

Demiryolları gelişirken psikolojimiz bozuluyor



■ Yapılan yatırımlarla Devlet Demiryollarında Cumhuriyet tarihinin rekorları kırılıp teknolojik açıdan yatırımlar sürerken yoğun iş koşulları, kurumdaki personeli bezdiren kimi uygulamalar demiryolcuların psikolojisini bozuluyor.

■ Devlet Demiryolları, insan hatalarından kaynaklanan bu sorunları gidermek, özellikle de kazaları önlemek için yeni bir uygulama başlattı. Kuruma psikolog alındı. TCDD personelinin yaşamına dokunmalarını sağlamak, onları dinleyerek sorunlara çözüm bulunması amaçlandı.



Kurtalan'daki yenileme 1945'den bu yana ilk...

■ Diyarbakır-Kurtalan arasında gerçekleştirilen yol yenileme çalışmaları Aralık ayı sonuna kadar tamamlanacak. Yol yenileme bittiğinde bölgede çalışan yük ve yolcu trenlerini hızları da artacak.
Haber ve fotoğraflar sayfa 8-9-10-11'de

Şura'da Bakan Yıldırım'dan demiryolculara selam

■ "Herkes İçin Ulaşım ve Hızlı Erişim" temasıyla düzenlenen 11. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Şurası, yerli ve yabancı uzman ve akademisyenlerin katılımıyla 5 - 7 Eylül 2013 tarihleri arasında İstanbul Kongre Merkezi'nde gerçekleştirildi.

YOLDER Genel Başkanı Özden Polat, YOLDER Üyesi İbrahim Alper Yalçın, Yaşar Diclelioğlu şuraya katılarak TCDD'nin 2023 ve 2035 vizyonuna ilişkin bilgi edindiler. YOLDER üyeleri son gün yapılan toplantıda da görüşlerini paylaştılar.
Haberi Sayfa 4 ve 5'te



Bakan Binali Yıldırım

Haydarpaşa'da hüznün zamanı



Arka Sayfa'da

Söyleşi: Adem Kayış

■ TCDD Genel Müdür Yardımcısı Adem Kayış, demiryollarındaki yeni uygulamalar ve 32 yıldır severek yaptığı mesleğine ilişkin sorularımızı içtenlikle yanıtladı. Sıcak bir söyleşi.
Sayfa 16-17'de

UÇMS İzmir Genel Kurulu

■ Memur Sendikaları Konfederasyonu'na bağlı Ulaştırma Çalışanları Memur Sendikası (UÇMS) İzmir Şubesi 4. Olağan Genel Kurulu toplandı. Genel kurulda yönetim güven tazeledi.
Sayfa 24'te

YOLDER'den TCDD 5. Bölge ziyareti



■ YOLDER Yönetim Kurulu Başkanı Polat, YOLDER Yönetim Kurulu Üyeleri Mahmut Civan, Mehmet Sarive Ferit Akalın ile birlikte Malatya'da TCDD 5. Bölge Müdürü Üzeyir Ülker'i ziyaret etti. Polat, ziyaret sırasında 5. Bölge'ye bağlı işyerleriyle görevli personelin özelde ve genelde yaşadığı sorunları Ülker'le paylaştı.

Haberi Sayfa 6-7'de

Hemzemin geçit kazaları artık tarihe karışacak

■ Özden Polat'ın; "4x10⁹ Euro ciro hedefi ve demiryolcular" başlıklı yazısı **Sayfa 2'de...**



Haberi Sayfa 3'te

■ TCDD 5. Bölge'den Mahmut Yetkin'in "Ekip ruhu" başlıklı yazısı **Sayfa 11'de...**



4x10⁹ Euro ciro hedefi ve demiryolcular

• Özden POLAT
ozdenpolat1965@gmail.com

ÖZDEN

Son yıllarda hatlarımızda yapılan yenilemeler, yeni konvansiyonel hatların ve yüksek hızlı tren hatlarının halkımızın hizmetine sunulması biz demiryolcuları gururlandırmakta halkımızı sevindirmektedir. Neredeyse hattın her tarafında şantiyeler olmasına karşın tren işletmeciliği de mümkün mertebe aksatılmadan yürütülmeye çalışılmaktadır. Maksadımız; her ne olursa olsun **teker her koşulda dönsün**.

Yaklaşık 5 yıldır faaliyette olan YOLDER'deki görevim nedeniyle şebekemizin her yanına gidip her kademededen yol'cuyla birebir görüşme imkanım oldu. Bu satırlarda, görüşmelerimizdeki önemli bir noktaya dikkat çekmek görevim; ne de olsa YOLDER'in misyonu, üyeleriyle Kurum arasında köprü olmak.

Gerçekten de TCDD çok hızlı bir değişim yaşamakta. Bazı hızlı değişim zamanlarında kurumsal aidiyet kurumların ayakta kalabilmesi için hayati önem taşımaktadır. Kurumsal aidiyet; kurumlara bu gibi durumlarda güç, enerji ve güven verir. Bu hızlı değişimin çalışanlar açısından yönetilmesi de yatırımlar kadar önemlidir.

Ancak görüştüğüm arkadaşların önemli bir çoğunluğu ne yazık ki, bu duyguyu paylaşmamakta. Sadece görevini yapmış olmakla yetinme duygusu, bizim büyük hedeflere ulaşmamızın önündeki en büyük engel gibi görünmektedir.

Tek tek yaşanan örnekler yerine genel olarak;

- Kurumsal kültürün oluşmaması
- Kurallara bağlılığın esnetilmiş olması, (Hala asaleten atama şartlarını taşımayanların vekaleten görevlendirilmeleri)
- Standartların henüz oturtulmaması, sembollerin karışması vs.
- Çalışanların yeterince takdir edilmemeleri

Noksanlıklar içinde işlerin yürütülmesi, büyük ölçüde sorumluluk ve risk alabilen yöneticilere bağlıdır. Bir olumsuzluk halinde bu kişilerin tenkit edilmeleri iş'e yaklaşımını değiştirmekte ve bu kişiler ister istemez kendini geriye çekmektedir. Genellikle ve özellikle kurumsal değişim zamanlarında, yönetim için yıkıcı duyguların farkında olmak ve onları bertaraf etmek kaçınılmazdır.

Önümüzdeki sayıda sosyolojik veya psikolojik araştırma yapıp verileri ortaya koyma gücümüz henüz olmasa da; üyelerimizin sadece şu sorulara verdiği cevapları yayınlamayı ümit ediyoruz.

• Kurumum benim için çok önemli ve ben kurumuma güçlü bir şekilde bağlıyım ve bu bağlılığımdan ötürü kendimi mutlu hissediyorum.

• Kurumum da beni önemli bir değer olarak görüyor ve ben bunu hissediyorum.

• Başarılı çalışma yaptığımda engellenmediğimi, psikolojik tacize uğramadığımı ve benim dışımdakilere "kayırmacılık" yapılmadığını hissetmekteyim.

• Kurumumun geleceğini, vizyonunu ve benim bu kurumdaki misyonumu gayet iyi ve olumlu görüyorum.

• Sıkıntılı ve problemli olduğum zamanlarda kurumumun benim yanımda olduğunu görüyorum ve bundan büyük bir zevk alıyorum; bu duygu performansımı olumlu yönde etkilemektedir.

• Takdire şayan çalışmalar herkes tarafından övülmektedir.

• Kurumumda ne zaman bir düşüncemi belirtmek istesem mutlaka bir muhatap bulabilmekteyim,

• Ben kurumda olmadığım eksikliğim hissedilmektedir.

Yapılan hesaplamalara göre yıllık 4 milyar Euro ciro ile TCDD zarardan kurtulacak.

Bu hedefe ulaşmak çok da zor değil. Bazı teknik noksanlıkların tamamlanmasıyla yatırımlarımız amacına ulaşacaktır. Ama en az yatırımlar kadar önemli olan bir başka konu da, demiryolcuların bu hedefe odaklanması ve alınterini döktüğü kurumuna inanmasıdır. İnanıyorum ki, bunun yolu da çalışanlarda aidiyet duygusunun geliştirilmesine yönelik kurumsal çalışmalar ve kararlar olacaktır.

Saygılarımla.

YOLDER, yeniden yapılanma komisyonu çalışmalarında



STK'lar bilgilendirildi

6461 sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkındaki Kanun gereği TCDD Taşımacılık A.Ş.'nin kurulması ile TCDD'nin yeniden yapılandırılmasına yönelik hazırlık çalışmaları sürüyor.

TCDD Genel Müdürlüğü bünyesinde oluşturulan "Yeniden

Yapılanma Komisyonu" da çalışmalarını sürdürüyor. Komisyon, 25 Haziran 2013 günü TCDD Genel Müdürlüğü Büyük Toplantı Salonunda sivil toplum kuruluşları ile bir araya gelerek görüş alışverişinde bulundu.

Demiryolu Yapım ve İşletim Personeli Dayanışma ve

Yardımlaşma Derneği (YOLDER) Genel Başkanı Özden Polat da toplantıya katılan sivil toplum kuruluşu temsilcileri arasında yer aldı.

Polat, TCDD yol yapım ve işletim personelinin yapılanmadan beklentilerini ve düşüncelerini dile getirdi.

Dr. Yılmaz Argüden: Gönüllüleri yönetmek çok zor iştir

ARGE Danışmanlık Yönetim Kurulu Başkanı Dr. Yılmaz Argüden, Ege Sanayici ve İşadamları Derneği'nin (ESİAD) düzenlediği "AB sürecinde gönüllü kuruluşlar ve iyi yönetim" konulu toplantının konuşmacı konugu oldu.

Çok sayıda sivil toplum örgütü temsilcisini ESİAD üyeleriyle buluşturan toplantıya Demiryolu Yapım ve İşletim Personeli Yardımlaşma ve Dayanışma Derneği (YOLDER) Genel Başkanı Özden Polat da katıldı.

Aynı zamanda Özel Sektör Gönüllüler Derneği Başkan Yardımcısı da olan Dr. Yılmaz Argüden, konuşmasında sivil toplum yöneticiliği deneyimlerinden hareketle iyi yönetim örneklerini ele aldı.

Sürdürülebilir ve iyi yönetişimin toplumsal yaşamda kamu sektörü, özel sektör, gönüllü kuruluşlar ve kişiler düzeyinde gerçekleştiğini anlatan Dr. Argüden, toplumsal olarak her zaman kanunlara ve hukuk kurallarına, etik kurallara uymak gerektiğine, bunda her türlü kurumun sorumluluğu bulunduğuna dikkat çekti.

Kurumsal sosyal sorumluluk alanında gelişmelerin toplumun gücü ve gelişmişliğiyle doğru orantılı olduğunu vurgulayan Dr. Yılmaz Argüden, "Kuruluşlar, kendi misyonuyla ilgili toplumsal sorumluluk konularında daha etkin ve başarılı olurlar" dedi.

Sivil toplum kuruluşlarını yönetmenin şirket yönetmekten daha zor olduğunu vurgulayan Dr. Argüden, "Gönüllüleri yönetmek çok zor iştir" diyerek sözlerini şöyle sürdürdü:

"Sivil toplum kuruluşlarında gönüllü katılım esastır, bireyler zorlanamazlar. Sivil toplum kuruluşları hukuk düzenimizin dışında kalamazlar.

Sivil toplum kuruluşları, bireyleri ortak hedefler doğrultusunda örgütler. Gönüllü kuruluşlar arasında iletişim ve işbirliği zayıftır, güven ortamı eksikliği vardır.

Gönüllü kuruluşların içinde bulunduğu ortam değişiyor. Devlet – sivil toplum işbirliğinin geliştirilmesi gerekiyor."



Dr. Yılmaz Argüden, toplantının sonunda konukların sorularını da yanıtladı. YOLDER Genel Başkanı Özden Polat, deneyimlerini paylaşan Dr. Argüden'e teşekkür etti.

Temmuz ayında çıkarılan yönetmeliğin hazırlık aşamasında YOLDER de görüş bildirerek katkı sunmuştu

Hemzemin geçit kazaları tarihe karışacak

“Demiryolu Hemzemin Geçitlerinde Alınacak Tedbirler ve Uygulama Esasları Hakkında Yönetmelik” 3 Temmuz 2013 tarihli ve 28696 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girdi. Yönetmeliğe göre, yeni yollarda kesinlikle hemzemin geçit yapılmayacak. Tren hızlarının saatte 160 kilometreyi aştığı yerlerde hemzemin geçit kurulamayacak.

Demiryolu hemzemin geçitlerinde alınacak önlemleri ve uygulama esaslarını düzenleyen yönetmelik yaşama geçirilirse, can ve mal kayıplarına yol açan hemzemin geçit kazaları tarihe karışacak.

Demiryolu Yapım ve İşletim Personeli Yardımlaşma ve Dayanışma Derneği (YOLDER) Genel Başkanı Özden Polat, “Demiryolu ve karayolu trafik güvenliğinin sağlanmasını amaçlayan bu yönetmeliğin çıkarılmış olmasından memnunuz. YOLDER olarak yönetmeliğin hazırlanmasına katkımızdan dolayı da gururluyuz” dedi.

Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun’un yürürlüğe girmesinin ardından hemzemin geçit sorununa çözüm getirmesi beklenen yönetmelik de yayımlandı.

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü’nce hazırlanan “Demiryolu Hemzemin Geçitlerinde Alınacak Tedbirler ve Uygulama Esasları Hakkında Yönetmelik” 3 Temmuz 2013 tarihli ve 28696 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girdi.

Yönetmeliğin amacı, “Demiryolu hemzemin geçitlerinde demiryolu ve karayolu trafiğinin düzeninin ve güvenliğinin sağlanması” olarak tanımlandı. Yönetmelikle demiryolu hemzemin geçitlerinin ve bunlara ait koruma sistemlerinin yapımına, bakımına, işletilmesine ve işaretlemesine ilişkin standartları, usul ve esasları, ilgililerin yetki ve sorumlulukları da belirlendi.

Yönetmeliğe göre, yeni yollarda kesinlikle hemzemin geçit yapılmayacak. Tren hızlarının saatte 160 kilometreyi aştığı yerlerde hemzemin geçit kurulamayacak. İki demiryolu hemzemin geçidi arasındaki en az mesafe

yerleşim yeri dışında 5000 metre, yerleşim yerlerinde 1000 metreden az olamayacak. Bu mesafelerde ikinci bir demiryolu hemzemin geçidi açılmayacak.

Hemzemin geçit koruma sistemleriyle genel fiziki standartların tanımlandığı yönetmelikte demiryolu hemzemin geçitlerinde kurulacak koruma sistemlerinin özellikleri de belirtildi. Yerleşim merkezlerindeki hemzemin geçitlerde yayaların ve engelli vatandaşların rahatça geçişini sağlamak için geçidin her iki tarafında en az 100 santimetre genişliğinde yaya yolu yapımının öngörüldüğü yönetmelikte, seyir sıklıklarının belirlenmesi için uygulanacak yöntemler sıralandı.

Uygun olmayan hemzemin geçitler kapatılacak

Var olan demiryolu hemzemin geçitleri, yönetmeliğin yürürlüğe girdiği tarihten itibaren üç yıl içerisinde Devlet Demiryolları (TCDD) tarafından yönetmeliğe uygun hale getirilecek. Bu sürenin sonunda ve ayrıca zamanla özellikleri ve stan-



Yönetmeliğe göre, yeni yollarda kesinlikle hemzemin geçit yapılmayacak. (Fotoğraflar: Hüseyin Erciyas)

dartları değişen demiryolu hemzemin geçitlerden yönetmelikte belirtilen şartlara altı ay içinde uygun hale getirilmeyenler ilgili valilikler tarafından kapatılacak.

YOLDER de katkılı oldu

Demiryolu Yapım ve İşletim Personeli Yardımlaşma ve Dayanışma Derneği (YOLDER) Genel Başkanı Özden Polat, “Demiryolu Hemzemin Geçitlerinde Alınacak Tedbirler ve Uygulama Esasları Hakkında Yönetmelik”in bu alanda belirledikleri ve anlatmaya çalıştıkları yasal mevzuat eksikliğini giderdiğini söyledi.

Yönetmelikle hemzemin geçitlerde ve koruma sistemlerinde standartlar ve kurallar getirilerek demiryolu ve karayolu trafik güvenliğinin, böylelikle can ve mal güvenliği sağlanmasının amaçlandığını vurgulayan Polat, şu görüşleri dile getirdi:

“Yönetmelikle getirilen standartlar uluslararası kabul ve normlardadır. Tüm sorumluluk karayolunun bağlı olduğu kurum ve kuruluşlara verilmektedir. Bu yönetmelik gereği halen mevcut hemzemin geçitlerin çok büyük bir bölümü kapatılacak ve yerlerine alt/üst geçitler yapılacak. Kamera ile izleme sistemleri ile daha etkin bir kontrol ve denetim yapılacak. Ve tüm bunlar için üç yıllık bir geçiş süresi konulmuş. Üç yıl içerisinde inşaatlar tamamlandıktan sonra hemzemin geçit kazaları tarihe karışacak.

YOLDER olarak toplumsal sorumluluk anlayışımız gereği biz bu yönetmeliğin çıkarılmış olmasından memnunuz. Ayrıca bu çalışmada katkımızdan dolayı da gururluyuz.”

11. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Şurası'nda Türkiye'nin 2035 yol haritası çizildi

Bakan Yıldırım'dan demiryolculara selam



11. Ulaştırma Şurası'nın kapanışında konuşan Ulaştırma, Haberleşme ve Denizcilik Bakanı Binali Yıldırım, ulaşım ailesine teşekkür ederken demiryolcuları gururlandıran bir teşekkür konuşması yaptı. Bakan Yıldırım, "Bizde bireysel başarı yok. Bizde ekip başarısı var. Takım oyunu var. Bugünlere gelişimizin arkasında amatörce heyecanla çalışan, gece gündüz demeden hat boylarında, dağ başlarında ve bilgisayar başlarında ülkemizin insanımızın ulaşılır erişilir hale gelmesi için çalışan 100 bin kişilik ulaşım ailesinin iletişim ailesinin büyük bir payı var" dedi. Bakanın teşekkürü demiryolcuları onurlandırdı.

"Herkes için Ulaşım ve Hızlı Erişim" temasıyla düzenlenen 11. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Şurası, yerli ve yabancı uzman ve akademisyenlerin katılımıyla 5-7 Eylül 2013 tarihleri arasında İstanbul Kongre Merkezi'nde gerçekleştirildi.

5 Eylül Perşembe günü Cumhurbaşkanı Abdullah Gül, Ulaştırma Denizcilik ve

Haberleşme Bakanı Binali Yıldırım, Gümrük ve Ticaret Bakanı Hayati Yazıcı, Milli Savunma Bakanı İsmet Yılmaz, Sağlık Bakanı Mehmet Müezzinoğlu, Eski İçişleri Bakanı İdris Naim Şahin, bakanlık yetkilileri ve çok sayıda davetlinin katılımı ile açılışı gerçekleşen 11. Ulaştırma Şurası 7 Eylül günü Ulaştırma Denizcilik Bakanı Binali Yıldırım'ın gerçekleştirdiği kapanış konuşması ile sona erdi.

Üç günlük şura süresince Karayolu, Demiryolu, Havacılık ve Uzay Teknolojileri, Denizcilik, Haberleşme, Kentiçi Ulaşım ve Boru Hatları konularında eş zamanlı olarak paneller düzenlendi. Sektörlerin mevcut durumu ve 2023 hedefleri doğrultusunda gerçekleştirilecek çalışmalar ele alınarak, yeni hedefler belirlendi.

6 bin sektör temsilcisinin bulunduğu şura süresince kara, hava, deniz, demiryolları ve iletişim teknolojilerinde etkinlik gösteren kurum ve kuruluşlar da İstanbul Kongre Merkezi'nde açtıkları standlarda sektörlerindeki yenilikleri paylaştı. Şura'da

2023 ulaştırma hedeflerinde çitanın yükseldiği gözlenirken, Türkiye'nin ulaştırma alanındaki 2035 yol haritası da sektör temsilcileriyle paylaşıldı.

Demiryolları toplantısı Marmaray'da

TCDD'nin tüm üst düzey yetkililerinin de katıldığı Şura'da demiryollarının mevcut durumu, sorunlar, serbestleşmenin avantaj ve dezavantajları, 2023 hedeflerinde TCDD'nin ulaştığı nokta ve 2035 vizyonu Kongre Merkezi'nde Marmaray Salonu'nda ele alındı.

Şura'da TCDD Genel Müdürü Süleyman Karaman, "Demiryolu Taşımacılığı ve Etkileri", konulu bildirisini sundu.

Demiryolu Düzenleme Genel Müdürü Erol Çıtak "Demiryolu Sektöründe Yapılan Yasal Düzenlemeler ve Beklentiler", TCDD Genel Müdür Yardımcısı İsa Apaydın "Demiryolu Sektöründe Mesleki Yeterlikler", Karabük Üniversitesi Mühendislik Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Erol Arcaklıoğlu Yükseköğretimde



İstanbul Kongre Merkezi'ndeki 11. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Şurası, 5-7 Eylül 2013 tarihleri arasında gerçekleştirildi.



