen Polat, yolcuların diğer birimlere göre biraz daha farklı bir çalışma ortamı olduğunu vurguladı. Özden Polat, "Bizler gecesini gündüzüne katarak çalışan ve temel hedefi tekerin her koşulunda dönmesi olan personeliz. İşin yürümesi için çoğu kez görevimiz olmayan işleri de üstleniyoruz. Ancak tüm bu emeklerimize rağmen, itilip kakılan ve her işi yapmaya çalışan personel olmaktan çıkmak istiyoruz artık. Örneğin görevde yükselme sınavı açıldı. Kazanılmış haklara itibar edilmedi. Yol çavuşları, yol bekçileri huzursuz oldu" dedi.

TCDD İnsan Kaynakları Dairesi'nin 2023 planları çerçevesinde kariyer planlaması yaptığını, ancak bu planlamanın keskin

"Bunun için Eylül ayında program yapılabilir. Norm kadroda 97 eksiğimiz var görünüyordu. Bunun tamamlanması gerekiyor. Mekanik atölye müdürlükleri, Ankara hariç hepsi vekalet ediyor. Bu arkadaşlarımız kendileri için bir eğitim açılmasını istiyorlar."

Liyakatimizi sınavla sınamak yanlış geliyor

Özden Polat, ziyaret sırasında Yol Bakım Onarım Müdürlüğü konusuna da değinerek görüşlerini şöyle aktardı:

"Şube şeflerinin yüzde 90'ı durumlarından memnun değil. Tabela değişikliğinin bu şekilde gerçekleşmesini doğru bulmuyoruz. Kendimden örnek vereyim. Son üç yıldır Yol Bakım Onarım Müdürüyüm. Benim liyakatimi sınavla sınamak bana ters geldi. O yüzden sınava başvurmadım. Eğitim açıldı. Eğitim künyesinde açıkça yazılı olmasına karşın branş dersi öğretmenlerinin bu şartı taşımadığını da gördüm. Tahminimizce bu sınav iptal edilecek."

Ulusal Meslek Standardı konusunda, görev tanımlamalarını yeniden yapmak istediklerinin

altını çizen Özden Polat, standartların hazırlanmasında bulunmaktan mutluluk duyduklarını dile getirdi.

105 yeniden yazılmalı

Standartta daha teknik detayların bulunmasının gerektiğini kaydeden Polat, sözlerini şöyle sürdürdü:

"105 numaralı genel emir hikaye gibi yazılmıştı. Biz bu konuda görev tanımlarımızı yeniden yapmak istiyoruz. Daha teknik detayları da yerleştirmek gerek. Mühendislik bilgilerini koymak gerekiyor bu tanımlara. Dilerse-niz böyle bir çalışma için de YOLDER olarak katkıda bulunabiliriz. Elimizde taslak standart var. Bunu yapabiliriz. Bir de 105'te hiç söz edilmeyen Mekanik Atölye Müdürleri konusu var. Bu bizler için çok önemli. Onlara da bir görev tanımlaması yapılması gerekiyor."

Trenlerde görevli yol personeli neden kumanya alamıyor?

Kumanya konusunda da sıkıntılar olduğunu belirten Özden Polat, "Aslında yönetmelik olarak hiçbir engel olmamasına karşın bazı bölgelerde aşırı zorlama yorumlarıyla yol - iş makinelerinde görev yapan sözleşmeli personele kumanya verilmemekte. Bu durum çıkarılacak bir emirde yeknesaklığı sağlayacak ve mağduriyeti önleyecektir" dedi.

Yol Kontrol Memurlarına Hat Bakım Onarım Memuru unvanı verilsin

Özellikle Güneydoğu Anadolu'da görevli Yol Geçit Kontrol Memurları'nın sıkıntılı olduğunu da anlatan Özden Polat, uzun yıllardır yol bekçisi, yol ve geçit kontrol memuru unvanında olan ama hat bakım onarım memurluğu yapan personelden



TCDD Yol Daire Başkanı Selahattin Sivrikaya, Nisan 1951 yılında Trabzon Akçaabat'ta doğdu. 1974 yılında Karadeniz Üniversitesi Mühendislik Fakültesi Makine Mühendisliği'ni bitirdi. 1978 yılında Ankara Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi'nde mastırını tamamladı. 1979 yılında Devlet Lisan Okulu'nu bitirdi. TÜGSAŞ A.Ş.'de üç yıl mühendis ve şef mühendis, İş Bankası'nda 7 yıl uzman mühendis olarak, 3,5 yıl Kalyon Plastik A.Ş.'de de Genel Müdür Yardımcısı olarak çalıştı, yedi yıl özel sektörde imalat ve satış işlerini yürüttü.

08 Aralık 1999 tarihinde TCDD Cer Dairesi Başkanlığı'na Uzman Mühendis olarak, 04 Ocak 2001 tarihinde Yol Dairesi Başkanlığı'na Başkan Yardımcısı olarak, 13 Haziran 2012 tarihinde ise Yol Dairesi Başkanı olarak atandı.

İngilizce biliyor. Evli ve üç çocuk babası.

kurs görmüş olanlara hat bakım onarım memuru unvanı verilebilir. bu personelin sıkıntısını da giderecektir" diye konuştu.

YBO Müdürlüklerinin Büro Memuru ve Büro Şefi ihtiyaçları karşılanmalı

Görüşmede "KKY'den dolayı bilgi girişlerini yapmak için Yol Bakım Onarım Müdürlükleri norm kadrolarında olan Büro Şefi ve Büro Memuru unvanlarına, personel alımı yapılarak bu kadroların doldurulması büro işlerindeki yükü hafifletecektir" diyen Özden Polat, "Mühendisler arasındaki Büro ve Atölye Mühendisi ayrımının temel ücretlere yansıtılması mühendislerin anlamakta zorlandığı bir ayrımcılık" dedi.

Sivrikaya: Ana amacımız sorunları çözmek

Özden Polat'ın anlattığı sorunları kaydeden Yol Dairesi Başkanı Selahattin Sivrikaya ise "Öncelikle yaptığınız bu ziyaret için teşekkür ediyorum" dedi. Sivrikaya, Özden Polat'a ilettiği sorunlar için de ayrıca teşekkür ederken şunları söyledi: "Sorunları çözmek ana amacımız. Demiryoluna hayat veren personelin özlük haklarını iyileştirmek

bizim de temel görevimiz. Aksaklıklar varsa bunları karşılıklı görüşmek suretiyle çözeriz. Kendi aramızda çözemediğimizde daha üst makamlara taşırız. Neticede biz herşeye açığız. Personelle ilgili yapılabilecek herşeye açığız."

Önümüzdeki günlerde TCDD'de gerçekleştirilecek yapısal değişikliğin sorunların çözümünü için bir fırsat olabileceğini kaydeden Sivrikaya, atamalara ilişkin şu bilgileri verdi:

"Atamalarda gerekli desteği verdik ama yönetmelikler hazırlanırken mevcut elemanların durumunu ve gelecekteki halini göz önüne alarak hazırlamak lazım. Bir fırsat var önümüzde Demiryolları hem Bakım Onarım Genel Müdürlüğü ve hem de İşletmeler Genel Müdürlüğü diye ayrılacak. O çerçevede işin içine girerek birçok şeyleri değiştirmek, mevzuatın içine koymak mümkün olur diye düşünüyorum."

Sivrikaya, Gazete YOLDERİZ aracılığıyla yol personeline şu mesajı verdi:

"Yeni göreve atanmamdan dolayı YOLDER Başkanı Özden Bey'in nezdinde bütün demiryolcu personeline teşekkür ediyorum. Onlara başarılar diliyorum. İnaniyorum ki; adaletli bir şekilde adaleti sağlamak için memur ve işçilerin özlük haklarını korumak için her türlü çalışmayı birlikte yapacağız."

Hedefe ulaşmak için her zaman daha fazla çalışmamız gerekiyor. Verimliliği arttırmak için elimizden gelen bütün fedakarlıkları işçi ve memur olarak yapmamız gerekiyor. Herkesin çok fedakar olduğunu zaten biliyoruz. Demiryolcular bu özelliklerini her dönem koruyan özverili insanlar. Hepinize teşekkür ediyorum."



Polat, Sivrikaya'ya üyeleri adına YOLDER'in flamasını armağan etti.

Aliağa - Menderes hafif raylı sistemi yapımı süren 30 kilometrelik ek hatla Torbalı'ya kadar uzatılacak

Cumaovası - Torbalı hattında çalışmalar sürüyor

İzmirliilerin vazgeçilmez toplu ulaşım hattı haline gelen Aliağa - Menderes hafif raylı sistemini (İZBAN) Torbalı'ya uzatarak 110 kilometreye çıkaracak 30 kilometrelik ek hattın yapım çalışmaları sürüyor. Devlet Demiryolları (TCDD) ile İzmir Büyükşehir Belediyesi ortaklığında gerçekleştirilen Aliağa-Menderes banliyö tre-

ni sisteminin Torbalı'ya kadar uzatılması için somut adımlar atılıyor.

TCDD ile protokol imzalayan İzmir Büyükşehir Belediyesi, yaklaşık 30 kilometrelik ek hat üzerindeki beş istasyon, yedi karayolu alt-üst geçidi ve bir yaya üst geçidi için projeleri tamamlayarak yapım ihalelerine çıktı. 30 kilometrelik

hattın fiber optik kablolarının çekilmesi ve istasyonlar için haberleşme ile zayıf akım işlemlerinin yapılması işleri için paket halinde yapım ihaleleri açıldı.

İhalelerin sonuçlandırılıp yer tesliminin yapılmasının ardından, istasyon ve karayolu üst geçitleri 16 ayda tamamlanacak. İZBAN'a eklenecek

hat kapsamında Cumaovası İstasyonu'ndan sonra Develi, Tekeli, Pancar, Torbalı ve Tepeköy'de olmak üzere toplam beş istasyon yapılacak. Cumaovası'nda kısmi alt geçit, Menderes Gölcükler'de, Develi'de, Tekeli'de, Pancar'da, Torbalı Kuşçuburnu'nda, Torbalı'da ve Tepeköy'de karayolu üst geçidi inşa edilecek.

Yine Tepeköy'de vatandaşların güvenli geçişini sağlamak üzere asansörlü ve yürüyen merdivenli yaya üst geçidi yapımı gerçekleştirilecek.

İş bölümü yapıldı

Büyükşehir Belediyesi'nin TCDD ile yaptığı protokole göre, istasyon yapımları ve karayolu alt-üst geçitleri İzmir Büyükşehir Belediyesi tarafından yapılıyor. Cumaovası'ndan Torbalı'ya kadar mevcut tek hat demiryolu ise TCDD tarafından çift hatta çıkarılıyor. Hattın koruma duvarlarının yapımı, sinyalizasyon ve elektrifikasyon sistemlerinin Aliağa - Cumaovası hattına uyumlu biçimde Torbalı Tepeköy'e kadar uzatılması yine TCDD tarafından gerçekleştiriliyor.

İZBAN işletecek

Yeni hat yaklaşık 120 milyon TL'ye mal olacak. Hat devreye girdiğinde işletmesi yine İzmir Büyükşehir Belediyesi ve TCDD tarafından ortak kurulan İZBAN şirketi tarafından yapılacaktır.

Ek hattın devreye girmesiyle Aliağa'dan ve kent merkezinden binen yolcular Torbalı'ya kadar güvenli, hızlı, kesintisiz ve konforlu yolculuk olanağına kavuşacak. Selçuk, Bayındır, Tire ve Ödemiş yolcuları da Torbalı'dan başlayarak İzmir kent merkezine ve oradan da Aliağa'ya kadar raylı sistem ile yolculuk yapabilecek. Hattın devreye girmesiyle Torbalı Tepeköy'den Cumaovası'na kadar olan yaklaşık 30 kilometrelik mesafe 25-26 dakikada kat edilebilecek.

