

Erzincan Refahiye Meslek Yüksek Okulu'nun programı 2014-2015 öğretim yılında başlıyor

Yol personeline uzaktan öğretim müjdesi



■ Okul Müdürü Yrd. Doç. Dr. Sebahattin Karanlık, Devlet Demiryolları'nda çalışan ve meslekte yükselme sınavlarında kıdem yükseltmeyi hedefleyen personelin açılacak yol branşına büyük ilgi göstereceğini tahmin ettiklerini belirtti. Sayfa 10'da



■ Uzaktan öğretimdeki öğrencilerin yüzde 15'i demiryolcu. Yrd. Doç. Dr. Sebahattin Karanlık, TCDD ile yaptıkları bir protokolle okul müfredatının demiryollarının gerçekleriyle uyumlu hale getirildiğini söylüyor. Sayfa 11'de

Yolda ölmek kaderimiz olamaz



■ Teknolojik gelişmeler en başta insan hatalarını asgariye indirecek nitelikte. Ömer Tolga Sümerli'nin yazısı Sayfa 12'de

Arkadaşımızın objektifinden



■ Abdullah Elgümlü'sün objektifinden birbirinden güzel demiryolu ve doğa fotoğrafları. Sayfa 31'de

Yeni Bakan Lütfi Elvan



■ Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Binali Yıldırım, görevini Ak Parti Karaman Milletvekili Lütfi Elvan'a devretti. Sayfa 2'de

Anketimize akademik destek

■ İzmir Üniversitesi'nin desteğiyle hazırlanan anketin sonuçları TCDD ile paylaşılacak. Haberi Sayfa 3'te



"Demiryolcuların babası"na vefa

■ Behiç Erkin ölümünün 52.yılında Eskişehir'de, mezarı başında düzenlenen törenle anıldı. Sayfa 20'de



Yol personelinin bende yeri ayrı



■ YOLDER Başkanı Özden Polat üyelerle birlikte, Sivas'ta 4. Bölge Müdürü'nü ziyaret etti. Sayfa 4'te

Seminerler



■ Yol personeli Antalya'da düzenlenen motivasyon seminerinde buluştu Sayfa 16-17'de

İstatistikler



■ TCDD Yol Dairesi çalışanlarının eğitim seviyesi giderek yükseliyor. Sayfa 13'te

TCDD Müzesi



■ Eski Yol Şube Şefliği binası bugün Eskişehir TCDD Müzesi olarak kullanılıyor. Arka Sayfa'da



Eşduyum

Özden POLAT

ozdenpolat1965@gmail.com

ÖZDEN

Acısıyla, tatlısıyla, üzüntü ve sevinciyle bir yılı daha geride bıraktık. 2013 yılında kazandıklarımız da oldu kaybettiklerimiz de. Yeni yılda kazanım ve sevinçlerimiz bol olsun, kayıp ve üzüntülerimiz olmasın.

Geçtiğimiz yılda da daha önceki yıllarda olduğu gibi demiryolu yapım ve yenilemelerinde cumhuriyet tarihinin rekorları kırıldı. Görünen o ki önümüzdeki yıllarda da aynı tempo devam edecek. Yol yapım ve yenilemelere ilave olarak elektrifikasyon ve sinyalizasyon çalışmalarına da ağırlık verilecek. Demiryolu sisteminin üçüncü ayağı olan modern taşıtların da devreye girmesiyle sistem bütünlüğü sağlanmış olacaktır.

YHT, MARMARAY, İZBAN gibi projelerin hayata geçmesiyle birlikte halkımızın güvenli ve hızlı ulaşım olanaklarından yararlandığını görmek, insanımızın hayatını kolaylaştırmak, her şeyin en iyisine layık olan halkımıza hizmet için yapılan bu yatırımlardan çorbada tuzu olan biri olarak elbette mutluluk ve gurur duymaktayız.

Bütün bu hizmetlerin hayata geçirilmesinde biz yol personelinin çok önemli görevler üstlendiğimizi ve çok özverili çalıştığımızı özellikle vurgulamak gerekiyor. Teker dönsün, kaza olmasın, yollarımızın bakım ve onarımlarını doğru yapalım diye hasta olduğu halde eczaneye gidip ilaçlarını dahi alamayan, günlerce eşinden çocuklarından ayrı şantiyelerde yol yapım/yenileme işlerinde çalışan birçok arkadaşımız bulunmakta.

Geçtiğimiz yıl Torbalı-Ödemiş hattında yol yenileme işinde yaklaşık dört ay boyunca hemen her gece değişmeksin çalışan yol personeline karşın makinist ve hareket memurlarının çalışma sürelerinin ayarlanabilmesi bu duruma en somut örnektir.

Bütün bunlara karşın, defalarca iletildiği halde resmi elbiseler, kumanya verilmemesi, görevde yükselme yönetmeliği ve son olarak da turne tazminatlarının ödenmemesi gibi sorunlar önümüzdeki dönemde çözüm beklemektedir.

YOLDER olarak misyonumuz idare ile çalışanlar arasındaki iletişimi sağlamak, idarenin yapmak istediklerini anlayıp çalışanlara aktarmak, aynı şekilde çalışanların istek ve beklentilerini de idareye iletmektir. Ancak bu yolla daha ekonomik yatırımlar yapılacağına inanmaktayız.

Bunun için yöneticilerimizden eşduyum yapmalarını beklemekteyiz. Eğer bu yapılırsa çözülmeyecek bir sorunun kalmayacağına inanıyorum.

Yazımı bir halk masalıyla bitirmek istiyorum.

Göğsü kınalı bir serçe varmış. Gök gürlediği zamanlar tir tir titreyerek yere yatar, gök yıkılmasın diye de ayaklarını havaya kaldırır. Bir yandan da "Korkumdan kırk kantar yağım eridi" dermiş. Bir gün birisi, "Sen kendin beş dirhem gelmezsin; nerden oluyor da kırk kantar yağın eriyor?" demiş. Bunun üzerine serçe şu cevabı vermiş:

"Herkesin kendine göre dirhemi, kantarı var. Siz ne anlarsınız..."

Selam ve saygılarımla...

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nda devir teslim töreni Yıldırım görevini Elvan'a devretti



Binali Yıldırım'ın Adalet ve Kalkınma Partisi'nden (Ak Parti) İzmir Büyükşehir Belediye Başkanı adayı olmak üzere istifa etmesi nedeniyle boşalan Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'na Ak Parti Karaman Milletvekili Lütfi Elvan getirildi.

Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin web sitesinde yeni Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı'nın özgeçmişinde şu bilgiler yer alıyor:

"Lütfi Elvan, 12 Mart 1962'de Karaman Ermenek'te doğdu. Baba adı A. Nuri, anne adı Samiye'dir. Maden Yüksek Mühendisi, Ekonomist ve Planlamacı; İstanbul Teknik Üniversitesi Maden Fakültesi'ni bitirdi. İngiltere'de Leeds Üniversitesi'nde maden ve yöneylem araştırması alanında, ABD'de Delaware Üniversitesi'nde ekonomi dalında yüksek lisanslarını yaptı.

Etibank'ta yüksek mühendis olarak göreve başladı. DPT'de planlama uzman yardımcısı, uzmanı, Kalkınmada Öncelikli Yörelere Daire Başkanlığı ve Müsteşar Yardımcılığı görevlerinde bulundu. Ayrıca, OECD Kırsal Kalkınma Grubu Başkan Yardımcılığı, Avrupa Birliği Eğitim ve Gençlik Merkezi Yönetim Kurulu Başkanı ve AB Müzakereler İzleme ve Yönlendirme Komitesi Üyesi olarak görev yaptı.

23. Dönemde Karaman Milletvekili seçildi. 23. Dönemde Türkiye - AB Karma Parlamento Komisyonu Eşbaşkanlığı, Türkiye - Macaristan Dostluk Grubu Başkanlığı ve Güneydoğu Avrupa İşbirliği Süreci Türkiye Temsilciliği görevlerinde bulundu. 24. Dönemde Plan ve Bütçe Komisyonu Başkanı oldu. Çok iyi düzeyde İngilizce bilen Elvan, evli ve iki çocuk babasıdır." <<

STK'lar yeniden yapılanmayla ilgili bilgilendirildi

Devlet Demiryolları (TCDD) Genel Müdürlüğü Yeniden Yapılanma Komisyonu, TCDD çalışanlarının üyesi olduğu sivil toplum kuruluşlarına yönelik bilgilendirme toplantısı düzenledi. TCDD Genel Müdür Yardımcısı Adem Kayış'ın yönetiminde yapılan toplantıda Demiryolu Yapım ve İşletim Personeli Dayanışma ve Yardımlaşma Derneği'ni (YOLDER) Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Hasan Yıldız temsil etti.

TCDD Genel Müdürlüğü Konferans Salonu'nda gerçekleştirilen toplantıda, Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun'un yürürlüğe girmesinin ardından oluşturulan Yeniden Yapılanma Komisyonu'nun çalışmaları anlatıldı. Yeniden yapılanmanın en önemli konusunun personel konusu olduğu vurgulanırken, kurum çalışanlarının özellikle iş güvencesi konusunda duyulan kaygıların yersiz olduğu, personelinin mevcudunun şu an kurumun işlerinin dönmesine ancak yettiği dile getirildi.

TCDD'de havuza veya başka kuruma gönderilecek personelin olmadığı belirtilirken, gelinen noktada çalışanların sürgün, nakil veya benzeri olumsuz durumlarla



karşı karşıya kalmalarının söz konusu olmadığını altı çizildi. TCDD Genel Müdür Yardımcısı Adem Kayış, kurum içinde emekliliği teşvik etmek amacıyla emekli ikramiyelerinin yüzde 60 daha fazla ödeneceği konusundaki söylentilerin gerçeği yansıtmadığını söyledi. Kayış, daha önce verilen yüzde 40 oranındaki teşvikin ise Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı'nın ısrarları sonucu verildiğini kaydetti.

Henüz kadrolar netleşmediği için ünvanların da belirlenmediğini anlatan Adem Kayış, havuza personel gönderilmesi gibi bir durumun şu an için söz konusu olmadığını söyledi. TCDD Genel Müdür Yardımcısı Adem Kayış'ın verdiği bilgiye göre, kurumun ikiye bölünmesine yönelik çalışma-

lar devam ediyor. Yük, Yolcu ve Cer daire başkanlıkları yeni kurulan TCDD Taşımacılık Anonim Şirketi'ne aktarılacak. Bunun yanında Personel, Mali İşler, Tefiş Kurulu gibi birimler de kurumun teşkilat şemasında yer alacak. TCDD bölge müdürlükleri hiçbir biçimde kapanmayacak. İstanbul, İzmir, Sivas, Adana ve Ankara'da ek servis müdürlükleri kurulacak.

Toplantıda yapılan sunumda yer alan taslağın son halini alınca kadar sivil toplum kuruluşlarıyla görüşmeler sürdürülecek. Üzerinde değişiklikler yapılabilecek taslak, bu haliyle en yakın zamanda TCDD web sitesinde yer alacak ve sivil toplum kuruluşlarına gönderilecek. <<

İzmir Üniversitesi'nin akademik desteğiyle gerçekleştirilen anketin sonuçları TCDD ile paylaşılacak

YOLDER üyesi yol personeline memnuniyet anketi



İzmir Üniversitesi Psikoloji Bölümü öğretim üyeleri tarafından oluşturulan anket, son yıllarda artan demiryolu yatırımlarının Devlet Demiryolları'nın (TCDD) yol personeli üzerindeki etkilerini ölçecek. Demiryolu Yapım ve İşletim Personeli Dayanışma ve Yardımlaşma Derneği'nin (YOLDER) 750 üyesiyle gerçekleştirilecek anketin sonuçları TCDD ile paylaşılacak.

İzmir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürü Yrd. Doç. Dr. Gülnur Erciyeş ve Yrd. Doç. Dr. Giray ve ve Yrd. Doç. Dr. Culha ile bir araya gelen YOL-

DER Başkanı Özden Polat, bu sektörde faaliyet gösteren dernekler arasında böylesi bir çalışmanın ilk kez gerçekleştirildiğini söyledi. Polat, "İzmir Üniversitesi ile bir ilke imza atmaktan gurur duyuyoruz. Bu tür çalışmalara devam etmek istiyoruz" dedi.

İzmir Üniversitesi Psikoloji Bölümü öğretim üyeleri Yrd. Doç. Dr. Deniz Giray ve Yrd. Doç. Dr. Duygu Güngör Culha tarafından geçerli ve güvenilir ölçekler kullanılarak oluşturulan 60 soruluk anket, İstanbul, Ankara, İzmir, Sivas, Malatya, Adana ve Afyon'daki bölge müdürlüklerine

bağlı işyerlerinde görev yapan YOLDER üyesi Devlet Demiryolları çalışanına uygulanacak.

Anket, Türkiye'nin dört bir yanında hat bakım onarım memuru, yol kontrol memuru, geçit kontrol memuru, yol sürveyanı, yol bakım onarım şefi, tarım memuru, tarım şefi, köprü şefi, kaynak şefi, yol bakım onarım müdür yardımcısı, yol bakım onarım müdürü, mühendis, teknisyen, tekniker, yol kontrolörü ve yol servis müdür yardımcısı olarak görev yapan 750 YOLDER üyesi üzerinde uygulanacak. Anket, çalışanların iş memnuni-

yetlerini ve kuruma aidiyetlerini ölçecek.

Sonuçlar çözüm önerilerini belirleyecek

Son yıllarda demiryolu yatırımlarının çok büyük oranda arttığını belirten YOLDER Yönetim Kurulu Başkanı Özden Polat, bu yatırımlar sonucunda yaşanan hızlı değişimde insan kaynakları yönetiminin yol personeline yaklaşımının nasıl karşılandığını görebilmek istediklerini dile getirdi. Polat, anket uygulama ihtiyacı doğuran nedenleri şöyle açıkladı:

"Hızlı değişim zamanlarında insan kaynakları yönetiminin hedefe ulaşmak için en az yatırımlar kadar önemli ve değerli olduğunu düşünüyoruz. Demiryolu Yapım ve İşletim Personeli Dayanışma ve Yardımlaşma Derneği olarak hem üyelerimizin beklentilerini kuruma iletmek

hem de kurumun yapmak istediklerini anlayıp üyelerimize aktarmak istiyoruz. Çıkan sonuçları çözüm önerileriyle birlikte her kademeye paylaşacağız."

Sonuçlar akademik yayına dönüşecek

Yrd. Doç. Dr. Gülnur Erciyeş, bir üniversite ile sektörde faaliyet gösteren dernek arasında ilk kez yapılan bu çalışmanın gelecekte bir akademik yayına dönüştürülmesinin planlandığını dile getirdi. "Üniversitelerin en önemli görevlerinden biri de içinde bulundukları toplumun ihtiyaçlarına akademik bakış açısı ile yaklaşmak ve sorunlarına çözüm önerileri üretmektir" diyen Yrd. Doç. Dr. Erciyeş, "Bu nedenle YOLDER ile yaptığımız bu çalışmanın hem demiryolu çalışanları hem de üniversitemizin gelecekte yapacağı akademik yayınlar için faydalı olacağı düşüncesindeyiz" dedi. <<

Demiryolları'nın serbestleştirilmesinin getireceği sorunlar ele alındı



Devlet Demiryolları'nın serbestleştirilmesi adı altındaki yasanın uygulanmasıyla ortaya çıkacak olumsuzluklar ve çalışanların hak ve çıkarlarını korumak amacıyla yürütülecek çalışmalar Ankara'da düzenlenen toplantıda ele alındı.

Birleşik Taşımacılık Çalışanları Sendikası (BTS) Genel Merkezi'nde düzenlenen toplantı, demiryollarında örgütlü kimi sendika ve derneklerin temsilcilerini bir araya getirdi. Çalışanların unvanları ile bulundukları yerlerde işyerlerinin kapatılması halinde kendilerine

yapılacak işlemin ne olacağın kaygısını taşıdığı vurgulanan toplantıda, bu kaygılar üzerinden yasa çıkmadan önce personele "kimseye bir şey olmayacak" denildiği hatırlatıldı. Gelinek noktada rızası alınmaksızın optimizasyon adı altında pek çok personelin işyerinin değiştirildiğine dikkat çekildi.

Kurum ikiye ayrıldıktan sonra çalışanların hangi statüde çalışacağına belirsizliğini koruduğu dile getirilen toplantıda, unvan birleştirme çalışmalarıyla esnek ve kural dışı çalıştırmanın koşullarının oluşturulduğu dile getirildi. <<



YOLDER Genel Başkanı Özden Polat üyelerle birlikte, Sivas'ta 4. Bölge Müdürü Şener'i ziyaret etti

Şener: Yol personelinin benim için yeri ayrı

Demiryolu Yapım ve İşletim Personeli Dayanışma ve Yardım-laşma Derneği (YOLDER) Genel Başkanı Özden Polat, YOLDER üyeleriyle birlikte Devlet Demiryolları 4. Bölge Müdürü H. Ahmet Şener'i makamında ziyaret etti.

Ziyarete YOLDER üyeleri Özgür Ayten, Servet Akıskal, Şen-yurt Cengizoğlu, Mehmet Şener, Halim Bülbül, Kemal Yılmaz, Günay Bozkuş katıldı.

Görüşmede Özden Polat, 4. Bölge Müdürü Ahmet Şener'e YOLDER'e ve derneğin yayın organı Gazete YOLDERİZ'e ilişkin bilgi verdi. Gazetede her sayıda Devlet Demiryolları'nın ziyaret ettikleri bir bölgesini ve o bölgedeki yol ile yol personelinin çalışmalarına ilişkin bilgileri aktardıklarını anlattı. YOLDER'in demiryollarındaki yol personelinin yarısından fazlasının biraraya geldiği önemli bir sivil toplum örgütü olduğunu anlatan Özden Polat, ana amaçlarının demiryollarındaki işleyişin daha sağlıklı olması, standartların oturtulması ve yol personelinin daha iyi olanaklarla çalışma ortamına kavuşması olduğunu söyledi.

Standartlara uymamız önemli

"Tekerlek bizim sırtımızda dönüyor, standartlarımızı ne kadar iyileştirebilirsek, mesleki standartlarımızı ne kadar iyi uygulayabilirsek personelin çalışma ortamı ve yaşam koşulları da o

derece iyileşecek" diyen Özden Polat, sözlerini şöyle sürdürdü:

"Örneğin Hat Bakım Onarım El Kitabı var, önemli bir çalışma bizler için. Bir işin kuralı, tarifi olmalı ve çalışanlar da bu tarife, standarda uymak zorunda olmalı. Ne yazık ki; bizim demiryolcular da bir saklama alışkanlığı var. Bir sorun varsa, açığa çıkarmak yardım istemek yerine, aman iş aksamasın, sorun olmasın, teker dönsün diye kendi başına çözmeye çalışıyor sorunu personel. Oysa biz en küçük bir olayda savcılıkla yüzyüze kalan insanlarız. Bu yüzden standartta ne yazıyorsa ona uymamız gerekiyor."

YOLDER'in bölgelerine yaptığı ziyaretten mutluluk duyduğunu dile getiren Devlet Demiryolları



4.Bölge Müdürü H. Ahmet Şener de personelin böyle derneklerle örgütlenmesinin çok önemli

olduğunu belirtti.

Ailesinde babası ve aynı bölgede birlikte çalışma olanağı buldukları ağabeyi dahil çok sayıda demiryolcu olduğunu söyleyen Şener, yol personelinin kendi yaşamında ayrı bir yeri olduğunu da sözlerine ekledi.

Yolda adamımız kalmadı

YOLDER Genel Başkanı Özden Polat, görüşmede bölgeden derneğe iletilen sorunları da Bölge Müdürü Ahmet Şener'e aktardı.

Polat, "Kıyafetlerdeki sıkıntılar her bölgede olduğu gibi burada da bize iletilen sıkıntılarda başı çekiyor. Belki konu Malzeme Dairesi'nin sorunu ama biz size de iletelim istedik. Bir de Yol Bakım Onarım Müdürleri'nin turne tazminatları konusunda sorunlar

yaşadığı iletildi bize. Bir başka soruna trende görevli personele iase verilmesi konusu. Bu tür sıkıntılar yol personelinin motivasyonunu bozan sorunlar olarak karşımıza çıkıyor, personel de 'bizi sevmiyorlar' algısı yaratıyor. Biz de dernek olarak bu sorunları paylaşıp çözüme katkı olmak istiyoruz" diye konuştu.

Ahmet Şener, "Yol personelinin kendilerini sevmek gibi bir durum olamaz öncelikle" diyerek, sözlerini şöyle sürdürdü:

"Yıl içinde öyle çok üretim yapıyoruz ki, onları sevmek diye birşey mümkün değil. Çünkü sürekli birlikte çalışmak, sorunları birlikte çözmek zorundayız. Sorunları da çözmek için elimizden geleni yaparız elbette.

Bizim yol personelinin şikayet etmemiz için hiç bir sebep



yok. Doğuda gönül rahatlığıyla iş teslim edeceğimiz adam kalmadı neredeyse. Biz Ermenistan sınırına kadar tamamladık çalışmalarımızı bu yıl. Kurum hepimizin bildiği gibi yapısal değişikliklere hazırlanıyor. Biz alt yapı olarak kalacağız, devlet bizleri beş yıl daha destekleyecek. Bu yüzden ticari kanat ayrılıyor. Bizim de çalışanları daha verimli kılacak şekilde planlama yapmamız gerek.

Mevcut işçilerle olacak şey değil, yol adına bu işi halledecek adamımız kalmadı doğru dürüst. Turneye çıkıyoruz iki kişiyle karşılaşıyoruz, yol personeli kalmadı, yol sürveyanı alımının harekete geçirilmesi gerek. Kurum özel sektöre açıldığı için bizim iş bilen arkadaşlarımızın değeri daha da artıyor. Bu pencereden bakıp yol personelinin daha avantajlı hale getirebilirsiniz. Bir yol personelinin yaptığını yol müteahhidinin yapması için 40 kat çalışması gerek."

4. Bölge'de çok ciddi yol çalışmalarının gerçekleştirildiğini de anlatan Şener, "Bölgede yol adına çok şey yaptık. Kayseri'den Kars'a yol yeniledik. Her türlü eğitimlerimizi de yönetmeliklere uygun olarak yaptık" dedi.

Değişime ayak uydurmak şart

Devlet Demiryolları'nın 157 yıllık bir kurum olduğunu anımsatan Ahmet Şener, "Kurumun alışkanlıkları var, bunların değişmesi gerek" derken değişime direnen kişilerin de zaman zaman sorun yaratabildiğine de değindi.

Şener, "Değişim önemli ama çok az insan değişimci. Kurum değişti ve yeni bir imajla çalışmak istiyor. Biz de bu değişime uymak, yeniliklere ayak uydurmak zorundayız. Yol olarak üstümüze düşeni yapmamız gerekiyor. 2010 yılında yol yenilemelerdeki çok yüksek performansımızdan sonra kurumun yol yenileme anlayışı değişti. 2013 yılında ise 185 kilometre yol yeniledik ve 2010 yılının da üzerine çıktık. Bölgemizde yol yenileme çalışması günlük ortalama bin metre civarında gerçekleşti. Bunlar güzel şeyler" diye konuştu.

Ziyaretin sonunda YOLDER Genel Başkanı Özden Polat, derneğin flamasını Devlet Demiryolları 4. Bölge Müdürü Ahmet Şener'e sundu. «

TCDD 4. Bölge Müdürlüğü'nde ziyaretler, söyleşiler



Özden Polat, YOLDER üyeleriyle birlikte TCDD 4. Bölge Müdürü Ahmet Şener'le görüşmesinin ardından Yol Müdürü İsmail Karahan, Bölge Müdür Yardımcısı Cemalettin Gültekin, Ahmet Eker ve Melih Gündür'ü ziyaret etti.

4. Bölge yol personelinin sıkıntıları, çözülemeyen sorunları, Sivas'taki yol

çalışmaları üzerine söyleşti. Bölge Müdürlüğü'nün ardından 42 Yol Bakım Onarım Müdürlüğü'nde ve 423 - 424 Yol Bakım Onarım Şefliklerinde görüşmeler yapan Özden Polat, meslektaşlarını Gazete YOLDERİZ'e daha fazla katkı olmaya çağırdı.



Polat, 4. Bölge Müdür Yardımcısı Cemalettin Gültekin'e derneğin flamasını armağan etti.



Polat, 4. Bölge Yol Servis Müdürü İsmail Karahan'a derneğin flamasını armağan etti.



Polat, 4. Bölge Yol Servis Müdür Yardımcısı Ahmet Eker'e derneğin flamasını armağan etti.



Özden Polat, Sivas 42 Yol Bakım Onarım Müdürü Özgür Ayten'e derneğin flamasını armağan etti.



Özden Polat, Yol Şube Şefi Melih Gündür'e derneğin flamasını armağan etti.



Özden Polat, Sivas 423 Yol Bakım Onarım Şefi Fazlı Yılmaz'a derneğin flamasını armağan etti.

YOLDER Genel Başkanı Özden Polat, TCDD 4. Bölge'de bir dizi ziyaret ve görüşme gerçekleştirdi

Sivas ve Erzincan'daki yol personelinin ziyaret ettik

YOLDER Genel Başkanı Özden Polat, derneğin basın danışmanları Saadet ve Hüseyin Erciyas ile birlikte TCDD 4. Bölge'ye bir ziyaret yaptı.

Polat, üç gün süren ziyaret süresince Sivas 42 Yol Bakım Onarım Müdürlüğü, 423-424 Yol Bakım Onarım Şefliği çalışanları, Sivas TCDD 4. Bölge Müdürü Ahmet Şener'in yanı sıra Sivas'ta faaliyet gösteren Ulaşım Hak-Sen Genel Merkezi ile Ulaştırma Memur-Sen Sivas Şubesi yetkilileriyle de görüştü.

Sivas'ın yanı sıra Erzincan'a da giden Özden Polat, önce Refahiye'deki Meslek Yüksek Okul Müdürü ve Uzaktan Öğretim Birim Koordinatörü Yrd. Doç. Dr. Sebahattin Karanlık'ı okulda ziyaret etti. Refahiye Meslek Yüksek Okulu Raylı Sistemler Bölümü'nün yeni açılacak yol bölümü uzaktan öğretimiyle ilgili görüşmeler yapan Özden Polat, okulun ardından Erzincan'a geçti.

Olumsuz yol koşulları nedeniyle bölge müdürlüğüne geleceğini haber vermeyen YOLDER Genel Başkanı Özden Polat, koşullar uygun olunca 44 Yol Bakım Onarım Müdürlüğü'ne de uğradı. Burada 43 Bölge Kısım Şefliği'ndeki YOLDER üyelerine de bir sürpriz ziyaret gerçekleştirdi.

Özden Polat, Erzincan'da son olarak Vossloh firmasının Erzincan Organize Sanayi Bölgesi'ndeki Bağlantı Elemanları Fabrikası'nı gezdi. Kalite Müdürü İbrahim Işık'tan fabrikadaki çalışmalara ilişkin bilgi aldı. «



Özden Polat ve YOLDER üyeleri, Sivas'ın ünlü Çerkez'in Kahvesi'nde biraraya gelip, demli çay eşliğinde sohbet ettiler, yolcuların sıkıntılarının yanı sıra, anıları da paylaştılar.



44 YBOM'ne yapılan ziyaret sonrası garda demiryolcular ve Erzincan Teknik ve Endüstri Meslek Lisesi Raylı Sistemler Teknolojisi Alanı stajyer öğrencileriyle karşılaşan Polat onlarla da bir süre sohbet etti, öğrencilere başarılar diledi.