YOLDER Genel Başkanı Özden Polat, YOLDER Üyesi İbrahim Alper Yalçın, Yaşar Diclelioğlu şuraya katılarak TCDD'nin 2023 ve 2035 vizyonuna ilişkin bilgi edindiler. YOLDER üyeleri son gün yapılan toplantıda da görüşlerini paylaştılar. (Fotoğraflar: Hüseyin Erciyas)



Süleyman Karaman
TCDD Genel Müdürü



İsa Apaydın
TCDD Genel Müdür Yardımcısı



Demiryolu Eğitimi, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'ndan Bakan Danışmanı Adnan Ekinci "Hemzemin Geçit Sistemleri" ve Marmaray Proje Müdürü Tetsuro Matsukubo "Marmaray Projesi"ne ilişkin sunumlarını paylaştılar.

Bakan'dan teşekkür

11. Ulaştırma ve Haberleşme Şurası'nın kapanışında konuşan Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Binali Yıldırım 14 yabancı Bakan ile 10 Bakan Yardımcısı'nın ve çok sayıda konunun Şura'ya katıldığını vurgulayarak, bu birliktelikten karşılıklı işbirliği yapma imkanla-

rının doğduğunu kaydetti.

Türkiye'nin bugün erişilen ulaşılan bir ülke haline geldiğini belirten Bakan Yıldırım, "Ancak bu bir başlangıçtır. Bu şura ile birlikte Türkiye'nin bölgede hatırı sayılır bir ülke haline gelmesi 10 büyük ekonomi içinde yer almasının gereği olan alt yapısının hedefleri belirlendi" diye konuştu. Yapılan tüm çalışmaların bir ekip işi olduğuna dikkat çeken Binali Yıldırım, ulaşım ailesine teşekkür de etti.

Bakan Yıldırım, sözlerini şöyle sürdürdü: "Bizde bireysel başarı yok. Bizde ekip başarısı var. Takım oyunu var. Bugünlere gelişimizin arkasında amatörce heyecanla

çalışan, gece gündüz demeden hat boylarında, dağ başlarında ve bilgisayar başlarında ülkemizin insanımızın ulaşılır erişilir hale gelmesi için çalışan 100 bin kişilik ulaşım ailesinin iletişim ailesinin büyük bir payı var."

Demiryollarının hedefleri

Şurada 2035 yılının demiryolları için şu hedefler konuldu:

1-2023-2035 yılları arasında 6 bin kilometre yeni demiryolu ağı yaparak toplam demiryolu ağının 31 bin km'ye çıkartılması.

2-60 milyon nüfusun olduğu 15 ilde hızlı ve yüksek hızlı tren bağlantısının gerçekleştirilmesi.

3- Yüksek teknoloji altyapısı-

na sahip demiryolu sanayisinin tamamlanması, yerli üretimin en üst seviyeye çıkarılması ve demiryolu ürünlerinin dünyaya pazarlanması.

4- Demiryolu ağının diğer ulaştırma sistemleri ile entegrasyonunu sağlayacak şekilde akıllı ulaşım altyapıları ve sistemleri geliştirilmesi.

5- Uluslararası kombine taşımacılık ve hızlı tedarik zinciri yönetiminin kurulması ve yaygınlaştırılması.

6- Demiryolu araştırması, eğitim ve sertifikasyon konusunda dünyada söz sahibi olunması,

7- Boğazlar ve Körfez geçişlerinde demiryolu hat ve bağlantıla-

rının tamamlanarak Asya-Avrupa- Afrika kıtaları arasında önemli bir demiryolu koridoru haline gelmesi.

8- Demiryolu ulaştırması faaliyetlerinin düzenlenmesi ile ilgili yasal ve yapısal mevzuatın uluslararası ve AB mevzuatları paralelinde güncellenmesi.

9- Demiryolu ağının diğer ulaştırma modları ile entegrasyonunu sağlayacak şekilde akıllı ulaşım altyapıları ve sistemleri ile donatılması.

10- Demiryolu yük taşımacılığında yüzde 20'ye, yolcu taşımacılığında ise yüzde 15'e ulaşılması hedefleniyor.

Demiryollarında 2023 hedefi 25 bin kilometre

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Binali Yıldırım, ana teması "Herkes için Ulaşım ve Hızlı Erişim" olarak belirlenen 11. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Şurası'nın sonuç bildirgesini düzenlenen basın toplantısıyla kamuoyuna açıkladı.

Bakan Yıldırım, şurada Türkiye'nin 2003'te ulaştırma ve bilişim alanında hangi konumda olacağını ve 2023 hedefleri ve 2035 vizyonunun net şekilde ortaya konulduğunu söyledi.

Bakanlığın 2023 hedefleri hakkında bilgi veren Binali Yıldırım, 10 yıl önce bakanlığın kamu yatırımlarındaki payının yüzde 18 olduğunu, bugün ise bu rakamın yüzde 43'e çıktığına dikkat çekti.

Bakanlığın kamu yatırımları içindeki payını 2023'te yüzde 50'ye çıkarmayı hedef-



lediklerini vurgulayan Yıldırım, kalkınan, gelişen Türkiye'nin altyapı yatırımlarındaki payının artarak süreceğini kaydetti.

Demiryolu hedefi: 25 bin kilometre

Türkiye'nin kendi dönemlerinde Yüksek Hızlı Tren (YHT) ile tanıştığını belirten Yıldırım, şunları söyledi:

"2003'te 10 bin 959 kilometre demiryolu ağı vardı.

2012'de 12 bin 8 kilometre oldu, 2023'te ise 25 bin kilometre demiryolu ağı olacak. Türkiye'de 10 yıl önce YHT yoktu, bugün 888 kilometre yeni YHT hattımız var. 2023'te ise 13 bin kilometre YHT hattı hedefliyoruz. Yine asırlardır el değmeyen bakımı yapılmayan demiryollarını yeniledik, sinyalsiz, elektrifikasyonsuz hatları elektrikli ve sinyalli hale getirdik. 10 yıl önce 2002 yılında 38 km yol yenilemesi yapılabiliyordu, 2012 yılında 747 kilometre demiryolu yeniledik. 10 yıl sonra ise tüm yollar yenilenmiş olacak."

Elektrikli ve sinyalli hat uzunluğunda 2023 yılında 8'er bin kilometre hedefine ulaşacağını belirten Yıldırım, 10 yıl içinde demiryollarıyla taşınan yolcu oranının artırılmasının hedeflendiğini belirtti.



Şura'da Piri Reis'in balmumundan heykelinin yer aldığı bölüm en çok ilgi çeken alanlardan oldu. Elinde 500. yılı kutlanan dünyaca ünlü haritası olan Koca Reis'in heykeli, şura boyunca anı fotoğrafı çektirenlerin ilk adresi oldu.

İlk durağı Malatya olan YOLDER Yönetim Kurulu Başkanı Polat, Diyarbakır ve Batman'daki çalışmaları izledi

YOLDER'den TCDD 5. Bölge ziyareti

12 ilin yer aldığı 5. Bölge'ye ziyaret gerçekleştiren YOLDER Yönetim Kurulu Başkanı Özden Polat, Bölge Müdürü Üzeyir Ülker'le görüşerek, üyelerden gelen istek ve talepleri bir dosya olarak iletti. Ülker, bir dönem terör nedeniyle büyük sıkıntıların yaşandığı bölgede öncelikle personelin yaşamına dokunacak, motivasyonu arttıracak çalışmalar yaptıklarını dile getirdi. "Bölge numaramız 5'tir ama kalitemiz 1'dir" dedi.

Merkezi İzmir'de bulunan Demiryolu Yapım ve İşletim Personeli Dayanışma ve Yardımlaşma Derneği (YOLDER) Yönetim Kurulu Başkanı Özden Polat, Malatya'da TCDD 5. Bölge Müdürlüğü'ne üç günlük bir ziyaret gerçekleştirdi.

TCDD 5. Bölge Müdürü Üzeyir Ülker'i ziyarette Polat'ın yanı sıra YOLDER Yönetim Kurulu Üyeleri Mahmut Civan ve Mehmet Sari ile Ferit Akalın da hazır bulundu.

Özden Polat, ziyaret sırasında 5. Bölge'ye bağlı işyerleriyle görevli personelin özelde ve genelde yaşadığı sorunları Ülker'le paylaştı.

Polat özellikle giysilerin kalitesiz oluşu ve zamanında dağıtılmaması, dağıtılan giysilerin de beden sorunu olduğuna dikkat çekti.

51. Yol Bakım Onarım Müdürlüğü'ne tahsis edilen binada ofis ve mefruşattaki eksikliklere ilişkin sıkıntıların derneğe iletilmesine de değinen Polat, sorunları bir dosya halinde Ülker'e iletti.

Ziyaretten mutlu oldum

TCDD Bölge Müdürü Üzeyir Ülker, YOLDER Yönetim Kurulu Başkanı Özden Polat'ın önderli-

ğindeki heyetin ziyaretinden duyduğu memnuniyeti dile getirdi. YOLDER'in çalışmalarını ve yayın organı Gazete YOLDERİZ'i yakından izlediğini belirten Ülker, "Gece gündüz demeden, fedakarca, cansiperane çalışan Demiryolları personelinin verimi, sağlığı, huzuru ve mutluluğu ortak önceliğimiz" dedi.

Üzeyir Ülker, YOLDER heyetine TCDD 5. Bölge Müdürlüğü'nün çalışmaları hakkında bilgi verdi. Bölgede terör nedeniyle uzun süredir turneye çıkmadığını belirten Üzeyir Ülker, yeniden başlayan turnelere kendisinin de zaman zaman katıldığını ifade etti.

5. Bölge'nin 12 ili kapsadığını anlatan Üzeyir Ülker, göreve geldikten sonra özellikle personelin yaşamını kolaylaştıracak çalışmalar yaptıklarını anlattı. "Çalışanlarımızın başarısından gurur duyarım ve asla teşekkürü esirgemem" diyen Ülker personelle ilişkilerinde doğruluk ve samimiyete verdiği öneme değindi. "Bölge numaramız 5'tir ama kalitemiz 1 numaradır" diyerek personeline duyduğu güveni de dile getiren Üzeyir Ülker, sık sık vatandaşlarla görüştiklerini ve TCDD'nin hizmetlerine, seferlere ilişkin görüşlerini aldıklarını da belirtti. "Burada ekibimiz ger-



çekten çok iyi ve kaliteli. Biz de personelimizin ölüsüne, dirisine mutlaka gitmeye çalışıyoruz. Çünkü öncelikle biz bir aileyiz" diyen Üzeyir Ülker, bölgelerinde yatırımların yüzde 60'a çıktığını bu yıl hedeflerinin yüzde 85'ten aşağıya düşmeyeceğini ifade etti.

Bölgede haftada bir koordinasyon toplantısı düzenlediklerini de söyleyen Ülker, motivasyon için bölgede kurum içi bir futbol turnuvası düzenlediklerini de anlattı.

Kılık kıyafet konusundaki sıkıntının Ankara'nın çözmesi gereken bir konu olduğuna değinen Üzeyir Ülker, "Aslında sorun kolaylıkla çözülebilir bir sorun. Fabrikanın ölçüyü kendisinin alması sorunu çözecektir" diye konuştu. Bölgelerinde ağırlıklı cevher taşındığını da belirten 5. Bölge Müdürü Üzeyir Ülker, geçmişte terör sıkıntısının çokca yaşandığı bölgede dolayısıyla işçi memur sıkıntı yaşandığını ve takviye yapılmamış olduğu-

nu da dile getirdi. Bölgeleriyle ilgili olarak Genel Müdürlüğe hangi projeyi gönderdilerse yatırım aldıklarını söylerken "Demiryolcuların yapamayacağı iş yok" diye konuştu.

Özden Polat'ın dile getirdiği personelle ilgili özel sorunların ise diyalogla ve içtenlikle davranılması halinde kendiliğinden çözüleceğine dikkat çeken Ülker, personelin motivasyonu için Malatya ve Van'daki misafirhaneyi de düzenlediklerini anlattı.



Mustafa Çalık ve Mahmut Yetkin'in yanı sıra Yol Servisi'nde Yaşar Diclelioğlu ve Mahmut Civan'a flamalarını verdik

5. Bölge'de "Yol"cularla bir araya geldik

Yol Servis Müdürlüğü'ne ziyaret

YOLDER yöneticilerinden oluşan heyetin üç günlük 5. Bölge ziyaretinin ilk günü Malatya'da bulunan Bölge Müdürlüğü'ndeki görüşmeleri kapsadı.

YOLDER Yönetim Kurulu Başkanı Özden Polat, 5. Bölge Müdürü Üzeyir Ülker'le yapılan görüşmenin ardından TCDD 5.

Bölge Müdür Yardımcıları Mustafa Çalık ve Mahmut Yetkin'i de ziyaret ederek bir süre görüştü.

Mahmut Yetkin, bu yıl gerçekleştirilen Malatya-Narlı pozunun 90 kilometre olduğunu belirterek, şu an 65 kilometrelik bölümünün tamamlandığını 25 kilometrelik kısmının yıl sonuna kadar tamamlanacağını anlattı.

El pozunda 110 işçiyi çalışmaları yürüttüklerini anlatan Yetkin, 5. Bölge'nin aynı anda iki pozu yapabilecek bir kapasitesi olduğuna değindi.

YOLDER heyeti, Yol Servis Müdür Yardımcıları Yaşar Diclelioğlu ve Mahmut Civan ile de bir araya geldi.

YOLDER Yönetim Kurulu Başkanı Özden Polat, Yol Servis

Müdürlüğü ziyaretinde yol personelinin yakınma ve isteklerini ilettili.

YOLDER Yönetim Kurulu Başkanı Özden Polat, ziyaretlerde dernek üyelerine YOLDER'in flamasını da hediye etti.

Anılar tazelandı

Ziyaretler sırasında duydukla-

rı mutluluğu dile getiren YOLDER üyeleri sık sık birlikte çalıştıkları bölgelerde yaşadıkları anıları da paylaştılar. Ziyaret sırasında duygularını paylaşan YOLDER'in yol personeli için çok önemli bir işlevi olduğuna değinen Mahmut Yetkin, yol personeli olmanın zorlu ama keyifli bir süreç olduğunu söyledi.



Terör Şehitleri'ne Saygı Köşesi



Malatya'daki 5. Bölge Müdürlüğü'nde terör nedeniyle yaşamını yitiren demiryolcular için müdürlük katında özel bir köşe ayrılmış. Yaşamını yitirenler içinde yol çavuşu da var yol bekçisi de. Makinist de var istasyon şefi de. Demiryollarında çalışırken şehit olan meslektaşlarımızın hepsine Allah'tan rahmet diliyor, tüm milletimize ve kederli ailelerine tekrar baş sağlığı diliyoruz.



Diyarbakır-Kurtalan arasındaki yol en son 1945 yılında yenilenmiş. Yol 68 yıl aradan sonra yeniden yenileniyor

Diyarbakır'dan Batman'a yolculuk

TCDD 5. Bölge Müdürlüğü'ne üç günlük bir ziyaret gerçekleştiren YOLDER Yönetim Kurulu Başkanı Özden Polat ve beraberindekiler, Diyarbakır 51 Yol Bakım Onarım Müdürü Ramazan Yurtseven ve Malatya 53 Yol Bakım Onarım Müdürü Oktay Yetkin ile de bir araya geldi.

Batmanda yol çalışması

TCDD 5. Bölge Müdür Yardımcısı Mahmut Yetkin, Özden Polat, Mahmut Civan ve Mehmet Sari daha sonra Diyarbakır 51 Yol Bakım Onarım Müdürü Ramazan Yurtseven ile birlikte yol yenileme çalışmasının sürdürüldüğü Batman'a geçti.

Poz şefleri Erdal Uysal, Murat Güner ve yol personeliyle buluşan heyet, Batman - Kurtalan demiryolundaki tünel çevresinde yürütülen yenileme çalışmalarını izledi, çalışanlara kolaylıklar diledi.

Yol bakım onarım personeliyle öğle yemeğinde bir araya gelen heyet, günlük poz çalışmasının tamamlanmasının ardından yol işçileriyle yorgunluk çayı içti, sohbet etti.

TCDD 5. Bölge Müdürlüğü ziyaretini değerlendiren YOLDER Yönetim Kurulu Başkanı Özden Polat, "Bölge Müdürümüz Sayın Üzeyir Ülker tarafından çok sıcak karşılandık. Samimi ve çok faydalı görüşme-



68 yıldır yenilenmeyen Batman'dan Kurtalan'a giden demiryolundaki yapım çalışmaları yöre insanı için büyük önem taşıyor. Çalışmalar bittiğinde yük ve yolcu taşıyan trenlerin hızının artacağı belirtiliyor.

ler yaptık" dedi.

Polat, "5. Bölge ziyaretimizde bizimle birlikte, sıcak soğuk demeden zor şartlarda yol yenileme işinde çalışan yolcuların yanında olan ve

bize destek olan Bölge Müdür Yardımcımız Mahmut Yetkin'e sonsuz teşekkür ediyoruz. Tüm meslektaşlarımıza çalışmalarında kolaylıklar diliyoruz" diye ekledi.





Diyarbakır - Kurtalan pozunda yüksek hava sıcaklığı en büyük sıkıntı

Yol yenilemeleri bittiğinde trenlerin hızı da artacak

TCDD 5. Bölge Müdür Yardımcısı Mahmut Yetkin, Diyarbakır - Kurtalan arasındaki yol yenileme çalışmalarının yazın 50 - 60 dereceyi bulan ray sıcaklığında gerçekleştirildiğini anlatıyor. Sıcaklık nedeniyle özellikle Ramazan ayında çalışmalar sabah saat 03.00'de başlayıp saat 12.00'de sona ermiş.

Yol en son 1945 yılında yenilenmiş. 130 işçi, 20 memurla çalışmaların yürütüldüğünü anlatan Yetkin, 100 kilometrelik

yol yenileme çalışması bittiğinde hızda da artış olacağını belirtiyor.

Yol yenileme öncesinde yük taşıyan trenlerin saatte 30 kilometre hızla, yolcu taşıyan trenlerin ise 40 kilometre hızda gittiğini söyleyen Mahmut Yetkin, "Çalışma bittiğinde yük taşıyan trenler 70 kilometre, yolcu taşıyan trenler ise 90 kilometre hızla yol alacak" diyor.

Yol boyunca beş tünel bulunduğunu ve tünellerde çalışma-

nın oldukça zor olduğuna değinen Mahmut Yetkin, yol çalışması nedeniyle yolun gündüz kapalı gece seferlere açık olduğunu söylüyor.

Özellikle Karadağ Bölgesi'ndeki tünelin demiryollarının ilk tünellerinden olduğunu belirtiyor.

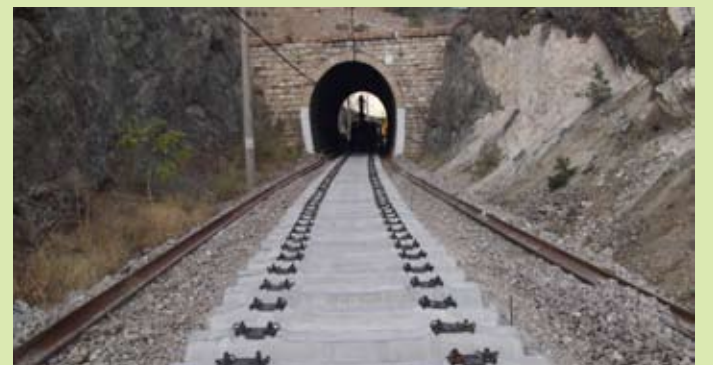
TCDD 5. Bölge Müdürlüğü kapsamında Elazığ, Diyarbakır, Van, Batman, Muş, Bitlis, Tatvan, Siirt, Maraş, Adıyaman ve Sivas'ın bir kısmı yer alıyor.

Malatya-Narlı'da el pozu



• Haluk TANRIVERDİ •

TCDD 5. Bölgede yapımı süren bir başka yol ise Malatya-Narlı arasında. En son 1982-83 yılları arasında yenilenen yolun bu sene 90 kilometrelik kısmı yenilenme programına alınmış. Şu an 65 kilometrelik kısmı tamamlanan yolun kalan 25 kilometresinin yıl sonu tamamlanacağı belirtiliyor. Yenilemenin el pozuyla yapıldığı yolda çalışmalar 110 işçi ile sürdürülüyor.



Batman'daki yol yenileme çalışması hava koşulları nedeniyle sabah saat 03.00'de başlayıp öğlen saat 12.00'de tamamlanıyor.



Batman'da bu yıl sonun akadar bitirilmesi planlanan yol yenileme çalışmasında beş adet tünelde de çalışmalar sürüyor. Ekibi en çok yüksek sıcaklık zorlarken, bu sorunu çözmek için çalışmaların sabah 03.00 - 12.00 saatleri arasında yapıldığı belirtiliyor. Çalışmaları izlemek için Yol Servisi çalışanlarıyla birlikte Diyarbakır'dan Batman'a

giden YOLDER Yönetim Kurulu Başkanı Özden Polat'a Poz Amiri Mustafa Karagöz, Süleyman Direk, Cemal Akalın, Ramazan Yurtseven, Murat Güner, Özden Polat, Menderes Barlak, Mahmut Yetkin, Erdal Uysal, Mahmut Civan, Mehmet Sari, İlhami Aktaş da eşlik etti.



5. Bölge çalışanları ve YOLDER Yönetim Kurulu Başkanı Özden Polat, Batman'da demiryolunun yanında bulunan ve bir demiryolcuya ait olduğu söylenen mezarın başında dua ettiler. Oldukça bakımsız olan mezarın 1938'de bir demiryolu kazasında yaşamını yitiren ve İsmail isimindeki demiryolu çalışanına ait olduğu tahmin ediliyor.