Bir sonraki aşama

YOLDER Genel Sekreteri İbrahim Alper Yalçın'ın verdiği bilgiye göre, İZBAN hafif raylı sistemi, ileride kuzeyde Bergama'ya ve güneyde Selçuk'a kadar uzatılacak. Şu anda 80 kilometre olan Aliağa - Menderes hattının uzunluğu, Torbalı hattı ile birlikte 110 kilometreye, Selçuk hattı ile birlikte 145 kilometreye, Bergama ile birlikte ise 185 kilometreye ulaşacak. Manisa'ya kadar uzatıldığında ise İZBAN raylı sisteminin uzunluğu yaklaşık 210 kilometre olacak.



Meslek hastalıklarına dikkat (2)

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

TERMAL RADYASYON

• Termal radyasyon; yani radyant ısı, absorblanacağı bir yüzeye çarpmadıkça sıcaklık meydana getirmeyen elektro manyetik enerjidir.

• Dolayısıyla hava akımı, radyant ısıyı etkileyememektedir. Ancak, ortamdaki hava akımı, çalışanları serinlettiği için rahatlık verebilmektedir.

• Termal radyasyondan korunmanın tek yolu, çalışanlarla kaynak arasında ısı geçirmeyen bir perde koymaktır. Ancak, konulan perde, ısıyı yansıtmıyor ise, ısıyı absorblayarak ısı kaynağı haline gelebilir.

Termal konfor bölgesi

• Çalışanın, faaliyetini sürdürmesi esnasında en rahat durumda olabilmek için gerekli termal konfor şartlarının üst ve alt sınırlar arasında olan bölgedir

Bölgeyi etkileyen faktörler nelerdir? :

• Ortam sıcaklığı, ortamın nem durumu, hava akım hızı, yapılan işin niteliği, çalışanın giyimi, çalışanın yaşı ve cinsiyeti, çalışanın beslenmesi, çalışanın fiziki durumu, çalışanın sağlık durumu.

Bunalım bölgesi: İnsanların vücutlarından ısı atmalarının zorlaşması sebebiyle, bunalma hissettikleri sıcaklık ve bağıl nem kombinasyonları bölgesidir.

• **Daha yüksek sıcaklık daha fazla hava akımı gerektirir.**

B-Aydınlatma

• İşyerinin yapılan işe uygun olarak aydınlatılması gereklidir. Aydınlatmanın uygun ve yeterli olması, çalışanları psikolojik olarak etkilediği gibi, iş veriminin artmasına da vesile olur.

• **İş kazalarının önlenmesi açısından aydınlatma çok önemlidir.**

İşyerinin aydınlatılması iki şekilde yapılır:

Doğal aydınlatma:

Aydınlatma mümkün mertebe doğal olarak güneş ışığı ile yapılması esastır. Bu sebeple işçi sağlığı ve iş güvenliği Tüzüğü'nün 13. Maddesinde, işyeri taban yüzeyinin en az 1/10'u oranında ışık almaya yarayan pencerelerin olması şartı getirilmiştir.

Yapay aydınlatma:

Gün ışığının yeterli olmadığı ya da gece çalışmalarında uygulanır. Gerek doğal gerek

yapay aydınlatmada ışığın homojen dağılımı sağlanmalıdır.

Yapay aydınlatma, direkt aydınlatma, endirekt aydınlatma, yarı direkt aydınlatma şeklinde yapılabilmektedir.

C- Basınç

• İşyeri hava basıncı da işçi sağlığı ve iş güvenliği yönünden önemlidir. Yüksek veya düşük basınçlı yerlerde çalışan kişilerde **solumun bozuklukları ve kalp rahatsızlıkları** görülebilmektedir.

E - Titreşim (vibrasyon)

• Endüstride birçok titreşim kaynağı mevcuttur. Titreşimi frekans ve şiddeti belirler. İnsanlar 1 Hz, ile 1000 Hz. Arasındaki titreşimleri hissederek

Klinik olarak belirlenen vibrasyon etkileri,

1-Çok düşük frekanslarda (2Hz) taşıt araçlarında maruz kalındığı gibi, vibrasyon, merkezi sinir sistemini etkilemekte, bulantı, kusma, soğuk terleme olabilmekte, seyahatten sonra belli bir sürede ortadan kalkmaktadır.

2-Düşük frekanslı vibrasyonlarda (2-20 Hz) (Vibrasyonlu el aleti kullanan işçilerde) elde dolaşım bozuklukları, hipersensitivite ve daha sonra uyuşukluk görülür. Maruziyet sürerse omuz başlarında ağrı, yorgunluk ve soğuğa karşı hassasiyet artması olur. Parmaklarda 8-10 C ısıya kısa süre maruziyette beyazlama olur. Avuç içi beyazlaşır. Ön kol ve omuz başlarında ağrılar görülür. Kemiklerde bozukluklar ve eklem deformasyonları olabilir. Bütün vücudu titreşime maruz kalan işçilerde disk kayması denilen bel kaymaları olabilir.

Fonksiyon bozuklukları olarak reaksiyon zamanının uzaması, uyku bozuklukları, baş ağrıları ve yorgunluk görülebilir.

Vibrasyondan korunma

• Teknik tedbirler:

Vibrasyon kaynağından yok etmek gereklidir. Bu sebeple makinelerin dizaynı ve yerleştirilmesini uygun yapmak gereklidir.

Bunun dışında titreşimi azaltan eldiven giyilmesi faydalı olur.

• Tıbbi tedbirler

Devam edecek

Ailelerimiz de demiryolcu!

Biz nereye, onlar da oraya. Demiryolcunun ailesi de en az bir demiryolcu kadar cefakar. Yol personeli nasıl demiryolunun temel taşıysa, eşlerimiz, kadınlarımız da, demiryolcu ailesinin temel taşı...

Hatim Ailesi



Söyleşi: Saadet ERCİYAS

Onlar gerçekten cefakar ve cesur kadınlar. Eşleriyle aynı güzergahta yol alan ve her zaman dimdik duran sağlam yol arkadaşları. Gece işten yorgun döndüğünde ya da sabahlayıp eve stresle gelseler de her daim güleryüzle eşlerini karşılamaya çalışan cefakar demiryolcu eşleri.

"Demiryolcu eşi olmak kolay değil" diyor Van'da tanıştığımız Güler Hatim. Güler Hanım, aslen Siirt'li. "Siirtliyim ama Çatak'ta doğup büyüdüm. Güzeldir bizim oralar" diyor. Eşi Mücahit Hatim ile evlenince tanışmış demiryollarıyla. O zamana kadar trene bile binmemiş olan Güler Hatim, tayin yerleri Kars Benliahmet çıkınca trenle tanışmış.

İklimi oldukça sert olan Sarıkamış'ta aynı sertliğin insanlara da yansıdığını anlatıyor Güler Hanım. "Oldukça zordu insan ilişkileri açısından Sarıkamış. Buraların insanı daha güleryüzlüdür, yardımseverdir" diyor Güler Hatim, lojmanda kaldığı ilk sene kimseyle görüşmemiş.

Neyski kısa sürede Van'a geldik diyor Güler Hatim, kendileri için en zor konunun zamansız işe çağrılmalar olduğunu söylüyor. "Gitmeye mecburlar. Çünkü işleri bu. Başta zor geliyordu ama ıstık artık" diyor gülümseyerek.

Van depreminde demiryollarının Van'da çok önemli işler yaptığını söylerken

Akalın'ın eşi. Muş'ta yaşayan çiftin cin gibi oğulları Enez, trenle gezmeyi çok sevdiğini, zaman zaman babasıyla tur attığını anlatıyor.

Nurcan Akalın, kışın son derece zorlu geçen hava koşullarının demiryolcular için sorun yaratmadığını, hava kaç derece olursa olsun çağrıldıkları anda herkesin görevinin başına gittiğini anlatıyor. "Bu sene inanılmaz soğuktu. Evden bile çıkamadık ama onlar için sorun değil. Bizi en çok zorlayan ne dersiniz, ansızın gelen çağrılar oluyor. İnanın bu kış doğru düzgün görüşemedik. Yolun kardan kapanmaması için hafta sonları dahi çalıştılar" diyor Nurcan Hanım.

İlginçtir, Nurcan Hanım da Güler Hatim gibi evlenmeden önce trene hiç binmemiş.

Trenle nerelere seyahat yaptıklarını soruyorum, gülererek, "Ben hala trene binmedim ki" diye yanıtlıyor. Şaşırdığımı görünce yoldaki sarsıntıdan rahatsız olduğunu belirtiyor.

Biz sohbet ederken evin oğlu Enez, başarı belgelerini ve madalyalarını getiriyor. Tiyatroyla ilgilenen, badminton oynayan ve bu alanda dereceleri olduğunu öğrendiğimiz Enez, Türk Patent Enstitüsü'nün "Şimdi Düşünme Zamanı" konulu yarışmasına gönderdiği ve ödül aldığı projesini gösteriyor bizlere.

Van'da ve Muş'ta tanıştığımız yol arkadaşlarının dile getirdiği bir başka ortak sorun ise "güvenlik" sorunu.

Tanıştığımız ve bundan böyle her sayıda sizlere tanıtmaya çalışacağımız yol arkadaşlarının hepsine aileleriyle mutlu, huzurlu ve kaygısız bir yaşam diliyoruz.

Akalın Ailesi



Unutamadıklarımız "Siz beni müdür de yaparsınız..."

Balıkesir-Nusrat arasında yapılan yol yenileme çalışmaları başlayalı epey olmuş, ekipler meleke kazanmış, ufak tefek pürüzler haricinde işler neredeyse tıkırında gitmekteydi. Poz Şefi Yardımcısı ünvanıyla Fahrettin Balkan, hızlı yol yenileme makinesinin ekip şefliğini yapmakta. Ben de poz muamelatından sorumlu Poz Ekip Şefliğini.

Poz Şefi olan Ali Ekber Demirbilek ile de ilk defa çalışıyorum. Çektiği sıkıntıları yukarıdakilere anlatamamaktan muzdarip Fahrettin'in içine dert olmuştu ekspreslere tehir verdirememek. (Kendi deyimiyle çakamamak yani ses getirememek.)

Kilometre bilmem kaçta bulunan köprüde sıkıntılar çıkmış, uzun ve meşakkatli çalışmalar sonucunda yol ekspreslere tehir verdirecek geç bir saatte açılabilmişti.

"Sonunda muradına erdin" espirileri yapıldı Fahrettin Bey'e. Poz vagonunda günün muha-

sebesi yapılırken Fahrettin Bey'e yolun geç açılmasının sebebini sordum. Faaliyet raporuna yazmak ve makama iletmek üzere.

Günün yorgunluğunu üzerinden atamamış olan Fahrettin, "Biiiiiiiiiiip köprüsünü geçemedik abi işte" dedi. Bende oturup faaliyet raporunu yazdım aynı cümlelerle.

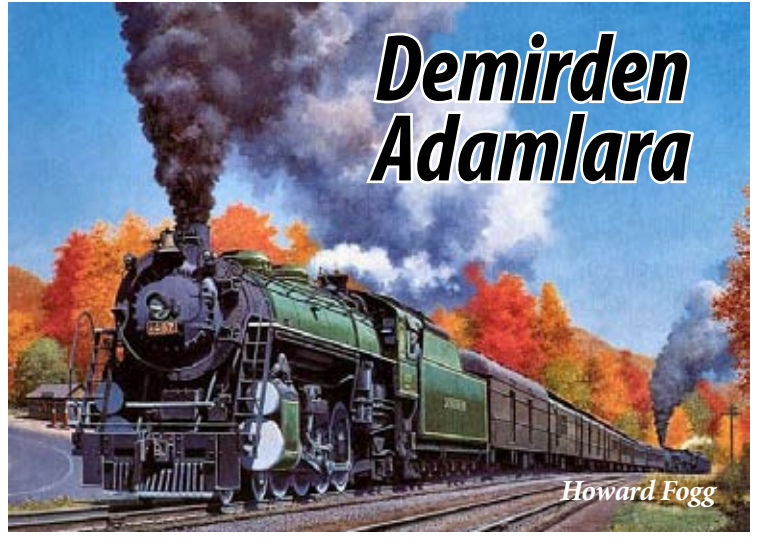
Tabii normal faaliyet raporunu da ayrıca yazmak şartıyla. Günün zorluklarının ardından ertesi günün programıyla uğraşan Ali Ekber Bey, detaylara inmeden genel hatlarıyla okuduğu raporu imzaladı konuşmaya devam ederken.