YOLDER Genel Başkanı Özden Polat, Erzincan 44 YBOM'ne de kısa bir ziyaret yaptı. Burada Cemal Kartal, Osman Murat'la Erzincan'da yapılan yol bakım ve karla mücadele çalışmalarına ilişkin bilgi aldı.

Sendika ziyaretlerinin ortak konusu "hak edişler"

YOLDER Genel Başkanı Özden Polat, Sivas ziyaretinde YOLDER üyeleriyle birlikte Ulaştırma Çalışanları Hak Sendikası (Ulaşım Hak - Sen) ile Ulaştırma Çalışanları Memur Sendikası'nı (Ulaştırma Memur-Sen) ziyaret etti. Ulaşım Hak-Sen'e yapılan ziyarete YOLDER Genel Başkanı Özden Polat'ın yanı sıra YOLDER üyeleri Şenyurt Cengizoğlu, Kemal Yılmaz, Davut Ekin, Faruk Zeytin, Bahri Tekdemir ve Mehmet Durmaz katıldı.

Sendika Başkanı Tuncay Altun, YOLDER'in çalışmalarını, yayınlarını ilgiyle izlediklerini belirterek yaptıkları ziyaret için Özden Polat'a ve YOLDER üyelerine teşekkür etti. Sendikanın 2007 yılında kurulduğunu ve yeni bir bağımsız yapı oluşturmak istediklerini anlatan Altun, mevcut sendikaların siyasi partilerin arka bahçesi gibi davranıyor olmalarından rahatsızlık duyduklarını belirtti. "Bu durum yapıyı subjektif hale getiriyor. Memura siyaset yapma yasağı var ama memur sendikalarının siyasallaşması hak arama mücadelesine zarar veriyor" diyen Altun, sarı sendikaların memur ile iktidar arasında tampon oluşturduğunu belirtti.

Demiryollarının gece-gündüz, kar kış demeden özveriyle çalışan insanlar olduğunu dile getiren Tuncay Altun, YOLDER'in çalışmalarını gerek internet sitesinden gerekse yayımlanan gazeteden ilgiyle izlediklerini ve yol personelinin sorunlarına ilişkin daha fazla bilgi sahibi olduklarını belirtti.

Tuncay Altun, "Toplantılarda yol personelinin sorunlarını dile getirmeye çalışıyoruz. Örneğin yol sürveyanı sınavını sizlerle gündeme taşıdık, sınav açıldı. Yine nakil ve rotasyon konusundaki sıkıntıları yakından biliyoruz. Rotasyon en azından kısmi olsun diye çalışmalarımız oldu. Öğretmen, polis gibi belli puanı olan istediği yere gidebilsin, bu atama birden bire olmaz çünkü" dedi.

"YOLDER'in dile getirdiği sorunları biz de takip ediyoruz. Süspandü sıkıntısı hat safhada. Mükafat diye birşey kalmamış ama ceza almayan demiryolcu da neredeyse yok. Yine ünvanları var ama ücretini alamıyor insanlar. Giysilerdeki sıkıntıların da farkındayız. Bu sorunları her fırsatta dile getirmeye çalışıyoruz" diyen Altun, demiryollarının ve özellikle yol persone-



Ulaşım Hak-Sen'in Sivas'taki Genel Merkez'ine yapılan ziyarete YOLDER Genel Başkanı Özden Polat'ın yanı sıra YOLDER üyeleri Şenyurt Cengizoğlu, Kemal Yılmaz, Davut Ekin, Faruk Zeytin, Bahri Tekdemir ve Mehmet Durmaz katıldı.



Özden Polat, YOLDER üyeleri Şenyurt Cengizoğlu, Halim Bülbül, Kemal Yılmaz, Gunay Bozkuş ve Özgür Ayten ve diğer üyelerle birlikte Ömer Vatankulu'nu sendikada ziyaret ettiler.



linin yoğun iş temposu nedeniyle sosyal hayatlarının kalmadığını gözlemlediklerini söyledi. Aralık ayında düzenlenecek genel kurulda isimlerinin Bağımsız Ulaştırma, Demiryolları, Havalanı, Denizcilik Çalışanları Kamu Sendikası (BUSEN) olarak değişeceğini belirten Sendika Genel Başkanı Tuncay Altun, kendi iş kollarında etkinlik gösteren dördüncü sendika olduklarını, üye sayılarının her geçen gün arttığını dile getirdi.

YOLDER Genel Başkanı Özden Polat ise, Tuncay Altun'a sendikalarının yol personeline

verdiği destek için teşekkür etti. "Sendikalar, dernekler demokrasinin ve iş yaşamının vazgeçilmez unsurları. Sizin de giderek güçlenmenizi ve hak arama noktasında hedeflerinize ulaşmanızı diliyorum" diyen Özden Polat, Altun'a çalışmalarında başarılar diledi. YOLDER Genel Başkanı Özden Polat ziyaretin anısına Tuncay Altun'a YOLDER'in flamasını armağan etti.

Kafamız hep iki rayın arasında

Özden Polat'ın Sivas'ta ziyaret ettiği bir diğer sendika da Ulaştırma Memur-Sen oldu.

Sendikanın Sivas Şube Başkanı Ömer Vatankulu ve Yönetim Kurulu üyesi Niyazi Kaleli ile yapılan görüşmeye YOLDER üyeleri Şenyurt Cengizoğlu, Halim Bülbül, Kemal Yılmaz, Gunay Bozkuş ve Özgür Ayten de katıldı.

YOLDER Genel Başkanı Özden Polat, dernek olarak sorunların Genel Müdürlüğe iletilmesinde tüm sendikalarla birlikte çalıştıklarını, Sivas'a yaptıkları ziyarette, bu doğrultuda Ulaştırma Memur-Sen'i de ziyaret ettiklerini belirtti. Polat sözlerini şöyle sürdürdü:

"Bizim kafamız hep iki rayın

arasında. Yolcular, hep işinde ve çok yoğun bir tempoyla çalışıyorlar. Bu nedenle de sosyal hayatın içinde çok bulunamıyorlar. Bir yere ziyarete gittiğinizde bunu çok daha iyi görebilirsiniz. Yol personelinin bulmamız çok zordur çünkü hepsi ya yolda ya da işinin başındadır. Bu nedenle bu ziyaretlerde bize iletilen sorunları aktarıyoruz sizlere. Çünkü bizlerin sesi dışarı çıkmıyor gibi görünüyor başka daireler gibi. Çünkü hep işteyiz."

Sendikanın Sivas Şube Başkanı Ömer Vatankulu da Özden Polat'ın Sivas da kendilerini de ziyaret etmesinden mutluluk duyduklarını söyledi.

Demiryollarında yol dairesinin öneminin büyük olduğunu ve ağırlığının bulunduğunu dile getiren Ulaştırma Memur-Sen Sivas Şube Başkanı Ömer Vatankulu, bu nedenle yapılan KİK Toplantılarında yol personelinin sorunlarını mutlaka ilettiklerini belirtti. Vatankulu, "Siz bu ziyaretlerde amir ile memur arasındaki boşlukları dolduruyor ve sorunların iletilmesinde çok önemli bir göre üstleniyorsunuz. YOLDER'in çalışmalarını önemsiyoruz ve faaliyetlerinizi yakından takip ediyoruz. Bu çalışmalar bizim de toplantılarımızda sorunları dile getirirken çok yardımcı oluyor" diye konuştu.

Ulaştırma Memur-Sen'in ulaştırma hizmet kolunda hizmet veren en büyük sendika olduğunu ve on bine yakın üyesi bulunduğunu dile getiren Ömer Vatankulu, Sivas'ta bu gücü arkalarına alarak ulaştırma sektöründe çalışan personelin hakları için çalışmalarını sürdürdüklerini anlattı.

Ekim ayında gerçekleştirilen Genel Kurul'da üyelerin desteğiyle yeniden göreve seçildiklerini dile getiren Vatankulu, "Bugüne kadar doğru yapanın yanında yanlış yapanın karşısında olduk. Bundan sonra da çalışmalarımızı aynı çizgide sürdürmeye devam edeceğiz" dedi.

YOLDER Genel Başkanı Özden Polat ziyaretin anısına Ömer Vatankulu'na derneğin flamasını, Vatankulu da Polat'a sendikanın duvar saatini armağan etti. «

TCDD 4. Bölge Müdürü H. Ahmet Şener'in ailesinde neredeyse tüm erkekler demiryolcu

"Sivas'ta demiryolundan ekmek yemeyen yoktur"

Sivas'ın demiryolları için çok önemli bir kent olduğunu ve neredeyse kentteki herkesin bir şekilde demiryollarından ekmek yediğine dikkat çekiyor Ahmet Şener. Bir dönem Sivas'taki Türkiye Demiryolu Makinaları Sanayi A.Ş.'de (TÜDEMSAŞ) beş bin kişinin çalıştığını anımsatıyor.

Devlet Demiryolları 4. Bölge Müdürü H. Ahmet Şener de bugüne kadar söyleşi yaptığımız Devlet Demiryolları'nın diğer bölge müdürleri gibi bir demiryolcu çocuğu. Ancak ilginçtir sohbet koyulaştıkça öğreniyoruz ki, Ahmet Şener'in sadece babası değil neredeyse ailesindeki tüm erkekler demiryolcu.

Ahmet Şener, iki kız altı erkek sekiz kardeş olduklarını, üç ağabeyinin de kendisi gibi demiryolcu olduğunu, kızkardeşlerinden birisinin eşinin ise demiryollarında çalıştığını söylüyor gülerek.

YOLDER yönetim kurulu

üyyesi, 36 yılını demiryollarına adan Mehmet Şener'in ağabeyi olduğunu belirten Ahmet Şener, "Ben de onun gibi yol bölümüne girmek istemiştım ama kısmet olmadı. İnsanın kardeşiyle birlikte çalışması, meslektaş olması gerçekten çok güzel bir duygu" diyor.

Sivas demiryolları için çok önemli bir kent

Ahmet Şener, 1960 yılında Sivas'ta doğmuş. Sivas'ın demiryolları için çok önemli bir kent olduğunu ve neredeyse kentteki herkesin bir şekilde demiryolla-

rından ekmek yediğine dikkat çekiyor Ahmet Şener.

Bir dönem Sivas'taki Türkiye Demiryolu Makinaları Sanayi A.Ş.'de (TÜDEMSAŞ) beş bin kişinin çalıştığını anımsatıyor. Şener'in kendi ailesindeki demiryolcu bireyler de söylemini destekleyen en güzel örnek aslında.

Son olarak Tecer İstasyonu'nda Yol Çavuşu olarak görev yapan İsmail Şener'in oğlu olarak dünyaya gelen Ahmet Şener, ilkökul ve ortaokulu Sivas'ta okumuş. Şener ilk eğitim yıllarına ilişkin şunları anlatıyor:

"Demiryollarının mahrumiyet yerlerinde (okulu ve sosyal imkanları olmayan istasyonlarda) çalışan personel çocukları için hizmet veren pansiyonları vardı o yıllarda. Tecer İstasyonu'nda olduğumuz için ben de ortaokulu bu pansiyonda kalarak okudum. Benim gibi farklı yerlerden gelen bir çok demiryolcu çocukları vardı. Pansiyon müdürümüz rahmetli Hulusi Mumyılmaz, daha sonra Eskişehir'de açılan Demiryolu Meslek Lisesi'ne tayin olmuştu. Başarılı öğrencilerdik, müdürümüz destekledi bizi.1975-76 döneminde sınavı kazanıp meslek lisesine gittik okumaya. Mehmet Ağabeyim benden bir dönem önce girmişti okula. Bir üst sınıftaydı. O yol bölümüne ayrıldı, ben de çok istedim ama müdürümüz ufak tefek bir çocuk olduğum için bana Tesisler Bölümünü uygun gördü. Mezuniyetten sonra ilk işyerim Divriği'ydi, oradan Çetinkaya'ya gittik. Divriği'de tesisler sürveyanı olarak çalıştım."

Mesleğe başladıktan sonra 1979 yılında üniversite sınavına girebilen Şener, Ankara'da Gazi Üniversitesi Elektrik Elektronik Mühendisliği Bölümü'nü kazanmış.

Sürveyan olarak başladığı meslekte mühendis, kontrolör, başkontrolör daha sonra da Tesisler Dairesi'nde Başmühendis ve Şube Müdürü olarak görev yapmış. Çocuklarının üniversite eğitimi nedeniyle Sivas'a geldiklerini anlatan Şener, 2006 - 2009 yılları arasında Malatya Bölge Müdürlüğü görevinden sonra Kasım 2009 tarihinden itibaren bu böl-

Şener, "Şimdi yollar yenilendiği için daha sık verimlilik çalıştayları yapılıyor. Ankara-Sivas arası seyir süresi iki saat azaldı. Doğuya doğru yenilemeler tamamlandı" diyor.

gede olduğunu söylüyor.

Hayatımızın büyük bir kısmı demiryollarında geçti

Demiryolcu bir baba ve dört erkek kardeş olarak yaşamlarının büyük kısmının demiryollarında geçtiğini anlatan Ahmet Şener, kendisinden sonraki kardeşlerine "Siz bari demiryolcu olmayın" dedik, oyunlarımızı bile vagonlarda oynardık, oyunlarımız hep trenlerle iç içeydi" diyor.

Çocukluğunda demiryollarının, ara istasyonlardaki aileler için vagonlarla hekimleri turneye gönderdiğini anımsayan Ahmet Şener, çocukluğunun geçtiği istasyonları büyük bir keyifle anlatıyor:

"İstasyonlarda eskiden sadece demiryollarının bulunduğu aileler yaşırdı.10-15 aile olur, bolca çocuk, bir küçük köy gibiydik anlayacağınız.

Samimiyet çoktu, herkes birbirini tanır kollardı. Taşlıdere'de, Tecer'de elektrik yoktu o yıllarda. Sivas'a bulursak yolcu, bulamazsak yük treniyle giderdik. Taşlıdere'de ilkökul da yoktu."

Demiryollarında büyük değişim yaşandı

Demiryolcu olmaktan büyük mutluluk ve onur duyduğunu ifade eden Ahmet Şener'le, kurumun son 10 yılda geçirdiği büyük



değişimi de konuşuyoruz.

Şunları söylüyor Şener: "Başbakanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan, 8 Haziran 2003 tarihinde hızlı tren temel atma töreniyle demiryollarımızı yeniden ülke gündemine taşımıştır.

Bu dönemde demiryollarımıza tahsis edilen ödenekler bizi hep daha fazlasını yapmaya teşvik etmiştir.

Bir yandan yüksek hızlı tren hatları yapılırken, diğer yandan konvansiyonel hatlar yenilenmiş, alt yapı kusurları ıslah edilmiş, bütün gar ve istasyonlarımızın çevresi ile birlikte bakım onarımları yapılmıştır.

Böylece, içine kapanık, hantallığı kanıksamış, istikbale dair herhangi ciddi bir ümit vadetmeyen yapıdan, ülkesinin kalkınmasında ağırlıklı pay sahibi olma azminde, hedeflerle yönetilen dinamik bir kuruma dönüşüm sağlanmıştır."

35 yıllık demiryolcu olan Ahmet Şener yaşamı boyunca teknolojiye ilgi duyduğunu belirtirken, buharlı lokomotiflerle başladığı meslek yaşamında yüksek hızlı trenleri yakalayıp yaşıyor olmaktan oldukça mutlu.



4. Bölge'de yılda 5 milyon tonun üzerinde yük taşınıyor

Ana hat ve tali hat toplam demiryolu uzunluğu 1906 kilometre olan Devlet Demiryolları 4. Bölge Müdürlüğü'nün görev alanında Samsun, Amasya, Tokat, Sivas, Kayseri, Erzurum, Kars ve Tunceli illeri bulunuyor.

Bölgede daha çok yük taşımacılığının yapıldığını anlatan 4. Bölge Müdürü Ahmet Şener, "Demiryolu şebekesinde taşınan yükün yüzde 25'i yani yılda 5 milyon tonun üzerinde yük taşınıyor" diyor.

Ağırlıklı demir cevherinin taşındığı yolda, çimento hammaddesi, çimento, hurda demir ve mermer de taşınıyor.

Yolcu taşımacılığında da önemli bir işlev üstlendiklerini dile getiren Şener, Doğu/Güney Ekspresi ve 4 Eylül Mavi Tren'le günde üç sefer düzenlediklerini, bunların



yanında bölgesel trenlerin de çalıştığını anlatıyor.

Yol çalışmaları

Bölgede yol yenilemeleri yedi adet buraj, bir balast eleme, iki balast tokmaklama, bir hızlı yol yenileme ve bir yol muayene makinası, üç adet balast regülato-

rü ile 112 adet yardımcı ekipmandan oluşan yol makine parkıyla gerçekleştiriliyor.

2013 yılında 184 bin 954 metre yol yenilemesinin yapıldığı bölgede, 10 bin 246 adet ray alın kaynağı yapılmış.

Altyapı iyileştirme çalışmaları kapsamında bu yıl 260 metre

tünelle birlikte 20 bin 800 metre ihata ve istinat duvarı, 21 hemzemin geçitte ise iyileştirme gerçekleştirilmiş.

Yıl içinde 30 bin metreküp yarma-şev ıslahı, 923 kilometre makinalı yol tamirati yapılmış.

2003 yılından bu yana demiryollarının atağa geçtiği 10 yıllık

süreçte 580 kilometresi son dört yılda olmak üzere toplam yaklaşık 800 kilometre yol yenilenen bölgede ortalama hat yaşı 2013 sonu itibarıyla yüzde 52 oranında gençleşmiş.

Bu süreçte yapılan 52 bin 462 adet ray kaynağı ile seyir konforu sağlanırken yenilenen ana hatlarda deray hadiseleri de tamamen ortadan kaldırılmış.

1973 yılında temeli atılan ve Türkiye'nin en uzun (5.475 m) tüneline de kapsayan 50 kilometre uzunluğundaki Tecer-Kangal varyantının üst yapı çalışmaları 2011 yılında tamamlanmış.

375 kilometrelik Samsun-Sivas hattının komple rehabilitasyonu için uçakla şeritvari haritası alınmış ve varyant projeleri hazırlanarak ilgili dairelere gönderilmiş.

«



Eski yollarla taşımacılık külliye zarar

"Hızlı trenin ülkemizin her yerini bir örümcek ağı gibi sarmasını bekliyoruz. Şehir içi taşımacılığında da yaygınlaşması dileğimiz. Ankara-Sivas yüksek hızlı trenini bölge olarak bekliyoruz. Aslında hedef olarak 2014 yılı belirlenmişti ancak 2017'de tamamlanacak gibi görünüyor" diyor.

Bu yıl 190 kilometreye yakın yol yenilediklerini ifade eden Devlet Demiryolları 4. Bölge Müdürü Şener, eski yollarla, standardı düşük yollarla yük ve yolcu taşımacılığını "külliye zarar" olarak nitelendiriyor.

Bölge Müdürü Şener, "Şimdi yollar yenilediği için daha sık verimlilik çalışmaları yapıyor. Ankara-Sivas arası seyir süresi iki saat azaldı. Doğuya doğru yenilemeler tamamlandı.

Haydarpaşa-Kars arası turniste beş ayrı dizi çalışıyordu. İyileştirmelerden sonra dört tren yetecek. Beş trenle yaptığımız işi dört trenle yapıyor olacağız. Bu, yolcu ve yük açısından fayda demek. Öte yandan deraylar kalkıyor ortadan. Yollar yenilendikçe deray sebepleri de ortadan kalktı" diyor.

Sivas, Türkiye'nin en soğuk illeri arasında yer alıyor kuşkusuz. Ancak İzmir'de 3 derecede üşüyen bizler Sivas'a geldiğimiz-

Fotoğraf: Erhan Ceyhan



de eksi 9 dereceden pek etkilenmeyince şaşırıyoruz açıkçası.

Eksi 35 dereceyi görürüz

Ahmet Şener, "Siz asıl soğuklarda gelmediniz, şanslısınız. İzmir'de nem olduğundan üşüyorsunuz. Ama biz eksi 35 dereceleri görüyoruz. En ağır kış şartlarını yaşıyoruz burada demiryolları olarak" diyor. Bölgede mart ayı sonuna kadar tipi, fırtına, karla uğraştıklarını belirtiyor. Coğrafi yapının engebeli olduğunu, bölgelerinde trafik için risk yara-

tan çok zor koşullarda yapılmış tüneller, dik yamaçlar, dağlar bulunduğunu ifade ediyor. Yolun sürekli açık kalması için personelin tüm ağır koşullara karşın büyük bir özveriyle çalıştığını vurguluyor.

Yol personeli başarımızın temel taşı

TCDD 4. Bölge Müdürü Ahmet Şener'le vedalaşırken yol personeli için bir mesaj istiyoruz. Salı günlerini müdürlükte personelle görüşme günü ilan ettiğini

anımsatan Şener, yol personelinin kendisi için ayrı bir önemi olduğuna dikkat çekerek, şunları söylüyor:

"Yol personelimiz son yıllardaki başarımızın temel taşları. Her biri çok değerli bizim için. Çok daha fazlasını hak ediyorlar ama biz onları başarılarıyla orantılı olarak ödüllendiremiyoruz. Hepsine çok teşekkür ediyorum yaptıkları çalışmalar için.

Gücümün yettiğince her türlü konuda yardım için hazırım. Hepsini gönülden seviyorum."«

Erzincan Refahiye Meslek Yüksek Okulu'nun programı 2014-2015 öğretim yılında başlıyor

Yol personeline uzaktan öğretim müjdesi

Okul Müdürü Yrd. Doç. Dr. Sebahattin Karanlık, Devlet Demiryolları'nda çalışan ve meslekte yükselme sınavlarında kıdem yükseltmeyi hedefleyen personelin açılacak yol branşına büyük ilgi göstereceğini tahmin ettiklerini belirtti.

Raylı Sistemler İşletmeciliği alanında verdiği uzaktan eğitim programlarıyla büyük ilgi gören ve okul mezunlarına iş garantili eğitim olanağı sunan Erzincan'daki Refahiye Meslek Yüksekokulu'nda Yol Bölümü de programa ekleniyor.

Dosyamız hazır

Okul Müdürü ve Uzaktan Öğretim Birim Koordinatörü Yrd. Doç. Dr. Sebahattin Karanlık, "İşletmecilik Bölümü'nün yanında yol branşını da eklemek için dosyamızı hazırladık. Senato kararıyla YÖK'e gönderip, onaylarını bekleyeceğiz. Onaylanırsa 2014 -2015 öğretim yılı itibarıyla bu bölüm için de öğrenciler başvurabilecek. Yol Bölümü'nde uzaktan öğretim ilk defa bizim



okulumuzda başlamış olacak. Demiryolları'nda görevli olup, ön lisans diploması almak isteyen personel içinde bize büyük ilgi olacağını düşünüyoruz" dedi.

Refahiye Meslek Yüksekokulu programlarında (Birinci, İkinci Öğretim, Uzaktan Öğretim) 2014 - 2015 öğretim yılında öğrenime başlamak isteyen adayların 02-15 Ocak 2014 tarihleri arasında ÖSYM'ye başvurularını yapmış olması gerekiyor.

YOLDER'den eğitim için deneyim paylaşım önerisi

Demiryolu Yapım ve İşletim Personeli Dayanışma ve Yardım- laşma Derneği (YOLDER) Genel Başkanı Özden Polat, Erzincan'a

70 kilometre uzaklıkta bulunan Refahiye Meslek Yüksekokulu'na YOLDER basın danışmanları Saadet ve Hüseyin Erciyas ile birlikte bir ziyaret gerçekleştirdi.

Polat ziyarette Okul Müdürü ve Uzaktan Öğretim Birim Koordinatörü Yrd. Doç. Dr. Sebahattin Karanlık, Uzaktan Öğretim Program Koordinatörü ve Müdür Yardımcısı Öğretim Görevlisi Sedat Turan ile Okul Sekreteri Ercan Direk'le görüşti.

Özden Polat, demiryollarının yol branşında çalışan ve görevde yükselmek isteyen personel için uzaktan öğrenim programının çok ideal bir eğitim olduğunu ve bu konuda okulla işbirliği yapmak istediklerini dile getirdi. "Çok sayıda üyemiz okulunuz-

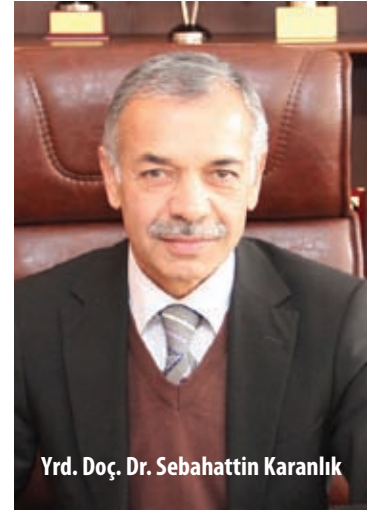
dan gelecek müjdeli haberi bekliyor" diyen Özden Polat'a okul müdürü Yrd. Doç. Dr. Sebahattin Karanlık, 2014-2015 öğretim yılında bu eğitimin büyük olasılıkla başlayacağını, YÖK'ten olumlu haber beklediklerini belirtti.

Kıdem yükseltmek isteyenler için ideal

Yrd. Doç. Dr. Karanlık, iki yıldır açık bulunan uzaktan öğretim programlarına önümüzdeki yıl Yol Programı'nın da ekleneceğini, bu programın da Devlet Demiryolları'nda çalışan ve meslekte yükselme sınavlarında kıdem yükseltmeyi hedefleyen personele sesleneceğini belirtti.

Şu an verdikleri eğitimlerde TCDD 4. Bölge'den eğitimci desteği aldıklarını anlatan Yrd. Doç. Dr. Karanlık yol bölümü açıldığı zaman eğitimciye ihtiyaç duyacaklarını söyledi. YOLDER Başkanı Özden Polat, eğitime başlandığında YOLDER'in de eğitimli ve akreditasyonu olan demiryolcu üyeleriyle destek vermek istediğini belirtti.

Okul Müdürü Yrd. Doç. Dr. Karanlık ve Özden Polat, işbirliği dileğiyle yaptıkları görüşmenin ardından okulun laboratuvarlarını, okulun bahçesinde bir kısmı ahşap bir kısmı beton traversli sembolik demiryolunu gezdi. Rayların üzerinde bulunan drezinin büyük ilgi gördüğünü anlatan Karanlık, öğrencilerinin bahçede bir lokomotif görmek istediklerini bu konuda Devlet Demiryolları'nın desteğini beklediklerini belirtti. «



Yrd. Doç. Dr. Sebahattin Karanlık



Uzaktan öğretimdeki öğrencilerin yüzde 15'i demiryolcu

Yrd. Doç. Dr. Sebahattin Karanlık, TCDD ile yaptıkları bir protokolle okul müfredatının demiryollarının gerçekleriyle uyumlu hale getirildiğini söylüyor.



Refahiye Meslek Yüksek Okulu, 1995 yılında kurulmuş. İkili öğretimin yanı sıra raylı sistemler işletmeciliğinde verdiği uzaktan eğitim programı okulun en çok ilgi gören bölümü olmuş. Uzaktan öğretim programı, ikinci eğitim kapsamında yer alıyor.

Bu bölümde eğitim gören 170 öğrencinin yüzde 15'nin Devlet Demiryolu çalışanı olduğunu söylüyor Okulun Müdürü ve Uzaktan Öğretim Birim Koordinatörü Yrd. Doç. Dr. Sebahattin Karanlık.

