



YOLDER ÇOCUK KULÜBÜ

Kulübümüze üye olmak için Sayfa 29'daki formu doldurup bir fotoğrafınızla birlikte bize göndermeyi unutmayın...

Yüzde 9'umuz halinden memnun

Derneğimiz üyelerinin kurumsal aidiyetlerini ve iş memnuniyetini ölçmeyi hedefledik. Bu ölçüm sonucundan hareketle mesleki ve özlük hakları açısından beklentilerini belirlemek amacıyla "Kurumsal Aidiyet ve İş Memnuniyet Anketi"ni gerçekleştirdik. Anket sonucu, altyapı yapım ve

işletim personelinin duygusal aidiyetleri ile iş, yönetici ve iş arkadaşlarından memnuniyetleri yüksek çıkarken, daha iyi hizmet üretebilmek ve çıtayı yukarıya çekebilmek için işgücü kaynağına yönelik olarak kat edilmesi gereken yollar olduğunu gösterdi. **Haberin detayı Sayfa 3, 4, 5'te**



Bu sınava geçen mesleki yeterlilik belgesini alacak **Pilot sınav gerçeğini aratmadı**
Haber sayfa 2'de

Liyakat hangi istasyonda kaldı?

Balıkesir ziyaretinden çarpıcı notlar sayfa 8'de



TCDD işçileştirilmeye çalışılıyor

Haber sayfa 27'de

Yol personeline stres yönetimi eğitimi



Haber sayfa 24'te

"Demiryolcu raydan uzak kalmaz"



Erol Yılmaz'la söyleşi sayfa 12 ve 13'te

Özelleştirmede geri adım mı atılıyor?

Ömer Tolga Sümerli'nin dizi yazısı sayfa 26'da



Hemzemin geçitlere kompozit çözüm

Haber sayfa 14'te

İdari yargı kararlarına direnç ahde vefasızlık

Av. Mehmet Ektaş'ın yazısı sayfa 25'te



Stratejik bölgede demiryolcu olmak zor

Haber sayfa 23'te

Dünyanın makas teknolojisi Çankırı'da



Haber sayfa 18-19'da

Demiryolları hayatının en önemli istasyonu



Banu Çulha Özbaş ile röportaj arka sayfada



TCDD Behiç Bey yerleşkesine ziyaret

Haber sayfa 9'da

Markizde Marmaray yolculuğu



Asrın Projesi'ne tanıklık eden 26 yıllık demiryolcu Marmaray Yol Bakım Onarım Müdürü Mesut Kuşçu ile Marmaray'ın markizinde söyleştik. Kuşçu'nun deneyimlerini paylaştığı röportaj sayfa 16 ve 17'de



Yol Tamiratlarının Heterojen Yapıdan Kurtarılması İçin

Özden POLAT

ozdenpolat1965@gmail.com

ÖZDEN

Demiryolu Bakım ve Onarım işlerinde çalışanların başucu ve kılavuz kitabı olacak şekilde hazırlanan Hat Bakım Konsepti/El kitabı sektördeki çeşitli uygulamalarla, kabul ve standartlarla harmanlanmış emek ürünü bir eserdir. Bu çalışmalarda emeği geçenleri tebrik ediyoruz.

Kitabın önsözünde bakım ve onarımlara uluslararası standartlara ve kriterlere özellikle vurgu yapılmakta, güvenli olarak uygun planlama ile maliyetlerin düşürülmesi gibi hedeflere varmak amaçlandığından söz edilmektedir.

TCDD için sağlayacağı en önemli adım bence bakım onarımların homojen bir yapıya kavuşturulması olacaktır. Bu işi meslek edinenler için ise en büyük kazancı artık daha az emek harcamanın yanı sıra yetkinlik, bilgi ve becerilerinin gelişimine de önemli katkılar sağlayacak elbette.

Şebekedeki tüm arkadaşlarımızla görüşmelerimizde bu olaydan ciddi bir rahatsızlık ve endişenin hakim olduğunu görmek mümkün. Nedenini bulmak da çok zor değil aslında. Rahatsızlığın nedeni zaten güvensizlik ortamı içindeki çalışanların bu olaydan yeterince bilgilendirilmemiş olması ve bunun getirilerinin yeterince anlatılamamış olmasıdır.

Bir çok eksikliğin giderilebilmesi için TCDD'nin de sorumlu ve yetkililerden geri bildirim beklediğini biliyoruz. Bu güzel çalışmanın amacına ulaşabilmesi için olmazsa olmazlardan bazılarını dikkat çekmek istiyorum.

1. Bakım kültürü oluşturulmalı

Bu olay aslında bir kültür meselesidir. Bakım kültürünün oluşturulup oturtulması için bilinçsizce verilen emir ve uygulamalardan vazgeçilmesi ve "birşey olmaz" yaklaşımından uzaklaşılması gereklidir.

Yazılı talimatlara harfiyen uyanlar ödüllendirilip aksini yapanlar uyarıldığı takdirde zaten etkileşim nedeniyle kendiliğinden oturacaktır. Özellikle üst düzey yöneticilere bu konunun önemi ve yararları, bu işin bir kurum politikası olduğu iyi anlatılırsa önemli bir direnç noktası kırılmış olacaktır.

2. Ciddi anlamda eğitim verilmeli

Her bir konusu günlerce açıklanmaya muhtaç Demiryolu Bakım Onarımı işi için seminerlerin yeterli olmadığını katıldığım bir kaç seminerde bizzat yaşadım. Bu iş kurslarında konuyu bilen, bu alanda bilgi ve beceriye sahip eğitmenlerce, yeterli zaman aralığında hem teorik hem de pratik eğitimlerle desteklenmelidir. Amaca ancak bu yolla ulaşmanın mümkün olabileceğini düşünmekteyim.

3. Yetki ve sorumluluk adil olmalı

Bu konu aslında ciddiye alınması gereken, "hat"ta çalışanların sitem ve aynı zamanda uyarısıdır. Zaten sayıca ve bilgi beceri anlamında yetersiz personelle kitapta sayılan kontrollerin o periyotlarda yapılması mümkün görülmemektedir. Geri bildirim alınamamasının nedenlerinden biri de budur. Personel takviyesi yapılamıyorsa birinci derece sorumlulara yetki verilmeli. O da mümkün değilse bu sorumluluk yetki sahiplerinde bırakılmalıdır. Aksi halde yol bakım onarımlarımız yine eski usulle, yine eski tas eski hamam, yine heterojen bir yapıda devam edecektir.

Selam ve saygılarımla.

Bu sınavı geçen mesleki yeterlilik belgesini alacak

Pilot sınav gerçeğini aratmadı



Demiryolu Yol Yapım Bakım ve Onarımcısı Mesleki Yeterlilik pilot sınavı, TCDD 3. Bölgede gerçekleştirildi.

Sınav Yol Yapım, Bakım ve Onarımcısı, Yol Kontrol Görevlisi, Yol Bakım Onarım Makina Operatörü ve Ray Kaynakçısı branşları için düzenlendi.

İlk sınav Selçuk'ta

Sınavın ilki Selçuk'ta 321 Yol Bakım Onarım Şefliği'nde yapıldı. Pilot sınav Yol Yapım, Bakım



Onarımcısı seviye 3, seviye 5, seviye 6 grupları için düzenlendi.

Sınavda yol personeli ve aynı zamanda YOLDER üyesi İbrahim Alper Yalçın, Şakir Kaya, Yolder Yönetim Kurulu Başkanı Özden Polat, Mehmet Ögel, Suat Ünal, Hüseyin Uysal, Mehmet Soner Baş ve İbrahim Saldır gözetmen ve denetmen olarak görev yaptı.

Sınava giren her bir personelle tek tek ilgilenen teorik bilgilerin yanı sıra pratik bilgileri de soran denetmen ve gözetmenler, işçilerin bilgilerini sınadılar, verdikleri yanıtları kaydettiler.

Hem pratik hem teorik bilgiler sılandı

Pilot sınavın ikincisi

Çamlık'taki tren istasyonunda gerçekleştirildi. Sınava yol bekçisi, yol çavuşu ve yol kontrolörleri katıldı.

Denetmen ve gözetmenlerin eşliğinde hat boyunca gerçekleştirilen sınavda traversler, tirfonlar, ray çatlakları, hem göz hem de araçlarla kontrol edildi.

Kontroller sırasında sınava giren personelin kumpasla rayları ölçüp, ray çatlaklarını nasıl belirleyeceği pratik yapılarak yeniden ve yerinde gösterildi.

Sınavlarda gözetmen ve denetmen sıfatıyla yer alan YOLDER Yönetim Kurulu Başkanı Özden Polat, yeniden yapılanan devlet demiryollarında çalışan işçiler ve TCDD personeli mesleki yeterlilik belgesinin çok önemli olduğunu belirtti.

Polat, "Bu belgeye sahip olan işçiler, TCDD dışındaki firmaların öncelikle tercih edeceği kişiler olacak. O nedenle bilgilerin hem teorik hem de pratik olarak sınanıldığı bu sınavlarda başarılı olmaları gerekiyor" dedi.

Mesleki yeterlilik pilot sınavına giren personelin soruları yanıtlarken heyecanlandığı gözlerden kaçmadı.

Sınava girenler, her zaman yaptıkları iş kendilerine soru olarak sorulduğunda, heyecandan şaşkırdıklarını söylediler.



YOLDER “Kurumsal Aidiyet ve İş Memnuniyet Anketi”

Son yıllarda ülkemizin tüm coğrafyasının dünyanın en büyük demiryolu şantiyesi haline gelmiş olması bizleri onurlandırıyor. Bu onuru bizleri yaşatan, başta yöneticilerimiz olmak üzere tüm emeği geçenleri demiryolu tarihi şükranla anacak ve saygıyla hatırlayacaktır.

YOLDER olarak hem üyelerimize hem de kuruluşumuza karşı olan sorumluluklarımız paralelinde paydaşı olduğumuz bu süreçte, ulusal ve uluslar arası projelerle mesleki araştırmalardan teknik çalışmalara kadar geniş bir sahada çalışmalar yaparak katkı sağlama ya çalışıyoruz.

YOLDER üyeleri hızla gelişen ulusal demiryolu altyapımızın inşaa, bakım ve onarım hizmetleri-

ni gerçekleştirerek kuruluşumuzun odaklandığı büyüme hedeflerine erişimine en önemli katkıyı sağlıyor. Derneğimiz üyelerinin kurumsal aidiyetlerini ve iş memnuniyetini ölçmek ve bu ölçüm sonuçlarından hareketle mesleki ve özlük hakları açısından beklentilerini belirlemek amacıyla İzmir Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Psikoloji Bölümü işbirliğiyle “Kurumsal Aidiyet ve İş Memnuniyet Anketi” gerçekleştirdik.

Anket değerlendirmesinde, altyapı yapım ve işletim personelinin duygusal aidiyetleri ile iş, yönetici ve iş arkadaşlarından memnuniyetlerinin yüksek çıkması bizleri son derece mutlu etti.

Bu sonuçlar bizlere, son yıllarda altyapı yapım, bakım ve onarım

hizmetlerinde yakalanan yüksek kalitenin de nedenlerini işaret ediyor. Yönetici ve çalışanlar arasında sağlanan ekip bilincinin ve hedeflere odaklı yaklaşımların başarıyı da beraberinde getirdiğini düşünüyoruz.

Diğer yandan anket sonuçları bizlere, daha iyi hizmet üretebilmek ve çitayı yukarıya çekerek alanımızda uluslararası düzeyde daha saygın bir noktayı yakalayabilmemiz için işgücü kaynağına yönelik olarak kat edilmesi gereken yollar olduğunu da gösteriyor. Anket verilerine göre ne yazık ki; altyapı personelinin kurumsal memnuniyetleri düşüktür. Ankete katılanların çok büyük bölümü;

• Yönetişim çabalarını yetersiz buluyor,

• Uygun seçenekler yakaladığında kurumdan ayrılma eğiliminde,

• Kurumun sağladığı olanaklardan hakkaniyetli olarak yararlandırılmadıklarını düşünüyor,

• Başarılarının ödüllendirilmediğini vurguluyor,

• Kurumsal bürokrasi ve uygulamaların iş verimliliklerini olumsuz etkilediğini belirtiyor,

• Mesleki, teknik ve kişisel problemlerinin çözülmesine yeterince odaklanılmadığından yakınıyor,

• Kurum içi iletişim kanallarının etkin olmadığını belirtiyor,

• Kariyer planının tatmin edici olmadığını ve yeterince terfi olanakları içermediğini söylüyor,

• Özellikle işe özgülenebilecek ödemelerinin yapılmamasından,

bu haklarını aramak için idari yargıya başvurmaya zorlanmalarından ve verilen idari yargı kararlarına uygun düzenlemelerin zamanında yapılması için önlem alınmamasından yakınıyor.

Derneğimiz, üyelerinin yukarıda belirtilen sorunlarının çözümüne ışık tutacak çalışmalarda da bulunmakta ve zaman zaman bu çalışmalarını kuruluşumuzla paylaşmaktadır.

Aşağıda sunduğumuz anket verileri konusunda da kuruluşumuz yetkili birimleri ile yapacağı toplantı ve çalışmaların sorunların azaltılmasına, verimliliğin ve çalışan mutluluğunun artırılmasına katkı sağlayacağını düşünüyoruz.

Yüzde 9'umuz halinden memnun

Çalışanın işinden memnun olması ve çalıştığı kuruma kendini ait hissetmesi hem çalışan hem de kurum açısından önemle üzerinde durulması gereken bir konudur. Çünkü çalışanlar işlerinden memnun olduklarında işteki performansları, işe devam etme ve işten ayrılma gibi iş davranışları, genel sağlık durumları ve yaşamdan memnuniyetleri de bundan olumlu etkilenmektedir. Bununla birlikte çalışanın kendini kuruma ait hissetmesi de benzer biçimde çalışanların performanslarını ve işe yönelik bazı davranışlarını etkilemektedir. Bunlar memnuniyetin ve kuruma ait hissetmenin hem çalışan hem de kurum için değerini bir kez daha göstermektedir.

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) çalışanlarının iş memnuniyetleri ve aidiyetlerini incelemek için yapılan araştırmaya 48 farklı ilden 509 kişi katılmıştır. Katılımcıların 496'sı erkek 13'ü kadındır ve yaşları 23 ile 65 arasında değişmektedir.

Katılımcıların ne kadar zamandır bu kurumda çalıştıklarına ait grafik aşağıda sunulmuştur. %79,6'sı 10 yıldan daha uzun süredir bu iş yerinde çalışmakta olduklarını belirtmişlerdir. Şu an çalıştıkları pozisyonda ne kadar süredir çalıştıkları incelendiğinde ise %40'ının 10 yıldan uzun süredir aynı pozisyonda olduğu,

%23'ünün ise son üç yıldır bu pozisyonlarda çalıştığı görülmüştür (Şekil 1).

Aidiyet

çalışanların farklı nedenlerden dolayı çalıştıkları kuruma yönelik aidiyet duygusu taşıma durumları değişiklik gösterebilir. Bu kapsamda kuruma yönelik aidiyet duygusu üç farklı kategoride 25 soruluk bir anketle incelenmiştir. Sorulara “katılıyorum” deme oranı o kategoriye ilişkin aidiyeti belirtirken, “katılmıyorum” cevapları bu kategoride ölçülmek istenen aidiyetin var olmadığının işareti olarak yorumlanmaktadır. “Ne katılıyorum/ Ne de katılmıyorum” cevabı ise katılımcıların bu konuda çekimser olduklarını göstermektedir.

Aidiyet kategorilerinden birincisi olan duygusal aidiyet, çalışanın kurumda gerçekten

çalışmak istediği için çalıştığı durum olarak tanımlanabilir. Bu tür aidiyet hisseden çalışanlar için, iş yerini kendi işleri gibi gördükleri, kurumun bir parçası olarak hissettikleri ve kendilerini kuruma bağlı hissettikleri söylenebilir. Yapılan incelemede katılımcıların %58'i duygusal olarak kuruma bağlı çalışanlar olduklarını belirtmişlerdir (Şekil 2).

Aidiyete ilişkin bir diğer kategori olan devamlılık aidiyeti, kurumdan ayrılmanın dezavantajlı bir durum olduğunu düşündüğü için ait hissetme durumu olarak tanımlanabilir.

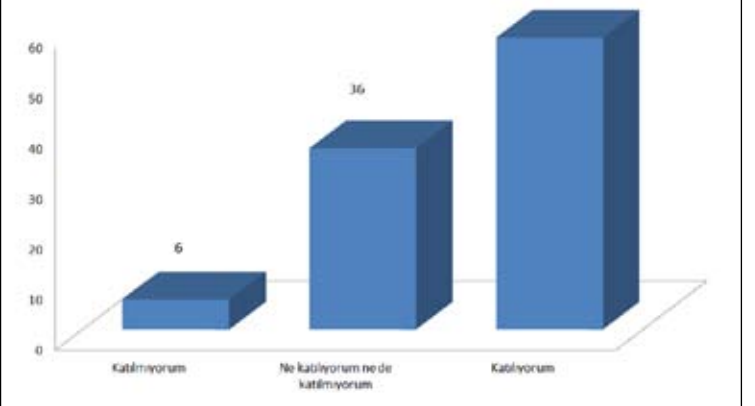
Bu kategoriye katıldığını belirten çalışanların kurumdan ayrıldığı takdirde yaşayacağı olumsuzlukların farkında olması, kurumda çalışmaya ihtiyacı olduğu için devam etmesi ve işten ayrıldığında yeni bir iş için çok fazla seçeneğinin olmadığını düşünmesi söz

konusu olabilir. Yapılan incelemeler sonucunda katılımcıların %40'nın bu kategoride çekimser kaldıkları, %45'inin ise katıldıklarını tespit edilmiştir. Çalışanların %15'i ise kuruma yönelik bu tür bir aidiyet hissetmediklerini belirtmişlerdir (Şekil 3).

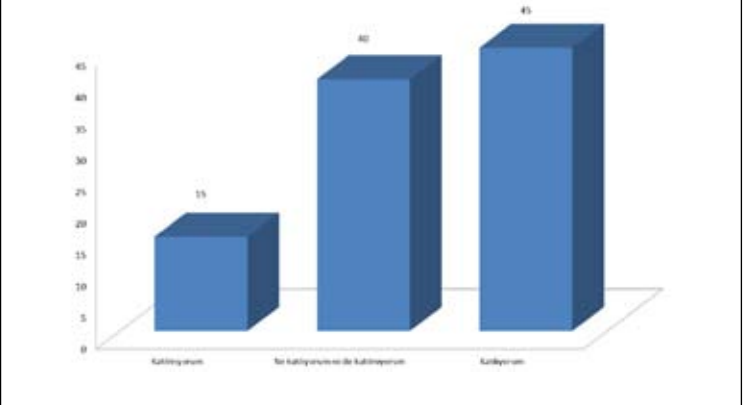
Son olarak bir zorunluluk hissettiği için kuruma ait hissetme olan normatif aidiyet kategorisi

tanımlanabilir. Bu kategoriye göre çalışanlar kendilerini kuruma borçlu hisseden, ayrılma kendini suçlu hissedecek bireyler olarak tanımlanabilir. Bu tür çalışanlar kurumda kalmanın doğru ve zorunlu olduğunu düşünen çalışanlardır. Çalışmanın sonuçları katılımcıların %72'sinin bu kategoride çekimser olduklarını göstermektedir. %14'ü ise bu katego-

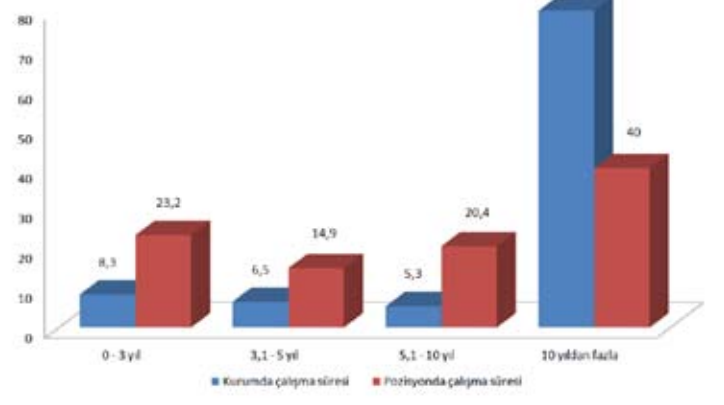
Şekil 2. Duygusal aidiyet



Şekil 3. Devamlılık Aidiyeti



Şekil 1. Kurumda ve pozisyonda çalışma süresi



riye katılırken, geriye kalan %14'ü katılmadıklarını bildirmişlerdir (Şekil 4).

Pozisyonlara göre kuruma aidiyet

Çalışılan pozisyonlar 5 grupta şu şekilde toplanmıştır;

i) Memur (Yol ve Geçit Kontrol Memuru, Hat Bakım Onarım Memuru, Memur, Yol Çavuşu), ii) Teknisyen (Yol Sürveyanları, Teknisyenler, Uzman Teknisyen), iii) Şef (Yol Bakım Onarım Şefi, Yol Şube Şef Yardımcısı, Tekniker), iv) Müdür (Yol Bakım Onarım Müdürü, Müdür Yardımcısı, Şube Müdürü), v) Mühendis.

Bu gruplara göre kuruma aidiyetler incelendiğinde duygusal aidiyeti en yüksek olanların müdür pozisyonunda çalıştıkları, diğer pozisyonlarda çalışanların ise duygusal aidiyet açısından farklılaşmadığı tespit edilmiştir. Devamlılık aidiyeti kategorisinde ise en düşük aidiyet gösteren mühendisler iken, diğer pozisyonlar benzer düzeylerde aidiyet sergilemişlerdir. Normatif aidiyet açısından ise pozisyonlara göre bir farklılık yoktur (Şekil 5).

Kurumdan memnuniyet

Çalışanların kurumdan memnuniyetleri genel memnuniyet olarak ana başlıkta ve ücret, yönetici, işin doğası gibi işle ilgili farklı özelliklerden memnuniyet olarak alt başlıklar altında incelenmiştir. Bu ankette “katılıyorum” cevaplarının çokluğu o kategoriden memnuniyeti gösterirken, “katılmıyorum” cevaplarının çokluğu memnuniyetsizliği ifade etmektedir. “Ne katılıyorum/ Ne de katılmıyorum” cevabı ise katılımcıların bu konuda çekimser olduklarını göstermektedir.

Genel memnuniyet sadece %9

Genel olarak memnuniyete bakıldığında katılımcıların %57'sinin memnun olmadıkları tespit edilmiştir. %34'ü çekimser cevaplar verirken sadece %9'luk bir grup genel olarak memnun olduğunu belirtmiştir (Şekil 6).

Bir alt boyut olan çalışma arkadaşlarından memnuniyet oranı yüksek bir memnuniyet kaynağı olarak öne çıkmaktadır. Çalışanların %57'si çalışma arkadaşlarını severim, çalışma arkadaşlarımdan keyif alırım gibi sorulara katıldıklarını belirtmiş-

lerdir (Şekil 7).

Ek olanaklardan memnuniyet %15

Kurumun ek olanaklarından memnuniyetin incelendiği, olanakların hakkaniyetli dağılımı, diğer kurumlarla benzer olanakların varlığı gibi sorularda ise çalışanların %36'sı memnuniyetsiz-

liklerini ifade ederken, %15'i memnun olduğunu bildirmiş, geriye kalan %49 ise çekimser cevaplar vermiştir (Şekil 8).

Takdir edildiğini düşünenler %13

Kurumda takdir edildiğini, yaptığı iyi işler karşısında ödüllendirildiğini hissedenenler katılım-

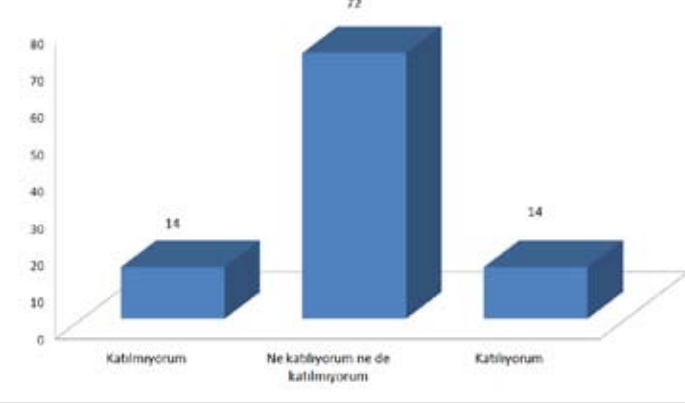
cıların sadece %13'ünü oluşturmaktadır. Geriye kalan %87'si ise ya katılmıyorum ya da kararsızım şeklinde cevaplar vermeyi tercih etmişlerdir (Şekil 9).

Bürokrasiden memnun olanlar %9

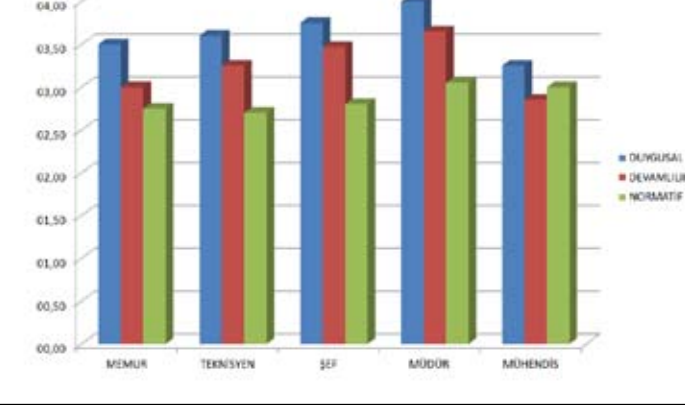
İşyerindeki bürokrasi ve kuralların verimli çalışmaya engel

olmadığını düşünenler %9'luk bir dilimi oluştururken, geriye kalanlardan %36'sı bürokrasi ve kuralların işleri zorlaştırdığı, iyi şeyler yapma çabalarının bürokratik engellere takıldığını ve işlerinin yoğun olduğunu ifade etmişlerdir. %56'luk bir grup ise bu konuda da çekimser kalmıştır (Şekil 10).