İkinci nüshayı imzalarken son anda fark etti yolun geç açılma sebebini. Tekrar okudu, gülümsedi. Tekrar okudu, elimden öbür nüshayı bir alış vardı ki; görmeye değer. Buruşturup kağıdı atarken bastı kahkahayı, "Beni kısa zamanda

müdür yaparsınız, sizden korkulur" diyerek. Zaten fazla da gecikmedi.



SERDAR YILMAZ
ISPARTA



Howard Fogg

• Seçkin SEVİNÇ

Bir insanın başka bir insana olan sevdasını anlatırken kullandığımız "demirden bağlarla bağlı olmak" deyiminin gerçek hayattaki yansıması gibidir bir şehri diğer bir şehre bağlayan demir yolları. Adını ilk defa sevdiğinden iki satırlık mektup bekleyen bir kara sevdalının yanık türkülerinde duymuştum. Nereden bileceğim ki o an uzak olsam bile hayatımı bu denli etkileyeceğini. Tren, benim için daha çocukluğumdan beri hep seveda demektir. Lise yıllarına gelip de aşk acısı yerleştiği zaman göğsüme ve baba yadigarı Arifiye Öğretmen Lisesi'ne gittiğimde, kendime emsal tutup; bir sevdalı elin başka bir sevdalı elde terlemesi için, ilmek ilmek şehirleri dolaşan ve süzüle süzüle kıvrılarak giden trenlerin ışıkları yanmayan vagonlarına koydum düşlerimi.

Yüreğimin kanayıp, mürekkep olup da şiir şiir aktığı koyu gecelerin en karanlık yerinde, sessizliği ve kimsesizliği parçalarcasına çıkıp gelirken bir tren sesiyle içim ferahlardı. Çünkü; bilirdim tren güç demektir, kararlılık demektir; yağmurda, fırtınada, karanlıkta, soğukta, sıcakta korkmadan; ulaşacağın yolda ilerleyip yatılı okul penceresinde geleceğinden endişe eden küçük bir çocuğa cesaret veren büyük bir inanç demektir.

Daha sokakta oynarken yerlere düşüp dizlerimi kanattığım çocukluk çağlarım henüz bitmemişken, abimin Demiryolu Meslek Lisesi'ndeyken kendi harçlığından kuruş kuruş biriktirip aldığı pilli oyuncak tren (belki abim bile aldığını unutmuşken) köyümdeki tüm arkadaşlarıma hava atacak kadar fiyakalıydı benim için.

Çocukluk eğlencesi olarak raylara koyduğum bozuk paraların değeri değiş tokuşlarda kendi değerinin birkaç misline giderdi. Üzerinden yıllar geçip

sevda sevda üstüne yazılmış olsa da bu yürekte; en güzel mısralarımı da Arifiye - Pendik arası trenin insanı dinlendiren takırtılarında yazdım. Bu tıkırtılar ki; en içten duyguların bir melodisi olmuştur her zaman.

Abimin TCDD'de çalışmaya başlamasıyla, bu demir yollarını ayakta tutan, onu böyle güçlü kılan, onu korkusuz yapan "demirden adamlar" ın varlığını öğrendim.

Gece-gündüz, yaz-kış, soğuk-sıcak, düğün-bayram demeden çalışan demirden adamlar...

Bir şehirdeki sevgili, başka bir şehirdeki sevgilinin gözlerindeki ışıltıyı görsün diye kendi sevdiğinin gözündeki ışıltıyı görmek için erteleyen;

Bir baba, kendisinin okuduğu masalla uyuyan çocuğunun uyku saatine yetişsin diye geceler boyu kendi çocuğunu masalsız yatıran;

Bir çocuk, yalnız yaşayan ihtiyar babasının elini bayram sabahı öpüp koklasın diye kendi yalnız yaşayan babasını bayram sabahı sadece telefonla arayabilen;

Belki de ölüm döşeğindeki annesine yetişip son sözlerini duysun diye genç bir kız, kendi annesi ölüm döşeğinde olan demirden adamlar...

İnsanlar kucaklıyorsa garlarda sevdiklerini, kavuşuyorlarsa birbirlerine, bayram sabahları şen geçiyorsa evlerde, dedeler torunlarına masallar anlatıyorsa dizlerinde öncekilerde ayrı şehirlerde yaşıyor olsalar bile; bu demirden yolu yapan, onları onaran, her olumsuzlukta kendi işini bırakıp hemen koşan demirden adamların sayesinde.

Şimdilerde uzak da olsam tren takırtılarına bilirim ki tadı hiç gitmez mısralarımdan. Ve ne zaman güçlü, kararlı, korkusuz, fedakar olmak lazım olsa hep demirden bir adam olmak isterim.

Bir tren vardı...

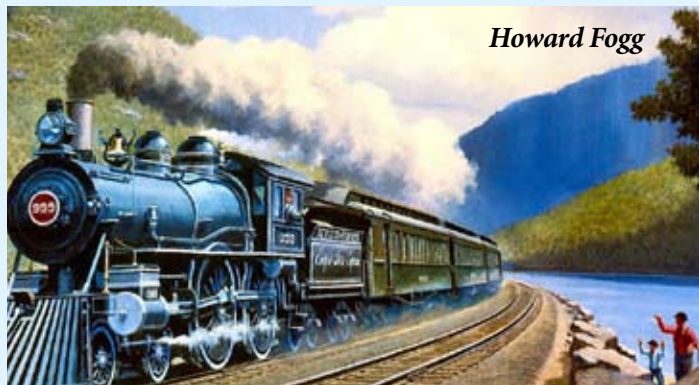
büyük ihtimal uykuda oluyoruz. Mesela acil bir telefon geldiğinde uykuda dahi olsa apar topar hazırlanıp yanına peynir ekmek alıp günlerce eve gelmediği oluyor. Bütün bu sıkıntılar demiryolunun işleyebilmesi için. Kendinden, benden, annemden ve kardeşimden ödün veriyor.

Demiryolu dışardan görüldüğü kadar kolay bir bütün değil. Trenlerin harekete geçebilmesi için onca emek harcanıyor. Hayran olduğum büyük insan Mustafa Kemal Atatürk de birçok çalışma yapmış ve demiryollarına önem vermiştir. Kurtuluş Savaşı'nda bu büyük

mücadelemizde cepheye asker, silah ve erzak taşımada demiryolları, savaşın kazanılmasında önemli rol oynamıştır.

Kurtuluş Savaşı'ndan sonra tüm olanaksızlıklara rağmen demiryolu yapım çalışmalarına devam edilmiştir. Zamanla demiryolları geliştirilerek devletleştirilmiş ve yeni hatlar oluşturulmuştur.

TCDD varolan hatların sökülüp yenilenmesi ve yeni hatlar eklenmesi için devamlı çalışma içindedir. En önemlisi de eski tren teknolojisini yenileyip yeni ve daha gelişmiş olan hızlı tren sistemini uygulamaya sokmaktadır.



Howard Fogg



İLAYDA COŞAR
TEKİRDAĞ

İki yaşındayken hiç bilmediğim bir yerde tren sesleriyle uyanmaya başladım. O günden beri tren sesleri kulağıma ninni olarak gelir.

Dışardan hep gözlemlerdim. Trenlerin biri gelir biri giderdi. Fakat büyüdükçe fark ettim ki bu bir oyun değildi. Birçok çalışan, o yazın kavurucu sıcakta kışın ayazında ara vermeden çalışıyorlardı. Babam da bunlardan biriydi.

En büyük zorluğum da babamın yüzünü pek görememem. Aynı evde yaşıyoruz fakat babamın iş saatleri belli değil. O eve geldiğinde biz

Yanlış istikamet

Temel trene binmiş. Kontrol memuru gelmiş, biletinin İstanbul'a olduğunu, trenin Ankara'ya gittiğini söylemiş.

Temel kendinden emin:

- Peçi maçınist yanlış istikamete cittiğini piliy mi?



Gönderen: Serdar Yılmaz

Haydi
gülümse



Tebrik ederiz



Düğünde, Yıldız ailesinin mutluluğu gözlerinden okunuyordu.

• YOLDER Genel Başkan Yardımcısı, Karaman 622 Yol Bakım Onarım Şefi **Hasan Yıldız**'in bankacı olarak görev yapan kızı Ebru Yıldız, hayatını Elektrik Elektronik Mühendisi Hikmet Emre Alan-ya ile birleştirdi. Genç çiftte sonsuz mutluluklar diliyoruz.

• 4.Bölge 442 Yol Bakım Onarım Şefliği'nde görevli Yol Bakım Onarım Memuru **İsmail Yaman**'ın kızı 8 Temmuz 2012 tarihinde evlendi. Çifte ömür boyu mutluluklar diliyoruz.

• 623 Ereğli Yol Bakım Onarım Şefi **Ömer Öcal**'ın kızı Özge Öcal, hayatını Mehmet Can Candan ile birleştirdi. Genç çiftte ömür boyu mutluluklar diliyoruz.

• 513 Yol Bakım Onarım Şefliği'nde görevli Hat Bakım Onarım memuru **Necmi Doğu**'nun oğlu Kurtalan'da evlendi. Kendilerine bir ömür boyu mutluluklar dileriz.

• 513 Yol Bakım Onarım Şefliği'nde görevli Hat Bakım

Onarım memuru **Menderes Barlak** kızını evlendirdi. Genç çiftte, bir ömür boyu mutluluk diliyoruz.

• 553 Yol Bakım Onarım Şefliği'nde görevli **Mehmet Samancı** 25 Haziran 2012 tarihinde dünya evine girdi. Kendisine eşiyile bir ömür boyu mutluluk diliyoruz.

• 552 Yol Bakım Onarım Şefliği'nde görevli **Arif Demir** 22. Haziran 2012 tarihinde dünya evine girdi. Kendisine eşiyile bir ömür boyu mutluluk diliyoruz.

• TCDD 1.Bölge 11.Yol Bakım Onarım Müdürlüğü'nde görevli **Mesut Kuşçu**'nun oğlu Alperen Efe sünnet olarak erkekliğe adım attı. Kuşçu ailesini tebrik ediyoruz.

• Üyelerimizden 744. Yol Bakım Onarım Şefliği Hat Bakım Onarım Memuru **Muharrem Atıcı**'nın oğulları Talha ve Alperen sünnet olmuştur. Atıcı ailesini tebrik ediyoruz.

Editörün notu

Değerli YOLDER üyeleri, Gazetemize gösterdiğiniz ilgi günden güne artıyor. Her sayıda ayrı bir heyecanla baskıya gidiyor, tepkilerinizi merakla bekliyoruz. İlk sayıda birkaç satır yayımladığımız "sizlerden haberler", bu sayımızda neredeyse sayfanın yarısına ulaştı. Bu bizleri çok mutlu ediyor.Çünkü paylaştıkça çoğalıyoruz. Sizden dileğimiz, çocukları da harekete geçirmeniz. Bir çoğunuz demiryolcu ailelerin

çocuklarıdır. Sizin de çok iyi bildiğiniz gibi demiryollarının çocukların dünyasındaki yeri bambaşka. Onları da gayretlendirelim lütfen. Yazmalarını, resim yapmalarını destekleyelim ve yaptıklarını gazetemizde değerlendirelim. Gazete YOLDERİZ hepinizin gazetesidir. Haberlerinizi **yolderiz@yolder.org.tr** adresine gönderebilirsiniz. Haberlerinizi bekliyoruz. Sevgi ve saygılarımızla...



