



YOLDER'in mesleki eğitim projesi, 205 proje arasında ilk 25'e girerek hibe desteği almaya hak kazandı

"e-RAIL" projemize AB desteği

Demiryolu Yapım ve İşletim Personeli Dayanışma ve Yardımlaşma Derneği'nin (YOLDER) Erasmus+ Programı kapsamında başvurusunu yaptığı "e-RAIL" adlı mesleki eğitim projesi Avrupa Komisyonu tarafından kabul edildi. Ulusal mesleki yeterliliklere uygun eğitim programlarının hazırlanması ve e-öğrenme tabanlı uygulanmasını hedefleyen proje tümüyle Avrupa Birliği hibe fonuyla gerçekleştirilecek ve iki yıl sürecek. Proje Türkiye'nin dört bir yanında çalışan demiryolu yapım personelinin mesleki eğitim ile iş dünyası arasındaki işbirliğinin güçlendirilmesi, yeterlilik ve beceri seviyesinin yükseltilmesine katkılı olacak. **Sayfa 16'da**



Bu sayıda neler var?

- **Özden Polat:** Önceliğimiz eğitimli meslek elemanı **Sayfa 2'de**
- Demiryollarının nabzını tutan fuar : InnoTrans. **Sayfa 2'de,**
- Şakir Kaya'nın InnoTrans izlenimleri **Sayfa 12'de**
- Demiryolu Araştırma ve Teknoloji Merkezi DATEM'e ziyaret **Sayfa 5'te**
- Hat Bakım Konsepti eğitim çalışmasından izlenimler **Sayfa 4'te**
- Canımızın kıymetini bilmiyoruz... Haşmet Türker ile söyleşi. **Sayfa 10'da**
- Hasan Yıldız, Karkamış anısını kaleme aldı. **Sayfa 11'de**
- Konya'da çift yol çalışması tüm hızıyla sürüyor. **Sayfa 11'de**
- AB Projeleri onaylanan kurumlar Ankara'da buluştu. **Sayfa 17'de**
- Türk Ulaşım-Sen Genel Başkanı Şerafeddin Deniz : "Demiryolları yasayla işçileştiriliyor". **Sayfa 19'da**
- Görevde yükselme sınavını yerinde izledik. **Sayfa 21'de**
- Rıdvan Akgül yazdı: Poz hikayesi ve acı bir insanlık trajedisi. **Sayfa 22-23'te**
- Demiryolları Müzesi ve Sanat Galerisi. **Arka Sayfa'da**



Davalar üyelerimizin lehine sonuçlandı

YOLDER hukuk danışmanının yol göstericiliğinde açılan davalar üyelerimizin lehine sonuçlandı. İdari mahkeme, yol bakım onarım şefliğine vekalet eden yol sürveyanı Sezgin Sevinç'in vekalet ettiği döneme ilişkin ücret ve tazminat farklarının ödenmesi istemini yerinde buldu. Sözleşmeli statüde görev yapan Yol Şube Şefi Ekrem Akgün'ün başvurusunu değerlendiren Manisa 1. İdare

Mahkemesi, 2011 yılı sicil ve başarı puanının düşürülmesine dair işlemi hukuka aykırı bularak iptal etti. **Sayfa 24'te**

TCDD Eski Genel Müdürü Birkan Erdal: **Hızlı tren, Türkiye'yi birleştirme projesi**

Haberi Sayfa 6-7'de



YOLDER'den Ankara'ya talep dosyası



YOLDER Yönetim Kurulu Başkanı Özden Polat, Başkan Yardımcısı Hasan Yıldız, Yönetim Kurulu Üyesi Hakan Koçak ve YOLDER üyeleri Mesut Kuşçu, Halim Bülbül, Mehmet Durmaz, Hayrettin Esat Şahin ile birlikte Devlet Demiryolları (TCDD) Yol Dairesi Başkanı Selahattin Sivrikaya'yı makamında ziyaret etti. Yol Dairesi Başkanlığı ile üyeler arasında iletişimde kopukluklar olduğunu söyleyen Polat, bu kopuklukların bölgelerden, orta ve alt kademe yöneticilerden kaynaklandığının altını çizdi. Polat, sorunların ve üyelerden gelen taleplerin olduğu dosyayı Sivrikaya'ya teslim etti.