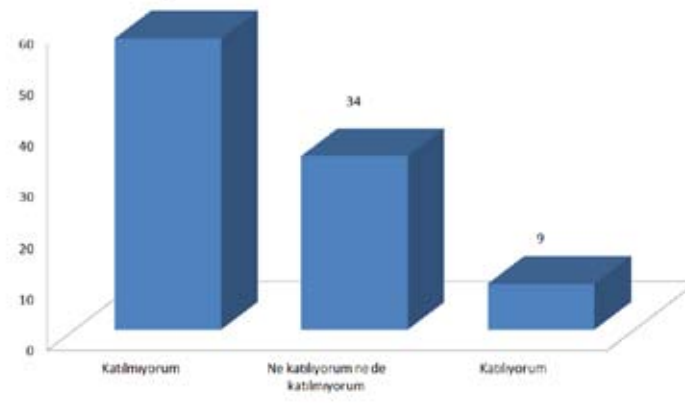
Şekil 4. Normatif aidiyet



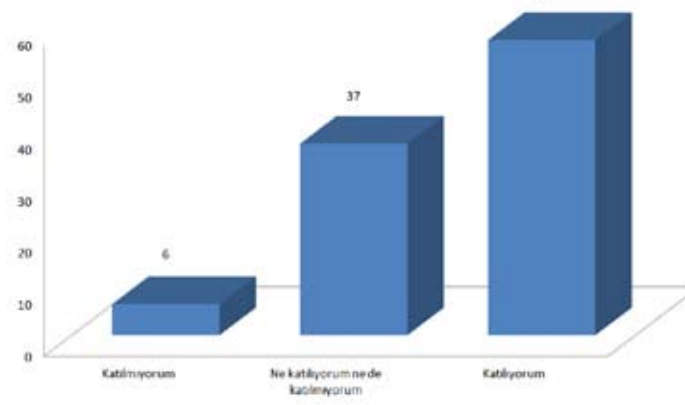
Şekil 5. Pozisyonlara göre aidiyet



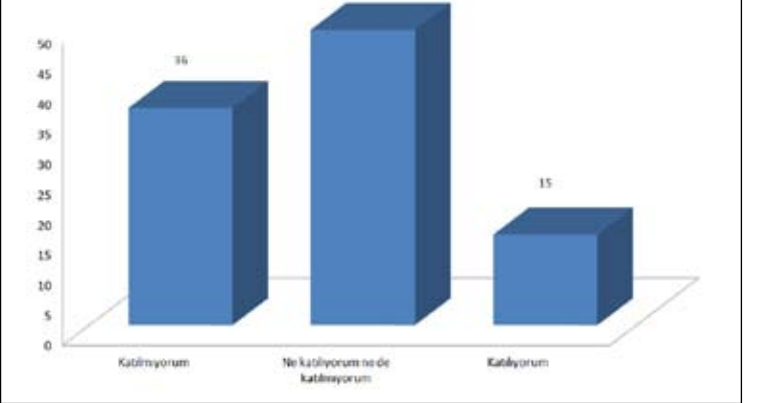
Şekil 6. Genel Memnuniyet



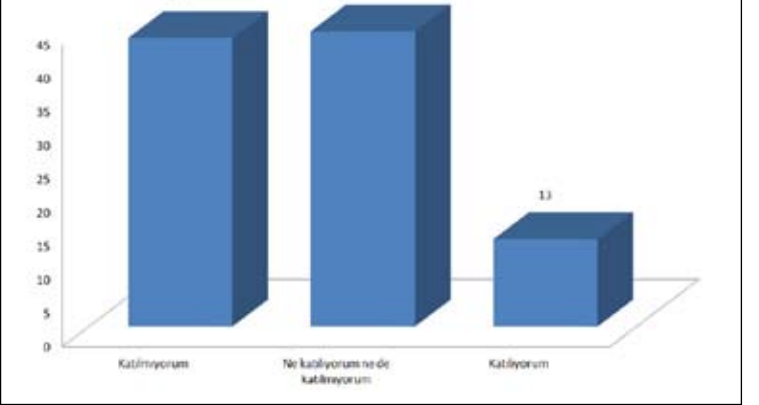
Şekil 7. Çalışma arkadaşlarından memnuniyet



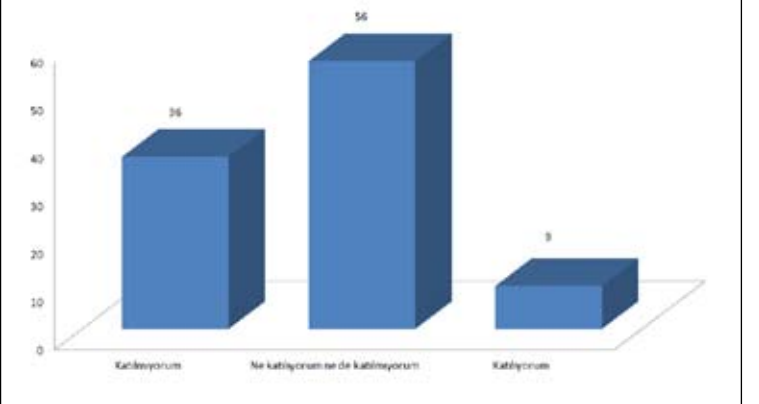
Şekil 8. Ek olanaklardan memnuniyet



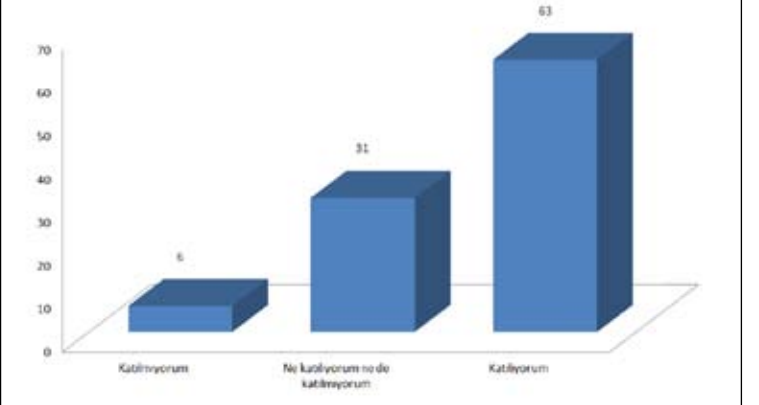
Şekil 9. İşyerinde takdir/ödül



Şekil 10. Bürokrasi



Şekil 11. İşin doğası



Yaptıkları işten memnun olanlar %63

Çalışanların yaptıkları işin kendisinden memnuniyetleri incelendiğinde %63 oranında memnuniyet saptanmıştır. Bu kategori en çok memnun olunan kategori olarak öne çıkmaktadır ve işyerinde yapılan faaliyetlerden hoşlanma, işi anlamlı bulma, yapılan işten gurur duyma gibi alt başlıkları içermektedir (Şekil 11).

Kurum içi iletişimde memnuniyet %20

Kurum içi iletişimle ilgili memnuniyet, verilen işlerin iyi açıklanması, kurumda olup bitenlerden haberdar olma gibi sorularla incelendiğinde çalışanların %27'si memnun olmadıklarını belirtmişlerdir. %20 iletişimden memnunken, %53 çekimser cevaplar vermişlerdir (Şekil 12).

Ücretlerden memnuniyet %36

Kişilerin aldıkları ücretlerden memnuniyet ve hak ettikleri ücreti aldıkları yönündeki katılıyorum cevapları incelendiğinde %36'sının memnun olduğu gözlemlenmiştir. %24'ü memnuniyetsizliklerini belirtirken, grubun %40'ı bu kategoride çekimser cevaplar vermişlerdir (Şekil 13).

İş yerindeki terfi olanaklarına dair bulgular incelendiğinde grubun %50'sinin terfi olanaklarından memnun olmadığı görülmektedir (Şekil 14). Bu bulgu kurumda toplam çalışılan yıl ve aynı pozisyondaki yıl açısından bakıldığında; katılımcıların ortalama 19 yıldır bu kurumda çalıştıkları, aynı pozisyondaki ortalama çalışma sürelerinin ise 11 yıl olduğu görülmüştür.

Yöneticilerin adil davrandığı, işlerini iyi yaptığı, sevildikleri yönündeki sorulara grubun %48'si katılırken, %14'ü memnuniyetsizliklerini belirtmişlerdir (Şekil 15).

İş yerinden memnuniyet en memnun olunan kategoriden, memnun olunmayan kategoriye doğru tek bir şekilde özetlenecek olursa aşağıdaki gibidir (Şekil 16).

Çalışanların işlerinin farklı yönlerine yönelik memnuniyetlerine karşılaştırmalı olarak bakıldığında işin kendisinden, çalışma arkadaşlarından ve yöneticiden memnuniyetin diğerlerine göre daha fazla olduğu görülmektedir.

Çalışanların en az memnun oldukları iş yönleri ise terfi etme olanakları ve işteki yoğunluk ve yapılan işlerin fazla bürokratik yönünün olması şeklinde düşünülebilir. Ücret, iletişim, ek olanaklar ve takdir/ödül boyutlarında ise memnun olmayan ve bu konuda çekimser olanların oranı birbirine çok yakın ya da çekimser olanlar daha fazla şeklindedir.

Pozisyonlara göre iş memnuniyeti

Çalışılan pozisyona göre iş memnuniyeti incelendiğinde alt kategorilerde belirgin farklar tespit edilmemiştir. Ancak ücretten en memnun olanların mühendisler, işin doğasından en memnun olanların da müdürler olduğu söylenebilir (Şekil 17).

Katılımcıların genel olarak yaşamlarından memnuniyetleri incelendiğinde ise, %54'ünün

yaşam koşullarından memnun olmadığı görülmüştür (Şekil 18).

Sonuç

Çalışanların kendilerini kuruma duygusal olarak ait hissetmelerinin devamlılık ve normatife göre daha yüksek olması kişilerin gerçekten kalmak istedikleri için o kurumda çalıştıklarının bir göstergesidir.

Ancak çalışanların devamlılık açısından aidiyet hissetmelerinin oranının da % 45 olması üzerinde düşünülmesi gereken bir konudur. Çünkü anketi dolduranların nerdeyse yarısı dışarda fazla seçenekleri olmadığı için de kurumda kalmak istediklerini ifade etmişlerdir.

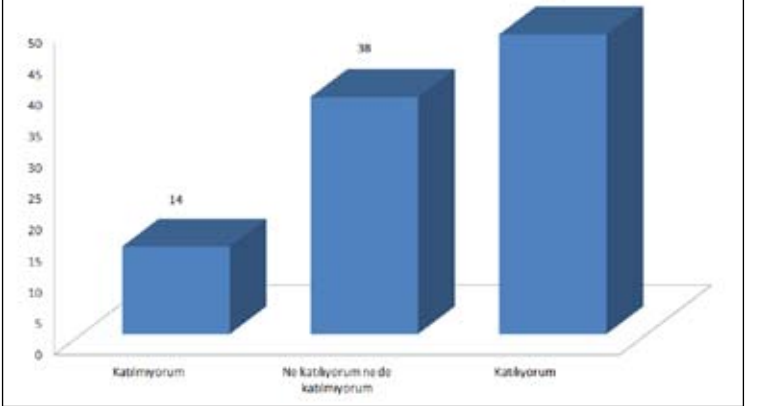
İşin kendisinden, yönetici ve çalışma arkadaşlarından memnuniyet işte değiştirilmesi zor olan yönlerden memnuniyet olarak düşünülerek güzel bir resim ortaya koymaktadır. Ancak genel

memnuniyetin düşük olması ve özellikle iş ya da kurumun sağlanması gereken bazı durumlardan memnun olunmaması resmin diğer yönünü de iyi değerlendirmek gerektiğini göstermektedir. Çünkü çalışanların bu tür memnuniyetsizlikleri yaşama yönelik hislerini de olumsuz etkilemektedir.

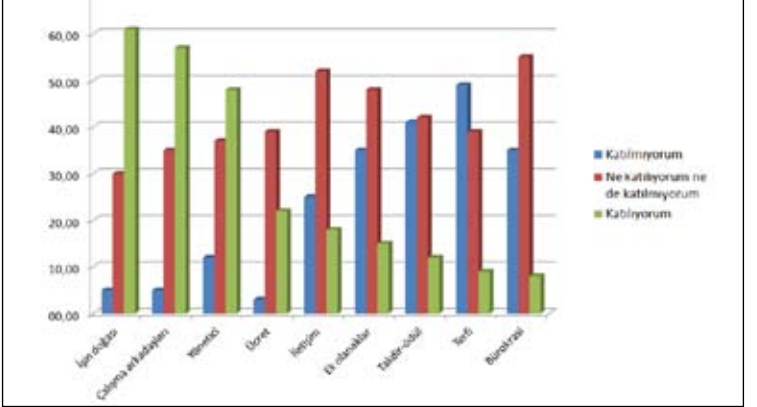
Anket sonuçlarının genelinde

çekimser cevapların fazla olması dikkat edilmesi gereken bir diğer noktadır. Bu cevabı verenler gerçekten kararsız oldukları için böyle cevaplamış olabilecekleri gibi gerçek fikirlerini göstermemek için de bu cevabı vermiş olabilirler. Buna bağlı olarak çekimser cevapların yorumu yapılırken durumun iki yönünü de değerlendirmek faydalı olacaktır.

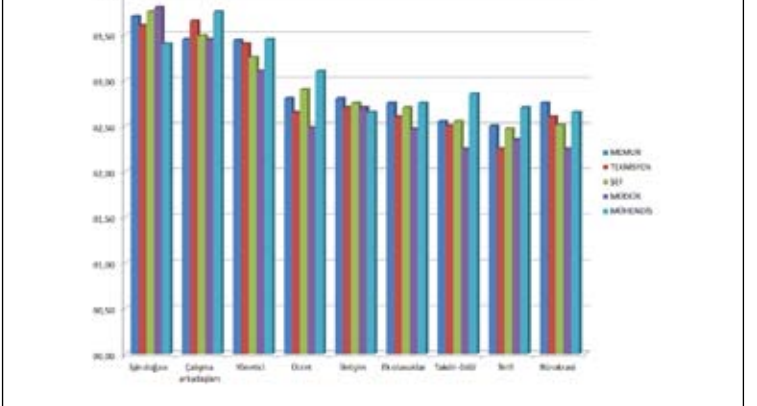
Şekil 15. Yöneticiden memnuniyet



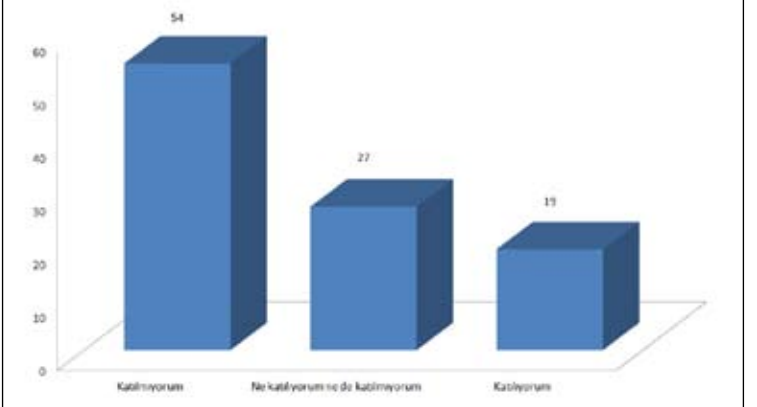
Şekil 16. Memnuniyet kategorileri



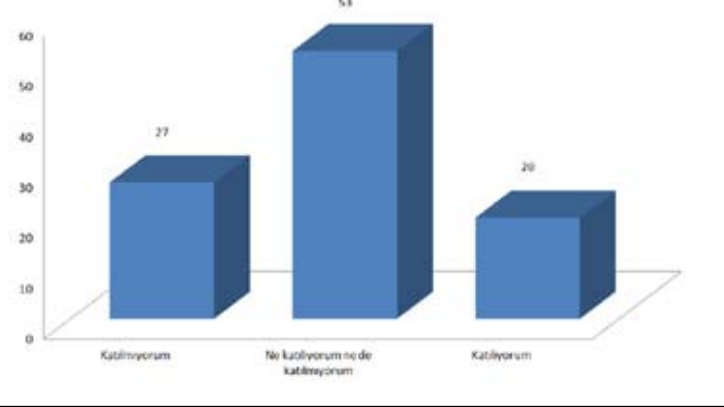
Şekil 17. Pozisyonlara göre memnuniyet



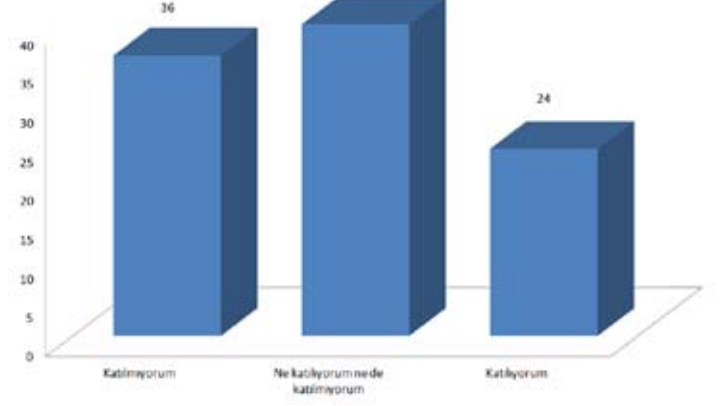
Şekil 18. Yaşam doyumu



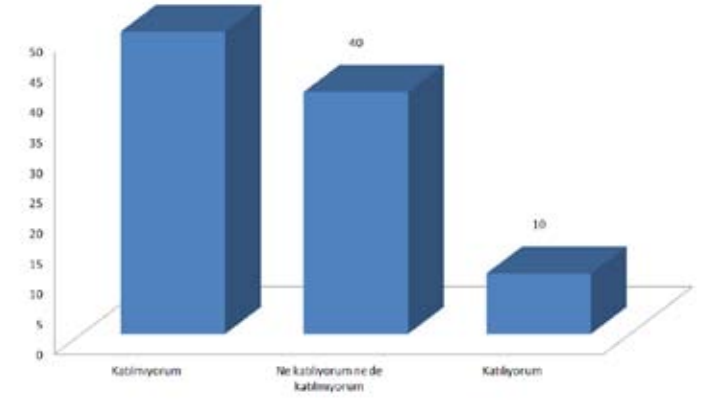
Şekil 12. İletişimden memnuniyet



Şekil 13. Ücretten memnuniyet



Şekil 14. Terfi olanaklarından memnuniyet



2014 yılının ilk Kurum İdari Kurulu toplantısı yapıldı

TCDD 2014 yılı birinci KİK toplantısı yapıldı. 2014 yılının birinci Kurum İdari Kurulu (KİK) toplantısı TCDD Genel Müdürlüğü ile Ulaştırma Çalışanları Memur Sendikası arasında 04 Haziran 2014 günü gerçekleştirildi. TCDD Genel Müdür Yardımcısı Adem Kayış başkanlığında yapılan toplantıya TCDD daire başkanları, Ulaştırma Çalışanları Memur Sendikası Genel Başkan Can Cankeşen, Genel Başkan Yardımcısı İbrahim Uslu, Ulaştırma Memur-Sen Ankara 2 No'lu Şube Başkan Yardımcısı Kenan Çalışkan katıldı. Toplantıda 63 madde görüşüldü.

Ele alınan başlıklardan bazıları şunlar...

1- 2014 – 2015 Yıllarını kapsayan 2. Dönem Toplu Sözleşme kazanımlarından personelin yararlandırılması,

2- Personelin Ücretsiz Yolculuk Belgesi ile seyahatlerinin önceki dönemlerde olduğu gibi bedelsiz olarak yapılması,

4- Bu yıl yapılan toplu sözleşmeye dayanarak, Genel Müdürlük ve bölgelere servis hakkı verilmesi,

5- TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü Sağlık ve Psikoteknik Yönergesinin değişmesi ile gözlükle çalışan personelin sağlık sebebiyle grubu düşürülmekte, yapılacak mevzuat düzenlemesiyle,



Karayolları çalışanları gibi gözlük kullanan Demiryolları çalışanlarının da grup düşürülmeden görevlerine devam edebilmesi,

11- Seminer, komisyon ve konferans gibi sosyal ve mesleki aktivitelerle sürekli aynı kişilerin gitmesinin önüne geçilerek, işyerlerinde huzursuzluk ve bilgi kısıtlılığının önlenmesi,

13- Teşekkül personeline verilen kişisel e-maillerin aktif hale getirilerek personele yapılan duyuruların elektronik olarak yapılması,

14- Marmaray'da en son yapılan radyasyon ölçümünün yüksek olması sebebiyle, personeli radyasyondan koruyucu önlemlerin artırılması,

17- 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 ve Tren Teşkil Memurlarına kauçuk tabanlı ayakkabı verilmesi,

18- Permiller KKY üzerinde YHT'nin kodu olmadığından yazılamamakta bu da personele sıkıntı yaratmaktadır. KKY'de YHT'ye KOD gösterilmesi, Görev permile-

rinin de KKY üzerinden verilmesi,

20- Optimizasyon çalışmaları nedeniyle memur unvanlı kadrolar iptal edildiğinden; Gar, Depo, Trafik Koor. Müdürlüğü, Yol Bakım Onarım Müdürlüklerinde personelin yazışma, tahakkuk, puantaj, denetim ve koordinasyon gibi idari işlerini yapacak personel olmadığından meydana gelen aksaklıkların giderilmesi için norm kadroların tekrar gözden geçirilerek, mağduriyetlerin giderilmesi,

23- Zorunlu Fazla Mesai ve ikili nöbet sisteminin Genel Emirle ortadan kaldırılarak, işlerin yürütmesi için yanlış tespit edilen Norm kadroların yeniden tespit edilerek personelin insanca çalışmaya ve insanca yaşamaya uygun şekilde mesai yapmadan izinlerini muntazam kullanacak şekilde düzenlemelerin yapılması.

25- İşyerlerinin kadrolarının, yetkili Sendika ile ortak hareket edilerek daha gerçekçi biçimde tespit edilmesi,

28- Teşekkülümüzde daha önce sınav açılmayan (Tesisler Şefi, Şube Müdür Yrd., Şube Müdürlüğü, Büro Şefi, Memur, Sürveyan, Lojistik Şefi vb.) unvanlara yönelik sınav açılması,

29- Bitmiş veya yapımı süren hızlı tren birimleri ile Marmaray, EYS gibi kritik görevlerde çalışacak personelin daha titiz seçilerek atanması,

37- Disiplin cezalarına bir standart getirilmesi hususunda yıllardır talebimiz olmasına karşın, halen personele Bölge Disiplin Kurulları tarafından farklı cezalar verilmekte olup bu durum sebebiyle bölgelerde oluşan farklılıkların ortadan kaldırılması,

38- İkili vardiyada çalışan memur statüsündeki tüm faal personelin çalışma saatlerinin, acilen üçlü vardiyada çalışacak şekilde düzenlenerek mağduriyetlerin giderilmesi.

47- Halen Şube Şefi unvanında olup Yol Bakım Onarım Müdürlüğü bünyesinde çalışan personele herhangi bir görev verilmemesinin önüne geçilmesi,

48- Memur, Tren Teşkil Memuru ve Tren Teşkil İşçisi başta olmak üzere, personelin arasında verilen elbiselerde ciddi farklılıkların Sivil Toplum kuruluşları ile ortaklaşa yapılacak Kıyafet Yönetmeliği çalışmasıyla düzeltilmesi,

49- Daha önceki kurum idari kurulu toplantısında karara bağlanan Yol Çavuşu hazırlama (Temel) kursunda başarılı olan Yol ve Geçit Kontrol Memuru unvanlı personelin unvanlarının Hat Bakım Onarım Memuru olarak değiştirilmesi konusu tümüyle gerçekleşmesinin sağlanması,

50- Hizmet alımı yoluyla yaptırılan işlere ilişkin Kontrol/Refakat hizmetlerinde görevlendirilen yol personelinin barınma, yol ve iase gibi ihtiyaçlarının giderilebilmesi 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.)

51- Trenlerde görevli sözleşmeli personele kumanya verilmesi yönetmeliğine uygun olmasına rağmen Çekici Oto, Yol İş Makinelerinde görevli sözleşmeli yol personeline kumanya verilmemesi konusunda gerekli çalışmaların yapılması,

52- Yol Bakım Onarım Müdürlüklerine yaptıkları turne karşılığında Harcırah Tüzüğü'ne göre maaşının yüzde 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 Kilometre'den sonrasının tazminatını alamamaktadırlar. TCDD Yönetim Kurulu bu tazminatların artırılmasına yetkili olduğundan makinistlerde olduğu gibi asgari harcırah tutarının üzerinde bir ödeme yapılması hususunda gerekli kararın alınması...

Uzaktan yol eğitimi için karar YÖK'te

Erzincan Üniversitesi Refahiye Meslek Yüksek Okulu Müdürü Yrd. Doç. Dr. Sebahattin Karanlık, okulda iki yıldır açık bulunan Raylı Sistemler İşletme Uzaktan Öğretim Bölümü'ne eklemek istedikleri "yol bölümü" için Yüksek Öğrenim Kurumu'na (YÖK) verilecek 100 sayfalık bir rapor hazırladıklarını söyledi. Hazırlanan raporun, YÖK'ün talebi doğrultusunda Ağustos ayının ortasında teslim edileceğini dile getiren Yrd.Doç.Dr. Karanlık, şu bilgiyi verdi:

"Uzaktan öğretim programıyla ilgili olarak YÖK bize dosyayı Ağustos ayında teslim etmemizi söylemişti. Biz de ayrıntılı dosyamızı hazırladık. Eğer program için onay verilirse Eylül ayında bize bilgi verilecek ve hemen ek yerleştirme

yapılacak."

Konuyla ilgili gelişmelerin okulun internet sitesi www.erkincan.edu.tr adresinden izlenebileceğini dile getiren Yrd. Doç. Dr. Sebahattin Karanlık, bu sene Raylı Sistemler İşletme Bölümü için kontenjan sayısının da 100'e çıkarıldığını müjdeledi.

Okulda açılması planlanan

Yol Programı'nın Devlet Demiryolları'nda çalışan ve meslekte yükselme sınavlarında kıdem yükseltmeyi hedefleyen personel tarafından beklendiğini belirten YOLDER Başkanı Özden Polat, programı açıldığı zaman YOLDER'in eğitimli ve akreditasyonu olan demiryolcu üyeleriyle destek vermek istediğini belirtti.





Yaz geldi, pozlar çoğaldı

YOLDER Yönetim Kurulu Başkanı Özden Polat, dernek sekreteri Meltem Ünal, basın danışmanları Saadet ve Hüseyin Erciyas ile birlikte Manisa ve Balıkesir'de yol personeli ziyaret etti.

Manisa'da 312 ve 361 Yol Bakım Onarım Şefliği'yle görüşen Polat, Yol Bakım Onarım Şefi Şakir Kaya ile Manisa İstasyon sahasında 13 nolu makastaki buraj çalışmasını izledi. Yaz sezonu nedeniyle poz çalışmalarının yoğunlaşacağını belirten Şakir

Kaya, pozda zaman zaman 60 dereceyi aşan ray sıcaklığında çalışıldığını belirtti.

Daha sonra poz tamir vagonunda görevli Mehmet Taşçı ile görüşen Özden Polat, "Mehmet Usta yıllardır demiryollarına emek veren adeta bir ilk yardım görevlisi. İşinde böylesine uzman ve çalışkan insanlar olması demiryollarının da bir kazancı. 3. Bölge'nin yol iş makinaları bugün iyi durumda ise kendisinin katkısı çok büyüktür" dedi.

34 yıldan bu yana demiryolla-



rında çalıştığını anlatan Taşçı da yol personeliyle gece gündüz çalıştıklarını ve rayın yükünün yol personeline olduğunu dile getirdi. "İşleyen demir ışıldar" sözü boşuna söylenmemiş diyen Mehmet Usta, tamir vagonunun her an işe çıkacakmış gibi acil durumlara hazırlıklı olması gerek-

tiğini söyledi.

Yeni poz başlıyor

Yaz nedeniyle yolda işlerin arttığını anlatan Şakir Kaya ise, 3. Bölge'de yaz döneminde Balıkesir-Savaştepe arasında eleme çalışması yaptıklarını söyledi. Uşak'ta da kısa bir süre sonra poz çalış-

masının başlayacağını belirtti. Manisa-Bandırma arasındaki istasyon yollarını uzatma işinin ise sürdüğünü anlatan Şakir Kaya, bu sayede daha uzun trenler yapılabileceğini belirtti. Özden Polat, ziyaretlerin ardından şeflikte görevli YOLDER üyelerine derneğin flamasını armağan etti.



Poz vagonu yol personeli için hayati önem taşıyan bir araç. Mehmet Taşçı, bu hayati vagonu, her an bir sorun çıkacakmış gibi hazır tutan ve titizliğiyle bilinen bir emektar demiryolcu. Yolcuların deyişiyle "Pire Memet", adeta herkesin acil durumda başvurduğu bir ilk yardım personeli...



Özden Polat, Manisa ziyaretinde YOLDER üyesi Şakir Kaya'ya derneğin flamasını armağan etti.



Özden Polat, Manisa ziyaretinde YOLDER üyesi Mustafa Güler'e derneğin flamasını armağan etti.



Özden Polat, Manisa ziyaretinde YOLDER üyesi Aydın Ulaş'a derneğin flamasını armağan etti.

Liyakat hangi istasyonda kaldı?



YOLDER Yönetim Kurulu Başkanı Özden Polat, Balıkesir'de, sınavlar sonrası görev yeri değişen İsmail Karakoç'la bir süre sohbet etti. İsmail Karakoç'un anlattıkları, iki yıldan bu yana çözüm bekleyen bir sorunun hala gündemde olduğunu bir kere daha hatırlattı.

Karaman "Mağduriyet yaşatmayacağız" demişti

Gazete YOLDER'ın Mayıs 2012'de yayımlanan ikinci sayısında yer alan röportajda TCDD Genel Müdürü Süleyman Karaman'ın söylediklerini hatırladık. Karaman, "Yol Bakım Onarım Müdürü" kadrosuna, "Yol Şube Şefi", "Yol Şube Şef Yardımcısı" ve "Yol Kısım Şefi" unvanında görev yapanlardan, görevde yükselme sınavı sonucuna göre atama yapacaklarını belirtmiş, "Görevde yükselme sınavı sonunda, Yol Bakım Onarım Müdürü olamayanların, ücret ve mevcut unvanları korunarak, ekonomik ve sosyal anlamda herhangi bir mağduriyet yaşamalarının önüne geçeceğiz" demişti.