Batman'daki yol yenileme çalışmasını izleyen ekip, çalışmanın ardından Batman'ın ünlü lokantası Artaş Lokantası'nda Cengiz Usta'nın mutfağından çıkan yöresel yemekleri yedi.

Yol yorgunluğu poz çadırında çıkar

Yol yenileme çalışmalarını izleyen YOLDER Yönetim Kurulu Başkanı Özden Polat ve TCDD 5. Bölge yetkilileri Batman'da birlikte yenilen yemeğin ardından

işçilerin konakladığı poz çadırında yorgunluk çayı içti. Bu arada Tuncelili Mustafa Emir'in (Hıdır) söylediği yanık yol türkülerini dinledi.



Yorgunluk çayı içerken, yenilemeden dönen işçilerden Mustafa Emir de istek üzerine yanık sesiyle türkü okudu.



Ekip ruhu

• Mahmut YETKİN

Bizden

Öncelikle YOLDER olarak bölgemizi ziyaret eden Meslek Okulu'ndan Abim Genel Başkan Özden POLAT'a teşekkür ederim.

Yol takım işçisinin oğlu olarak yol çalışanlarının bu kurum için sarf ettiği emeği ve fedakârlığı çocukluğumdan beri yaşayarak öğrenmiş biriyim. Babamın çalışma koşullarının ne kadar zor olduğunu kurumda çalışmaya başladıktan sonra çok daha iyi anladım. Yol çalışanlarının, yazın 45 °C sıcakta, kışın -20 °C soğukta açık alanda olmaları bile onların zorluklarını anlatmada tek başına yeterli.

Çok Tehlikeli İşler sınıfında kabul edilen demiryolu inşası ve tamiratını meslek edinmiş olan tüm yol çalışanlarının taşıdığı riskler diğer çalışanlara nazaran çok daha fazladır. Bunun yanında tüm bölgeler içerisinde en sıcak yaz ve en çetin kış mevsimlerini yaşayan bölge yol çalışanlarımızın bu zorluklara rağmen göstermiş oldukları fedakârlık inkar edilemez.

Bölgemizde bu yıl için planlanan 190 Km'lik yol yenileme çalışmalarının büyük bir bölümünü bitirdik. Kalan kısım ise yılbaşına kadar bitecek inşallah. İşçi gücü ile yapılan bu çalışmaların başarılı olması işçi memur tüm personelin planlı ve uyumlu çalışmasına bağlı. Ekip ruhu ile çalışmalarına devam eden yol çalışanlarımızı fırsat buldukça ziyaret etme niyetimizin gerçekleşmesine vesile olan YOLDER'e tekrar teşekkür ederim.

YOLDER adı altında örgütlenen yol çalışanlarının derneklerinden memnun olduklarını görmek bizler açısından son derece sevindirici. YOLDER'in yol çalışanlarına, demiryollarına ve ülkemize büyük katkılar sunacağına eminim.



5. Bölge Müdürü Üzeyir Ülker stajla başladığı meslekte 34 yılı geride bırakmış

"Ayağım raya değdikten sonra trenkolik oldum"

Devlet Demiryolları 5. Bölge Müdürü Üzeyir Ülker'le Malatya'da Bölge Müdürlüğü'nde görüşüyoruz. Üzeyir Ülker, Malatya'ya Haydarpaşa'dan atanmış. Makine Mühendisi olan Üzeyir Ülker, ODTÜ'de başladığı eğitimini Karadeniz Teknik Üniversitesi'nde sürdürmüştü.

"Okulumuzun yakınında karayollarının bakım ve tamirhanesi vardı. Zaman zaman bir grup arkadaş oraya gider, yapılan işleri takip eder, çoğu kez ustalara yardım ederek pratik bilgiler edinirdik. Yemekhanede de yemekleri kaçırmazdık. Merak işte. Bize 'Ne işiniz var burada?' diye şaşırp sorardı işçiler. Son sınıfta bitirme projesi olarak motor projesi yaptık, bu merakımız sayesinde projemizi başarılı bir şekilde yaptık ve teslim ettik" diyor.

"İlk işe başladığım Cer Dairesinde bir abimiz: Ayağınız raya değerse bir daha ayrılmanız mümkün olmaz dediğinde o'nu pek anlayamamıştık. Yıllar geçtikçe artan, tren sevgisi o abimizi haklı çıkarıyordu. Tren ve demiryolculuk bir tutku olmuştu benim için de. Adeta trenkolik olmuşum, ama bu durumdan rahatsız-



lık duymadım hiç" diyen Ülker; "Her meslekte olduğu gibi demiryolculukta da, meslek sevgisi olmadan olmuyor" diye ekliyor.

Demiryolunu tercih ettiğinde, ailesinde demiryolcu kimsenin bulunmadığını dile getiren Üzeyir Ülker, kızının KPSS'dan İstanbul 1. Bölge Mali İşler'de göreve başladığını belirtiyor.

İlk görev Cer Bölümü'nde

Mesleğe 1979 yılında

"Türkiye buharlı tren konusunda ünlü bir ülke olabilirdi"

Üzeyir Ülker, kendisini tam anlamıyla bir "trenkolik" olarak tanımlıyor söyleşimizin ilk anlarından itibaren. Özellikle de buharlı trenler konusunda son derece hassas. 6,5 yıl Erzurum'da buharlı trenlerle çalışmış. Buharlı lokomotiflerin hizmetten kalkmasının aslında turizm açısından büyük kayıp olduğunu düşünen Üzeyir Ülker, "Bu konunun üzerine gidilebilseydi o dönem,

buharlı lokomotifler hizmetten alındıktan sonra keşke özel sektör aracılığıyla Turizm amaçlı kullanılabilseydi, Türkiye buharlıda dünyaca ünlü bir ülke konumunda olabilirdi. O yıllarda yazık ettik buharlı trenlere" diyor. Ülkemizde bir buharlı tren müzesinin olmamasını büyük eksiklik olarak niteliyor. Ülker, en son 1985'te Erzurum'da bin-diğini söylüyor buharlı trenlere...

Ankara'da Cer Dairesi'nde Cer stajıyla başlamış.

Erzurum'da mühendis, depo şefi ve depo müdürü olarak görev yapmış. Buharlı trenlere olan merakı, burada daha da belirginleşmiş Ülker'in. Buharlı tren işletmeciliğine doyamamış.

Erzurum'da 6,5 yıl süren iş yaşamının ardından Sivas'ta da 15,5 yıl bulunmuş. Burada; Cer Müdür Yardımcısı, Cer Müdürü ve Bölge Müdür Yardımcısı görevlerinde bulunmuş. Ardından İstanbul'a Bölge Müdürü olarak atanmış ve 5,5 yıl da İstanbul'da çalışmış.

"Aslında ilk düşüncem karayollarında çalışmaktı" diyen Üzeyir Ülker, "Kaderde Demiryolcu olmak varmış" deyip bunu yaşadığı Gümüşhane kentinde tren olmamasına da bağlıyor.

Vicdan insanın içindedir

Zorlu bir öğrencilik dönemi geçirdiğini söyleyen Üzeyir Ülker, aslen Gümüşhaneli olduğunu ve bölge insanının genelde 'Gurbetçi' olduğunu anlatıyor. Ülker, "Bizim yörenin insanı, o yıllarda iş imkanı olmadığından ancak kıt kanaat geçinebilirdi. Babalarımız her yıl Anadolu'nun değişik illerine gurbetçi olarak gider, inşaatlarda çalışır ve güz gelince dönerlerdi. Babam da, bu zorlukları fazlasıyla yaşamış olan bir insandı. Nasihatları hep kulağımdadır" diye konuşurken duygulanıyor.

Gümüşhane'nin Keçikaya Köyü'nden yetişen ilk mühendis olduğunu anlatan Üzeyir Ülker, "Babalarımız ömrünü hep dışarıda, gurbetlerde tüketti. Biz okuyalım da, onlara hiç değile yaşlan-

dıklarında gün yüzü gösterelim istedik" diyor. Üniversite sınavlarına, Ankara Fen Fakültesi mezunu bir matematik ve bir fizik hocasının büyük bilgi desteğiyle hazırlanıklarını ve başarılı olduklarını anlatan Üzeyir Ülker, bugün eldeki imkanların kadrini bilip, daha çok çalışmak gerektiğini vurguluyor.

"Bulduğumuzu okurduk. Okumaya her zaman meraklı bir insandım. Kese kağıtlarını bile atmayıp gaz lambası altında okurdum. Hala da okurum" diye anlatıyor o günlerde yaşadıkları zorlukları. Şimdi kendisinin de köyündeki gençlere destek verdiğini ve bir kitaplık yaptırdıklarını anlatıyor büyük bir heyecanla.

İnsan ilişkilerine önem veriyor

Malatya'ya 2009 yılında atanan Üzeyir Ülker, iş ortamında çalışanlarla her zaman diyalogdan yana olduğunu söylüyor öncelikle. "Amir insanın vicdanındadır, içindedir. Kimse kimseye zorla iyi bir şeyler yaptıramaz" diyor. Üzeyir Ülker işinde personeliyle sürekli diyalog içinde olduklarını vurguluyor. Onların çalışma koşullarını düzenlemek için bir çok çalışma gerçekleştirdiklerini anlatıyor.

Görev başladığında; ailelerinin talepleriyle, şehit olan demiryolu personelinin kötü durumda olan mezarlıkları şehitlik olarak düzenlediklerini anlatıyor. "Bu çalışma aileleri çok etkiledi, canlarını demiryolları için feda etmiş, görev başında yaşamını yitirmiş şehitlerimizin düzgün birer kabirleri vardı artık. Dikili bir taşları var artık" diyor. Öğreniyoruz ki, Üzeyir Ülker Devlet

Malatya'ya 2009 yılında Haydarpaşa'dan atanan 5. Bölge Müdürü Üzeyir Ülker, iş ortamında çalışanlarla her zaman diyalogdan yana olduğunu söylüyor öncelikle. "Amir insanın vicdanındadır, içindedir. Kimse kimseye zorla bir şeyler yaptıramaz" diyor.

Hilmi Amca'nın anısına

Kendisi bir demiryolu aşığı,
Bir muradı vardı,
Ermeden göçtü.
Dizinde dermanı, gözde ışığı,
Tükendi kalmadı,
Görmeden göçtü...
Çok isterdi görmek
dünya gözüyle,
Sirkeci'de müze açılışını.
Anlatırdı tavrı ile sözüyle,
Anıların bir ömre saçılışını...
Doksan yedi yıllık
uzun bir ömür,
Yıllar sevgisini azaltamamış.
Sitimi tükenen loko da kömür
Misali, yanmış da yolda kalmamış...
Hasta yatağında bitkin çaresiz,
Yatarken yanında arkadaşları,
Müzeden söz olmuş usulca
sessiz,
Doğrulurken gözden dökmüş
yaşları...
Duyduk ki "elveda" demiş
dünyaya,
Son bir görev için toplandık
gittik.
Fatihalar için eller Mevla'ya,
Kalktı dualarla onu
defnettik...
Sensiz bir tören var şimdi bu
garda,
Keşke sen de aramızda
olsaydın.
Adın standlarda,
konuşmalarda,
Bir anıt, abide olup
kalsaydın...

Üzeyir ÜLKER-Eylül 2005





Demiryolları'nın ilk Genel Müdürü Behiç Erkin'in Eskişehir Enveriye'deki kabrinin düzenlenmesini de yaptırmış.

Hilmi Amca'ya vefa

Üzeyir Ülker daha önce görev yaptığı Haydarpaşa'da çok önemli çalışmalar yaptıklarını da dile getiriyor. Unutulmaz anılara sahip olduğunu anlatırken geçtiğimiz sayıda Sirkeci Garı'nı anlattığımızı, bu sayıda da Haydarpaşa Garı'nı anlatacağımızı söylüyor kendisine.

Sirkeci Garı deyince Hilmi Amca'dan söz ediyor bize. 97 yaşında vefat eden demiryolu emektarı Hilmi Amca'nın sık sık Haydarpaşa'ya geldiğini, elindeki dökümanları, malzemeleri bağışlayarak, Sirkeci'de açılma hazırlıkları süren Demiryolu Müzesi'nde sergilenmesini istediğini, ancak müzenin açılışına ömrünün yetmediğini duyulanarak anlatıyor.

"İlerlemiş yaşına rağmen kendisinin bu görev anlayışı ve heyecanından çok etkilendim. Vefatından hemen sonra, onu anlatan bir şiir kaleme aldım" diyor. Üzeyir Ülker'in rahmetle andığı Hilmi Amca için 2005 yılında yazdığı şiiri sizlerle saygılarımızda paylaşıyoruz.

Demiryolcular yeter ki istesin...

Üzeyir Ülker yıl içinde yapılan yatırımlardan söz ediyor sohbetimizde. Şunları anlatıyor:

"Bu sene sonu itibariyle son 3 yılda 515 kilometre yolu yenilemiş olacağız. Gelecek sene, toplamda 225 kilometre yol yapımını programa aldık. Bunları tamamladığımızda 5. Bölge'de altyapıyla ilgili bir sorun kalmıyor."

Alt yapının yenilenmesinin yanında yıllarca ihmal edilmiş; Batman, Tatvan, Van, Muş ve Elazığ'daki lojman ve çevrelerini de düzenlediklerini anlatan Üzeyir Ülker, haftada bir koordinasyon toplantısı yaptıklarını, sorunları irdelediklerini ve çözüm üretmeye çalıştıklarını da söylüyor.

Şöyle sürdürüyor sözlerini:

"Demiryolcular isterse her şey yapılır. Yeter ki bizler, iyi bir önderlik yapabilelim. Bakın 2012 yılında

yatırımlar yüzde 65 oranında gerçekleştirildi. Bu sene yüzde 85'ten aşağı düşmeyeceğiz. Loko bakım atelyesinde bakım işlerini çok az iş gücüyle yapıyoruz. Yapmayı hedeflediğimiz hiçbir işte, başarısız olmadık burada. Ben işimi seviyorum, işimle ilgili hiçbir şeyi angarya görmem, personelim de böyle."

Genel Müdürlüğe gönderdikleri projelere ve yatırım tekliflerinde ödenek konusunda sıkıntı olmadığını anlatan Ülker, "Loko Bakım atölyesini, vagon bakım atölyesini yeniledik. Personelin motivasyonu için Bölgedeki bütün misafirhaneleri modernize ederek çalışanların hizmetine sunduk" diyor.

Demir cevheri taşıyor

5. Bölge'de toplam 2 bin 600, personel bulunduğunu söyleyen Üzeyir Ülker, personelin yüzde 40'ının Malatya merkezde görev yaptığını söylüyor. "Loko-vagon bakım atölyeleri, Bölge merkezi ve ana birimler burada" diyor. 12 ili kapsayan bir bölgeleri olduğunu anlatan Ülker bölgenin çalışmalarına ilişkin şu bilgileri veriyor: "1450 kilometre yolumuz var. Bölgede genelde demir cevheri taşıyor. Hekimhan'dan günlük 4 bin 500 ton, Muratbağı Eti-krom tesislerinden 2500 - 3000 ton dolum yapılıyor hergün.



"Bu sene sonu itibariyle son 3 yılda 515 kilometre yolu yenilemiş olacağız. Gelecek sene, toplamda 225 kilometre yol yapımını programa aldık. Bunları tamamladığımızda 5. Bölge'de altyapıyla ilgili bir sorun kalmıyor."

Batman'dan ise her gün 500- 600 ton yakıt yükleniyor Türkiye Petrolleri tesislerinden yurdun değişik yerlerine gönderiliyor. Ayrıca Demirdağ'dan yüklenen yıllık 2,5 milyon ton demir cevheri İskenderun Yakacık'a gidiyor. Yüzde 72'sini 5. Bölge loko ve personeli yapıyor bu işin. Bölgede yıllık 2 milyon tona yakın dolum var. Bir de diğer bölgelerden 2 milyon ton yük geliyor. Van-Kapıköy, İran ihracat kapımız. Hem demiryolu hem karayolu için ortak kapımız. İran'a geçen yıl 300 bin tona yakın ihracat yaptık. İthalat çok düşük. Ne yazık ki bu oran bu yıl yüzde 50'lere düştü."

Genel Müdürlüğün ilk hedefinin yük taşımacılığında artış sağlamak olduğuna değinen Üzeyir Ülker, 2012 yılında yüzde 25



dolum artışıyla bölgeler arasında ilk sırada olduklarını, bu sene artışın yüzde 30'ların üzerinde olduğunu söylüyor.

Yük taşımacılığı konusunda önümüzdeki yıla ilişkin projeksiyonlardan da söz ediyor.

"Demirdağ'dan Erdemir'in yaptığı cevher taşımacılığı, belki 5-10 yıl sonra tamamen bitmiş olacak. Şu anda Hasançelebi (Malatya'ya bağlı bir belde), orada yıllık 3-3,5 milyon net tonlu, gayrisafisi 5 milyon ton olan bir cevher rezervi bulundu, tesisleri kuruluyor. 2015 sonunda hizmete girecek. O zaman bizim orada gayrisafisi 5 milyon ton olan ilave bir taşımacılık kapasitemiz doğacak görünüyor. Gelecekte, Elazığ Kuşsarayı'nda bir çimento fabrikası çalışması var. Bizden iltisak hattı talebinde bulundular, gerekli çalışmaları yaptık. Onlara hat döşeyeceğiz. Oradan da yıllık 2 milyon ton bize yük verme durumları var.

Ayrıca Muratbağı'ndaki Eti-Krom firması 750 bin ton civarında olan yüklemeye ilave olarak 850 bin ton da Petrokok getirerek orada elektrik üretmek için bir termik santral kurguluyor. Kendileriyle görüştük. O zaman oranın da dolum kapasitesi 1,5-2 milyon tona çıkacak."

Yolcu taşımacılığı konusunda da iyi noktada olduklarını ifade

eden Ülker, Elazığ-Adana arasında Fırat Ekspresi'nin çalıştığını söylüyor. Üzeyir Ülker, yolcularla sık sık görüştüklerini, az tehir olduğu için hizmet kalitesine ilişkin de olumlu geri dönüşler aldıklarını belirtiyor.

Yenilenen yollarla yük ve yolcu taşımacılığının hızında da artış yaşanacağını vurguluyor 5. Bölge Müdürü Üzeyir Ülker. Yol yenilemelerine ilişkin de şu bilgileri veriyor Bölge Müdürü Ülker: "Bu sene sonu itibariyle 515 kilometre yol tamamlamış olacağız. Gelecek sene, Muş-Tatvan 100 kilometre, Van'dan-Kapıköy'e kadar 125 kilometre, toplamda 225 kilometre yol yapımını programa aldık. Gelecek sene de bunu tamamlarsak 5. bölgede altyapıyla ilgili bir sorun kalmıyor" diyen Bölge Müdürü, Diyarbakır-Kurtalan arasında yenilenen yolun 65 yıllık olduğunu söylüyor.

Terör sıkıntısı henüz bitti

Bölgenin uzun yıllar terör nedeniyle ciddi sıkıntılar yaşadığına da değiniyor Üzeyir Ülker. Özellikle 2011-2012'de Bingöl civarında yolda çok sayıda patlamaların olduğunu, bu durum nedeniyle bölgede tren işletmeciliğinde sıkıntılar yaşandığını, ancak bu yıl bir sıkıntı yaşamadıklarını söyleyerek, "Bu durumun devamını temenni ediyoruz" diyor.

Kuşsarayı'ndaki şehitlikler



Üzeyir Ülker 1975 yılında Kuşsarayı'nda yaşanan tren kazasında yanarak yaşamını yitiren 5 demiryolcunun yanısıra; 1948'de heyelan nedeniyle vefat eden 7 şehit ve daha sonra da Elmalı'da yaşanan kazada yaşamını yitiren 7 demiryolcu için bir şehitlik yaptırmış. Ramazan ayında bir törenle ziyarete açılan şehitlikler en çok demiryolcuların ailelerini mutlu etmiş.



Onlar eşlerinin yoğun çalışmasına artık alışmışlar, yakınmıyorlar, çünkü bunun geçim için olduğunun farkındalar...

DIYARBAKIR



Meltem Bayrak Sari, yol servisi mühendislerinden Mehmet Sari'nin eşi. Diyarbakır'da yaşıyorlar. Meltem Hanım, Diyarbakır Dış Hastanesi'nde hemşire olarak görev yapıyor. Çınar isminde dünya tatlısı, zeki bir oğulları var. Elazığ-Sivrice doğumlu olan Meltem Hanım, demiryollarına uzak olmayan bir aileden geldiğini söylüyor. "Babamın babası yol işçisi, annemin dedesi ise yol çavuşuydu" diyor. Ailede büyüklerin hala hayatta olduğunu ve onların sık sık eşlerinin yaşadığı zorlukları paylaştığını söylüyor. "Eski dönemlerde yol işleri çok daha zormuş. Dedem eve geldiğinde el ve ayakları donmuş olurmuş bazen. Maden-Sivrice'de, Sinan tarafında görev yapmışlar" diyor.