Haberi Sayfa 3'te



"Kendi güvenliğinin için önlem al"

İş güvenliği uzmanıyla çalışmada ilk ve örnek olan uygulama Eskişehir'deki pozda gerçekleşti.

Haberi Sayfa 8-9'da

Serdar Ekmekçi, Tanker Faciası'nı yazdı **Sayfa 20'de**

Sezgin Sevinç, Masal Kuş Simurg'un öyküsünü yazdı **Sayfa 21'de**



Yol personelinin yapmadığı iş yok

YOLDER üyeleri, TCDD 3. Bölge Müdürü Murat Bakır'ı Alsancak Garı içindeki tarihi binada ziyaret etti.

Haberi Sayfa 14-15'te

Ömer Tolga Sümerli'nin özelleştirmeye ilgili yazısı (2. bölüm) **Sayfa 26'da**

Av. Mehmet Ektaş İdari yargı kararlarının uygulanması yazısı (2. bölüm) **Sayfa 25'te**



Önceliğimiz eğitilmiş meslek elemanı

Özden POLAT
ozdenpolat1965@gmail.com

ÖZDEN

Erasmus+ Programı kapsamında başvurduğumuz "e RAIL" adlı projemizin Avrupa Komisyonu tarafından kabul edilmesi bizim açımızdan gurur verici bir atılım ve YOLDER için çok önemli bir prestij kaynağı. Proje hakkındaki tafsilatı Gazete YOLDERİZ'imizin 16.17. sayfalarından edinebilirsiniz.

11 Aralık 2014 günü katıldığımız açılış toplantısı başarımın haklı gururunu yaşamamıza bir kere daha şahitlik etti. Bu gururu yaşamamıza neden olan başta YOLDER'e üye olmak suretiyle bizi güçlendiren siz değerli üyelerimize, proje ortaklarımız olan GCF, WOSSLÖH ve Refahiye Meslek Yüksekokulu yöneticilerine, projenin yazımında ve İngilizce çevirisinde çok emekleri olan sevgili arkadaşlarıma, YOLDER merkezinde sekreteryaya işlerinde çalışanlarımıza ve tabii çok önemli motivasyonlarıyla bakış açımızın değişmesinde çok önemli katkıları bulunan, YOLDERİZ'imizin de hazırlanmasında emeği geçen Basın ve Yönetim danışmanlarımız, yol arkadaşlarımız değerli Saadet-Hüseyin Erciyas'a bu satırlardan bir defa daha teşekkür borcumuzu ödemek istiyorum.

Bu projenin çıktısı Demiryolu Yapım Bakım ve Onarımcısı (Seviye 3) mesleğinin Ulusal Yeterliliklere uygun eğitimini e-öğrenme tabanlı olarak vermek olacaktır. RAYTEST'in hazırlıklarını tamamlaması halinde de 20-25 arkadaşımıza bu seviyede bir sertifika aldırarak da proje içeriğidir. Bizi buna iten sebep üyelik için sırada beklediğimiz AB, Mesleki Eğitim alanında sertifikasyon yöntemini benimsemiş ve üye ülkelere bunu bir gerek şart olarak ortaya koymasındır. AB'ye üye olabilmemiz için uyum sürecinde bu şartları yerine getirmek durumundayız.

Bununla birlikte Milli Eğitim Bakanlığı Hayat Boyu Öğrenme Genel Müdürlüğü'ne de onaylatmak suretiyle mesleğimizin temel mantığının oturtulmasını sağlayacak bir baş ucu kitabı olarak meslektaşlarımıza sunmayı amaçlıyoruz. Böylelikle hem kurum içi eğitimlerde hem de bir çok okulda (Orta ve Yüksek öğretim) bu mesleğin öğrenilmesinde ve öğretilmesinde çok önemli katkıları olacağı inancını taşımaktayız.

Kabul etmemiz gerekir ki; mesleki imajımızın olumlu yönde gelişebilmesi, meslek öncesi ve meslek içi eğitime, yaptığımız mesleğin özünü kavrayışımıza, tüm mesleki bilgi ve yeteneklerimizin geliştirmiş olmasına ve en önemlisi de mesleğimizin profesyonel anlamda uygulamasının olup olmadığına bağlıdır. Bu projenin profesyonelliğimize de katkı yapacağını beklemekteyiz. Nitekim profesyonellik, meslek grubunun üstlendiği işin en iyisini yapmak veya yüksek standartta bir hizmet vereceği yönünde topluma söz vermektir.