Elinizde tuttuğunuz Gazete YOLDER'ın altıncı sayfasında yayımlanan Kurum İdare Kurulu toplantısı haberinde de göreceğiniz gibi bir türlü çözülmemeyen bu sorun halen gündemde. Konu, "Halen Şube Şefi unvanında olup Yol Bakım Onarım Müdürlüğü bünyesinde çalışan personele herhangi bir görev verilmemesinin önüne geçilmesi" cümlesiyle kurul gündeminin 47. maddesinde yerini koruyor.

Devlet Demiryolları'nda çalışmaya 1977'de, İskenderunda yol sürveyanı olarak başlayan İsmail Karakoç, önce Zonguldak'ta 13 yıl kısım şefliği yapmış. Ardından Kırıkkale'de iki, Sivas'ta bir, Balıkesir'de 17 yıl şube şefliği yapmış. Kurumda 37 yıldan bu yana çalışan, babadan demiryolcu İsmail Karakoç, görevde yükselme sınavları sonrası oluşan durumdan mağdur olduğunu ve üzüntü duyduğunu söyledi.

Karakoç, görevde yükselme sınavına bölgedeki yoğun işleri nedeniyle giremediğini, bu nedenle Yol Bakım Onarım Müdürlüğü görevinden, şube şefliği görevine verildiğini anlattı.

Atıl durumda kalmak üzücü

İsmail Karakoç, duygularını şu sözlerle dile getirdi:

"37 yıllık demiryolcu olarak idarenin vefasız davrandığını düşünüyorum. Bizler hayata demiryollarında başlayan, demiryolları için düşünen, demiryolları için gece gündüz çalışan, özel yaşamımızı dahi gözdardı ederek yıllardır raya ve

yola emek veren insanlarız. Çok ciddi bir iş tecrübemiz var. Benim bulunduğum bölgede yol son derece yoğun ve sıkıntının eksik olmadığı bir yol. Bizim



sınavlara teorik olarak çalışmayaacağımız o kadar açık ki... Kaldı ki ben sınava bile giremedim. Bizim bilgi ve birikimimizin sınavla denenmesi çok çelişkili bir durum.

Demiryolları zaten bize yolları emanet etmiş, tam 37 yıldan bu yana problem çözme konusunda uzman olmuşuz. Ben şimdi bu bilgi ve tecrübemle atıl

durumda bekliyorum. En verimli dönemimizde böyle atıl bırakılmak gerçekten çok can sıkıcı ve üzücü."

Yol Bakım Onarım Müdürlüğü'ne atanan arkadaşının da son derece deneyimli bir demiryolcu olduğunu ve görevinden ötürü kendisini kutladığını anlatan Karakoç, kendisi gibi atıl durumda kalan yol personelinin ise kurum tarafından bir an önce aktif bir görevle değerlendirilmesini diledi.

YOLDER Yönetim Kurulu Başkanı Özden Polat da İsmail Karakoç'un kuruma uzun yıllar emek veren, birlikte çalıştıkları, yol servisinin değerli bir çalışanı olduğunu belirtti.

Polat, "Sizin konumuzda olan birçok arkadaşımız var. İdareye dernek olarak da bu durumu aktardık. İdarenin yeni döneme ilişkin planlama yaparken tabandan gelen kadrosunu düşünmediğini görmek üzücü. Umarım taleplerimiz dikkate alınır ve iş tecrübemizden kurum yararlanmaya devam eder. Çünkü sizler işe olan sadakatınızla, disipliniz ve veriminizle işe yeni gelen arkadaşlarımıza rol model olan insanlarsınız" dedi.

Eleme çalışması başlıyor

Özden Polat'ın Manisa'dan sonraki durağı 36 YBOM oldu. Polat Balıkesir'de Yol Bakım Onarım Müdürü Muzaffer Işık'ın yanı sıra Yol Şube Şefi İsmail Karakoç, Şube Şef Yardımcısı Niyazi Günaydın, Yol Sürveyanı Yakup Yakupoğlu ve Mühendis Sinan Merçül ile görüş-tü. Muzaffer Işık, bölgenin oldukça yoğun olduğunu anlatarak, yaz nedeniyle yol bakım onarım çalışmalarının yoğunlaşacağını dile getirdi. Polat, 36 YBOM'den sonra müdürlüğün hemen karşısında yer alan 7. Bölge personeliyle de görüş-tü.

YOLDER üyesi Sezgin Sevinç

ve TDKM Sami Güçlü'yu iş yerinde ziyaret eden Polat, çalışmalarla ilgili görüş alış verişinde bulundu. Sezgin Sevinç, Dursunbey-Gazelli Dere İstasyonu arasında müteahhit firma tarafından üst yapı pozu çalışması başladığını söyledi. Sevinç, Eskişehir - Balıkesir arasında, Tavşanlı - Balıköy mevkiinde ise tünellerde kodu düşürecek eleme çalışması yapılacağını, bu çalışmanın yaklaşık iki - üç ay süreceğini belirtti. Sezgin Sevinç, yanı sıra eleme çalışmalarında yaşanan yol kaçmalarının ise sıkıntı yarattığına değindi. Özden Polat, zorlu koşullarda çalışmalarını yürüten tüm çalışma arkadaşlarına kolaylıklar diledi.



Özden Polat, Balıkesir YBOM Muzaffer Işık'a derneğin flamasını armağan etti.



Özden Polat ve Meltem Ünal, Yakup Yakupoğlu'na derneğin flamasını armağan etti.



Özden Polat, Tahir Solak'a derneğin flamasını armağan etti.



Özden Polat, Fikret Alur'a derneğin flamasını armağan etti.



Özden Polat, Niyazi Günaydın'a derneğin flamasını armağan etti.



Özden Polat, Sinan Merçül'e derneğin flamasını armağan etti.



**YOLDER
Ankara'da**

Yol Orta Kademe Teknik Elemanları Hazırlama Kursu'na katılan sürveyanların eğitimleri sürüyor

Behiç Bey yerleşkesine ziyaret

YOLDER Yönetim Kurulu Başkanı Özden Polat, Ankara'da Yol Orta Kademe Teknik Elemanları Hazırlama Kursu'ndaki YOLDER üyeleriyle kaldıkları Ankara Öğretmenevi'nde bir araya geldi. Öğretmenevi'nde Türkiye'nin dört bir yanından gelen sürveyanlarla sohbet eden Polat, yeni düzenlemeler, yoldaki çalışmalar ve personelin sıkıntıları konusunda YOLDER üyelerinden bilgi aldı, YOLDER'in çalışmalarına ilişkin bilgi verdi.

Polat, kursiyerleri Behiç Bey Yerleşkesi'nde eğitim aldıkları sınıflarında da ziyaret etti. Eğitim ve Öğretim Dairesi Başkanlığı'nca düzenlenen Yol Orta Kademe Teknik Elemanları Hazırlama Kursu'na katılan YOLDER üyeleri sıkıntı yaşadıkları konuları Polat'a aktardı.

Ziyarete Polat yol çalışanlarıyla, ekip şefliği-tren şefliği konusu,yol sürveyanlarının durumu, Hat Bakım Onarım El kitabında yer alan görev tanımları, görev tanımlamasının sağlayacağı faydalar, kilometre tazminatı konusu, kurumun gönderdiği giysilerin zamanında gelmemesi gelenlerin çalışan personelin bedene uymamasına ilişkin dile getirilen sorunları konuştu.

İşi başaran kişi sürveyandır

Yol sürveyanlığının aslında zevkli bir iş olduğunu belirten Özden Polat, "Siz bir sınavı aşmış buraya geldiniz.Yolculuğun en güzel yönü sürveyanlık. Çünkü bir iş ortaya koyuyorsun, önceki halini bildiğin için yaptığın işten zevk alırsın sürveyanlıkta. İşi yapmak tatmin aracıysa sürveyanlıktan



iyisi yok, çünkü işi başaran kişi sürveyandır" dedi.

Kimi zaman dile getirilen ekip şefliği kavramı diye bir ünvan olmadığını belirten Özden Polat, "Ekip şefi gittiği pozda görevlendirildiyse sadece orada o ünvanı alır" dedi.

YOLDER'e her kanaldan ulaşabilirsiniz

Eğitime katılan üyelerden birisinin YOLDER'in gerçekleştirdiği etkinliklerden haberdar olmadığı şikayetini dile getirmesi üzerine de Özden Polat şu bilgileri verdi: "Arkadaşlar bizim internette bir web sitemiz var, sosyal medyada Facebook'ta çok aktif kullanılan bir sayfamız var. Çalışma arkadaşımız Meltem Ünal Hanım sizleri belirli aralıklarla arayarak bilgilendiriyor, bir sıkıntınız olup olmadığını soruyor. Ayrıca en önemlisi



Ankara Öğretmenevi Bahçesi'nde eğitime gelen yol personeliyle bir araya gelen Özden Polat, geç saatlere kadar sohbet ederek üyelerin görüş ve önerilerini dinledi.

de üç ayda bir yayımlanan bir gazetemiz var.

Gazete YOLDERİZ'in ulaşmadığı bir üyemiz yok. En azından biz sorduğumuzda hiç kimse bize gazete gelmiyor demiyor. Bu yönde bir şikayetiniz varsa da lütfen bize iletin. Ayrıca biliyorsunuz cep telefonlarımız 24 saat açık, bize ulaşamamak gibi bir durum söz konusu olamaz. Ben etkinliklerden haberdar olmama gibi bir şikayeti doğru bulmuyorum."

Şikayetler, sorunlara çözümler

Özden Polat, ziyarette YOLDER'in avukatının yaşadığı sorunda kendisine yardımcı olmadığını anlatan ve bu yüzden dernekten ayrıldığını dile getiren bir yol personeline de söz verdi. Derneğe ast ve üst ilişkisi içinde bulunan üvrandaki yol personelinin üye olmasını doğru bulmadığını dile getiren üye, "Ben de üyeyim müdürüm de üye. Benim şikayetim müdürümden olursa dernek

değerli arkadaşlar. Hiç kimseye 'Bizim avukatımız var, her üyenin sorununu çözer' demedik hiçbir zaman, 'Hukuk danışmanımız yol gösterecektir' diye konuştuk. Durum bundan ibaret. Derneğimizin koşulları yönetimi son derece şeffaf. Çalışmalarımızdan memnun olmayan arkadaşlarımızla da uzlaşmak birlikte olmak dileğimiz. Ancak koşullarımız ortada..."

Hat Bakım Onarım El Kitabı'na dikkat

Eğitime gelen yol personeline Hat Bakım Onarım El Kitabı'nın öneminden de söz eden Özden Polat, "Bu kitap bize bakım ve onarımda homojenlik sağlayacak, her işe bir standart gelecek. Maliyetler düşerek kalite de yükselecek" dedi. Temel düşünce olarak bir noktaya gelindiğini anlatan Polat, "Bu kitabı kullanırsak hepimiz demiryolculuğu daha iyi yapacağız. Kitabı mutlaka inceleyin arkadaşlar. Bu kitapta bizim de emeğimiz var. Amaç işimizi daha iyi hale getirmek. Esas olan işi doğru yapmak, mesleğin gerektirdiği normlara sahip, daha donanımlı insanlar olmak. Yarın Devlet Demiryollarından ayrıldığımızda ve serbestleştirmenin gereği iyice hareketlenecek olan taşımacılık işinde yer aldığınızda aranızdan 'Bu adam liyakatli, bilgili, standartları işini bilen bir adam' dedirtmek. İşimizde iyi olmak birinci önceliğimiz olmalıdır" diye konuştu.



Yolder Yönetim Kurulu Başkanı Polat, Behiç Bey Yerleşkesi'nde eğitim alan yol personeliyle sınıfta buluşarak sorunları dinledi, üyelerle sorunlara ilişkin çözüm önerilerini tartıştı.

Yollar bizi anlatır, alinterimizi...

Serdar Ekmekçi

Tanır mısın yolun çalışanlarını, bilir misin emeğin ne demek olduğunu? Burajı yapılan traverslerin altına çakılan kazma dişlerini gördün mü? Ya parlayan cebire anahtar ağını ya raya damlayan alinterini? Sabahın mukim saatinde on kilometrelik yolu arkadan itelenerek iki tonluk vagonette giden çilenin ne demek olduğunu hissettin mi hiç?

Ekmeğini cebinde taşıyan işçinin acıktığında ucundan koparak ansızın yediğini gördün mü? Yolun düşüklüğüne bakan çavuşun bir cetvele bakar gibi bakışındaki dürüstlüğü anlayabilir misin?

Kırk derece soğukluğa ve yabani hayvanlarla mücadeleyle inat yirmi kilometrelik yolu livreye göre yürüten, dizlerinin bağı çözülen, elinde cebire anahtarı ve bayrak taşıyan yol bekçilerine rastladın mı hiç? Çalışanla bütünleşen şeflerin birimler içindeki anlaşılama duygusunun yarattığı stresi yaşadın mı?

Bir töre gibi ananeye dönüşmüş yol çalışanlarının kaderi gibi lanse edilen dogma davranış bozukluğunun yarattığı tabakalaşma içindeki tavırların subjektifliğini kavrayabilir misin?

Hayır, kavrayamazsın! Neden, çünkü sen ekartman açıklığının içinden hala çıkamadsın da ondan...

Birimler içinde kendini ifade etmekte bile zorlanıyorsun. Poz çalışmaları sanki senin olmazsa olmaz görevlerindendir; hele vekaletler evdeşlerinle olan bağlılığını koparır ve seni yalnızlığa hapseder. Çocuklarıyla ilgilenme fırsatını bile bulamazsın gerçi onlar alışmışlardır, senin bu görev gereği yalnızlığına.

Gece yarısı çalan telefon sesleri stresin başka bir adı drayın habercisidir. Kalkarsın gece yarısı, koşarsın dışarı kimsecikler yok ortada. Sarılırsın telefona, gecenin bu geç saatinde. Drayı kaldırmak ayrı bir sorun, gece yarısı çalışmanı çağırmak apayrı bir sorun olur senin için. Halinden anlamayan sadece treni göndermekle meşgul olanların bakışlarındaki ifade "Drayı kaldırmadın mı?" der gibi bön bön bakarlar.

Yarmadan düşen taşlar makinistler için çok büyük bir olaymış gibi hemen etrafa lanse edilir. Sen ise onun telaşından çok, yolun bütün kahırla ilgilenirsin.

Yol sana seslenir, sen onunla konuşur gibi bakarsın.

Dağbaşlarında çiseleyen yağmurda yolda koşarken işçi çadırında yakılan sobada kendini ısıtırsın. Raylar durur yol kenarında, çamura inat, kırılan traversler değiştirilir işçi gücüyle.

Bir mezarı kazar gibi açılır travers başları, sökülür blonları traverslerin sonra iki kişi yardımıyla yerine koyulur. "Tebdil" denilir adına değiştirilen traverslere. Gün öğleyi bulmuştur burajı kalmıştır yolun. El ile buraj makinaya benzemez, kazma vurulurken yola bir yandan da alnında biriken ter damlacıklarını silmekle meşgulsundur. Görmeliler terliyken buraj nasıl yapılır.

Sırtımızda taşırız tekerleği hesabıyla vuruntuya mahal vermek için boş kalmaz travers altları. Sırayla değişilir buraj yapmak için. Kimi blonları sıkırmakla meşguldür, kimi arızaları kontrol etmekle, kimileri de türkü söyleyerek çalışmaktadır.

Çalışmak onlar için zaferde galip gelmekle özdeşleşmiştir. Vicdanın sesini dinleyerek yorulmak onlara büyük bir haz vermektedir. Bir şube şefinin dahi eline kürek alarak yardım ettiğini görmek gerçekten kayda değer bir davranıştır.

Yol hepimizindir anlayışıyla katmak istersin emeğini yola, yol bizi anlatır. Çünkü yolcu olmanın hesabıyla alinterimiz damlamaktadır yola. İster müdür olalım, ister şube şefi, istersen yol bekçisi veya yol işçisi gayrisi yoktur, yol hepimizin yolcuyuz sonunda. Yol bizi anlatır, alnımızdaki ter damlacıklarını...

Sorunları iletin ki, çözebilelim

3. Bölge'nin temsilcileri YOLDER'de



YOLDER 3. Bölge temsilcileri, derneğin genel merkezinde bir araya gelerek sıkıntı ve sorunları YOLDER Yönetim Kurulu Başkanı Özden Polat'a aktardı.

Toplantıya Özden Polat, Ferhat Demirci, Engin Gür ve Hasan Soysal katıldı.

Sürveyan olamamanın sıkıntısı

Yola uzun yıllar emek vermiş yol çavuşlarının sürveyan olamamasının sıkıntı yarattığını dile getiren Engin Gür, bu durumdaki arkadaşlarının durumlarıyla ilgili bilgi edinmek istediklerini söyledi. Gür, Susurluk-Bandırma bölgesinde çalışan personelin kıyafetler konusunda yaşadığı sıkıntıyı da dile getirdi. Kıyafetlerin zamanında gelmediğini, gelenlerin bedenlerinin uymadığını kaydetti.

Beden numaraları güncellenmeli

Ferhat Demirci de giysilerin hava koşullarıyla uymadığını, bölge bölge bu durumun idareye bildirilebileceğini ve bu soruna acil çözüm bulunması gerektiğini vurguladı.

Demirci, "İdareye bildirilen beden numaralarının da güncellenmesi gerek. Kıyafetler teslim alırken sorunlar yaşanıyor, üzerimize uymuyor. Bir de ayakkabıların bağcıklı olması kimi zaman tehlike yaratabiliyor. Çelik burunlu ayakkabıların da daha uzun boyunlu olmasıyla bilek yaralanmalarının önüne geçilebilir" dedi.

Kıyafetler sentetik

Hasan Soysal, kıyafetlerin sentetik malzemeden olmasının kullanım sıkıntısı yarattığına değindi.



Şartnameler daha detaylı olmalı

Toplantıda dile getirilen konulardan bir diğeri de müteahhitte yapılan çalışmalarda, çalışma saatlerindeki düzensizlik oldu.

Şartnamelerde çalışma saatlerinin detaylı olarak yer almadığı, yol personelinin müteahhitte kurulan ilişkilerde olumsuz diyaloglar yaşanabildiği dile getirildi.

İZBAN'a ücretsiz binmek istiyoruz

Geçici görevlendirmelerde sıkıntı yaşandığını, sürveyan servis kartlarının bölge bazında olması taleplerini, ek ödemelerin tabandan yapılıyor olmasının yarattığı sıkıntıları dile getirdi.

Hasan Soysal ise yol personelinin İZBAN'a binişlerde sıkıntı yaşadığını, Kentkart'ın yüklenmemesi nedeniyle işe giderken metroda kart basmak zorunda kaldıklarını, İZBAN'dan ücretsiz yararlanmak istediklerini aktardı.

Tüm merkezdeki çavuşların yola gidiş gelişlerde araç sıkıntısı yaşadıklarını da ileten Soysal, müteahhitte yapılan işlerde kont-

rol mekanizmalarının da çalıştırılması gerektiğini söyledi.

Tren geliyor uyarı sistemi acilen yaşama geçmeli

"Tren geliyor" uyarı sisteminin bir an önce yaşama geçirilmesi gerekiyor" diyen Hasan Soysal, Yol Bakım Onarım konseptinin de gözden geçirilmesi gerektiğini vurguladı.

Ferhat Demirci ise kendi bölgelerinde tren şefliği yapan çavuşların ulaşım sorunundan söz etti. Mobil araçların alınmasının iyi olduğunu dile getiren Demirci, servis sorununa bir türlü çözüm getiremediğini anlattı.

Alınan geçici personelin çok ciddi sağlık sorunları olduğunu da vurgulayan Demirci, bu personelin tehlikeli bir iş olan yol işi yerine daha farklı bölümlerde çalıştırılması gerektiğini yoksa iş kazaları konusunda sıkıntı yaşanabileceğini belirtti.

Temsilciler sorunları ileten arkadaşlarımız

YOLDER Başkanı Özden Polat, temsilcilerin dile getirdiği sorunları çözmek için yapılan çalışmaları anlattı. Toplantıda söz konusu edilen bazı kişisel sorunları da karşılıklı görüşme yoluyla ilgili birimlere ileterek çözmeye çalışacaklarını söyledi.

Polat, "Temsilcilerimiz üyelelimizin yaşadığı sorunları bize ileten kişiler. Bizim de kendi içimizde temsilcilik mekanizmamızı daha fazla harekete geçirmemiz gerekiyor. Haberimiz olmazsa sorunların çözümü için geç kalırız ki, bunu da dernek olarak hiç istemeyiz" dedi.

Akın Kauçuk'tan yüzde 100 yerli üretim



1974 yılında Dursun Akın tarafından Balıkesir Gönen'de kurulan Akın Kauçuk Ltd.Şti. pratik, ekonomik ve aksaksız çözümler üreten bir firma olarak biliniyor. Yüzde yüz yerli üretim yapan firma üretim sırasında atıl durumdaki organik ürünleri kullanıyor ve kimyasal bir ürünün atık malzemesi olan polietileni değerlendirilmiş oluyor. Kauçuktan kompozit üretimini gerçekleştiren ilk yerli firma olan Akın Kauçuk, Ar-Ge çalışmaları sonucu kendi patentli ürünlerini üretiyor. Firma kauçuk plakaların yanı sıra plastik plakalar da üretiyor. Firmanın 5 bin metrekarelik üretim alanında 45 kişi çalışıyor. Firma Libya, Irak, İran, Rusya ve KKTC'ne ihracat da yapıyor. Firmanın demiryollarının yanı sıra metro hatları için de üretimi bulunuyor.

Firma aynı zamanda mobilya

sektörüne polimer çita, inşaat sektörüne beton kalıp ekipmanları, beton kilitli parke taş sektörüne çeşitli ebatlarda baskı ve taşıma paleti, TCDD demiryollarına kompozit hemzemin geçit kaplamaları imalatı ve uygulaması hizmeti veriyor.

Kompozit nedir?

Kompozitin ana faz malzemesi polietilen. Aşınma dayanımı ve fiziksel mukavemet için içerine kimyasal ve organik malzemeler katılıyor. Kompozit malzemelerin yüksek ve homojen bir kaliteyi garanti edebilmesi ve üretim maliyetlerinin kabul edilebilir düzeyde tutulabilmesi için yüksek teknolojiye dayalı bir işlemin uygulanması gerekiyor.

Hafif, dayanıklı malzeme

Kompozit malzemeler, hafiftir.

Genleşme katsayıları nispeten düşük olup sert, sağlam bir yapı ve büyük bir boyut kararlılığı gösterir. Çekme, basma, darbe, yorulma dayanımları çok yüksektir. Kompozitler birçok kimyasal maddele, bu arada asitler, alkaliler, çözücüler ve açık hava şartlarına karşı son derece direnç gösterirler. Kompozitlerin ısı dayanımı sıradan plastiklere göre yüksektir. Elektriksel iletkenliği yoktur.

Hemzemin geçitte kullanımı

Termoplastikler grubundan olan kompozit malzeme levhalar halinde üretilmekte olup kalıcı şekilleri projeye göre düzenlenmekte ve katlı yapılar halinde hemzemin geçit kaplaması haline getirilmektedir. Kompozit paneller geri dönüşümlü plastik ve dolgu malzemesinden yapılmış olup uygunluğu testlere tabi tutulmuş ve onaylanmış patentli bir üründür.

8.5 milyon tekrardan sonra test numunesi incelenmiş, boyutları kontrol edilmiş ve test sonunda kalıcı bir deformasyonun (plastik deformasyon) olmadığı sonucuna varılmıştır. Diğer bir deyişle 10 yıl boyunca günde 2 bin 328 ağır taşıtın geçtiği kesimde herhangi bir kalıcı deformasyona rastlanmamıştır.

Bakım esnasında kaplamayı sökmek için özel ekipmanlar gerekmez. İç paneller ve dış paneller olmak üzere boyutlandırılmıştır.

İç paneller S49 Ray tipinde 3 (üç) UIC 60 Ray tipinde dört kat olarak imal edilmiş ve sistemleştirilmiştir. Dış paneller ise S49 ve UIC60 Ray tipinde üç kat olarak imal edilmiş ve sistemleştirilmiştir.

Kompozit Paneller yağmur, kar, güneş, yağ, asit v.s.'den etkilenmez. Tasarımları, demiryolu ve raylı sistemlerdeki bağlantıları muhafaza edilecek ve kolayca ula-



Önce



Sonra

Nurlupınar-Manisa 66+905

şılabilir şekilde yapılmıştır. Yapısal katmanlar özel civatalar ile bağlanmış olup, özellikle üst katman yoğun ve ağır tonajlı araç geçişlerinin yaratacağı aşınma etkisine karşı mukavim imal edilmiştir.

Yüksek ve düşük sıcaklık değerlerine karşı dayanıklıdır. (- 50 / +85). K tipi ve HM tip Travers bağlantılarına ve UIC60 ile S49 ray tiplerine uygun üretimleri yapılmaktadır. Özel şekilli yapısından dolayı travers ve ray içine tam temasla oturarak çok yüklerle karşı dayanıklıdır. Siyah katman elastik yapısı ile direnç katmanlarından farklı olarak kaplama üzerine gelen çok yükleri emerek diğer katmanların zarar görmesini engeller. Aynı katman ray içinde olduğu gibi ray dışında da mevcuttur.

Katmanlı yapısından dolayı zamanla aşınan üst kısım kolayca değiştirilerek ürün ömrü uzatılır.

Plastik malzemenin doğası gereği yalıtıcıdır. Yalıtkan özelliğinden dolayı, ray devresi ile çalışan sistemlerde (sinyalizasyon'lu hat'lar, otomatik bariyer v.s.) kısa devre olaylarına sebebiyet vermez.

Kompozit paneller şekil ve kalınlık bakımından S49 ve UIC

60 ray tiplerine göre farklılık gösterir. Üst panel üzerinde bulunan desenli doku kaymayı önleyecek şekilde imal edilmiştir.

Hızlı kurulumu uygun yapısal şekli sayesinde demiryolu ve karayolu trafiğini aksatmadan en kısa sürede kurulumu tamamlanır.

Hızlı montaj ve demontaj kompozit kaplamanın en önemli avantajlarındandır. Katmanlar montaj esnasında sıra ile uygulandığından ağır iş gücü ve ilave ekipmanlar gerektirmez. Demontaj ve bakımın ardından montaj hızlı bir şekilde gerçekleştirilir.

Parçalı yapısından dolayı geçit içerisinde suyu hapsedmez.

Kompozit kaplama yapılan geçitlerde muayene, tamir ve bakım yapılması sırasında sistemin sökülmesi ve tekrar montajı oldukça rahattır.

Katlı levhalar halinde üretilmesinden dolayı dar virajlı dönüş güzergahlarında özel ölçüler alınarak kaplama yapılabilir. Kompozit Hemzemin geçit kaplamalarının garanti süresi şirketimizce 5 yıl olarak taahhüt edilmektedir. (Üniversite raporları ise malzemenin plastik deformasyona 10 yıl boyunca uğramayacağı yönündedir.)



Önce



Sonra

Akhisar-Organiza Sanayi bölgesi 109 + 650



Demiryolcu raylardan uzak kalamaz

Babadan demiryolcu Erol Yılmaz, demiryollarının dünü ve bugününü en iyi karşılaştıracak emektar demiryolculardan. Yaşamının 36 yılını vermiş demiryollarına.

Demiryolculuğa 1960 yılında yol servisinde kontrolör olarak başlayan, bugün Karşıyaka'daki Demiryolu Emeklileri Derneği Başkanı olan Erol Yılmaz'la derneğin lokalinde bir araya geliyoruz.

Karşıyaka İstasyonu'nun müze olmasını biz de isteriz

Lokal, İzmir'in en eski istasyonlarından biri olan tarihi Karşıyaka Tren İstasyonu'nun bahçesinde yer alıyor. Kısa bir süre önce tarihi binada kafeterya yapılacağı söylentisiyle; üstelik de anıtlar yüksek kurulundan onay gelmeden bir gecede yıkıma girilince, binanın müze olmasını isteyen Karşıyakalılar tepki göstermiş, oldukça hareketli günler yaşanmış.