Eşi Mehmet Bey ile aslında ilkokuldan arkadaş olan Meltem Hanım, yıllar sonra eşinin görev yeri olan İzmir'de karşılaştıklarını ve evlilik için ilk adımın atıldığını anlatıyor gülerek. Dokuz yıllık evlilikleri süresince Mehmet Sari'nin görevleri nedeniyle Van'da ve Muş'ta oturmuşlar. Her ikisi de

ikinci üniversitede okumaya devam ediyorlar. Sari ailesi hayata karşı son derece pozitif bakan bir çift. Eşinin demiryolcu oluşundaki zorlukları sorduğunda Meltem Hanım, şöyle yanıt veriyor. "En çok Van'da endişelenmiştim. Bir deray olmuştum ve Mehmet üç gün eve gelememişti. Yine Genç'te görevliyken terör nedeniyle endişeleniyorduk. Bir de Adıyaman'da sürveyanlık yaptığı sıralar telefonlar çekmiyor, haber alamıyorduk. Ama ben bunları normal karşılıyorum. Sonuçta ekmek için çalışıyor hepsi. Bizim için, aileleri için katlanıyorlar zorluklara. Öte yandan onların meslekte yükselmeleri bize göre daha iyi. Elimden gelen her desteği vermeye çalışıyorum eşime, demiryollarında çalıştığı için mutluyum. Çünkü sevdiği bir işi yapıyor ve mutlu oluyor" diyor.

Esmâ Yurtseven, Diyarbakır 51. Yol Bakım Onarım Müdürü Ramazan Yurtseven'le 30 yıldır aynı yastığa baş koyuyor. Esmâ Hanım da eşi gibi Erganili. Bir kız bir oğlan iki çocukları var. Esmâ Hanım, sürekli yeni dünya-

ya gelen torunundan söz ediyor. Hatta bu düşkünlük üzerine zaman zaman "Ramazan Bey'in pabucu dama atıldı" yorumları yapıldığını söylüyor gülerek. Esmâ Yurtseven babası Enver Kurt ile kayınpederi Mehmet Ali Yurtseven'in yol çavuşu olan ikiarkadaş olduklarını belirterek sözlerini şöyle sürdürüyor: "Ailelerimiz karşılıklı lojmanda otururlardı. Birbirimizi küçüklükten beri tanıyoruz. İkimiz de aynı ilkokula gittik. Zaten bir demiryolcu kızı olarak yapıyı biliyordum. Ablam Ramazan'ın abisiyle evliydi. Ben 16 yaşındayken nişanlandık. Sonra evlenip Malatya'ya gelin gittim. Ramazan askere gidince ben kayıvalidemlerle oturdum. Sağolsunlar hiç yalnız bırakmadılar. Tayinimiz Diyarbakır'a çıkınca evlerimizi ayırdık."

Demiryolcuların mesleki zorluklarını aileden bilen Esmâ Hanım, en çok Muş'ta görevliyken sıkıntı yaşamış. "Cep telefonlarının olmadığı bir dönemdi. Muş'ta çığ altında kalmış, haber alamadım. Meğer komşular öğrenmiş bana söylememişler. Nasıl üzüldüğümü anlatamam" diyen Esmâ

Biliyoruz ki Demiryolları bizden önce gelir

Meltem Sari, Esmâ Yurtseven ve Zuhal Uyaroğlu... Üçünün de ortak yönü eşlerinin demiryolcu oluşu. Mardin'e yaptığımız ziyaret sırasında birlikte sohbet ettiğimiz yol arkadaşları, kurumdan en büyük istekleri aileleri biraraya getirecek bir sosyal tesis ile küçük çocuklar için bir kreş...

Hanım, eşinin mesleği gereği hiç plan yapamadıklarını söylüyor. "Artık alıştık buna" diyor ve şöyle sürdürüyor sözlerini: "Ancak yıllık izin alabilirse plan yaparız. Biz alıştık ama çocuklar için öyle değil. Yokluğundan çok etkilendiler büyüme sürecinde. Özellikle kızım çok üzüldü, babası kendisiyle ilgilenemiyor diye. Hatta hala şikayet eder. 'Babam bizi bir elimizden tutup gezdirmeydi' der hala. Kızımın düğün alışverişini bile biz kendimiz yaptık. Ramazan gelemedi."

Esmâ Hanım yaşanan tüm zorluklara karşın yine de yakınmıyor: "Her kurumun zorluğu var elbette. Öncelik demiryolu onlar için. Çünkü yolun sürekli açık kalması gerek. Sabretmek zorundayız, işleri gerçekten çok stresli. Eşim kolay kolay anlatmaz sıkıntısını, hep içine atar. Bir de biz zorluk çıkarırsak hayat çekilmez."

Diyarbakır Lojistik Müdürü Mahmut Uyaroğlu'nun eşi Zuhal Uyaroğlu da aramızda. Ailesi Mardin'li olan Zuhal Hanım, bu gezi sırasında bizim rehberliğimizi de yapıyor.

Zuhal Hanım ile Mahmut Bey 28 yıllık evliler. Görücü usulüyle evlendiklerini söyleyen Zuhal Hanım, eşinin demiryolcu olduğunu ilk duyduğunda şaşırmış. Ailesinde hiç demiryolcu olmadığını söylüyor. Bugün 27 ve 22 yaşlarında iki oğulları olduğunu anlatan Zuhal Hanım, eşi yol servisinde çalışmadığı için arkadaşlarına göre daha rahat olduklarını belirtiyor. "Bizim bu tür sıkıntılarımız yok. Onlar en fazla Ankara, İstanbul'a gider dönerler. Yaşamımız lojmanda geçti ve böyle olduğu için gerçekten mutluyuz. Demiryolcu eşi olduğum için gurur duyuyorum her zaman" diyor.



Meltem - Çınar - Mehmet Sari



Esmâ - Ramazan Yurtseven



Zuhal - Mahmut Uyaroğlu

Yüksek Hızlı Trenler, organ nakli için de kullanılıyor



Ankara-Konya arasında hizmet veren Yüksek Hızlı Tren bir ilke imza attı. Ankara'da organ nakli için sıra bekleyen hastalara umut, Yüksek Hızlı Tren'le ulaştırıldı.

Dışkapı Yıldırım Beyazıt Eğitim ve Araştırma Hastanesi'nde pankreas nakli için uygun donör bekleyen hastalar yapılacak testler sonrasında Yüksek Hızlı Tren'le getirilen pankreasla sağlığına kavuşacak.

Umut ışığı oldu

Trafik kazası sonucu Konya'da hayatını kaybeden 30 yaşındaki B.Ö'nün organları Ankara ve Antalya'daki hastalara umut ışığı oldu. Dışkapı Hastanesi Organ ve Doku Nakli Koordinatörü Murat Kaymak, olay sonrası organlarının başışı için onay almak üzere aileyle irtibata geçti. Ailenin onay vermesinin ardından nakil hazırlıkları için harekete geçildi.

Ankara'dan Yüksek Hızlı Tren'le organları teslim almak üzere hareket eden Kaymak'ı Konya'da organ ve dokuları getiren özel ekip karşıladı.

Konya ve Ankara Gar'da seferber olan Gar personeli ile YHT makinist ve hostesleri ise böylesine hayati bir göreve katkıda bulunmaktan duydukları mutluluğu ifade etti.

Yüksek Hızlı Trenler'in rengi turkuaz



TCDD'nin alacağı 300 kilometre hızla ulaşan Yüksek Hızlı Tren setlerinin rengi turkuaz olarak belirlendi.

Devlet Demiryolları'nın satın

alacağı 300 kilometre hızla uygun Yüksek Hızlı Tren setlerinin TCDD'nin internet sitesinde yapılan halk oylamasıyla turkuaz olarak seçildi.

Ankara-İzmir YHT projesi

İlk adım Afyon'dan

Ankara-İzmir YHT Projesi'nin Afyonkarahisar-Ankara kısmının temeli 21 Eylül 2013 tarihinde Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Binali Yıldırım ile Orman ve Su İşleri Bakanı Veysel Eroğlu'nun katıldığı bir törenle Afyonkarahisar'da atıldı.

Demiryollarının ülkenin bağımsızlık sembolü olduğunu söyleyen Bakan Yıldırım "Biz Kurtuluş Savaşımızı demiryolları sayesinde kazandık, demiryollarını ayağa kaldırmak bizim namusumuzdur. 11 bin kilometre demiryolunun 7 bin 600 kilometresi tamamen yenilendi. Kendi tren setlerimizi, lokomotiflerimi-

zi, makasımızı, raylarımızı, bağlantı elemanlarımızı yapar hale geldik. Türkiye'nin yerli demiryolu sanayisini kurduk, çünkü bu ulusal ulaşım ağıımızı yabancılarımızın insafına bırakamazdık ve bunu başardık. 10 yılda sadece demiryollarını yenilemedik. Hızlı treni de Türkiye'ye getirdik. Türkiye'nin de artık yüksek hızlı treni var" diye konuştu.

TCDD Genel Müdürü Süleyman Karaman ise "Temeli atılan yüksek hızlı tren hatları ile kentler arasında ulaşım mesafesi 1 saatlik gibi zamanlara düşecek. 250 kilometre hızla Ankara-İzmir arası 3,5 saat, Ankara-Afyon arası ise 1,5 saat olacak" dedi.

BTS Genel Kurulu



Nazım Karakurt başkan seçildi



Birleşik Taşımacılık Sendikası (BTS) tarafından 20-21 Nisan 2013 tarihlerinde gerçekleştirilen 6. Olağan Genel Kurulu'nda Genel Başkanlığa Nazım Karakurt seçildi.

TCDD Genel Müdürlüğü Konferans Salonu'nda gerçekleştirilen genel kurula tek listeyle gidildi. İlk gün divanın seçilmesinin ardından saygı duruşuyla başlayan genel kurul, genel başkan, konuklar ve merkez yönetim kurulu ile delegelerin

konuşmaları, raporların okunması, tahmini bütçelerin okunması, tüzük değişiklikleri ve adayların belirlenmesi ile tamamlandı.

Genel kurulun ikinci gününde ise seçim vardı.

Sonuçlara göre Merkez Yönetim Kurulu üyelerine Nazım Karakurt, Coşkun Çetinkaya, İshak Kocabıyık, Erdal Uysal, Mehmet Turgut, Alev Emre ve Hasan Bektaş seçildi.

Merkez Denetleme Kurulu Yunus Akıl, Şahin Çilingir, Seyfullah Gücükatalak, Birtan Kulakoğlu, Erdoğan Özçelik; Merkez Disiplin Kurulu üyelerine Metin Akkaya, Feridun Çavuşdağ, Sedat Çelik, Önder Alıcı, Hasan Kınık; KESK Üst Kurul Delegeliği'ne Nazım Karakurt, İbrahim Atılğan, Şahin Gür, Yavuz Demirkol, Mithat Ercan, Hasan Soysal, İbrahim Tuna; ITF Delegeliği'ne Güney Cuma Can; ETF Delegeliği'ne Hasan Bektaş seçildi.



Ulaşım Hak-Sen haberimiz sonrası harekete geçti

Giysilerle ilgili sorunlar, Genel Müdürlüğe iletildi

Gazete YOLDERİZ'in Haziran 2013 ayında yayımlanan sayısında ele aldığımız "Giysilerimiz uymuyor, duyan var mı?" başlıklı haber; Ulaştırma Çalışanları Hak Sendikası'nı (Ulaşım Hak-Sen) da harekete geçirdi. Ulaşım Hak-Sen Genel Başkanı Tuncay Altun ve Genel Başkan Yardımcısı Demir Yıldız imzalı başvuruda, personelin giysi sorunu dile getirilerek çözüm beklendiği ifade edildi.

YOLDER'in Haziran 2013 tarihinde yayımlanan 5. sayısında yayımlanan haberde, yol personelinin dağıtılan giysilerinin bedenlerine uymadığı, giysilerin ve ayakkabıların kalitesinde sorunlar olduğu personelin bu nedenle huzurlu ve rahat çalışmadığı dile getirilmişti. TCDD Memurlarının yapılacak giyecek yardımı yönergesi olmasına karşın, giysilerin zamanında tüm personele dağıtılmadığı, dağıtılan giysilerin de mevsimine uymadığı ve kullanışsız olduğu belirtilmişti.

Gazetemizde dile getirilen konunun ardından Ulaşım Hak-Sen'in de bir yazıyla Genel Müdürlüğe ilettiği yol personelinin sorununa ağır kış koşulları gelmeden acilen çözüm bekliyoruz.



Meslek Okulu'na gitmek insan kaynaklarından sorumlu Genel Müdür Yardımcısı Adem Kayış'ın yaşamını değiştirmiş

Efsane bir kısım şefi olmak tek hayalimdi

Devlet Demiryolları Genel Müdür Yardımcısı Adem Kayış'la Urla'daki Devlet Demiryolları Kampı'nda bir araya geldik. 32 yıldır kurumda görevli olan Adem Kayış'ın demiryolculuk serüveni, hayallerini, görev yerlerinde yaşadıklarını konuştuk.

Demiryollarının serbestleştirilmesi sürecinde, Yeniden Yapılanma Komisyon Başkanlığı'nı da üstlenen Adem Kayış gazetemiz aracılığıyla yaşanacak yeni sürece ilişkin projeleri ve kurumun hedeflerini YOLDER okurlarıyla içtenlikle paylaştı...

Kısım şefliği hayali

Adem Kayış da bir çok meslekdaşı gibi babadan demiryolcu. Babasının yol çavuşu olduğunu ve çocukluğunun ara istasyonlarda geçtiğini anlatarak söze başlıyor Adem Kayış. Meslek Okulu'na girmesinde büyük katkısı olan Irmak Gar Müdürü Muammer Özen'i rahmetle anıyor. Meslek Okulu'na girmese demiryollarında büyük olasılıkla işçi olacakken yaşamının nasıl değiştiğini şöyle anlatıyor:

"Meslek Okulu'na girmekle herşey değişti. Girmeseydim demiryolunda işçi olacaktım. Babam yol çavuşuydu. Bizimle ilgilenecek zamamı hiç olmazdı. Hiç unutmam Gar Müdürü Muammer Özen vardı, bizi aldı sınava götürdü, kayıtlarımızı yaptırdı.

Yıl 1978, Irmak'taydık o zaman. Hepimizin kaydını yaptırdı, formlarımızı doldurdu, demiryolu meslek okulunun kendi sınavı vardı. Köydeki tüm demiryolu çocuklarını götürdü, işçinin, makasçının çocuklarını götürdü. Sınavı arkadaşlarım içinde bir tek ben kazandım. Ben biliyordum ne olacağımızı. Tam bir yol ayrılmıydı benim için."

Arkadaşları içinde bir tek Adem Kayış sınavı kazanmış. Çocukluğu Kırıkkale'deki ara istasyonlarda geçen Adem Kayış o yıllarda bir tek hayali olduğunu söylüyor. Efsane bir kısım şefi olmak. Nedenini de şöyle anlatıyor:

"Demiryolcu olmayı çok istiyordum. Babam yol bekçisiydi. Ama kendime bir hedef koymuştum. Ben kısım şefi olacaktım. Bunda sanırım babamın kısım şefinden etkilenmemin de payı var. Babam yol bekçisiydi, eve kısım şefi

Bugün 25 bini aşkın personelin istihdam edildiği Devlet Demiryolları'nın Genel Müdür Yardımcısı Adem Kayış, kurumda tam 32 yıldır çalışan bir emektar. Yol Dairesi'nin her biriminide görev yapan Kayış, faal personellikten gelmenin faydasını yıllar içinde hep gördüğünü söylüyor.

geldiğinde herkes seferber olur, çok hürmet görürdü. Kız istemeye filan hep kısım şefi giderdi. Hatırlı kişiydi yani. Bir personel kız istemeye gidecekse, gel kızı al derdi. Şef gelirdi alırdı kızı. İş yok derlerdi. İşe alacağım ben onu der işe alırdı. O nedenle ben büyüyünce kısım şefi olacağım derdim."

Demiryolu Meslek Okulu sınavını kazandıktan sonra okula kaydını yaptıran Adem Kayış okurken yol bölümünü tercih etmiş. "Yolcular diğer bölümlerden

anımsıyor.

Adem Kayış şimdi anılarda kalan olanaksızlıklara bir başka örnek daha veriyor.

"Kısım şefiyken Kırıkkale-Yerköy arasında yol yenileme çalışması var. 30 yıl sonra demiryollarında yol yenileme işleri başladı. Yol yenilenirken bizim muntika yapıldı, geçti gitti. Ondan sonra ray kırıldı Balışih - İzzettin arası. Ray kırığına müdahale için gittik biz. Çavuş var, ben varım. Günlerden cumartesi ya da pazar.

Kırığı gördük ama bağlayacak 49'luk cebire yok. Çünkü yedek malzeme bırakacak durum yok. Sayılı bırakıyorlar her ekibe. O işleri ben yapıyordum, 10 tane cebire bırakıp gidiyordum olağanüstü hallerde kullanılsın diye. Bir sonraki muntikaya geçip yol yaparak gidiyorduk. Benim muntikadan da ekip geçti yok, o çavuşa bırakılmadı ya da kalmamış kırıla kırıla. Çavuş dedi ki; 'Cebire yok', Ne yapacağız? Kırıkkale'yi binbir güçle aradık. Cep telefonları yok



yacağımız."

"Mazeret yok herşey var"

Demiryollarında bugün malzeme anlamında hiçbirşeyin sıkıntısının kalmadığını ifade ediyor Adem Kayış. "Şu anda Genel Müdürümüz 'Bana malzeme yok demeyin, para yok demeyin, herşeyimiz var, mazeretimiz kalmadı artık' diyor. TCDD'de izlenen politikalar sonucunda personel eksikliği yönünden kapalı istasyon kalmadı bugün..." diye sürdürüyor sözlerini.

Demiryollarının yüzde 70'inin yenilendiğini, 2013 hedeflerinin beklenilenden daha hızlı gerçekleştiğini söylüyor. "Bu da yol personelinimizin başarısı. Yolu yeri ayrı gerçekten. Yol personelinin bu projelerin gerçekleşmesindeki yeri ayrı, gayreti özverisi ayrı" diyor.

1981 yılında mesleğe başlayan Adem Kayış, 32 yıllık meslek yaşamı süresince Kırıkkale, Kayseri, Adana ve Ankara'da çalışmış. Mesleğe başladığında tek hayali kısım şefliği olan Kayış, yıllar içinde yol sürveyanlığı, kısım şefliği, şube şefliği, yol kontrolörlüğü, teftiş kurulu kontrolörlüğü, teftiş kurulu şube müdürlüğü görevlerinde bulunmuş. Genel Müdür danışmanlığı ile başladığı görevinin ardından Personel Dairesi Başkan Yardımcılığı, Özel Kalem Müdürlüğü, Personel Dairesi Başkanlığı yapmış. En son İnsan Kaynakları Dairesi Başkanlığı görevini sürdüren Adem Kayış, kısa bir süre önce İnsan



biraz daha farklıdır. İdealisttirler, çalışkandır, disiplinlidirler daha farklıdır demiryollarında" diyerek açıklıyor bu tercihin.

Ekip şefliğiyle mesleğe başlayan Adem Kayış, o yıllarda demiryollarındaki olanaksızlıkları, sıkıntıları yaşayarak bilenlerden.

İlk görev yeri olan Irmak-Çankırı'da ekip şefiyken haftalarca istasyondaki bekleme salonunda yatmak zorunda kalışını gülümseyerek anlatıyor. Kendisini istasyonda yatmaktan kurtarmak için gönderilen vagonun ise hayvan taşınan 1500'lük tahta vagon olduğunu, vagonun defalarca yıkanmasına karşın gübre kokusunu bir türlü yok edemediklerini



daha. Hizmet telefonlarıyla arıyorsun, kimi bulursan. Çavuşu arıyor buluyor. Çavuş geliyor, 'Ben de yok, bitti' diyor. Bir tane cebire yok. 40-50 liralık bir cebire yani, demir parçası. Bu arada yol kapandı, trenler bekliyor. Öbür mucavirleri arıyoruz, orada yok burada yok cebire. Trenler iyice yığıldı, epey saat geçti. Çavuşun önerisi üzerine istasyonun üçüncü yolunu kapatıp oradaki cebireyi bağladık. Ana hattı açalım, istasyonun ki kapalı kalsın dedik. İstasyonda sağlam yolu söktük. Ana hatta bağladık. Trenlere yol verdik. Yolu öyle açtık. Ertesi gün cebire geldi de istasyonun da yolunu açtık. O günlerden bu günlere geldik anla-

Kaynaklarından Sorumlu Genel Müdür Yardımcılığına atanmış.

Hedef, yükselmenin önündeki engelleri kaldırmak

Yıllar içinde her kademede görev yaptığı ve faal personel olarak çalıştığı için kurumun ve çalışanların sorunlarını çok iyi bildiğini ifade eden Adem Kayış'ın hayalleri de doğal olarak yön değiştirmiş. Kurumu daha iyi noktaya taşıyabilmek şimdi en büyük hayali.

"Yatırımların, hedeflerin gerçekleşmesi ayrı ama benim insan kaynakları müdürü olarak hayalim; kurum personelinin önündeki yükselme engellerinin kaldırılması ve atandığı yerde personelin uzun yıllar kalmaması için gereken tedbirlerin alınmasını hayal ediyorum. Tüm çalışmalarım bu yönde şu anda kısa vadede. Personelin moral motivasyon içinde olması. Kariyer basamaklarını, birer birer çıkışın kimsenin önü kapanmasını. Böyle bir demiryolu hayal ediyorum."