Yeni doğanlar

• 4. Bölge Turhal 415 Yol Bakım Şefliği'nde görevli Yol Ve Geçit Kontrol Memuru **Şaban Söylemez**'in Ayşe Ecrin adında bir kız çocuğu dünyaya gelmiştir. Kendisine sağlıklı, uzun ömürler diliyoruz.

• 421 Yol Bakım Onarım Şefliği'nde görevli Yol ve Geçit Kontrol Memuru **Mehmet**

Fatih Erten'in 25 Mayıs 2012 tarihinde bir kızı olmuştur. Deren Yağmur adı verilen bebeğe uzun ömürler diliyoruz.

• 415 Yol Bakım Onarım Şefliği'nde görevli Hat Bakım Onarım memuru **Sadık Özbolat**'ın bir torunu dünyaya gelmiştir. Hayırlı olsun diyor, uzun ömürler diliyoruz.

Geçmiş olsun

• TCDD 3. Bölge'de görevli yol kontrolörü **Yusuf Ziya Altıntop** iş kazası geçirdi. "Geçmiş olsun" diyor, acil şifalar diliyoruz.

• 422 Yol Bakım Onarım Şefliği'nde görevli Yol Sürveyanı **Yusuf Geldi** vekaleten görev yaptığı Sarıkamış'ta trafik kazası geçirmiştir. Kendisine acil şifalar diliyoruz.

• Erzurum 45 Yol Bakım Onarım Müdürlüğü'nde görevli Hat Bakım Onarım Memuru **İhsan Kılıç**'in trafik kazası geçirdiğini öğrendik. Kazayı yaralı atlatan arkadaşımıza "geçmiş olsun" diyor, acil şifalar diliyoruz.

• 734 Yol Bakım Onarım Şefliği'nde görevli Hat Ba-

kim Onarım memuru **Nevzat Bostan**'ın eşinin hasta olduğunu üzüntüyle öğrendik. Allah'tan acil şifalar diliyoruz.

• 732 Yol Bakım Onarım Şefliği'nde görevli üyemiz Hat Bakım Onarım memuru **Ömer Durgutluoğlu** ameliyat olmuştur. Kendisine geçmiş olsun diyor ve acil şifalar diliyoruz.

• 36 Yol Bakım Onarım Müdürlüğü personeli **Mehmet Kısa** kalp ameliyatı olmuştur. Kendisine acil şifalar dileriz.

• 2.Bölgede görev yapan **Nevzat Özkan**'ın hasta olduğunu üzüntüyle öğrendik. Kendisine Allah'tan acil şifalar diliyoruz.

Vefat

• 6. Bölge Şanlıurfa Ceylanpınar'da görevli hat bakım onarım memuru **Ramazan Orhan**'ın eşi vefat etmiştir. Merhumeye Allah'tan rahmet, yakınlarına başsağlığı diliyoruz.

• Uşak Yol Bakım Onarım Müdürü **Ekrem Akgün**'ün annesi vefat etmiştir.

Merhumeye Allah'tan rahmet, ailesi ve yakınlarına başsağlığı dileriz.

• Üyemiz **Hamdi Güden**'in amcası Abdulaziz Güden vefat etmiştir.

Merhuma Allah'tan rahmet, yakınlarına başsağlığı diliyoruz.

Salih Pamuk'u Isparta'dan Karabük'e uğurladık



2010 yılında Isparta'da sürveyan olarak çalışmakta iken Karabük'e Kısm Şefi olan arkadaşımız Hulusi Çetin'den sonra şimdi de Sürveyanımız Salih Pamuk'u Kısm Şefi olarak Karabük'e gönderdik. İşyerimizden 19 Haziran 2012 tarihinde ilişkisini kestiğimiz arkadaşımıza bir veda yemeği düzenledik. Kendisine bundan sonraki yaşamında başarılarının artarak devam etmesini diliyoruz. Geride bıraktıklarını unutmaması dileğiyle.

DUYURU

Yol sürveyanı olmak isteyenlerin dikkatine...

TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü ve Bağlı Ortaklıkları Personeli Görevde Yükselme ve Unvan Değişikliği Yönetmeliği uyarınca; istasyon şefi, trafik kontrolörü, ambar saymanı, tesisler sürveyanı, yol sürveyanı unvanlarına yönelik görevde yükselme eğitimi açılması düşünüldüğü açıklandı. TCDD Genel Müdürü Süleyman Karaman imzasıyla yayınlanan duyuruda, görevde yükselme eğitimi katılacak personelde aranacak şartlar, atama yapılacak iş yerleri belirtildi.

Yol Sürveyanı unvanına atanmak için, kuruluş veya bağlı ortaklık bünyesinde en az iki yıl çalışmış olmak, en az lise dengi teknik okulların yol, alt yapı, üst yapı, metalurji, inşaat, yapı, yapı ressamlığı, harita, kadastro, jeoteknik, kaynakçılık programlarından mezun olmak gerekiyor. Görevde yükselme eğitimi son başvuru tarihi 03.09.2012 olarak belirlendi.

Atanma şartlarını taşıyan personel, sadece bir unvan için başvuru yapabilecek.

Görevde yükselme eğitiminin yer ve tarihi Eğitim ve Öğretim Dairesi Başkanlığı'nca eğitim tarihinden en az 15 gün önce eğitime katılacaklara duyurulacak. Yol Sürveyanı atamasının yapılacağı işyerleri şunlar:

1/I Osmaniye 122 YBO Şefliği, 1/I Bilecik 123 YBO Şefliği, 1/I Çerkezköy 164 YBO Şefliği, 1/I Tekirdağ 171 YBO Şefliği, 2/I Yerköy 222 YBO Şefliği, 2/I Irmak 223 YBO Şefliği, 2/I Çerkeş 232 YBO Şefliği, 2/I Fakılı 252 YBO Şefliği, 2/I Alpu 292 YBO Şefliği, 4/I Havza 413 YBO Şefliği, 4/I Amasya 414 YBO Şefliği, 4/I Turhal 415 YBO Şefliği, 4/I Kemah 433 YBO Şefliği, 4/I Mercan 442 YBO Şefliği, 4/I Horasan 452 YBO Şefliği, 4/I Sarıkamış 453 YBO Şefliği, 4/I Kars 454 YBO Şefliği, 4/I Bostan-kaya 464 YBO Şefliği, 5/I Baskil 541 YBO Şefliği, 5/I Kürk 543 YBO Şefliği, 5/I Özalp 562 YBO Şefliği, 6/I Ereğli 623 YBO Şefliği, 6/I Osmaniye 642 YBO Şefliği, 6/I Narlı 651 YBO Şefliği, 6/I Nizip 653 YBO Şefliği, 6/I Akçakale 661 YBO Şefliği, 7/I Kütahya 714 YBO Şefliği, 7/I Sandıklı 723 YBO Şefliği, 7/I Afyon 724 YBO Şefliği, 7/I Ilgın 733 YBO Şefliği, 7/I Dazkırı 741 YBO Şefliği, 7/I Dinar 742 YBO Şefliği, 7/I Tavşanlı 751 YBO Şefliği, 7/I Balıkcı 752 YBO Şefliği.

BTS Genel Başkanı Demirkol, TCDD'de gerçekleştirilecek yeniden yapılanmanın çalışanlara getireceği sorunlara dikkat çekiyor

"TCDD'de taşeronlaşma yaygınlaşacak"

Birleşik Taşımacılık Çalışanları Sendikası (BTS) Genel Başkanı Yavuz Demirkol da birçok demiryolcu gibi baba mesleğini sürdürenlerden.

Kars'ın zor koşullarında eğitim yaşamında sıkıntılar yaşayan Demirkol, çalışkanlığı ve gayretiyle okuldaki eksiklerini tamamlayarak Demiryolu Meslek Lisesi'nin sınavlarını kazanmış. Meslek Lisesi'nin yol bölümünden mezun olan Demirkol, 1980 yılında Erzurum'da teknisyen olarak çalışmaya başlamış. Hem okuyup hem çalışan demiryolcularından olan Yavuz Demirkol, Ankara Gazi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi'ni kazanınca Ankara'ya nakil olmuş. Eğitimini Türkiye Orta Doğu Amme İdaresi Enstitüsü'nde (TODAİE) yüksek lisans yaparak sürdürmüştü. Okulun ardından Bölge Amirliği sınavını kazanarak Tatvan'a tayin edilmiş. Tatvan'dan sonra Ankara'da kontrolör olarak görevine devam eden Demirkol, 1990'lı yıllarda demiryollarında kamu çalışanlarının sendikalaşma hareketinde başından itibaren yer almış.

Demirkol'la yaptığımız söyleşide öncelikle kendisini sendikal harekete yönelten konunun ne olduğunu sorduk...

"Hak arama mücadelesi" diye söze başlayan Demirkol babasının da demiryolcu olması nedeniyle süreci yakından izlediğini söylüyor.

Sendikanın tabandan gelen bir hareketle önce İstanbul ve Ankara sonra Eskişehir ve İzmir'i de içine alan, sonrasında tüm Türkiye'ye yayılan bir yapılanmayla kurulduğunu anlatan Demirkol, 2009 yılındaki genel kurulda, genel merkez yönetimine gelmiş. Genel Sekreter olarak o yıl görev alan Demirkol, 2011 yılındaki genel kurulda ise genel başkan olmuş.

Genel başkanlığının yanı sıra TCDD'de de bir görevi olan Demirkol, genel başkanlık görevi bittiğinde 2. Bölge Müdürlüğü Trafik Servisi'nde kontrolör görevine geri döneceğini belirtiyor.

Merak edip soruyoruz, "Göreve geri döndüğünde tatsızlık yaşayan oluyor mu? Bir de göreve dönecek olmanız sendikada sizin hareketlerinizi kısıtlıyor mu?"

Demirkol, yıllarını verdiği TCDD'nin yapısından ve görev yaptığı sendikanın gücünden son derece emin detaylı bir şekilde yanıtlıyor sorumuzu:

"Geçmişte sendika ağılığı denen bir kavram oluşmuş va-



ziyettedi. Siz işçi ya da kamu çalışanısınız. Sendika yönetimine geliyorsunuz, sonra işçilikten kopuyorsunuz, sanki ayrı bir meslek gibi düşünüyorsunuz, bu çok yanlış. Biz bunun önüne geçmek için ne yaptık söyleyeyim; iki dönemden fazla yöneticilik yapamıyorsunuz bizim sendikamızda. Bu dönem sonunda aday olmuyorum tüzük gereği, ara vereceğim en azından. Ben biliyorum ki gelecek yıl kurumuma döneceğim. Ayrıca sendika başkanı görevinde bulunurken, kurumda çalıştığımızda aldığımız ücret kadar ücret almaktayız. KESK'e bağlı sendikaların özelliği budur.

Göreve dönecek olmak bizi sendikada kısıtlar mı sorunuza gelince, yanıtım "hayır" olacak. Biz sendikada kendimiz için birşey istemeyiz, çalışanların ve kurumun çıkarları için mücadele ettiğimizden kuruma döndüğümüzde yarın başıma ne gelir diye düşünmeyiz. Ayrıca bizde dayanışma duygusu çok fazladır. Bir haksızlığa uğradığımızda BTS bütünü olarak karşısında dururuz. Biz sendika olarak aynı zamanda Uluslararası federasyonlara da üyeyiz, ETF, ITF gibi. Türkiye demiryollarında kamu çalışanları sendikaları içerisinde sadece bizim sendikamız Uluslararası federasyonlara üyedir. Aynı zamanda bu da bizim için ayrı bir güç."