Hareketlilik Devlet Demiryolları'nın binada sadece restorasyon amaçlı çalışmaların yapılacağını, tarihi dokuya zarar vermeyeceğini açıklamasıyla şimdilik durulmuş. Bu süreçte uzun yıllar lokalin parçası olarak kullanılan ve tarihi binanın dokusuyla uyumlayan eklentiler de yıkılmış.

Çalışmalar bittiğinde bugün 430 aktif demiryolcu üyesi bulunan lokalin daha da güzelleşeceğini söylüyor Erol Yılmaz, şu bilgileri veriyor: "Buranın müze olmasını biz de çok isteriz. Demiryolcularda öyle özel malzemeler, eşyalar, anı değeri taşıyan belgeler var ki, bunları bir demiryolu müzesinde gelecek nesillerle paylaşmak hepimizin arzusu. Öte yandan 3. Bölge Müdürü Selim Koçbay burada bizlere camekanlı bir kış bahçesi yapılacağını da söyledi. Bu sektöre emek veren demiryolcular için güzel bir çalışma olacağını düşünüyoruz."

İzmir'de demiryollarından ekmek yemiş, işçi ve memur statüsünde 7 bin 500 emekli üyenin olduğunu öğreniyoruz. Lokallerin diğerinin Şirinyer'de olduğunu anlatan Erol Yılmaz derneğin 1950 yılından bu yana faaliyette olduğunu, lokalin ise 1989'da kurulduğunu söylüyor.

Yaşamı iki ray arasında yollar da geçen, balastlar traversler arasında, buharlıların isinde yaşamış, yurdu demir ağlarla örmüş demir-

Demiryolculuğa 1960 yılında yol servisinde kontrolör olarak başlayan, bugün Karşıyaka'daki Demiryolu Emeklileri Derneği Başkanı olan Erol Yılmaz, "Demiryolcu emekli de olsa raylardan uzakta kalamaz" diyor.



yolcular için anıların paylaşıldığı, dostlarla hasret giderilen, geçmişin yad edildiği meslek yaşamındaki son istasyon lokaller.

Babadan demiryolcu

"Demiryolcu raydan uzak kalamaz" diyen Erol Yılmaz da babadan demiryolcu. 1942 yılında Afyon Sandıklı'da doğan Yılmaz'ın çocukluğu ara barakada görevli olan babasının işi nedeniyle Sandıklı'da geçmiştir. Ekiplerin pompalı vagonetlerle çalıştığını, doktorların vagonlarla istasyonlara kontrole geldiğini, erzak vagonuyla kooperatiflerin yiyecek içecek getirdiğini anımsıyor. "Sosyallizasyonu en güzel uygulayan kurumdu devlet demiryolları.



Hatta sinema vagonlarımız vardı" diyor.

Evdeki altı kardeşten yalnızca Erol Bey baba mesleğini seçmiş. Babası demiryolcu olan çocuklar gibi de ilkokulu pansiyon ilk okulunda okumuş.

Ardından demiryolunun Aydındaki pansiyon okuluna gitmiş. Sonrasında o yıllar Ankara'da olan Demiryolu Meslek Okulu'nu kazanmış. 1957 yılında da Ankara'ya gelmiş.

Mürebbiye anneler unutulmaz

Meslek okulunun askeri lise gibi olduğunu anlatan Erol Yılmaz, "Geceleri yatakhanelere gelip üzerimizi örten mürebbiye annelerimizin hakkını ödeyemeyiz" diyor. Demiryolu Meslek Okulu'nda matematik ve fen derslerinin iyi olması nedeniyle yol bölümüne geçen Erol Yılmaz, o günlere ilişkin şunları anımsıyor: "Bize gerçekten çok iyi baktı devlet. 15 lira harçlığımız vardı, sonra 25 lira oldu. Düşünün sinema bileti 1 lira. Zaten her şeyimizi karşılıyorlar. Mütalaa, güne hazırlık, kahvaltı ve sonra ders başlardı. Hocalarımız çok kaliteli insanlardı. Matematik, tarih, psikoloji derslerimize giren hocalarımız doçentti. Askerlik dersi hocamız Sabri Yirmibeşoğlu'ydu. Kurmay yüzbaşı idi o yıl."

Medeniyet geçiyor

Erol Bey, okulu bitirince sürveyan olarak 1960 yılında Malatya'da depo ataması, oradan da Diyarbakır merkeze atanmış. Gencecik bir demiryolcu olan Erol Yılmaz o günlere ilişkin şunları söylüyor:

"1960 yılında Diyarbakır harika bir kent. Doğunun Paris'i denirdi.



Diyarbakır'dan ilerisi demir, gerisi; Malatya tarafı ahşap tra-versti. O dönemde Antep yolu vardı, poz yenileme yapıldı. Antep pozu. İstasyon yolu planı yapıp, mevcut yolu röleve yapmış-tık."

Askerlik çağındaki Erol Yılmaz, Diyarbakır'dan öğretmen olarak Nevşehir Kozaklı ilçesi Kanlıca Köyü'ne askerliğe gider. Köyün kahvesi istasyonun yanındadır. "Ne zaman kahvede otur-sak geçen trenin ardından hepimiz gururla 'medeniyet geçiyor' diye bakardık. Şimdiki gibi hızlı tren yok. Bütçeler çok düşüktü o yıllarda" diye anlatıyor.

Askerliğin ardından sürveyanlığa devam eden Erol Yılmaz, kısım şefliği, kontrolörlük yapmış 1996 yılında emekli olana kadar.

Çalışma koşulları zordu

Kısım şefliğinin işveren konumunda olduğunu anlatan Yılmaz, "Zor insanlar vardı meslektaşlarımız içinde. Daha az paylaşımcıydı insanlar. Birlikte çalıştığım sürveyan arkadaşlarım okula giderdi, imtihan günlerini ayarlardık başarılı olmaları için. 'Bu görevler hamallıktır. Siz hamal olmayın, okuyun' derdik onlara. İlkokul mezunu çoktu o zamanlar" diyor eski günleri anımsarken.

Çalışma koşullarının zorluğundan da söz ediyor Erol Bey. "Malzemelerin kıt olduğu, yolların ahşap, travers bulmanın zor olduğu yıllardı" derken Denizli'nin Kaklık'taki travers fabrikasının yeterli üretimi yapamadığından söz ediyor.

Son durak İzmir

Meslek yaşamı boyunca Diyarbakır, Afyon, Burdur ve İzmir'de çalışan Yılmaz, son görev yeri olan İzmir'e 1986 yılında gelmiş. Demiryoluna hep ilgili olduğunu söylüyor İzmirlilerin.

Geldiği yıllarda Çiğli'ye Gaziemir'e banliyö treni olduğunu anımsayan Erol Yılmaz, hızın 60 kilometrede seyrettiğini, Fiat'ın motorlu trenlerinin ise 90 kilometreye kadar hız yaptığını anlatıyor.

"Basmane'den Alsancak'tan kalkan buharlı trenlerin Afyon'da birleştiğini, Konya Adana üzerinden Kurtalan'a iki günde gittiğini anımsıyor.

Yol çalışmalarının nasıl olduğunu sordüğümüzda, gülümsüyor. Damadı Şakir Kaya'nın kendi bölgesinde yaptığı yol çalışmalarını anımsatınca, "Biz böyle modern araçlar görmedik kızım" diyor.

O dönemin pozlarına ilişkin getirdiği siyah beyaz resimleri gösterip şunları anlatıyor:



1000 kişilik buraj ekibi

"Yollar elle yapıldı bizlerin döneminde. El burajı hep.Ekip dediğinde 800 ile 1000 kişilik takımlardan söz ederdik. 12 metrelik raya 24 kişilik ekip verilirdi ki sakatlık olmasın. Ağır iş, iş emniyeti sağlamak isterdik ama kaza da çok olurdu o yıllarda şimdiye göre. Çadırda kalırdı herkes. Poz vagonları çok kötüydü gerçekten. Sahra tuvaleti kurardık hemen, eğer şehir suyu varsa şanslısın. En uzun Akşehir-Konya arasında 5 ay kalmıştım poz için. Şantiye ilçe merkezindeyse şehir suyundan istifade ederdik.1964 yılında pozlarda tritonözler vardı. Biz beton traverslerden önce demir ve ahşap traversleri de gördük. Yalnız şunu söylemeliyim ki; yol bakım atölyeleri çok çok iyiydi bizlerin zamanında. Demirhanemiz, torna tezgahlarımız vardı. Ekip ruhu çok iyiydi aramızda. Yarışı beraber götürme duygusuyla çalışırdık memurlar işçiler. Cer ekibi bile destek olurdu bizlere."

Erol Bey meslekteki son yol çalışmasını Menemen - Aliğa hattında yapmış. Çift hattın başlangıçtaki 500 metrelik yolunu elle döşediklerini söylüyor.

Demiryollarının son 10 yılda daha iyi noktada olduğunu, geçmiş yıllarda poz yaparken hurda

malzemedenden seçtikleri malzemeler kullanmak zorunda olduklarını anlatıyor.

Bugün tesadüf eseri damadının görev yaptığı bölgede Manisa-Turgutlu'daki ilk yol yenilemesini 1964 yılında yaptıklarını söyleyen Erol Yılmaz, "Servet Ottap mühendisti ve yol müdürünüzdü. Pozlar ondan soruluyordu. 46'lık rayı ilk defa o zaman kullanmıştık, Karabük rayıydı" diyor.

Eşikle 50 yıldır yol arkadaşı

Erol Yılmaz'a eşini soruyoruz. 1964 yılında yaşamını birleştirdiği Gülser Hanım'la 50 yıldır yol arkadaşlığı yaptıklarını söyleyen Yılmaz, "Eşim de demiryolcu kızı. Zaten o nedenle evlendik biraz da. Birbirimizi anlarız diye. Lojmanımız vardı ve genelde ilçe merkezinde olurdu lojman.Çok şükür güzel bir evlilik yaşamımız oldu, bir kızım demiryollarından emekli oldu diğer kızımın da eşi demiryolcu. Bu çok güzel bir tesadüf oldu" diyor.

Demiryolcu emekli de olsa raylardan kopamaz ki...

Demiryolları sizin için ne ifade ediyor dediğimizde, "Demiryolu sadece yük ve insan taşımaz medeniyet de taşır" diye yanıtıyor sorumuzu.

Yaşamı demiryollarında geçmiş emekli olmasına karşın hala demiryolundan uzakta duramayan Erol Yılmaz'la vedalaşırken son olarak şunları söylüyor:

"Demiryolcu kopamıyor raylardan. Ben hala trenle bir yere giderken gözüm yoldadır, bir sorun oldu mu hemen iletim arkadaşlara. Eskiden rayların bağlantı yerleri 12 metrede teker vururdu ses gelirdi. Şimdi raylar kaynaklı ama yine de trenle giderken tekerin sesini dinlerim, gözle kontrol ederim yolları.Yılların verdiği alışkanlık işte, vazgeçemiyor insan kolay kolay..."



Biz yolcular

Şakir KAYA

sakirkaya6250@hotmail.com

AYAKTAKİ YOLCU

RİCAM: Çocuklarınızın yürürken kulaklıkla müzik dinleme huyu varsa tüften tek kulaklıkla dinlesinler. Gördüğüm yerde birini kulaklarından çıkartıp, kulaklarını da çekeceğimi bilsinler.

TAVSİYEM: 5.18 treni -Tayfun Göçmenoğlu

YAZARIN BEĞENDİĞİ LAF: Kirli eller daha temiz, temiz elleri, kirli gönüllerden ne dersiniz? (Laf bana ait değildir. Söyleyeni bulamadım ama güzel, değil mi?)

Neden böyle bir ricayla girizgâh yaptım, etrafıma baktığımda bir sürü gencin kulaklıklarını takmış müzik dinlerken görüyorum. Dinlemelerine bir sözüm yok amma velâkin kulaklar dolu bir gün birisi duymayacak araba sesini. Sonrasını değil yazmak düşünmek bile istemiyorum.

Geçenlerde bir mekânın önünden geçiyorum gayri ihtiyari içeri baktım. Bir masada dört genç, ellerinde aptal telefonlar iki elleri tuşlarda ve masada muhabbet yok, sanıyorum birbirleriyle o telefonları üzerinden görüşüyorlardı.

Giderek her şeyimiz sanallaşıyor. Tüketim toplumu olduğumuz yetmedi oturuyoruz de tüketiyoruz. Bir arkadaşınla çay içiyorsun iki dakika da bir telefonuna bakıyor sanırsın çok önemli işler yapıyor da har dakika onu arayacaklar eller gözler tetikte. Yahu bu makineler araç. İhtiyaç duyduğumuzda kullanacağımız. Bizim emrimize amadeler. Onların esiri olmayın. Masada iki muhabbet dönsün. Tamam, onlarsız bir hayat mümkün değil ama sanal ortamda arkadaşının okul pilavında resimlerini gör, orada olamadığın için hayıflan!

Gelecek sene onların arasında olmak için kendine söz ver. Fevzi Durgay hiç değişmemiş, Şenol Belge'nin saçları çıkmış, Zeki Acar hala uzun Boylu, Okulun bahçesindeki havuz büyümüş, içinde balıklar yok. Bahçe yemyeşil olmuş.

Bir zamanlar Kamil Kuyucaklı'nın oturduğu odada şimdi Şenol devrem oturuyor ama azıcık da kafanı kaldır sağa sola bak. (Muammerin devrem bana tavsiyesine uyarsam sokaktan geçen genç bir kıza sobe deyip kaçacakmışım, metroyu durdurup makiniste saati sor, Reşadiye Camii'ne mendil açıp yeni villam için para yardımı talebinde bulunmamı, markete girip sakız alıp onu da kredi kartına dokuza böldürmemi, kendi resmini alıp bunu tanyor musunuz? diye gelene geçmeye ne sormamı istiyor) zannımca beni çekemiyor, dünya değiştirmemi istiyor.

Hah! Tam sırası bunlardan bir tanesi de bizim basın danışmanlarımızdan Hüseyin Erciyas. Bir gün, "Hüseyin Bey, maşallah araban çok diriymiş" dedim, araba on dakika sonra yolculuğuna bir çekicinin üzerinde devam etti. Hüseyin Bey de içinde direksiyon sallıyordu, hatta sol sinyali de yanıyordu, kanımca çekiciyi sollayacaktı.

Durun, daha devamı var. Bir sohbet anında artık gençlerin önünü açmak lazım. "Yazmayı bıraksak mı?" demek gaflet ve delaletinde bulundum. El cevap: "Nerede o günler?" Şimdilerde ona inat klavyeleri takırdıyor ve Word'ün hatalı öbekleme işaretlerinin hiç birini sallamıyorum. Bilgisayar mı, ben mi? Tabii ki ben, imlayı ondan daha iyi bilirim. Sadece imla beni tanımlıyor.

Tifilligimizda Talih Abi'mizin yanında iş treni çalıştırmanın inceliklerini öğreniyoruz. Afyon-Sandıklı arası yarma temizliği yapılıyor. Trenler öğrenilecek. Talih Abim, yarmanın tepesinde sehim yapmış haberleşme hattına o selvi boyuyla (Şimdilerde bilinmez ama) manyetolu telefonun uçlarını bağlarken biz de hattı topraklıyoruz. Bağlamanın bitip bitmediğine bakmadan telefonun yanında bulunan kolu hızlıca çevirerek manyeto yapma gafletinde bulunduk. Netice mi, Abimizi azıcık sayısalci yaptydık.

Konuyu nereden nereye getireceğiz manyetolu telefondan başladığımız ayakta yolculuğumuzda incecikimiz durağa yaklaşırken bu sayıda Vademsaşı anlatacaklar arkadaşlarımız. Vademsaş adı bilinmekle kurumumuzun da Karabük Kardemir ile birlikte ortak olduğu az biliniyor. Üretiminde EN normlarına göre sıfır tolerans imalat ilkesi ile çalışan ve kurumumuza da ihalelere girerek malzeme veren bir kuruluş olduğu da dikkate alınmalı diyorum.

Sizden ayrı kaldığımız dönemde hem işlerimizi yaptık hem de yol personelinin mesleki yeterlilikle ilgili uygulama sınavlarını gerçekleştirdik. Bölgemizden ve Ankara'dan işinin erbabi arkadaşlarımızla beraber her sınavı girene bir uzman düşecek şekilde yaptığımız ve yazılı sınavlar bölümünde İbrahim Saldır kardeşimin sıfırcı hocalar gibi sınav masalarının üzerinden "Ben varken kopya çekemezsiniz" demesi ile Suat Ünal kardeşimin Yol Bekçilerinin sınav yollarına, kazık sorular yerleştirilmesi de gözümüzden kaçmadı.

Anlatıcak çok şey var ama "hem yenim hem yerim dar", yazasım geldi deyip gözüme kestirdiğim bir yazarın yerine giresim var. Yolcular raydan inmez, bizde oralarda gezdiğimizize göre bir gün bir makasta karşılaşırsınız. Hepinize Allah kolaylıklar versin, Ayağınıza taş gözünüze yaş değmesin. Sağlıcakla kalın, hoşçakalın.

Geri dönüşümlü malzeme ile hemzemin geçitlerde hem trafik akışı rahatlıyor, hem kaza riski azalıyor

Hemzemin geçide kompozit malzeme



Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın 3 Temmuz 2013 tarihli Resmi Gazetede yayımlanan, Demiryolu Hemzemin Geçitlerinde Alınacak Tedbirler ve Uygulama Esasları Hakkında Yönetmelik'e göre, demiryolu hemzemin geçitlerdeki zeminin, karayolu vasıtalarının rahatça geçeceği şekilde kompozit veya kauçuk malzeme ile kaplanması gerekiyor.

Bu amaçla TCDD 3. Bölgede gerçekleştirilen çalışmalar yoğun bir şekilde sürüyor. Kauçuk malzeme sayesinde taşıtların korkulu rüyası olan ve çok sayıda kazanın yaşandığı hemzemin geçitlerde, trafik akışı daha hızlı ve sarsıntısız gerçekleşebiliyor.

Balıkesir-Bandırma arasında döşendi

YOLDER Yönetim Kurulu Başkanı Özden Polat, YOLDER üyesi Şakir Kaya ile birlikte Balıkesir-Bandırma arasındaki TCDD hemzemin geçitlerinde Akın Kauçuk tarafından yapılan kompozit uygulamaları yerinde inceledi. Polat ve Kaya'ya Akın Kauçuk yetkilisi Cahit Çepiş de eşlik etti. Çepiş, çalışmalarla ilgili detaylı bilgi verdi.

Manisa - Saruhanlı, Akhisar-Sanayi Bölgesi'nde yapılan hemzemin geçitlerin çalışmasını ve Balıkesir Merkez'de yeni yerleştirilen kompozit malzemenin uygulanışını izleyen Özden Polat, "Demiryollarının en büyük sıkıntısı durumunda olan hemzemin geçitlerdeki kazaların bu uygulamayla azaltılması en büyük dileğimiz. Bu malzeme bariyerli bariyersiz tüm geçitlerde uygulanabiliyor ve araçların daha hızlı, sorunsuz geçişine olanak sağlıyor, bunu uygulanan yerde bir kere daha gördük" dedi.

Akın Kauçuk yetkilisi Cahit Çepiş, plastik malzemelerin geri dönüşümüyle elde edilen kompozit malzemenin demiryollarının yanı sıra inşaat, mobilya sektöründe kullanıldığını belirtti, hemzemin geçitlerde kullanılan ürünlerin üç katmanlı olduğunu, yıpranan katmanın kısa sürede değiştirilebildiğini anlattı.

Kompozitlerin Devlet Demiryolları'na çevre düzenlemesi ve asfaltlama ile birlikte teslim edildiğini belirtti.



24 saatte Türkiye'nin her yerine yardım gidebiliyor

Geçtiğimiz yıl 1500 metre küp üretim gerçekleştirdiklerini ve 200 hemzemin geçitin kaplamasını yaptıklarını anlatan Cahit Çepiş, Balıkesir hattının Afyon'dan sonra en çok hemzemin geçit bulunan ve hemzemin geçitin yüzde 60'ının şehir içinde olan bölge olduğuna dikkat çekti.

Geçitteki kaplamalarda sorun olması durumunda 24 saat içinde, Türkiye'nin her yerine müdahale edebildiklerini de vurgulayan Cahit Çepiş, Akın Kauçuk'un Ar-Ge çalışmalarıyla tamamı geri dönüşümlü ve patentli bir üretim yaptıkları bilgisini verdi.

Çalıştıkları firmalardan aldıkları ürünler için yüzde 20 iskonto uyguladıklarını ve bu sayede geri dönüşümü destekleyerek çevreye katkıları olduklarını da anlatan Çepiş, Akın Kauçuk'un 1974'de Japon kösele üretmek üzere kurulan bir firma olduğunu anlattı.

Günde 25 metre yol yapabildiklerini de belirten Cahit Çepiş, Balıkesir-Bandırma hattında 330+490 da bulunan hemzemin geçitte kaplama yaptıklarını, bu geçitin günlük araç kapasitesinin 300'ü ağır tonajlı, 500 adet kam-

yon ve tırların geçiş noktası olduğuna dikkat çekti.

Malzemeler geri dönüşümlü

Kompozit malzemeler, plastik ve silisyumdan üretiliyor ve doğadaki ömrü 150 yıla kadar sürüyor. Artı 75 derece ile eksi 75 dereceye dayanıklı olan bu ürünler, paslanmaya, yağlanmaya, kire, asite, kara, buza karşı da dayanıklı.

Monte ve demontesi kolay, tamirati az kişi ile kolayca yapılabilen malzemeler, ağır tonajlı bölgelerdeki hemzemin geçitlerde özellikle tercih ediliyor. Malzeme, geçitlerde de suyu hapsetmeme özelliğine sahip. Yanmaz bir malzeme olmasının yanı sıra ray içinde kilitli kaldığı için kötü niyetli kişilere karşı da koruma sağlıyor.





Şenyurt Cengizoğlu'nun gözünden poz



Markizde 'Marmaray' yolculuğu



Saadet Erciyas

Türkiye demiryolları konusundaki yatırımları, yenilenen demiryolları, hızlı tren işletmeciliğine verdiği önemle son yıllarda oldukça ilgi gören bir ülke durumunda. Yüksek hızlı tren işletmeciliğinde dünyada sekizinci, Avrupa'da altıncı ülke konumundaki Türkiye'nin bugün geldiği nokta en çok demiryolcuları şaşırtıyor ve bir o kadar da sevindiriyor.

Bu yıl 4. Eurasia Rail Demiryolu Hafif Raylı Sistemler, Altyapı ve Lojistik Fuarı'nda düzenlenen sunumlarda Marmaray başta olmak üzere gündemdeki konular ağırlıklı raylı sistemlerdeki yeni teknolojiler, yüksek hızlı tren sunumları, bilgi ve iletişim teknolojileri oluyor.

YOLDER üyeleriyle birlikte katıldığımız fuarın ardından pek az kimseye kısmet olacak bir deneyim yaşıyoruz. YOLDER üyesi Mesut Kuşçu eşliğinde Marmaray'la markizde seyahat etme olanağı buluyoruz.

Marmaray'ı markizde geçmek

Bu çok özel yolculuğu demiryollarının emektarlarından 13 Marmaray Yol Bakım Onarım Müdürü ve aynı zamanda YOLDER üyesi olan Mesut Kuşçu, YOLDER Yönetim Kurulu Üyesi Hasan Yıldız ile birlikte gerçekleştiriyoruz. Kuşçu için sıradan bizim içinse çok özel bir yolculuk.

Şunu öncelikle söylemek isterim ki, Marmaray'a binip, denizin altından birkaç dakikalığına da olsa seyahat etme fikri, başta hiç mi hiç iyi bir fikir olarak gelmemiştii bana. Ancak Mesut Kuşçu,

öylesine inançla ve güven vererek anlattı ki projeyi, onun peşine takılıp markize bindiğimizde zamanın nasıl geçtiğini anlamadık bile. Göz açıp kapatan kadar Asya'dan Avrupa'ya geçiverdik. Karayoluyla yaklaşık iki saatte, vapurla 20 dakikada, trenle 15 dakikada geçilen yolu dört dakikada aşmak gerçekten çok etkileyiciydi.

Denizin dibinde gemi seslerini dinlemek

Marmaray Yol Bakım Onarım Müdürü Mesut Kuşçu, 26 yıldan bu yana demiryollarında çalışan bir yol personeli.

Marmaray'la ilgili çok ciddi bir eğitimden geçirildiklerini söyleyen Mesut Kuşçu, "İş güvenliğinden ilk yardıma, tünelin yapısından kapı kollarına kadar eğitim aldık" diyor.

"Yol personelinin rutin işlerinden biri olan yolun kontrolü Marmaray için de geçerli" diyen Mesut Kuşçu, 24 saat yaşayan bir sistemden söz ediyor.

"Marmaray 24 saat kontrol ediliyor. Turneler gece yapılıyor, makina kabin turnesi ise gündüz. Bir de aylık olarak ölçümler var. Her ay ultrasonik ray ölçümlerini yapıyoruz. Dünyanın gözü bu tünelde aslına bakarsanız. Dünyada benzer üç projeden biri Marmaray. Diğerleri Danimarka ve Japonya'da. Ancak iki kıtayı bağlayan ilk çalışma Marmaray" diyor.

En büyük hayalinin diğer iki projeyi görüp, oradaki yol personeliyle bilgi alışverişi yapmak olduğunu dile getiriyor.

Tünel bittiği zaman Sirkeci'den girip Üsküdar'dan çıkan yolu yürüyerek geçtiklerini anlatan Kuşçu, "Boğazı yürüyerek geçmiş gibi olduk aslında. İnanılmaz güzel bir duygu. Bunu ilk yapanlardan birisi olmak, denizin altında üstünüzden geçen gemilerin sesini dinlemek çok ilginçti, anla-



Markizde Hasan Yıldız, Mesut Kuşçu, makinist Şevket Aktaş ve Hüseyin Erciyas ile birlikte yol alıyoruz.



tamam o duyguyu" derken oldukça keyifli görünüyor.

Dört dakikada iki kıta geçmek

Trenin en keyifli yeri markize, Kazlıçeşme İstasyonu'ndan biniyoruz. Makinist Şevket Aktaş'ın kontrolünde çalışmaya başlıyor trenimiz.

Aslında makinist olarak yaptıkları iş son derece sınırlı görünüyor. Sadece önündeki bir kaç düğmeye basıyor ve tren harekete geçiveriyor gibi geliyor bize.

"Aslında yanlış değil söylediniz. İnsan hatasını sıfıra indirmek üzere tasarlanmış bir sistem var burada" diyor Şevket Aktaş gülerek. İlerleyen dakikalarda o koltuğa oturup düğmelere basan kişinin, demiryollarında 28 yıldır çalışan bir emektar olduğunu da öğreniyoruz elbette.

Tren saatte 74 kilometre hızlıla yol alıyor şimdilik. 10 dakika ara ile karşılıklı olarak günde 216 sefer yapıyor.

Karayla bağlantılı tünellerin yuvarlak, deniz altından geçen tünellerin ise köşeli olduğunu söylüyorlar yol alırken.

Her bir bağlantı tüneline geçerken mavi renkli bir ışığı geride bırakıyoruz. Kazlı Çeşme'den sonraki ilk durağımız Yenikapı.

Arkeolojik kazılarla İstanbul tarihine yeni bir sayfa açan Yenikapı'dan çıkartılan eserlerin bir kısmında istasyonda, çıkartıldıkları yerde sergileniyor.

Osmanlı, Bizans ve Roma dönemine ait kalıntıların çıkartıldığı kazı sırasında 13 adet gemi, 35 bin buluntu elde edilmiş.

Arkeolojik buluntulara dikkat çekmek için bu istasyonun kahverengi malzemeyle kaplandığını anlatan Mesut Kuşçu, arkeologların çalışmalar sırasında iğneyle kuyu kazdıklarını söylüyor.

Yeni Kapı'nın ardından hop, Sirkeci'deyiz. Burası Saray'a yakın

olduğu için yeşil renkli tasarlanmış. Projenin en derin bölgelerinden biri. 237 basamakla istasyona inildiğini anlatan Mesut Kuşçu, kısa bir süre sonra denizin altına gireceğimizin haberini veriyor.