Optimizasyon = Personel planlaması

Kurumda yapılan düzenlemelerle önü tıkanmış personelin önünü açtıklarını söyleyen Adem Kayış, "Tüm personel içinde operasyonel personel sayısı azdı. Operasyonel personel tutulamıyordu o görevlerde. Şu anda 2007'den itibaren alınan personelin hepsi operasyonel personel oldu. İdari kısım azaldı, operasyonel personel çoğaldı. O nedenle kapalı istasyonumuz yok diyebilirim" şeklinde konuşuyor.

Demiryollarında İnsan Kaynakları Müdürü olarak yaptığı önemli çalışmalardan birisinin de optimizasyon olduğunu anlatıyor

Adem Kayış. İyi bir personel planlaması yapmanın kurumda bir zorunluluk olduğu düşüncesinden yola çıkarak 2008 yılında çalışmalara başladığını anlatan Kayış, optimizasyonla personelin verimli bir şekilde ve ihtiyaç duyulan yerde çalışmaya başladığını söylüyor. "Amacımız elimizdeki insan kaynağını en verimli şekilde kullanmak" diyor.

Adem Kayış, Genel Müdür Yardımcılığı'nın yanı sıra aynı zamanda demiryollarındaki serbestleşme sürecinden de sorumlu. Yeniden Yapılanma Komisyon Başkanı da olan Kayış, yapılanmanın bir yıldan daha fazla süreceğini söylüyor. Komisyonun bu süreci yöneteceğini, yapının bu süreçte teker dönerken ayrışmayı sağlamak zorunda olduğunu dile getiriyor. "Teker hem dönecek hem yeniden yapılanma süreci tamamlayacak. Optimizasyon da bunun tamamlayıcı unsurlarından biri. Yeniden yapılanma sürecine de personel eksikimizi tamamlayarak gireceğiz" diyor.

Erkek egemen kurum

Kurumda bugün 25 bin 151 kişinin çalıştığını anlatan Adem Kayış, personelin yüzde 40'nın prim öreme günü olarak emekliliği hak etmiş durumda olduğunu söylüyor.

Demiryollarının erkek egemen bir kurum olduğuna ilişkin söylediğini söyleyince katılıyor Adem Kayış. "Aslında yurt dışında da böyle" diyor ve şöyle sürdürüyor sözlerini:

"Yüzde altı kadın çalışan var. Erkek egemen bir kurum. Bilinçli değil ama bu Avrupa ülkelerinde de öyle. Bizim kurumda düşük ama AB İnsan Kaynakları Grubu olarak da şu anda bir komite kurdular onlar. Bayanları demiryol-

Psikologlar kurumda göreve başladı, tüm bölgelerde turne yaptı

Adem Kayış, devlet demiryollarında görevli personelin motivasyonunu verimini yükseltmek için yeni bir uygulama başlattıklarını belirtiyor. Teknolojik olarak her türlü yatırımını yaptığı kurumda insan hatalarından kaynaklanan sorunları gidermek için ciddi bir çalışma içinde olduklarını bu amaçla kurumda psikologların göreve başladığını anlatıyor:

"Psikolojik sıkıntılar artık çağımızın hastalığı. O Bunu gidermek, personelimize destek olmak için biz de kuruma psikolog aldık. Amacımız personelin yaşamına dokunmalarını sağlamak, onları dinleyerek sorunlara çözüm bulmak. Psikologlarımız tüm bölgelerde turneye çıktı. Tüm personelle irtibata geçti, bazı sorunlu arkadaşlarımızı tespit ettiler. Sorun olup da açamayana ulaşmalar. Bazen arkadaşları söyledi bazen kendileri açıldı söyledi. Bölge merkezlerinde görüşme günleri ilan edildi. Rahatsız olanların tedavileri sürüyor, sevk ediyoruz ya da yardımcı oluyoruz. Dolayısıyla kendi iç paydaşlarımıza içimizi açtık."

İnsan kaynaklarının psikologlarla yakın diyalog içinde bulunduğunu anlatan Adem Kayış

özellikle insan hatalarından kaynaklanan sorunları sifıra indirmek için kendilerine hedefler koyduklarını vurguluyor. Kayış, "Kurumda bütün teknik yatırımlar tamam. Peki biz neden hala kırmızıyı geçmeye çalışıyoruz? Kırmızıyı geçme olayı demiryollarının en büyük sıkıntısı. Kırmızıyı geçmede sadece tek unsur insan. O zaman insanla bizim işimiz. Cerin değil, yolun hareketin değil. İnsan kaynakları olarak bunu ele alalım dedik. 2013 hedeflerinde psikologlara dedik ki siz neler yapıyorsunuz. Biz stres eğitimi veriyoruz, biz çalışma eğitimi, iletişim teknikleri eğitimi veriyoruz. Onları verin ama hepimiz birşey yapalım hepimizin bir amacı olsun. Nedir amacımız, kırmızıyı geçirmeyelim. Hedef koyalım dedik. Kendimize hedef belirledik ve 2013 yılında diğer yıllara göre kırmızıyı geçme sayısını düşüreceğiz dedik. Sebepleri sonuçları araştırıldı. Her zaman personel hatası da değil. Bazen teknik bir noksanlık var personel iletişim kuramadığı için ifade edemiyor. O zaman biz de teknik olarak değerlendiriyoruz" diyor.

larına nasıl kazandırabiliriz diye. Öyle bir komisyon, Avrupa ülkelerinde de oransal olarak bize göre fazla ama genelde demiryolları mesleğine bayanların ilgisi az. Ağır bir meslek olduğundan sanırım, bayanlar seçmediler bu güne kadar."

Sürveyan açığı konusu

Yaptığımız ziyaretlerde hemen hemen tüm bölgelerde en çok dile getirilen konu olan sürveyan açığı konusunu da soruyoruz Adem Kayış'a. Personel eksikliğine ilişkin şunları anlatıyor:

"Personel planlaması yönünden, yol çok sancılı bir bölüm. Yol sürveyanı için en son sınav açtık. Dönem dönem yol sürveyanı eksikliği tamamıyoruz. En son 2011 yılında sınav yaptık tüm eksik kadroya göre tamamladık. Ama kısım şefi için sınav açıldı, tekrar boşluk oluştu. Yeni açtığımız sınavlarla tekrar boşlukları tamamlıyoruz şu anda."

Demiryolları geleceğin mesleği

Son yıllarda yapılan yatırımlarla demiryollarının özellikle gençler tarafından ciddi anlamda tercih edilen bir kurum olduğunu söylüyor Adem Kayış.

Görüşlerini anlatırken gençlerin kuruma nasıl başvurabileceğinin de yolunu gösteriyor bize.

"Demiryolculuk artık geleceğin mesleği. Türkiye'de demiryolcu olmak bundan sonra bir şans olacak. Yenilenen yatırımlarla hem altyapı hem personel profili yenileniyor. Altyapı profiline ek olarak ihtiyacımız olacak nitelikli personeli açıktan atamayla görevlendir-

yoruz. Kariyer planında aldığımız memurların hepsi dört yıllık üniversite mezunu ve hepsi bir gün Genel Müdür olabilecek şekilde eğitilip yetiştireceğiz bunları.

TCDD'nin 2023 ve 2035 hedeflerinde görüyoruz ki, Türkiye'nin her yeri demir ağlarla örülecek. Buralarda YHT işletmelerinde çalışacak personele ihtiyacımız olacak. Tüm gençlere demiryolları şemsiyesi altında toplanmalarını öneriyorum. Demiryollarına iki türlü girilebiliyor. Raylı Sistem Bölümleri'ne girebilirler. (Meslek liselerinin raylı sistem bölümlerine girmek kaydıyla önceden hedeflerini seçebilirler.)

İkincisi KPSS'ye hazırlanarak girebilirler. Bizi seçtiklerinde çok güzel imkanlar onları bekliyor. Dünyada 10., Avrupa'da 8. hızlı tren işleten bir işleten bir kurumuz. Ülke olarak artık Avrupa'da da YHT'de söz sahibi olacağız. Ayrıca şu an hızlı tren işletmesine geçmekte olan ülkeler de bizden hem teknoloji ve bundan sonra personel transferinde bulunacaklar.

Hem hızlı tren setleri üreten fabrikamız var Türkiye'de, hem altyapı malzemeleri üreten, üst yapı malzemeleri üreten fabrikalarımız var."

Nakiller elektronik ortamda

Son dönemde demiryollarında yapılan bir değişikliğin de nakillerde yaşandığına değinen Adem Kayış, yer değiştirmelerde artık puanlama esasının getirileceğini söylüyor, şu bilgileri veriyor:

"Yer değiştirmelere şimdi puanlama esası getirilecek. Nakil işi hem personeli hem bizi yoru-

yordu. Şimdi bunu yılda iki sefer yaparak bir sistem getirmeye çalıştık. Bunu oturtunca ilerki aşamada boş kadroları ilan ederek personel planına göre yapmak için uygulamamız başlayacak. Personel bilgisayardan müracaatını yapacak. Boş kadroları ilan ederek uygulama başlayacak. İlerleyen dönemde elektronik ortamda gerçekleşecek. Önceden nakiller altı ay sürüyordu çok uzundu nakil süreci, sonra personelin yarısı da vazgeçiyordu. Çocuğu okula kaydetmiş, evini taşımış, yerine adam verilmiş,, müthiş bir israf, süre uzadıka personelin güvensizliği de oluşuyordu kuruma. Şimdi bunların hepsi kalktı. Nakilleri çok kısa sürede yapıyoruz. Direkt personel, İnsan Kaynakları Dairesi'ne müracaat ediyor, biz kadroya göre değerlendirmeyi yapıyoruz. Boş kadro varsa jet hızıyla nakiller gerçekleşiyor. Bundan sonra daha da hızlanacak. Elektronik ortama geçeceğiz yakında."

Yol personeline mesaj

Adem Kayış, dünyaya yeniden gelse yine demiryolcu olmak istediğini söylüyor. Söyleşimizin sonunda yol personeline şu mesajı veriyor:

"Bütün peronele eşit mesafede yiz. Yol personelinin çalışma şartlarını, kaygılarını, sevinçlerini çok iyi anlıyorum. Demiryolu camiasındaki yerini, önemini biliyorum. Elimizdeki imkanlar doğrultusunda, sorunları gidermek için yardımcı olmaya çalışıyoruz. Hedeflerimizi gerçekleştirme doğrultusunda gösterdikleri üstün gayreti takdirle karşılıyoruz ve sizin aracılığımızla teşekkür ediyorum."



YOLDER Yönetim Kurulu Başkanı Özden Polat, Devlet Demiryolları Genel Müdür Yardımcısı Adem Kayış'a söyleşi sonunda derneğin bir flamasını armağan etti.

facebook

Facebook'tan sizin için seçtik...



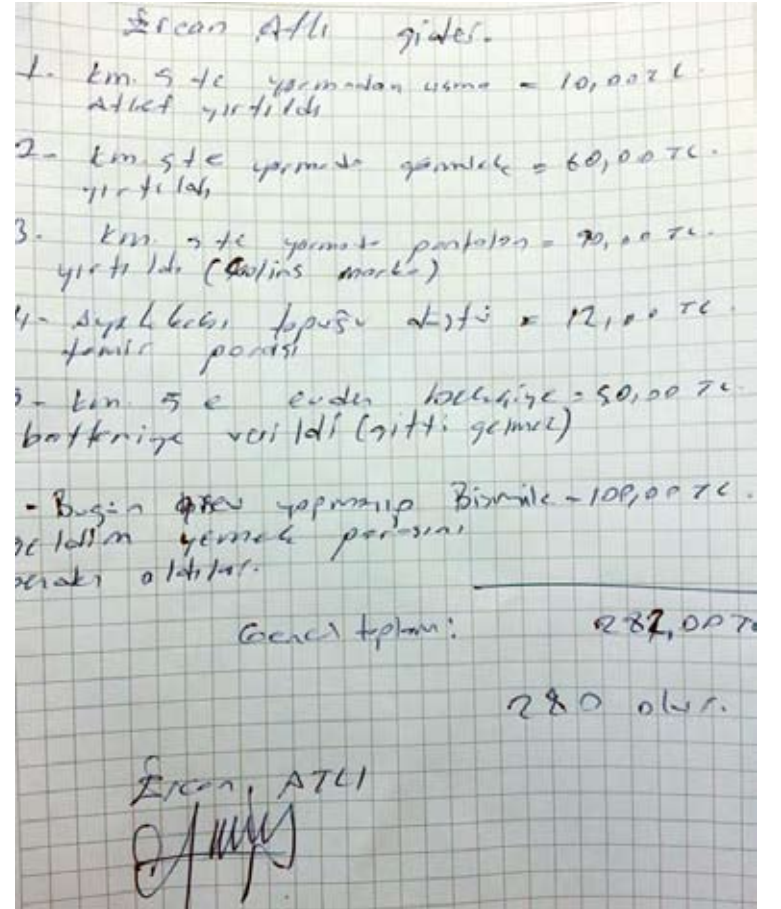
Yeni drezinler pek panoramik. Azami hız 40 km... Ekleyen: Ali Yılmaz / Afyon



Kale-Kurt İstasyonlar arası... Ekleyen: Ferit Akalın / Malatya

Karacuma...
Ekleyen: Soner Karaca

Haydarpaşa'da bostan... Ekleyen: Kent ve Demiryolu

Cebire başı hatırası ... Köşk-Aydın arası
Ekleyen: Murat Zengin / NazilliListe
Ekleyen: Murat Güner / Diyarbakır40 derece sıcaklıkta pratik çözüm...
Ekleyen: Murat Güner / Diyarbakır

6. Bölge'de balast eleme çalışmaları

6. Bölge'de bulunan RM-76 eleme makinesi ile 2013 yılı programında bulunan balast eleme çalışmaları yapıldı. İlk etapta Erzin-Dörtüol arasındaki yol yenilenirken, sonrasında balast eleme yapılamayan Km. 11+500-18+500 arası 7 kilometre, haziran ve temmuz aylarında gerçekleştirilen gece çalışmaları ile tamamlandı.

Toprakkale-Ceyhan arasında en son 1985 yılında yol yenilemesi yapılan S 49' luk ray ve B 58 beton traverten oluşan Km. 418+000-448+000 arası 30 kilometrelik yolun eleme çalışmalarına ise Eylül ayında başlandı.

Çalışmalar yük ve yolcu tren-



lerinin trafiğini olumsuz etkilememek için gece saat 01:00-05:00 arasında gerçekleştirildi.

Tamamen Devlet Demiryollarının olanaklarıyla gerçekleştirilen yol yenileme çalış-

malarında, 1 adet RM -76 Eleme makinesi, 1 adet Kombine buraj makinesi, 1 adet 08-16 Buraj makinesi ve 1 adet Mobil araç, balast takviyesi için de 1 adet iş katarı kullanıldı.

Mühendisler için acil durum zamanı !

Üniversitede okumaya başladığım ilk yılımda; hocalarımızdan bir tanesi şu soruyu sormuştu bize "Nedir Mühendislik ?"

"Mühendislik; en uygun maliyetle, en verimli çözümler üretmektir" demişti.

Herkes ev yapabilir, herkes köprü yapabilir, herkes demiryolu yapabilir.

Ancak mühendislik eve ne kadar demir, ne kadar çimento sarfıyatı olacağını hesaplayıp en uygun maliyetle, entropiye (yıpırma yasası) karşı en dayanıklı yaşam alanı oluşturabilmektir.

Ülkemizin 2023 yılı (Cumhuriyetimizin 100. yılı) vizyonu gereği olarak ; Atatürk'ün gösterdiği Mucisır Medeniyetler seviyesinin de üstüne çıkmayı hedeflemektedir.

Bugün Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları, Yol Bakım Onarım Müdürlüklerinde mühendis istihdam etmektedir. Bu kapsamda Demiryolu Mühendisleri livre süratlerini artıracak, kaza ve hadiseleri azaltacak, en uygun maliyetle en verimli projeler üretmek zorundadır.

Yukarıda bahsettiğim üzere istenilenler bellidir. Peki ya verilenler nelerdir ? Mevcut durum nedir ?

Mevcut durum ;

1- Yol Bakım Onarım Müdürlüklerinde çalışan mühendis arkadaşların işyerindeki pozisyonu muallaktır. Yol Bakım Onarım Şefi emrinde mi çalışmaktadırlar?, Yol Bakım Onarım Müdürü emrinde mi çalışmaktadırlar?, Katiplik mi yapmaktadırlar ?, Mühendise, mühendislik işi kim verecektir?, Kim yapılan projeyi kontrol edebilecekler ?..

Geçen haftalarda açılan Yol



•Soner KARACA

Gaziantep

Bakım Onarım Müdürlüğü sınavına mühendislik formasyonlarından yalnızca metalurji, inşaat, harita mühendisliği fakültelerinden mezun olanların katılabileceği belirtilmektedir. Halbuki AÖF iktisat, işletme , ev ekonomisi (!) bölümü mezunları Yol Bakım Onarım Müdürlüğü olabilmektedir.

Jeoloji, Jeofizik, Ziraat vs. Fakülte mezunları bu sınava girememektedir.

Neden metalurji? Ray kaynağı vs çalışmalarından dolayı ...

Neden Harita? Aplikasyon vs çalışmalarından dolayı ...

Neden jeoloji, Jeofizik, Ziraat yok ?

Yol Bakım Onarım Müdürlükleri bünyesinde otlar mücadele, heyelan, toprak kayması, sondaj, zemin etüdü, tünellerde yeraltı suyu akması vs olmuyor mu ?

2- Yol Bakım Onarım Müdürlüklerinde brüt maaşı hemen hemen en yüksek olan mühendis ünvanında çalışan arkadaşlardır. (TCDD 01.07.2013 temel ücret skalası)

Lakin net alınan maaşlarda en düşük alan, mühendis olarak çalışan arkadaşlardır. Sebep?

Mühendis arkadaşlara uygulanan Mobbing (Yıldırma, iş vermem "verememe" veya iş yerinde psikolojik terör*) ve kilometre tazminatı alamaması, biliyorum ki çoğu arkadaş aylık 1-2 günü geçmeyen günlük harcırahlarını da yazmamaktadır.

3- Yol Bakım Onarım Müdürlüklerinde görevli mühendis arkadaşların bazıları, Bölge Müdürlüklerinde çalışmaktadır. Kontrol Mühendisi olarak bölge muntıkasında bazen 8-10 projede çalışmaktadır. Bu kişilerin haftalık 5 iş günü içerisinde 10 şantiyeyi denetlemesi öngörülmektedir. Fiiliyattaki gerçekleştirmeler ise ortadadır.

Bazen de keyfi uygulamalar sayesinde Yol Bakım Onarım Müdürlüklerinde mühendis olarak görevlendirilenler, muntıkları dahilindeki işlerde dahi Kontrol Mühendisi olarak görev verilmektedir.

Sonuç; ivedilikle, muntıkları dahilinde kaza ve hadiselerini kökünden ucuna inceleyecek (sıkılmamış bir tırfondan başlayarak), hız kısıtlamalarını ortadan kaldıracak, livre süratlarını norm seviyelere taşıyacak projeler üreten, Yol Bakım Onarım Müdürlüklerinde Proje grupları oluşturulmalı (en az 3 mühendis), mağduriyetlerin giderilmesi, keyfi uygulamaları sonlandırarak, tüm Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları'nda standart uygulamaların hayata geçirilmesi. Bir gruba yada bir zümreye yönelik uygulamalar yerine, sonuç odaklı yöntemlerin belirlenmesi elzemdir.

Ölümünün 52. yılında saygıyla anıyoruz

Behiç Erkin'in izinde

Kurtuluş Savaşı'nın en önemli kahramanlarından, asker, diplomet, siyasetçi Behiç Erkin 52 yıl önce 11 Kasım 1961 yılında yaşamını yitirdi.

YOLDER Yönetim Kurulu Başkanı Özden Polat, "Ölümünün 52. yılında rahmetle andığımız devlet Demiryolları'nın millileştirilmesini sağlayan ilk genel müdürümüz Behiç Erkin'i saygıyla anıyor, izinde olmaktan onur duyuyoruz" dedi.

Demiryolları kitabı en önemli mirası

Atatürk'ün en yakın arkadaşları arasında yer alan ve fikir alışverişinde bulunduğu sayılı kişiler arasında olan Behiç Erkin, Osmanlı'da Demiryolları üzerine bir eser yazan ilk ve tek Müslüman Türk olarak da tanınıyor.

"Demiryollarının Askerlik Açısından Tarihi, Kullanımı ve Teşkilatı" isimli kitabın orijinali bugün Ankara Dil Tarih Coğrafya Fakültesi'nde bulunuyor.

Savaşta demiryollarında müdür olmak

Behiç Erkin, 1876 yılında İstanbul'da dünyaya geldi. 1898'de Harp Okulu'nu, 1901'de Harp Akademisi'ni bitirdi. 1903'te Selanik'te 3. Ordu Komutanlığına atandı. Bu görevi sırasında tanıştığı Mustafa Kemal'le dostlukları ömür boyu sürdü.

Behiç Bey, İstanbul'un işgalinden sonra işgalci İngilizler tarafından arandığı sırada, Milli Mücadele Hareketi'ne katılmak üzere Anadolu'ya geçti; Kurtuluş Savaşı'nın da en önemli kahramanlarından birisi oldu.