Devlet Demiryolları, okuldan mezun olan öğrencilerin girmeyi hedeflediği ilk kurum. Tabii KPSS'de başarı göstermek koşuluyla. TCDD ile yaptıkları bir protokolle okul müfredatının demiryollarının gerçekleriyle uyumlu hale getirildiğini anlatan Okul Müdürü Yrd. Doç. Dr. Karanlık, eğitimlerde de devlet demiryollarından destek aldıklarını belirtiyor.

İlk kuruluş amaçlarının Devlet Demiryolları'ndaki lise mezunlarının ön lisans mezunu olması için çalışma yapmak olduğunu anlatan Yrd. Doç. Dr. Sebahattin

Karanlık, demiryollarında çalışan 7 bin orta öğretim mezunu olduğunu belirtiyor.

Yrd. Doç. Dr. Karanlık, okula ilişkin şu bilgileri veriyor:

"Uzaktan öğretim dersleri saat 17.00'den sonra başlıyor. Öğrencilerimiz kendilerine verdiğimiz bir şifreyle web üzerinden sisteme giriyorlar. Derslerin saatini önceden duyuruyoruz. Hocamız boş bir odada öğrencisiyle bilgisayardan eğitime başlıyor. Bu amaçla iş adamlarının desteğiyle kurduğumuz bir stüdyomuz da bulunuyor. Bire bir özel eğitim veriliyor neredeyse. İnteraktif olduğu için canlı yayında öğrenci sorularını da sorabiliyor. Programlar kayıt altına alındığı için farklı zamanlarda da dersi tekrar izleme olanağı var. Final sınavları okulumuzda yapılıyor. Türkiye'nin her yerinden öğrencimizle bu final sınavlarında tanışıyoruz bizler de."

İş garantili meslek yüksek okulu

Okulu'nun özellikle raylı sistemler bölümünden mezun

öğrencileri için önümüzdeki 20 yıllık süreçte iş problemi görülmeyeceğini dile getiriyor Okul Müdürü Sebahattin Karanlık.

"Devlet Demiryolları'nda, kent içi raylı sistemlerde çalışma olanakları bulunuyor öğrencilerimizin. Tek bir problemimiz var, kız öğrencilerimizi şimdilik Devlet Demiryolları işe almıyor. Tüm çabamız bunu aşmak için" diyor.

Okuldaki öğrencilerin yüzde



90'nın erkek olduğunu söyleyen Yrd. Doç. Dr. Karanlık, "TCDD'nin hangi ilkesine aykırı bilemiyorum ama bu konuda pozitif ayrımcılık talep ediyoruz" diyor.

Üniversite Refahiye'ye refahı da getirmiş

Okullarından bugüne kadar mezun olan altı kız öğrencinin kendilerinin de çabasıyla işe yerleştirildiğini vurguluyor Yrd. Doç.

Dr. Sebahattin Karanlık. Refahiye Meslek Yüksekokulu'nun tüm bölümlerinde bin öğrenci eğitim görüyor. Yrd. Doç. Dr. Karanlık "Refahiye'nin nüfusu 4 bin, bizim öğrenci nüfusumuz bin. Ciddi bir rakam bin öğrenci Refahiye için. Kentin sosyal yaşamına büyük katkısı var. Kentte fabrika yok, sanayi yok. Öğrenciler kentin ekonomik hayatının da can damarı oldu" diyor. «

Kız öğrencilerin endişesi TCDD'de işe girememek



Okulu gezerken yemekhanede biraraya gelen kız öğrencilerle karşılaşılıyor. Emine Mine Arıca, Melike Yerlikaya, Buket Karadağ, Duygu Yalçın ve Esila Nur Fındıkçı objektifimize gülümserken, hemen endişelerini dile getiriyorlar. Hemen hepsi bir yakınının bu okuldan mezun olduğunu, iyi bir maaşla kısa sürede işe girdiğini belirtiyor.

Okulun ikinci sınıfında okuyan ve bu yıl mezun olacak olan Melike Yerlikaya ise, Erzincan Anadolu Teknik ve Endüstri Meslek Lisesi'nin Raylı Sistemler İşletmeciliği Bölümü'nden mezun. Sınavsız geçiş hakkından yararlanıp meslek yüksek okuluna kayıt olmuş. Sınıf arkadaşlarına sözcülük ediyor, "Kızlar olarak tek endişemiz atanma konusu. Yoksa okulun iş garantili olduğunu bili-

yoruz. Stajımızı Devlet Demiryolları'nda yaptık. Biz lojistik, hareket, gişe ya da telgraf evinde çalışabiliriz. Özel işletmeler de bizim için uygun. Ama hepimizin hedefi öncelikle KPSS'yi geçip Devlet Demiryolları'nda çalışmak. Bunun için biz de okul müdürümüz gibi pozitif ayrımcılık istiyoruz" diyor.

Refahiye Devlet Demiryolları Genel Müdürü Süleyman Karaman'ın doğduğu yer. Erzincan ise İzmir Milletvekili, eski Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Binali Yıldırım'ın memleketi.

Bizler elçilik yapalım istedik bu gençlerin isteklerine. Refahiye'de onca iyi niyetli çabayla birşeyler yapmaya çalışan idari personelin ve iş umudundaki gençlerin dileklerinin Ankara'dan bir an önce duyulmasını dileyelim. «



Okulda Büro Hizmetleri ve Sekreterlik Bölümü, Elektrik ve Enerji Bölümü, Elektronik ve Otomasyon Bölümü, Motorlu Araçlar ve Ulaştırma Teknolojileri Bölümü (Raylı Sistemler Elektrik Elektronik Teknolojisi Programı, Raylı Sistemler Yol Teknolojisi Programı), Muhasebe ve Vergi Bölümü, Raylı Sistemler İşletme Uzaktan Öğretim Bölümü, Ulaştırma Hizmetleri (Posta Hizmetleri Programı, Posta Hizmetleri Programı İkinci Öğretim, Raylı Sistemler İşletmeciliği Programı) Bölümleri bulunuyor.



Ömer Tolga
SÜMERLİ

Teknolojik gelişmeler en başta insan hatalarını asgariye indirecek nitelikte

Yolda ölmek yol personelinin kaderi olamaz

Yol personelinin taşıyan veya yol çalışması yapılan araçlara, tren veya başka bir yol aracına çarpışmasıyla oluşan kazalarda, can kayıpları yaşanmıştır.

Bu tip kazalarda, anlık hatalar ve yeterli iletişimin sağlanamaması, kazaların oluşumunda önemli bir faktör olmuştur.

Son yıllarda, her türlü ulaşım modunda gelişen teknolojiler, en başta, insan hatalarını asgariye indirecek sistemler niteliğindedir. Demiryolu taşımacılığında, güvenliği arttıracak sistemlerden biri de aşağıda tanıtım yazısı bulunan sistemdir.

Bu sistem, iletişimin sağlanmadığı, sinyalizasyonun da çalışmadığı durumlarda, yolda kalan treni, aynı hat üzerindeki diğer trenlere haber vermesinin yanında, basit bir düzenlemeyle, yol personel ve araçlarının hatta olup olmadığını, aynı hat üzerindeki diğer tren veya araçlara bildirmesi ile, can ve mal güvenliği sağlamaktadır.

Sistemi tanıyalım

Yol bakım onarım araçlarına veya yol bakım, onarım personelinin taşıyan araçlara, tren veya başka bir onarım aracı ile yaşanan çarpışmalar, can ve mal kayıplarına neden olmaktadır.

Özellikle, tek hatlı işletmeciliğin getirdiği sorunların yanı sıra, olası bir sinyalizasyon arızası, haberleşme ya da her ikisinin birden arızalanması durumlarının yanı sıra, haberleşmenin sağlanmadığı zamanlarda, kazayı oluşturan nedenlerin başında gelmektedir.

Dünya geneline baktığımızda, ülkemizdeki hat yapısına benzer, kısaca tek hatlı işletmecilik yapan bazı hatların olduğu da bir gerçektir. Hatta, gelişmiş ülkelerden, Amerika'nın pek çok yerinde ve İngiltere'de ikincil hat olarak nitelendirilen, öncelikli olarak ağır yük taşımacılığının yapıldığı hatları örnek gösterebiliriz.

Sistemli bir sinyalizasyonun yanı sıra, bu sinyalizasyonun arızalanabilmesi ihtimali ve sinyalizasyonsuz hatlarda tren takibi ya da, arızalanan bir trenin imdat sinyalinin, karşı yönden ya da arkadan gelen trene duyurabilmesi için bazı sistemler geliştirilmiştir.

Amerika, Asya ve Afrika gibi geniş coğrafyaya sahip ve tek hatlı işletmecilik yapılan bölgelerde,

Demiryolu taşımacılığında, güvenliği arttıracak yeni sistemler iletişimin sağlanamadığı, sinyalizasyonun da çalışmadığı durumlarda, hem yol personeli hem de hat üzerindeki trenler için can ve mal güvenliği sağlıyor.



haberleşmenin kısıtlı olduğu yerler mevcuttur.

Bu sistem, arıza yapan bir trenin, imdat sinyalinin, karşı yönden gelen veya arkadan gelen bir trene duyurmakla kalmıyor, GPS aracılığıyla uydu üzerinden trafik kontrol merkezine bilgi veriyor.

Ayrıca trafik kontrol merkezi, bilgisayar ekranından trenin nerede olduğunu da görebiliyor. Sistem, lokomotif ve son vagona



konulan iki parça şeklindedir. Fotoğraflarda görüldüğü gibi, son vagona takılan parçadan bir kablo çıkar ve bu kablonun ucundaki sensör ise, fren hortumunun ucuna bağlıdır.

Tren, herhangi bir sebeple fren yaptığında veya yapmak zorunda kaldığında, cihaz, bu sensör aracılığıyla durumu algılar ve hemen radyo sinyalleri göndermeye başlayıp, uydu üzerinden, trenin durduğu bilgisini merkeze iletir.

Şayet, son vagon tünel içinde ise, gönderdiği radyo dalgaları ile lokomotifteki cihaz sayesinde, uyuyla iletişime geçer.

Bu da olmazsa, bu radyo sinyallerini, arkadan veya karşı yönden gelen trendeki cihazlar, arıza yapan trene doğru yaklaştıkça daha kuvvetli biçimde algılamaya başlarlar. Bu sinyali algılayan cihazın verdiği uyarı sonucu, diğer trenin makinisti treni durdurarak olası bir kaza engellenmiş olur.

Ayrıca, son vagondaki cihaza deray sensörleri de takılabilmektedir. Bu sayede trenin fren yapma sebebinin deraydan olup olmadığını, trafik kontrol merkezi görebilmektedir.

Yol bakım onarım ve personel araçları için

Bu cihazlara yapılacak çok küçük bir ayarlama ile, yol bakım - onarım çalışmalarında kullanılan personel taşıyıcı veya iş makinelerine de bu cihazlar (alıcı-verici kısmı aynı araçta olmak üzere) takılabilir. Bu sayede, hem yol çalışmalarında güvenlik sağlanmış olur, hem de, bu çalışmalar için personel taşıması yapıldığında, karşı yönden veya arkadan gelen trenlerin bu araçlara çarpma olasılığı ortadan kalkar.

Yukarıda belirtildiği gibi, cihaz frenleme sırasında çalış-

maktadır. Yapılacak ayar ise, yol çalışması başladığı zaman veya yol araçlarının (personel taşıyıcılar da dahil) hatta girdiği zaman, bu cihazları sürekli açık hale getirmektedir. Basitçe, bir düğme ile yapılabilecek bir iştir. Böylece cihaz sürekli sinyal gönderip alabilmektedir. Bu araç, yolda iken, aynı yolda olan tren veya lokomotifteki alıcı, belli bir mesafeye yaklaşıncaya, bu sinyali algılar ve güvenli hıza (maksimum 30km/saat) düşer ya da durur. Ayrıca, güvenli hızla seyir durumunda, lokomotifte bulunan cihaz sayesinde yardım sinyal butonuna basarak sinyal gönderip, yol çalışması yapan araca, ikaz gönderebilir. Güvenli hızla giderken, lokomotifteki cihaz, sinyalin sürekli güçlendiğini gösteriyorsa, yoldaki araca yaklaşıyor demek olur. Aynı şekilde yol aracındaki cihaz da, benzer belirtiler yapıyorsa, hareket eden tren veya araç durur. Bu sayede olası bir kaza önlenmiş olur.

Bölgenin özelliğine göre kullanılacak özel cihazlar var

Sistemin değişik varyasyonları mevcuttur. Sadece radyo sinyali göndererek arkadaki veya karşıdan gelen treni uyardığı gibi, sadece GPS veya her ikisinin birden olduğu şekilde tasarlanmış şekilleri vardır. Hattın geçtiği bölgeler, tren ve tünel uzunlukları gibi durumlar, kullanılacak olan sistemin niteliğini belirlemektedir. Yukarıda bahsi geçen veya buna benzer bir şekilde, sadece dijital radyo sinyalleri ile uyarı ve güvenlik sağlayan, montajı kolay olan bir cihazla, kazalar ve ölümler olmayabilir.

Mevcut demiryolu hatlarımızın çok büyük bir bölümü tek hat şeklinde olup, bu durum, özellikle ters yöne giden tren ve demiryolu araçlarının, karşılıklı çarpışarak kaza yapma olasılığını da yükseltmektedir.

Yukarıda bahsi geçen cihaz ve benzerleri, günümüz teknolojisine göre basit sistemlerdir. Bazı basit sistemler, büyük sorunları önlemede, çok önemli bir rol oynayabilmektedir. Bu sistem de onlardan biridir. Hatlarda, sinyalizasyon olsa dahi, bu sistem ek güvenlik açısından kullanılmaktadır.

Yol personeli yolda ölmesin!



Çankırı Korgun'daki kaza hala akıllarda



İki yıl önce Çankırı il merkezinden Kurşunlu yönüne giden ve Devlet Demiryolları işçilerinin bulunduğu demiryolu taşıtı, Korgun ilçesi Ildızın köyü yakınlarında karşı yönden gelen lokomotifle çarpıştı.

Çarpışmanın etkisiyle devrilen taşıttaki demiryolu işçilerinden İhsan Özdemir olay

yerinde, Yılmaz Demir de götürüldüğü Çankırı Devlet Hastanesi'nde hayatını kaybetmişti. Olayda Mitat Kırıcı, Lütfi Kerim Türkyılmaz, Erol Bülbül, Ali Ustaoglu, Lokman Güngörcü, Osman Gökkaya, Metin Dede, Mitat Oruç, Suat Demirtop ve Ömer Uslu adlı işçiler de yaralanmıştı.

YOLDER Genel Başkanı Özden Polat, olaydan yol personelinin sorumlu gösterilmesinin doğru olmadığını dile getirmişti.

Polat, iki yol bakım onarım işçisinin hayatını kaybettiği, dokuz işçinin de yaralandığı olaydan sonra YOLDER Yönetim Kurulu Üyesi Ferhat Demirci ve YOLDER 2. Bölge temsilcisi Hakan Koçak, işyeri temsilcisi Ender Çağırın'la birlikte Çankırı'ya bir ziyaret gerçekleştirmişti.

Yol personelinin eğitim seviyesi giderek yükseliyor

TCDD Yol Dairesi'nin 1327 çalışanından 37'si ilkokul, 127'si ortaokul, 372'si lise, 281'i iki yıllık yüksek okul (ön lisans), 482'si dört yıllık yüksek okul (lisans), 27'si yüksek lisans, biri de doktora mezunu. (Tablo-1)

TCDD Yol Dairesi çalışanlarının ünvanlarına göre eğitim durumuna baktığımızda tablo şöyle:

- 31 yol bakım onarım müdüründen 3'ü ön lisans, 28'i lisans mezunu.

- 127 yol bakım onarım şefinin 32'si lise, 48'i ön lisans, 47'si lisans mezunu.

- 15 yol şube şefinden 3'ü lise, 8'i ön lisans, 4'ü lisans mezunu.

- 1 kaynak şefi lisans mezunu.
- 6 köprü şefinden 2'si lise, 2'si ön lisans, 2'si lisans mezunu.

- 8 tarım şefinden 1'i lise, 5'i ön lisans, 2'si lisans mezunu.

- 168 sürveyanın 44'ü lise, 69'u ön lisans, 55'i lisans mezunu.

- 32 teknikerden 17'si ön lisans, 15'i lisans mezunu.

- 39 teknisyenden 21'i lise, 11'i ön lisans, 7'si lisans mezunu.

- 211 mühendisin 194'ü lisans, 17'si yüksek lisans mezunu.

- 8 başmühendisten 7'si lisans,

1'i yüksek lisans mezunu.

- 114 yol ve geçit kontrol memurunun 7'si ilkokul, 17'si ortaokul, 44'ü lise, 37'si ön lisans, 9'u lisans mezunu.

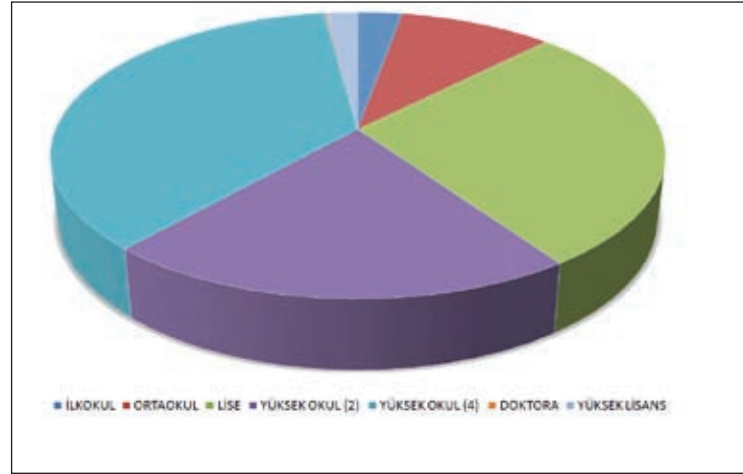
- 343 hat bakım onarım memurunun 26'sı ilkokul, 103'ü ortaokul, 155'i lise, 34'ü ön lisans, 25'i lisans mezunu.

- 7 tarım memurundan 1'i ilkokul, 2'si ortaokul, 2'si lise mezunu.

- Yol personelinin toplam 34'ü ilkokul, 122 ortaokul, 306'sı lise, 237'si ön lisans, 400'ü lisans, 18'i yüksek lisans mezunu. (Tablo-2)

Tablo - 1 : Yol Dairesi çalışanlarının eğitim durumu

İlkokul	37
Ortaokul	127
Lise	372
Yüksek okul (2)	281
Yüksek okul (4)	482
Yüksek lisans	27
Doktora	1
Toplam	1327

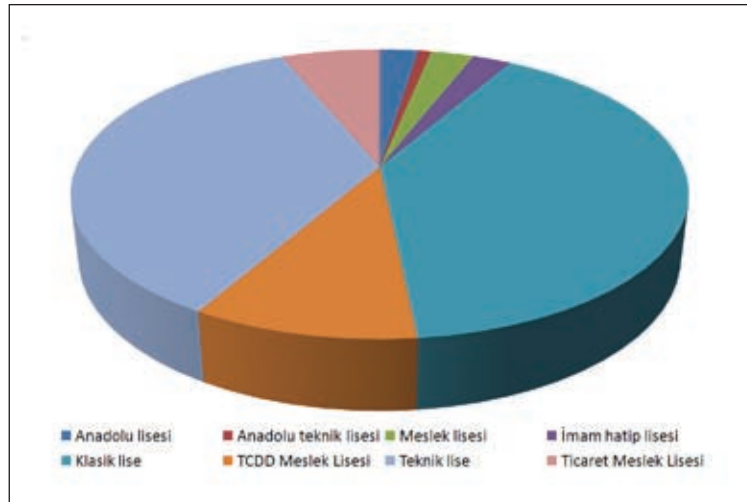


Tablo - 2 : Ünvanlarına göre TCDD Yol Dairesi çalışanlarının eğitim durumu

	İlkokul	İlk öğretim	Lise	Ön lisans	Lisans	Yüksek lisans	Toplam
Yol bakım onarım müdürü	-	-	0	3	28	-	31
Yol bakım onarım şefi	-	-	32	48	47	-	127
Yol şube şefi	-	-	3	8	4	-	15
Kaynak şefi	-	-	-	-	1	-	1
Köprü şefi	-	-	2	2	2	-	6
Tarım şefi	-	-	1	5	2	-	8
Sürveyan	-	-	44	69	55	-	168
Tekniker	-	-	-	17	15	-	32
Teknisyen	-	-	21	11	7	-	39
Mühendis	-	-	-	-	194	17	211
Başmühendis	-	-	-	-	7	1	8
Yol ve geçit kontrol memuru	7	17	44	37	9	-	114
Hat bakım onarım memuru	26	103	155	34	25	-	343
Tarım memuru	1	2	2	2	-	-	7

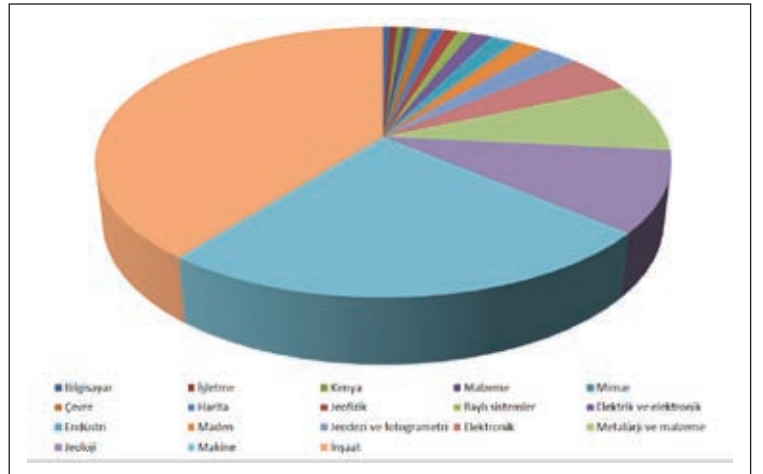
TCDD Yol Dairesi çalışanı 219 mühendis ve başmühendisten biri bilgisayar, biri işletme, biri kimya, biri mimar, biri malzeme, ikisi çevre, ikisi harita, ikisi jeofizik, ikisi raylı sistemler, üçü

elektrik ve elektronik, dördü endüstri, dördü maden, altısı jeodezi ve fotogrametri, 10'u elektronik, 18'i metalürji ve malzeme, 21'i jeoloji, 53'ü makine, 86'sı inşaat bölümü mezunu.



Tablo - 4 : TCDD Yol Dairesi çalışanlarının mezun olduğu lise türüne göre dağılımı

Anadolu lisesi	9
Anadolu teknik lisesi	3
Meslek lisesi	10
İmam hatip lisesi	9
Klasik lise	149
TCDD Meslek Lisesi	37
Teknik lise	132
Ticaret Meslek Lisesi	23



Tablo - 3 : TCDD Yol Dairesi çalışanı mühendislerin branş ve ihtisaslarına göre dağılımı

Bilgisayar	1	Elektrik ve elektronik	3
İşletme	1	Endüstri	4
Kimya	1	Maden	4
Malzeme	1	Jeodezi ve fotogrametri	6
Mimar	1	Elektronik	10
Çevre	2	Metalürji ve malzeme	18
Harita	2	Jeoloji	21
Jeofizik	2	Makine	53
Raylı sistemler	2	İnşaat	86



Eskişehir'den Karaman'a Afyon'dan Mersin'e demiryolcu ailelerinin, yol arkadaşlarının dileği ortak

Demiryolcu aileleri için sosyal alanlar gerek



"Saray yavrusu" evde başlayan bir yaşamı paylaşmak

Şengül Demir - Eskişehir

"Bizim hanımlarımız en az bizim kadar demiryolcudur. En az yüzde 50 diyebilirim. Derayla bilirler trfonu da. Sabah gideceğimiz saati bilirler ama döneceğimiz saati sormazlar. Demiryolcu eşi olmak böyle bir şey."

Bu sözler YOLDER Eskişehir Temsilcisi, kısım şefi Orhan Demir'e ait. Eşi Şengül Hanım'ı bize böyle anlatan Orhan Bey, zorlu iş koşullarına ve son yıllarda yaşadığı sağlık sorunlarına eşinin verdiği destek için müteşekkirdiğini söylüyor evlerini giden yol boyunca.

Eskişehir'de bize dostça evi-

nin kapısını açan Şengül Hanım'ın hazırladığı çaylar, börekler gün boyu soğuktan donmuş olan bizlerin içini ısıtıyor haliyle. Biz otururken çocuklar geliyor teker teker. İki kız, bir oğlan çocukları olan Demir ailesi, "Nazar değmesin" dedirten mutlu bir tablo çiziyorlar. Şengül Demir, 26 yıllık evlilikleri süresince bir çok unutulmaz anıya sahip olduklarını söylüyor. Eskişehir'li olan Şengül Hanım, evlendiklerinde taşındıkları evleriyle ilgili hoş bir anısını paylaşıyor bizimle. "Orhan, bizim mahalleden komşumuz, beni görmüş beğenmiş. İstediler, nasip oldu. Bir yıl nişanlı kaldık. Bu

sırada Orhan'ın görev yeri Sivas - Kayseri arasında bir yerdedi, yol sürveyanıydı o zaman ve lojmanda oturuyordu. Biz soruyorduk Orhan'a, ev nasıl, kaç oda, kaç metrekafe? Eşya alacak ya babamlar, Orhan bize sürekli 'Aslında saray yavrusu ama siz eşya almayın yine de' diyor. Çeyiz sermeye gideceğiz artık, son dönem oldu, o bize 'Eşya almayalım, sermeyelim' diyor hala. Neyse, biz evlendik, düğünü yaptık, eşyalar yüklendi kamyonu, ailecek gittik lojmana. Ben eve geldiğimizde sağa sola bakıyorum anlamadım eve geldiğimizi. 'Herhalde bir şey oldu, durduk' diyorum. Meğer evin önüne gelmişiz.

Ev öyle küçük ve bakımsız ki, inanmadım orası olduğuna. Eve giren yüzü asık çıkıyor, moraller bozuldu tabii. Ev neredeyse 45 metrekafe küçük bir yer, bir de bakımsız ki, anlatamam. Baraka gibi. Büyük bir hayal kırıklığı yaşadım tabii ama çaresiz girdik içeri. Aileler geldi, eşyaları bir şekilde yerleştirdik. Öyle böyle, mecburen oturduk tabii, ilk kızımız Merve de orada doğdu."

19 yaşında böyle bir anıyla ortak yaşamları başlayan Şengül Hanım, demiryolculuğun tüm zorluklarını yaşamış. Evin sorunlarına rağmen, mutlu olmayı başarmış Demir ailesi.

"Televizyonun, radyonun olmadığı bir dönemdi. Orhan işten gelip Açıköğretim Fakültesi'nin derslerine çalışırdı. Onun rahatça çalışması için elimden geleni yapmaya çalıştım" diyor Şengül Hanım. Anılarını paylaşıyor bizlerle... "Komşular çok iyiydi, Orhan Sivas-Kayseri arasında göreve gider, biz evde çocukla yalnız kalırız, soba yakmakta zorlanırdık, komşular gelir yardımcı olurdu. Öyle soğuktu ki anlatamam, travers yakıyorduk orada. Bacaları temizlemek sıkıntı, sık sık tikanır haliyle. İnandır mısınız, aileden beni her görmeye gelenin bir soba silkişliği var. Sobanın yanında, soğuktan sular donar eve su taşırsın, anlayacağınız oldukça zordu o yıllar..."