Deniz altında 68 metre

Denizin altındaki batırma tünellerine geldiğimizde bağlantıları işaret eden ışıklar tünelin şekliyle birlikte köşeliye dönüyor. İçim bir garip oluyor açıkçası denizin altında olduğumuzu öğrendiğimizde.

“En derin nokta 68 metre. Deniz altındasınız ama karada da yerin altında gidiyorsunuz. Öyle düşünün. Yavaş yavaş Üsküdar’a doğru tırmanıyoruz şimdi” diyor Mesut Kuşçu. Akıldan hiç çıkmayan o soruyu yerin 68 metre altında soruyor insan bir anda. “Ya deprem olursa?”

Bu soruyu binlerce kez yanıtlamış gibi son derece sakin yanıt veriyor Mesut Kuşçu:

“Hiç endişe edilecek birşey yok. Biz bu projede Kandilli Rasathanesi ile sürekli irtibat halindeyiz. Onların tünelde sismik ölçüm yerleri var. Ayrıca tünel deprem anında 15 santimetre esneyecek şekilde inşa edildi. Yapı 9 şiddetinde bir depreme dayanıklı olarak tasarlandı. İzolasyon konusunda da son derece güvenli bir yerdeyiz.”

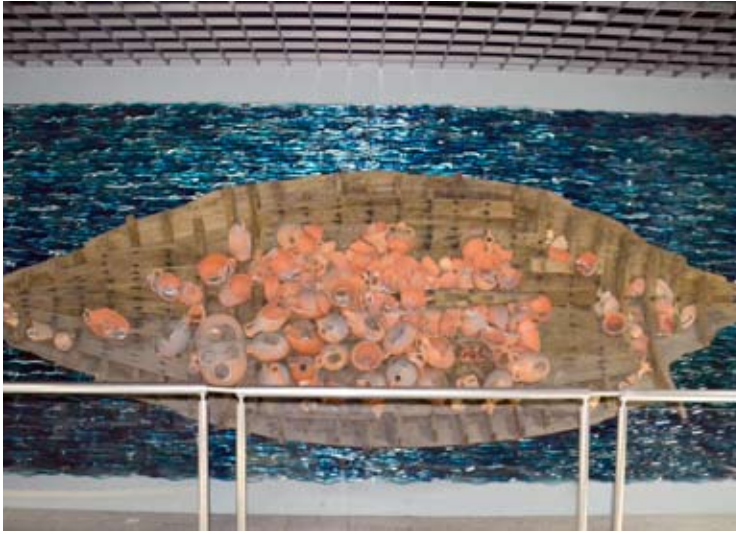
Anlıyorum, rahatlatmaya çalışıyor bizi, gülümsüyorum sadece... Yarısı karada yarısı denizde kalan Üsküdar İstasyonu’na vardığımızda ise renkler yine değişiyor. Bu sefer mavi renk hakim oluyor istasyonun duvarlarına.

Frene basma kasıtlı

Marmaray’ın ilk açıldığı günler yaşanan “Frene basma vakaları”nı sorduğumuzda, “Kesinlikle art niyetli bir eylem” diye yanıt veriyor Mesut Kuşçu. “Aynı anda sekiz imdat freninin çekilmesi normal değil. Ancak kısa sürede yolcu benimsedi



Marmaray YBOM Mesut Kuşçu



Marmaray’ı. Bu olaylara halk da tepki gösterince, ardı arkası kesildi frene basmaların” diyor.

Üsküdar’dan son durağa geldiğimizde, tünelden çıkarken gün ışığıyla gözlerimiz kamaşıyor. Karaya ayak bastığımızda markizdeki en mutlu kişi benmişim gibi geliyor.

“Baba, aşkın geçiyor”

Abdülmecit’le başlayıp Abdülhamit’le süren 153 yıllık bir rüyanın gerçeğe dönüşmesine tanıklık ediyoruz biz de her gün bu tanıklığı yaşayan binlerce İstanbullu gibi.

Zamanın nasıl geçtiğini anlamadan dört dakikanın sonunda,



Marmaray YBO şefi Kerim Pekacar



çocuklarının Marmaray’ı her gördüklerinde “Baba aşkın geçiyor” dediklerini gülerek anlatıyor. Anlıyoruz ki, Marmaray başta Mesut Kuşçu olmak üzere, projede yer alan tüm çalışanların ailelerini de etkilemiş.

Behiç Erkin’i düşünmek

Bunca stresin altında çok daraldığı, kendisini baskı altında hissettiği anlarda ne yaptığını soruyoruz Mesut Bey’e.

Şöyle yanıtlıyor sorumu demiryolun emektar yolcusu Mesut Kuşçu.

“En sıkıldığım anlarda demiryolcuların babası, kurumun ilk genel müdürü Behiç Erkin’in yaşadığı mücadeleyi anlatan Cepheye Giden Yol kitabını okuyorum. Defalarca okudum ama her okuyuşumda ayrı bir ders alıyorum. Bir de Devrim Arabaları filimini çok seyrederim. Onların yaşadıklarını görünce bizim sıkılmaya, şikayet etmeye hakkımız yok diyorum.”

Osmanlı ordularının sefere çıkacağı zaman İstanbul’la vedalaştıkları son nokta olan Ayrılık Çeşmesi’nde vedalaşıyoruz biz de Mesut Kuşçu ile.

Ayrılık Çeşmesi İstasyonu’na varıyoruz. “Ayrılık Çeşmesi, Osmanlı ordusunun seferlere giderken İstanbul’dan çıktığı son nokta olduğu için bu isim verilmiş buraya” diyerek bilgilendiriyor bizi Mesut Kuşçu. Sonra projenin halka açıldığı gün olan 29 Ekim’e hazırlık yaparken dört gün boyunca uyumadığını anlatıyor bize.

“Genel Müdür’den en alt kademede çalışanlara kadar herkes elini taşın altına koydu bu büyük proje için” diyor.

O günden bu güne uykusuzluk konusunu biraz aşsalar da,



Marmaray seyahatimizin ardından Marmaray Yol Bakım Onarım Müdürlüğü’ne geliyoruz. YOLDER YÖnetim Kurulu üyesi Hasan Yıldız, YOLDER Basın Danışmanı Hüseyin Erciyas, Marmaray YBOM Mesut Kuşçu ve YBO şefi Kerim Pekacar’la sohbet ediyoruz.



Dünyanın makas teknolojisi

Çankırı'daki VADEMSAŞ'ta



VADEMSAŞ, Marmaray'da kullanılan 300 dolayında makasın yanı sıra Türkiye'deki hızlı tren makaslarının üretimini de gerçekleştiriyor.

Demiryolu Yapım ve İşletim Personeli Dayanışma ve Yardım-lama Derneği (YOLDER) Yö-ne-tim Kurulu Başkanı Özden Polat, Çankırı'da bulunan ve Türkiye'deki hızlı trenler için üretim yapan ileri teknoloji makas fabrikası Voastalpine Kardemir Demiryolu Sistemleri A.Ş.'yi (VADEMSAŞ) ziyaret etti.

Ziyarete Özden Polat'a YOL-DER üyesi Şakir Kaya, YOLDER sekreteri Meltem Ünal, YOLDER Basın danışmanları Saadet ve Hüseyin Erciyas eşlik etti.

Çankırı'daki fabrikada ger-çekleşen ziyarete VADEMSAŞ Genel Müdürü Yusuf Berber, Operasyon Direktörü Gernot Konrad, Finans Direktörü Dur-sun Güven ve Yönetim Kurulu Üyesi Semih Bayrak, Satış Müdü-rü Yıldırım Akdere ve İnsan Kay-nakları Müdürü Cem Aktay, Özden Polat ve ekibine VADEMSAŞ'ın çalışmalarına iliş-kin bilgi verdi.

Hızlı tren için makas

VADEMSAŞ'ın Türkiye'de makas üretiminin çitasını yük-selttiğini belirten YOLDER Baş-kanı Özden Polat, "Biz yolcular için hayati önem taşıyan makasla-rın üretim ortamını görmek ve edindiğimiz bilgileri arkadaşları-mızla paylaşmak için buradayız. Sizin bizimle paylaştığınız bilgiler önemli. Çünkü siz ülkemizde hız-lı tren için makas üreten tek fir-masıdır. Öte yandan Voestalpine

firması, makas teknolojisi alanın-da dünyanın en iyi firmalarından biri olarak biliniyor. Gerek kurum kültürünüz, gerek iş ortamınız gerekse teknolojinize ilişkin biz-le paylaştığınız bilgiler, yol per-soneli için de önemli bir farkında-lık yaratacak" dedi.

Yılda 600 makas üretimi

VADEMSAŞ Operasyon Direktörü Gernot Konrad, VAE firmasının fabrika kurulmadan önce de TCDD'ye malzeme üre-ttiğini ve işbirliği içinde oldukları-nı anlattı. Bu teknolojinin ve kali-tedeki ürünün Türkiye'de üretil-mesi için bir düşünce birliği oluş-tuğunu belirten Konrad, "Bu işbirliği düşüncesinin ardından VAE Türkiye'de yatırımını ger-çekleştirdi. Fabrika yüzde 51 VAE, yüzde 34 Kardemir, yüzde 15 TCDD ortaklığıyla kuruldu" dedi.

Makas motoru üretecekler

Fabrikanın 2010 yılında teme-linin atıldığını ve 2011 yılında üretime geçtiğini anlatan VADEMSAŞ Genel Müdürü Yusuf Berber, 22 dönümlük alan-da kurulu olan şirketin yıllık 600 makas üretimi gerçekleştirdiğini, kısa bir süre sonra ise makas motoru üretmeyi planladıklarını açıkladı.

Berber, normalde yurt dışın-dan sağlanan makas motorunun Çankırı'da VADEMSAŞ'ta üretil-mesi durumunda, fabrikanın şu

an 60'a yakın çalışan sayısının vardiyalarla birlikte 200'e çıkaca-ğını söyledi.

Yerli üretim payı yüzde 60

Şirketin bu yıl mart sonu iti-bariyle 15 milyon cirosu bulundu-ğunu anlatan Yusuf Berber, yerli üretim payının ise yüzde 60'a

yükseldiğini söyledi.

VADEMSAŞ'ın yan sanayinin gelişmesi açısından da çitayı ciddi anlamda yukarılara çıkartan bir şirket olduğuna değinen Yusuf Berber, "Burada herşey standarda bağlı, sertifika olarak EN nor-munda gerekli tüm sertifikalara sahibiz. Bize ürün satacak firma-ların da bu standartlara uygun mal üretmesi gerekiyor. Zaten demiryollarında da bu kriterler zorunlu olarak aranıyor. Her geçen gün tırfondan tutun dökümhanelere kadar yan sanayi de kendisini geliştiriyor, bir yerde onları da tetikliyoruz yani. Kalite öncelikli konumuz. Kimi zaman tatmin olmadığımız ekipmanların kalitesini anlamak için üniversite-lere teste de gönderdiğimiz olu-yor" diye konuştu.

Terzi gibi üretim yapıyoruz

VADEMSAŞ'ın ortağı olan VAE'nin dünyadaki makas üre-timinin yüzde 40'ına sahip olduğu

bilgisini veren Semih Bayrak ise şirketin kuruluş amacının yılda 500 konvansiyonel 100 tane de yüksek hızlı yollara göre teknolo-jik makas ve makas sistemleri üretmek olduğunu kaydetti. Bay-rak, makas üretiminin bir terzi gibi özel üretim olduğuna da değinerek, ihtiyaç olan yere göre özel olarak üretildiğini belirtti.

İlk bakım hizmeti

Fabrikanın makas motoru üretmenin yanı sıra ilk bakım hizmeti hedefinden de söz eden Bayrak şu bilgileri verdi:

"VAE Türkiye'de yeni bir hiz-met başlatmak istiyor. İlk bakım hizmeti dediğimiz bu hizmeti VAE dünyanın her yerinde uygu-luyor. Biz makası yerine monte ettikten sonra, belli bir tren geçi-şinden sonra, sanıyorum 5 milyon ton bu rakam, makaslarda küçük bir bozulma oluyor yük geçişin-den kaynaklanan. Bunları ortadan kaldırıp ideal geometriye getiriyo-



VAE firmasının makas konusunda 250'nin üzerinde patenti bulunmaktadır.



ruz. Bu hizmetimiz makas durumunun kontrol edilmesi, taşıma yoluyla işleme-bakım, hattın tahkik, kilitleme ve son konum belirleme sistemlerinin ayarlanması ve son kontrol aşamalarını içeriyor. Bu hizmetle hat kullanılabilirliğinin artırılması, işletme döngü maliyetlerinin azaltılması ve garanti süresinin artması hedefleniyor. Bu hizmetin ardından makasın ömrü yüzde 50 artıyor. Bunu yaptıktan sonra firma garanti süresini bir yıl daha uzatıyor.”

VADEMSAŞ'ın 54'lük, 49'luk, 60'lık raylara göre makas ürettiğini de belirten Genel Müdür Yusuf Berber, şirket olarak hizmetlerinden birinin de montaj konusunda olduğuna değindi. Makas ve makas sistemlerinin fabrikadan çıktığı andan itibaren makasla ilgili hizmetin başladığını belirten Berber, ekiplerin makasları 6 saat gibi bir sürede yerine yerleştirerek, hattı yola açık hale getirebildiğini de söyledi.

100 makastan 40'ını üretiyor

VADEMSAŞ'ın yüzde 51 hissesine sahip olan VAE şirketi dünyadaki makas üretiminin yüzde 40'ına sahip. Dünya üzerinde demiryolları için üretilen her 100 makastan 40'ını VAE üretiyor. Firmanın dünyanın çeşitli ülkelerinde 46 makas fabrikası ve bir çok ülkede iş ortaklığı bulunuyor. Demiryolu sektöründe yıllık ciro-su 1 milyar Euro'nun üzerinde olan firma EN normlarında ve sıfır toleransla çalışıyor.

Öncelik iş güvenliği ve eğitim

Toplantıda VAE'nin teknolojisine ilişkin bilgi veren Operasyon Direktörü Gernot Konrad, VADEMSAŞ'ın Çankırı'daki fabrikasının firmanın dünyanın her yerindeki fabrikalarla aynı kalite standartlarına sahip olduğunu vurguladı.

VAE'nin demiryolları, metro ve tramvay makas sistemleri üzerinde çalışan, yüksek teknoloji üreten bir firma olduğunu ve bu sektörde 250'den fazla patente sahip bir şirket olduğuna dikkat çeken Konrad, “Firmamızın öncelik verdiği konularından biri de iş güvenliği konusudur” dedi. İş güvenliğinin kurum kültürü olduğunu belirten Konrad, firmanın açıldığı ilk yıl çalışanların yüzde 80'inin yurtdışında eğitim gördüğünü, ilk yıl mesainin yüzde 40'ının eğitime ayrıldığını belirtti.

Firmanın 9001,14001 ve 18001 sertifikalarına sahip olduğunu, bu sertifikaları almış olmak için değil, kesinlikle uygulamak için alındığının altını çizen Konrad

çalışma ortamlarına ilişkin de şu bilgileri verdi:

“Burada çalışan tüm personel sonuçta bizim şirketimiz için çalışıyor. Hiçbir şey elle kaldırılmıyor, vinçler var. Onların güvenli bir iş ortamında üretim yapması her şeyden önemli. Her bir traversi taşımak için uzaktan kumandalı aletlerimiz mevcut. Baret, gözlük, eldiven standart çalışma malzemelerimiz. Her türlü malzemeyi kaldırmak iş güvenliğiyle sağlanıyor. Şu an EN 13232 sertifikasını almak için uğraşıyoruz ki bu henüz Türkiye'de yok. Bu bizim makaslarımızın çok iyi olduğunu ve dünya kalitesinde bir şirket olduğumuzu gösteriyor.”

VADEMSAŞ'ın Çankırı'da 12 milyon Euro yatırım yaptığını belirten Yusuf Berber, fabrikanın bugüne değin bine yakın makas ürettiğini söylüyor.

Biz de ihaleye giriyoruz

TCDD'nin VADEMSAŞ'ın yüzde 15 ortağı olmasına karşın, firmanın normal bir şirket gibi ihaleye girdiğini anlatan Semih Bayrak, makas konusunun Türkiye'nin teknik olarak çok geride kaldığı bir konu olduğunu

da vurguladı. Bayrak, VADEMSAŞ'ın ortağı VAE'nin diğer ülkelerde yaptığı Ar-Ge çalışmalarından da istediği an yararlandığını ve teknolojisini kurulduğu yılda bırakmayan, her yıl yeni teknolojiyle destekleyen, gelişen ve yenilenen bir işletme olduğunu söyledi.

Makaslar ve kazalar

Türkiye'de makas kaynaklı birçok kaza yaşandığına değinen YOLDER Başkanı Özden Polat, yol standartları gibi makas standartlarının da yükselmesinin kazaların azalmasında etkisi olacağını belirtti. Polat, Çankırı'da TCDD'nin makas fabrikasının hemen yanında kurulu olan dünyanın en ileri teknolojisine sahip VADEMSAŞ'ın demiryollarının standardını daha da yükseltmesini diledi. Polat daha sonra firma yetkilileriyle birlikte fabrikayı gezerek, üretim sahasına ilişkin bilgi aldı.

Fabrika gezisi sonunda YOLDER Başkanı Özden Polat, verdikleri bilgiler için VADEMSAŞ yetkililerine el işi, ebru sanatı uygulanmış doğaltaş tablo plaket vererek teşekkür etti.

22 bin metrekarelik alanda üretim



VADEMSAŞ, 22 bin metrekarelik bir alanda kurulu bir işletme. Fabrikada her türlü ray için 40 metre uzunluğunda destekli üç metre matkap, 40 metre destekli ray bükme makinesi, 60 metre dışarıda + 40 metre içeride çerçeve korumalı ray testeresi, iki tane 108 metre uzunluğunda makas montaj sehpası bulunuyor.

VADEMSAŞ 10 bin radiuslu yüksek hızlı tren makası dahil olmak üzere istenilen her geometride hızlı tren ve konvansiyonel hat makası üretimini ve montajını yapıyor.

Bütün makas motoru kilit mekanizması ve makas motorlarının tüm bakım ve desteği, özellikle HYTRONICS ürünlerinin montajı, HYTRONICS destek merkezi tarafından yapılıyor.

Müşteri memnuniyeti için destek merkezi yerinde montaj desteği ve bunun yanı sıra düzenli ve bir bakım onarım da sunuyor. VADEMSAŞ montaj desteği ve ilk kullanım periyodunda gerekli olan makas servis desteğini müşteriye sunuyor.





Yeni makinalara kavuşacak mıyız?

Nebi Çoban

Her Yol Bakım Onarım Şefi, buraj makinesinin muntıkasına gelmesini bekler. Bu bekleme her ne kadar uzun sürse de sonunda makinenin gelmesiyle bekleme biter. Yalnız bu geliş kısa sürelidir. Çünkü Şubenin diğer Yol Bakım Onarım Şeflikleri de sıradadır.

Bazen, Yol Bakım Onarım Şefi arkadaşlarımızla "Makine sende çok çalıştı, bende az çalıştı" şeklinde tatlı kavgalarımız bile olmaktadır.

Çünkü her arkadaşımız mevsimsel şartlardan kaynaklanabilecek sıkıntıları en aza indirmek için yaza ve kışa girmeden kendisine verilen 15 gün ya da bir ay gibi bir süre içinde muntıkasındaki aciliyet arzeden kesimlerin tamiratını tamamlayarak sorunsuz bir yaz ve kış geçirmek istemektedir.

Maalesef vuslatın ardından başlanan tamirat çalışmaları makinelerimizin yaşlı ve hasta olmasından dolayı kesintili bir şekilde devam etmektedir.

Yaşlı diyorum, çünkü makinelerimiz 1983-1984 model. Hasta diyorum, çünkü makinelerimizde çalışmalar sırasında çok sık arızalar meydana gelmektedir.

Bu yüzden çalışmalar yarıda kesilmekte ve arızalı kesimlerin tamiri gecikmektedir. Haftaya hidrolik hortum patlamasıyla başlıyor, agrega arızasıyla devam ediyor ve motor yağ kaçağı ya da elektronik bir arızayla haftayı tamamlıyoruz.

Haftayı iki yada üç günlük bir çalışmayla bitiriyoruz. Küçük çaplı arızalardan operatörlerce ıslah edilemeyenler işyeri mahalli piyasası imkanları kullanarak giderilse de; büyük ve teknik arızaların ıslahı için Atölye Müdürlüğü tamircileri beklenmektedir.

Aynı anda diğer Yol Bakım Onarım Müdürlüğü muntıkalarında da arızalı makinelerin olması tamircilerin arızalara müdahalesini geciktirmektedir. 30 yaşına gelmiş makinelerimize yapılan tamir ve parça değişimleri makine aksamlarını büyük ölçüde orijinalinden uzaklaştırmış olup, makinelerimizin sıfır ayarlarında bozulmalar meydana gelmiştir.

Bu nedenle yapılan tamiratlar sonrasında yolda giderilemeyen hatalar kalabilmektedir. Hat Bakım Konsepti değerlerini sağlamak için yapılan tamirat tekrarlanmaktadır. Tekrar yapılan tamiratlar zaman ve iş kaybına neden olmaktadır. Süresi içerisinde tamamlanamayan tamirat çalışmaları nedeniyle makinenin diğer Yol Bakım Onarım Şefliklerine sevinde gecikme yaşanmakta ya da Bölge Müdürlüğü muntıkasında başlayan yol yenileme çalışmalarına gönderilmektedir.

Yapılan tamiratlarımızın Hat Bakım konsepti değerlerinde olması, alınan bölge zaman izni ve yol kapama izinlerinde maksimum faydalanılması, iş ve zaman kayıplarının önüne geçmek için yeteri kadar yeni buraj makinesi, regülatör ve stabilizatör makinelere ihtiyacımız var. Nasıl mevcut emektar makinelerimizin muntıkalarımıza gelişini dört gözle bekliyorsak; yeni makinelerimize kavuşacağımız günü de umutla bekliyoruz.

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

Kaybettiklerimiz

- Yüksek Hızlı Tren (YHT) Bölge Müdürlüğü Temsilcisi arkadaşımız Metin Güneş'in babası hayata veda etti. Merhuma Allah'tan rahmet, kederli arkadaşımıza, ailesine ve yakınlarına başsağlığı ve sabırlar dileriz.

- YOLDER üyesi, Gaziantep 652 Yol Bakım Onarım Şefliği'nde görevli Hat Bakım Onarım Memuru arkadaşımız Hilmi Ekin'in annesi Aşo Ekin hayatını kaybetti. Merhumeye Allah'tan rahmet, kederli arkadaşımız ve ailesine başsağlığı dileriz.

- YOLDER üyesi, Elmadag 215 Yol Bakım Onarım Şefliği'nde

görevli Hat Bakım Onarım Memuru arkadaşımız Turgay Temir'in annesi Güzel Temir hayatını kaybetti. Merhumeye Allah'tan rahmet, kederli arkadaşımız ve ailesine başsağlığı dileriz.

- YOLDER Üyesi, Demiryolu Meslek Okulu 1977 mezunu Niya-zı Günaydın'ın babası hayatını kaybetti. Merhuma Allah'tan rahmet, kederli arkadaşımız ve ailesine başsağlığı dileriz.

- YOLDER Malatya Temsilcisi, Yol Bakım Onarım Şefi arkadaşımız Mutlu Coşut'un babaannesi hayata veda etti.

Merhumeye Allah'tan rahmet, kederli arkadaşımıza ve ailesine başsağlığı ve sabırlar dileriz.

Geçmiş olsun

- TCDD 2. Bölge Yol Servis Müdür Yardımcısı, YOLDER Yönetim Kurulu Üyesi arkadaşımız Suat Ocak, spor yaparken yaralandı.

Ayak bileği kırılan arkadaşımıza "Geçmiş olsun" diyor, acil şifalar diliyoruz.

- Yüksek Hızlı Tren (YHT) 13. Yol Bakım Onarım Müdürü Haşmet Türker, ani rahatsızlığı nedeniyle Konya Başkent Üniversitesi Hastanesi'nde tedaviye alındı.

Arkadaşımıza "geçmiş olsun" diyor, acil şifalar diliyoruz.

Tebrikler



12 Yol Bakım Onarım Şefi Yardımcısı Salih Şat emekli oldu. Bölgedeki mesai arkadaşları emekli olan Şat'a bir veda yemeği düzenledi. Değerli arkadaşımızın emekliliğini kutluyor, yeni yaşamında sağlıklı, huzurlu, mutlu günler diliyoruz.

DEMOK'tan Pilav Günü



Demiryol Meslek Okulu Mezunları Derneği'nin her yıl geleneksel olarak düzenlediği Pilav Günü, 7 Haziran 2014 tarihinde Eskişehir'de gerçekleşti.

Bugün TCDD Eskişehir Eğitim Merkezi olarak kullanılan eski okul binasında bir araya gelen okul mezunları, eski günleri anılar, anılarını paylaştılar.

YOLDER üyelerine özel baret şapka



Son yıllarda büyük oranda artan demiryolu yatırımları sonucunda hızlı değişimler yaşanıyor.

Demiryollarında yaşanan bu hızlı değişim yanında değişmeyen gerçeğimiz ve önceliğimiz demiryolcunun iş sağlığı ve güvenliği.

Bu konuya verdiğimiz önemin bir göstergesi olarak tüm üyelerimize kişiye özel baret şapka yaptırarak gönderdik.

Baret şapkaları gönderilen üyelerimiz ve gönderdiğimiz kişilerin isimlerini de sitemizde yayımladık. Eline baret şapkası geçmeyen üyemiz varsa bize en kısa sürede bilgi vermenizi rica ediyoruz. Bir kez daha belirtelim, bizim için önemlisiniz...

Demiryolcuları buluşturan fuar Eurasia Rail Turkey 2014



Kendi alanında dünyanın üçüncü büyük fuarı olarak gösterilen 4.Demiryolu Hafif Raylı Sistemler,Altyapı ve Lojistik Fuarı Eurasia Rail, 6-8 Mart 2014 tarihleri arasında İstanbul'da gerçekleştirildi. Yeşilköy İstanbul Fuar Merkezi'nde düzenlenen fuarı, Demiryolu Yapım ve İşletim Personeli Dayanışma ve Yardımlaşma Derneği (YOLDER) üyeleri de ziyaret etti.

Yatırımlar artıyor, pazar payı büyüyor

Fuara 25 ülkeden 300 firma katılırken, katılımcıların ABB, ALSTOM, ANSALDO, BOMBARDIER, KNORR BREMSE, HYUNDAI ROTEM, SIEMENS, TALGO, THALES, VOITH TURBO, VOSSLOH, WABTEC gibi uluslararası arenada söz sahibi firmalar olması pazarın kızıvısağının işaretleri olarak görülüyor. Almanya, Çek Cumhuriyeti, Çin Halk Cumhuriyeti, Fransa, İngiltere, İtalya, Polonya, Romanya ve Rusya Federasyonu ise milli katılımıyla yer almış fuarda.

Fuardan izlenimler

Fuarı bu yıl yaklaşık 10 bin kişinin ziyaret ettiği belirtiliyor. Demiryolu teknolojileri, elektrifikasyon, sinyalizasyon, güvenlik, taahhüt, inşaat malzemeleri, lojistik, ağır sanayi firmaları, hırdavat ve el aletleri üreticilerinin katıldığı fuarda; yolcu, yük vagonları, lokomotifler, manyetik yükselen trenler, dar ray aralığında çalışan

trenler, özel ihtiyat araçları, dişli raylı demiryolu araçları ve intermodal nakliye araçlarından oluşan sektörle ilgili her türlü kuruluş yer almış.