Yavuz Demirkol'la sohbetimizde konu önümüzdeki günlerde gerçekleşmesi beklenen demiryollarındaki yeniden yapılanma konusuna geliyor. Demirkol, yurtdışından örnekler vererek bu konuda dikkatli olunması gerektiğinin altını çiziyor. Şöyle konuşuyor BTS Genel Başkanı Demirkol:

"Yakında bir demiryolu ka-

şilemciliğin yanında altyapı da üçüncü şahıslara verilmişti, özelleştirilmişti, ancak geri döndüler çünkü kaza sayılarında belirgin bir artış meydana gelmeye başladı. Şu anda bizde yasa tasarısı henüz Meclis'e sevk edilmedi ama demiryollarının üçüncü şahıslara açılması gündemde. O yasa çıktığı zaman demiryollarımızda üçüncü şahıslar kendi lokomotif, vagon ve personeliyle tren işletebilecekler. Uçaklar gibi düşünün, hava meydanları var, ancak değişik firmaların uçakları bu hava meydanlarını kullanabiliyorlar. Yeniden yapılanmanın uygulandığı ülkelerde kazalar artıyor, yolcular ve yük taşıtıcıları daha

yüksek bedel ödemek suretiyle hizmetten yararlanıyorlar, ayrıca taşeronlaşma daha çok yaygınlaşıyor. Şu an gündemde olan yasa tasarısı yasalastığında taşeronlaşma yaygınlaşacak. Şu anda TCDD'de 5 bin taşeron var, bu daha da yaygınlaşacak. Bu nedenle genel taleplerimiz içerisinde iş güvencesini öne çıkartıyoruz."

Yol personelinin yaşadığı sorunlara da değinen Yavuz Demirkol, ünvan konusunda yaşanan sıkıntılardan söz ediyor. "Yol personelinin büyük sorunları var. Örneğin ünvan konusu var. Yıllarca yol şube şefi olarak çalışan arkadaşlarımız bu değişiklikten sonra mağdur vaziyete düşecekler" diyen Demirkol, yol servisinin gözde bir servis olmasına karşın kurumun yaptığı norm kadro çalışmasında kimi ünvanların bulunmamasının personelde küskünlük yarattığına dikkat çekiyor.

Hızlı trenler konusundaki gelişmeleri de görüştüğümüz Yavuz Demirkol soruna ilişkin önerilerini şöyle dile getiriyor:

"Her tarafa bir hızlı tren modası çıktı. Evet Ankara-İstanbul arasına hızlı tren gerekiyordu ama diğer hatlarda bir öncelik tesbiti lazımdı. Hatlarımızın bü-

yük yoğunluğu tek hat. Bu tek hatlı yolların çift hatlı hale getirilmesi gerek. Sinyalizasyon ve elektrifikasyonlu hale getirilmesi lazım. Bunlara öncelik verilmesi gerekli. Yönetim olarak Ankara - Konya, bir de Ankara - Eskişehir arasındaki çalıştırıldığınız hızlı tren işletmeciliğini öne çıkartıyorsunuz, geride kalan 11 bin kilometre demiryolunu gözardı ediyorsunuz. Konvansiyonel hatlarda sorun var, gittiğimiz yerlerde durum hiç de iyi değil. Benim çocukluğumdaki demiryolları daha canlıydı, şimdi ölü toprağı serpilmiş vaziyette. Bunu canlandırmak gerekiyor. Bu nasıl olacak? Personel mutsuz, personel sıkıntısı var, bunlar giderilebilir. Poz çalışması yapılmamış, saatte 40 kilometre hızla gidilen yerler var, böyle bir hatta tren işletmeciliği yapamazsınız. Ulaştırma ana planı yapılmalı, öncelikler iyi tespit edilmeli ve önceliğimiz hızlı tren olmamalı. İstanbul-Ankara arası tamam ama diğer yerlerde Genel Müdürlüme de ifade ettim, 160 kilometre hıza uygun yol yaparsanız, çift hat, sinyalizasyon ve elektrifikasyon yaparsanız bu hatta hem yolcu hem de yük treni çalıştırabilirsiniz."

YOLDER'den BTS'ye ziyaret

Demiryolu Yapım ve İşletim Personeli Dayanışma ve Yardımlaşma Derneği (YOLDER) Genel Başkanı Özden Polat ile YOLDER Yönetim Kurulu Üyesi Hasan Yıldız, Birleşik Taşımacılık Çalışanları Sendikası (BTS) Genel Başkanı Yavuz Demirkol'u sendika genel merkezinde ziyaret etti.

Polat, YOLDER olarak tüm sendikalara eşit mesafede bulunduklarını vurgulayarak tüm sendikalarla işbirliği içinde çalışmak istediklerini söyledi. Yol personelinin sorunlarına bu şekilde çözüm getirebileceğine inandıklarını kaydeden Polat, bu anlamda Birleşik Taşımacılık Çalışanları Sendikası'nı da çok önemsendiklerini dile getirdi.

Özden Polat, "Bugüne kadar bize gösterdikleri ilgi için de teşekkür ederiz. Hak arama mücadelesinde BTS önemli bir sivil toplum kuru-

luşu. Sendikal duruşu da takdire değer" dedi. Demiryolu sistemi içinde yolun ve yol çalışanlarının kilit konumda olduğunun altını çizen BTS Genel Başkanı Yavuz Demirkol da, YOLDER'in önemli bir işlev gördüğünü dile getirdi. YOLDER'in yayın organı Gazete YOLDERİZ'i baştan sona okuduğunu, içerik olarak çok beğendiğini söyleyen Demirkol, "Gazete YOLDERİZ,

özenle, emekle hazırlanmış, dolu dolu bir gazete" diye niteledi. YOLDER Genel Başkanı Özden Polat ile YOLDER Yönetim Kurulu Hasan Yıldız, ziyaretlerinin anısına Demirkol'a YOLDER'in flamasını verdi. Yavuz Demirkol da kaleme aldığı "Ayaş Yollarında Tünelim Kaldı" adlı kitabını imzalayarak Yıldız'a ve Polat'a armağan etti.



YOLDER diyor ki...

Kaçan kaçana...

Bu coğrafya üzerinde rayın bodenle buluşması eskilere dayanır; 19. Yüzyıl'ın ortalarına...

Üç tane yarım asrı geçkin süredir conta tıktıkları yükseliyor rayın bodenle meşk ettiği noktalardan.

Takvimler şimdilerde yeni milenyumun satır başlarını göstermekte... Ülkemizde bir çift raya yapılan yatırımların artması conta tıktıklarının yanına hızlı trenlerin, gözle takibi zor kayboluşlarını da ekledi hayatımıza...

Yollar yenileniyor, yeni projeler ardı ardına ilgi alanlarımızda yer buluyor...

Yol Dairesi, yaz kış yağmur çamur demeden yolları değiştiriyor yeni, yepyeni hatların TCDD haritasında yer bulması için çalışıyor. Akşam iş bitiminde yorgun ve stres yüklü bakışları 720 metrelik bir yeni yol yapabilmenin huzuru yanında kaybolup giderken, hızlı trenlerin her adımının mutluluğu göğsümüzde bir madalya edasıyla duruyor...

Bunlar madalyonun parıltılı bir yüzünün dökümleri... Çevirip bakmak isteyenler için kırıntılardan bir demet var madalyonun diğer yüzünde...

Yol Dairesi bir yandan her takvim yılında Cumhuriyetin yol yenileme rekorlarını kırarken, bir yandan da Cumhuriyet tarihinin personel kaçışları rekorunu kırıyor... İşte adı bizde saklı gencecik bir arkadaşımızın düştüğü karanlığın dışı vurumu...

"Değerli arkadaşlarım, bir çoğunuzla ya bir seminerde ya bir kurs- ta veya çalışırken karşılaştık. İnanın toplam 4,5 yılı aşkın zamandır çalışıyorum ve tüm arkadaşlarımdan gördüğüm yakınlıktan dolayı hepinize çok teşekkür ediyorum... Önümüzdeki 10 gün içinde nasip kısmet olursa eğer yol dairesinden ayrılıyorum. Dolu dolu yaşadığım 4,5 senemde, emeği ve hakkı geçen herkesten tarafıma hakkını helal etmesini istiyorum. Dünya küçük derler, belki bir gün yollarımız bir yerde kesişir. O güne kadar Allah'a emanet olun ..."

Bir diğerinin içinde kalan burukluğunun kısa satırbaşları...

"Çok sevdiğim ama sistemle mücadelede başarısız olduğum TCDD 'ye yakında galiba veda edeceğim. Kısmet olursa TEİAŞ - VAN 'da göreve başlayacağım... Detaylı yazımı daha sonra yazarım saygılar..."

Bir diğerinin feryadı...

"Yol personeli 150 seneden beri eziliyor... Ama kimse sistemi değiştirmeye kalkmadı... Neden? İdareye giren her personel yeniçeri kültürü gibi bir devşirmeden geçirilir, eskiler onlara demiryolculuk ruhunu isteyerek veya istemeyerek enjekte ederdi... Bu enjeksiyonun yapılmasından sonra bu personel ikinci sınıf vatandaş olduğuna inandığı halde iman edercesine TCDD'ye bağlanır, çektiği sıkıntılara rağmen idareye bağlı kalırdı... Şimdi yeni jenerasyon bunu almak istemiyor. Bunu ya ben anlatamıyorum ya da kimse anlamak istemiyor."

Aşağıda ki satırların haklılık payı yok mu?

"Herkes soruyorum; TCDD personel politikasını beğeniyor musunuz? Bir örnek verecek olursam, yurtdışına eğitim için öğrenci yollanıyor ama kurum içinde okuyanlara da bin dereden su getiriliyor. Şimdi susmam mı gerek yoksa haykırmam mı gerek? Sizin takdirinize bırakıyorum..."

Yol Dairesi'nden başka servislere veya başka kurumlara "Hem ağlarım hem giderim" ruh haliyle ayrılanlar günden güne artarken, bu işin yükünü çekenlerin Yol servisini bu derece sevmiş olmaları da göz önüne alındığında etraflıca masaya yatırılıp irdelenmesi, "yola yatırım" yapan bakış açısının personeli için de "insana yatırım" yapması gerekmez mi? Bu kaçışlar neden?

Göz ardı edilemeyecek bu hususu karar vericilerin dikkatine sunmak istiyoruz...

Askerlikle ilgili bir nöbet hikayesi anlatılır:

"Komutan, yaz başlangıcında çevre düzenlemesi yaptırırken kışlanın bahçesindeki bankları da boyatır. Yeni boyandığını fark etmeyenler kurumadan oturduğu ve boyasını çıkarttığı için bir gün sonra bankları yeniden boyatır. 'Boya kuruyana kadar kimse oturmasın' diye uyardığı halde oturanlar olur, boyalar çıkar, banklar birkaç defa daha boyanır... Komutan, son boyamanın ardından önlem olsun diye bankların başına bir nöbetçi diktirir. Aradan zaman geçer, komutan başka bir garnizona tayin olur... Yıllar sonra bir nedenle daha önce görev yaptığı kışlaya gelen eski komutan bir de ne görsün? Bankların başında hala nöbet tutulmakta, nöbetçi bulunmaktadır."

Gişe memuruna yıllar önce duyulan ihtiyacı karşılamak için sağlık durumundan dolayı yıllar öncesinden alınmış bu karara artık ihtiyaç kalmadığını düşünüyoruz. Bu kararın tekrar ele alınıp düzeltilmesini yol personeli olarak istiyoruz.

Görevde yükselme sınavı ertelendi

TCDD Sınav Kurulu'nun kararları gereği 2 Eylül 2012 günü yapılacağı bildirilen Yol Bakım Onarım Müdürü Görevde Yükselme Eğitimi ve Sınavı ertelendi.

Erteleme kararının yol yenileme programının yoğunluğu, sınavın ve eğitimin ileri bir tarihe ertelenmesine yönelik talebinin olması nedeniyle alındığı açıklandı.

TCDD Eğitim ve Öğretim Dairesi Başkanlığı'nın TCDD Genel Müdür Yardımcısı İsa Apaydın imzasıyla yayınlanan duyurusunda, ayrıca üst yapı ve tekniği, demiryolu alt yapısı ve yol tamirati ve ray kaynağı derslerinin müfredatlarının yenilenmesi ve eğitimlerinin aday personele yeniden verilmesi gerektiği dile getirildi.

Bütün bu nedenlerde dolayı eğitim ve sınavın daha sonra belirlenecek bir tarihte uygulanmak üzere ertelenmesinin uygun görüldüğü kaydedildi.