Değerli Meslektaşlarımız,

Her mesleğin olduğu gibi bizim mesleğimizin de en önemli özelliklerinden biri, toplumumuzun değişmesi ve insanımızın daha iyi düzeye ulaşmasında toplumsal içerikli ve belirgin görevlerle yüklenmiş olmasıdır. Mesleğimizin değeri topluma verdiğimiz hizmetlerle doğru orantılıdır. Bu hizmetler ise, hem o mesleğin üyeleri, hem de hizmeti alacak olanlarca iyi bir şekilde anlaşılmalı ve olmalıdır.

YOLDER, elinizdeki Gazete YOLDERİZ aracılığıyla bu görevi de yerine getirmeyi amaçlamaktadır. Tüm toplumlarda mesleklerin gelişmesi için meslek ile toplum arasında bir sözleşmeye ihtiyaç vardır. Böylece toplumlar, kendileri için hayati önem taşıyan işlevleri üstlenen mesleklerin, otoritelerini kabul eder ve onların bağımsızlığına izin verirler. Toplumda bir mesleğin statüsü topluma sunduğu hizmetin yararlılığı oranında yükselir. Nitekim ülkemizde son yıllarda yapılan Yüksek Hızlı Tren hatları insanımızın demiryolculara bakış açılarının değişmesinde önemli rol oynamıştır.

Toplumda insan ihtiyaçlarına göre oluşan uğraş alanları birçok aşamadan geçerek meslek haline gelir. Meslekler toplumla etkileşim içerisine girerek içinde bulunduğu toplumun ihtiyaçlarına yönelik hizmet verirler. Meslek elemanı, mensubu olduğu mesleği yaparken doğru değerler ve tutumlar çerçevesinde davranışlar sergilemeyi ilke edinmiş, özel yaşamında da kendisini diğer kişilerden farklı kılan niteliklere sahip, diğer bireylerle ilişkilerinde daha özenli olmalıdır.

Meslek kuruluşlarının amaçları da üyelerinin mesleki ve eğitsel gelişmelerini sağlayarak topluma daha iyi bir hizmet sunmak ve sonuç olarak yüksek standartların elde edilmesini sağlamaktır. Veya en azından çalışanlarla idare arasında köprü görevi üstlenerek mevzuat ya da uygulama açıklarını gidermek, iyileştirmek ve en önemlisi farkındalık yaratmaktır. Bizim de bu projeye dikkat çekmek istediğimiz en önemli konu eğitim eksikliği idi.

Saygılarımla...



Dünyanın en önemli demiryolu fuarlarından biri olan, demiryolu teknolojisindeki yeniliklerin sergilendiği InnoTrans - Uluslararası Demiryolu Teknolojileri, Sistemleri ve Araçları Fuarı 23-26 Eylül 2014 tarihleri arasında Berlin'de düzenlendi.

Bu yıl 55 ülkeden 2 bin 758 firmanın katılımıyla, açık ve kapalı olmak üzere yaklaşık 95 bin metrekarelik bir alanda gerçekleşen fuar 146 ülkeden 138 bin 872 kişi ziyaret etti.

Fuara Devlet Demiryolları'yla birlikte Türkiye'den 37 firma katıldı. Dört firmanın açık alanda ürünlerini sergilediği Messe Berlin Fuar alanındaki InnoTrans'ta yolcu taşımacılığı, altyapı demiryolu teknolojisi ve kabin içi ürünlerini sergileyen Türk firmaları da büyük ilgi gördü.

Karaman'dan demiryolculara büyük destek

Fuarın ilk günü Devlet Demiryolları'nın bağlı ortaklıkları bulunan TÜLOMSAŞ, TÜDEMSAŞ ve TÜVASAŞ'ın da bulunduğu Türk standının açılışını yapan TCDD Genel Müdürü Süleyman Karaman iki yılda bir düzenlenen InnoTrans Fuarı'na

InnoTrans 2014'e ziyaretçi akını yaşandı

Demiryollarının nabzını tutan fuar

Türkiye'den her yıl daha fazla katılım olduğunu, Türk demiryolunun geldiği noktanın gurur verici olduğunu söyledi.