Evliliklerinin dördüncü yılında Orhan Bey'in askerliği için

Eskişehir'e gelen Demir ailesi, üç ay Polatlı'da kalıp ardından Denizli'ye gitmişler. Askerliğini Denizli'de tamamlayan Orhan Bey bir sene sonra Kütahya'ya gelmiş. Sürveyan olarak bir yıl Kütahya'da kalan aile ardından Eskişehir'e dönmüş ve temelli yerleşmişler memleketlerine. 1994 yılında Kısım Şefi olarak geldiği Eskişehir'de şimdi bulundukları lojmana gelmişler.

19 yıldır Eskişehir'deki lojmanda yaşadıklarını anlatan Şengül Demir, burada mutlu olduklarını söylüyor. "Demiryolcu eşi olmak zor elbette. Sorunlar ya çok sıcakta ya soğukta olur. Bir gelirler simsiyah yanımlar, üst baş toz toprak içinde. Neyseki Orhan şimdi Yüksek Hızlı Tren'de, eskisi gibi toz toprak içinde gelmiyorlar eve" diyor gülerek.

Geçmiş yıllarda demiryolcular için permilerin bulunduğunu ve yılda iki defa ücretsiz hakları olduğunu anımsatan Şengül Demir, "Bu sistem galiba yeniden başlamış. İyi bir şey. Ayrıca bizim burada bir kooperatifimiz, DETKO'muz var. Son derece avantajlı, herşeyimizi oradan sağlayabiliyoruz" diye konuşuyor.

Çocukların demiryollarıyla seyahat etmeyi çok sevdiğini de belirtiyor Şengül Hanım. «



Abide Yılmaz - Afyon

YOLDER Yönetim Kurulu üyesi Ali Yılmaz'ın eşi Abide Yılmaz da Antalya'daki seminerde tanışıyoruz. Eşinin önerisi üzerine seminere gelmiş o da.

İki erkek çocukları olan Abide Hanım ile Ali Bey, çocuklarını büyütüp yetiştirmiş, hatta bir tanesini evlendirmiş olmanın rahatlığını taşıyorlar gülen yüzlerinde.

Abide Hanım ile Ali Bey 28 yıllık evliler. Kendi ailesinde demiryolcu kimsenin olmadığını söyleyen Abide Yılmaz, aslen Kütahyalı olduklarını ve evliliklerinin ilk yıllarında eşinin görevine eşlik ettiğini hatırlıyor.

Boşnak kökenli olduğu için birbirlerine çok bağlı ve kalabalık bir ailenin ferdi olduğunu anlatıyor Abide Hanım. "Biz yedi kardeşiz. Evimiz, soframız hep kala-

Lojmanda oturan kadınlar birbirinin halinden anlar

balık olurdu bizim. O nedenle eşim yola gittiğinde hiç yalnız bırakmadı kardeşlerim, yeğenlerim beni. Çok güzel geçti yıllar. Çocuklar oldu sonra, onları büyüttük. Bu süreçte lojmanda yaşadık. Lojmandaki komşularıyla aile gibi olduk her zaman. Çok iyi bir iletişimimiz var. Hiçbir şeyle değişilmez komşularımızın dostluğu, hatta buraya gelirken bile günümüz vardı, komşularım aradı durdu, geliyor musun? diye. En çok da eşlerimiz vekaletle bir yerlere gittiğinde birbirimiz destek oluyoruz iyidir. Hepimiz aynı sorunları yaşadığımız için birbirimizin halinden anlarız" diyor.

Evlenmeden önce trene hiç binmeyen Abide Hanım, daha sonra Eskişehir'de oturan kayınvalidesine giderken hep trenle

yolculuk yaptıklarını ve bu yolculuklardan zevk aldığını anlatıyor. Alayunt'ta oturdukları yıllarda ise, buharlı trenler nedeniyle isten çamaşır seremediğini anımsıyor bahçeye. "Trenler manevra yaparken deprem oluyor sanırdık, sonra alışıyor insan" diye anlatıyor.

1983 yılından bu yana lojmanda oturduklarını, lojmanda yaşamının özellikle çocuklar için büyük avantaj olduğunu ifade ediyor Abide Hanım. Trenlerle iç içe büyüyen, oyuncakları gerçek trenler olan çocuklarının da demiryollarına karşı büyük sevgi beslediklerini, hatta küçük oğullarının demiryollarında çalışmayı hedeflediğini söylüyor.

Trenler arasında büyüyen çocukların anılarını anlatıyor sohbet ilerledikçe: "Küçük oğlum

babasına çok düşkündür. Ali Bey vekaletle giderken çok ağladı arkasından. 'Akşamları herkesin babası geliyor, sen yoksun' derdi. Çocuk işte. Bir keresinde sınav için Eskişehir'e gidiyorduk. Hava sıcaktı pencere açık kalınca üşütmüş, eve vardığımız akşam hava geçirmişti oğlumuz. Çok endişelenmiştik."

Abide Hanım'a demiryolcu eşi olmaktan memnun musunuz diye sordumuzda, eşine olan sevgi ve saygısını yansıtan bir yanıt veriyor, "Demiryolcu eşi olmaktan ve demiryollarından çok Ali Bey'in eşi olmaktan memnunum çok şükür. Çok yoğun ve stresli bir işleri var ama Ali Bey işi eve taşımaz, ama yüzü sıkıntısını anlatır, evde herkes onu rahatlatmaya çalışır" diyor.

Demiryolcuları kaynaştıracak sosyal ortamlara çok ihtiyaç var



Emine Uzun - Mersin

Antalya'ya Aralık ayında yaptığımız ziyarette Yol Çavuşu Süleyman Uzun'un eşi Emine Uzun'la tanışıyoruz.

Emine Hanım, "Antalya'da seminer var, gelir misin?" diyen eşine sorusunu ikiletmemiş. Dünya tatlısı çocukları İbrahim (10) ve Utku (5) ile birlikte gelmişler Mersin'den Antalya'ya.

"Çok uzun zamandır ailecek böyle bir tatil yapamamıştık. İbrahim'in okul durumunu ayarladık, iyi bir öğrenci zaten. Çocuklar için de bir soluklanma oldu, benim için de. Eşim seminerden çıkınca birlikte oluyoruz, hepimiz için bir motivasyon oldu" diyor.

Emine Uzun evliliklerinin 11. yılında olduklarını söylerken güç çalışma koşullarından söz ediyor. Mersin Belediye'sinde zabıta memuru olan Emine Uzun, eşi gibi vardilayı çalıştığını, çoğu kez birbirlerini göremediklerini anlatıyor.

Güç çalışma koşullarına karşın son derece pozitif bir yapıya sahip görünüyor Emine Hanım. "Eşim işten geliyor ben işe gidiyorum ya da tersi oluyor. Bu duruma pek yabancı değiliz aslında. Evlendiğimizde de işlerimiz nedeniyle bir buçuk yıl ayrı ilçelerde yaşamak zorunda kalmıştık. İbrahim doğunca Mersin'de orta yerde buluştuk" diye anlatıyor durumlarını gülererek. Emine Uzun, eşiyle evlenmeden önce demiryollarıyla hiç ilgisi olmadığını ailesinde de demiryolcu olmadığını söylüyor. "Demiryollarıyla ilişkim eşimle

evlendikten sonra başladı. Demiryolu olmadığı için yaşadığımız yerde, hiç bindiğim olmazdı trene. Uzaktan soğuk geliyor demiryolları ancak zamanla içine girdikçe alışılıyordun. Eşimle evlendiğimiz zaman vekaletle gittiği olurdu. Çalışma koşullarının çok zor olduğunu biliyorum. Bir kez evde unuttuğu birşeyi vermek için çalıştığı yere gitmiştim. Gerçekten sıkıntılı ortamları. Çok dikkatli olmaları gerekiyor" diyor.

İletişimsizlik sorununu çözmeli

Emine Hanım'ın demiryolcularla ilgili en büyük şikayeti, aileler arasındaki iletişimsizlik.

"Biz belki lojmanda oturmuyoruz diye fazla kaynaşık değiliz demiryolcularla. Ama 11 yıllık süreçte örneğin evimiz yandı, hiç kimse seslenmedi bile, yine çocuğumuz oldu aynı. Ben şaşıyorum, aileler arasında kaynaşmayı gerçekleştirecek bir sosyal etkinlik, bir sosyal mekan da yok. Keşke daha fazla diyalog olsa derim her zaman." Emine Hanım'la konuşurken çocuklar İbrahim ve Utku bizi dinliyor. Bir ara minik Utku, "Biz film setine gittik" diyor, anlamıyorum. Sonra Emine Hanım açıklıyor. Meğer dünyaca ünlü James Bond serisinin son filmi Skyfall'daki bir tren sahnesi geçen yıl Adana'daki Vardar Köprüsü'nde çekilmiş. "Çocuklar filmi izlediği zaman bunlar bizim trenlerimiz der, çok etkilenmişlerdi izlediklerinde" diye anlatıyor. Utku yanımızdan ayrılırken "Benim oyuncak trenim var ama" diye sesleniyor arkamızdan... «



Lojmanın samimi ve güvenli ortamı çocuklar için çok önemli

Pakize Yıldız - Karaman

Antalya'daki seminerde eşine Filiz Hanım gibi Karaman'dan gelip eşlik eden YOLDER Yönetim Kurulu üyesi Hasan Yıldız'ın eşi Pakize Hanım da bu sayıda konuk ettiğimiz yol arkadaşlarından.

Pakize Hanım Hasan Yıldız'la 1986 yılında evlenmiş. Karkamış'ta hemşire olan ablasını ziyarete gittiğinde tanıştıkları Hasan Bey o yıllarda kısım şefi olarak görevliymiş. "Tanıştıktan sonra hemen evlenmeye karar verdik ve ben Karkamış'a gelin gittim" diyor.

Küçük bir yer olmasına karşın insanların çok iyi olduğunu anlatan Filiz Hanım, yedi ay sonra Karaman'a tayinlerinin çıktığını söylüyor. Demiryolcu eşi olmaktan oldukça mutlu görünüyor Pakize Hanım. "Mutluyum çünkü eşim işini gerçekten çok seviyor, onun için önce işi gelir" diyor. İki kız bir erkek çocukları olan Pakize Hanım, evlenmeden önce demiryoluyla seyahat etmediğini, ama yıllar içinde bir yere gidecek-



lerse hep demiryolunu kullandıklarını anlatıyor. "Demiryolcu olduğumuz için eşimiz komşumuz da bize sık sık demiryoluyla ilgili soru sorar, biz de bildiğimiz kadar cevap veririz onlara" diyor Pakize Hanım demiryolcu eşlerinin genelde ev hanımı olduğunu ifade ediyor. Pakize Hanım da, lojmanda oturuyor olmanın bir demiryolcu ailesi için çok önemli olduğunu söylüyor. İlk yıllarda oldukça bakımsız olsa da son yıllarda yapılan düzenlemelerle loj-

manların daha iyi duruma geldiğini, lojmanların samimi ortamının çocuklar için iyi olduğunu belirtiyor. Pakize Hanım bir anısını da paylaşıyor bizimle. "Lojmanımız istasyona çok yakındı. Bir gün baktım, kızımız Meryem, istasyonda oturan yabancı yolcularla birşeyler konuşuyor. Meğer onlara evde olan biten herşeyi anlatmış. Yolcular da çocuk diye kırmayıp dinliyordu demek. Duyunca şaşırmış ve çok gülmüştük." «

Çocuklarımız için bir kreşimiz, oyun ve spor alanı olsa keşke



Filiz Yücel - Karaman

Hat Bakım Onarım Memuru Halil Yücel'in eşi Filiz Hanım Mersin Gülnar'dan gelmiş Antalya'daki seminere. Lojman komşusu, "ablam gibi" dediği YOLDER Yönetim Kurulu üyesi Hasan Yıldız'ın eşi Pakize Hanım'la hem çay içiyor hem konuşuyoruz birlikte.

Halil Bey ile 12 yıllık evliler. Pozantı'ya gelin gittiğinde eşi geçit bekçisiymiş. "İşleri o zaman da öyle yoğundu ki; ailesi beni istemeye geldiği gün o gelememişti" derken gülen Filiz Hanım, Adana'dan sonra Konya ve Karaman'da görev yaptıklarını söylüyor. Eşinin çok sık poz çalış-

masına gittiğini anlatırken, hamileliğinden doğuma çoğu kez yalnız kaldığını, 12 ayın belki de sadece iki ayını birlikte geçirdiklerini anımsıyor.

Sohbetimizi Yücel ailesinin birbirinden sevimli çocukları Bahar ve Ahmet ilgiyle dinleyince, Filiz hanım bir anısını paylaşıyor bizlerle. "Çocuklar babalarına çok düşkün ve çok özlüyorlardı. Hatta oğlumuz Ahmet, babası ne zaman poza gitse ateşlenir, o geceyi acilde geçirirdik. Babası döndüğünde iyileşirdi hemen."

Demiryolcu eşi olmanın zorluklarını sorduğumuzda, "Böyle bir tatil yapmayı çok olmuştum mesela ama plan yapmamayı

öğreniyorsun, alışıyor insan her duruma" diye yanıt veriyor.

Lojmanda yaşadıkları için şanslı sayıyor Filiz Hanım da kendilerini. Hasan Yıldız'ın eşi Pakize Hanım'ın hem iyi komşu hem de ablalık yapan bir büyüğü olduğunu dile getiriyor. Filiz Yücel'e bir yol arkadaşı olarak sıkıntılarını sorduğumda yanıtı tanıdık oluyor.

"Bizim ailecek oturabileceğimiz, birlikte gidebileceğimiz bir sosyal tesisimiz yok. Park, çay bahçesi ya da bir lokal ne yazık ki yok çevremizde. Kreşimiz ya da çocuklarımızın güvenle oyun oynayabileceği, spor yapabileceği bir alan da yok. En büyük ihtiyacımız böyle tesisler" diyor. «

Antalya'daki seminerleri YOLDER Genel Başkanı Özden Polat'ın yanı sıra yönetim kurulu üyeleri de ziyaret etti

Yol personeli motivasyon seminerinde buluştu

YOLDER Genel Başkanı Özden Polat ve derneğin yönetim kurulu üyeleri TCDD tarafından 2013 yılının Kasım ve Aralık aylarında Antalya'da düzenlenen hizmetiçi seminerlerinde üyelerini yalnız bırakmadı.

4-8 Kasım 2013 tarihleri arasında Antalya'nın Kiriş tatil belde-sindeki Akka Alinda Otel'de düzenlenen seminere 130 dolayında TCDD Yol Dairesi çalışanı katıldı.

YOLDER Yönetim Kurulu Başkanı Özden Polat ile Başkan Yardımcısı Hasan Yıldız da seminerlerin eğitici ve katılımcıları arasında yer aldı.

TCDD Yol Dairesi "Hat Bakım Konsepti 2. Grup Yol Bakım Onarım Şefi, Tekniker ve Teknisyen eğitim semineri", "Motivasyon ve kişisel gelişim semineri", "Yol ve geçit kontrol görevlisi gelişim semineri" çalışmalarını YOLDER basın danışmanları Saadet Erciyas ile Hüseyin Erciyas da yerinde izleyerek fotoğrafladı, Gazete YOLDERİZ için röportajlar yaptı.

Herkes aynı statüde

Seminerde üyelere seslenen Özden Polat, herkesi derneğin yayın organı Gazete YOLDERİZ'e daha fazla katkı koymaya çağırdı. YOLDER'de herkesin aynı statüde olduğunu ve sorunları çözmek için düzenli ilişki iletişim içinde olunması gerektiğine değinen Polat, "Bana ulaşamazsanız diğer yönetim kurulu üyesi arkadaşlarımızla iletin sıkıntılarınızı. Hepimiz aynı düzeyde yetkiliyiz. Biliyorsunuz tüm bölgelerde bir yönetim kurulu üyemiz var. Sizin sıkıntılarınızı çözebilmek için hepimizin telefonları açık" dedi. Her sayıda bir bölge ziyareti gerçekleştirdiklerini de anlatan Özden Polat, yaz kış demeden tüm bölgelere ulaşmaya çalıştıklarını ve gidilen bölgenin sıkıntılarını, faaliyetlerini gazeteye

aktardıklarını söyledi.

Özden Polat, ziyaret sırasında semineri gerçekleştiren Ankara Üniversitesi Sürekli Eğitim Merkezi'nden Öğretim Görevlisi Dr. Deniz Sezgin'le de görüştü, seminere ilişkin görüş alışverişinde bulundu.

Hız Hesaplama Semineri

2013 yılında Devlet Demiryolları (TCDD) personeline yönelik hizmet içi eğitim seminerlerinden biri de 1. Dönem Hız Hesaplama Semineri oldu.

Antalya'nın Kiriş tatil belde-sindeki Akka Alinda Otel'de düzenlenen seminerde YOLDER Yönetim Kurulu Üyeleri Suat Ocak ile Ali Ekber Demirbilek eğitici olarak görev aldı.

YOLDER Yönetim Kurulu Başkanı Özden Polat da 14 Kasım 2013 tarihindeki seminerde eğitmen ve katılımcılarla bir araya geldi.

Seminerde üyelere seslenen Özden Polat, son dönemde gündeme gelen Hat Bakım Onarım El kitabının yol personeli için büyük önemi olduğuna değindi. Polat şu görüşleri paylaştı:

"Şimdiye kadar yol bakım onarım işi usta çırak ilişkisiyle yapılıyordu. Böyle bir kitabın yapılmış olması bir standart getirdi bizim işlerimize de. Kimse kafasına göre, ben böyle gördüm diye iş yapamayacak artık. Orada belirtilen standart uygulanmak zorunda çünkü.

Sizden ricam bunları çok iyi inceleyin, idareden izin istedik. Onay geldiğinde bu standartları üyelerimizle de paylaşacağız pdf. belgesi olarak. Birçok açıdan bu el kitabı Yol Bakım Onarım Müdürlerini ve şeflerini sorumluluk altına alıyor ama ben inanıyorum ki; biz hassasiyetle işini yapan insalar olarak bunları rahatlıkla uygulayabiliriz."

Yol Bakım onarımında çalışan insanların kilit personel



olduğuna da değinen Polat, sorun olduğunda "Söyledim ama yapılmadı" demektense mutlaka yazıp ilgili birimlere iletilmesi gerektiğini söyledi.

Seminer ziyaretinde Yol Bakım Onarım Müdürlüklerinde görevli mühendisler de seslenen Polat, "Bu ateş sadece bizleri değil mühendisleri de yakacak bir ateş. Mühendislerle birlikte uyumlu çalışmamız gerek, bizlerin hepimizin hedefi aynı. İşin olması gerektiği gibi yapmak ve tekerin sorunsuz dönmesini sağlamak. Sorunlarımızı, varsa iletişimsizliğimizi konuşarak çözmek zorundayız" dedi.

Seminere katılan mühendisler, sorunlarının dile getirilmesine sevindiklerini belirtirken, iş yapma sürelerinin olması gerekenden daha kısıtlı olduğunu ve bunun risk yaratabileceğini ifade ettiler.

Aralık'ta karma seminer

Antalya'da düzenlenen yılın son seminerlerinden biri de "Demiryolu Üzerinde, Kenarında ve Yakınında Üçüncü Şahıslar Tarafından Yapılacak, Yol Bakım ve İnşaat Çalışmalarında Uyulacak Emniyet Kurallarına Dair



2701 Numaralı Genel Emirin Uygulama Esasları" konulu eğitim semineri oldu.

Seminere Yol Dairesi'nde görevli mühendisler ve çavuşlar katıldı. YOLDER Yönetim Kurulu üyesi Fikri Gültekin ve Balıkesir Yol Bakım Onarım Müdürü İsmail Karakoç da eğitim verdi.

Seminere 5 Aralık 2013 tarihinde bir ziyaret gerçekleştiren YOLDER Basın Danışmanı gazeteci Hüseyin Erciyas, katılımcılara YOLDER'in çalışmalarını ve Gazete YOLDERİZ'i anlattı.

Demiryolcuların yaptığı çalışmaları herşeyden önce yurtsever bir çaba olarak gördüğünü ve saygı duyduğunu söyleyen Erciyas, Gazete YOLDERİZ'in bu çabayı üst kademelere anlatacak etkili bir yayın organı olduğunu

vurguladı. Tüm üyeleri gazeteye daha fazla katkı koymaya davet eden Erciyas, "Sesinizi duyurmak, sorunlarınızı anlatmak için bu yayın organını hepimiz kullanmalı, sesinizi daha çok duyurmalısınız" diye konuştu.

YOLDER Yönetim Kurulu üyesi Fikri Gültekin de derneğin beş senelik kısa geçmişine rağmen yolla ilgili bir çok sorunu çözdüğünü, çözemediği konularda ise yönetimde bir farkındalık meydana getirdiğini belirtti.

Tarım çavuşlarının sesini daha çok duyurun

YOLDER'in tarım çavuşlarının sorunlarına daha fazla eğilmesini istediklerini söyleyen katılımcılardan Necati Ateş ise verilen giysilerin bedenlerine





uymadığını ve bu sorunun çözülmesini istediklerini belirtti. Kilometre tazminatlarının tarım çavuşlarına da verilmesi, harcırah alınmayışı, ünvan konusu, üst göreve yükselmek için sınav açılmaması ve yol çavuşlarına kumanya verilmemesi gibi sorunlar da dile getirilen sıkıntılar arasında yer aldı.

Bu seminerlere eşlerin de katılması için destek verilmesi ise dile getirilen bir başka konu oldu.

Yılın son seminerinde birlik beraberlik mesajı verildi

Antalya'nın Kiriş tatil belde-sindeki Akka Alinda Otel'de düzenlenen yılın son seminerine 32 TCDD Yol Dairesi çalışanı katıldı. YOLDER Yönetim Kuru-

lu Üyesi Ali Yılmaz ise seminerin eğiticiydi. YOLDER Yönetim Kurulu Başkanı Özden Polat 17 Aralık 2013 tarihinde seminere katılanlarla Antalya'da bir araya geldi. Seminerde derneğin çalışmalarına ilişkin bilgi veren Özden Polat, görevde yükselme yönetmeliğine ilişkin çalışmalarından söz etti.

Son dönemde yapılan istatistik çalışmalarının yol personelinin eğitim profilini ortaya çıkardığını söyleyen Polat, genel eğitim profilinin iç açıcı olmadığını açıkladı.

Ünvanlar ve eğitim durumu

Polat, "Yüzde 40 dolayında üyemiz ilkökul ve orta okul mezunu. Onlar için bir ünvan getirilmesi zor. Ticaret Lisesi

mezunu olan 14-15 arkadaşımız var. Onun dışındakiler ise Teknik Lise mezunu. Bunların hepsini aşmaya çalışıyoruz. Ama düz lise mezunları için birşeyler yapmak gerçekten zor görünüyor. Devlet mantığında kıdem ve tahsil aranıyor. İnşallah bu durum değişir, deneyimin bizim işimizde ne kadar önemli olduğunu yöneticilerimiz de farkedir. Bunu sık sık dile getiriyoruz. Performans kriterini getirip, tahsil aramıyoruz derler umarız " dedi.

YOLDER para veren bir dernek ya da sendika değil

Üyelerin kimi zaman maddi beklenti içine girdiğine değinen Özden Polat, YOLDER'in para veren, para dağıtan bir dernek olmadığını vurguladı. "Bizim kimseye para taahhüdümüz yok, biz sendika da değiliz. Biz örgütlü olmanın gücüne inanan, haklı olduğumuz konularda sesimizi duyurmaya çalışan, yönetimle çalışanlarımız arasında iletişim sorunlarını gidermeye çalışan bir sivil toplum kuruluşuyuz" diyen Polat, sözlerini şöyle sürdürdü:

"Bizim iş güvenliği sorunu-muz var, çalışma koşullarımızın iyileştirilmesi, meslek standardı-



nın uygulanması gibi öncelikli gündem maddelerimiz var. Biliyorsunuz Hat Bakım Onarım El Kitabı var yine gündemde. Hem iyi hem kötü oldu bizim için. Bütün bakım onarımlara bir standart geldi artık ustadan gördüğünü değil, kitapta standartta ne yazıyorsa onu yapmak zorundayız. Herkese açıkça sorumluluk veriyor. Onları yerine getirmesek, olabilecek ölümlü bir olayda mahkemede savcıyla yüz yüze kalacak olan bizleriz. O yüzden daha özenli olmak zorundayız. "

Birlik olursak sesimiz gür çıkar

YOLDER'in 750 üyesiyle Yol Dairesi'nde görevli personelin

yarısına yakınının sesi olduğunu da söyleyen YOLDER Genel Başkanı Özden Polat, "Ne kadar birlik olursak o kadar güçlü çıkar sesimiz. Her bölgede yönetim kurulu üyelerimizin yanı sıra temsilcilerimiz var. Gazetemiz, Facebook sayfamız, web sayfamız var, Twitter hesabımız var. Her zaman söylüyorum, telefonlarımız her daim açık. Desteginizi bekliyoruz. Siz de çok iyi biliyorsunuz paylaştıkça çoğalırız" diye konuştu.

Seminere katılan üyeler de, Özden Polat'a optimizasyon konusunun yarattığı sorunların yanı sıra, giysilerdeki uyum problemlerini, kumanya konusunu, vekalet ve kilometre ücretlerine ilişkin sorunlarını aktardı. «



Motivasyon seminerlerinde demiryolcular empati yapıp, sorunlarıyla baş etmeyi öğrendiler

Liyakata dayanan terfinin olmaması üzücü

TCDD tarafından verilen hizmetiçi eğitim seminerlerinden biri olan Motivasyon ve Kişisel Gelişim Seminerleri bu yıl 4-8 Kasım 2013 tarihleri arasında Antalya'da gerçekleştirildi. Seminerleri gerçekleştiren Ankara Üniversitesi Sürekli Eğitim Merkezi (ANKÜSEM) öğretim görevlisi Dr. Deniz Sezgin'le eğitime katılan demiryolcuların iş konusundaki motivasyonunu konuştu.

Buraya gelmek mutluluk veriyor

Demiryolcularla ilk defa bir eğitim gerçekleştirdiğini anlatan Deniz Sezgin, oldukça ağır koşullarda çalışan yol personelinin böyle bir tatil ortamında bulunmasının onlara büyük mutluluk verdiğini gözlemlediğini söylüyor öncelikle.

Dr. Sezgin, "Burada eğitime gelmeleri Devlet Demiryollarının personeline verdiği değerin bir göstergesi aslına bakarsanız. Hem dinleniyorlar hem de kişisel gelişimleri için artı değer katacak bir eğitim alıyorlar" diyor.

Demiryolcuların dile getirdiği sıkıntıları sorduğumuzda uzun bir liste çıkıyor karşımıza...

Bu listenin bir kısmı ders sırasında tahtaya da not olarak yazılmış.

Uzun yıllar ağır iş koşullarında çalışmak, terfi alamamak, çoğu zaman sosyal bir çevreden uzakta hatta aile fertleriyle bile yeterince görüşemedikleri bir yaşam sürmek, tiyatro, sinema ya da ailecek bir tatile gidememek... Uzun yıllar tabana yayılmayan eğitim programlarının olmayışı,



Motivasyon, bir amacı gerçekleştirmek için belli miktarda çabayı harcamaya istekli olmak demektir. Başka bir deyişle davranışa iten, bu davranışların düzenlilik ve sürekliliğini belirleyen, davranışa yön ve amaç veren iç ve dış etkenler ile onların işleyişini sağlayan mekанизmalar olarak tanımlanabilir.

iş yerinde kendini geliştirecek bir ortam bulamamak, kendini değersiz hissetmek...