Mustafa Kemal'in önerisiyle demiryollarının başına geçti. Behiç Erkin'e bu görevin önerilmesinin nedenleri arasında Osmanlı Devleti döneminde demiryolları konusundaki tek eseri yazmış olması, 1903 senesinden başlayarak Şimendifer Hat Komiserliği ve İkmal Şube Müdür Yardımcılığı gibi tecrübelerle sahip olması, ama hepsinden önemlisi Çanakkale Savaşı'nın tüm cephe sevkıyatlarını planlayan ve başarı ile uygulayan komutan olması sayılıyor.

Mustafa Kemal'in "Ben cephelelerde ne yapılacağını biliyorum, ama ordumuzun cephele-



süratle nasıl sevk edileceğini bilmiyorum, bu şimendiferlerin işin ehli biri tarafından idare edilmesi ile mümkün olabilir, buna ancak siz muvaffak olabilirsiniz, siz şimendiferlerle cephele askerleri sevk edin ki, ben de cephelelerde muvaffak olabileyim" diyen sözleri üzerine görevi üstlenen Behiç Bey, tek bir şart öne sürmüştü: "İşine kimsenin karışmaması".

İşime kimse karışmayacak

Bu şartı Mustafa Kemal tarafından kabul edilen Behiç Bey, konuya hakimiyeti nedeniyle Kurtuluş Savaşı'nın tüm cephele asker, silah ve erzak sağlama görevini büyük bir başarıyla gerçekleştirdi.

Behiç Bey, demiryollarının keşiştiği yer olan Eskişehir'e bir üs kurdu ve savaş boyunca derme çatma trenlerle cepheye asker, cephe, malzeme nakletti; ray döşetti; gerektiğinde ray ve vagonlardan çelik söktürüp kılıcı yaptırdı.

Behiç Bey, Kurtuluş Savaşı'ndaki önemli rolü ve başarılarından dolayı hem "T.B.M.M. Takdirnamesi" hem de "İstiklal Madalyası" ile onurlandırılmıştır.

Türkiye Cumhuriyeti'nde demiryollarının kurucusu sayılan Behiç Erkin birçok kaynakta "Demiryollarının Babası", "Türk Demiryolculuğu Sektörünün Babası" şeklinde anılır. Kararlılığı nedeniyle Atatürk tarafından kendisine Erkin soyadı verilen Behiç Erkin, 1920 Temmuzundan itibaren başladığı ve 6 yıl sürdüğü Genel Müdürlük dönemi, Bayındırlık Bakanı olması ile sona ermiştir.

11 Kasım 1961 yılında vefat eden Erkin'in mezarı Eskişehir'de bulunuyor.



KONUK YAZAR

• Nazım KARAKURT

BTS Genel Başkanı

Bu yazıyı yazarken ne yazık ki, hiç te tasvip etmediğimiz ve her seferinde sendika ve emekçiler olarak şiddetle karşı çıktığımız ve hemen yanı başımızda Suriye'ye yönelik bir emperyalist müdahalenin koşulları yaratılarak biz emekçilere de bu savaşa ortak olmamızı istemektedirler.

Emperyalist ülkelerin Ortadoğu coğrafyası üzerinde emellerinin devam ettiğini ve bunda ısrarcı olduklarını bilmekteyiz. Ne yazık ki bizi üzen, ABD, Fransa ve İngiltere'nin başını çektiği bu üçlü yapıya da ülkemizin de bu savaşa dahil edilmesi istenmektedir. Özellikle başbakanın bu üçlü yapıya her konuda destek vermesi ve Ortadoğu coğrafyasında bir savaşın içerisinde yer alması asla kabul edilecek bir tavır değildir. Suriye'ye yapılacak bir müdahale ve savaş bizim savaşımız değildir. Bundan hareketle KESK ve bağlı sendikalar olarak savaşa karşı barışı sonuna kadar savunacağız.

Yaşadığımız gezegende, yaşadığımız ülkede ve çalıştığımız işyerindeki bütün gelişmeler birbirini etkilemekte ve yaşanan bütün olumsuzlukların bedeli biz emekçilere ödetilmektedir. Bu nedenle işkolumuzda ve demiryollarında yaşanan gelişmelere değinmeden önce tek kutuplu dünyadaki gelişmelere, Ortadoğu ve ülkemizdeki siyasal sürece bir göz atmakta fayda olduğunu düşünüyorum.

Kapitalist Modernitenin yaratmış olduğu kurumlar günümüz dünyasını şekillendirmiş, insanı insana yabancılaştırmış, insani değerlerden uzaklaştırmış ve her şey insanlık için anlayışı yerine her şey "kar" için anlayışı dünyaya egemen olmuştur. Bu anlayış insanlığa birinci ve ikinci paylaşım savaşlarında insanlık tarihinin en büyük ve onulmaz acılarını yaşatmış ve günümüzde de dünyanın farklı yerlerinde savaş ve çatışmalarla bu acılara yenilerini eklemeye devam ettirmektedir.

Özellikle Kuzey Afrika ve Ortadoğu ülkelerinde "Arap baharı" olarak adlandırılan aslında ise bu pazarların esnetilmesini hedefleyen gelişmeler olmuştur. Birçokları tarafından "Devrim" ve "halk ayaklanması" olarak adlandırılan bu sürecin arkası ne yazık ki okunamamış, yoksulluğa ve baskılara karşı başlayan bir isyan olarak görülen bu hareketler öncüsüz ve örgütsüz olduğunda ne yazık ki kapitalizme

hizmet eder duruma düşmüştür. Bu çizginin dışına taşmasına ise sistem izin vermemiştir. Bunun en dramatik örnekleri Mısır ve Suriye'de iç savaşlarla yaşanmaktadır.

Bunlar bir taraftan yaşanırken, ülkemizde gezi eylemleriyle birlikte, doğasına, suyuna ve geleceğine sahip çıkan insanların demokratik taleplerine yönelik polisin aşırı derecede şiddet uygulayarak genç insanlarımızın toprağa düşmesine birlikte şahit olduk. 11 yıllık AKP iktidarı döneminde kendisi gibi düşünmeyenlere yönelik baskı, gözaltı ve tutuklamaları her gün yaşamaktayız.

Bu baskı ve tutuklamalardan KESK ve bağlı sendikalar olarak bizde birebir yaşayarak görmekteyiz. Başbakan ve bakanları Memur-Sen'in genel kurullarında yapmış oldukları konuşmalarda nasıl bir sendika ve mücadele istediklerini her seferinde dile getirmişlerdir. Emek alanına yönelik uygulamalar çerçevesinde işimize ve iş yerlerimize sahip çıktığımız için hedef gösterildik. Kamuoyu nezdinde konfederasyonumuzu ve bağlı sendikalarımızı itibarsızlaştırmak adına baskı ve tutuklamalarla karşı karşıya kaldık. Bizler sendika olarak doğru bildiğimizi her yerde söylemeye devam edeceğiz. Çünkü biz gücümüzü üyelerimizden ve çalışanlardan alıyoruz.

Demiryollarını demiryolcusuz bırakmak

Ülkemizde bunlar yaşanırken işkolumuzda ve demiryollarında yaşananlar da bunlardan farksız değildir.

1995 yıllarda başlayan demiryollarının yeniden yapılanması adı altındaki demiryollarını demiryolcusuz bırakma çalışmaları bu süreçte hızlanmış ve Demiryolu Kanunu'yla bu süreç taçlanmış. Yirmi yılı aşkın bir süredir bu uygulamalara karşı mücadele eden sendikamız bu yasa çıkmadan önce tüm demiryolcuları aydınlatmak için il gezileri düzenlemiş, istasyon istasyon dolaşarak bu yıkım yasaının olası etkilerini demiryolculara anlatmıştır.

Yine bu yasaya karşı demiryolcuların tüm örgütlü güçleriyle birleşik mücadele etmek amacıyla toplantılar yapmış ancak bu toplantılara işveren güdümlü Memur Sen ve bazı dernekler katılmamıştır.

Ekmek teknelerinin ve geleceğimizin karartılmasına seyirci ka-

Demiryolcusuz demiryollarına doğru ve süreci doğru okumak



larak kendilerine yakışanları yapmıştır. Bu yasaya karşı 16 Nisan'da Ulaştırma Sen ile birlikte yaptığımız grevde ise her zamanki kendilerine verilen görevi kabul ederek grev kırıcılığını büyük bir hazla yapmışlardır. Bununla yetinmeyerek Ulaştırma Memur Sen Başkanı televizyonlara çıkarak yasa nedeniyle hiçbir demiryolcunun olumsuz etkilenmeyeceği yönünde beyanlarda bulunmuştur. Ancak yasanın üzerinden daha birkaç ay geçmeden geçen hafta yayınlanan genel müdürlük emirleriyle 500'den fazla demiryolcunun görev yerlerinin optimizasyon nedeniyle değiştirileceği emirilenmiştir...

Bir sonraki aşaması sürgün ve mobing ile zorla emeklilik olması muhtemel bu süreç ile birlikte ne yazık ki demiryolcuların sessiz kalması nedeniyle yönetim tarafından devam ettirilecektir...

Demiryollarında demiryolcusuz işletmecilik çalışmaları devam ederken, kamu emekçileri ülkemiz tarihin en talihsiz toplu sözleşmelerinden birine tanık olduk.

2 milyon 200 bin kamu emekçisini ilgilendiren ve 2014-2015 yıllarını kapsayan toplu sözleşme gizli kapılar ardında Memur Sen ile Hükümet arasında yapıldı. KESK ve KAMU-SEN bay-pas edilerek, adeta bu konfederasyonlardan kaçırılarak bayram arifesinde yapıldı.

Her iki konfederasyona son dakikada toplantı yapılacağına bilgi verildi. Ancak bu iki konfederasyon toplantıya gelmeden Çalışma Bakanı ile Memur Sen'in sabahıtan beri toplantı yaptıkları ve bu toplantıda kamu emekçisinin satışıyla anlaştıkları ortaya çıktı.

Sendikal ahlak ve ilkeler ile bağdaşmayan bu görüşmeler öncesi kamuoyuna açıklama yaparak yüzde 6 zam isteyen Memur Sen'in

2015 yılında brüt 175 TL ve 2015 yılı için yüzde 3 zam oranına kabul ederek memurları satması bizim için kabul edilemez bir durumdur.

Çünkü Memur Sen'in kabul ettiği bu oran Hükümetin önerdiği 2014 yılı için yüzde 3 + yüzde 3 zamdan bile düşüktür.

Hükümet tarafından yüzde 3 + yüzde 3 zam teklifi yapıldığında: "Bu teklif memuru sokağa davet etmektir" diyen Memur Sen'in bunun altında bir teklifi kabul etmesi anlaşılır bir durum değildir...

Genelde tüm kamu emekçileri özelde ise tüm ulaşım emekçileri ve demiryolcuların enflasyon rakamlarının yüzde 8-9 gezdiği bir dönemde bu durum hakkında düşünmeleri gerekir. Unutmayalım ki; sessizliğimiz böyle satışları zimmen kabul etmek çocuklarımızın geleceğini karartmaktadır.

Ulaştırma iş kolunda toplu sözleşmenin altına imza atan yetkili sendika, demiryollarında bir çok haksızlık olmasına rağmen bunların hiç birini görmeden (Tesislerde unvan birleştirmelerden dolayı bazı unvanların kaldırılması, TTM'in ve Hareket memurları başta olmak üzere ücret adaletsizliği ve denge-sizliği, ek ödemeler arasındaki ücret farklılığı gibi) çok basit ve sıradan 5 madde üzerinden toplu sözleşme imzalamıştır. Bu talep bizlerin değil bizzat kendi talepleri olmuştur.

Bizler emekçiler olarak bu duruma sesiz kalmadık, kalmayacağız. Emekçilerinin taleplerini yok sayan siyasi iktidarlar ve onların sendika adı altındaki iş veren yapılarıyla mücadelemiz devam edecektir. Bu onurlu mücadele bütün demiryolu emekçilerini de kendi geleceklerine sahip çıkmaya ve onun için mücadelemeye davet ediyoruz.

Gün olmasın ki; yaşadığımız

ülkede her gün çalışma yaşamında esnek ve kural dışı çalıştırmalardan dolayı, iş sağlığı ve güvenliği alınmadığından dolayı birçok ölümlü iş kazaları yaşanmaktadır.

İş kazaları, kayıplar

Bundan kaynaklıda demiryollarında da özellikle 2007 yılından beri 20'nin üzerinde demiryolcu arkadaşlarımızı kaybettik. Bunun temel nedeni ise, az personelle, esnek ve kural dışı ve çok iş yapmadan başka bir şey değildir. Sendika olarak bu ölümlü iş kazalarının olmamasına yönelik tepkimizi her seferinde kamuoyu ile paylaşarak bir duyarlılık yaratmaya çalıştık. Burada bizi üzen diğer sendikaların bu sorun yokmuş gibi hareket etmeleridir.

Ama şunları çok iyi biliyoruz. Haksızlık ve adaletsizlik üzerinden sendikacılık yapılıyor. Haktan, hukuktan ve adaletten bahsedilen bunun tam tersini yaparak bir işleyişi önlerine koyarak bunu yapıyorlar. Tayinlerde, kurslarda ve lojman tahsislerinde yandaşlık üzerinden işvereni de yanına alarak bunu yapmaya çalışıyorlar. Bu çalışma barışını bozduğu gibi aynı zamanda kuruma olan güveninde zedelenmesine neden olmaktadır.

Sonuç olarak, işveren güdümünde değil gerçek emekçilerin sendikasında mücadele etmekten başka bir seçenek bulunmamaktadır. Bu yıkım yasaasının uygulamaları tam anlamıyla hayata geçmeden gelin ulaştırma emekçileri olarak bir mücadele hattı örelim. Yoksa yarın geç olabilir. Yarın geç olmadan onurlu bir şekilde işimize, geleceğimize, ekmeğimize sahip çıkalım. Bu ülkede aynı zamanda çocuklarımıza onurlu bir gelecek bırakmak için el ele verelim.

Saygılarımla.

Toplumun tamamını ilgilendiren bir düzenleme önümüzdeki günlerde Meclis gündemine geliyor.

Zaten bilgi çağının verdiği bilgiye çabuk ve kolay ulaşılabilirlik sayesinde, hemen hemen hepimizin arızalı çıkan telefon ve bilgisayarlar, bankalarca alınan yapılandırma ücretleri, bunlara karşı tüketici hakem heyeti başkanlıklarına ve tüketici mahkemelerine yaptığımız başvurular.

Eğer tasarının bu haliyle kanunlaşması halinde tüketiciler lehine pek çok yeni düzenleme içeriyor.

Örneğin; hepimizin başında olan tüketici kredisi ve konut finansmanı (mortgage) sözleşmelerinde tüketiciye tanınan hakların genişletilmiştir.

Kredi kartları

Kredi sözleşmesi imzalanmadan önce, tüketici sözleşme şartları ile ilgili bilgilendirilecek. Tüketicilerin, tüketici kredisi sözleşmesinden 14 gün içinde cayma hakkı olacak.

Kredinin ödenmesi için açılan hesaplardan hesap işletim ücreti gibi herhangi bir ücret ya da masraf talep edilemeyecek. Ancak konut kredisinden cayma halinde yüzde ikilik cayma cezası varlığını ne yazık ki koruyacaktır.

Kapıdan satışlar

Kapıdan satışlarda ise mevcut yedi günlük cayma hakkı süresi 14 güne çıkarılmaktadır.

Satıcı ve sağlayıcı yükümlülüklerine aykırı davranırsa tüketici cayma hakkını kullanmak için 14 günlük süreyle bağlı olmayacak. Tüketici, finansal hizmetlere ilişkin sözleşmelerden 14 gün içinde cayma hakkına sahip olacak.

Bankacılık işlemleri

Bankacılık işlemlerinde faiz dışında hangi hizmetlerden ücret, komisyon ve masraf alınacağı hususu, Bakanlığın uygun görüşü alınarak BDDK tarafından belirlenecek.

Tüketicilere yıllık üyelik aidatı ve benzeri isim altında ücret tahsil edilmeyen bir kredi kartı sunulması zorunlu olacaktır. Bankalar isterlerse bu kartlara da ilave hizmetleri ücretsiz sunabilecekler.

Sözleşmede öngörülen koşullar, sözleşme süresi içerisinde tüketici aleyhine değiştirilemeyecek. Türk Borçlar Kanunu ve Kredi Kartları Kanunu'nda olduğu gibi bu taslakta da temerrüt hali de dâhil olmak üzere, tüketici işlemlerinde bileşik faiz uygulanması son verildi. Yani faize de faiz alınması uygulaması son bulacak. Tüketicilerin, tüketici kredisi sözleşmesinden 14 gün içinde cayma hakkı olacak.

Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun Tasarısı önümüzdeki günlerde meclis gündeminde

Söz şimdi tüketicide

HUKUK YOLU

• Hakan VATANDAŞ

hakanvatandas@yahoo.com



Kredinin ödenmesi için açılan hesaplardan hesap işletim ücreti vb. herhangi bir ücret ya da masraf talep edilemeyecek.

Tüketicinin açık talimatı olmaksızın, kredi sözleşmesi ile ilişkili bir kredili mevduat sözleşmesi yapılamayacak.

Konut satışları

Konut satışları ile ilgili olarak da yapı ruhsatı alınmadan, tüketicilerle ön ödemeli konut satışı sözleşmesi yapılamayacak. Mevcut Kanunda 30 ay olan konutun teslim süresi 36 aya çıkarıldı. Tüketici, 14 gün içinde ön ödemeli konut satış sözleşmesinden cayma hakkına sahip olacak. (Bunu konut kredisi ile karıştırmayalım lütfen.)

Reklamlar

Gümrük ve Ticaret Bakanlığı tarafından verilen 'Kampanyalı Satış İzin Belgesi' kaldırılmak suretiyle konut satışlarının devlet garantisinde olduğu yönündeki yanlış izlenimlerin önüne geçilecek.

Örtülü gizli reklamın ne olduğu açık bir şekilde tanımlanmış ve örtülü reklam yasaklanıyor.

Tüketicilere mal veya hizmetin niteliği veya menşei hakkında veya satıcı veya sağlayıcının özellikleri hakkında yanlış bilgi veril-



mesi veya tüketicinin karar vermesi için gerekli olan bazı bilgilerin kendisinden saklanması yasaklanıyor. Tüketicinin ani bir karar vermesini sağlamak ve bilinçli tercih yapması için gerekli fırsat veya zamandan mahrum bırakmak amacıyla aldatıcı olarak bir mal veya hizmetin sadece çok kısıtlı bir süre için sunulacağını veya belirli şartlarda çok kısıtlı bir süre için sunulacağını belirtmek yasaklanıyor.

Cayma süreleri değişiyor

Gerçeğe aykırı olarak satıcı veya sağlayıcı ticareti bırakmak veya işyerini taşımak üzere olduğunu iddia edemeyecek. Kanunun tüketiciye tanıdığı hakları satıcı veya sağlayıcı tanıyormuş gibi gösteremeyecek.

● *Tasarının bu haliyle kanunlaşması halinde tüketiciler lehine pek çok yeni düzenleme içeriyor. Örneğin; hepimizin başında olan tüketici kredisi ve konut finansmanı (mortgage) sözleşmelerinde tüketiciye tanınan haklar genişletilmiştir. Kredi sözleşmesi imzalanmadan önce, tüketici sözleşme şartları ile ilgili bilgilendirilecek.*

İşyeri dışında (kapıdan) yapılan satışlarda ve mesafeli satışlarda 7 gün, devre tatil sözleşmelerinde ise 10 gün olan cayma süreleri 14 güne çıkarıldı.

Ön ödemeli konut satışları, tüketici kredisi sözleşmeleri ve finansal hizmetlere ilişkin mesafeli sözleşmelerde tüketicilere 14 günlük; taksitle satış sözleşmelerinde ise Borçlar Kanununa paralel olarak 7 günlük cayma hakkı getirildi.

Mahkemelerin iş yükü azalacak

Hakem heyetlerinin görev ve yetki alanları belirlenerek, tüketici mahkemelerinin iş yükü azaltıldı.

Heyetlerin karar alma sınırı bin 191 TL'den ilçelerde 2 bin TL'ye, illerde 3 bin TL'ye çıkarıldı. Uyuşmazlığın tüketicinin lehine sonuçlanması durumunda tebligat ve bilirkişi ücretleri karşı tarafça karşılanacak.

Tüketici, paket tur sözleşmesinin esaslı unsurlarından birisinin değişmesi halinde sözleşmeden dönebilecek. Devre tatillerde cayma hakkı süresi 10 günden 14 güne çıkarılıyor.

Süreli yayının birden fazla sayıda satın alınmasını gerektiren promosyon uygulamalarının süresi, günlük süreli yayınlarda 75 günü, haftalık süreli yayınlarda 18 haftayı, uzun süreli yayınlarda 12 ayı geçemeyecek.

Abonelikler, ceza miktarları

Elektrik, su, telefon, doğal gaz, internet, şifreli yayın gibi her türlü abonelikte tüketici belirsiz süreli veya süresi 1 yıldan daha uzun olan belirli süreli abonelik sözleşmesini istediği zaman sonlandırabilecek. Süresi bir yıldan az olan abonelik sözleşmelerinde ise satıcı ve sağlayıcının sözleşmede değişiklik yapması halinde tüketici sözleşmeyi feshetme hakkına sahip olacak.