Lokomotiflere ilgi yüksek

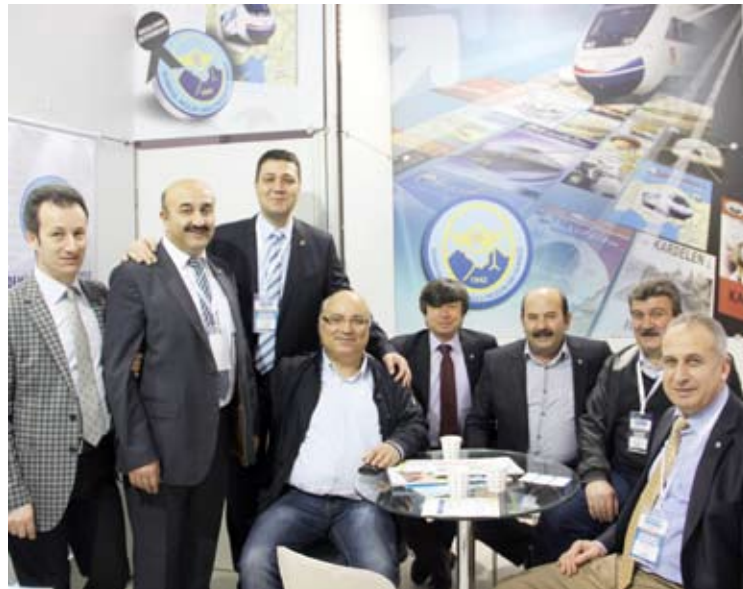
Ancak bu yıl yüksek hızlı trenle ilgili yatırımların yanı sıra Devlet Demiryolları'nın serbestleşmesiyle taşımacılık sektöründen pay almak isteyen yatırımcıların lokomotif üreticilerine yoğun ilgi gösterdiği belirtiliyor.

TCDD ve bağlı ortaklıkları Türkiye Vagon Sanayi AŞ (Tüvasaş), Türkiye Demiryolu Sanayi AŞ (Tüdemsaş) ve Türkiye Lokomotif Sanayi AŞ (Tülomsaş) büyük sergiliklerle katılmış fuara. Fiyatları donanımına göre 5 milyon Euro'ya kadar çıkabilen lokomotifler yük ya da yolcu taşımacı-

lığına uygun olarak tasarlanmış.

Demiryolu Meslek Lisesi buluşma noktası

Fuarda en hareketli noktalardan biri Demiryolu Meslek Okulu Mezunlarının buluşma noktası DEMOK sergisi. Yönetim Kurulu Başkanı Alpaslan Taylan, fuara bu yıl ilk defa katıldıklarını söylerken, "İlk günden bu yana o kadar çok ziyaretçi geldi ki, iyi ki fuara katılmıyız dedik. Demiryolu Meslek Okulu'n dan mezun olan birçok arkadaşımızı gördük, onlardan haber aldık. Bizi tanımayan kişiler, kurumlara da demiryollarının gelişimi için son derece önemli olan okulumuzu tanıtmaya fırsatı bulduk fuarda. Tüm katılımcılara ve ziyaretçilerimize teşekkür ediyoruz" dedi.



Değer mi?

Sezgin SEVİNÇ
sezginsevinc16@hotmail.com

YAŞAMA SEVİNCİ

2008 yılının kavurucu sıcaklığı hüküm sürüyordu ilk gençliğimizin satırbaşlarının yazıldığı Eskişehir topraklarında..

Eskişehir - Balıkesir arasında elektrikli ve sinyalli olması yönünde ortaya konan irade sonucu başlayan çalışmalarda yurt dışında ilk sayılabilecek sıralamada 49'luk rayları 60'lık ağabeyleri ile değiştirmeye başlamıştık. 49'luk raya olan aşinalığın üstüne 60'lık rayla yüzleşmek kavurucu güneş altında güzel bir deneyimdi...5 metrede 49'luk sisteme 500 kilogram fark atıyordu 60'lık sistem...

Sonra yıllar içinde bir ucundaki bodenler, 49'lukta diğer ucundaki bodenler pasını sildiği 60'lık ray üzerinde yürüyen, hızlı yol yenileme makinası önderliğinde 60'lık raylar boden yüzü görmeye devam etti.

Afyon bölgesinin 'ırak' statüsünde bulunan bizim Müdürlüğün 65 kilometrelik kısmı da birkaç yıl evvel 'hızlı' hızının tedrisatından geçti...

Geriye kalan 110 kilometrelik netameli bölüm ise, özel sektörün cevvalliğine havale edildiyse de mihverden 6 metre genişliği uzanacak yarma genişletme çalışmalarının mürekkebi daha yeni kurumuşken yüksek yargı kararı ile çalışmalar askıya alındı...

Makinasını alan kaçtı doğal olarak. Kaldık 49'luk yalnızlığımızla baş başa.

Kışın duayı her zamankinden daha bol tuttuk yağmurlar fazla olmasın diye...Yağmurlar sebebi ile bodeni rayın üstünde tutamadığımız zamanlar da oldu...

Sonrasında yeni hale süreci. Yok itirazdı yok beklemeydi derken, 2013 yılının nisan aylarında yeniden keçeler belirmeye başladı yolumuzun kenarında...

Küçük dağ silsilelerinin arasında bir dereye neredeyse teğet giden demiryolunun neredeyse her metresi keçe yüzü istiyordu proje şartnamelerine yazılan ölçüleri tutturulması için...

Bir süre sonra patlayan dinamitlerin, tonlarca ağırlıkta kamyonların kırıcıların keçelerin kol gezdiği çalışma sahalarında rayın boden gören yüzünü gördüğümüze şükretmeye başladık.

Bodene beş gün kapalı iki gün açık formasyonu ile planlanan çalışmalarda dinamit sesini duyan tonlarca ağırlıktaki kaya kütlelerinin korkudan yakındaki dereye doğru kaçtığını, kaçarken de 70 metrelik yolu da koltuğunun altına aldığını da gördük; gecenin bir saatinde, son temizlenen kaya öbeğinin altında rayı göremediğimizi de...

Sistematiğe bağlanan derayların en güzel tarafı rayın yüzünü zar zor gören bodenin, düştükten sonra traverse ulaşamamış olmasıydı.

Düşen bojiyi toprağın içinde el yordamıyla bulduğumuz rayın üstüne koyup gündelik telaşeye devam ediyorduk. Tek sıkıntımız gecenin bir yarısı ne olduğunu tahmin ettiğimiz telefonlardı...Sabahında çalışan makinalar geceye dair bütün izleri tarihin tozlu anılarına uğurluyordu...

Elimizdeyse tarihi, tren numarası ve olay yeri kilometresi değişik matbuaya dönen müşterek teller kalıyordu...

Şimdilerde ise yarması dolması az tüneli, köprüsü olmayan 22 kilometrelik bölümünde üst yapı pozunun ilk adımları atılıyor. 5+2 devam ediyor.

Ne bize yarıyor zaman, ne de işi yapan firmaya...

"110 kilometre diye çıktık 22'ye nasıl düştük?" dersiniz para bitti, bitiyor...

Para olsa "Tükkan bizim !"

Parayı poz yaparak aynı 250 metre yarıcağa, aynı %0 18 eğime gömdüğümüz yetmiyormuş gibi bir de scud füzelerine dayanabileceğini düşündüğüm duvarlara gömdük. Duvarın öbür yanından füze atsinlar sen burada 250'lik, 18'lik yolda poz yapıyorum diye tef çal oyna...Ruhun duymasın...

Benim 11 yıldır kullandığım yaşı 20 yi bulan bir abam var. Ellerinden öper...Arabaya araba kadar kaporta masrafı ettiğimi düşünün diyorum dostlara.

90'ı geçince hala yoldan uçup gidecekmiş gibi gidiyor...

Peşi sıra elektrik ve sinyal çalışmaları devam ediyor... Geçtiğimiz yüzyılın en ileri teknolojisi dört çift teli de söktüler direkleriyle beraber aylar önce...

Her şey cebimizde ki "Alo" ile yürüyor...

Her şey bitip dumanlı trenler işlemeye başladığında, 60 olan sürat 61 diyecek mi ?

Kurp aynı eğim aynı...

Vurun kantarın bi ucuna maliyeti, bir ucuna faydayı...

Değer mi ?



Çankırı'ya selam

YOLDER Yönetim Kurulu Başkanı Özden Polat, Çankırı'da VADEMSAŞ'ta gerçekleştirilen toplantının ardından 23. Yol Bakım Onarım Müdürlüğü'nü ziyaret etti.

Müdürlükte Ayhan Karataş ile bir araya gelen Polat, çalışmalara ve güncel olaylara ilişkin sohbet etti. Karataş, Irmak-Zonguldak hattında toplam 5.5 kilometrelik yol çalışması olduğunu bunun 2

bin 800 metresinin tamamlandığını belirtti. Karataş, yük ağırlıklı olan yolda günde ortalama 20 bin ton yük taşındığını dile getirdi. Polat, ziyarette Ayhan Karataş'a derneğin flamasını verdi.

Tuz madenine uğramadan dönme

Özden Polat, Çankırı'da yol bakım onarım müdürlüğünün ardından herkesin ısrarla "görme-

den dönmeyin" dediği Çankırı Tuz Madenine de uğradı.

Vademsas yetkililerinin rehberliğinde gerçekleştirilen ziyarette, Polat ve ekibi Hitit uygarlığından buyana tuz çıkartılan madeni gezme olanağı buldu.

5 bin yıldır tuz üretiliyor

Uzun yıllar Tekel tarafından işletilen Çankırı'nın Balıbağı Köyü'ndeki tuz madeninin görü-



nür rezervinin 808 milyon ton olduğu saptanmış. Çankırı denilince ilk anda akla gelen tuz madeni ise ilin ekonomisine en önemli katkıyı sağlayan ürünlerden. Dünyanın sayılı rezervine sahip olduğu bilinen Çankırı'da yaklaşık 5 bin yıldan bu yana kaya tuzu üretildiği söyleniyor.

Merkez ilçenin doğusunda, kent merkezine yaklaşık 20 kilometre uzaklıktaki Balıbağı'ndaki tuz madeni, ülke ekonomisine yarattığı katma değer yanı sıra turizm sektörü için de gelecek vaat ediyor.

Tuz madeni uzun yıllar kapitülasyonlar nedeniyle Fransızlarca işletildikten sonra Tekel'in kuruluşuyla birlikte kuruma geçmiş. Maden, 2003 yılında özelleştirilmiş. Patlatma yöntemiyle günde ortalama 750-800 ton tuzun çıkar-

tıldığı madenden sofralık tuzun yanı sıra getirisi çok daha fazla olan medikal, kimya ve endüstri alanında yararlanılıyor.

Çankırı tuzunun ağır metal içeriğinin düşük olması nedeniyle sağlık açısından kullanıma en uygun tuzlardan olduğu biliniyor.

Madende tuzdan heykellerin yanı sıra 200 yıldan bu yana duran eşek ve tavşan kalıntısı ise oldukça ilginç bir görüntü sergiliyor.



YOL ARKADAŞIM

Sakine Özkartal - Kırıkkale

Kırıkkale 22 YBOM Muharrem Özkartal'ın eşi Sakine Özkartal ile istasyondaki müdürlük binasında bir araya geliyoruz. Ezgi, Buse, Sinem isminde birbirinden tatlı üç kız çocukları var Özkartal ailesinin. Muharrem Bey ile 14 yıllık evli olan Sakine hanım, bir demiryolcu kızı. Babasının ambarda çalıştığı yıllarda eşiyle Kayseri'de tanışmışlar.

Kendisinin lisede okuduğu sıra Muharrem Bey'in sürveyanlık yaptığını anlatan Sakine Özkartal, ortak noktalarının demiryolu olduğunu söylüyor.

Muharrem Bey ile 2000 yılında evlenmişler. Yozgat Yenifakılı'ya çıkmış tayinleri, beş yıl kalmışlar burada. O dönemlerde eşinin poz çalışmasına gittiğini anımsıyor Sakine Hanım. "Eşim çalışkan bir insandır, Yol Bakım Onarım Şefliği'nin

ardından sınava girerek Yol Bakım Onarım Müdürlüğü oldu, stresleri yükleri çok ama yaptığı işi seviyor" diyor. Demiryolcu eşi olmanın kolay olmadığını dile getiriyor Sakine Hanım da. "Ailesiyle vakit geçiremez, sosyal yaşamdan uzak kalırsınız çoğu zaman" diye anlatıyor yaşam koşullarını. Yozgat'tan sonra Kırıkkale'ye geldiklerini söyleyen Sakine Hanım, yedi yıldan bu yana istasyonun yakınında, lojmanda yaşamlarını sürdürdüklerini anlatıyor. "Sosyal alanlar sıkıntılı burada. Çocuklarımız için bir oyun bahçesi, park, spor alanı ya da bir araya gelip oturabileceğimiz bir lokamız yok ne yazık ki. Biz kadınlar kimi zaman



evlerde bir araya geliyoruz ama eşi pek görüşülmez. Zaten beyler eve öyle yorgun geliyor ki, akşam herkes evinde olmayı tercih ediyor haliyle."

Sakine Hanım "Bizim ailede eşimin babası, amcası da demiryolcu. O nedenle bir araya gelindiğinde sohbet hep demiryollarıdır, yoldur, trenlerdir" diyor...



Stratejik bölgede demiryolcu olmak zor

YOLDER Yönetim Kurulu Başkanı Özden Polat, dernek sekreteri Meltem Ünal ve derneğin basın danışmanları Saadet Hüseyin Erciyas ile birlikte Kırıkkale'de 22 Yol Bakım Onarım Müdürlüğü'nü ziyaret etti. YOLDER ekibi, tarihi tren istasyonunda bulunan 22 Yol Bakım Onarım Bölge Müdürlüğü'nde önce YOLDER Kırıkkale Temsilcisi Muzaffer Tunç ve YBOM Muharrem Özkartal ile bir araya geldi. Görüşmeye daha sonra Hasan Doğan, Osman Kandemir, Haydar Karaoğlu, Çetin Uluçay, Kocabey Uluşoy, Erol İlhan ve Dursun Akgül de katıldı.

YBOM Muharrem Özkartal, Makine Kimya Endüstrisi Kurumu (MKEK) fabrikaları, Tüpraş Rafinerisi'nin, ERDEMİR'e bağlı ÇELBOR A.Ş'nin bulunduğu Kırıkkale'nin son derece stratejik bir bölge olduğunu anlattı. Bölgede demiryollarının askeri mühimmat hattının bulunduğunu ve çok sıkı bir şekilde kontrol edildiğine değinen Özkartal, "6 kilometre ana hattımız var. Toplam hat uzunluğumuz 17 kilometre. Demiryollarının TÜPRAŞ ve MKEK için iltisak hattı bulunuyor ve rutin olarak her gün kontrol ediliyor bu hatlar. Çünkü yanıcı ve patlayıcı madde taşıyor sonuçta bu hatlarda. Tüpraş'tan da hem ham hem de işlenmiş petrol geliyor. Yine Zonguldak'tan Kayseri'ye giden demir sac malzeme buradan geçiyor. İstanbul, Kars, Diyarbakır, Adana, Samsun, Zonguldak'a gidecek trenler bu hattı kullanıyor. Sekiz ekspresimiz işliyor bu hatta" dedi.

Bölgede üç kısım şefliğini olduğunu da anlatan YBOM Muharrem Özkartal Irmak, Kırıkkale Merkez ve Yerköy'deki şefliklerde toplam 11 yol çavuşunun, kısımda ise bir sürveyan bulun-



duğunu belirtti.

Kırıkkale'nin yük ağırlıklı bir bölge olduğunu anlatan Muharrem Özkartal, bölgenin demiryollarının doğu ve güneydoğu mntıkasını sağlayan hatlar ile uzun hat yolcu trenlerinin mntıkasında bulunduğunu söyledi.

Ray çalma bezdiriyor

Bölgede sık sık ray çalma olaylarının yaşandığına da değinen Özkartal, "Bu bölgenin en önemli sorunu ray çalma. Öte yandan alt yapı sıkıntımız var. Özellikle Çelikli-Yerköy arasında bataklık araziden geçen bir bölüm var hatta. Makas değişimimiz çok fazla. Yapılan pozlarla yolu 60'lığa çevirdik" derken bu yıl yapılacak poz çalışmalarına ilişkin şu bilgileri verdi: "Bu hatta 33 makasımız değişecek. 2014 planına göre İzzettin ve Yağlı arasında 17 nolu tünelin yıkımını da yapıyoruz. Tünel tamamen beton özelliğini kaybetmiş durumda bu yıl yapı-

cağımız çalışma ile yenilenecek."

Personelin sıkıntısı giysi

YBOM Muharrem Özkartal, Kırıkkale'de görev yapan yol personelinin en önemli sıkıntılarının birinin de giysi problemi olduğunu dile getirdi. Görüşmeye katılan YOLDER üyeleri de dağıtılan giysilerde naylon oranının yüksek olduğunu, özellikle arazide çalışırken, kaynak yaparken sıkıntı yaşadıklarını, zaten düzenli olarak dağıtılmayan malzemelerin kısa sürede yıprandığını belirtti.

Her platformda söylüyoruz

Özden Polat gemicilik, madencilik ve yol yapım meslekleri içinde demiryolculuğun "çok ağır ve tehlikeli" meslekler sınıfına girdiğini anımsatarak, naylon giysiyle çalışmaya gidilmesinin çok tehlikeli olduğunu belirtti. Her fırsatta ve her platformda bu konuya dikkat çektiklerini dile getiren YOLDER Yönetim Kurulu

Başkanı Özden Polat, "Tren teşkil memurlarına bir defa olmak üzere özel üretim yapmışlardı. Bunun hat bakım onarım memurları ve yol bekçileri ve işçiler için de böyle olması gerekiyor. Öte yandan baret, gözlük, eldiven gibi malzemeler bizim işlerimizin olmazsa olmazları. İşlerin iyi ve sağlıklı işlemesi için insana yatırım gerekiyor. Biz bu konuyu dile getirirken bizlere iş kıyafeti verilsin takım elbise verilmesin demiştik. Yönetmelik değişti aslında bu talebe göre. Ama biz kötü ve kalitesiz elbise verilsin demedik ki. Bu konu Malzeme Dairesi'nin acı-

len çözmesi gereken bir konu. Öte yandan iş güvenliğiyle ilgili malzeme sağlamak işveren/işveren vekilinin yetki alanında. Çalışanların sağlıklı ve güvenli bir ortamda çalışması için gereken tüm malzemeyi alma sorumluluğu var" diye konuştu.

Bir soru üzerine yol bölümünde çalışan personelin içinde, en fazla sayıya sahip hat bakım onarım memurlarının eğitim düzeyinin düşük olması nedeniyle ünvan konusunda sıkıntı yaşandığını anlatan Özden Polat, "Bunlar zor açmazlar, umarız bir formül bulunur arkadaşlarımız için" dedi.

Eğitime ihtiyaç duyuyoruz

Kırıkkale toplantısında YOLDER Kırıkkale temsilcisi de olan Muzaffer Tunç, personelin eğitim ihtiyacı konusuna değindi.

"Bizim çok ciddi mesleki eğitime ihtiyacımız var" diyen Tunç, konuyla ilgili olarak şunları söyledi: "Biz yol çalışması için Almanlar geldiğinde eğitim, bilgi ve donanım açısından ne kadar geri kaldığımızı daha iyi anlıyoruz. Aslında bu durumu kuruma da bildirdik. Ben üç aylık eğitimle yurt dışında teknoloji öyle hızlı ilerliyor ki, aldığımız eğitim kısa sürede güncelliğini yitiriyor. Yabancıardan gördüğümüz kadarıyla iki yılda bir 15 günlük eğitime gidip aldıkları bilgileri sınavda sınavıyorlar. Biz aldığımız

15'er günlük eğitimlerle 25 yıllık mesleğimizin yükünü taşıyamıyoruz. Bilgi teknolojileri yerinde durmuyor ki, sürekli gelişiyor. Yol servisi demiryolunun temel servislerinden. Buraya gelen firmaların sürekli yenilik peşinde olduğunu, elemanlarını sürekli eğitimden geçirdiğini görmek bizi üzüyor. Bizim bilgimiz onlardan fazla, üstün olmazsa onların yaptığı işi nasıl denetleyebilir, nasıl dur diyebiliriz? Ya da içimize sinmeyen bir uygulama gördüğümüzde işe nasıl itiraz edebiliriz? Bizlerin bilgisi yol çavuşlarına onun bilgisi yola yansıyor. Biz burada kendi aramızda beyin fırtınası yaparak işin en iyi nasıl olabileceğini tartışıyor, ondan sonra uygulama yapıyoruz."



Polat, Dursun Akgül'e derneğin flamasını armağan etti.



Özden Polat, Muzaffer Tunç'a derneğin flamasını armağan etti.



Polat, Muharrem Özkartal'a derneğin flamasını armağan etti.

Tükenmişlik, bezdiri, zamanı iyi kullanamamanın yarattığı sonuçlar ve bu sorunlarla baş etme yöntemleri anlatıldı

YOLDER'den yol personeline "stres yönetimi" eğitimi

Devlet Demiryolları'nda çalışan yapım ve işletim personeli için "stres yönetimi eğitimi" düzenlendi. Çalışanların artan iş yükü yanında yoğun stres altında çalıştığını belirten YOLDER Yönetim Kurulu Başkanı Özden Polat, "Trenler gelir gider, eğer siz varsanız onlar olacak. Önce sağlık. Biz iyi olmazsak iş de olmaz, ailelerimiz de huzurlu olmaz. Stresle baş etmenin yollarını bulmamız gerekiyor" dedi.

Seminerde İzmir Üniversitesi Psikoloji Bölümü Öğretim Görevlisi Klinik Psikolog Sevinç Sevi Tok, Türkiye'nin farklı illerinden gelen 40'ı aşkın yol personeline

stresle baş etmenin ve zamanı iyi kullanmanın yollarını anlattı.

Akçay'daki TCDD Demiryolu Eğitim ve Dinlenme Tesisleri'nde gerçekleştirilen eğitimde konuşan YOLDER Başkanı Özden Polat, yol personelinin Devlet Demiryolları'nın en stresli bölümünde çalıştığını belirterek kimi zaman zor çalışma koşullarının yarattığı stres nedeniyle sağlık sorunları yaşayabildiğini söyledi. Kısa süre önce bir personelin "Son tren gidene kadar uyuyamaması" üzerine ciddi psikolojik bir sıkıntı yaşadığını ve hastanede tedavi görmek durumunda kaldığını anlatan Polat, "Stresle baş etme-

miz, bunun yollarını bilmemiz, bulmamız gerekiyor" dedi.

TCDD'nin yol servisinde çalışan meslektaşlarının çoğu kez yüzlerinde endişeli bir ifade taşıdığına değinen Özden Polat, "Trenler gelir gider. Eğer siz varsanız onlar olacak. Önce sağlık. Biz iyi olmazsak iş de olmaz, ailemiz de huzurlu olmaz. Kendimize dikkat etmek zorundayız. Bunu da ancak iç huzurumuzu sağlayarak gerçekleştirebiliriz" diye konuştu. Bu semineri yol personelinin endişelerinden uzaklaştırmak ve yaşam kalitesini olumsuz etkileyen stresle baş edebilmek için düzenlediklerini anlatan Polat, bu tür eğitim çalışmalarını sürdüreceğini sözlerine ekledi.

Demiryolları çalışanları stresli meslekler grubunda

Demiryolları, havayolu, denizyolu gibi yol işinde çalışanların stresli işler grubunda olduğunu belirten İzmir Üniversitesi Psikoloji Bölümü Öğretim Görevlisi Klinik Psikolog Sevinç Sevi Tok, stresin aslında yaşamı motive eden bir olgu olduğunu, ancak aşırıya kaçıldığı zaman hastalığa dönüşebildiğini söyledi. Tok,



Seminer sonunda YOLDER Başkanı Özden Polat ve Suat Ocak, seminerde bilgilerini paylaşan Klinik Psikolog Sevinç Sevi Tok'a ebru sanatı uygulanmış bir plaket armağan etti.

demiryolculara verdiği stres yönetimi eğitiminde mobbing (bezdiri), tükenmişlik sendromu ve zamanı iyi kullanamamanın yarattığı sonuçlara da değindi, bu sorunlarla baş etmek için önerilerde bulundu.

"Stres yaşıyor ve çalışıyor olmanın tek ürünüdür" diyen Tok, stresle baş etmenin en önemli yollarından birinin belirsizliği kaldırmak olduğunu söyledi. Yaşanan rol çatışmalarının, ast ve üstten gelen baskıların yanı sıra iş yoğunluğu nedeniyle evimize, sevdiklerimize yeterince zaman ayıramamanın da ciddi strese yol açtığını anlatan Sevinç Sevi Tok, zaman yönetiminin bu noktada büyük önem kazandığına değindi. Tok, stresle baş etmek için bedene

ve zihne yönelik teknikleri şöyle anlattı:

"Stresle baş etmek için son yıllarda anti depresanların çok sık kullanıldığını görüyoruz. Stresle baş etmek için ilaç dışında yöntemleri denemek daha doğru olacaktır. Vücut direncimizi arttırmak, vücut gerilimini azaltmak için fiziksel egzersizler, solunum egzersizleri, gevşeme ve meditasyon tekniklerinden yararlanmak gerekiyor. Strese verilen anlam tamamen zihinsel bir süreçtir. Eğer zihinsel süreçler kontrol altında tutulabilirse stresten etkilene de azaltılabilecektir. Dikkat kaydırma, bilişsel yeniden yapılandırma, kendi kendine olumlu diyalog ve problem çözme becerisi bu süreci kontrol edebilir."



Yargı kararlarının uygulanmama sorunu neredeyse tüm kamusal alana, kamu kurum ve kuruluşlarının yönetim sistemine sinmiş sayrılık

İdari yargı kararlarına direnç ahde vefasızlık



1. Bölüm

Av. Mehmet EKTAŞ

Mesleki sorunlarınızın tartışılması, sessiz çılgınlıklarınızın gücünüze dönüştürülmesi için yayınlanan gazetenizde sizlerle buluşma fırsatını verdiği için Dernek Yönetimi'ne teşekkür ediyorum ve sizleri saygıyla selamlıyorum.

Biliyorum ki; meslek hayatınızda sizleri en çok üzen ve çözüm üretmekte zorlandığınız sorunlarınızın başında, hukukla korunmuş özlük ve idari haklarınızı savunmak için idari yargı yolunda başladığınız yolculukların çoğu zaman sonuçsuz kalması nedeniyle uğradığınız hayal kırıklıkları geliyor.

Bu makalede, idari yargı kararlarının uygulanması kavramının “kaplamı” konusunu inceleyecek ve yargı kararlarını uygulamayan kamu görevlilerinin sorumluluklarını değerlendireceğim.

Kişiler idari yargıya haklarını etkili olarak korumak için başvurur.

Günümüzde başta kamu çalışanları olmak üzere toplumu oluşturan tüm bireylerin devlet erkinin hukuk dışı uygulamaları karşısında hukuksal sığınma aracı görevini üstlenen idari yargıya başvuruları, gelişen hak arama kültürünün de etkisiyle sürekli artmaktadır.

Bu başvurular kapsamında davacılar, Devletin en yüksek idari yargı organı önünde bir iptal davası açmakla, yalnızca anlaşmazlık konusu işlemin iptalini değil, fakat aynı zamanda ve her şeyden öte, bu işlemin yaratmış

olduğu bütün sonuçların ortadan kaldırılmasını istemektedirler.

Keza AİHM'nin Antenotto v. Italy (2000) kararında da belirtildiği gibi, “idari bir işleme karşı dava açan kimse sadece bu işlemin hukuka aykırı olduğunu görmek için değil, aynı zamanda hukuka aykırı etkilerini ortadan kaldırmak için başvurur. Yargı kararı uygulanmazsa bu beklenti boşunadır”.

İdari yargı kararlarının uygulanması, hukuki güvenlik ve adil yargılanma haklarının bir sonucudur.

İdari yargı kararlarının uygulanması etkin bir yargısal koruma, hukuk güvenliği ve nihayetinde hukuk devleti olmanın doğal bir gereğidir. Uzun çabalar sonucu hukuksal durumu ortaya konan idari etkinliğe dair yargı kararı askıda kaldığı, uygulanmadığı zaman kişilerin hukuka, hukuk devletine olan güven ve saygıları aşıldığı gibi, bu durum yeni hukuk dışılıkların doğmasına da neden olmaktadır. O nedenle, kararlara uygun işlem yapma ödev ve sorumluluğu toplumsal yaşam ve kamu düzeni bakımından duyarlı bir konu olarak algılanmaktadır.