Kıyafet konusundaki sıkıntılar, iş güvenliği sıkıntıları, makine teçhizata yapılan yatırımların insana yapılmaması, aslarla üstler arasında iletişimsizlik, yanlış anlaşılma endişesi, iletişimsizliğin eve de yansması...

Mutluluğa pencere açmak

Dr. Deniz Sezgin, seminere katılan çalışanlar için bu etkinliğin aslında mutluluğa pencere

açan bir mola gibi algılandığını belirtiyor.

"Katılımcılar burada mutlu oluyorlar, sohbet sırasında anlıyoruz ki; ağır iş koşullarını konuşmak istemiyorlar.

Bu eğitimler onlar için önemli bir değişiklik, stresten uzaklaş-tıran bir rahatlatma ortamı sunuyor. İnsanları motive etmek için notlardaki gibi 100 ya da daha fazla yol da gösterebilirsiniz. Burada akıllarına yatan bir tane yolu bile seçmeleri, kendi hayatlarına uyarlayarak bir işlev kat-

ması çok önemli" diyor.

Derslerde oyunlar oynadıklarını, yaşadıkları sıkıntılar sırasında kendini karşısındakinin yerine koymak için empati yaptıkları

rını da anlatan Sezgin, iletişimsizliğin aşılması halinde insanların işlerinde daha verimli çalışabileceğini, hayatlarında daha mutlu olabileceğini söyledi. «

Stres belirtileri

• Fiziksel belirtiler

Baş ağrısı, düzensiz uyku, sırt ağrıları, çene kasılması veya diş gıcırdatma, kabızlık, ishal ve kolit, döküntü, kas ağrıları, hazımsızlık ve ülser, yüksek tansiyon veya kalp krizi, aşırı terleme, iştahta değişiklik, yorgunluk veya enerji kaybı, kazalarda artış

• Sosyal Belirtiler

İnsanlara karşı güvensizlik, başkalarını suçlamak, randevulara gitmemek veya çok kısa zaman kala iptal etmek, insanlarda hata bulmaya çalışmak ve sözle rencide etmek, haddinden fazla savunmacı tutum, birçok kişiye birden küs olmak, konuşmamak

• Zihinsel belirtiler

Konsantrasyon bozukluğu, karar vermede güçlük, unutkanlık, zihin karışıklığı, hafızada zayıflık, aşırı derecede hayal kurma, tek bir fikir veya düşünceyle meşgul olma, mizah anlayışı kaybı, düşük verimlilik, iş kalitesinde düşüş

• Duygusal belirtiler

Kaygı veya endişe, depresyon veya çabuk ağlama, ruhsal durumun hızlı ve sürekli değişmesi, asabılık, gerginlik, özgüven azalması veya güvensizlik hissi, aşırı hassasiyet veya kolay kırılabilirlik, öfke patlamaları, saldırganlık veya düşmanlık, duygusal olarak tükendiğini hissetme



Motivasyonunuzu arttıracak yöntemlerden seçmeler

Büyük düşünün, kendinizi eğitin, düzenli olun, gönüllü çalışmalara katılın, çocuklarla zaman geçirin, yürüyüş yapın, müzik dinleyin, yeterince uyuyun, beyin fırtınası yapın, hedeflerinizi kağıda yazın, sağlıklı beslenin, doğru kelimeler kullanın, iyimser olun, sizi nelerin huzursuz ettiğini öğrenin, harekete geçmeden önce iki kere düşünün, sahip olduğunuz şeylerin değerini bilin ve kendinizi ödüllendirin, mantığınızla hareket edin, dedikoduculardan uzak durun, başarıya konsantre olun ve başarısızlık üzerinde düşünmeyin, mükemmelliyetçi olmayın, sabırlı olun, gevşeyin, okuyun, serinkanlı olun, gülümseyin, göz teması kurun, yapamayacaklarınızdan vazgeçin, yapabileceklerinize odaklanın, giyiminize, dış görüntünüze özen gösterin, sakın olun, affedin...



Dr. Deniz Sezgin, motivasyonu "Sevki etmek, harekete geçirmek, birşeye neden olmak" olarak tanımladı.

Efsane okulda anılarla yolculuğa çıktık

• Saadet ERCİYAS •

Behiç Erkin'in ölüm yıldönümü nedeniyle düzenlenecek anma töreni için geldiğimiz Eskişehir'de bir dizi ziyaret gerçekleştiriyoruz.

Anma töreninde YOLDER üyesi Orhan Demir'in tanıştığı Demiryolu Eğitim Merkezi Müdür Yardımcısı Mehmet Ünal, bizi öğleden sonra bir dönem Demiryolu Meslek Okulu olarak eğitim veren okullarına davet ediyor. Meslek Okulu'nu demiryolculardan öyle çok dinledik ki, Behiç Erkin'in kuruluşuna önderlik ettiği bu efsane okula gitme teklifini seve seve kabul ediyoruz.

Törenin ardından Orhan Demir'le birlikte önce YOLDER üyesi TCDD 2. Bölge 29.Yol Bakım Onarım Müdürü Faruk Demirbaş'ı ziyaret ediyoruz. Hem demiryolcu hem de bir fotoğraf sanatçısının gözünden çekilmiş birbirinden güzel fotoğrafları hayranlıkla izliyoruz.

Faruk Bey ve Orhan Bey bizi öğlen yemeği için özel bir yere götürüyorlar. Demiryolu Meslek Okulu'nda yatılı okuyan öğrencilerin canı anne köftesi yemek istediğinde gidilen tek bir yer var, Köfteci Ali'nin dükkanı. Devrelerindeki tüm arkadaşların kulaklarını çınlatıyorlar Faruk Demirbaş'la birlikte.

Faruk Demirbaş'ın yanından okula gitmek için ayrılırken yolda bize Eskişehir'deki demiryolculuk yaşamından söz ediyor Orhan Demir.

"Biz demiryollarında 17 yaşında başladık işe. Okulu bitirip trene bindik ve Sivas'a geldik. İstasyonda 100 kişi çalışıyor. Yaşımız küçük ama bir takım komutanı gibi disiplinle çalışmak üzere onların başında görevli olarak işimizi yaptık heyecanla. Açıköğretimde okurken evliydim.O yıllarda üniversitede okumamız için izin verilmezdi. Demiryolu Meslek Okulu hepimizin hayatını etkileyen çok önemli bir okuldu. Benim girdiğim sene okula girmek için başvuran 2 bin 500 kişiden 120 kişi alınmıştı okula. Birbirimize saygıda kusur etmezdik, hala öyleyiz."

Okula geldiğimizde Mehmet Ünal'la bahçede karşılaşıyoruz. Bir yanımızda okuldan mezun bir öğrenci olan Orhan Demir, bir yanımızda onun bir dönem öğretmenliğini yapmış Mehmet Ünal, demiryolcular için anılarla yüklü bir eğitim kurumunun kapısından giriyoruz.

Behiç Erkin'in öngörüsüyle, ilk defa 1942 yılında Ankara'da

açılan Demiryolu Meslek Okulu'nun 1950 yılında kapatılmasının ardından 1955 yılında Eskişehir'de açılan Demiryolu Meslek Okulu, yol, hareket ve muamelat alanlarında öğrenci

yetiştirmiş.

1942 yılında öğretime başlanan okuldan, 1998 yılında eğitime kapatılmasına kadar, 4 bin 198 demiryolcu mezun olmuş, bunlardan üç bine yakını



Mehmet Ünal'ın (sağda) eski öğrencilerinden Halim Gültekin (ortada) Devlet Demiryolu Eğitim Merkezi'nin müdürü.



Okulda eskiye dair neredeyse hiçbir iz yok bugün. Sergilenen sararmış eski kayıt defterleri de olmasa, bu binanın bugün herbiri yakasında gururla okul rozetini taşıyan o öğrencileri yetiştiren ünlü okul olduğunu kim bilebilir ki ?

TCDD'de işe başlamış.

Öğrencilerinin okulda "Boksör" lakabıyla tanıdığı Mehmet Ünal, demiryolcular için bir efsane niteliğindeki okulda hala eğitim veriyor olmaktan mutlu. Bugün Demiryolu Eğitim Merkezi Müdür Yardımcısı olarak görevine devam eden Ünal, "Öğrencilerimiz yıl içinde okulumuza geldiğinde bizi ziyaret ederler, küçücük yaşta bizlerin yanına gelen öğrencilerimizi demiryollarında üst düzey kademelerde görmekten çok mutlu oluyorum. Hatta okulumuzum şimdiki müdürü Halim Gültekin'in de benim öğrencilerimden olması büyük mutluluk" diyor.

Okulda bir kısmı sergilenen dökümanların demiryolcuların tarihine ışık tutan çok önemli belgeler olduğuna değinen Mehmet Ünal, ilk Şimendifer Mektebi'nin Kütük Defteri'nin dahi okulda olduğunu ve 1920'li yıllarda okula giden öğrencilerin kayıtlarının bu defterde bulunduğunu söylüyor. Ünal, "Defterlerde Osmanlıca notlar var, hatta ilk öğrenciler arasında askerlerin de olduğunu görüyoruz. Hepsi elde ve son derece özenli bir şekilde tutulmuş. O dönemde meslek lisesi mezunlarının, sanat enstitüsü mezunlarının askerliğe bile yedeksubay olarak gittiklerini görüyoruz. Yani Demiryolu Lisesi böylesine önemli bir okul. Zaten verilen eğitim de askeri eğitim gibi bir eğitimdi" diyor.

O yılları büyük bir özlemle anan Mehmet Ünal, iki katlı okulun üst katında yatakhanelerin alt katında dersliklerin bulunduğunu ve yaklaşık 400 öğrencinin okulda kaldığını anlatıyor. 1982 yılında okula matematik öğretmeni olarak atanan Mehmet Ünal kendi ailesinde demiryolcular olduğunu anlatıyor. "Eskişehir'de iseniz ya şeker fab-

rikasında çalışır ya da demiryolcu olursunuz" derken gülüyorlar.

Mehmet Ünal ve öğrencisi Orhan Demir, aradan geçen yıllar içinde iletişimlerini hiç koparmadıkları için bugün iki arkadaş gibi olmuşlar. Okulun bahçesindeki kameriyede oturduğumuzda taze demlenmiş çaylar eşliğindeki sohbeti ilgiyle dinliyoruz biz de. Öğrencilerin o yıllarda gerçekten seçme ve başarılı öğrenciler olduğuna dikkat çekiyor Mehmet Ünal. Şunları anlatıyor: "Gelen çocuklarımızın neredeyse hepsinin babası demiryolcuydu. Konulara yabancı değillerdi. Çok başarılılardı. Çocuklar iyi puanla gelirdi. Demiryolcu çalışanı ise yüzde 5, babası vefat etmişse yüzde 10, şehit olmuşsa yüzde 20 ek puan verilirdi. Demiryolcu çocuğunun girmesinde büyük fayda oluyordu, hem konulara daha iyi hakim oluyorlardı hem de babasının ne kadar meşakkatli çalıştığını bilen çocuklardı. Ara istasyonlar açıldı o yıllarda. Demiryolları oralarda olan çocuklara sahip çıkardı. Veliler demiryolunun rayını öperlerdi çocukları bu okullarda okuyabildiği için. Bazen demiryolcuların kız çocukları da gelirdi okula. Kurum onlara da sahip çıkıyordu. Demiryolu Meslek Lisesi'nin yanında cıraklık okulları da vardı o yıllarda, ilk temelleri atan Behiç Erkin'dir.

Meslek Okulu'nun kapanmasının ardından binanın eğitim merkezi olduğunu anlatıyor Mehmet Ünal. "Burası Cer ağırlıklı ama her türlü kursu veriyoruz. Makinist ehliyeti buradan alınıyor. İZBAN, Marmaray eğitimleri buradan veriliyor" diyor. Biz koridorlarda dolaşırken sınıflardan eğitim için gelen demiryolcular çıkıyor.

Behiç Erkin'in akşam TULOMSAŞ'ta düzenlenecek törenine gitmek üzere okuldan ayrılırken koridorlarda koşuşturup duran ve Türkiye'nin dört bir yanında görev yapacak genç demiryolcuların neşeli kahkalarını duyuyoruz sanki...«



Behiç Erkin, ölümünün 52. yılında Eskişehir'de, mezarı başında düzenlenen törenle anıldı

YOLDER'den "Demiryolcuların babası"na vefa

Mustafa Kemal Atatürk'ün Çanakkale Savaşı ile Kurtuluş Savaşı'ndaki silah arkadaşı, Devlet Demiryolları'nın (TCDD) kurucusu ve ilk genel müdürü Behiç Erkin, 52. ölüm yıldönümünde Eskişehir'de düzenlenen bir tören ve etkinlikle anıldı.

Anma töreninin ilki 11 Kasım 2013 Pazartesi günü Behiç Erkin'in Enveriye İstasyonu'nun arkasındaki adını taşıyan anı ormanı içindeki anıt mezarda yapıldı. Törene katılanların neredeyse tamamı demiryolcu iken içlerinde ebedi istirahatgahı için Eskişehir'i seçen Erkin'i unutan kentlilerdi.

YOLDER'in vefası

Behiç Erkin'i bu özel günde unutmayan, hatırasına saygı göstererek mezarı başında anan kurumlardan biri de YOLDER oldu.

YOLDER'i temsilen Eskişehir 29 Yol Bakım Onarım Müdürlüğü'nde görevli Orhan Demir'in yanı sıra Erkin'in kurucusu olduğu Demiryolu Meslek Lisesi Mezunları Derneği'nin (DEMOK) temsilcileri çelenklerini anıt mezara bıraktı. Kısa yaşam öyküsünün anlatıldığı anma töreninde Behiç Erkin'in anısına saygı duruşunda bulunuldu ve dua okundu.



TÜLOMSAŞ'ta tören

Anma etkinlikleri kapsamında TCDD'nin kurucusu Behiç Erkin için 2013 Türk Dünyası Kültür Başkenti Ajansı'nın katkısıyla Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayii AŞ (TÜLOMSAŞ) Konferans Salonu'nda da bir toplantı düzenlendi.

Toplantıya, Eskişehir Valisi Güngör Azim Tuna, Vali Yardımcısı Ömer Faruk Günay, Odunpazarı Belediye Başkanı Burhan Sakallı, Yüksek Hızlı Tren Bölge Müdürü Abdurrahman Genç, TÜLOMSAŞ Genel Müdürü Hayri Avcı, Eskişehir Gar Müdürü Süleyman Hilmi Özer, DEMOK Eskişehir Şube 2. Başkanı Ömer Faruk Erbaş, akademisyenler ve davetlilerin yanı

sıra TCDD personeli katıldı.

DEMOK Temsilcisi Ömer Faruk Erbaş, okullarının 1942 yılında demiryolcu yetiştirmek üzere açıldığını söyledi. Erbaş, "Daha çocuk denecek yaşta okulda demiryolcu gibi yetiştiriliyorduk. Her bir mezunumuz bir Behiç Erkin gibiydi. Mezunlarımız demiryollarının hakettiği noktaya gelmesinde önemli görevler üstlenmiştir. Okulumuzun yeniden açılmasını arzu ediyoruz" dedi. Faruk Erbaş, sözlerini "Behiç Erkin öyle bir demiryolu sevdalıydı ki; mezarının demiryolu gören bir yerde olmasını vasiyet etmiştir" diyerek bitirdi.

YHT Bölge Müdürü Abdullah Genç ise Kurtuluş Savaşı'nın önemli simalarından birisi olduğunu belirtti. "Behiç Erkin, TCDD'nin kurucusu ve demiryolcuların babasıdır. Kurtuluş Savaşı'mızda da Mustafa Kemal Atatürk tarafından cepheye yapılacak taşıma işleminin kontrolü bu büyük komutana verilmiştir. Ülkemizin en sıkıntılı zamanlarında demiryolu müdürlüğünü üstlenmiş, ilklere imza atmıştır. Saygı ve rahmetle anıyoruz" dedi.

Vali Yrd. Ömer Faruk Günay da Behiç Erkin'in Atatürk'ün en önemli destekçilerinden birisi olduğunu belirtti. "Onu tanımak, bir kişinin bile bu ülke için neler yapabileceğini göstermesi açısından önemli" diye konuştu. Günay, Behiç Erkin'in sadece demiryolcu gibi anlatılsa da aslında devlet adamı olarak da çok önemli bir kişilik olduğunu anımsattı. Günay, "Erkin'le ilgili öğrenilecek çok bilgi var. Onları anmak,



Mustafa Kemal'in dediği gibi onların fikirlerini yaşatmakla mümkün olacak" dedi.

Konuşmaların ardından Behiç Erkin'in torunu Emin Kıvırcık söz aldı. Kıvırcık dedesinin anılarına ilişkin notları sinevizyon eşliğinde yaptığı sunumla paylaştı.

Kıvırcık, sunumun ardından şöyle konuştu: "Dedem 1912'de demiryolları adına ilk defa bir müslüman Türk olarak hem barış hem savaş zamanında demiryollarının nasıl işletilmesi gerektiğini anlatan ilk ve tek kitabı yazıyor. Bugün İnkılap Tarihi Enstitüsü'nde bu kitap. Savaş zamanında demiryollarının önemini anlatıyor herkese. Bu ona bir kader çizgisi oluşturuyor adeta."

18 Mart'ta yapılan anımlar sırasında Behiç Bey'in hep es geçildiğine dikkat çeken Emir Kıvırcık, dedesinin Çanakkale Savaşı daha başlamadan üç ay önce çok önemli bir seferberlik planı hazırladığını anımsattı. "Çanakkale'de cephede Mustafa Kemal, cephe gerisinde ise Behiç Bey lojistiğiyle çok iyi bir savaş vermiştir" dedi.

Behiç Bey'in devlet adamı olarak da çok önemli hizmetlerde bulunduğu söz eden Kıvırcık, "İçinizde emekli olanlar varsa, bugün aldığınız maaşta Behiç Bey'in de emeği var. Çünkü ülkemizde emeklilik fikrini meclise ilk getiren ve Türkiye'de ilk emekli sandığını kuran kişidir kendisi" diye konuştu. «



DEMOK Eskişehir Şubesi İkinci Başkanı Ömer Faruk Erbaş



Yüksek Hızlı Tren Bölge Müdürü Abdurrahman Genç



Eskişehir Vali Yardımcısı Ömer Faruk Günay



Torunu Emin Kıvırcık, Behiç Erkin'i bir sunumla anlattı.



Cepheye Giden Yol kitabının önsözünde rahmetli Turgut Özakman şu tanımı kullanmış

"Behiç Erkin, altın kuşağın en önemli temsilcilerinden biri"

İsmi bilmeyen demiryolcu yok belki. Ama ya çocuklar, gençler? Behiç Erkin'in adının yaşatılması, gelecek kuşakların onunla tanışması ve unutulmaması için Eskişehir'de, ebedi istirahatgahının bulunduğu kentte onun adına bir müze istiyor demiryolcular.

• Saadet ERCİYAS •

Ben Behiç Erkin'le, ilk defa Cepheye Giden Yol kitabını okuduğumda tanıştım. Kuşkusuz geç kalmış bir tanışmaydı benimki de. Demiryolu Yapım ve İşletim Personeli Dayanışma ve Yardımlaşma Derneği'nin kültür hizmeti olarak yeniden bastırılan kitabı okuduğumda rahmetli Turgut Özakman'ın Çılgın Türkleri'nden birisiyle tanıştığımı anladım. Torunu Emir Kıvrıcık tarafından Behiç Erkin'in 61 yıl boyunca tuttuğu günlüklerinden derlenerek hazırlanan kitap 152 yıllık demiryollarının tarihine de ışık tutan bir kaynak niteliğinde.

Kitabın ön sözünde Turgut Özakman, benim gibi Behiç Erkin ve onun kuşağındaki kahramanlarla geç tanışanların kulaklarını

çınlatan şu satırları yazmış:

"Ne çok ve ilginç olay, ne çok ve ilginç karakter, ne müthiş ve ilginç bir dram! Kaç yılı kapsıyor bu müthiş ve ilginç dram? 1900 ile 1938 arasını. Sadece 38 yıllık bir süreç. Atatürk ve kuşağı bu kadar kısa bir zamana sığan bu müthiş dramı baştan sona yaşamış, ona katılmış, acısını ve sevincini yaşamış bir devlet kurmuş bir kuşak. Bu kuşak müthiş ve ilginç bir kuşak. Atatürk bu süreci 1938'de noktaladı. Ülkü ve silah arkadaşlarının çoğu İkinci Dünya Savaşı dönemini ve çok partili hayata geçişi de yaşamışlardır. Rahmetli Behiç Erkin, bu altın kuşağın az bilinen, gölgede kalmaya özen göstermiş, hiçbir vitrinde yer almamış, en önemli temsilcilerinden biridir.

Böyle alçakgönüllü kahra-

manlar, dikkatli ve vefalı bir araştırmacının ilgisini çekmez ya da aileden biri, bu kahramanı tanıtmayı, araştırmayı dert edinmezse, unutulur giderler.

İşte bu kitap Çanakkale Harbimizin ve Kurtuluş Savaşımızın lojistik zaferinin başındaki kahraman komutanın, Mustafa Kemal'in yakın arkadaşı Behiç Bey'in gerçek hikayesidir. Her Türk gencinin, ulusumuzun ve tarihimizin en önemli iki savaşının da kazanılmasında payı olan, emeği geçen o Çılgın Türklerden biri olan Behiç Erkin'in başardıklarını bilmesi ve kendisini tanıması gerekir."

Demiryollarını ayağa kaldıran kişi

Behiç Erkin'in lojistik kavramının belki de sözlüklerde yerini almadığı bir zamanda disiplini ve kararlılığıyla asker, gıda ve silahları cephelelere sevk etmesindeki başarısı öylesine önemli ki, Atatürk konunun önemini şu sözlerle anlatmış: "Behiç Bey, ben cephelelerde ne yapılacağını biliyorum. Siz de cephelelere nasıl asker, mühimmat ve erzak sevkiyatı yapılacağını biliyorsunuz. Siz cephelelere askerlerimizi getirmekte muvaffak olun ki, ben de cephelelerde muvaffak olayım."

Eskişehir'de tren sesleri arasında bir istirahatgah

Eskişehir halkının Kurtuluş Savaşı sırasında demiryollarına verdiği desteği hiç unutamamış Behiç Erkin. Ahirete kadar kendisini Eskişehir halkına emanet etmelerini ve mezarını demiryoluna bakan, tren seslerini dinleyebileceği bir yere konulmasını istemiş. 11 Kasım 1961 yılında İstanbul'da yaşamını yitiren demiryollarının babası Erkin, ilk Genel Müdürlük görevini aldığı İzmir-İstanbul-Ankara hatlarının



birleştiği Eskişehir'deki Enveriye istasyonundaki üçgene defnedilmiş. Demiryollarının yanbaşıda Enveriye İstasyonu'ndaki mezarı, uzun yıllar terkedilen bir sevgilinin ardından kendisini demiryollarına atıp intihar eden bir aşkın mezarı olarak bilinmiş. Mezar yıllar sonra, demiryolcuların çabasıyla bir anıt mezara dönüştürülmüş. Mezarın bulunduğu fidanlıkta çamlar, kurucusu olduğu Demiryolu Meslek Lisesi'nin öğrencileri tarafından dikilmiş.

Vefa borcunu ödemek

Behiç Erkin, yaşamı zorlu mücadelelerle geçmiş bir Çılgın Türk. 152 yıllık bir kurum olan Devlet demiryollarında da "baba" sıfatını gerçekten hak eden birçok ilke imza atmış. Personeliyle her zaman yakından ilgilenmiş. Gıda ihtiyaçları için seyyar bir bakkaliyeye vagonu kurmuş. Bulunduğu istasyon yakınında kasaba okul bulunmayan personelin çocukları

için Eskişehir'de yatılı bir ilkokul açmış. Tehlikeli bölgelerde çalışan personele ikramiye verilmesi uygulamasını başlatmış. Personelin sağlığı için istasyonlarda doktorları dolaştırmış. Behiç Bey her şeyden önce personeline güvenmiş, inanmış ve birlikte yol almış.

Ölümünün 52. yılında yapılan anma törenlerinde demiryolcuların babaları için vefa borcunu ödemek istediklerini gördüm. Hepsinin tek bir dileği vardı: Behiç Erkin adına, kendisini emanet ettiği Eskişehir'de bir müze açılması.

Behiç Erkin'i bugünkü genç nesillerle tanıştıracak bu müzenin en kısa sürede açılması bizim de en büyük dileğimiz. Bunun için kenti bir kültür merkezine dönüştüren Büyükşehir Belediye Başkanı Yılmaz Büyükerşen'in de, TCDD Genel Müdürlüğü'nün de, Eskişehir Valiliğinin de seve seve el ele vereceğine inancım büyük. <<

"Beni Eskişehir halkına emanet edin"



Behiç Erkin'in kızı Renan Erkin'in oğlu Emir Bey, dedesinin hatıratlarından derlediği kitabıyla bir döneme ışık tutuyor. Araştırmalarının 9 sene sürdüğünü anlatan Kıvrıcık, kitabın önsözünü rahmetli Turgut Özakman'ın yazdığını söylüyor. Dedesinin adının yaşatılması için bir müze açılması için ellerinden gelen desteği vermek istediklerini belirten Kıvrıcık, Behiç Erkin için Eskişehir'in çok önemli bir kent olduğunu anlatıyor. "Kurtuluş Savaşı'nda Eskişehir halkının demiryollarının tamir edilerek cepheye silah gönderebilmek için yaptığı fedakarlığı unutmuyor Behiç Erkin. O nedenle vasiyetinde 'Öldüğümde beni Eskişehir halkına emanet edin ve demiryoluna bakan bir yere gömün, trenlerin sesini dinleyeyim' diyor. Bütün hayatını demiryollarına adanmış bir Çanakkale ve İstanbul Harbi kahramanıdır o" diyor. <



Enveriye, Çanakkale Savaşı'nda askerlerimizin giydiği bir şapka türü. Eskişehir'de Behiç Erkin'in mezarının bulunduğu istasyonun adı da Enveriye. Gönül, bu istasyonun adı Enveriye yerine "Behiç Erkin" olsa keşke diyor.

Yola veda edenlerin sesini kim duyacak?



Mehmet ÖNEN - Ceylanpınar

Öncelikle üzerimde emeği olan herkese teşekkür ediyorum. 2007 yılında başlayan çalışma hayatımız çeşitli eğitimlerle birlikte tam bir yol personeli olduğumuzu zannediyorum.

Sitemimizi kime etsek bilmiyorum...

Yol Çavuşu (Hat Bakım Onarım Memuru) kursunu bitirdik ünvanımızı alamadık.

Anlamak istemediğim ihtiyacın yoksa neden kursa gönderiyorsun? Kurs veriyorsan neden ünvan vermiyorsun?

Yıllarca sürveyan görevi olarak bildiğimiz makineli tamirat işlerinde çalıştık, Türk Standartları Enstitüsü'nden rayların gözle muayenesi eğitimi aldık ama rayı muayene edemedik. Yol ölçme aleti - krap eğitimi aldık. Bunlar kısaca hatırlayabildiklerim.

Bana göre sonuç kocaman bir hiç. Eminim ayrılan diğer arkadaşlarım benden daha bilgili ve donanımlıydı. Son unvan değişikliği sınavında hatırladığım kadarıyla 35'e yakın arkadaşımız Yol Dairesi'nden ayrıldı.