TCDD'nin bağlı ortaklıklarıyla birlikte fuarda bir çıkartma yaptığını vurgulayan Karaman, "Demiryolları olarak, geçen 50 yıllık ihmalin ardından artık bizde varız" dedi.

Konuşmasında "Milli Tren" konusunda yapılan çalışmalar da anlatan Genel Müdür Karaman, "Milli tren çalışmalarına başladık. Türkiye'de hem yerli hem milli tren için kolları sıvadık. Alt yapıyı geliştirirken tren teknolojisini de geliştirmek istiyoruz. Onun için bu fuarlar bilginin geliştiği, oluştuğu yerler. Bu fuarlarda arkadaşlarımız çalıştıkları konularda işbirliği yapıyorlar. Ve biz de bunu Türkiye'de uygulamaya çalışıyoruz" dedi.

Türkiye'nin demiryolları alanında da artık dünyadan geride kalmadığını söyleyen Süleyman Karaman sözlerini şöyle sürdürdü: "Biraz daha çalışarak ileriye geçmeyi de hedefliyoruz. Dolayısıyla bu fuarlar bizim dünyanın neresinde olduğumuzu da gösteren fuarlardır. Katıldığımız toplantılarda yabancı heyetler,



Marmaray'ı ve tüp geçidi sordukları gibi demir yollarındaki gelişmeleri yakından izlediklerini belirtiyorlar. Yabancı ülkeler Türkiye'ye yatırım yapmak istiyor. Bu konuda alt yapıyı hazırladık. Bunun için daha iyi bir oluşum olsun diye de üniversitelerle birlikte çalışıyoruz. Yerli üretim yapmak için de çaba sarf ediyoruz."

Sonraki buluşma 2016'da

İki yılda bir düzenlenen InnoTrans Fuarı bu yıl konuklarını 10. kez ağırladı. Fuarda kapalı alanların yanı sıra fuar için özel olarak hazırlanan açık alanda döşenen raylar üzerinde son teknoloji araçların tanıtımı yapıldı.

Dünyanın en önemli ve büyük firmalarının yeni teknolojilerini tanıttığı fuar 2016 yılında 23-26 Eylül tarihleri arasında düzenlenecek.



YOLDER Yönetim Kurulu üyeleri, TCDD Yol Dairesi Başkanı Selahattin Sivrikaya'yı makamında ziyaret etti

YOLDER'den Ankara'ya talep dosyası

YOLDER Yönetim Kurulu Başkanı Özden Polat, Başkan Yardımcısı Hasan Yıldız, Yönetim Kurulu Üyesi Hakan Koçak ve YOLDER üyeleri Mesut Kuşçu, Halim Bülbül, Mehmet Durmaz, Hayrettin Esat Şahin ile birlikte Devlet Demiryolları (TCDD) Yol Dairesi Başkanı Selahattin Sivrikaya'yı makamında ziyaret etti.

Toplantıda Üstyapı Şube Müdürü Mevlüt Özkara ile Etüt Proje ve Personel Şube Müdürü Cengiz Süngü'nün de hazır bulundu. Polat, YOLDER olarak yol yapım ve işletim personelinin tüm mesleki sorunlarıyla ilgilenmeyi, bu konuların çözüm yollarının bulunmasında önderlik etmeyi görev edindiklerini hatırlattı.

Yol bakım ve işletim personeli arasındaki bilgi alışverişini, yardımlaşma ve dayanışmayı sağlamayı amaçladıklarını anlatan Özden Polat, İzmir Üniversitesi ile ortaklaşa gerçekleştirdikleri, yol personelinin kurumsal memnuniyetine ilişkin anketin sonuçları hakkında bilgi verdi.

Yol Dairesi Başkanlığı ile üyeler arasında iletişimde kopukluklar olduğunu söyleyen Polat, bu kopuklukların bölgelerden, orta ve alt kademe yöneticilerden kaynaklandığını altını çizdi.

YOLDER Yönetim Kurulu Başkanı Özden Polat, TCDD Yol Dairesi Başkanı Selahattin Sivrikaya'ya yol personelinin yakınmalarını anlattı, öne çıkan istek ve önerilerini içeren bir dosya sundu.