Bu iptalleri bekliyorduk

YOLDER Genel Başkanı Özden Polat, görevde yükselme sınavının iptali ve sonrasında yaşanan gelişmelere ilişkin, "Bu gelişmeleri bekliyorduk" dedi.

Yıllarını demiryoluna vermiş insanların liyakatinin sınavla ölçülemeyeceğini dile

getiren Özden Polat şunları söyledi:

"Birçok arkadaşımız yoğun işinin ardından eviyle, çoluğuyla çocuğuyla ilgilenmeyip ders notlarını çalıştı aylarca. Oysa akadaşlarımıza eğitim veren eğitimcilerde de eksiklik vardı, sınavdaki sorularda da yanlışlar vardı. Bunları dile getirdik. Bu sınavın iptal edileceği belliydi. Sınavın ardından tahmin ettiğimiz gibi sorulardaki yanlışlar da TCDD'nin sitesinde açıklandı. Bu gelişmelerin ardından herkesde, özellikle sınava giren arkadaşlarımızda yeni eğitim ve sınav tarihi beklentisi oluşmuştu."

TCDD yapılan hatayı farketmiş olmalı ki, 2 Eylül 2012 tarihinde yapılacağı duyurulan sınav tarihi de ertelendi. Bir sivil toplum kuruluşu ve TCDD çalışanı olarak gördüğümüz yanlış söyledi, söylemeye de devam edeceğiz."

Ersoy Ankara, Yol Dairesi Başkan Yardımcısı

Jeoloji Mühendisi Ersoy Ankara, TCDD Yönetim Kurulu'nun 04.07.2012 tarih ve 13/163 sayılı kararı ile Yol Dairesi Başkan Yardımcısı olarak atandı.



Ersoy Ankara, 1974 yılında Eskişehir'de doğdu. İlk ve orta öğrenimini Mahmudiye ilçesinde tamamladı. 1991 yılında Demiryolu Meslek Lisesi Yol Bölümü'nden mezun oldu. Aynı yıl, 4. Bölge Müdürlüğü'ne bağlı Divriği Şube 43 Şefliği'nde Yol Sürveyanı olarak göreve baş-

ladı. 1995 yılında Erzincan Kısım 434 Şefi olarak atandı. Bu sırada 2001 yılında Cumhuriyet Üniversitesi Mühendislik Fakültesi Jeoloji Mühendisliği Bölümü'nden mezun oldu. 2006 yılında, Cumhuriyet Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Yüksek Lisans Programı'ndan mezun oldu. 2006 - 2008 yılları arasında ise, Yol Dairesi Başkanlığı emrinde Türkiye'de bir ilk olan Ankara - İstanbul Hızlı Tren Projesi'nin birinci etabını oluş-

turan Ankara - Eskişehir arası Hızlı Tren Projesi'nin yapımında Kontrol Mühendisi olarak görev aldı. Bu çalışmalarında genel olarak projenin kontrollüğünü yapmakla birlikte özellikle TCDD açısından oldukça yeni olan Hızlı Tren altyapı uygulamalarına ilgili personelle birlikte öncülük etti. 2008 yılında Yol Dairesi Başkanlığı Yol Üstyapı Şubesi'nde Şube Müdürü olarak göreve başladı. Bu görevi yürüttüğü sürede, üç yıl üst üste rekor düzeyde gerçekleştirilen yol yenileme çalışmalarında büyük emek harcadı.

YOLDER Genel Başkanı Polat, YHT Bölge Müdürü Tuna Aşkın'ı ziyaret etti

"Tuna Aşkın demiryolcular için tam bir rol model"

YOLDER Genel Başkanı Özden Polat, Yüksek Hızlı Tren (YHT) Bölge Müdürü Tuna Aşkın'ı ziyaret etti. Aşkın'ın 29 yıllık meslek yaşamı boyunca yol sürveyanı, kısım şefi, Şube 21 Şefi, yol müdür yardımcısı, 2. Bölge Yol Müdürü, Yol Dairesi Başkan Yardımcısı, YHT'den sorumlu Bölge Müdür Yardımcısı olarak görev yaptığını hatırlatan Polat, son iki yıldan beri YHT Bölge Müdürlüğü görevini sürdüren Aşkın'ın demiryolcular için tam bir rol model olduğunu söyledi. Özden Polat, ziyareti anısına Tuna Aşkın'a YOLDER'in bir flamasını armağan etti.



Kurum menfaatlari aleyhine olan suç karşısında davanın kurum avukatlarınca takip edilmesi için bölge müdürlüğüne başvurulmalı

Hırsızlık olaylarında neler yapmalıyız?



Hakan VATANDAŞ

Avukat

hakanvatandas@yahoo.com

Yeni bir sayıda yine karşınızdayız. Günden güne büyüyen Derneğimiz ve derneğimiz en güzel meyvelerinden biri olan ve sizlerle iletişim aracımız Gazete Yolderiz ile hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Son zamanlarda artan, ray hırsızlığı, hurda hırsızlığı ve birkaç kere tarafıma da şifahen dile getirilen bazı taşeron firmaların yanlışlıkla(!) kendilerine ait olmayan malları yüklemeye devam etmeleri... Bu gibi durumlarda ne yapmalıyız. Bunları bu hususta ele alacağız.

Hırsızlık 5237 Sayılı Türk Ceza Kanunu'nun 141 ve diğer maddelerinde düzenlenmiştir. Buna göre;

"Hırsızlık

MADDE 141. - (1) Zilyedinin rızası olmadan başkasına ait taşınır bir malı, kendisine veya başkasına bir yarar sağlamak maksadıyla bulunduğu yerden alan kimseye bir yıldan üç yıla kadar hapis cezası verilir.

(2) Ekonomik bir değer taşıyan her türlü enerji de, taşınır mal sayılır.

Nitelikli hırsızlık

MADDE 142. - (1) Hırsızlık suçunun;

a) Kime ait olursa olsun kamu kurum ve kuruluşlarında veya ibadete ayrılmış yerlerde bulunan ya da kamu yararına veya hizmetine tahsis edilen eşya hakkında,

..... İşlenmesi hâlinde, üç yıldan yedi yıla kadar hapis cezasına hükmolunur. Suçun, bu fıkranın (b) bendinde belirtilen surette, beden veya ruh bakımından kendisini savunamayacak durumda olan kimseye karşı işlenmesi halinde, verilecek ceza üçte biri oranına kadar artırılır."

Hükümleri mevcuttur. Yani zilyedin, eşya üzerinde

hâkimiyeti bulunan, yetkisi bulunan kişinin rızası dışında taşınır malın bir yarar amacıyla alınmasıdır.

Burada her ne kadar çalınan mal Devlet Malı olsa da, zilyet de siz çalışanlardır. Taşınır mal olarak da, insan gücüyle taşınabilmesi anlamında değil de bir yerden bir yere götürülebilme anlamındaki taşınırılığı anlamak gerekir.

Bu bağlamda en çok yaşadığımız sorunlardan biri olan ray hırsızlığı olgusu bir suç olup, Türk Ceza Kanunu'nun 142. maddesi anlamında kamu yararına tahsis edilmiş eşya hakkında olduğundan nitelikli hırsızlık kapsamında değerlendirilir.

Burada asıl mesele hırsızlık olayında karşılaştığımızda ne yapmamız gerektiğidir. Sabah mesai ile birlikte yola gittiğimizde, akşamdan kalan rayların olmadığını fark ettiğimizde ne yapmalıyız? Yahut hırsızları suçüstü yakaladık neler yapabiliriz?

5271 Sayılı Ceza Muhakemesi Kanunu'nun İhbar ve Şikâyet başlıklı 158. maddesi şöyledir:

"İHBAR VE ŞİKÂYET

Madde 158 - (1) Suça ilişkin ihbar veya şikâyet, Cumhuriyet Başsavcılığına veya kolluk makamlarına yapılabilir.

(2) Valilik veya kaymakamlığa ya da mahkemeye yapılan ihbar veya şikâyet, ilgili Cumhuriyet Başsavcılığına gönderilir.

(3) Yurt dışında işlenip ülkede takibi gereken suçlar hakkında Türkiye'nin elçilik ve konsolosluklarına da ihbar veya şikâyetle bulunulabilir.

(4) Bir kamu görevinin yürütülmesiyle bağlantılı olarak işlendiği iddia edilen bir suç

nedeniyle, ilgili kurum ve kuruluş idaresine yapılan ihbar veya şikâyet, gecikmeksizin ilgili Cumhuriyet Başsavcılığına gönderilir.

(5) İhbar veya şikâyet yazılı veya tutanağa geçirilmek üzere sözlü olarak yapılabilir.

(6) Yürütülen soruşturma sonucunda kovuşturma evresine geçildikten sonra suçun şikâyetle bağlı olduğunun anlaşılması halinde; mağdur açıkça şikâyetten vazgeçmediği takdirde, yargılamaya devam olunur"

Kanun maddesinden de açıkça belirlendiği üzere, ister yazılı ister sözlü olarak, durum en yakın Polis/Jandarma Karakoluna telefonla bildirilebilir. 155 ve 156 bugün için herkesçe bilinen numaralardır. Polisi aramadı iseniz bile hiyerarşik silsile dahilinde bir üst amirinizi durumdan haberdar etmeniz yeterli. Bunun dışında kolluk kuvvetleri geldiğinde, yahut dosya Savcılığa gittiğinde ifadenize/bilginize başvurulabilir. Ancak burada dikkat edilmesi gereken çok önemli bir hususa değinmeden de geçmeyelim. 5237 Sayılı Türk Ceza Kanunu'nun 279. maddesi kamu görevlisinin suçu bildirmemesi suçunu düzenlemiştir. İlgili Kanun maddesi şöyledir:

"Kamu görevlisinin suçu bildirmemesi

MADDE 279. - (1) Kamu adına soruşturma ve kovuşturmayı gerektiren bir suçun işlendiğini göreviyle bağlantılı olarak öğrenip de yetkili makamlara bildirimde bulunmayı ihmal eden veya bu hususta gecikme gösteren kamu görevlisi, altı aydan iki yıla kadar hapis cezası ile cezalandırılır.

Bu nedenle konu, kendi cezai sorumluluğunuzu da doğurabileceğinden, bildirmemek bir yana gecikmede dahi bulunmamakta fayda vardır.

Suçüstü Yakaladığımız Şahısları Yakalayabilir miyiz?

5271 Sayılı Ceza Muhakemesi Kanunu'nun 90. maddesi şöyledir:

"YAKALAMA VE YAKALANAN KİŞİ HAKKINDA YAPILAN İŞLEMLER

Madde 90 - (1) Aşağıda belirtilen hâllerde, herkes tarafından geçici olarak yakalama yapılabilir:

a) Kişiye suçu işlerken rastlanması.

b) Suçüstü bir fiilden dolayı izlenen kişinin kaçması olasılığının bulunması veya hemen kimliğini belirleme olanağının bulunmaması."

Madde metninden de anlaşılacağı üzere suçüstü durumunda ilgili şahısları yakalayabiliriz.

Ancak hırsızlar çok kişi, yakalamaya kalkışırsak, sonumuz kötü olacak, yine de yakalamak zorunda mıyız? Burada kolluk kuvveti olmadığımızdan hırsız yakalama yükümlülüğümüz yok. Bundan dolayı da bir cezai sorumluluğumuz doğmaz.

Yukarıda değindiğimiz örneğin tam tersini düşünelim. Biz 3 -5 kişi iken hırsız bir kişi yada güçsüz 1-2 çocuk. Bu durumda ne yapmalıyız? Bu durumda eğer ilgili şahısları yakalamışsak, derhal en yakın kolluk birimine haber verip, ilgili şahısları teslim etmeliyiz. Söz konusu şahıslara kötü söz, darp gibi davranışlardan kaçınmaya dikkat ediniz. Suçlu duruma düşülebilir.