İtiraf etmeliyim ki; bizim için daha iyi oldu. Ama kurum açısından bakınca içimiz yaniyor.

Öncelikle bu ayrılışların sebebini araştırmak gerekir. Edindiğim bilgilere göre dairenin personeline sahip çıkamaması, arkadaşların sürveyan olmasında kolaylık sağlanmaması ve bir kişiye birden fazla yük verilmesi bu sebepler arasında gibi görünüyor...

Bunları okuyan arkadaşlarım belki de "Buldun da bunuyorsun" diyorlardır. Gerçekleri, istemesek de söylemeliyiz.

Tüm 6.Bölge yol personellerine, özellikle Şenyurt ve Ceylanpınar'daki arkadaşlarıma sevgi ve saygılarımla... «

Demirtaş: Tarım personelinin mağduriyeti gözardı ediliyor

Sayıları giderek azalan ya da kendi deyişleriyle "azaltılan" ama kurum için çok önemli çalışmaları bulunan tarım personeli YOLDER'in kendilerine daha çok sahip çıkmasını istiyor.

"Sayımız diğer personel kadar değil ama bu sorunlarımızın olmadığı anlamına gelmiyor. Bizim de turne tazminatları, kumanya, giysi ve görevde yükselme sorunlarımız var. Lütfen bizim de sesimiz duyulsun kurumda" diyerek sıkıntılarını dile getiriyorlar.

Muammer Demirtaş da bu sorunları yakından yaşayan bir tarım şefi. Kuruma 1985 yılında yol bekçisi olarak giren Demirtaş, 1992'de Yol Sürveyanı olmuş. 1995'de ise Mersin'e Tarım Şefi ünvanıyla atanmış. "1995'in sekizinci ayından itibaren bölgeden sorumlu tarım şefiyim. 6. Bölge'de yaklaşık 500

kilometrelik alandan sorumluyum. Çevre düzenleme, park bahçe ve düzeni ilaçlama, otların mücadele görevlerimizden. Bu işleri dört işçi ile yapıyoruz." diyerek anlatıyor çalışma ortamını.

Kilometre tazminatlarının en büyük sıkıntılarının biri olduğunu vurgulayan Demirtaş, "Yol Bakım Onarım Şeflerine verilen haklar tarım işçisi ve çavuşlarına da verilmeli. Çünkü bizim çalışma koşullarımız da zor koşullar. Madem benim işim serviste, servise bağlı birim olarak çalışmamız lazım" diyor.

Otlarla mücadelenin demiryolları için çok önemli olduğuna da değinen Muammer Demirtaş, zararlı otların kimi zaman elastik olması gereken balast yatağının topraklaşmış ve sertleşmiş tabaka haline dönüşmesine neden olabildiğine dikkat çekiyor.



Tarım bölümünde çalışanları aynı zamanda kuruluşa ait arazi üzerinde mevcut ağaçların kesilme ve budanmasından da sorumlu olduğunu anlatan Muammer Demirtaş, bu çalışmayı gerçekleştirdiği bir dönemde ağaçtan düşüp çok ciddi bir kaza geçirdiğini de gözleri dolarak dile getiriyor. «

Gelin kardeş olalım...

• Mücahit HATİM - Van

İnsan masum doğar. Masum bir ağlayışla başla hayata. Kin, nefret, hırs yok bu başlangıçta. Bir çırpınıştır bu, hayata tutunmak için ilk etapta.

Bir bebeği düşünün. Emzik emip emeklemesini, tebessüm edip, el çırpmasını. Ne kadar masum, ne kadar da savunmasız ama o kadar da sevgi dolu, hayat dolu. İşte bu masumiyetin ilk çağıdır. Saflığın ilk halkasıdır. Aslında bütün canlıların, bütün kâinatın özü de budur. Yaşam, masumiyet ve sevgi üzerine kurulmuştur.

Hayat, materyalistlerin gördüğü gibi bir savaş alanı, bir arena değildir. Zaten bütün kavgaların kaynağını da bu düşünce oluşturmuyor mu? Güçlü olan kazanır, zayıf olan ezilir. O zaman, ezilmemek için ezeceksin. Ölmemek için öldüreceksin. Sömürülmemek için sömüreceksin.

Birinci ve İkinci Dünya Savaşları neden çıktı? Hitler'in kavgası niçindi? Stalin'in, Lenin'in beslendiği ideoloji materyalizm değil miydi? Peki ne oldu? Savaş insanlara mutluluk getirdi mi? Milyonlarca insan



öldü. Milyonlarcası da yaralandı. Şehirler altüst oldu. Binlerce yuva yıkıldı.

Neden ama, neden? Bu dünya çok küçük de yetmiyor mu bize?

Masumiyet çağında melek olan insan sonradan neden canavarlaşıyor? Oysa mikro evren atomdan tutun da, makro evren galaksilere kadar bütün kâinat bir ahenk ve düzen içinde işleniyor mu? Tabiat milyonlarca yıldır mükemmel bir şekilde sürüp gitmiyor mu? Büyük gezegenler yörüngelerinden çıkıp, küçük gezegenlere saldırıyor mu? Güçlü ve kocaman yıldızlar küçük yıldızları yutuyor mu? Bu mükemmel ahenkte kargaşa ve materyalizm düşüncesi hakim olsaydı, kaos olmaz mıydı?

O zaman biz insanoğlu neden kaos üretiyoruz? Var oluştan beri birbirimizi eziyor, birbirimizi yok ediyoruz.

El ele verdiği zaman sevgi denizleri oluşturabilen insan, yok etmek için neden şeytanla işbirliği yapıyor? Bahaneler, bahaneler...

Milyonlarca yıldır bahaneler hiç değişmedi. Çünkü zaman ve mekân ne kadar değişirse değişsin, insan doğası ve mayası hep aynıdır: Hırslar, arzular, çıkarlar...

İnsanlar Taş Çağı'nda av bölgeleri için birbirlerini boğazlıyorlardı. "Senin Tanrın sahte, hak olan benim Tanrım" diyerek kitle halinde katliamlar yapıyorlardı. Ortaçağda, yeniçağda binlerce kişiden oluşan ordular sözüm ona "kahramanca" birbirlerine saldırıyorlardı.

Kim en çok insan öldürürse, kim en çok kan akıttırsa, o büyük kahramandı. En çok kelle koparan onur madalyası alırdı. Ölenler şehit ve aziz, kalanlar şövalye ve gazi olurdu.

"Vatan uğruna, din uğruna,

namus uğruna vurun" felsefesi hakimdi. Savaş meydanı binlerce ceset ile dolardı. Toprak akan kanı ememez, kandan göller oluşurdu. "Bayrakları bayrak yapan üstündeki kandır. Toprak, eğer uğrunda ölen varsa vatandır", diyerek vahşete ve ölüme methiyeler dizildi. Güçlü olanlar zayıfları ezmeliydi. Medeni batının yaptığı gibi, sömürebildiği kadar sömürmeliydi.

Mısır Piramitleri ne kadar da görkemli, değil mi? Beş bin yıldır ayakta duruyorlar. Sadece büyük piramit yirmi yılda, yüz bin köle çalıştırılarak inşa edildi. Bu zulüm abideleri kırbaç sesleri altında, harçları gözyaşları ile yoğrulmuştu. Sizce piramitler Mısır Medeniyeti'nin şaheserleri mi? Hayır, hayır... O Piramitler insanın insana yaptığı mezalimin ibretlik vesikalarıdır, o kadar.

Televizyonları açın, dünyaya bakın. Birçok yerde savaş, anarşi ve gözyaşı var. Maddi çıkarlar uğruna, din uğruna bebekler katlediliyor, ülkeler işgal ediliyor. İnsanların bir kısmı göbeklerini eritmek için çareler ararken, diğer bir kısmı ise aklıktan ölüyor. Bu zulümleri insanlara Allah yapmıyor. Başka gezegenlerden gelip, bizleri sömüren de yok. Uzaya gitsek, başka bir gezegenden bu dünyaya baksak, acaba aramızdaki bu çekişmelerin ve farklılıkların bir anlamı olacak mı? Bu cinayetlerin ve savaşların ne kadar anlamsız olduğunu görebilecek miyiz?

Beş yaşında bir kızım var, adı Beyza. Onun gözlerinin içine bakıyorum. Orada hayatı buluyorum, mutluluğu buluyorum. Onun gözlerinde yaşama sevincini, bütün canlıların yaşama hakkını görüyorum.

Sonra Brezilya'daki, Sibiryadaki, Suriye'deki Beyza'ları düşünüyorum. Afrika'nın kuytu ormanlarında Pigmelerin küçük Beyza'larını düşünüyorum. Benim Beyzam'dan ne farkları var? Bizim yarattığımız sanal farklılıklar dışında.

Can almaya hiçbir din, hiçbir inanç ve hiçbir çıkar neden olamaz. Bütün tabiat ve bütün canlılar kutsaldır.

Farklılıklar zenginliktir.

Yunus'un deyişiyle:

"Gelin tanış olalım / işi kolay kılalım / sevelim, sevillelim / bu dünya kimseye kalmaz..." «

Yol Dairesi Futbol Takımı, TCDD Daireler Arası Futbol Turnuvası'nın şampiyonu oldu

"Yenilmez armada"nın sırrı: Sabır ve özgüven



Zirveye Giden YOL

• Halil ÇEKİÇ •

Zirveye giden yolun öyküsü, 2012 yılı Mart ayının sonlarına doğru TCDD Genel Müdürlük Binası Yol Dairesi'ne ait koridorlara asılan "Dostluk Futbol Turnuvası"nın afişleriyle başladı.

Afiş ilk olarak Üstyapı Şubesi'nin dikkatini çekti. "Yapabilir miyiz? Takım çıkarabilir miyiz? Derece alabilir miyiz?" sorularıyla birlikte kısa sürede takım oluşturma çabaları başladı. Ancak birçok teklif, olumsuzlukla sonuçlandı. Daire içinden bulunan arkadaşlar ise pazarlık peşindeydi. Bir kısmı, "Bak takıma yazıyorsunuz ama kesinlikle maça gelmem!", "Ben yedek oturmam!", "Demiryolların hiçbir organizasyonuna katılmam!" şeklindeydi.

Başvuruların son günü oluşturulmuş ve neredeyse hiç kimsenin başarı beklemediği bir takımın esame listesi Eğitim Dairesi'ne teslim edilmiş ve hazırlık maçları organize edilmeye başlanmıştı. Ancak ilk hazırlık maçına takım listesinden sadece iki kişinin geliş moralleri bozmuştu.

Yol personelinin iş için sevecek kullandığı söz, acaba Daire takımının da kurtarıcısı olacak mıydı? "Kervan YOLda düzülecek miydi?"

Turnuva başlıyor ve takım yedek oyuncusuz çıktığı ilk maç 16-3 gibi farklı bir skorla kazanıyordu. Umutlar tazeleniyordu. Ancak sonraki maçta alınan 4-1'lik mağlubiyet (Takımın iki yılda aldığı tek mağlubiyet) moralleri bozuyordu. Bu mağlubiyetle birlikte çatlak sesler de yükselmeye başlıyordu.

Sonrasında 8 maçta 7 galibiyet ve 21 puan ile grup birinciliği geldi. Çeyrek finalde ADF İşçi, yarı finalde Loko Bakım galibiyetleri sonrasında finaldeki rakip, grup maçlarında tek yenilginin alındığı Koruma Güvenlik'ti. Takımın, rövanşı alıp şampiyon olacağına inancı çok fazlaydı ki; sonuç da takımın beklediği gibiydi. 2012 yılı Babalar Günü Turnuvası olarak ismi değiştirilen turnuvanın şampiyonu YOL Dairesi oluyordu.

Bu şampiyonluk Genel Müdürlük'te pek fazla hazmedilemiyordu ve haksız, şanslı bir şampiyonluk olarak nitelendirili-

liyordu. Sonraki turnuva için iddialı açıklamalarla birlikte birçok takımdan da hazırlık maçı teklifleri alınıyordu. Ve beklenen açıklama geliyordu; 2013 yılı futbol turnuvası Ankara-İstanbul YHT açılışının şerefine oynanacaktı.

Gerçekten de beklediği gibi oluyordu ve turnuva fazlasıyla ilgi görüyordu. Toplam 24 takım başvuru yapmıştı. Elbetteki ilerinde geçen yılın şampiyonu da vardı. İki üç değişiklik hariç, neredeyse geçen yılın kadrosu aynıydı.

Turnuvanın başlamasıyla galibiyetler ardı ardına gelmeye başlamıştı. Grup maçlarında tüm maçlardan galibiyetle ayrılan Daire takımı, 24 takım içinde bu başarıyı yakalayan tek takımdı.

2. Tur da rahat galibiyetle geçildi. Çeyrek finaldeki rakip ise turnuvanın en genç, en dinamik ve çok koşan takımı olan Loko Bakım Atölyesi'ydı. Müsabaka çok zorluydu. Maçın genelinde geride olmamıza rağmen maçın sonucunu lehimize çevirmeyi başarmıştık.

Yarı final ise beklenenden kolay geçmişti. Yol Dairesi farklı skorla finaldeydi ve DEMARD'ın rakibiydi. Finaldeki rakip, birbirlerini çok iyi tanıyan oyunculardan kurulu bir ekti. Final maçı Yol Dairesi açısından çok hızlı başladı ve daha maçın 15. dakikasında tabelada 4-1'lik skor yazılıyordu. Sonraki dakikalarda DEMARD'ın toparlanmasında birlikte skor 4-4 oluyor ve maç penaltılara gidiyordu. Penaltı atışları sonrasında tarih tekerrür ediyor ve 2013 yılı şampiyonu yeniden Yol Dairesi oluyordu.

2012 yılının ilk çeyreğinde başlayan bu macera 2013'ün sonuna kadar başarıyla devam etti ve daha sonrasında da edecek gibi gözüküyor.

Diğer takımlara göre başarısızlığının birçok sebebi var elbet: Formsuzluk, sakatlık, hakem, kondisyon vs. vs. Peki ya final maçına kadar formasız oynayan, birçok maça yedek oyuncusuz çıkmak zorunda kalan, hiç kimseden destek görmeyen, son 18 maçtır yenilmeyen YOL Dairesi açısından bu başarının sebebi neydi? <<

TCDD bünyesinde Daireler Arası Futbol Turnuvası düzenlendi. TCDD Yol Daire Başkan Yardımcısı Ali Öztürk, Yol Dairesi Futbol Takımı'nı turnuva boyunca yalnız bırakmadı. Turnuvada finale kalan Yol Dairesi Futbol Takımı, Cer Dairesi Futbol Takımı'nı normal süresi 4-4 biten maçta penaltılar sonunda 8-7 yenerek şampiyonluğa ulaştı. YOLDER, tüm üyeleri adına şampiyon takımımızı kutluyor, yeni dönemde başarılarının devamını diliyoruz.

• Mustafa ŞAHİN •

Hayatta tesadüflerin varlığına inanmayan bir grup inanmış adamın biraraya gelmesi; elbette ki yine tesadüflerle açıklanamazdı. Yol Dairesi personelinin iş ilişkisinden ziyade abi-kardeş muhabbeti çerçevesinde kurduğu ortamına ek olarak futbol sevdaları da aynı doğrultuda olunca, 18 maçtır mağlubiyet yüzü görmeden iki sene üst üste şampiyon olmayı başardılar.

Özünde liderlik vasfı taşıyan birçok oyuncudan kurulu bir takımın çift başlılık yaşamadan, yekpare olarak sahada ve saha dışında hareket etmesinin sebebi de ancak aralarında kurdukları ikili ilişkilerin karşılıklı sevgi ve saygıya dayanması ile açıklanabilirdi. Hal böyle olunca Yol Dairesi saha içinde sabırla ve özgüvenle oynayarak futbolun gerektirdiklerini yaparak rakiplerini bir bir yenmeyi başardı.

Geçen senenin şampiyon kadrosunu kaleci Volkan Yılmaz, stoper Bayram Altay, sol bek Muharrem Özel, orta saha oyuncusu Mustafa Şahin ve santrafor Erkan Kılıçkaya ile güçlendiren Yol Dairesi grup maçlarına Teftiş Kurulu Başkanlığı karşısında aldığı farklı galibiyetle başladı.

İkinci maçında ise grup maçlarının en zor maçı olan ALSTÖM ile oynadıkları müsabakada galibiyeti Mustafa(2), Aydın ve Hakan'ın gollerıyla elde eden Yol Dairesi grup maçlarını namağlup kapatarak adını ikinci tura yazdıran takım oluyordu.

İkinci turda karşılaştıkları rakipleri Demiryolunda Çalışan Güvenlik Görevlileri Yardımlaşma ve Dayanışma Derneği'ni (DEĞÜVDER) rahat bir oyunla geçerek çeyrek finale çıkan Yol Dairesi, çeyrek finalde karşısında genç ve diri bir ekip olan Loko Bakım'ı buluyordu.

İlk yarıyı 4-1 geride kapatarak izleyenlerin akıllarına "Acaba şampiyon burada pes mi edecek?" sorusunu getiren Yenilmez Armada, müsabakanın ikinci yarısında oyunu tamamen eline alarak sağ bek Erkan Kaya'nın golü ile umutlanıyor, maçın son dakikasında ise Erkan Kılıçkaya'nın ayağından bulduğu golle durumu 6-6'ya getirerek karşılaşmayı penaltılara taşımasını başarıyor ve penaltılarda ise rakibini eleyerek yarı finale uzanmayı başaran takım, Yol Dairesi oluyordu.

Yarı finale adını yazdıran Yol Dairesi Ankara Demiryolu Fabrikası'nın rakibi oluyordu.

Karşılaşmanın ilk yarısında klasikleşen kontrol futbolunu ortaya koyan Yol Dairesi devreyi 0-0 ile kapatıyor, ikinci yarıda Hakan Danki değişikliği ile skora gidiyor, farkı açarak rakibi karşısında rahat ve haklı bir galibiyet olarak finale çıkmaya hak kazanan takım olmayı başarıyordu.

Turnuvaya verilen uzun bir aradan sonra final karşılaşması için Demiryolları Makinistler Derneği (DEMARD) ile kıyasıya bir mücadele içine giren Yol Dairesi, karşılaşmanın ilk yarısını 4-2 önde

kapatıyor ancak ikinci yarıyı sert geçen mücadele 4-4'lük skorla tamamlanıyordu.

Penaltı atışlarında kaleci Volkan Yılmaz'ın kurtarışları şampiyona can veriyor ve Yol Dairesi iki kez üst üste kupaya uzanmanın haklı gururunu yaşıyordu.

Kupa, takım kaptanı Mustafa Şahin'in ellerinde yükselirken bireysel bazda futbolun fundamental yapısını özümsemiş oyuncu grubundan oluşan Yenilmez Armada'nın namağlup ünvanını koruyabileceği ve seneye de bu sabır ve özgüven hikayesini tekrarlayabilecekleri inancı; üst üste ikinci kez şampiyonluğa uzanmalarıyla beraber daha da perçinleniyor ve geleneksel TCDD Birimler Arası Futbol Turnuvası'nın seneye de izleyenlerine zevkli müsabakalar izleteceğine dair umut veriyor.

Takım olarak desteklerini esirgemeyen Yol Dairesi Başkanı Selahattin Sivrikaya'ya, Daire Başkan Yardımcısı Ali Öztürk'e, abileri Tahsin Karabul'a, takımın bir parçası ve abisi olan Hayati Şekerci'ye ve sponsor olarak yardımlarını esirgemeyen Ulusoy firmasına teşekkürü bir borç olarak bildiklerini belirtiyorlar.

Şampiyon takımın kadrosu şu isimlerden oluşuyor: **Kaleci : Volkan Yılmaz, Defans: Halil Çekiç, Muharrem Özel, Erkan Kaya, Bayram Altay, Serdar Arık, Orta saha : Mustafa Şahin, Aydın Özdemir, Hakan Danki, Faruk Aydoğan, Forvet: Erkan Kılıçkaya, Hayati Şekerci <<**



Biz yolcular

Şakir KAYA

sakirkaya6250@hotmail.com

AYAKTAKİ YOLCU

İşten güçten birbirimizi göremez olduk

**Çok önemli bir tablo
Görürse şaşar Anıball
Ördeklerden bir filo
Bir de kazdan Amiral**

Sayın yönetim kurulu başkanımız ve gazetemiz editörlerinden Saadet Hanım'ın nazik ricaları üzerine kurulduk klavyenin başına bu tükenmişlik sendromunu ve İstanbul'u yeneceğim deyip tuşlara nazik nazik dokunmaya başladık.

Bizi uzaktan takip edenler bilir bu ara sanal alemde zaten kısa olan boyumuzu fazla gösteremiyoruz. Her yer şantiye. Bölgemdeki makinist arkadaşlarıma dediğim gibi, siz hem tekayyüdatları hem de işleri iyi takip edin. Nerde ne zaman olacağımız belli olmaz. Bir kurbu döndüğünüzde karşı karşıya gelebiliriz. Aman azami gayret gösterelim. Bir sıkıntı olursa telefonumuz 7/24 açık. Allah yolunuzu açık, nasibinizi güler etsin, iniş takımlarınıza zeval vermesin.

Hakikaten sizlerin de işi çok, ama 3. Bölge'de bu ara ensemizde -tabiri yerindeyse- boza pışmıyor, kaynıyor. Ortaya çıkan işleri gördükçe de yorgunluğumuz azalıyor. Bir taraftan sinyal ve elektrifikasyon projeleri, bir yandan istasyon yollarının uzatılması ve yeni saydın inşaları. Aydın yollarında TÜBİTAK'lı sinyalizasyon projeleri, Ödemiş, Kiraz yolları, Aliğa, Bergama yeni yolları, Menemen - Manisa'nın üç yola çıkarılması, uzaktan ben geliyorum diyen Afyon - İzmir hızlı treninin ayak sesleri, öbür yandan "ben de varım" diyen Bursa üzerinden gelen İstanbul hızlı treni. Uşak yollarının pozu, bir zamanlar hayallerimizi süsleyen 49'luk K tipi yolların 60'luk



raylarla ve B.70 traversler ile değiştiğini görmek, B55 ve B58'ler "Amerikan bombardıman uçağı mıydı?" diye düşünmek. Bir yandan da yavaş yavaş yazışmaların sanal alemde ilerlediğini görmek. Bizler de bu işler arasında kimi zaman gece, kimi zaman gündüz, icabında gece gündüz çalışarak işleri ikmal etmeye çalışıyoruz. Bu kadar işin arasında ise sayın genel başkanımızın ilave iş olarak anketörlik yapmaya başladığını öğreniyoruz ve olmayan aklımız tavanlardan tavanlara vuruyor. İşin aslını kendi ağzından dinleyince, "Sen ki Oxfordluların Şakir'cesi, yolcuların ayakta olanı, İdris Kocaman, Tefik Doğan, İbrahim Saldır, Muharrem Özkartal, İstanbul'dan Turgut Kurt ve 750 arkadaşlarının padişahısın, okurların seni dinler, bir dediğini iki etmez. Bu anket formlarını derneğimize göndersinler. Bunu İzmir Üniversitesi'nin bilim insanları değerlendirecek ve TCDD Genel Müdürlüğü ile paylaşacak"...

Tabii ki bunun neticesinde bizlerin kuruma hissettiği aidiyetlik duygusu ve kurumun davranışları karşısında hissedilenler, bu hızlı değişim içinde kurumun personeline de yatırım yapmasının ve nasıl davranması gerektiğinin belirlene-

rek ister kalın kalemle altı, ister fosforlu ile üstü çizilerek rapor halinde sunulacak. Biz yolcular işten güçten birbirimizi bile göremez olduk bu çalışma önemli, hem bilimsel bir yayın haline de geleceğinden ilginç. Katılımlarınızı bekliyoruz. Tabii ki bunu Samsun'dan Servet, 2. Bölge'den Haydar, Kayseri'den Musa Şahin, İstanbul'dan Mesut Kuşçu, Aydın'dan Hasan Kıran da dolduracak.

Gazetemizi biz yolculardan daha çok bizim dışımızdaki demiryolu ailesi okuyor. Geçen gün bir konu için Vademsaş'ı aradım Yıldırım kardeşimiz ile başladığımız telefon yolculuğumuzu en son senin derdine Gökhan Dede derman olur deyip kapısına bıraktılar. Biz kendimizi tanıttık, sonrasında delikanlı aldı sazı eline, "Abi biz sizi tanıyoruz. Siz Gazete YOLDERİZ ve Kardelen yazarı Şakir'ce" deyip kapıları ardına kadar açınca sizler adına çok mutlu oldum.

VADEMSAŞ deyince; Avusturya, Romanya ve vaktiyle Eskişehir'de o zamanki adıyla ELMS'nin içindeki dört fabrikadan biri olan makas fabrikalarını görmüş bir fani olarak inşallah sizlere Çankırı Vademsaş'ı da anlatmak ve paylaşmak istiyorum. Bu ortağı olduğumuz fabrikayı yeterince bilmediğimizi düşünüyorum. Gazetemizin diğer sayfalarında Erzincan'da bulunan elastik bağlantı sistemi fabrikasını da benim yetiştirdiğim (!) iki usta gazetecinin kaleminden sizlerle paylaşıyoruz. Yerimiz ve zamanımız bitti, yorum, öneri ve fikirleriniz için adresimiz üstte Facebook adresim de aynı, iki rayın arasında gezen herkesle bir gün bir yerde karşılaşırız, herkesler dersini çalışsın hem yazılı hem sözlü hem pratik sınav yapacağım, "Vay efendim ben pozdaydım, ben köprü-deydim" gibi mazeretler geçersiz sayılacak hal ve gidiş notu ise bizi-tihi tarafımdan verilecektir.

Yeni yılınız kutlu, yüreğiniz hep umutlu olsun.

Sağlıcakla kalın, esen kalın. «

**Hatalı sallamalarımız için
sakirkaya6250@hotmail.com
adresindeyim.**

Yazımızın sözü

"Gafiller boğuşsun sen dur uzakta
Yalnız ibret al, dikkatle bak da
Dem gelir barışır hepsi toprakta
Bugün devam eden kavgayı hoş gör"
(Tokadizade Şekip)

Yazarın kitabı:
Osmanlı'da Ulaşım
Kara - Deniz - Demiryolu
(V. Engin, A. Uçar, S. Doğan)

Hiranur'un başarısıyla gururlandık

672 Yıldızeli 422 Yol Bakım Onarım Şefliği'nde görevli yol sürveyanı arkadaşımız Yusuf Geldi'nin kızı Hiranur'un satrançtaki başarısıyla gururlandık. Yıldızeli İMKB Cumhuriyet İlkokulu üçüncü sınıf öğrencisi, 9 yaşındaki Hiranur Geldi, 11 - 12 Ocak 2014 günlerinde Sivas'ta düzenlenen Okullar Arası Satranç Turnuvası'nda minikler kategorisinde il ikincisi oldu. Hiranur ve okul arkadaşları, takım olarak il birinciliğini elde ederek iller arası turnuvalarda Sivas'ı temsil etmeye hak kazandı. Sınıf Öğretmeni Bahadır Akbay'ın çalıştır-



dığı sevgili Hiranur'u, ailesini, öğretmenlerini ve arkadaşlarını kutluyor, başarılarının devamını diliyoruz.

Kısa... Kısa... Kısa... Kısa... Kısa... Kısa... Kısa...

Demiryolcular Mart ayında İstanbul'da bir araya geliyor

Eurasia Rail Turkey, 4. Uluslararası Demiryolu, Hafif Raylı Sistemler, Altyapı ve Lojistik Fuarı 6 - 8 Mart 2014 tarihleri arasında İstanbul'da düzenlenecek.