Zaman aşımı süresi içinde kalmak kaydıyla, ilk 6 ay içinde ortaya çıkan ayıplarda malın ayıplı olmadığını satıcı ispat edecek. Ayıp, ağır kusur veya hile ile gizlenmişse mevcut Kanunda da olduğu gibi zamanaşımı süresinden yararlanılamayacak.

Mesafeli sipariş edilen ürünler en geç 30 gün içerisinde tüketiciye teslim edilmek zorunda olacak.

Mevcut 7 günlük cayma hakkı süresi 14 güne çıkarılıyor. Satıcı ve sağlayıcı tüketiciyi cayma hakkı konusunda bilgilendirmezse tüketici 14 günlük süreyle bağlı olmayacak.

Ceza miktarları güncellendi. Ticari reklam cezalarında reklamın yayınlandığı mecra türüne göre farklı cezalar belirlendi.

Görüldüğü üzere pek çok konuda tüketici lehine düzenlemeler getiren tasarı, tam mükemmel olmasa da mevcut kanunumuza göre iyileştirmeler getirmektedir. Cayma hakkının 14 güne çıkması, hakem heyetine başvuru sınırının yükseltilmesi ve banka işlem ücretleri ile ilgili düzenlemeler tüketicilerin lehinedir. Tasarının ve ileri de daha da tüketici lehine olan tasarıların kanunlaşması dileklerimizle. Hepinize iyi çalışmalar.

Not: Tasarının belki de bu yazı yayımlandığı zaman yeni kanunun tam metnini, gerekçelerini http://www.tbmm.gov.tr/develop/owa/tasari_teklif_sd.sorgu_yonlendirme ya da www.tbmm.gov.tr/develop/owa/tasari_teklif_sd.sorgu_yonlendirme adresinden ulaşabilirsiniz.



Son derece çetin bir arazinin bulunduğu yol en son 28 yıl önce yenilenmişti

Kemah-Çaltı'da zorlu poz

• Şenyurt CENGİZOĞLU

Sivas

TCDD 4. Bölge Kemah - Çaltı istasyonları arasındaki yolun yenileme çalışmaları 31 Ekim 2013 tarihinde tamamlandı.

05 Mayıs 2013 tarihinde başlayan yol yenileme çalışması sırasında, 1985'de el pozu ile yapılan ahşap travers ve 49 bin 50 kilogram ray ile yapılmış hat kesimi; bugünün en iyi malzemesi ile Hp tipi bağlantı ve 60 kilogram ray ile değiştirildi.

Yol yenileme işinde çalışmalarda hızlı yol yenileme makinesi ile 50 geçici işçi, 16 daimi işçi, 21 operatör ve 1 poz amiri, 1 poz şefi, 1 poz şefi yardımcısı, 3 ekip şefi, 3 hat bakım onarım memuru ile çalışıldı. Günlük 712 metre

yol yenilenirken, toplamda 64 bin 67 metre yol yenileme işi yapılmıştır. Arazi yapısı son derece çetin olan yolda, 45 tünel, 4 çelik köprü ve 10 taş köprü geçildi. Tüm zor şartlara karşın yaptığımız işten her zaman zevk aldık. Çalışmanın sonuçlandığı gün yani demir ucunu bağladığımız zaman yanımızda hiçbir amirimizin olmaması, yolda gerekli zaman aralığının dar olması nedeniyle, bazen yolcu trenlerini bekletmek zornuda kalışımız bizi en çok üzen konular oldu. Bu bekletmeler nedeniyle çoğu zaman yoğun baskı altında kaldık. Ancak yine de tüm bu baskılara rağmen yine de şunun için seviniyoruz ki; "kazasız şekilde" yol yenilemeyi bitirdik.



DMİ Demiryapı



www.demiryapi.com.tr

Merkez: Çenedağ Mah. Ayteş İş Merkezi, No:202,
Kocaeli/Türkiye
Tel: +90 262 223 73 45 - Fax: +90 262 223 54 76

info@demiryapi.com.tr

Şube: Mustafa Kemal Mah. Dumlupınar Bulvarı,
No: 102, B Blok, Ankara/Türkiye
Tel: +90 312 286 10 26/27/45 - Fax: +90 312 286 10 55



BİZ YOLCULAR

• **Şakir KAYA**
sakirkaya6250@hotmail.com

AYAKTAKİ YOLCU

YOLDERİZ'de bu sefer yazacaklarım gittiğim yerler veya yaşadıklarım ile ilgili olmayacak, genelde satır aralarına sıkıştırdığım mesajları bu sefer direkt olarak sizlerle paylaşmak istiyorum. Yanisi; sizlere içimi dökmek istiyorum.

İstiyorum da; nereden, nasıl ve nereye kadar yazacağımı kestiremiyorum. Çünkü beni tanıyanlar bilir; bazen duracağım yeri geçerim, yani "Biri beni durdur-sun" demem lazım ya da sizlerden birisinin beni durdurması lazım.

Sendika seçimlerinde olmayan Yol'cular

Geçtiğimiz günlerde İzmir'de mensubu olduğum sendikanın şube başkanlığı seçimleri vardı. Seçim kısmı için hiçbir şey yazmayacağım ama koca yönetimde bir tane Yol'cu bulunmuyordu.. İzmir'deki yolcu kardeşlerimizin derdini o platformda anlatacak, dile getirecek kimse yoktu.

YOLDER Başkanı Özden Polat seçim öncesi, çok güzel bir konuşma yaptı. Ama o kadar.

Sizlerin dertlerini ve sorunlarını o platformda anlatmaya talip olan bendenizde seçime giren ve oylamaya geçilmeden, seçim yarısından çekilen listede bulunuyordum. Yanisi bir müddet daha bana bu işlerde güvenmeyin. Başka platformlarda başkanımızla beraber dertlerimizi anlatmaya devam edeceğiz.

Çuvaldızı başkasına dürttükten sonra iğneyi bir de kendimize sokalım dersek biz yolcuların bir eksikliği de bu tür aktivitelere gereken önemi vermemek.

Kafamızı soktuğumuz iki raydan ara sıra çıkarıp etrafta olan bitene bakmamak galiba; bu her ne kadar işimizi çok sevmemiz ile izah edilebilir desek de "O zaman bu tür faaliyetlerde bizi kim anlatacak?" sorusuna, gereken özneyi hiç bulamayacağız anlamı çıkıyor.

Konuşmadığımız el kitabı

Bana gelen eleştiri ve merak ettiğiniz konulardan çok mutlu oluyorum ama aynı özen ve itina-yı YOLDER sitesinde yayınlanan ve önümüzde kalan hayatımıza

Kafamızı artık iki rayın arasından çıkartmak gerek! Bilmem ne dersiniz?

yön verecek kısaca el kitabı tabiri ettiğimiz yayın hakkında yeterince konuşulmaması sizi bilmem ama, beni üzüyor.

Zira bizler ekonomiden, siyasetten, spordan velhasıl her şeyden anlayan bir millet olduğumuz ve her şeyin doğrusunu ve iyisini biz biliriz olduğumuzdan, aslında hiçbir şeyi bilmediğimiz farkına varmamakta da direniriz.

Siz beni 4x4 sansanız da, en sevdiğim tarafım; neyi bilmediğimi bilmemdir. Onu da sadece kendimle paylaşırım. Bu konular bizim asıl olarak en iyi bildiğimiz konular. Bu eser üzerinde yapacağımız fikir beyanları çok yapıcı olacaktır.

Konu dağılacak ama lise yıllarımda hem okul takımında hem de Eskişehir Demirspor'da hentbolculuğumuz var. Bir gün hoca ismiyle müsemma Kıl Davut, "Şakir; Hentbol sahasının ölçüleri nedir, topun ağırlığı nedir?" gibi sorular sorduğunda utancımızdan önümüze bakmakla yetinmiştik. Sonrasında bunları araştırıp öğrenmiştik ama Hoca da bir daha sormamıştı. Anlayacağınız oyunu oynuyor ama kurallarını bilmiyorduk.

Her ne kadar Hoca da öğretmediyse bile, bizler de bir zahmet edip araştırma ihtiyacı hissetmemiştik. Hattahi Ortaokul Hocamız Yavuz Özalp de, merdivenleri silen hademenin adını ve ona "Kolay gelsin" deyip demediğimizi, ikinci kata çıkan merdivenlerin basamak sayısını, gömleğimizde kaç düğme olduğunu sorduğu sorular kulağımıza küpe iken..!

İş güvenliği öne çıkacak

Geçen sayımızdaki birçok alet ile ilgili soru gelmesine rağmen insansız kesme ile ilgili soru gelmemesi en çok üzerinde düşündüğüm konuların birisiydi itiraf etmem gerekirse.

Zira gittiğimiz yolda giderek daha çok iş sağlığı ve güvenliğinin, çevresel faktörlerin öne çıktığı bir çalışma ortamı öne çıkıyor. Bu alet, bunlara iyi bir örnek olur diye düşünmüştüm.

Çevresel faktörlerden de bizim

Yazarın harbiden kendi sözü

Allahımdan dilerim:
Hiçbir meslektaşımızın ayağına taş, gözüne yaş değmesin.

Şakir KAYA
Ünsüz demiryolu büyüğü ve düşünmezi

de artık şehir içi geçişlerimizde çevreci olup etrafımızı ses duvarları ile örmemiz gerektiğini düşünenlerdenim.

(Her ne kadar karayolları kadar gürültülü olmasak da: Raylı sistemlerin çevreye 65-75 desibel (db), karayolu sistemlerinin 110-115 db ses yaydığını ve raylı sistemlerin hava kirliliğindeki payları yüzde 5 iken, karayolu sistemlerinin ise yüzde 85 paylarının olduğunu da hatırlatmak isterim.)

Elimde Betra'nın ürün gamına ilave ettiği ses duvarlarınınkinden başka bir veri olmamakla birlikte mevcudu sizlerle paylaşmak istiyorum. Bundan da amaç her ne kadar çevreci bir hizmet kolu isek de yine de gürültüyü minimize edip insanlarımızın yaşam kalitesini arttırmada fayda var. Zaten bu konuda bir yönetmeliğin de mevcut olduğu düşünülecek olursa, bunları hayata geçirmememiz için bir neden de göremiyorum.

Uzun lafın kısası artık daha teknik, daha çevreci ve daha iş güvenliğinin öne çıktığı bir ortamda çalışacağız. Birbirimize ne kadar destek olursak, bilgiyi ne kadar paylaşırsak, ortak akılda ne kadar buluşursak, acımızı bölüşür sevincimizi beraber kutlarsak daha da büyürüz.

Yolu sevgiden geçen, rayların üzerinde gezinen herkesle, herkesle bir gün bir yerde x buluşma yaparız.. Ama çok istiyorsanız elektronik posta adresim, yazımın üstünde. Face adresim de aynı.

Ekleyin, hayatı paylaşalım. Sevgiyle kalın... Hoşça kalın.

Yazarın alıntı sözleri

En büyük düşmanın,
kendinden başkası değildir.
Longellow

Tanrı beni benden korusun.
İspanyol Ata Sözü

Kendini başkalarından
daha az akıllı kabul et,
ama öyle olma.
Jean Cocteau

UÇMS İzmir Şubesi'nin 4. Olağan Genel Kurulu yapıldı



Memur Sendikaları Konfederasyonu'na bağlı Ulaştırma Çalışanları Memur Sendikası (UÇMS) İzmir Şubesi'nin 4. Olağan Genel Kurulu 11 Ekim 2013 Cumartesi günü toplandı. TCDD 3. Bölge Müdürlüğü Lokali'nde yapılan ve UÇMS Genel Başkanı Can Cankesen'in de katıldığı genel kurulda var olan yönetim güven tazeledi. Genel kurul delegelerine seslenen UÇMS Genel Başkanı Cankesen, 10 bin üye hedefiyle yola çıktıklarını, üye sayısının 20 bine, ardından 30 bine çıktığını söyledi. 2012 yılında genel yetkili sendika olduklarını anlatan Can Cankesen, "Sorumluluklarımızı, yükümüzü arttırdı" dedi.

İl il dolaşarak üye sayısını arttırmaya çalıştıklarını söyleyen Cankesen, sendikanın şube sayısının 7'den 13'e çıktığını ve 20'ye çıkarılmayı hedeflediklerini dile getirdi. İzmir'de yetkili sendika olduklarını, İstanbul'da da yetkili sendika olmak için çaba harcadıklarını söyleyen Can Cankesen, sözlerini şöyle sürdürdü:

"Demiryolları'na 1984 yılında girdim, 30 yılını biliyorum. Kurumun teknolojisine, yatırımlarına hayran kalmamak mümkün değil. Demiryolları Maliye'ye yük olmaktan çıkmaya başladı. 600 milyon lira zarardayız. İnşallah kara geçtiği günler de gelecektir."

Demiryolları'nın serbestleştirilmesine Türk Ulaştırma Sen ve Birleşik Taşımacılık Çalışanları Sendikası'nın (BTS) karşı çıktığını hatırlatan UÇMS Genel Başkanı Can Cankesen, "O yıllarda ses çıkartmadıkları DETAŞ kurulsaydı bu rahatı, huzuru bulamazdık. Ona şükretmemiz gerekiyor" dedi. Kurumda iki optimizasyon yapıldığını, bir optimizasyonun daha geldiğini söyleyen Cankesen şu görüşleri dile getirdi:

"Norm kadro böyle tutturulmaktadır. Demiryolları'nda rotasyon istemiyoruz, karşıyız. İş güvenliği ve rotasyon bizim kırmızı çizgilerimiz, taviz vermemiz mümkün değil. Ulaştırma Bakanlığı'nın

kurullarında farklı uygulamalar var. Kurum idari kurullarında birtakım hakları peyder pey kazanıyoruz."

Genel kurulda Demiryolu Yayımcı ve İşletim Personeli Yardımlaşma ve Dayanışma Derneği (YOLDER) Yönetim Kurulu Başkanı Özden Polat da söz alarak eleştirilerini dile getirdi. Polat, sendika genel başkanının televizyon televizyon dolaşarak demiryolunun yükünü arttıracak serbestleştirmeyi savunmasını anlayamadıklarını söyledi. Polat, yol personelinin çözüm bekleyen ve kurum idari kurullarında görüşülmesini istedikleri sorunlara ilişkin bir türlü gelişme sağlanamadığına dikkat çekti.

UÇMS Genel Başkanı Can Cankesen, genel kurulda söz alan konuşmacıların sendikanın genel merkezine ve kendisine yönelttiği eleştirileri yanıtladı. Cankesen, Devlet Demiryolları'nda yapılacak promosyon ödemeleri, toplu sözleşme, TCDD ve DHMİ'deki sendikalar çalışmaları hakkında bilgi verdi.

Promosyon ödemeleri konusunda son günlerde asılsız iddiaların dile getirildiğini belirten Can Cankesen, promosyon görüşmelerine TCDD'den iki yetkili sendika Ulaştırma Memur Sen'den bir kişi olmak üzere üç kişilik heyet oluşturulduğunu söyledi. Cankesen, oluşturulan bu heyetin önümüzdeki günlerde bankalarla görüşmelere başlayacağını dile getirdi.

Can Cankesen, promosyon ödemeleriyle ilgili olarak üç yıl önce yapılan sözleşmenin süresinin 31 Aralık 2013 tarihinde sona ereceğini sözlerine ekledi. UÇMS Genel Başkanı Cankesen, genel kurulda belirlenen yeni yönetim kurulu üyelerine başarılar diledi.

Genel kurulda yapılan oylama sonucunda UÇMS İzmir Şubesi'nin Yönetim Kurulu Ali İlhan'ın (Mak-nist) başkanlığında Kadir Cuma Al-day (Vagon Teknisyeni), Fikret Çakkal (Büro Memuru), Dursun Alsan (Koruma Güvenlik Görevlisi), Musa Bedir (Tesisler Sürveyanı), Nurettin Gülümser (Vagon Teknisyeni) ve İbrahim Güneş'ten (DHMİ Köprü Operatörü) oluştu. Cemalettin Parmaksız (Vagon Servis Şefi), Saim Hamarat (Büro Memuru), Hüseyin Yazıcı (Hareket Memuru) denetim kurulunu, Rasim Ünlü (Hareket Memuru), Veysel Yavuz (Memur) ve Murat Akman da (Koruma Güvenlik Memuru) disiplin kurulu üyelerine seçildi.

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

Kaybettiklerimiz

• 513 Yol Bakım Onarım Şefliği'nde görevli Abdurrahman Hülako'nun kız kardeşi vefat etmiştir. Merhumeye Allah'tan rahmet, arkadaşımıza ve kederli ailelerine başsağlığı ve sabırlar dileriz.

• 551 Yol Bakım Onarım Şefi Rıfat Çakan'ın yeğeni hayatını kaybetmiştir. Allah'tan rahmet, arkadaşımıza ve kederli ailelerine başsağlığı ve sabırlar dileriz.

• 555 Yol Bakım Onarım Şefliği'nden emekli Hat Bakım Onarım Memuru İhsan Çağlayan'ın annesi vefat etmiştir. Merhumeye Allah'tan rahmet, arkadaşımıza ve kederli ailelerine başsağlığı ve sabırlar dileriz.

• YOLDER Yönetim Kurulu Üyesi arkadaşımız Fikri Gültekin'in babası hayatını kaybetmiştir. Merhuma Allah'tan rahmet, değerli arkadaşımıza ve yakınlarına başsağlığı ve sabırlar dileriz.

• 253 Yol Bakım Onarım Şefliği'nde görevli üyemiz Mustafa Asilsoy'un babası vefat etmiştir. Merhuma Allah'tan rahmet yakınlarına sabırlar dileriz.

• 321 Yol Bakım Onarım Şefliği'nde görevli üyemiz Ramazan Savran'ın babası vefat etmiştir. Merhuma Allah'tan rahmet yakınlarına sabırlar dileriz.

• Karaman 622 Yol Bakım Onarım Şefi, Derneğimiz

Başkan Yardımcısı Hasan Yıldız'ın kayınvalidesi vefat etmiştir. Merhumeye Allah'tan rahmet, yakınlarına sabırlar dileriz.

• 513. Yol Bakım Onarım Şefliği'nde görevli Yol Sürveyanı arkadaşımız Hakim Sarsılmaz'ın babası 7 Ağustos 2013 Çarşamba günü hayatını kaybetti. Merhuma Allah'tan rahmet, değerli arkadaşımıza ve yakınlarına başsağlığı ve sabırlar dileriz.

• Afyon 72 Yol Bakım Onarım Müdürlüğü'nde görevli Murat Taşbaş'ın kayınpederi vefat etmiştir. Merhuma Allah'tan rahmet yakınlarına sabırlar dileriz.

Tebrikler

• 362 Yol Bakım Onarım Şefliği'nde görevli üyemiz Birol Bulut'un oğlu Mustafa Barış Bulut, 01 Eylül 2013 tarihinde sünnet olmuştur. Kendisini ve ailesini tebrik ediyoruz.

Geçmiş olsun

• TCDD 51. Yol Bakım Onarım Şefliği'nde görevli arkadaşımız Erdal Uysal çalışma mahallinde iş kazası geçirmiştir. Yaralanan arkadaşımıza "geçmiş olsun" diyor, acil şifalar diliyoruz...

• 621 Yol Bakım Onarım Şefliği'nde görevli Hat Bakım Onarım Memuru arkadaşımız Mustafa Çelik, İslahiye'de görevli olduğu iş treninde geçirdiği kaza sonucu hafif

yaralanmıştır. Acil şifalar diliyoruz.

• 55 Yol Bakım Onarım Müdürlüğü'nde görevli Yol Sürveyanı arkadaşımız İrfan Araz ameliyat olmuştur. "Geçmiş olsun" diyor, acil şifalar diliyoruz

Mutluluklar dileriz

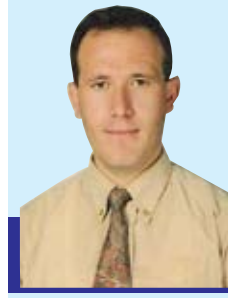
• 262 Yol Bakım Onarım Şefliği'nde görevli üyemiz Erol Eldem'in kızı Merve Eldem, 06 Eylül 2013 tarihinde dünyaevine girmiştir. Kendilerine bir ömür boyu mutluluklar dileriz.

• 32 Yol Bakım Onarım Müdürlüğü'nde görevli Üyemiz Mehmet Dolunay'ın kızı Çiğdem Dolunay 26 Ağustos 2013 tarihinde dünyaevine girmiştir. Kendilerine bir ömür boyu mutluluklar dileriz.

• 55 Yol Bakım Onarım Şefliği'nde görevli üyemiz Ahmet Gültepe 1 Eylül 2013 tarihinde evlenmiştir. Eşine ve kendisine ömür boyu mutluluklar dileriz.

• 553 Yol Bakım Onarım Şefliği'nde görevli üyemiz Mehmet Fırat Yavaş, 27 Ağustos 2013 tarihinde dünyaevine girmiştir. Eşine ve kendisine bir ömür boyu mutluluklar dileriz.

• Üyelerimizden Artova Yol Bakım Onarım Şefi Mehmet Çiftçi'nin kızı Sümeyye, 24 Ağustos 2013 tarihinde evlenmiştir. Eşine ve kendisine ömür boyu mutluluklar diliyoruz.



Teğet

• Sezgin SEVİNÇ

YAŞAMA SEVİNCİ

HİKAYE

Senin dudakların pembe
Ellerin beyaz,
Al tut ellerimi bebek
Tut biraz!