Buraya kadar her şey olağan, zaten birçok çalışanın ba-

şına gelmiş ve suç ihbar edilmiş, kollukta ve savcılıkta ifade verilmiştir. Ancak daha sonra kovuşturma aşamasında yani mahkeme sırasında da sürekli çağırılmak, işten güçten kalmak, hatta küçük bir şehirde çalışıyorsak yeni düşmanlar edinmek kimsenin istediği şeyler değildir.

Bu durumda yine davayı biz mi takip edeceğiz diye düşünmeyin. Zira 5271 Sayılı Ceza Muhakemesi Kanun'un 237. maddesi şöyledir:

"KAMU DAVASINA KATILMA

Madde 237 - (1) Mağdur, suçtan zarar gören gerçek ve tüzel kişiler ile malen sorumlu olanlar, ilk derece mahkemesindeki kovuşturma evresinin her aşamasında hüküm verilmeye kadar şikâyetçi olduklarını bildirerek kamu davasına katılabilirler.

(2) Kanun yolu muhakemesinde davaya katılma isteğinde bulunulamaz. Ancak, ilk derece mahkemesinde ileri sürülüp reddolunan veya karara bağlanmayan katılma istekleri, kanun yolu başvurusunda açıkça belirtilmişse incelenip karara bağlanır."

Görüldüğü üzere, tüzel kişiliği haiz olan TCDD Genel Müdürlüğü, dava takiplerini yetkilendirdiği hukuk müşavirleri ve avukatları kanalı ile yapmaktadır. Bu nedenle olayı açığa çıkaran, ihbar eden, ifade veren sizlerin kamu davasına katılma hakkı yoktur. Buradaki katılma duruşmada tanık olarak dinlenme vs. anlamında değildir. Katılan olmasanız bile mahkemece tanık olarak çağırılmanız mümkündür. Değindiğimiz katılma ise, davayı takip etme bir taraf sıfatına sahip olma anlamında ki katılmadır.

Konuyu özetleyecek olursak, herhangi bir suç ile karşılaşıldığında, durum derhal sözlü olarak en yakın kolluk birimine(polis/jandarma karakolu) haber verilir, yani suç ihbar edilir. Aynı zamanda ilk derece amirinizi de sözlü olarak bilgilendirdikten sonra, hiyerarşik silsileye de riaye ederek, durumu izah edip, Kurum menfaatlari aleyhine olan suç karşısında davanın Kurum avukatlarınca takip edilmesi hususunda çalışılan bölge müdürlüğüne dilekçe yazmak yerinde olacaktır.

Yoksa her duruşmaya gidip davayı takip etme yükümlülüğünüz olmadığı gibi böyle bir hakkınız da yoktur.

Saygılarımla...



Görevde yükselme sınavı sonucunda Yol Bakım Onarım Şefliklerine atamaları yapıldı

Yeni görevinizde başarılar dileriz



Abdülcelal Kalfa
Akçakale
662 Yol Bakım Onarım Şefi



Abdülkadir Yıldız
Çetinkaya
425 Yol Bakım Onarım Şefi



Ahmet Onay
Erzurum
451 Yol Bakım Onarım Şefi



Metin Güneş
Aşkale
443 Yol Bakım Onarım Şefi



Sabahattin Tireki
Şarkışla
463 Yol Bakım Onarım Şefi



Salih Pamuk
Karabük
241 Yol Bakım Onarım Şefi



Süleyman Direk
Maden
544 Yol Bakım Onarım Şefi



Taner Türkmen
Horasan
452 Yol Bakım Onarım Şefi



Mehmet Olgun
Ulukışla
631 Yol Bakım Onarım Şefi



Sever Karagüzel
Ceylanpınar
663 Yol Bakım Onarım Şefi

Trenler "yok artık" dedirten bir hızla, 25 kilometre/saat hızla yol alıyordu

Mardin - Şenyurt'ta yol yenileme çalışması



Hasan YILDIZ
KARAMAN



TCDD bünyesinde hız kesmeden devam eden yol yenilemelerine bir yenisi de 6. Bölge'den eklendi. 1912 tarihli "Antika hale gelmiş" Ankara ve Bağdat B tipi malzemeden müteşekkil 24 kilometrelik Şenyurt - Mardin yolu 2 Temmuz 2012 tarihinde yenilenmeye başladı.

Ekip 14 memur, 37 sanatkar işçi, 5 daimi ve 100 geçici işçiden oluşuyor. Ekip arkadaşlarımızdan edindiğimiz bilgiye göre, şu ana kadar çalışmalar programı aksatıl-

madan devam ediyor. Siz bu satırları okuduğunuz sıralarda çalışma planlanan süre gereği bitirilmiş olacak. Yukarıda tırnak içinde belirttiğim gibi, gerçekten antika konumuna gelmiş yolda şu andaki sürat 25 kilometre. Yolu yenilenmesine müteakip sürat 100 km/saat'e yükselecektir ki bu da dört kat artış anlamına gelmektedir.

"Yok artık" diye atılan başlığın altında yatan ise bu antikalık değil hava sıcaklığının en üst seviyede seyretmesi ve

insanların buna rağmen özveriyle çalışmasıdır.

Bazen 60 dereceyi bulan kavurucu sıcak altında yapılan işi düşününce insanın mantığı zorlanmaktadır. Hele bir de buna ray sıcaklığını katarsanız (üstelik çıkan malzeme komple demir malzeme) insanüstü bir çaba ve gayret gerektirir. Onun için "Yok artık, bu kadar da olmaz, olamaz"... Bu bir fedakarlık bu bir üstün gayret, bu bir vatan millet aşkıdır. İşte bunun için bu havada bu gayreti göstermek insana "yok artık" dedirtmektedir.

Son yıllardaki demiryollarında yapılan tüm yeniliklerde en çok gayret ve çabası bulunan Başta Sayın Genel Müdürümüz Süleyman Karaman ve yönetimine, sonra da bu işte emeği geçen işçisinden, memuruna, şefine, amirine, müdürüne kadar her birime alkışlanacak bu başarıda teşekkür ediyor saygılarımı sunuyorum..

Fatih Portakal "Ses'SİZ"i YOLDER için imzaladı



FOX TV'de yayınlanan "Çalar Saat" programıyla kalplere taht kuran Fatih Portakal, ilk kitabı "Ses'SİZ"i okurları için imzaladı. YOLDER Genel Başkanı Özden Polat, Portakal'ın İzmir'de Türkan Saylan Kültür Merkezi'nde düzenlenen imza gününe katıldı. Polat, "Sayın Portakal'a demiryolcuların sorunlarına programında yer verdiği için ayrıca teşekkür ediyoruz" dedi. Özden Polat'ın kendisine armağan ettiği YOLDER flamasını stüdyoya asacağına söz veren gazeteci Fatih Portakal'ın kitabında birbirinden ilginç sekiz öykü yer alıyor. Televizyon programına gelen öykülerden yola çıkarak hazırlanan kitapta gazeteci Fatih Portakal, televizyondaki içtenlikli anlatımını kitaba da taşıyor.

YAŞAMA SEVİNCİ

Ağıt



Sezgin SEVİNÇ
BALIKESİR

19 Ağustos 1908...
01 Şubat 2012...

İki kıta demiryolunun, birbirlerine Kız Kulesi ile selam yolladığı heybetli bir gar binasıdır Haydarpaşa... Bizdir.

Bizdendir.

Taşı toprağı altın
İstanbul'un ilk adımıdır,
tahta bavul, karayelden
esen rüzgar eşliğinde..

Yeşilçam dünyasının en
bilindik demiryolcusudur.

Türkan Sultan'ın doyul-
mayası gözleridir,
Ediz Hun'un bıçkın ba-
kışları...

İstanbul'a adım atıp
hayatını değiştirebilenlerin
son mazisi, değiştiremeyen-
lerin ilk hayal kırıklığı...

Kısa günde memleke-
tin en çok boden gören
makasları, rayları birkaç

zamandır tıkırtıların iyice
azaldığının farkında...

Yıllardır karayoluna
"yukarıdan bakabilen" Sö-
ğütlüçeşme ise artık, batı
mücevirsiz...

İstanbul'u peşinde bira-
kıp gitmenin hazırlığınday-
ken martı sesleri yok artık.

Gemi homurtularına
karişen tren sesleri de...

"Bir çok giden tren,
memnunki yerinden kaç
zaman geçti dönen yok sefe-
rinden..."

Marmaraya, hayali
Osmanlı'ya uzanan boğazın
serin sularını bıçak gibi
kesecek deniz altı geçişine
lafımız yok..

Olsun...

Amma ve lakin...

Bir kıtadan bir kıtaya,
Bir umutdan bin umuda
açılan kapı olan bir başka
Haydarpaşa'da... Ahşap di-
reklerin üzerinde 100 yıldır
göğsünü rüzgara siper eden
iki gözümüz, Haydarpaşa...

Bağrımıza taş basıp
"Bağrının yanıklığını" kül-
lendirmeye alıştırdırken ken-
dimizi...Sen söyle...

"Adı ne" olmadığın mev-
simin?..



Batman'daki YOLDER üyeleri iftar yemeğinde bir araya geldi



Demiryolu Yapım ve İşletim Personeli Dayanışma ve Yardım-
laşma Derneği (YOLDER) üyesi demiryolcular, Batman'da dü-
zenlenen iftar yemeğinde bir araya geldi. YOLDER üyemiz Cahit
Şeker, demiryolcuların geleneksel hale gelen iftar yemeği bulu-
şmalarını önümüzdeki yıllarda da gerçekleştirmeyi arzuladıkla-
rını söyledi.

Ulusal Meslek Standardı Taslağı

Geçen sayıdan devam ediyoruz...

MESLEK PROFİLİ

Görevler, İşlemler ve Başarım Ölçütleri

A
İş Sağlığı ve Güvenliği, Yangın ve Acil Durum Kurallarını Uygulamak
A.1
İş sağlığı ve güvenliği konusundaki yasal ve işyerine ait kuralları uygulamak
A.1.1
İş sağlığı ve güvenliği konusundaki yasal ve işyerine ait kuralları uygulamak
A.1.2
Yapılan işe uygun kurum tarafından temin edilen iş elbiseleri ve kişisel koruyucu donanımı kullanır.
A.1.3
İSG koruma ve müdahale araçlarını uygun ve çalışır şekilde bulundurur.
A.1.4
Yapılan çalışmaya ait uyarı işaret ve levhalarını talimatlar doğrultusunda yerleştirerek ve çalışma sırasında koruyarak iş alanının ve personelinin güvenliğini sağlar.
A.1.5
İş sağlığı ve güvenliği talimatlarıyla belirlenen koruyucu malzemeleri

temin eder
A.1.6
Koruyucu güvenlik malzemelerinin kullanılmasını sağlar
A.2
Risk etmenlerini azaltmak
A.2.1
Risklerin belirlenmesi çalışmalarına katkıda bulunur. Çalışma esnasında karşılaştığı risk etmenleri veya karşılaşılabileceği olası risk etmenlerini belirleyerek rapor eder.
A.2.2
Risk faktörlerinin azaltılmasına yönelik yapılan çalışmalara katılır.
A.3
Tehlike durumunda acil durum prosedürlerini uygulamak
A.3.1
Tehlike durumlarını saptayıp hızlı bir şekilde yok etmek üzere önlem alma çalışmalarına katkıda bulunur.
A.3.2
Anında giderilemeyecek türden tehlike durumlarını amirlerine ve yetkililere veya gereken durumlarda işletme dışında ilgili kurumlara bildirir.
A.3.3
Makinaya/cihaza özel acil durum prosedürlerini uygular.
A.4
Acil çıkış prosedürlerini uygulamak
A.4.1
Acil durumlarda çıkış veya kaçış prosedürlerini uygular.
A.4.2
Acil çıkış veya kaçış ile ilgili deneyimleri ilgililerle ve iş arkadaşlarıyla pay-

laşmak üzere yapılan periyodik çalışmalara ve tatbikatlara katılır.
B
Çevre Koruma Mevzuatı Hükümlerini Yerine Getirmek
B.1
Çevre koruma standart ve yöntemlerini uygulamak
B.1.1
Gerçekleştirilen işlemler ile ilgili çevresel etkilerin doğru bir şekilde saptanması çalışmalarına katılır.
B.1.2
Çevre koruma gereklerine ve uygulamalarına yönelik periyodik eğitimlere katılır.
B.1.3
İş süreçlerinin uygulanması sırasında çevre etkilerini gözler ve zararlı sonuçların önlenmesi çalışmalarına katılır.
B.1.4
Geri dönüşümü mümkün olan atıkların uygun toplama noktalarına atılmasını sağlar.
B.2
Doğal kaynakların tüketiminde tasarruflı hareket etmek
B.2.1
Doğal kaynakları tasarruflı ve verimli bir şekilde kullanır.
B.2.2
Doğal kaynakların daha az ve verimli kullanımı için gerekli tespit ve planlama çalışmalarına katılır.