Türkel Fuarçılık A.Ş. tarafından gerçekleştirilen fuar, İstanbul Fuar Merkezi'nde toplam 17 bin metrekare alanda üç salon ve açık alanda düzenleniyor. 2013 yılında 25 farklı ülkeden toplam 287 firmanın katılımı (170'i yabancı olmak üzere) ile gerçekleşen fuarı 17 bin 920 profesyonel ziyaret etmişti.

Demiryollarının nabızı Berlin'de Innotrans 2014'Te atacak

İki yılda bir düzenlenen dünyanın en büyük uluslararası Demiryolu Teknolojileri, Sistemleri ve Araçları Fuarı olarak bilinen Innotrans 2014, Berlin'de 23 - 26 Eylül 2014 tarihlerinde gerçekleştirilecek. 94 bin metrekare alanda düzenlenen fuarda 2012 yılında 2 bin 500'ün üzerinde katılımcı yer almış, fuarı 49 ülkeden 126 bin ziyaretçi gezmişti. Fuarda 115 adet tren, metro ve demiryolu araçları sergilenmişti. TCDD, TÜVASAŞ, TÜLOMSAŞ'ın da katıldığı

fuarda 38 Türk firması yer almıştı. Innotrans 201'ye YOLDER'in yayın organı Gazete YOLDERİZ'de özel sayıyla katılmıştı. Gazete fuarda dağıtılan tek Türk gazetesi olarak katılımcılardan büyük ilgi görmüştü.

Fotoğraf yarışması sonuçlandı

CER (Avrupa Altyapı Şirketleri ve Demiryolu Kuruluşları Topluluğu) "2013 Fotoğraf Yarışması" sonuçlandı. Türkiye'den yarışmaya katılan Arda Adnan Kalkan "Adapazarı Demiryolu İstasyonu", Yağmur Kılıç "Ankara ve Kırıkkale arasında seyahat", Orhan Kartal "Batman demiryolu köprüsü" eserleriyle ödüle layık görüldü.

Demiryolu Sözlüğü yayımlandı

TCDD Vakfı Demiryolu Ansiklopedisi ve Demiryolu Sözlüğü yayımlandı. TCDD Genel Müdürü Süleyman Karaman, demiryolculuğu demiryollarının ve demiryolcularının dışında ilgili bütün toplum kesimlerine tanıtmak için böyle bir sözlük hazırladıklarını söyledi.

Ümit Uzmay ve Kudret Demiroğlu tarafından hazırlanan ansiklopedide 640, sözlükte 463 madde yer aldığı belirtildi.



"Bitti" dedi elinde neredeyse son üç aydır gecesini gündüzünü meşgul eden projenin bulunduğu cd yi uzatırken.

"Bitti, proje de, ben de..."

Yorgun bedeni ve uzun süreli stresin kol gezdiği düşüncelerindeki ferahlıkla şirketin kapısından çıkarken 10 günlük tatilin iyi geleceğini düşünmeye başlamıştı.

Şehrin kaotik bir düzenle ritm tutturduğu trafikte ilerlemeye çalışırken aklından geçen düşünceler trafiğin akış hızından kat be kat fazlaydı.

Büyüdüğü, kokusu burnunda topraklara, İzmir'e gidecekti elbet. Kış mevsimi hükümlerini ilan etse de ruhunu ve kemiklerini ısıtacak güneş olurdu muhakkak sokakları hem kız hem deniz koktuğu söylenen şehirde...

İnternette gezinirken bir şiire takılmıştı gözü....

"Belki bir tren gelir uzaktan içinden kimse inmez beklediğimiz hiç kimse yok anneme de söyledim olsun dedi o da, içi boş bile olsa trenler var oldukça bir umut var demektir..."

"İşte bu dedi", heyecanla.

Bu sefer uçakla gitmeyecek. İçinden tren geçen bir yolculuğa yelken açacaktı.

Tıpkı üniversite yıllarında sadece bir kez yaptığı ama büyük keyif aldığı tren yolculuğuna çıkacaktı. .

Yaşam geçmişin damak tadından yeni lezzetler sunmanın arifesindeydi ...

Kısa bir araştırma sonucunda öncesinde bir deniz yolculuğu sonrasında uzunca bir yolculuk, güneşin battığı şehire doğru....

Vapurda oturduğu cam kenarından şehrin bütün güzellikleri hatta boğazın gerdanlıkları dahi gözükiyordu. Bir süreliğine burada yaşamının koşuşturmacasının stop tuşuna basacak olmanın dolayı mutluydu.

Vapur ardında beyaz izler bırakarak Marmara'nın dingin sularında hızla yol almaya başlamıştı.

Yedi tepeli şehrin bütün tepeleri yavaş yavaş kayboluyordu gözden. Yanına aldığı kitabın kapağını açmaya yeltendiyse de hızlıca akıp giden deniz daha cazip gelmişti satırlar arasında kaybolmaktan...

Mavilik bütün heybetiyle kaplayınca pencereyi Erdal Öz'ün dizeleri düştü önce aklına sonra inceden dudaklarına. .

"Denizleri hep sevdim ben
Suları hep sevdim
Seni denizler sular gibi sevdim

Sular ne güzelse

Seni öyle sevdim..."

Sonra da artık geçmişin hatıralarında kalan bir çift göz...

Pencerede beliren rüzgar gül-



Noter...

Sezgin SEVİNÇ
sezginsevinc16@hotmail.com

YAŞAMA SEVİNCİ

leri Bandırma'ya geldiklerini müjdeliyordu. Homurtular eşliğinde köpükler çıkararak kıyıya yanaşan vapurdan indiğinde istasyonun hemen yakında olması yüzünde tebesüm oluşturmuştu.

İçinde fazla bir eşyasının olmadığı sırt çantasını omuzuna asıp istasyona doğru yürüdü. Karşıdaki tren olmalıydı. Elinde bilet trene doğru yürürken güneşin ısıtamadığı soğuk hava tenine buzdan kaleler inşa ediyordu.

Tek kişilik koltuğuna oturduğunda vagonun sıcaklığı içini ısıtmıştı. Saatine baktı, trenin birazdan kalkması gerekiyordu.

Nitekim elinde bir disk başında kırmızı bir şapka ile odasından çıkan memuru görünce tren uzun bir düdüğün peşinden hareketlenmeye başlamıştı.

Yolculuğu başlamıştı. Marmara'dan Ege'ye, yorgunluktan dinginliğe...

Kitabını açtı ama camı okumak istemiyordu. Etrafı seyretmeye karar verdi. Tren şehri, sokakları ikiye bölerek homurtular eşliğinde yavaşça hızlanıyor-

du. Denizin mavisi ardında kalırken özlemine duyduğu mavi- lere tıkırtılar eşliğinde yelken açıyordu. Şehir yavaştan ardında kalmış tren uçsuz bucaksız tarlaların arasında siyah dumandan izler bırakarak ilerliyordu.

Otobüs veya uçak gibi hareket kısıtlaması yoktu trende.

Camı isterse yürüyebilir hatta az evvel anonsta behsedildiği üzere lokantasında birşeyler atıştırabilirdi.

Cama yaslanan başında fikirler uçuşuyordu. Bir trenin gidebilmesi için kaç kişinin emeği gerekiyordu acaba?

Makinist vardı muhakkak. Başında kırmızı şapkası olan memurun da katkısı olmalıydı. Lokomotifin ve vagonların bakımlarını yapan kişilerde olmalıydı muhakkak. Az emek değildi kocaman makinalarla uğraşmak.

Ya trenin tekerleğinin altında duran rayların sahipleri var mıydı? Onların da bakımı yapılır mıydı?

Düşündü... "Üstünde yüzlerce ton tren taşıyan raylar kolay

kolay bozulmaz" diye mırıldandı...

Tren, ovaları tepeleri geçmi- şin resimleri ardında hızla ilerli- yor her yeni an yeni resimlere ev sahipliği yapıyordu. .

Trenin yavaşladığını hissetti. "Acaba bir sorun mu var?" düşüncesi aklında cirit atmaya başlamıştı. Bir yandan bu düşün- celerle uğraşırken bir yandan da pencerenin yanından ileriye doğ- ru bakarak bir şeyleri anlamaya çalışıyordu...

İşte tam o esnada görmüştü onları. Yanan bir ateşin etrafında ellerini ısıtmaya çalışan mavi elbiseli insanlar. Kıyafetlerine bakılırsa demiryolu çalışanı olmalıydılar.

İyi de güneşin ısıtmadığı aya- zın kol gezdiği bu havada dışarı- da ne işleri vardı?

Tren iyice yavaşlamış tıkırtı- lar ve gıcırtilar eşliğinde istasyo- na gelmişti. Anlaşılan arıza yok- tu. Bir parça ferahladı.

İstasyon binasından elinde yine bir disk ve başında şapka olan biri çıkmış tren yine hafiften hareketlenmeye başlamıştı. Gözü az evvel gördüğü çalışanları ile aynı kıyafeti olan birine takıl- mıştı.

Ağır olduğu her halinden bel- li olan iki demir parçasını omu- zuna atmış muhtemelen az evvel gördüğü arkadaşlarının yanına gidiyordu. Havanın soğukluğun- dan etkilenen yüzünün kızarıklığı seçebiliyordu.

Tren hareket etmiş sırtında demir parçaları ile aksi yönde

yürüyen adam gözden kaybol- muştı.

Hızlı trene ait bir çok haberi izlemiş mutlu olmuştu ama memleketin diğer noktalarında çalışma şartları aynı değildi anlaşılan.

Saatler geçiyor. Tren kah köy yollarının, kah ana yolların ardında kendine yeni fotoğraflar çiziyor ama istasyona giren çıkan şapkalı memurlar ile yol kenarın- da avuçlarını ısıtmaya çalışırken geçip giden trene bakan çalışan- ların silueti eksik olmuyordu.

Tren penceresinin bu tarafın- da başka, dışında başka hayatlar var olduğu gerçeği düşmüştü aklına.

Zaman su gibi akmış pencere kenarından izlediği enstantane- lerden dolayı kitabını okumaya çok fazla fırsat bulamamıştı. İçi sıcacık vagon da iki eliyle onu uykuya doğru çağırıyordu.

Uyku hafifçe sallanan vago- nun da etkisiyle gözkapaklarına galip gelmişti.

Uyandığında pencereler açık olsa egenin iyot kokusu dolardı vagonun içine. Bunca yorgunlu- ğa trenin koltuğu inceden bir perde çekmiş huzur içinde uymuştu. Tren saatler süren yor- gunluğuna inat son bir gayretle yoluna devam ederken şehir bütün heybetiyle pencereleri dol- durmuştu. Yedi tepeli şehirde başlayan yolculuk sokaklarını ezbere bildiği şehirde sonlanıyor- du.

Tren yolculuğu çok hoşuna gitmiş fırsat buldukça hayata dair resimlerin çok olduğu bu yolculuğu yapmaya karar ver- mişti.

Perona ayak bastığında şeh- rin kokusunu özlediğini duymu- sadı.

İstasyondan çıkarken ilan panosuna gözü takıldı...

Altında YOLDER yazan bir kağıtta "Biz bir çift rayın sevdalı- sı kilometrelerce yolun hammalı- ğını yapıyoruz. Bizi yok saymak- tan vazgeçin artık" yazıyordu. Aklına o havada sırtındaki demir parçaları ile yürüyen yüzü soğuk- tan kızarmış adam geldi.

Cebinden kalemini çıkardı yazının altına bir şeyler karala- yarak özlediği şehrin sokaklarına attı kendini.

Bir görevli, sarı saçlı güzel kızın bir şeyler karaladığı ilanını yanına gidip ne yazdığını oku- maya çalıştı.

"ASLI GİBİDİR" yazısına anlam verememişti...«



Bilir misin işyeri amirinin karşısında konuşamamak nedir?

Bilir misin haklı olduğun halde hakkını savunamamak nedir?

Bilir misin adam yerine konulmamak, muhatap alınmamak nedir, bilir misin?

Yaşadıysan evet, ama yaşadıysan bilemezsin. Bilmediğin için de eleştirirsin hem de insafsızca eleştirirsin.

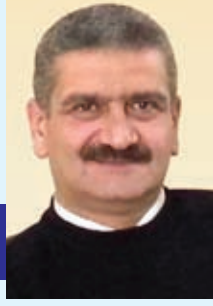
Sanırsın ki; tüm dünya senin etrafında dönüyor.

Başkasına yapılan haksızlığı görmez, onun başına gelenlerin kendi suçu olduğuna dair bahane üretir kendini inandırırırın.

Ama ibreler seni gösterdi mi, istersin ki herkes seninle ilgilen-sin, senin için bir şeyler yapılsın.

Yapılmazsa veya yapılamazsa da hemen gemiyi terk edersin. Senin için en kolay budur.

Ses getirebileceğini sanırsın



Kıymet bilmek

Serdar YILMAZ

KONUK YAZI

ama bilmezsin ki senin zaten sesin çıkmıyordur, hiçsindir.

Sesinin gür ve güçlü çıkması için bilmelisin ki koro olmalısın.

Ama doğru, sen bilemezsin! Yaşamadın çünkü.

Yaşamadığın için kıymet de bilmezsin.

Yıllarca bu personel nasıl çalış-tı, ne zorluklar yaşadı bilemezsin.

Yaşatmadı çünkü amirinin sana ya da yaşatmamaya çalıştı.

Kendi çektiklerini sana çektir-memek için elinden geleni yap-maya çalıştı.

Vekaletle gönderilirken tanzim edilen 3625 modelin üzerine "yatağı beraberindedir" ibaresini görüp de yüzün kızarmadı çünkü senin.

Şimdi vekaletle giderken hangi otele kalabilirim diye araştırıyor-sun. On gün bile olsa...

Bir konu veya kişi hakkında

şikayet babında bile olsa dilekçe yazıp amirine verebiliyorsun.

Amirinin dilekçeyi yırtıp yüzü-ne çarpmıyor çünkü.

Bu örnekleri otursak sabaha kadar çoğaltabiliriz.

Üzerine parmak basmak iste-diğim konu birileri, birileri için bir şeyleri değiştirmişse sen de birileri için bir şeyleri değiştirebi-lirsin.

Yapacağın her şey menfaatine olmayabilir ama başkalarının menfaatine olabilir.

Bu yüzden kimse YOLDER gemisini kendi menfaatleri uğru-na terk etmemelidir.

Keşkeleriniz az, iyikileriniz çok olsun. Saygılarımla...



Bizden haberler...

Kaybettiklerimiz

• 621 Yol Bakım Onarım Şefliği personeli arkadaşımız Hüseyin Güngör'ün babası hayata veda etti. Merhuma Allah'tan rahmet, kederli arkadaşımıza ve ailesine başsağlığı ve sabırlar dileriz.

• Konya Yüksek Hızlı Tren Yol Bakım Onarım Şeflerinden arkadaşımız Mehmet Sağlam'ın babası hayata veda etti. Merhuma Allah'tan rahmet, kederli arkadaşımıza ve ailesine başsağlığı ve sabırlar dileriz.

• YOLDER Yönetim Kurulu Üyesi, 6. Bölge Yol Servis Müdür Yardımcısı arkadaşımız Ali Ekber Demirbilek'in babası hayata veda etti. Merhuma Allah'tan rahmet, kederli arkadaşımıza ve ailesine başsağlığı ve sabırlar dileriz.

• Lüleburgaz 172 Yol Bakım Onarım Şefliği / Pehlivan köyü'nde görevli Hat Bakım Onarım Memuru arkadaşımız Engin Akyl'ın babası Hamdi Akyl hayata veda etti. Merhuma Allah'tan rahmet, kederli arkadaşımıza ve ailesine başsağlığı ve sabırlar dileriz.

• Van Özalp 562 Yol Bakım Onarım Şefi arkadaşımız Mehmet Yurt'un annesi Zeynep Yurt hayata veda etti. Merhuma Allah'tan rahmet, kederli arkadaşımıza ve ailesine başsağlığı ve sabırlar dileriz.

Mutluluklar dileriz

• 5769 Sicil nolu Hat Bakım Onarım Memuru İhsan Kılıç 09 Ocak 2014 tarihinde emekli olmuştur. Yeni yaşamında mutluluklar dileriz.

Eski amirlerin tavırlarını unutmak çok zor

Antalya seminerleri sırasında verilen molalardan birinde Mehmet Yiğit ve Halil Yücel, YOLDER Genel Başkanı Özden Polat ile koyu bir sohbet ediyor bir ara. Özden Polat, Mehmet Yiğit'in çok cefa çektiğini söylerken Halil Yücel'in de YOLDER'in ilk üyelerinden ve kurucularından çalışkan bir arkadaşları olduğunu söylüyor.

Mehmet Yiğit. 5. Bölge'den gelmiş Antalya'daki seminere. Malatya-Baskil arasında görev yeri. O bir yol çavuşu ya da yeni tanımlamayla Hat Bakım Onarım Memuru. 25 yıldır Devlet Demiryolları'nda çalışıyor. Hasançelebi - Hekimhan'da başladığı göreve daha sonra Kapıdere'de devam etmiş. 2003'te Malatya'ya geldiklerini anlatan Mehmet Yiğit, 1989 yılında başladığı iş yaşamında demiryollarının da çok ciddi bir süreçten geçtiğini belirtiyor. Yaşadıklarını şöyle anlatıyor:

Fahrettin Yıldırım'a övgü

"İşe başladığımızda demiryollarında malzeme bulamıyorduk. Ne zaman Fahrettin Bey yönetici oldu, o dönem krikoyla tanıştık bizler. Yarmaların temizlenmesini de Fahrettin Bey döneminde gördük. Hiçbir malzeme



bulamazdık, hele burğu bulmak ne mümkün? Tüneller çoktu bölgemizde, beş sene yarın bekçiliği yaptım ben. Günde 22 - 28 kilometre arasında yürürdük. Gece de yol bekçiliği yapıyordum. Malatya-Kapıdere Kumlu arasında. Biz şimdi cennete düştük ama emeklilik yaşımız geldi."

Mehmet Yiğit demiryollarında işe başlamak için orta okuldan sonra sınavlara girmiş. Amcalarından birisinin makinist diğeri manevracı olduğunu belirten Yiğit, onlara çok özendiğini anımsıyor çocukluğunda. "Yıldızlı şapkalarını görünce heyecanlanırdım. Amcam 1950'li yıllarda girmişti işe. Buharlı ilk zamanlarında. Çok görkemli bir iş gelirdi o koca makinaları çalıştırmak" diyor anılara dalarken.

Çavuşluğun zor bir meslek olduğuna da değiniyor Mehmet Yiğit. Her türlü insanla çalıştıklarını, hele şu zamanda çalışan işçilerin kimi zaman daha büyük sıkıntılar yarattığını söylüyor.

Birisi evli, ikisi bekar üç kızı olduğunu anlatan Mehmet Yiğit, evini demiryollarından alınteriyle kazandığı parayla geçindirebildiği için mutlu olduğunu anlatıyor gururla. Üzüldüğü şeyler de var mesle-



ğine ilişkin.

Şöyle konuşuyor "keşkelere" dair Mehmet Çavuş. "Kendimizi geliştiremedik ne yazık ki. İki ray arasında kaldık, boğdular bizi. Önümüzü göremedik çoğu kez. Çünkü yerimizden ayrılmamız bile neredeyse imkansızdı. Hele böyle bir yere gelmek, hayal bile edilemezdi. Hastalık olur izin dahi alamazdık. İki üç gün-gece durmadan çalıştığım çok olmuştur. Yollar kötü, malzeme yok. Malzeme istendiğinde, 'Babanın fabrikası mı var' derlerdi. Şimdi o günler geride kaldı elbette. Çok özendiğim işe, demiryolculuğa sahip oldum ama keşke daha iyi noktalarda olabilseydik. Allah arkamızdan gelenlere kolaylıklar versin, daha iyi günler gösterson."

Halil Yücel de saygı ve sevgiyle dinlediği Mehmet Yiğit'e hak veriyor. Kendi döneminde yaşadığı sıkıntılara değiniyor. "Konya Şube'ye geldiğimde yarım büro yarım yol çavuşluğu yapıyorduk. 15 senedir demiryollarındayım. YOLDER'in ilk kuruluş aşamasından beri süreçteyim. YOLDER'i önce Ankara'da kurduk. Bir dernekleşelim istedik. Bir sendika başkanı o zaman bu çabamıza "hayal" demiş, vazgeçmemizi önermişti. Oysa şimdi ne kadar yol aldığımızı gördüklerinde şaşırıyorlar. Üyesi fazla dernek zengin bir babaya benzer. Biz çocuklarımız için yapıyoruz çalışmalarını. Ne kadar birlik beraberlik olursa o kadar da dirlik olur işimizde."

Teknolojiyi yakından izleyen ve sosyal medyanın iletişimde artık çok önemli olduğuna değinen Halil Yücel, Hat Bakım Onarım Memurları için bir sayfa olduğunu belirtiyor. "Türkiye'nin dört bir yanından şimdilik 149 üyemiz var" diyor.

Turne tazminat talebimizi tekrarladık

Turne tazminatları konusunda bölge müdürlüklerinin farklı uygulamalar yapması ve bazı bölge müdürlüklerince tazminatların ödenmemesi konusunu yaptığımız idari başvuruya TCDD Genel Müdürlüğü'ne ilettik. 22/01/2014 tarih ve 2014/155 sayılı yazımızda özetle şu görüş, öneri ve talepleri dile getirdik:

"Kuruluşumuzda görev yapan personelin görev özelliklerinden kaynaklanan turne tazminatı hakları, Harcırah Kanunu'nda ve TCDD Memur ve Hizmetlilerine Verilecek Harcırah ve Harcırah Karşılığı Hizmet Tazminatlarına İlişkin Tüzük'te düzenlenmiştir.

Tüzüğün bu düzenlemesine uygun olarak kuruluşumuz yol bakım ve onarım hizmetlerini gerçekleştiren yol bakım ve işletim personeli, uzun yıllar sorunsuz ve çekişmesiz bir şekilde turne

tazminatlarını almışlardır.

Son zamanlarda, bölge müdürlükleri arasında farklı uygulamalar yapılması ve bazı bölge müdürlüklerince turne tazminatlarının ödenmemesi nedeniyle TCDD bünyesinde yol yapım ve işletim personeli olarak görev yapan üyelerimizden derneğimize gelen pek çok yakınma, personel sorunları konusunda Genel Müdürlükte gerçekleştirilen çeşitli toplantılarda yetkililerinize aktarılmıştı.

Toplantılarda yapılan görüşmeler sırasında kuruluşumuz yetkililerinin söz ve davranışları, üyelerimizin sorunlarına çözüm üretilmesi konusunda umut ışığı olmuştur.

Ancak, Mali İşler Dairesi Başkanlığı'nın; "Tüzükte doğrudan turne tazminatı ödenecek görev unvanları arasında yer almadığından Yol Bakım Onarım

Müdürü unvanındaki personele turne tazminatı ödenemeyeceğini, ödemenin yapılabilmesi için tüzük değişikliği gerektiğini" belirten 07.01.2014 tarih ve 4285 sayılı yazısı üyelerimiz arasında büyük bir hayal kırıklığına neden olmuştur.

Mali İşler Dairesi Başkanlığı'nın anılan yazısında belirttiği gerekçelerle, yol bakım ve onarım müdürlerine turne tazminatı ödenmemesi, hukuka aykırı olduğu gibi hakkaniyete ve adalete de uygun değildir.

Yol bakım onarım müdürlerinin turne tazminatları geriye

dönük alacaklarını da kapsayacak şekilde, zaman geçirmeden ödenmelidir.

Son yıllarda Ülkemizde gerçekleştirilmesinden mutluluk duyduğumuz yol yenileme yatırımları nedeniyle ortaya çıkan büyük iş yükünü gururla ve şevkle yüklenen Yol Bakım Onarım Müdürlerinin, turne tazminatlarının ödenmesinden kaynaklanan moral

değer örselenmesinin önüne geçilmesi ve hakkaniyetin sağlanması için konunun acilen çözüme kavuşturulması gerekmektedir.

Arz ettiğimiz bu sorunu kuru-

luşumuz sayın yöneticilerinin, bu güne kadar ödün vermeden uygulamaya çabaladıkları personel yönetim stratejilerinin temelini oluşturan "çalışana ve haklarına saygı" anlayışı temelinde ele alacaklarını ve kısa zamanda çözüme kavuşturacaklarına inanıyoruz.

Bu kapsamda, yol bakım onarım müdürlerinin maruz kaldıkları haksız uygulamanın ortadan kaldırılarak mağduriyetlerinin giderilmesi, birimler arasında anlayış ve uygulama birliğinin sağlanması için, Mali İşler Dairesi Başkanlığı'nın 07.01.2014 tarih ve 4285 sayılı yazısının iptal edilerek ilgili birimlere turne tazminatı ödemelerinin yapılması konusunda gerekli emrin verilmesini, yapılan çalışmaların sonuçları hakkında derneğimizin bilgilendirilmesini saygılarımızla arz ederiz."



İdare turne tazminat talebimizi ret etti

Turne tazminatların konusunda TCDD Genel Müdürlüğü'ne yaptığımız başvuruya "ret" cevabı geldi. TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü İnsan Kaynakları Daire Başkanlığı'nın 03/02/2014 tarih ve 10834730-915.99-2859 sayılı

yazısında şöyle denildi:

"Derneğiniz tarafından, yol muayene, bakım, onarım ve inşaat hizmetlerinde görevlendirilen personele, turne tazminatı ödenmesi hakkında alınan ilgi yazınız incelendi.

TCDD Memur ve Hizmetlilerine Verilecek Harcırah ve Harcırah Karşılığı Hizmet Tazminatlarına İlişkin Tüzük'ün "Turne Tazminatı" başlıklı 14. maddesinde "Bölgeleri içinde turne veya diğer amaçlarla yapacakları her türlü görev seyahatlerinde;

a) Şube şefi ve yardımcısı, kısım şefi, tesisler şefi ve yardımcısı ile yol ve tesisler sürveyanlarına her kilometre için,

b) Yol takım çavuşu, tesisler çavuşu ve yol bekçilerine her yirmidört saat için turne tazminatı ödenir." hükmü yer almaktadır.

Söz konusu Tüzükte, turne tazminatı almaları öngörülen şube şefi ve yardımcısı, kısım şefi, tesisler şefi ve yardımcısı görev unvanlarındaki personelin, bahse konu unvanlarda fiilen çalışmaları kaydıyla bölgeleri içinde yapacakları her türlü görev seyahatlerinde kendilerine turne tazminatı ödeneceği hükmüne bağlanmıştır.

Bu nedenle, Tüzük hükümlerine göre başka görev unvanlarında çalışan personelinin Tüzükte yer alan şube şefi, kısım şefi görev unvanına vekaleten görevlendirilmeleri ve o görev unvanında fiilen çalışmaları halinde de, söz konusu personele unvan bazında turne tazminatının ödenmesi esastır.

Teşekkülümüzde harcırahın yerine kaim olmak üzere ödenmekte olan hizmet tazminatının ne şekilde ve hangi unvanlara ödeneceği Tüzük hükümlerinde tespit edilmiş olup, söz konusu hizmet tazminatının ödeme aşamasında ilgili unvanlarda bulunan personelin fiilen yaptığı görevin

esas alınması gerekmektedir.