Benim doğduğum köylerde
Ceviz ağaçları yoktu,
Ben bu yüzden serinliğe hasretim
Okşa biraz!

Benim doğduğum köylerde
Buğday tarlaları yoktu,
Dağıt saçlarını bebek
Savur biraz!

Cahit KÜLEBİ

Benim doğduğum köylerde,
güneşin yüzünü görünce yüzünde
güller açan raylar yoktu. Kış mevsiminin deriyi raya yapıştıran soğuğu geride kalıp ruhumuz gibi hayat da çiçek vermeye başladığı zamanlarda doğanın seramonisine arasıra katkı yapan rayın uzama kütürtüleri de..

Şanssızdık. Bereketli topraklarımız vardı ama bereketli trenlerimiz yoktu. Geceyi yaran bir düdüğü seşiyle uyanmadık hiç.

Sırtındaki onca yükü homurdanarak sürüklemeye çalışan makinanın sesi çınlamadı hiç bizim büyüdüğümüz topraklarda.

Bilemedik o zaman bir trenin kaç kamyonu bedel olduğunu, bir trenin bir kamyonun kaçta kaç ol-

duğunu.

Çok çok bir Yeşilçam filminde acı bir korna sesi eşliğinde conta tıkırtıları eşliğinde geçip giden bir banliyö treni, bazen de Haydarpaşa'nın o meşhur merdivenleriydi gözümüzün kadrasına giren.

Tekerleğinin altına demir para koyacak trenimiz yoktu. Tekerleğin altına demir parayı koyduğumuzda ise akşamında yanına gideceğimiz bir ailemiz..

Eksik büyüdük. Trenin penceresinde yolunu gözlediklerimiz de olmadı, tren penceresinden bizi gözleyen de.

Biraz büyüyünce öğrendik trenin bir makinist, bir lokomotif ve vagonlardan oluşmadığını.

Önce 1435 milimetrede kader birliği yapmış raylar lazımmış sonra bilgi, tecrübe, emek, sadakat...

Gecenin gündüze karışması da varmış, gündüzün geceyi devralması da.. Sonrası, mesleğin sevda yolları.. Şimdi açık kapamanın keyfini sürüyoruz.

Geriye dönüp çocukluğumuzun muhasebesini yaptığımızda dumanı tüten o trenlerin boşluğu üstü kapanmayacak şekilde duruyor.

Yüreğimizi bir nebze olsun soğutacak tek şey ise üstünde Türkiye Cumhuriyeti amblemleri trenlerin, daha çok çocuğun çocukluklarına eşlik edebilme ihtimalidir.

Arkanda derneğin varlığını hissetmek !

20 Temmuz 2013 tarihinde Nurdağı İslahiye arası iş treninde Refakat Memuru olarak görev yaptığım esnada talih-siz bir karambol hadisesi yaşadım.

Şükürler olsun ki, hafif sıyrıklarla atlattım. Olay esnasında ve benim hastaneye naklim sırasında yanımdan ayrılmayan meslektaşım Talip Sönmez ve daimi işçi Rıfat Çetinkaya'ya bana yardımlarını esirgemeyip yanımda oldukları için teşekkür ederim.

Meslek hayatımda ilk kez kendimi derneğim sayesinde yalnız hissetmedim. Derneğimizin varlığının ne kadar gerekli olduğunu şimdi daha iyi anlıyorum. Manen desteği sayesinde birilerinin o anki stresinizi paylaşması ayrı bir duygu.

Beni sürekli telefon ile arayan ilgisini üzerimden eksik etmeyen YOLDER Genel Başkanı Sayın Özden Polat ve Yönetim Kurulu üyelerine de çok teşekkür ederim.

Mustafa ÇELİK - Hat Bakım Onarım Memuru

TREN SESİ

Garibim,
Ne bir güzel var
Avutacak gönlümü
Bu şehirde,
Ne de tanıdık bir çehre;
Bir tren sesi
Duymaya göreyim
İki gözüüm iki çeşme...

Orhan Veli KANIK



• Saadet ERCİYAS Gazeteci

YOLDER Yönetim Kurulu Başkanı Özden Polat ile birlikte Ekim ayı içinde 5. Bölge Müdürlüğü'ne bir ziyaret gerçekleştirdik. Bu ziyaret sırasında Malatya, Diyarbakır, Batman ve Mardin'e yolculuklar yaptık. Yolculuklarımız sırasında Diyarbakır'da görevli mühendis kardeşimiz Mehmet Sari, Yol Bakım Onarım Müdürü Ramazan Yurtseven, Yol Servis Müdür Yardımcısı Mahmut Civan rehberlikleriyle bizleri aydınlatılar, bilgilendirdiler. Bu yolculuğun her durağı birbirinden etkileyiciydi. Demiryolundan çıkarak bu etkileyici durakları sizlerle paylaşmak istiyorum.

Hilar Mağaraları ilk durak

Malatya'da Bölge Müdürü'yle ve Yol Dairesi'yle yaptığımız görüşmenin ertesi günü sabah saat 06.00'da tekerimiz dönüyor. YOLDER Genel Sekreteri Mehmet Sari'nin yol göstericiliğinde önce Ergani'ye yol alıyoruz. Hedefimiz Anadolu'nun en eski mağara yerleşimlerinden biri olan Hilar Mağaraları. Bu ilginç ören yeri, Diyarbakır'ın en büyük ilçelerinden biri olan Ergani sınırları içinde. Çayönü Tepesi'nde yer alan mağaralarda kazı çalışmaları 2006 yılında başlamış. Kazı alanında çevre öylesine sessiz ki, içiniz ürperiyor açıkçası. Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın yaptığı



Diyarbakır - Hilar Mağaraları

Demiryolcuların rehberliğinde bir karayolu seyahati

Fotoğraflar: Hüseyin Erciyas

Batman'daki yol çalışmasını izlemek için Malatya'da başlayan yolculuğumuz sırasında demiryolcuların rehberliğinde bölgeyi de görme olanağı bulduk. İzlenimlerimizi sizlerle paylaşmak, yola birlikte çıkmak istedik...

çalışmalarla sadece nekropol (antik alandaki mezarlık bölge) alanındaki kaya mezarlarını görebiliyorsunuz. Henüz yüzde 20'si ortaya çıkarılan buluntuların yöreye ciddi bir turizm hareketliliği kazandırabileceği söyleniyor. Ama belli ki daha çok bekleyecek burası da turizmin canlanması için...

Diyarbakır'a merhaba

Ergani'nin ardından Diyarbakır'a geliyoruz. Diyarbakır havasıyla, suyuyla, damaklarda kalan lezzetleriyle, tarihi binaları, insanların içtenliğiyle Güneydoğu Anadolu'nun belki de görülmeyi en çok hak eden illerinin başında geliyor.

Kentte ciddi bir turizm hareketliliği başlamış. Her yerde Diyarbakır Valiliği, Kültür ve Turizm Bakanlığı, Büyükşehir Belediyesi ve Karacadağ Kalkınma Ajansı'nın yaptığı restorasyon çalışmalarının tabelaları dikkat çekiyor.

Diyarbakır Büyükşehir Belediyesi Kent Müzesini oluşturmak, kent belleğini yarınlara aktarmak için çağrıda bulunuyor. Valilik Ulu Cami ve Hanlar Bölgesi'nde başlattığı renovasyon projesinin yanı sıra Dört Ayaklı Minare'de, surlarda da bu tür projeleri yürütüyor. Diyarbakır'ın surları aslına bakarsanız dünyaca ünlü. Uzunluk bakımından Çin Seddi'nden sonra dünyada ikinci olarak bilinen surlar, yükseklik ve yaşayan kale olması açısından ilk

sırada yer alıyor. Surlar kente aynı zamanda bir açık hava müzesi görüntüsü sunuyor.

Müze evlere gençlerin ilgisi büyük

Kentte Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın yaptığı önemli çalışmalarından biri müze evler. Kentte doğan yazar ve şairlerin adının verildiği müze evler büyük ilgi görüyor. Diyarbakır ziyaretimizde adını dünyaya duyurmuş bu yazar ve şairlerden Cahit Sıtkı Tarancı ile Ahmed Arif'in Sur içinde yer alan evlerini görebildik. Diyarbakır sivil mimarisinin en güzel örneklerinden olan iki ev de edebiyat meraklıları için son derece profesyonel bir şekilde düzenlenmiş.

Cahit Sıtkı Tarancı'nın bir zamanlar yaşadığı konak da oldukça etkileyici. Geleneksel bir Diyarbakır evinin tüm bölümlerini görebiliyorsunuz bu konakta. Kara renkli bazalt taşlarla örülü duvarlarda adının "Cıs" olduğunu öğrendiğimiz beyaz renkli zarif bezemeler insanın içini açıyor.

Balıkçılar Çarşısı şehrin kalbi

Yazımızın başında dedik ya, barış süreci kente ciddi bir hareketlilik getirmiş. İşte bu hareketliliğin yaşandığı en önemli yerlerden birisi Balıkçılar Çarşısı adı verilen bölge. Balıkçılar bölgesi, tarihi bir alışveriş merkezi. Hanların, hamamların, cami ve kiliselerin yoğun olduğu bölgede ihtiyaç duyabileceğiniz her türlü tüketim malzemesini bulmanız mümkün.

Esnaf oldukça sakin, aradığınız şey onda yoksa "başım gözüm üstüne" deyip uğurluyorlar sizi dükkandan. Hatta bulabileceğiniz bir başka esnafı tarif ediyor size.

Balıkçılar Çarşısı diye girdiğimiz söze kaldığımız yerden devam edelim. Çarşının girişindeki en etkileyici hanlardan birisi Hasan



Diyarbakır - Ulu Cami



Cahit Sıtkı Tarancı Müze Ev



Diyarbakır-10 Gözlü Köprü



Diyarbakır - Hasan Paşa Han

Paşa Hanı. 600 yıllık olduğu söylenen han, iki katlı. Hanın avlusunun ortasında kubbeli bir şadırvan onun etrafında da kafeler ve turistik eşya satan dükkanlar yer almış.

Üstkatta geleneksel Diyarbakır

sofrasının en güzel örneklerini bulabileceğiniz lokanta ve kahvaltı mekanları yer alıyor. Aynı zamanda kahve ve çayınızı içip dinlenebileceğiniz kafeler de var.

Aralarındaki genç bayanlardan birisinin işletmenin sahibi

çini sanatçısı Yekbun Yaş olduğunu öğreniyoruz. Yöreye özgü endemik bitkiler, çiçekler, efsaneler onun tasarımlarında hayat buluyor.

Ulu Cami'de restorasyon ibadetle birlikte sürüyor

Hasan Paşa Hanı'nın tam karşısında bulunan Diyarbakır'ın en görkemli camilerinden biri Ulu Cami, haşmetiyle bizi etkileyen mekanlardan oluyor. Kentin en büyük kilisesi Mar Toma Kilisesi'nin camiye çevrilmesiyle

oluşturduğunu öğrendiğimiz cami için Evliya Çelebi'nin "Haleb'in Ulu Camisi, Şam'ın Emevi Cami'si yahut Kudüs'ün Mescid-i Aksa'sı, Mısır'ın Ezher Cami'si, İstanbul'un Ayasofyası'dır" dediği söyleniyor.

Restorasyon sürdüğü için göremediğimiz 900 yıllık güneş saatinin de caminin avlusundaki sütunlar kadar etkileyici olduğunu düşünerek ayrılıyor camiden. Diyarbakır'ın eski çarşısında daracık sokaklardan geçerek ulaştığınız bir çok kilise de yer alıyor.



Deyrulzafaran Manastırı



Sultan Şeyhmus Türbesi



Mardin - Kasimiye Medresesi



Mardin - Kasimiye Medresesi

Diyarbakır öyle birkaç günde keşfedilemeyecek kadar büyük bir şehir. Görülmesi gezilmesi gereken onlarca mimari yapı, antik kent, ören yeri var. "On Gözlü Köprü" de bunlardan biri.

Ver elini Mardin

Diyarbakır'a gelmişken Mardin'e gitmemek olmaz diyerek yine sabah erkenden yola çıkıyoruz. Diyarbakır - Mardin arası yaklaşık bir saat sürüyor. Yolumuz üzerindeki Sultan Şeyh Musa Külliyesi'ne uğruyoruz önce. Mardin'e 20 kilometre uzaklıktaki külliye, 2007 yılında Vakıflar Genel Müdürlüğü'nce restore edilmiş. Külliye'nin girişi daha çok bir mesire yerini andırıyor. Biber, domates, üzüm satanlar sıralanmış girişte.

Halk arasında "Sultan Şeyhmus" da denilen türbeye ziyaretçiler akın akın geliyor. Hatta kamyonlarla geliyor insanlar. Alanda dilekleri yerine gelen vatandaşlar kocaman kazanlarda yaptıkları yemekleri dağıtıyorlar hayır olarak. Külliye'nin içi dileklerinin olması için dua eden insanlarla dolu. Akıl hastaları, çocuğu olmayanlar, bedensel rahatsızlığı bulunanlar, varlık dileyenler türbede bekliyor. Açıkçası böylesi bir kalabalık şaşırtıyor hepimizi.

Bu ziyaretin ardından kıvrıla kıvrıla giden yolumuz bizi Mardin'e ulaştırıyor. Mardin'in girişinde bizi 10-15 katlı apartmanlar karşılıyor. Aklımızda hep düz çatılı, kalkerden yapılmış, taş

işçiliğiyle göz kamaştıran taş evlerin görüntüsü varken, böylesi yüksek binalar ve plansız bir yapılaşma karşısında şaşırıyoruz açıkçası.

Kasimiye Medresesi'nde çocuk rehberler

Mardin'de ilk durağımız muhteşem bir yapı olan Kasimiye Medresesi oluyor. İki katlı binanın manzarası olağanüstü. Karşınızda göz alabildiğine uzanan Mezopotamya Ovası, tatlı bir esinti ve derin bir sessizlik. Düzgün sarı renkli kesme taşların kullanıldığı binanın süslemeleri kadar avlusundaki havuz da oldukça dikkat çekici. Medreseye girdiğimiz sırada bizi kocaman gözleri ve yanık teniyle 13 yaşındaki Güle Taş karşılıyor. Dedesinin medresenin bekçisi olduğunu söyleyen Güle, bize rehberlik etmeye başlıyor. Sanki dedesinin, babasının konağını gezdiriyor. Öylesine keyifle anlatıyor ki; peşine takılıyor.

Binanın girişinden itibaren taş duvarlardaki ters lalelerin, papatyaların, geometrik şekillerin ve şekillerdeki sayılarının anlamlarını anlatıyor bir bir. Medresenin ortasındaki havuzun ise doğuş, gençlik ve yaşlılığı temsil ettiğini söylüyor. Sonra bizi çatıya çıkarıp enfes manzarayı gösteriyor.

Mardin'e özel tatlar

Mardin'in eski şehrinde yörenin ünlü yemek mekanları Cercis Murat Konağı'nda soluklanıyoruz. Mardin taşıyla yapılmış

miş eski bir konak olan restoranda Mardin Mutfağı'nın özel tadlarıyla buluşuyoruz. Özel bakır kaplar, sürahiler, zarif masa örtüleri, fonda çalan yöreye özgü müzikler, farklı bir damak tadı ve karşınızdaki manzara başka bir dünyaya götürüyor sizi.

Ekşili, narlı salata, içli köfte, kaburga dolması ve yöreye özgü pekmezle yapılmış tatlının hoşluğuyla ayrılıyorsunuz mekandan.

Deyrulzafaran Manastırı

Mardin'in içinde kaldığımız süre, ünlü Deyrulzafaran Manastırı'na da gideceğimiz için sınırlı. Kentin ana caddesinde, aklımız kalmaması diye bir gümüş çüyü ziyaret edip yöreye özgü telkari işçiliğinin birbirinden güzel örneklerini görüyoruz.

Çarşıda yürürken tabelalar, çok katlı binalar, binaların garip çıkmaları arasında kaybolmuş zarif taş işlemeli konak tarzı evleri zorlukla seçebiliyorsunuz. Merkezdeki yerleşim 1979 yılında kentsel sit alanı ilan edilmiş. Kent aynı zamanda UNESCO Dünya Mirası listesine girmek için 2014 yılında adaylığa hazırlanıyor.

Bölge hepimizin bildiği gibi hoşgörünün, farklı dinlerin buluşma noktası. Ermeniler, Süryaniler, Kürtler, Müslümanlar, Hristiyanlar iç içe yaşıyor bölgede. "Farklı dinlerin cemaatleri ibadetlerini özgürce yapabiliyor" diyor konuştuğumuz herkes burada. Bölgenin en büyük manastırlarından biri olan Deyrulzafaran Manastırı'na geldiğimizde Sarı taştan inşa edilmiş ve 4. Yüzyıl'da kurulmuş olan manastırı kalabalık bir turist gurubuyla geziyoruz. Hala ibadetin yapıldığı manastırın ismini çevresinde yetişen safran (zafaran) bitkilerinden aldığı belirtiliyor.

Mezopotamya'nın Efes'i: Dara Antik Kenti

Manastır'ın ardından Hükümet Kadın filiminin de çekimlerini yapıldığı Dara Antik Kenti'ne gidiyoruz. Mardin'e 30 kilometre uzaklıkta, Nusaybin karayolu üzerindeki Dara Antik Kenti, "Mezopotamya'nın Efes'i" olarak tanımlanan, oldukça büyük bir antik kent. 1,5 kilometrekarelik bir alanda kurulduğu düşünülüyor. İpek yolu üzerinde yer alan önemli bir yerleşim yeri olan Dara Antik Kenti'nde dünyanın ilk su barajına ait olduğu söylenen kalıntıları görüyoruz.



Dara Antik Kenti - Nekropol



Dara Antik Kenti - Su sarnıcı

105 yıldır İstanbul'un değişmeyen silüetlerinden...

Haydarpaşa'da hasret zamanı



105 yıldan bu yana İstanbul denilince akla ilk gelen binalardan. Nice kavuşmaların nice ayrılıkların yaşandığı, sevinç gözyaşlarının döküldüğü, umutların bittiği ya da yeniden başladığı nokta. Türk filmlerinin vazgeçilmez platosu. Anadolu insanını "gurbetle" tanıttıran, tren düdüklerinin, insan seslerinin eksik olmadığı Haydarpaşa Garı, şimdi sessiz sedasız o hareketli günlerin geri gelmesini bekliyor. Marmaray çalışmaları nedeniyle seferlerin durduğu Gar'da son treni 19 Haziran 2013 tarihinde uğurladı Haydarpaşa...

İstanbul - Bağdat Demiryolu hattının başlangıç istasyonu olarak 1908'de inşa edilmiş Haydarpaşa Garı. İstanbul'un Anadolu yakasında, Kadıköy'de yer alan binanın yapımına, 30 Mayıs 1906 tarihinde II. Abdülhamit döneminde başlanmıştır. 19 Ağustos 1908 tarihinde tamamlanan gar binası 4 Kasım 1909'da törenle hizmete açılmış.

Yapımı için uluslararası bir proje yarışması açılan bina Anadolu Bağdat isimli bir Alman şirketi tarafından gerçekleştirilmiş. Alman mimarlar Otto Ritter ve Helmuth Cuno tarafından hazırlanan projede Alman ustalarla İtalyan taş ustaları birlikte çalışmış. Prusya yeni rönesans üslubunda yapılan gar binası her biri 21 metre

uzunluğunda 1100 ahşap kazık üzerine oturtulmuş.

Binanın dış yüzünde Lefke-Osmaneli'den getirilen açık nefli renkli taşlar kullanılmış. Çatısı Alman mimarisinde çok kullanılan 'dik çatı' üslubunda ve ahşap olarak yapılmış. Kaplamasında da arduaz çatı örtüsü kullanılmış. Ön cephesinin şatafatlı ve görkemli görünüşüne karşılık, peronlara bakan bölümüne sadelik hakim olmuş. Bina'nın görkemli kurşunlu vitrayları da, garın iç süslemeleri de yine bir Alman sanatçı olan Linneman tarafından yapılmış.

Çatı hizasındaki saat ise, Alman Demiryollarının simgesi olan kartal kanadı ile süslenmiş. Daha sonra bu motif, Türk demiryolları-



nın simgesi olarak kabul edilmiş. Başlangıçta 2 bin 525 metrekare alana kurulu olan gar binası bugün kapalı alanlarıyla birlikte 3 bin 836 metrekarelik bir alana yayılmış bulunuyor.

105 yıldan bu yana İstanbul'la özdeşleşen bina bu süreçte bir çok tatsız olay da yaşanmış, bina zarar görmüş bu olaylarda. 1917'de, 1. Dünya Savaşı sırasında garda depolanan cephaneler patlamış önce. 1918'de İngiliz uçakları bom-



balamış. 1979'da Haydarpaşa açıklarında demirleyen Independenta tankeri bir gemiyle çarpışınca oluşan patlama yine gar binasına zarar vermiş. Son olarak 2010'da çatıda çıkan yangında hasar görmüş görkemli yapı.

Haydarpaşa Garı'nda, son tren Haziran 2013'de kaldı düdüğünü.

Marmaray çalışmaları nedeniyle 24 ay boyunca kapalı kalacak görkemli bina yolculara kavuşacağı günü sabırsızlıkla bekliyor şimdi.