İdari yargı kararının yerine getirilmemesi, kamu otoritesi karşısında nispeten güçsüz durumda bulunan kamu hizmetinden yararlananların hak arama özgürlüğüne zarar vermektedir. Yargı kararını uygulamayan idare aleyhine yargı yoluna başvurmak da gereksiz görüleceği için kimse hakkını idareye karşı dava açmak yoluyla aramayacaktır. Hukuk devleti için böyle bir durumun ortaya çıkması kabul edilemez.

Kararların uygulanmasının kaplamı

Avrupa Konseyi Delegeler Komitesi kararlarını hazırlayan İnsan Hakları Dairesi, Mahkeme Kararlarının ilgili taraf devletin hükümetince yerine getirilmesini takip sürecinde üç düzey ayırımı yapmaktadır.

Birincisi davacının zararının karşılanmasıdır.

İkinci düzey davacı üzerindeki olumsuz hukuki durumun

doğurduğu etkinin kaldırılmasıdır.

Üçüncü düzey ise **bir daha benzer uygulamaların meydana gelmemesi için alınacak tedbirlere ilişkindir. bu bağlamda gerektiğinde mevzuatın iyileştirilmesi** gerekmektedir.

TCDD uygulamalarına bakıldığında mahkeme kararlarının uygulanmasında ilk düzeyde pek fazla sorunla karşılaşıldığı söylenemez. Personelin kanunlardan doğan haklarını talep ettiği veya kendine yönelen hukuk dışı bir işlemi iptal ettirmek amacıyla yaptığı başvurulara verilen olumlu mahkeme kararlarında TCDD; personelin idari işleminden doğan zararını karşılamaktadır.

Ancak, özellikle nakil ve atamaya ilişkin kararların uygulanmasında ikinci düzeyde sorunlar yaşanmaktadır. İdare çoğu olayda yargı kararlarını “Biçimsel” olarak uygulamaktadır. Aynı zamanda muvazaalı uygulamada denilen biçimsel uygulamada; idare, yargı kararını süresi içinde icaplarına göre işlem tesis etmektedir. Ancak kısa süre içinde, tesis ettiği işlemi ortadan kaldırarak, uygulama halini bir formaliteden öteye geçirmemektedir. Haksız olarak görevden alınan ve başvuru üzerine verilen iptal kararı üzerine görevine başlatılıp birkaç sonra görevden alınan personel için yapılanlar **biçimsel uygulamalardır**. Hukuka aykırılığı sebebiyle ortadan kaldırılan işlem veya eylemin bu şekilde biçimsel olarak yapıp tekrar eski durumuna getirilmesi, mahkeme kararlarının uygulanmamasına ve uygulamayanlar için sorumluluk doğmasına iyi bir örnektir.

Personelin benzer hukuk dışılıklardan korunması için önlem alınma (ma)sı

Mahkeme kararlarının uygulanmasında asıl sorun üçüncü seviyededir. En çok ihmal edilen ve tartışılmayan mağduriyetler üçüncü seviyedeki sorumlulukların yerine getirilmemesinden kaynaklanmaktadır.

Mahkeme kararlarının etkin şekilde uygulanması; diğerlerinin yanında bir daha benzer uygula-

maların meydana gelmemesi için tedbir alınması ve gerektiğinde mevzuatın iyileştirilmesini de gerekli kılmaktadır. Böylece idarenin hukuk dışı işlem ve eylemlerinden diğer personelin zarar görmesi önlenilecek, personelin hukukla korunan haklarına zamanında ve eksiksiz olarak erişmesi sağlanabilecektir.

Ancak diğer kurumlarda olduğu gibi TCDD'de de bu konuda hemen hemen hiçbir önleyici işlem yapılmamaktadır.

Örneğin yıllık izin ücretlerinin ödenmesi konusunda verilmiş kararlar olmasına rağmen aynı durumda olan diğer personel için zamanında düzenleme yapılmamakta ve tedbirler alınmamakta ve bu nedenle tüm personel tek tek mahkemeye başvurmak zorunda kalmaktadır. Bugün itibarıyla geçmiş yıllarda izinlerini kullanamamış ve diğer yıllara sarkmadığından dolayı izni yanmış olan binlerce sözleşmeli personel bulunmaktadır. Bu konuda İşçiler tarafından açılmış ve lehe sonuçlanmış davalar ve angarya yasağı göz önünde bulundurularak idare tarafından işlem yapılması gerekirken hiçbir işlem yapılmamıştır.

Kamu yönetimine - yöneticilerine sinmiş illet

Yargı kararlarının uygulanmasında İdarenin lehine olan kararların yürütümü konusunda pek bir sıkıntı ile karşılaşılmazken özellikle idarenin aleyhine olan kararların uygulanmasında sorun yaşanmaktadır.

Yargı kararlarının uygulanmama sorunu neredeyse tüm kamusal alana, kamu kurum ve kuruluşlarının yönetim sistemine sinmiş sayrılıktır.

Kurumun eylem ve/veya işlemlerinden hakkı ya da menfaati çiğnenmiş personelin ihlalin yarattığı hukuksal yıkımın etkilerini izale edebilecek son çare olarak başvurduğu yargının lehinde verdiği kararın etkisiz kaldığını görmesi, harcanan onca çaba ve beslenen umutların boşa çıkarılması demek olduğu gibi; devlet iktidarı bakımından taahhütlerin yadsınması demektir. Kurumun

yargı kararlarına karşı çeşitli bahanelere sığınarak bir direnç kültürü geliştirmesi ulusal ve uluslar arası güvence mekanizmalarıyla donatılmış hukuk devletin ahde vefasızlığıdır.

Yargı kararlarının uygulanmaması kamu görevlilerinin tutumlarından kaynaklanmaktadır.

İdare; topluma hizmet etme, fertlerin refah ve mutluluğunu geliştirme, toplumsal ve iş barışını gerçekleştirme gibi genel misyonları çerçevesinde doğaldır ki, bireylerin lehine olan kararların uygulanması sağlamak ve böylece tüm hakların toplumun genel menfaatleri doğrultusunda gelişmesini istemektedir.

İdare aleyhine yargı kararlarının uygulanmaması çoğu kez idarenin politikalarından değil idare adına yürütme görevini üstlenen kişilerin tutumlarından kaynaklanmaktadır. Tüm Dünyada olduğu gibi Ülkemizde de kamu çalışanları arasında bir “direnç kültürü hakimdir.

Ülkemizde “direnç kültürü”nün aşılmasına yönelik olarak Cumhuriyet Anayasası'nın 138/son'da “Yasama ve yürütme organları ile idare, mahkeme kararlarına uymak zorundadır; bu organlar ve idare, mahkeme kararlarını hiçbir suretle değiştiremez ve bunların yerine getirilmesini geciktiremez.” hükmü konulmuştur.

Ancak, bu düzenlemeye rağmen kamu görevlileri;

- Kendi başlarına sorumluluk alma -öz irade kullanma- yetkinliklerinin gelişmemiş olması,
- Mevzuatın verdiği yetkiyi kullanmaktaki isteksizlikleri,
- Sürekli idarenin çıkarlarını koruyarak toplumun menfaatlerinin daha iyi şekilde korunacağına ilişkin derin inançları,
- Özellikle parasal konularda “kazanen birey” ile kendini özdeşleştirerek ve “bunlar da doymak bilmiyor” anlayışına kendini mahkum ederek yargı kararlarını üç düzeyde de uygulamama eğilimi göstermektedirler.

Devam edecek...

Avrupa Birliği Komisyonu, demiryollarının özelleştirme süreci içinde karşılaşılan bazı sıkıntılara önlem olarak, 31 Ocak 2013'de dördüncü demiryolu paketini açıklamıştı.

Bu paketteki en dikkat çeken noktalardan biri, altyapı işletmeciliğinin tren işleten firmalardan tamamen ayrılmasıydı.

Bir diğer nokta ise, yolcu taşımacılığındaki kamu hizmetlerinin ve devlet sübvansiyonlarının azaltılmasıyla, daha fazla işletmecinin bu taşımacılığa talip olmasının sağlanması ve böylece devlete olan yükün azaltılmasıydı. Fakat, 26 Şubat 2014'de Strazburg'da yapılan toplantıda, yukarıdaki iki madde başta olmak üzere pek çok konu hakkında, son bir senede yaşanan sıkıntılar ve bu sıkıntıların ileride daha da artacağı göz önünde bulundurularak, demiryolu liberalizasyonu- nun temeli olarak gördükleri kurallarda geri adım atılmasına oy birliği ile karar verildi.

Altyapı

Oylamadaki revizyon kararlarından biri, altyapı işlerinin, işletmecilikten tamamen ayrılmasını ve özele devredilmesini gerektiren dördüncü demiryolu paketi önergesiydi.

Demiryollarında özelleştirme süreci boyunca, Alman (DB) ve Fransız (SNCF) demiryolları devlet holdingi halini almış; yolcu, yük, altyapı gibi pek çok işi, tek bir çatı altında, farklı şirketlerin oluşması şeklinde organize etmişlerdir.

Buna benzer şekilde İspanya, İtalya, Hollanda, Belçika, Avusturya gibi pek çok ülkenin demiryolu altyapı işleri, işletmecilerden (devlet şirketleri) tamamen ayrılmamış, bağlı ortaklık veya holding, benzeri bir yapılaşmayı benimsemişlerdir.

Demiryollarında altyapı işletmeciliği, tüm sistemin, hem beyni, hem omurgasıdır.

Hat üzerinde bölgesel olarak yapılacak hızlardan, buralardan geçecek tren çeşitliliğine ve olması gereken tren trafiğinin belirlenmesine kadar pek çok hassas konu altyapı işletmeciliğini ilgilendirmektedir.

Şu bir gerçektir ki, demiryolu taşımacılığını, diğer ulaşım modlarından ayıran en önemli özelliği, işletmeciliğin tamamıyla altyapının belirlediği kriterler dahilinde yapılması zorunluluğudur. Bunun en basit örneği, yüksek hızlı tren hatlarında yük treninin çalıştırılmamasıdır.

Biraz daha detaylı bir açıklama ise; aynı hat üzerinde, aynı

yöne doğru giden trenlerin, öndekinin yavaş gitmesi, o hat üzerindeki tüm trafiği etkileyen unsurdur. Bu treni, bir bekleme noktasında bekletip, arkadaki trenin geçmesine müsaade etmek yapılacak uygun bir adım olmasına karşın, bekleyen trenin kaybettiği zamanın telafisi olmayacaktır. O trenin işletmecisi de, müşterilerine, trenin sürekli gitme süresine göre taşıma zamanı sözü vermiştir.

Altyapı, demiryollarının gizli patronu

Ayrıca, yavaş giden tren, trafiği etkilemesinin yanı sıra, altyapı sistemini de yormaktadır.

100km/s. hızla gidilmesi gereken bir hatta 60km/s ile gidilirse, özellikle dönemeçlerdeki "dever" denilen, trenin dönüş esnasında hızına bağlı olarak ağırlığını iç ve dış raylara eşit olarak dağıtmasını sağlayan eğimden dolayı, iç tarafta kalan rayın üzerine aşırı yük binecek, bu da, rayın ve rayı tutan diğer ekipmanlarıyla birlikte tren tekerleklerinin de kullanım ömrünü kısaltacaktır. Bunun gibi pek çok teknik detay, altyapı işletmeciliğini, demiryollarının "gizli patronu" yapmaktadır.

Altyapı en masraflı bölüm

Bunun yanında, altyapı bakım, onarım ve yapım işleri, demiryolu taşımacılığının en masraflı işleridir. AB'de 2004 yılından sonra hızla özelleştirmeye gidilmesiyle, altyapı, işletmecilikten ayrılmış gözüktü de tam olarak bağlar koparılamamıştır. Özellikle, 2010-2011 yılları arasında, altyapı şirketlerinin bağlı oldukları taşımacılık şirketlerine daha fazla öncelik tanınması, hat kullanım ücretlerinde adil davranılmaması gibi şikayetlerin tavan yaptığı yıllardır. Bunun sonucunda, başta Alman Demiryolları olmak üzere pek çok ülkenin demiryolu şirketleri, "AB demiryolu yönetmeliklerine tam uyulmaması" nedeniyle mahkemeye verilmiştir. Mahkemeler, 2013 yılının bitimine kadar, davalı olan demiryolu şirketlerinin küçük tavizler vererek kazamalarıyla sonuçlanmıştır.

Komisyonluk, "AB demiryolu yönetmeliklerinin ilgili bölümlerinde bahsi geçen, altyapı ve tren işletmecilerinin mali işleyiş ve şirket organizasyonu yönünden tam olarak birbirinden ayrılmaması, böylece, altyapı ortaklığı veya bağlantısı olmayan diğer tren işletmecileri için eşit koşullar oluşmamasıyla üstünlük sağlanarak haksız rekabet oluşması" ...

Ana konu altında açtığı dava- ya verilen savunma cevabı, aslın-



Özelleştirme Dosyası - 1

Ömer Tolga Sümerli
omertolgas@gmail.com

BÜYÜTEÇ

Özelleştirmede geri adım mı atılıyor?

da pek çok şeyi anlatmaktadır. Genel olarak verilen cevapta: "Holding veya bağlı ortaklık şeklindeki mevcut yapılanmamız, AB yönetmeliklerine tamamen aykırı bir yapı değildir. Neticede, istenildiği gibi, ayrı şirket statüsündedir.

Altyapı şirketlerinin, gerek yönetim gerek mali açıdan, tamamen ayrı olmasını düşünmek, demiryolu taşımacılığının temel dinamiklerinin tam anlaşılmasını demektir. Demiryolu taşımacılığı pek çok teknik detay sebebiyle, diğer ulaşım modlarına göre altyapı kuralları- na daha çok bağlı taşımacılık çeşididir.

olarak karşılamaktayız. Demiryolu taşımacılığının en stratejik noktası olan altyapı işletmeciliğinin, herhangi bir rakip taşıma firmasına bırakın hisse sahipliğini, biraz yakın dahi olabilmemesinin doğuracağı sonuçların neler olabileceği dikkatlice sorgulanmalıdır.

Komisyonluk, bunu engelleyecek midir? Ya da serbest piyasa ekonomisinin ortaya koyduğu, serbest ticaret yasalarına göre, isteyen istediğini alabilir denilerek, sözde normal mi karşılanacaktır?

Demiryolu taşımacılık anlayışına göre, bu tarz bir yaklaşım normal değildir. Kaldı ki, örnek

Promosyon hakkı, "çok kullanana az öder gibi" savunmalar yapılsa da, davanın bu kısmında AB komisyonluğunun, mali hesapları şeffaflaştırma ve bu hesapları ayrı tutularak denetlenmesi isteği, mahkeme tarafından kabul edilmiştir. Dip not olarak, "Ne kadar 'şeffaf' olursa olsun, şirketler bu gibi durumlara çözüm bulamazlar mı?" sorusunu sormak da gerekiyor.

Subvansiyonun azaltılması

Bunun yanında, komisyonluk, şirketlerin daha fazla devlet idaresinden ayrı hareket etmesi adına, altyapı işlerindeki devlet sübvansiyonunun azaltılması talebi, kabul edilmemiştir.

Nedeni ise, altyapı yapım, bakım, onarım işlerinde maliyetin büyük olması ve bu maliyetin, hat kullanım ücretlerine doğru- dan yansımalarıyla, demiryollarına olan ilginin azalmasına sebep olacağı içindir.

Kısaca, tıpkı devlet idaresinde olduğu gibi, özel şirketlerin de, uygun ücretle taşımacılık yapılabilmesi adına, devlet sübvansiyonlarında azaltılmaya gidilmeden devam edilecektir.

Peki özelleştirmeye bahane olarak, "Devlete çok yük biniyor.

Özelleştirse, devlet vergisini alır, gerisini şirketler tamamlayacaktır. Böylece verimlilik artacak,



Ayrıca altyapı, demiryolu taşımacılığının, giderlerinin en yüksekte olduğu kısımdır. Sadece, gider konusunu düşündüğümüzde, kendi halinde bağımsız olan bir şirketin altyapı işletmeciliğini üstlenmesinin imkansız olduğunu, üniversitelerin ekonomi bölümündeki öğrenciler bile rahatlıkla hesaplayabilirler.

Hem mali olarak büyük işleri yapabilecek, hem de hiç bir büyük holding veya benzeri yapıya bir şekilde bağlı olmayacak bir şirketin olmasını, ütöpik bir durum

olarak gösterilen, sosyal, ekonomik ve ulaşım koridorları açısından, Avrupa'dan çok büyük farkı olan ABD'nin demiryolu sisteminde bile, altyapı, tren işletmecisi şirketlerinin kontrolündedir."

Yukarıdaki özet savunma açıklaması bile, konunun önemini ortaya koymakta yeterlidir.

Promosyon hakkı

Ayrıca dava konularından biri de, diğer tren işletmecisi firmalara, hat kullanım ücretleri konusunda adil davranılmadığıdır.

vergiler boşa gitmeyecektir." denilmiyor muydu?

Böylece, 26 Şubat 2014 kararlarının oluşmasına büyük oranda zemin hazırlanmıştır.

Demiryollarında özelleştirme sürecinin en temel maddelerinden biri olan, altyapı ile tren işletme şirketlerinin tamamen birbirinden ayrılması, altyapı işlerinde devlet sübvansiyonunun azaltılması konuları rafa kalkmıştır.

Devam edecek...

Türkiye Kamu-Sen Konfederasyonu'na bağlı Türk Ulaşım-Sen Genel Başkanı Şerafeddin Deniz ile Türk Ulaşım-Sen Genel Teşkilat Sekreteri Yaşar Yazıcı, İzmir'de örgütlü oldukları işyerlerinin temsilcileri ve sivil toplum kuruluşu temsilcileriyle bir araya geldi. İzmir 1 No'lu Şube Başkanı Muhammed Kara ve İzmir 1 No'lu Şube Mali Sekreteri Atilla Karaaslan'ın da katıldığı toplantıda Demiryolu Yapım ve İşletim Personeli Dayanışma ve Yardımlaşma Derneği'ni YOLDER Yönetim Kurulu Başkanı Özden Polat temsil etti.

"TCDD dertleri en fazla olan kurum"

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'na bağlı işyerlerinde çalışanların sorunlarının ve çözüm yollarının ele alındığı toplantıda konuşan Türk Ulaşım-Sen Genel Başkanı Şerafeddin Deniz, sendikali olsun olmasın, sendikalarının üyesi olsun olmasın tüm çalışanların haklarını savunmayı görev bildiklerini söyledi. Liman ve hava meydanlarının yanında Devlet Demiryolları'nı "Gecesi, gündüzü, akşamı, sabahı, ne zaman, nerede olacağı belli olmayan, sıkıntıları, dertleri fazla olan bir kurum" olarak tanımlayan Deniz, "Nerede bir ah çeksek bin dert dinliyoruz" dedi.

"TCDD işçileştirilmeye çalışılıyor"

Devlet Demiryolları'nda ünvanlar ve işyerleri bazında geneli ilgilendiren bir kaç problem olduğunu anlatan Türk Ulaşım-Sen Genel Başkanı Şerafeddin Deniz, bunların çözümü için neler yapılması gerektiğini konuşmak gerektiğini söyledi. TCDD'nin 2013 yılında çıkan yasayla serbestleştirildiğini, ikiye bölündüğünü, özelleştirilmesinin altyapısının oluşturulduğunu anlatan Deniz, "2013 yılı demiryolu çalışanlarını bekleyen tehlikenin ayak seslerinin duyulmaya başladığı yıl oldu. TCDD işçileştirilmeye çalışılıyor. Yönetim, işçi sayısının artırılmasıyla özelleştirmenin daha kolay olacağını düşünüyor" diye konuştu.

"Demiryolcular Stockholm sendromu yaşıyor"

Yetkili sendikanın özelleştirmeye çanak tuttuğunu, özelleştirmeye yönelen yönetimin değişimine su taşıdığını anlatan Şerafeddin Deniz, "Biz demiryolcular adeta Stockholm sendromu yaşıyoruz. Bizim çalışma düzenimizi ortadan kaldıracak bir çalışmaya 'evet' diyen bir sendikayla beraber olmak başka türlü nasıl açıklana-

Türk Ulaşım-Sen İzmir'de sivil toplum temsilcileriyle buluştu

TCDD işçileştirilmeye çalışılıyor



bilir?" dedi. Deniz, sözlerini şöyle sürdürdü:

"Yapılan devrim değil, karşı devrim"

"Celladına aşık olan kişiler gibiyiz. Hormonlu sendika sırtlarını dayadıkları siyasi yapının uygulamalarını 'devrim' olarak nitelendirirken bizim arkadaşlarımızın orada olmasını anlamak mümkün mü? Bu olsa olsa demiryollarına ve demiryolculara yapılan 'karşı devrim'dir. Karşı devrim burada bunu yapanlara bir fenalığı, kötülüğü izafe eder. Bizim celladına aşık olan arkadaşlarımıza çalışma hayatlarını, işlerini, görevlerini kaybedeceklerini, iş güvenlerinin tehlikede olduğunu anlatmamız gerek."

Özelleştirmede taşeronlaşma tehlikesi

Özelleştirmeler tamamlandığında kurumda çalışanların kapının önüne konacağını anlatan Türk Ulaşım-Sen Genel Başkanı Şerafeddin Deniz, "Özelleştirme taşeronlaşmayı, taşeronlaşma da düşük ücretle çalışmayı getirir" dedi ve şunları söyledi:

"Soma felaketini unutmayalım. Soma'daki gibi 301 insanın ölmesini beklemeyelim. Soma'da görüldüğü gibi, taşeronlaşma insanları ölüme mahkum eder.

Türkiye'deki özelleştirmelere bir bakın, patron çalışanı kapının önüne koyarken siyasi görüş ayrımı yapmaz.

Devlet Demiryolları'nda da böyle bir hava var. 'Bizim sendikamıza gelin, sizi koruruz' sözünün anlamı yok. Şu veya bu sendikali olmak bir gerekçe olamaz. Sizi kapının önüne koyarlar."

"Acı gerçekleri görünce farkına varacağız"

TCDD'de çalışanların en temel sorunların başında "norm kadro ve optimizasyon çalışmaları" geldiğini söyleyen Şerafeddin Deniz, "Bu çalışmaların sonuçlarını, acı gerçekleri önümüzdeki günlerde gördüğümüzde farkına varacağız" dedi. Deniz, "Dernekler ve sendikalar olarak irade ortaya koymak zorundayız. Bu sürdürülebilir bir durum değil. Norm kadro, optimizasyon çalışmalarına 'dur' demeli" diye konuştu.

Fazla mesai zulüm aracı haline geldi

Fazla mesai konusunun Demiryolları çalışanları için bir zulüm aracı haline geldiğini belirten Şerafeddin Deniz, "Demiryolcu fedakardır, ama bu fazla mesai konusu fedakarlığın ötesine geçti" dedi. "Bu durum daha kaç yıl sürecek? Bu muameleyi daha ne

kadar kendimize reva göreceğiz?" diyen Deniz, "Anayasa'ya göre angarya suçtur. Yasaların, sözleşmelerin bize verdiği haklar var. Artık angarya istemiyoruz. Toplu sözleşmelerle getirilen hükümlerin uygulanmasını istiyoruz" diyerek sözlerini şöyle sürdürdü:

"Başbakan mı büyük, birim amiri mi?"

"Fazla çalışmanın karşılığının ödenmesi gerekir. Onlar gerekeni yapmadığı sürece fazla mesai yapmaya gerek yoktur. TCDD Genel Müdürlüğü'nden gerekli düzenlemelerin yapılmasını istedik. Cevap bekliyoruz. Fazla mesai yaptırılmayacağına ilişkin Başbakanlık genelgesi var. Birim amirleri fazla mesaiye zorluyor. Başbakan mı büyük, birim amirleri mi büyük? Fazla mesai yaptırılırsa, birim amirimize dilekçe verip 24 saat istirahat isteyin. Bu yola başvuran arkadaşlarımızın arkasında olacağız. Herhangi bir yaptırım olur ya da mahkemelik olunursa, hukuk müdahalesinde arkadaşlarımızın yanında olacağız. Birim amirleri hakkında suç duyurusunda bulunacağız. Birim amirleri sorunu çözmiyorsa topu yukarıya atalım."

"İşverenin önerdiğinin altında ücret artışına imza atıldı"

Toplu sözleşmelerle alınan ücretlerin enflasyon karşısında eridiğini belirten Türk Ulaşım-Sen Genel Başkanı Şerafeddin Deniz, vergi diliminin yükselmesiyle çalışanın ekonomik sıkıntıyla karşı karşıya olduğunu anlattı.

Sorunun toplu iş sözleşmesi görüşmelerinde çözümlenebileceğinin altını çizen Deniz, şöyle konuştu: "Anlaşmazlıkla sonuçlanan görüşmeler hükümetin belirlediği kişilerden oluşan Yüksek Hakem Kurulu'na gidiyor, oradan olumlu sonuç beklemek saftillik. Bakanlar Kurulu'ndan beklediği-

miz sonuç zaten çıkmaz. Görüşmelerin başında Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanı '3+3' dedi, sektörümüzde yetkili hormonlu sendika geldi, onun da altında ücret artışının getirildiği bir sözleşmeye imza atarak tarihe geçti. İlk beş ayın enflasyonu 5.6, sözleşmede öngörülen 5.1. Beşinci ayın sonunda cebimizden yemeye başladık."

Polat: Türk Ulaşım-Sen camiamıza hayırlı olsun

Sendikanın yeni genel yönetimine başarılar dileyen YOLDER Yönetim Kurulu Başkanı Özden Polat, "Türk Ulaşım-Sen'imizin Genel Başkanlığına seçilmenizden dolayı sizi tebrik ediyorum. Aslında hayırlı olsun ziyaretinde bulunmak istedik, ancak programlarımızın yoğunluğu sebebiyle buna imkan olmadı. Tekrar camiamıza hayırlı olsun" dedi. Polat, "İzlediğim kadarıyla TUS yeniden sizin başkanlığınızda sendikacılık adına alanlara inerek bir ivme kazandı. Her alanda olduğu gibi sendikal alandaki rekabet de kaliteyi artıracaktır. Bu rekabet çözüm noktasında bizler için sevindiricidir. Bundan mutluluk duymaktayız" diye ekledi.

"İşbirliği içinde çalışmak istiyoruz"

Toplantıya TCDD şebekesinin her tarafından, 700'ü aşkın yol personeli temsilen katıldığını anlatan Özden Polat, "Tüm üyelerimizle çeşitli iletişim kanallarını kullanarak irtibatla olduğumuzdan tüm sorunlara vakıfız. Sorunun tesbitinde ve çözüm önerisi konusunda bir sıkıntımız yok. Ancak bunların iletilmesi bağlamında yetki bakımından yaşadığımız problemler konusunda sektörümüzde faaliyet gösteren diğer sendikalarla olduğu gibi sizinle de işbirliği içinde çalışmak, elimizden geldiğince yanınızda olmak istiyoruz. Çözüme yaptığınız her katkıyı saygıyla üyelerimize duyurmak isteriz" dedi.

"Meydanı boş bırakmayacağız"

Toplantıya katılanlarla görüş alış verişinde bulunan, sorunlarını dinleyerek not alan Türk Ulaşım-Sen Genel Başkanı Şerafeddin Deniz, toplantının sonunda sendikalarının yeni hedeflerini dile getirirken şunları söyledi:

"Hormonlu sendikanın oyununu bozarak yeni bir oyun kuracağız. Senaryosunu biz yazacağız, sahnesini biz hazırlayacağız, biz oynayacağız. Meydanı boş bırakmayacağız. İnsanlara bir önceki oyunun sahteliklerle, boş vaatlerle, yerine getirilmeyen sözlerle oynandığını göstereceğiz. Türk Ulaşım-Sen bu sahnelerin vazgeçilmezi olacaktır."



Yaz kış demeden ilmek ilmek işler yolcu emeğiyle rayları



Mustafa Erturhan - Afyon



- 12 derecede ray tahliyesi - Tatvan (Medet Keskinkaya)



Tatvan - Muş arası poz çalışması (Ferit Akalın)



Abdullah Elgumus - Sarsap 3. yol yenileme

Bu çocuklar bir harika



Adana Koza Park Evleri Sitesi'nde oturan sekiz yaşındaki Nehir Metin, arkadaşları Derin Bilgin, Tuna Asu ve Yelda Şahin, oturdukları sitenin oyun alanına bir oyun evi alınmasını istiyordu. Bunun için harekete geçen minikler, isteklerini ilettikleri anne ve babalarından, "Bunu biz alamayız. Site yönetiminin de buna ayıracak parası yok" yanıtını aldılar. Dört arkadaş, çok istedikleri oyun evine nasıl kavuşacaklarını düşürken Nehir'in aklına gelen fikri ağabeyi Cem Eren, arkadaşları Derin, Tuna ve Yelda ile paylaştı. Onlar da onaylayınca harekete geçtiler. El birliğiyle kuru boya, pastel boya ve keçeli kalemle resim yapmaya giriştiler.