DEVAMI BİR SONRAKİ SAYIDA



YOLDAN GEÇEN

Saadet ERCİYAS
Gazeteci

Bu sayımızın sayfalarında okuyacağınız gibi üç aylık süreçte bir hayli yol katettik. Van'da, Muş'ta, Edirne'de, Eskişehir'de, Ankara'da, Manisa'da sizlerin sofrasına oturduk, kahvenizi, çayınızı içtik.

Sohbetler sırasında siz bize içinizi döktünüz, biz de "bilinmesi gereken" prensibinden yola çıkarak aktarabildiklerimizi paylaşıyoruz okurlarla.

Katettiğimiz yol boyunca beni en çok etkileyen Van'a ve Muş'a yaptığımız yolculuktu. Malum İzmir Türkiye'nin en batı ucu, Van ise en doğusu.

Aynı ülkenin farklı coğrafyalarında onca farklılık içinde, her yerde aynı olan tek varlık sanırım çocuklardı...Saf, ön yargısız, içtenlikli çocuklar...Çocukluğumuzu geride bıraktıkça ayrılmaların, farklılaşmaların başladığını bir kere daha gördüm bu ziyaretlerde.

Van'da İstasyon İlköğretim Okulu'na giden demiryolcu ailelerin çocukları Elif Hatim (10), İlayda Konaç (8), Meryem Doğa (13) ve Elif Sude Turan (10), Melis Aysan (11), Sude-naz Akıncı (7) ve Muş'ta tanıdığım Enes Akalın (13)'ün gözlerindeki pırıltı unutulacak gibi değildi.Pırıl pırıl zeka, ışıltılı gözler...Heyecanlı, neşeli, öğrenmeye istekli, okumaya meraklı çocuklar.

"Deprem sonrası size psikolojik destek verdiler mi? diyorum. İçlerinde en büyükleri olan, sıcacık gülümlü Meryem Doğa Turan yanıtıyor, "Yok abla, gelmedi" diyor. Sonra aniden, "Abla benim bir kitabım var biliyor musun, ben üniversiteye gidip öğretmen olmak, yazmaya devam etmek istiyorum" diyor. Elif Hatim'in ise gözü sürekli fotoğraf makinesinde.

Depremi de, depremde yaşananları da kamıksamışlar sanki. Gözlerinin önünde depremde ciddi zarar gören ve yıkılmasına karar verilen okul duruyor. Okulun az ötesinde de çatlaklarıyla gar binası... Müdür Yardımcısı Hamit Çelik, 2318 öğrencinin eğitim gördüğü, ikili öğretimin yapıldığı okulun yeni eğitim öğretim yılına yetiyeceğini söylüyor okulun. Bahçeşehir Üniversitesi'nin sponsorluk

desteği verdiğini anlatıyor. Öğrenciler inşaatın biran önce bitmesini ve eskisinden daha sağlam olmasını diliyorlar.

Doğuya yaptığımız ziyarette önümüze çıkan en önemli sorun kuşkusuz "güvenlik" konusu. "İhbar geliyor" diyorlar. "Yolu kontrole gidiyoruz. Bomba var mı yok mu bakıyoruz. Kontrol tamamsa teminat veriyoruz, tren geçiyor" diye anlatıyorlar.

"Siz bomba imha uzmanı mısınız ki; bakınca tanıyorsunuz. eğitim mi aldınız?" diye soruyorum. Van'da da Muş'ta da aynı yanıt veriyorlar. "Eşlerimiz bizi sabah evden çıkarken Allah'a emanet" diyerek uğurlar"...Ve sonra ekliyorlar..."Biz teminat vermezsek tren geçemez, tren geçemezse o daha büyük bir sorun hepimize. O yüzden bakarız, bildiğiniz kadarıyla kontrol ederiz. Güvenlik güçlerinden destek alırız. Tekerler döner."

Duyduklarımız elbette şaşırtıyor bizleri. Vedalaşırken, dilimizden aynı sözler çıkıyor: "Allaha emanet..."

Edirne ve Eskişehir'deki ziyaretlerimizde ise ray hırsızlıkları dile getiriliyor. "Ne yapacağımızı bilemiyoruz" diyor yol personeli. "Hırsızlık yapamı şikayet etsek, yasadaki boşluklardan yararlanıp biz arkamızı dönene kadar saliveriliyorlar. Bu sistem bizi iki arada bir derede bırakıyor. Bir yolu olmalı bunun..."

Eskişehir'de 50 derece ray sıcaklığında, traverslerin üzerinde yürürken genç yol çavuşu Kudrettin Genç, el veriyor. "Ha gayret deyip", poz vagonuna atlıyoruz. Atlamak tabii ki şenlikli oluyor. Sandalyeler indiriliyor balast-

ların üzerine. Eller uzanıyor vagonan. "Hooop", binbir güçlülle vagondayız. Önümüze uzatılan bir bardak çay, 50 derece sığağa karşın iyi geliyor. "Tek isteğimiz gece rahat istirahat edebileceğimiz bir servis vagonu" diyor çalışanlar. YBO Şefi Hakan Koçak, yolda en çok hasretliğin kendilerine koyduğunu anlatıyor. "Kızımı özlüyorum ama onlar yaz tatilindeyken bizim poz zamanımız oluyor görüşmüyoruz" diyor. "Eşlerinize de görüşmüyorsunuz, demiryolcularda boşanma oranı nasıl?" diyorum. Hepsi gülüyor...

"Fazla görüşemediğimiz için kavga etmeye de fırsatımız olmuyor. O yüzden tartışmıyoruz.Bir araya geldiğimizde sorunlarımızı unutmuş oluyoruz. Dolayısıyla bizde boşanma pek yoktur" diyorlar.

Demiryolcuların söylediklerini Van ve Muş'ta gördüğümüz yol arkadaşları da destekliyor aslında. Onlar da eşleri gibi demiryollarına bağlı. Hatta en az onlar kadar demiryolcu. Mutlular mı?

Eşleri eve sağ salim döndüğünde, yorgun da olsalar bir ekmeği bölüştüklerinde, bir kahveyi içtiklerinde deymeyin keyiflerine.

Ne diyelim, teker güvenle dönsün, hepinizin yolu açık olsun...

DEMOK'lular Urla'da iftar yemeğinde buluştu



da olduğu gibi şükür duasıyla başlayan yemeğe katılan DEMOK'lulara teşekkür etti. Demiryolcuların mezunlarını Oxfordlular diye tanımladığı ve askeri bir disiplinle yetiştirildiği Demiryolu Meslek Okulu'nun mezunlarını bir araya getiren iftar yemeğindeki sema ve kına gecesi gösterisi de büyük alkış aldı.

1942 yılında Ankara'da açılan ve 1996 yılında eğitimine son verilen DEMOK, 4 bin 294 yakın mezun verdi. Birbirlerine bağlılıklarıyla bilinen DEMOK'luların çoğu TCDD'nin üst kademelerinde yönetici olarak çalıştı. Anılarını tazelemekten mutlu olduklarını belirten DEMOK mezunları bir sonraki yıl yeniden bir araya gelmek üzere sözleşti.

Demiryolu Meslek Okulu Mezunları Derneği (DEMOK) İzmir Şubesi geleneksel iftar yemeği Urla'daki TCDD Personel Eğitim ve Dinlenme Tesisleri'nde düzenlendi.

Eski mezunları aileleriyle birlikte buluşturan iftar yemeğine 100'e yakın konuk katıldı.

DEMOK İzmir Şube Başkanı İbrahim Saldır, tıpkı okulların-



Yazın tadı TCDD Urla Tesisleri'nde çıkar



İzmir'e 20 kilometre uzaklıktaki TCDD Urla Personel Eğitim ve Dinlenme Tesisleri, size harika bir yaz tatili vaat ediyor. Muhteşem deniz manzarası karşısında yılın yorgunluğunu atacağınız, ailenizle, çocuklarınızla ve dostlarınızla birlikte olacağınız tesisler, Türkiye'nin her yerinden gelen demiryolculara ve günübirlik tatilcilere hizmet veriyor.

Tesis Müdürü Mustafa Avdan, Haziran ayından başlayarak misafir kabul ettikleri kampta 12 günlük dokuz dönem bulunduğunu ve kampın Eylül ayı sonuna kadar açık olduğunu söylüyor. Sezon öncesi Van'dan gelen depremzedelerin konakladığı 37 dönümlük bir arazi üzerine kurulu olan TCDD Urla Eğitim ve Dinlenme Tesisleri, yaklaşık 500 kişi kapasiteye sahip. Tesiste bir oda bir salon şeklinde, 88 kabin bulunuyor. Mustafa Avdan, konumu, sakinliği, temiz havası, İzmir'e yakınlığı



ve denizinin güzelliği nedeniyle yıl boyunca demiryolcular dışında dinlenme tesisi olmayan diğer kamu kuruluşlarının personeline de hizmet verdiklerini anlatıyor. Avdan, "İzmir Limanına gelen gemilerdeki turist de tesislerimizi öğrendi. Özellikle Alman ve İtalyan turistler de tesisimize sıkça geliyor" diyor.

Yılda yaklaşık 30 bin kişinin yararlanabildiği kampta hepsi deniz manzaralı 500 kişilik gazino ve yemek salonu, ızgara çeşitlerinin bulunduğu 80 kişilik Vagon Alakart Restoran, 80 - 100 kişinin

yararlanabildiği Tanju Okan Gazino ve Çay Bahçesi ile bir de disko bulunuyor.

Fiyatlar cazip

Hafta içi üç gün profesyonel eğitmenler eşliğinde plaj yapılılabilen, basketbol sahası ve pinpon masası bulunan, güvenli plajı, güler yüzlü personeliyle gün boyu keyifli vakit geçirebileceğiniz tesis tam bir tatil köyü havasında.

TCDD Urla Eğitim ve Dinlenme Tesisleri'nin ücretleri ise dışarıdaki tesislerle kıyaslanmayacak kadar ekonomik. Tesis Müdürü Avdan, "Alakart restoranda, gazinomuzda ve büfede yiyecek içecek fiyatlar dışarıdan yaklaşık yüzde 30 dolayında daha ucuz" diyor.

Tam pansiyon olarak günde üç öğün yemek yiyebileceğiniz, klimalı odalarda kalabileceğiniz tesisin kişi başı ücreti 35 TL. Tesisten yararlanmak için sezon öncesi TCDD'nin www.tcdd.gov.tr alan adlı kurumsal web sitesi üzerinden kaydınızı yaptırmamız yeterli...



Urla Kampı'nın plajındaki kaydırak çocukların gün boyu en çok tercih ettiği yerlerden birisi oluyor.



YOLDER Genel Başkanı Özden Polat, Tesis Müdürü Selçuk Yol Bakım Onarım Şefi ve YOLDER üyesi Mustafa Avdan'a yaptığı ziyarette derneğin flamasını hediye etti, çalışmalarında başarılar diledi.



TCDD'nin kent merkezine yakınlığı nedeniyle büyük ilgi gören Urla Tesisleri'nden günübirlik de yararlanma olanağına var.