Mevcut Tüzükte turne tazminatı alabilecek bazı görev unvanlarının görev yetkisi ve sorumlulukları değiştirilmeksizin ve herhangi bir görevde yükselme eğitime tabi tutulmaksızın, statülerinde de herhangi bir değişiklik yapılmadan, Tüzükte yer alan unvanlara denk düşen görevde fiilen çalıştırılmaları halinde, ilgili Daire Başkanlıklarınca uygun görülmesi durumunda, turne tazminatı ödenmesi mümkün bulunmaktadır.

TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü ve Bağlı Ortaklıkları Personeli Görevde Yükselme ve Unvan Değişikliği Yönetmeliği'nin ilgili hükümlerine göre 399 sayılı KHK'nın II sayılı cetveline tabi Yol Bakım Onarım Müdürü kadrosuna; Mühendis unvanında en az üç yıl görev yapmış, Teknik Şef ve Yardımcısı, Yol Şube Şefi Hazırlama veya Yol Bakım Onarım Müdürlüğü kurslarından birinde başarılı olan ve görevde yükselme sınavını kazanan personel arasından, görevde yükselme sınavına tabi olarak atama yapılmaktadır.

399 sayılı KHK'nın II sayılı cetveline tabi sözleşmeli statüdeki personel arasından görevde yükselme sınavı sonucu atanan Yol Bakım Onarım Müdürlerinin, hem statüsünün farklılığı ve hem de söz konusu görev unvanının Tüzükte turne tazminatı ödenecek görev unvanları arasında yer almaması sebebiyle, Yol Bakım Onarım Müdürü unvanındaki personele geçmişteki görev unvan-

larına göre turne tazminatı ödenmesi mümkün bulunmamakta, söz konusu personelin turne ve yol bakım ve onarım amacıyla memuriyet mahalli dışında görevlendirilmeleri halinde 6245 sayılı Harcırah Kanununa göre geçici görev yolluğu alma imkanı bulunmaktadır.

Bilgilerinize rica ederiz."



Yer değişim talepleri sonuçlandırıldı

TCDD İnsan Kaynakları Daire Başkanlığı'nın yer değiştirme işlemlerine ilişkin emri uyarınca internet üzerinden yapılan yer değişim talepleri sonuçlandırıldı. Sadece ilan edilen kadrolar için 6 - 10 Ocak 2014 tarihleri arasında elektronik ortamda toplanan taleplerin değerlendirilmesi sonucu sistem tarafından uygun görüldüğü belirtilen yer değişimleri açıklandı. Toplu olarak yapılması öngörülen yer değişimlerinin, ilgili personele tebliğ edilerek ilişkilerinin en geç 15 gün içerisinde kesilmesi istendi.



TCDD demiryolları şube 12 Şefliği sınırlarındaki Karaköy'de yapılan poz çalışmasında yeni alınan panel ve makas serme makinası (Track and point line system) kullanıldı. Şube 12 Şefliği olarak Eskişehir - İstanbul Yüksek Hızlı Tren hattında yürütülen çalışmalardan kareleri YOLDER üyeleriyle paylaşıyoruz...

Erzincan'da kurulu Vossloh Bağlantı Elemanları Fabrikası, yerli üretimin kalitesini de yükseltti

Sermaye yabancı ama emek Erzincanlı



YOLDER Genel Başkanı Özden Polat, Alman Vossloh firmasının Erzincan Organize Sanayi Bölgesi'ndeki Bağlantı Elemanları Fabrikası'nı ziyaret etti. Fabrikada Kalite Müdürü İbrahim Işık'la görüşen Özden Polat, sektörde kaliteli üretimi ve titiz işçiliğiyle bilinen Vossloh firmasının Erzincan'da gerçekleştirilen yatırımlarına ilişkin bilgi aldı.

Polat, Işık'la birlikte rutin bakım çalışmaları nedeniyle üretimin kısa bir süre için durduğu fabrikayı ve yapılan üretimin çok ince bir ölçümlemelerden geçirildiği laboratuvarı gezdi.

Sektörde yaptığı kaliteli üretimiyle bilinen Vossloh'un hassas çalışma ortamından çok etkilendiğini belirten Özden Polat, firmanın sektörde de standartları

yükselteceğine inandığını söyledi.

Yılda 8 milyon üretim

Erzincan Organize Sanayi Bölgesi'nde, 2009 yılında açılışı gerçekleştirilen Alman Vossloh firmasının Ray Bağlantı Elemanları Fabrikası, Devlet Demiryolları'nın yanı sıra raylı sistemle ulaşımı sağlayan belediyelerin de ihtiyacını sağlıyor. Başlangıç sermayesi 110 milyon dolar olan fabrikanın yılda 8 milyon adet üretim kapasitesi bulunuyor.

Yol bakım, yol yenileme çalışmalarının temel unsurlarından biri olan bağlantı elemanları için Devlet demiryollarının yılda 2,5-3 milyon adet ihtiyacının bulunduğu biliniyor.

Türkiye'de son yıllarda hareketlenen hızlı tren projelerinin ve

yol yenileme çalışmalarının bağlantı elemanları pazarını da hareketlendirdiğini ifade eden Vossloh Erzincan Fabrikası Kalite Müdürü İbrahim Işık, Devlet Demiryolları'nın Yüksek Hızlı Tren projelerinde kullanılan bağlantı elemanlarını Vossloh'tan sağladığını belirtiyor.

Fabrika Erzincan'a istihdam yaratıyor

İbrahim Işık, yüzde 100 yabancı sermaye ile kurulan fabrikada çalışanların yüzde 95'inin Erzincanlı olduğunu ve ciddi bir istihdam yarattığını dile getiriyor. Fabrika 6 gün 24 saat, üç vardiya ile üretimi sürdürüyor.

Erzincan'daki Vossloh firmasında 36 kişi çalışıyor. Firmanın, geçen yıl Almanya'da tüm dünya-

daki ülkelerde çalışan Vossloh elemanlarının katıldığı bir futbol turnuvası düzenlemiş. Turnuvaya Erzincan'daki fabrikadan da 25 personel katılmış.

Sektörde çitayı yükseltiyoruz

İbrahim Işık bu yıl ihracata da başladıklarını ve yaptıkları üretimin üç milyonunu Kazakistan'a ihraç ettiklerini söylerken, Türkiye'de kent içi raylı sistemi kullanan belediyeler için özel setler, özel projeler yaptıklarını belirtiyor.

Vossloh'un sadece sermaye değil aynı zamanda know-how yatırımı yapan bir şirket olduğunu söyleyen İbrahim Işık, yaptıkları kaliteli üretimin Türkiye'de sektöre malzeme üreten firmaların da çitasını yükselttiğine dikkat çeki-

yor. Işık, üretim prensiplerine ilişkin şu bilgileri veriyor:

"Vossloh'un laboratuvarında tüm araştırmalar büyük bir dikkatle ve titizlikle gerçekleştiriliyor. Akredite olmayan hiçbir firmayla çalışmıyoruz. Üretimlerimizde çatlak malzemeler için yüzde 1'lik bir toleransımız bile yoktur. Burası aslına bakarsanız bir iş yeri değil bir akademi mantığıyla çalışıyor. Herşey son derece özenli ve kurallara uygundur. Standartlara uygunluk firmanın olmazsa olmaz kuralı."

Fabrika yılda dört bin ton çelik kullanılan fabrikanın Türkiye'den sürdürülebilir kalitede çelik konusunda sıkıntıları olduğunu da belirten Kalite Müdürü Işık, malzemeyi İtalya ve Almanya'dan sağladıklarını anlatıyor. «



Erzincan'daki Organize Sanayi Bölgesi'nde 2 bin 700 metrekarelik üretim tesisi, toplamda 32 bin metrekarelik bir alanda kurulu olan Vossloh Ray Bağlantı Elemanları Fabrikası iş güvenliği konusundaki hassasiyetiyle örnek bir kuruluş olarak tanınıyor. Üretim bölümünde iş güvenliğine ilişkin uyarı levhalarının çokluğu dikkat çekiyor.



Murtezaoğlu İnşaat demiryolu bakım ihalelerinde

Murtezaoğlu İnşaat Sanayi ve Ticaret Anonim Şirketi, 1930 yılında kuruldu. Yüzde 88 hissesi 1999 yılında Koloğlu Ailesi ikinci kuşak çocukları tarafından devralınan Murtezaoğlu İnşaat, tamamlanan ve devam eden altyapı, üstyapı, demiryolu, köprü ve benzeri inşaat projeleriyle başarılı bir performans sergilemektedir.

Murtezaoğlu İnşaat, 2009 yılında İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından ihale edilen Bağcılar - TEM otoyol tamamlama işini ve Edip Gayrimenkul Yatırım A.Ş. tarafından ihale edilen Edip İplik AVM Köprülü Kavşağı işlerini tamamlayarak teslim etmiştir.

Murtezaoğlu İnşaat, 2012 yılında çalışma alanına "demiryolu üst yapı bakım, onarım ve imalat" konusunu da eklemiş ve satın aldığı makinalar ile demiryolu bakım ihalelerine girmeye başlamıştır. Bitirilen ve devam eden projelerimizin listesi aşağı-

da verilmiştir.

Alt yapı, üst yapı, karayolu, köprü projeleri yanında özellikle son yıllarda yaptığı yatırımlarla demiryolu bakımı, onarımı, rehabilitasyonu ve yeniden yapımı projelerinde de faaliyet gösteren Murtezaoğlu İnşaat'ın fir-

ma yetkilileri: Tolga Koloğlu (Yönetim Kurulu Başkanı), Timur Koloğlu (Yönetim Kurulu Üyesi), Mürsel Genç (Yönetim Kurulu Üyesi), Adnan Dinçer (Genel Müdür), Kadri Atlı (Genel Müdür Yardımcısı).

Mevcut makina parkı

DGS 90 Plasser and Theurer Stabilizatör (2011)	2 adet
09 32 Cat Plasser and Theurer Buraj Makinası (2011)	2 adet
USP 2005 Plasser and Theurer Regülatör (2011)	2 adet
Geismar S2Pv Panel Yerleştirme Makinası (2012)	1 set
Schlatter AMS 60 Konteyner Tip MAKM (2012)	1 adet
Schlatter AMS 60 Kamyona Monte tip MAKM (2013)	1 adet
Faur LDH 125 Lokomotif	2 adet
Platform Vagon (SgSS tip 22 mt)	7 adet
FACC PPS Tip 38 m ³ Balast Vagonu	10 adet
Krab 84.09 Demiryolu Ray Profil Ölçüm Ekipmanı	1 adet
Ray Gerilim Alma Isıtma Arabası	2 adet



Eskişehir Gar geçişi üstyapı ve elektrifikasyon yapım işi kapsamındaki hat üst yapısı işleri



Biten projelerimiz

TCDD Ankara 2. Bölge Müdürlüğü

84 kilometre hat bakım işi.

(Kolin Murtezaoğlu İş Ortaklığı) (2012)

2500 adet makinalı alın kaynağı işi. (Protem Murtezaoğlu İş Ortaklığı) (2013)

1000 adet makinalı alın kaynağı işi. (2013)

Devam eden projeler

Tandoğan - Keçiören (M4) metro hattı üst yapı işleri

İş: 18 kilometre betona sabit hat, 3. ray ve makaslarının montajı işleri.

Yer: Ankara

Yüklenici: Kolin Gülermak Adi Ortaklığı

İşveren: T.C. Ulaştırma Denizcilik Haberleşme Bakanlığı Altyapı Genel Müdürlüğü

Kayseri kuzey geçişi varyantı üst yapı işleri

İş: 16 kilometre konvansiyonel hat üst yapı işleri

Yer: Kayseri

Yüklenici: Kolin İnşaat Turizm Sanayi ve Ticaret A.Ş.

İşveren: TCDD Genel Müdürlüğü

Eskişehir Gar geçişi üstyapı ve elektrifikasyon yapım işi

İş: 19,1 kilometre balastlı, 6,64 kilometre betona sabit hat yapım işi.

Yer: Eskişehir

Yüklenici: Gülermak Ağır Sanayi İnşaat ve Taahhüt A.Ş.

İşveren: TCDD Genel Müdürlüğü

Palu Genç Muş arası 114 kilometre demiryolu deplasesi üst yapı işi

İş: 114 kilometre konvansiyonel hat üst yapı işleri.

Yer: Elazığ Bingöl Muş

Yüklenici: Cengiz Özeltin - Mapa Adi Ortaklığı.

İşveren: TCDD Genel Müdürlüğü.

Balıkesir demiryolu hattı yol yenileme projesi Gökçedağ - Nusrat istasyonları arası demiryolu hattı yol yenileme işleri:

İş: 110 kilometre konvansiyonel hat üst yapı işleri

Yer: Balıkesir.

Yüklenici: Kolin GCF İş Ortaklığı

İşveren: TCDD Genel Müdürlüğü

Makinalı ray alın kaynağı yap-tırılması hizmet alım işi

İş: 2.450 Adet Makinalı ray alın kaynağı yapılması.

Yer: Sivas-Kars

İşveren: TCDD Genel Müdürlüğü 4. (Sivas) Bölge Malzeme Müdürlüğü.

İletişim

Adres: Horasan Sokak No:26

Gazi Osman Paşa - Ankara

Tel : +90 312 447 77 89 - 90

Faks: + 90 312 446 40 52



Tandoğan Keçiören Metro Hattı (M4) kalan inşaat işlerinde üstyapı işleri

Kurum İdari Kurulu gündemine aldığımız



■ Ödüllendirme sistemimizin tekrar gözden geçirilmesi hususunda çalışma yapılması,

■ İş güvenliği ile ilgili işyerleri açısından eksikliklerin tespit edilmesi ile çalışanlara daha güvenli bir çalışma ortamı yaratılmasına imkân sağlanması, (İşyerinde iş güvenliği olmadığına dair örnek olarak bir işyeri üzerinde çalışmamız mevcuttur.)

01. 01. 2013 tarihinden geçerli olmak üzere bu hizmet kolu kapsamında bulunan kurum ve kuruluşlarda zehirleyici, boğucu ve insan sağlığını tehdit eden görevlerde bilfiil çalışan personele çalışma ve sosyal güvenlik bakanlığı, sağlık bakanlığı ve yetkili sendikaların görüşleri dikkate alınarak kurum ve kuruluşlarca tespit edilen koruyucu gıda maddeleri, işyerlerinde tüketilmesi kaydıyla gıda yardımı olarak verilir. Gıda yardımının cinsi, miktarı ve hangi görevleri yürütenlere verileceğine ilişkin usul ve esaslar ilgili kurum ve kuruluşlar ile yetkili sendika ile birlikte belirlenir. Ancak bugüne kadar "Çalışanlara gıda yardımı verilmesi" hususunda çalışma yapılmadığından gerekli işlemleri sendikamızca birlikte başlatılması,

■ TCDD'de 1,45 TL Fazla çalışma mesai ücretlerinin yöne-

tim kurulu tarafından arttırılması hususunda çalışma yapılması, arttırılmıyorsa nedenlerini belirten bir açıklamanın yazılı olarak tarafımıza sunulması

18 - Gişe Memuru kadrolarında fazlalıklar oluşmuştur. Sağlıktan kaybederek unvanı değiştirilen personelin mesleği unvanı okulu vs gibi kriterlerin değerlendirilerek uygun unvanlara atanması için çalışma yapılması,

■ Personele verilen elbiselerin TCDD'nin vizyonu gereği kalitesinin arttırılması bakımından, çalışmaların sendika ile birlikte yürütülmesi, (Önceki KİK toplantılarında gündeme gelmesine rağmen sorun devam etmektedir.

■ Demiryolu araçları, yol makineleri, çekici oto ve oto drezinlerde görevli sözleşmeli yol personeli bazı bölgelerde hala kumanya alamamaktadır. Öne sürülen gerekçe; Trenlerde görevli sözleşmeli personele kumanya verilmesi hakkındaki yönergenin 4/c maddesinde bu trenlerin sayılmamış olması. Yönergenin ilgili bölümüne bu araçların da eklenmesi halinde pek çok üyemiz bu haktan yararlanacaktır.

■ Optimizasyon çalışmaları nedeniyle iptal edilen memur unvanlı kadrolar nedeniyle Gar, Depo, Trafik Koor. Müdürlüğü,

Yol bakım onarım müdürlüklerinde personelin yazışma, tahakkuk, puantaj gibi idari işlerini yapacak personel olmadığından meydana gelen aksaklıkların giderilmesi için norm kadroların tekrar gözden geçirilerek ve mağduriyetlerin giderilmesi,

■ Tesisler Şef Yardımcıları ve Şube Şef Yardımcıları, Şube Şefi veya Tesisler Şefi ile görev, yetki ve sorumluluklarında herhangi bir fark olmamasına rağmen ücretlerinde çok büyük fark oluşmuştur. Bu ücret dengesizliğinin giderilmesi bakımından yardımcı kelimesinin kaldırılarak Yol Bakım Onarım Şefi ve Tesisler Şefi yapılması veya bir üst gruba alınarak sözleşme ücretlerinin artırılarak mağduriyetlerinin giderilmesi,

■ Yol Bakım Onarım Müdürlerine yaptıkları turne karşılığında Harcırah Tüzüğüne göre maaşının %30 dan fazlası için turne tazminatı ödenemediğinden bu sınırlamanın kaldırılması,

Ayrıca, turne yapan Yol Sürveyanları, Yol Bakım Onarım Şefleri ile Yol Bakım Onarım Müdürleri tüzükte yer alan asgari harcırahı geçemez ibaresi nedeniyle 36 km. den sonrasının tazminatını alamamaktadırlar. TCDD Yönetim Kurulu bu tazminatların arttırılmasına yetkili

olduğundan makinistlerde olduğu gibi asgari harcırah tutarının üzerinde bir ödeme yapılması hususunda gerekli kararın alınması,

■ Optimizasyonun bir an önce tamamlanarak personelin nakillerinin yapılması ayrıca personelin rotasyon sonucu başka illere nakillerinin yapılacağı bildirildiğinden bu hususta gerekli açıklamanın yapılması,

■ Hizmet alımı yoluyla yaptırılan işlere ilişkin Kontrol/Refakat hizmetlerinde görevlendirilen Yol Personelinin barınma, yol ve işe gibi ihtiyaçlarının giderilmesi için şartnamelerde gerekli hususların belirtilmesi, (Örneğin MKE Hurdasan, hurda alımında görevli MKE personelinin gidiş - dönüşleri, kalma yerleri ve yeme içme ihtiyaçlarının nasıl karşılanacağını şartnamelerine koymaktadır.)

■ Giyecek yönergesi ve dağıtımdaki noksanlıklar halen devam etmekte olup ancak son günlerde verilen resmi elbiseleri zamanında alamadıklarına dair yol personelinin sıkça şikayet gelmektedir, dağıtımlarda yaşanan eksikliklerinin giderilmesi,

■ Çelik burunlu bot yol personeline iki yılda bir verilirken bazı personele her yıl verilmektedir. Balast üzerinde çalışma

zorunluluğu dikkate alındığında bu sürenin minimum her yıl verilecek şekilde ve yine sahada çalışan tüm personele bot hakkının her yıl olmak üzere düzenlenerek gerekli mevzuat değişikliğinin yapılması,

■ Yol makineleri, çekici oto ve oto drezinler gibi demiryolu araçları ile yola giden veya trenlere vekalet edenlerden tren trafik cetveline yazılı sözleşmeli personele de (Hat Bakım Onarım Memuru, Yol ve Geçit Kontrol Memuru gibi) yemek verilmesi hususunda gerekli düzenlemenin yapılması,

■ Teşkilatımız içerisinde ölü bölge diye tabir edilen alanlar olduğundan telsiz haberleşmesi sağlıklı yapılamamakta bu durum kazalara ve yanlış anlaşılmalara sebep verebilmekte, çözümü için cep telefonları ile kayıt altına alınmak şartı ile haberleşme yapılmasına olanak sağlayacak yeni bir sistem kurulması,

■ Uzun süre mahrumiyet yerlerinde çalışan personelin nakil taleplerinin karşılanarak mağduriyetlerinin giderilmesi ile işyerlerinin zorluk derecesine göre gruplandırılarak, mahrumiyet derecesine göre puanlama sisteminin yapılması,

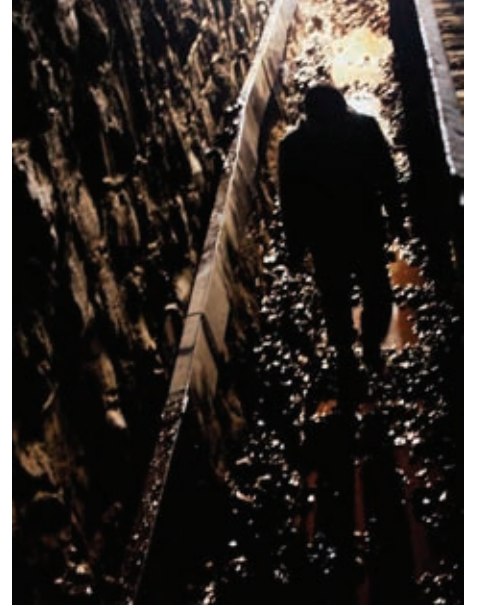
■ Tesisler Şef Yardımcıları ile Yol Şube Şef Yardımcıları yetki ve sorumluluk bakımından herhangi bir fark olmamasına rağmen Şef pozisyonundakiler ile ücretlerindeki farklılıkların giderilmesi ve şef olabilmeleri için düzenleme yapılması,

■ Yol Çavuşu Hazırlama (Temel) kursunda başarılı olan Yol ve Geçit Kontrol Memuru unvanlı personelin Hat Bakım Onarım Memuru olarak atanması,

■ Görevde Yükselme Yönetmeliğinde Yol birimlerinde yükselmek için daha önce teknik öğrenim şartı aranırken sonrasında en az lise dengi teknik okulların Metalürji, İnşaat, Yapı, Yapı Ressamlığı, Harita, Kadastro, Jeoteknik, Kaynakçılık programlarından mezun olmak bölüm şartı konulmasıyla diğer teknik bölüm mezunlarının mağduriyetlerinin giderilmesi ve Tesisler birimleri ile birlikteliğin sağlanması,

■ Ankara'da açılan kurslarda kursiyerlerin konakladığı otelin (İncek) uzak olması nedeniyle 2013 yılında açılacak kurslarda konaklamanın TCDD Genel Müdürlüğüne yakın olan semtlerde bulunan otellerde yapılması

Abdullah Elgümüş'ün objektifinden



Değerli YOLDER üyeleri...

Bundan böyle bu sayfada sizden gelen, emek ürünü, birbirinden güzel fotoğraflara yer vereceğiz.

Bu sayımızda Malatya 531 Yol Bakım Onarım Şefliği'nde görevli arkadaşımız Abdullah Elgümüş'ün sosyal medyada paylaştığı, sergilenen ve ödül almış fotoğraflarından yaptığımız seçkiye yer veriyoruz.

Siz de Gazete YOLDERİZ okurlarıyla paylaşmak istediğiniz fotoğrafları bir portre fotoğrafınızla birlikte e-posta adresimize gönderin, "YOLDER ÜYELERİNİN OBJEKTİFİNDEN" sayfamızda yayımlayalım.

Açık havadaki araçlar bina içinde sergilenenler kadar etkileyici

Eskişehir TCDD Müzesi



Eski Yol Şube Şefliği binası bugün Eskişehir TCDD Müzesi olarak kullanılıyor. YOLDER Eskişehir Temsilcisi, Kısım Şefi Orhan Demir ile birlikte ziyaret ettiğimiz müzenin sorumlusu Mehmet Güçlü. Bulgaristan'da uzun yıllar makinistlik yapmış. Göç edip Eskişehir'e gelmiş ve burada makinistlikten ayrıldıktan sonra müzede görevlendirilmiş.

Bize müzeyi o gezdiliyor.

Müze 1998 yılında açılmış. Drezinlerin, hemzemin geçit semaforlarının, rayların bulunduğu açık hava sergi alanından müze binasına giriyoruz. Binanın girişinde, kapının üzerindeki alınlıkta eski demiryolları logosunun kabartma olarak işlendiği kırmızı renkli taş dikkat çekiyor. Kapının her iki yanına istasyonlarda kullanılan büyük çanlar yerleştirilmiş.

İçeride binanın girişinde bugün artık kullanılmayan dingil başlıkları karşılıyor bizi. Karpitler, Hilley lambası, mumlu idare lambaları demiryolcuların yıllar boyu kullandığı aydınlatma malzemeleri. Müzede bilek kasası, ellerinde diskler hareket memuru kıyafeti giydirilmiş mankenler, tren şefi kornası, düdükler, kestane fişekleri, kar gözlükleri, tenekeci tokmağı sergilenen malzemeler arasındadır.

Yine girişteki salona yerleştirilmiş, 1908 yapımı tarihi çini sobalar üzerlerindeki işlemelerle ve canlı renkleriyle dikkat çekiyor. Bir dönem yataklı vagonlarda kullanılan, aynalı bir dolaptan çıkan sürpriz lavabo insanı şaşırtıyor. Müzenin odalarından birinde raylarla ilgili malzemeler var. Mehmet Güçlü, mekanik ray del-

me makinasını gösteriyor. Bu makinayla günde ancak iki delik açılabilirdiğini, bugün gelinen noktanın bir zamanlar hayal bile edilemeyeceğini anlatıyor.

Ray düzeltme pehlivanı, travers mengenesi, 1800'lü yıllardan kalan ray kesitleri de müzede sergileniyor.

Radyolar, film makinesi, özellikle çocukların büyük ilgisini çeken bir gar ve istasyonu anlatan maket, farklı istasyonlardan getirilmiş eski saatler bir başka odaya yerleştirilmiş. Tren maketlerinin bulunduğu odaya geçerken bir dolap içindeki ahşap maketler dikkatimizi çekiyor. Eskişehir'deki Yol Atölyesi'nde yapılmış maketler olduğunu söylüyor müze görevlisi Mehmet Güçlü.

Tren maketlerinin bulunduğu oda ise oldukça etkileyici. 180 tonluk bir buharlı tren maketi, zahire vagonları, 120 tonluk dizel lokomotif maketleri gerçek gibi. Makinist olduğu için bu trenlere ilişkin heyecanla bilgilerini paylaşıyor Mehmet Güçlü.

Bir başka salonda ise yayınlar var. Demiryollarına ait belgeler, eski demiryolu dergileri, İsmet İnönü döneminde yapılmış bir afiş örneği, kitapçıklar camlı dolapların arkasında meraklıların ilgisini bekliyor.◀



Devrim'in hüzünlü yalnızlığı



Eskişehir aynı zamanda ilk yerli Türk otomobili Devrim'in de üretildiği kent. Demiryolculardan oluşan bir ekibin, 1961 yılında 4,5 ay gibi kısa bir sürede TULOMSAŞ'ın atölyelerinde ürettiği Devrim Arabası, bugün yapayalnız duruyor bahçedeki camdan garajın içinde. Arabanın imal edildiği atölyeyi görmek istediğimizde korunmadığını öğrenmek üzüyor insanı. Bir ulusu çok farklı bir noktaya taşıyacak

bir gurur abidesi olacakken, bir utanç vesilesi gibi neredeyse saklanır olmasına akıl sır erdirmiyor insan. TULOMSAŞ'ın bahçesindeki bu gurur anıtı, "Keşke kentin ortasında herkesin görebileceği bir yerde sergilense, gençlere biz bunu yaptık diye gösterilebilse" diye aklından geçiriyor insan... Camlı bir garajda sergilenen Devrim Arabası'nın hala kullanılabilecek durumda olduğu söyleniyor. ◀