Nehir, Derin, Tuna ve Yelda bir hafta içinde 60 kadar resim yapıp sergilenmeye hazır hale getirdi. Cem Eren'in de yardımlarıyla resimleri sitenin içindeki kameriye ve oturma grubunun bulunduğu alanda sergilemeye başladılar. Dört arkadaşın girişimi site sakinlerinden ve konuklarından ilgi gördü. Sergilenen resimlerin neredeyse yarısı açık hava sergisini gezenlerce satın alındı. Resimlerin satış bedelleri "Oyun evi yardım kutusu"nda birikti. Elde edilen gelir oyun evi almaya yetmiyordu, oyun alanına bir tane gölgelikli salıncak ve iki tane yumuşak minderli katlanır sandalye alabildiler.

63 Yol Bakım Onarım Müdürü Numan Metin'in kızı, Anadolu Efes İlköğretim Okulu üçüncü sınıf öğrencisi Nehir Metin, oyun evi hedefinden vazgeçmediklerini belirtti. Nehir, "Bunu yapabileceğimize babamgil başta inanmamıştı. Şimdi inanıyorlar. Ağaştan oyun evi yaptırmayı çok istiyoruz. Arkadaş grubumuzla çalışıp bunu başaracağımıza inanıyorum" dedi.



Hepinizi Çocuk Kulübü'ne bekliyoruz...

Sevgili çocuklar merhaba...

Bu sayımızda sizler için hazır-
ladığımız bir form göreceksiniz.
YOLDER Çocuk Kulübü'ne üye-
lik formu.

Aslında tüm YOLDER üyele-
rinin çocukları, kurulacak Çocuk
Kulübü'nün doğal üyeleri. Ancak
formu göndermeniz yapmayı
planladığımız etkinlikler için
önemli.

Sizden istediğimiz aşağıdaki
formu doldurup, bir fotoğrafınız
ile birlikte derneğimizin adresine
postalamanız.

Bu sayfada bundan böyle siz-
lerin resimleri, şiirleri, öyküleri,
kompozisyonları, fıkraları yer ala-
cak. Formla birlikte eserlerinizi de
göndermeniz en büyük dileğimiz.

Bu sayfada fıkrası, şiiri, kom-
pozisyonu yayımlanan çocuk

kulübümüzün üyelerine bir kitap,
çizdikleri resimleri yayımlanan
üyelerimize ise boya kalem ve
resim defteri armağanımız ola-
cak.

Sizden dileğimiz bize sizin
gözünüzden babanızın işini,
demiryollarını, yaşadığınız orta-
mı, okulunuzu, trenleri, gezdiği-
niz gördüğünüz yerleri, kardeşini-
zi, yaz tatilinizi, çevrenizdeki
ilginç olayları anlatmanızı, yazma-
nız. Varsa yazdığınız şiirleri, çiz-
diğiniz resimleri paylaşmanızı.

Gazetemizde yayımlayabil-
mek için kompozisyonlarınızın
bir A4 sayfada olmasını istiyoruz.
Kulübümüzün haberlerini gazete-
mizden ve web sitemizden izleye-
bilirsiniz.

Abla ağabeylere de çağırımız var!

YOLDER üyeleriyle görüşmek
için yaptığımız bölge ziyaretlerin-
de birbirinden yetenekli genç kar-
deşlerimizle de tanışıyoruz. Lise
de üniversitede okuyan, çalışan
gençler... Yazan, okuyan, resim
yapan, şiir kaleme alan gençler.
Sizden de yazılar bekliyoruz. Bili-
yoruz ki, söyleyecek çok sözünüz

anlatacak çok öykünüz var.
Demiryolcu çocuğu olmak kolay
değil, kaleme alacaklarınızı hepi-
miz sabırsızlıkla bekliyoruz.

Fotoğraf da gönderebilirsiniz

Ayrıca sayfamızda yayımlan-
mak üzere sizin yada kardeşleri-
nizle çekilmiş fotoğrafınızı mail
olarak gönderebilirsiniz.

Bu sayımızda bizim
Kahramanmaraş'a yaptığımız
ziyarete tanıdığımız Cansu-Veli
Göçer'in fotoğrafını ve İzmir'den
Eylül Sümerli'nin fotoğrafını
yayımlıyoruz. Sizlerin de kardeş-
lerinizle çekilmiş fotoğraflarınızı
ya da kendi çektiğiniz fotoğrafları
da bekliyoruz.

Hepinizi sevgiyle selamlıyor,
bol kitap okumalı, sağlıklı, mutlu,
güzel bir yaz tatili geçirmenizi
diliyoruz. Kalın sağlıcakla...

**YOLDER ÇOCUK
KULÜBÜ**

**1471 Sokak No:7 K:3 D:8
Alsancak-İZMİR
yoldergm@gmail.com**

Gönderin yayımlayalım



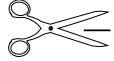
Eylül Sümerli - İzmir



*Cansu-Veli Göçer kardeşler
Kahramanmaraş*



*Betül Demir - Eski çalışması
Eskişehir*



YOLDER ÇOCUK KULÜBÜ

Adı Soyadı : _____

Baba ve Anne Adı : _____

Telefon numarası : _____

Kardeşinin adı ve yaşı : _____

Okulu ve sınıfı : _____

Ev Adresi : _____

Yol sürveyanıydı, seçime katıldı, Sungu Belediye Başkanı oldu



Tebrikler Bedrettin Çetin

55 Yol Bakım Onarım Müdürlüğü'nde görevli Yol Sürveyanı arkadaşımız Bedrettin Çetin, 30 Mart 2014 günü yapılan mahalli idareler seçimlerinde Muş'un merkeze bağlı Sungu beldesinde

Adalet ve Kalkınma Partisi'nden belediye başkanlığına seçildi. 55. Yol Bakım Onarım Müdürü Medet Kesinkaya ile 553 Merkez Yol Bakım Onarım Şefi Ferit Akalın, Sungu Belediye Başkanı Bed-

rettin Çetin'i makamında ziyaret ederek kutladı. Demiryolu Yapım ve İşletim Personeli Dayanışma ve Yardımlaşma Derneği üyesi arkadaşımızı kutluyor, görevinde başarılar diliyoruz.

Aramıza hoşgeldiniz

Mehmet Ektaş



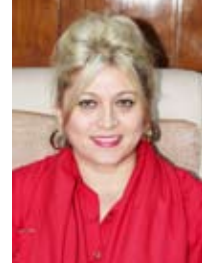
1965 Yılında Eskişehir'de doğdu. 1983 yılında Demiryolu Meslek Lisesi'nden mezun olduktan sonra TCDD'de göreve başladı.

Ön lisans ve lisans eğitimlerini İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi, Anadolu Üniversitesi Açıköğretim Fakültesi İş İdaresi Bölümü ve Anadolu Üniversitesi Kütahya Meslek Yüksek Okulu Yapı İnşaatı Bölümü'nde tamamladı.

TCDD bünyesinde Hareket Memuru, Köprü Ekip Şefi, Bölge Kısım Şefi, Yol Branşı Öğretmeni, Eğitim Merkezi Müdür Yardımcısı, Eğitim Merkezi Müdürü, Eğitim Dairesi Başkanlığı Şube Müdürlüğü ve Hukuk Müşavirliği Şube Müdürlüğü görevlerinde bulundu. Ku-

rumdan 2013 yılında emekli oldu. Halen Eskişehir'de serbest avukat olarak görev yapmakta olan Mehmet Ektaş, Anadolu Üniversitesi Ulaştırma Yüksek Okulunda Taşıma Hukuku ve Yol İnşaatı dersleri vermektedir. Evli ve iki çocuk babasıdır.

Meltem Ünal



Meltem Ünal, Yolder Genel Merkezi'nde dernek müdürü olarak göreve başladı.

Ünal, derneğin idari ve mali işlerinin

yanı sıra YOLDER'in yedi bölgede görev yapan üyeleriyle iletişimden de sorumlu olacak. Arkadaşımıza görevinde başarılar diliyor, 'aramıza hoşgeldiniz' diyoruz.

Ali Ekber Demirbilek fakültesini üç yılda bitirip mezun oldu



Zoru başardı

Demiryolu Yapım ve İşletim Personeli Dayanışma ve Yardımlaşma Derneği (YOLDER) Yönetim Kurulu Üyesi, TCDD 6. Bölge Yol Servis Müdür Yardımcısı Ali Ekber Demirbilek, Çukurova Üniversitesi Mühendislik Mimarlık Fakültesi Jeoloji Mühendisliği Bölümü'nden mezun oldu.

Demirbilek, dört yıllık jeoloji mühendisliği lisans eğitimini üç yılda tamamlayarak diploma almaya hak kazandı.

Çukurova Üniversitesi Stadyumu'nda düzenlenen törende diplomasını alan Ali Ekber Demirbilek'i ailesi ve yakınları yal-

nız bırakmadı.

Adana 63 Yol Bakım Onarım Müdürü Numan Metin ile Adana 634 Yol Bakım Onarım Şefi Rıdvan Akgül, törenkatılarak Demirbilek'i kutladı.

Ali Ekber Demirbilek, sevincini ailesiyle paylaşırken "Bu süreçte her zaman yanımda olan sevgili eşim ve kızım sonsuz teşekkürlerimi sunuyorum.

Ayrıca törene katılarak bizi onurlandıran çalışma arkadaşlarıma da teşekkür ediyorum" dedi.

Jeoloji Mühendisi arkadaşımız Ali Ekber Demirbilek'i kutluyor başarılarının devamını diliyoruz.



Basın danışmanımıza "jüri özel ödülü"



YOLDER basın danışmanlarından gazeteci Saadet Erciyas'ın 2013 yılında Ege Telgraf Gazetesi'nde yayımlanan "Bosna Hersek'e hayat veren tünel" başlıklı röportajı İzmir Gazeteciler Cemiyeti (İGC) Şehit Gazeteci Hasan Tahsin Gazetecilik Teşvik Yarışması'nda jüri özel ödülüne değer bulundu. Ayavukla Kültür Merkezi'nde düzenlenen törende Saadet Erciyas'a ödülünü Bosna Hersek Fahri Başkonsolosu Ahmet Kemal Bayrak verdi.

Saadet Erciyas, 1968 yılında İzmir'de dünyaya geldi. 1989 yılında Ege Üniversitesi Basın Yayın Yüksek Okulu (İletişim Fakültesi) Gazetecilik ve Halkla İlişkiler Bölümü'nden mezun oldu. Cumhuriyet, Yeni Asır ve Günaydın, Akşam ve Gözlem gazetelerinde, Devlet Demiryolları (TCDD) Tren Magazin ve İzmir Türk Koleji Kardelen dergilerinde muhabir, sayfa editörü, haber ve yazışları müdürlüğü görevinde bulundu. Gazetecilik yarışmalarında pek çok ödül kazandı.

"Türk Dursun K.'nın semtleri... İzmir Ah!" adlı kitabı Heyamola Yayınları'ndan çıktı. Seferihisar Belediyesi için kaleme aldığı "Seferihisar'ın Çınarları" adlı kitap Kırk Yayınevi / Kırmızı Kedi Yayınevi'nce yayımlandı. Ege Telgraf Gazetesi'nde haberleri ve haftalık yazıları yayımlanıyor. Kent-Yaşam Haber Bilgi Sitesi'nin editörü ve yazarı. Meslektaşı Hüseyin Erciyas ile evli. Sarı basın kartı sahibi...

Saadet Erciyas'ın İzmir Gazeteciler Cemiyeti'nce ödüllendirilen röportajı yan sayfada okuyabilirsiniz. >>

Bosna Hersek bu tünelle yaşam buldu

• **Saadet ERCİYAS**
Gazeteci

Bu yıl Bosna Hersek'te yaşanan savaşın 21. yılı. İlk bomba patladığında doğan çocuklar bugün 21 yaşında. Ülkenin başkenti Sarajevo, 872 gün süren Leningrad Kuşatması'nın ardından dünya savaş tarihinin en uzun süren kuşatmasını yaşamış bir kent. Yaklaşık 4 yıl boyunca, 44 ay süreyle kuşatma altında kalan kente savaş sırasında günde ortalama iki bin bomba düştüğü söyleniyor. Aradan geçen bunca yıla, binalarda yapılan onca onarıma karşın sıvalar kurşun izlerini yok etmeye yetmemiş Sarajevo'da.

Geçen yıl ağustos ayında gittiğimiz Bosna Hersek'te özellikle Sarajevo'da kuşatmayı anlatan sergileri gezerken aklıma "Tünel" geliyor.

Tünel şimdi müze

Daha önceki ziyaretlerimizde gittiğimiz tünelin bugün ancak 25

metrelik kısmı açık. Üzerindeki iki katlı ev ise savaş müzesine dönüştürülmüş. Evin sahibi Şehide Kolar bükülmüş beli, yüzünde yaşadıklarının acısıyla sessizce oturuyor evin bahçesinde, kimi zaman gelen konuklara savaşta yaşadıklarını anlatıyor...

Tünel, kuşatma sırasında son derece büyük önem taşıyan bir yapı. Havaalanının altından geçen tünel sayesinde savaşın seyri Boşnaklar lehine dönmüş. Kuşatma, tünel sayesinde kırılmış. Bosna Hersek Fahri Konsolosu Ahmet Kemal Baysak sayesinde tanıştığım, Tüneli yaşama geçirenler arasında yer alan Doç. Dr. Nedžad Branković'le bir söyleşi yapma olanağı buluyoruz.

İşi ulaştırma

Branković'le Sarajevo'da, kendisine ait inşaat firmasının ofisinde buluşuyoruz. Nedžad Branković, inşaat yüksek mühendisi. Sarajevo Üniversitesi'nin Ulaştırma Bölümü'nde lisans ve

doktorasını tamamlamış. Bugün aynı üniversitenin Komünikasyon ve Trafik Fakültesi'nde "Ulaştırma İletişimi" konusunda ders de veriyor. Nedžad Branković uzun yıllar ülkesinin demiryollarında çalışmış, genel müdürlük görevini üstlenmiş. Hatta TC Devlet Demiryolları ile bir çok ortak proje yapmış. 2002 - 2007 yılları arasında Federasyon Ulaştırma Bakanlığı, 2007 - 2009 arasında da Bosna Hersek Federasyon Başbakanlığı görevini üstlenmiş.

Doç. Dr. Branković'le bir araya geldiğimizde önce kuşatmanın 20. yılında tünelde ne tür etkinlikler düzenlendiğini soruyorum. Soruma gülerken, "Benim bildiğim kadarıyla tünelde bir anma etkinliği yapılmadı. En azından benim katıldığım bir etkinlik olmadı" yanıtını veriyor. Şaşırdığımı görünce, "Ne yazık ki bizim burada durum biraz farklı bugün. Gençler geçmişe ait pek bir şey bilmiyor. Tarihimize biraz soğuk bakıyoruz. Burada iş bizlere düşüyor. Aileler ne kadar anlatıyorsa gençler o kadarını biliyor" diyor.

Branković savaş bittiğinde gösterdiği başarılar nedeniyle Bosna ordusuna Altın Zambak ödülü almış. "Tünel sizin için ne ifade ediyor?" diyorum..."Büyük bir ders, deneyim olmuştur yaşamımda. Eğer kalkıştığınız işte bir inanç varsa bunun değeri için paha biçilemez. Tünel de böyle..." karşılığını veriyor.

Halk tünelle nefes alıyor

Bugün tünel, Bosna Hersek'te gezilip görülmesi gereken yerler içinde ilk sıralarda yer alıyor. Oysa tünelin 1992-1996 yılları arasında halk için önemi bambaşka. Bir askeri proje olarak hazırlanan 760 metre uzunluğunda, 1 metre genişliğinde, kimi yerlerde yüksekliği 2 metreyi bulan tünel için çalışmalar 1992 yılı Aralık ayında başlıyor. Havaalanının altından geçecek tünel için ilk kazma 1993 Mart'ında vuruluyor, Nisan ayında tempolu çalışma başlıyor. Temmuz ayında da inşaat sona eriyor.

Savaş başladığında Bosna Hersek Ordusu'nda asker olan Nedžad Branković, bir yandan tünelin ve havaalanının şemasını çiziyor, bir yandan da o günleri anlatıyor:

"Kent tamamen abluka altındaydı. Havaalanını Birleşmiş Milletler (BM) askerleri kontrol ediyordu. Çıkış yolu aranılıyordu. Askerliğe başladığımda General



Raşid Zorlak göreve çağırarak tünel konusunu anlattı. 'Yapabilir misiniz?' diye sorduğunda hiç tereddüt etmeden 'Elbette, yapabilirim' dedim. O zaman 30 yaşındaydım. İnşaat deneyimlerim vardı, ama o kadar da fazla değil. 'Elbette yapabilirim' derken ne tür problemlerle karşılaşabileceğimi bilmiyordum. Gerçekten çok zorluklar yaşadık. Rahmetli başkanımız Izetbegović'in desteği ve yardımları olmasaydı bunu yapamazdık."

Tünelin kazı çalışmalarının havaalanının iki tarafında birden başladığını, günde ancak 3 - 3,5 metre kazabildiklerini belirtiyor Branković. Son derece teknik bir iş olan tünelin yapımı sırasında çalıştıkları birliğin özel bir birlik olduğunu anlatan Nedžad Branković, çalışmaların büyük bir gizlilikle yapıldığını ve sır gibi saklandığını söylüyor:

Mezarlıktaki tahtalar bile kullanılmış

Nedžad Branković, tünelin orta yerinde derinliğin eksi 7 metreye ulaştığını söylüyor. Üstü çelik profil, altı demir döşenen, yanları ise tahtalarla desteklenen tünelin yapımı sırasında savaşın iyice şiddetlendiğini de anlatıyor Nedžad Branković. Barış görüşmeleri

sürerken Sırlar'ın kendi planlarını kabul etmeleri için, kendilerini sıkıştırmak için kente bomba yağdırdığını dile getiriyor. 22 Temmuz 1993 günü atılan bomba sayısının 3 bin 700 dolayında olduğunu söyleyen Branković, şunları anlatıyor: "Sürekli tünelin ne zaman biteceği soruluyordu. Malzeme sıkıntısı had safhadaydı. Kış nedeniyle halk ağaçları kesiyordu ısınmak için. Tünel inşaatı sırasında evlerin çatılarındaki tahtaları bile kullanmıştık. Tünelin bitimine yakın tahta kalmamıştı elimizde. Efendiya'ya (imam) gidip mezarlara konulan tahtaları istedik. 'Malzeme gelince ilk iş size bunları geri vermek' diye söz vermiştik. Mezarlara döşenen tahtaları aldık, tünelde kullandık. İnşaatın 26 Temmuz'da biteceğini düşünmüştüm çünkü o gün eşimin doğum günüyü. Ama planladığımdan dört gün sonra bitti."

Bosna Hersek bugün savaşın getirdiği sorunları aşmaya çalışan bir ülke hala.

Sohbetimiz biterken Branković, böylesine ağır sonuçları olan bir savaşı atlatan ülkesinin mutlaka tünelin sonundaki ışığı göreceğini söylüyor, "Benim deneyimlerim gösteriyor ki; bu tünelin sonunda bir ışık var" diyor... «



Doç. Dr. Nedžad Branković'i, Bosna Hersek Fahri Konsolosu Ahmet Kemal Baysak ve Konsolos Yardımcısı Amel Sijecić'le birlikte Sarajevo'daki ofisinde ziyaret ediyoruz. (Fotoğraflar: Hüseyin Erciyas)



Tünel çıkışı Şehide Kolar'ı, Boşnak çevirmenimiz Ediba Rızvanbegović'le ziyaret edip sohbet ediyoruz.

Demiryolları hayatının en önemli istasyonu

Dokuz Eylül Üniversitesi Buca Eğitim Fakültesi İlköğretim Bölümü Sosyal Bilgiler Eğitim Ana Bilim Dalı Öğretim Görevlisi Yrd. Doç. Dr. Banu Çulha Özbaş, yaşamı bir dönem demiryollarıyla kesişen bir yol sevdalı. Eğitimini demiryolları sayesinde tamamlamış, demiryolları sayesinde akademisyenlik hayaline kavuşmuş. "Ben demiryolları sayesinde üniversitede okuyabildim, kendimi geliştirebildim" diyen Banu Çulha Özbaş'ın yaşamı aynı zamanda kolay rastlanmayacak bir başarı öyküsü.

Orhan Yıldırım Müdürün iyilikleri unutulmaz

İzmir'de 1980 yılında doğan, Karşıyaka Anadolu Kız Meslek Lisesi Grafik Bölümünü bitiren Banu Özbaş'ın hayali üniversitede akademisyen olmaktır. Bu hayalle girdiği sınavda DEÜ, Buca Eğitim Fakültesi, İlköğretim Bölümü Sosyal Bilgiler Eğitim Ana Bilim Dalı'nı kazanır. Ancak ekonomik nedenlerle hem okuyup hem çalışmak durumunda kalır. Üniversitede eğitimini sürdürebilmek için bir duyuru üzerine KPSS'ye girer. Duyuru, TCDD tarafından yapılmıştır



ve kuruma bayan güvenlik görevlisi alınacaktır. Sınava giren Özbaş, 90 puan alınca, TCDD'nin Alsancak Garı'nda, beş kadın güvenlik görevlisinden birisi olarak işe başlar. O günleri şöyle anlatıyor Banu Çulha Özbaş:

"O dönem 3. Bölge Müdürü Orhan Yıldırım'dı. Herkesin önünü açan, çok değerli bir insandı. Hep Behiç Erkin'den örnekler verirdi bizlere. 'Vatan çalışan insanların omuzlarında yükselir' derdi. Çalışma saatlerimi benim ders saatlerime göre ayarlamıştı, onun sayesinde okula devam edebildim."

Özbaş, ilk yıl 15.00 - 24.00 vardiyasında çalışır. Eğitim yaşamı boyunca Alsancak istasyonu Buca İstasyonu arasında geçer yaşamı. Demiryolları artık yaşamının vazgeçilmez bir parçasıdır. İşten çıkar, trende dersini çalışarak okula gider.

Tarihi mekanlarda çalışmak

Banu Çulha Özbaş güvenlik görevlisi olarak işe başladığı Alsancak Gar binasının tarihi ortamından çok etkilenir. "Böylesi tarihi bir mekanda görev almak çok etkile-

yiciydi. Alsancak Gar binasındaki sütunlarda bulunan incir motifleri, o dönem işler durumunda olan Buca İstasyonu'ndaki üzüm motiflerini izlemeyi çok severdim" diyor.

Görevi süresince Alsancak Garı'nın yanı sıra Atatürk Vagonu'nda ve gardaki müze binasında da çalışır Özbaş. Alsancak Garı'nın arkasındaki havza denilen demiryollarına ait kampüsü ise gezmekten hiç bıkmaz, merakla izler her yapıyı. Matbaayı, tren havuzunu, yol bakım atölyesini dolaşır her fırsatta.

2002 yılında Dokuz Eylül Üniversitesi Buca Eğitim Fakültesi İlköğretim Bölümü Sosyal Bilgiler Eğitim Ana Bilim Dalı'ndan mezun olan Banu Çulha Özbaş. 2006'da yüksek lisansını yapar. 2007'de başladığı doktorasını 2010'da bitirerek 2013 yılında Yardımcı Doçent ünvanını alır.

Müzedeki ilk buluşma

Yaşam öyküsünü kısaca özetlediği, akademisyenlik hayali için kendisine yol açan TCDD'ye olan bağlılığı hiç bitmeyen Yrd. Doç. Dr. Özbaş'la Gazete YOLDERİZ için yapacağımız söyleşi için bir araya geldiğimiz yer, bir süre görev yaptığı Alsancak'taki TCDD Müzesi oldu.

2000 yılında güvenlik görevlisi olarak girdiği TCDD'den 2004'de ayrıldıktan sonra görev yaptığı müzeye hiç gitmemiş Yrd. Doç. Dr. Banu Çulha Özbaş. Bu arada evlenmiş, şirin mi şirin bir erkek çocuk sahibi olmuş. Müzede buluşmak istememizin nedeni ise Yrd. Doç. Dr. Özbaş'ın bu mekanın yeniden restore edildikten sonra müzeye dönüşmesinde olan emeği.

Bir müzeyi yeni baştan hazırlamak

Yrd. Doç. Dr. Banu Çulha Özbaş, 2002-2003 yıllarında amirlerinin yönlendirmesiyle o yıllarda restore edilen Alsancak'taki Demiryolları Müzesi'nde çalışmış. Müzenin yeniden derlenmesine hem tanıklık etmiş hem de katkı koymuş Yrd. Doç. Dr. Özbaş. Müzede Neslihan Alanyahoğlu ve Mazlum Beyhan'la çalışmalara başlayan Yrd. Doç. Dr. Özbaş, zamanının büyük bir bölümünü ise Ahmet Pirıştina Kent Arşivi'nde (APİKAM) geçirmiş, demiryollarının tarihinde çok önemli bir durak olan İzmir-Aydın hattına ilişkin derlediği bilgileri, fotoğrafları müzeye getirmiş. Müzeyi gezmeye gelenler için soru



sorduran, merak uyandıran, interaktif bir mekan oluşturmak için proje geliştirmiş müze yöneticileriyle birlikte.

Bir yandan bilgi ve belge derleyen Yrd. Doç. Dr. Özbaş, bölgedeki istasyonları da dolaşmış. Materyal ve objeler toplamış müze için. Objeleri demirbaş defterine kaydetmiş tek tek, fotoğraflamış. Kirlerinden arındırmış, tozunu almış. Müzeyi gezerken objelerin nereden alındığını anlatıyor. Bir çoğunda emeği, alınteri, mesleğe ilk adım attığı yıllardaki heyecanı var.

Yrd. Doç. Dr. Banu Çulha Özbaş'la Alsancak Gar Müzesi'nde bir araya geldiğimizde heyecanını hissetmemek mümkün değil. Mazlum Beyhan müzeden bir yıl önce emekli olmuş. Müzenin yeni müdürü Şinasi Duman'a yaşadıkları gün-

leri anlatıyor. Her bir objenin, her bir odanın, panolardaki muslukların, duvar saatlerinin, istasyonlardan gelen bankların, sandalyelerin, hatta bahçedeki çakıl taşlarının onun için anlamı başka.

Tarihe olan merakı, aldığı eğitimle de pekişen Yrd. Doç. Dr. Özbaş ailesinde hiç demiryolcu olmasına karşın öğrencilerine tarihi demiryollarında yaşayarak merak uyandıracak projeler üretecek kadar sevdalı bu mekanlara. Bu yıl DEÜ Müzecilik Bölümü'nde eğitim alacak öğrencilere müze eğitimi verecek Yrd. Doç. Dr. Banu Çulha Özbaş, TCDD'de görevli olduğu dönemde yaşadıklarının kendisine büyük fayda yarattığı düşüncesinde. Akademisyenlik hayali gerçek olan Yrd. Doç. Dr. Özbaş, aynı zamanda Ege Bölgesi Kültür Varlıklarını Koruma ve Araştırma Merkezi'nin de üyesi. TCDD Alsancak Müzesi'nin yeni müdürü Şinasi Duman'a "Müze için ben neler yapabilirim?" diye sorarken gözleri parlıyor.

Yrd. Doç. Dr. Banu Çulha Özbaş, öğrencilik yıllarında kurumda kendisine destek olan, okumasına fırsat yaratan Bölge Müdürü Orhan Yıldırım'ı, Sebattin Eriş'i, Mazlum Beyhan'ı, Neslihan Alanyahoğlu'nu unutmuyor.

Her tarafı karış karış dolaşır, anılara yaptığımız yolculuk sonrası müzeden çıktığımızda "İyi ki demiryollarında çalışmışım, hayatımın en önemli istasyonlarından biri oldu demiryolları" diyor...