Yol Dairesi Başkanı Sivrikaya'ya iletilen dosyada şu bilgilere yer verildi:



hizmet üretebilmek ve çıtayı 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 memnuniyeti düşük. Kurum uygulamalarından memnun olanların oranının yüzde 9'lar düzeyinde olması hem TCDD hem de YOLDER olarak üzerinde düşünülmesi ve memnuniyet oranının artırılması için gereken çalışmaların ivedilikle başlatılması gerektiğini ortaya koymaktadır.

Ankete katılanların çok büyük bölümü; Yönetişim çabalarını yetersiz buluyor; Uygun seçenekler yakaladığında kurumdaki ayrılma eğiliminde,

Kurumun sağladığı olanaklardan hakkaniyetli olarak yararlandırılmadıklarını düşünüyor,

Başarılarının ödüllendirilmediğini vurguluyor,

Kurumsal bürokrasi ve uygulama-

larını aramak için idari yargıya başvurmayla zorlanmalarından ve verilen idari yargı kararlarına uygun düzenlemelerin zamanında yapılarak aynı yakınmaların önlenmesi için önlem alınmamasından yakınıyor.

Derneğimiz, üyelerinin yukarıda belirtilen sorunlarının çözümüne ışık tutacak çalışmalarda da bulunuyor ve zaman zaman bu çalışmalarını kuruluşumuzla paylaşıyor. Anket verilerinin sorunların azaltılmasına, verimliliğin ve çalışan mutluluğunun artırılmasına katkı sağlayacağını düşünüyoruz.

Bir çok kez Kurum İdari Kurulu gündemlerine de alınmasına rağmen henüz çözümlenemeyen taleplerin bazılarının karşılanmasında bağlı bulunduğumuz dairemizin gerekli adımları atmasını bekliyoruz.

• Yol bakım onarım şefi görevde yükselme sınavında müfredatın fazlalığı...

Sınava hazırlanmak için yaklaşık bir ay süre içerisinde 650 sayfadan sorumlu tutulmaları üyelerimiz arasında ciddi hoşnutsuzluğa ve infiale neden olmuştur. Aynı süre içerisinde sınava alınan diğer birim personelinin daha az konu çalışmaları üyelerimiz arasında "Bizim sahibimiz yok" anlayışını iyiden iyiye yerleştirmiştir. Bundan sonraki sınavlarda bu duruma dikkat edilmesini dileriz.

• Görevde yükselme ve unvan değişikliğinin düzenlenmesi

2011 yılında yürürlüğe giren TCDD Görevde Yükselme ve Unvan Değişikliği Yönetmeliği birçok yol personelinin görevde yükselmesinin önünü kesmektedir. Nitekim bu nedenle de imkanını bulan yetişmiş arkadaşımız başka birimlerde çalışmak üzere başvurup adeta Yol Servislerinden kaçmaktadırlar.

Bu durumun önlenmesi için derneğimizce hazırlanan ve ilgililerle paylaşılan alternatif yönetmelik mutlaka dikkate alınıp değişiklikler buna göre yapılmalıdır.

Endüstri Meslek Lisesi dışındaki liselerden mezun olan Hat Bakım Onarım Memuru ve Yol ve Geçit Kontrol Memuru unvanında çalışan

arkadaşlarımızın başka birimlere geçiş taleplerinin önü açılmalı kurumda kariyer hedeflerine ulaşmaları için yardımcı olunmalıdır.

• Sağlık şartları sebebiyle personelin gişe hizmetlerine alınması

Beden kabiliyetleri ve psiko teknik yönetmeliğine göre grup değiştirmesi gereken personel gişe memuru unvanıyla diğer birimlerde çalıştırılmaktadır. Yol Dairesi'nde belli dönem çalışmış ve bilgi birikimine sahip bu kişilerin zaten ihtiyaç olmayan gişe hizmetleri yerine kendi işyerlerinde memur olarak çalışmaları dairemiz için kayıp yerine kazanca dönüşecektir.

• 1401 modellerin kaldırılması

Yol bakım onarım şeflerinin lokomotif turneleri için trende görevli makinistlere imzalatmaları gereken 1401 modeller uygulamada yaşanan bazı sorunlar ve tüm trenlerde tabletlerin kullanılmaya başlanmış olmasından dolayı güncelliğini yitirmiştir. Bu modellerin kullanımdan kaldırılması gereksiz kırtasiye ve prosedürü azaltacağı gibi arkadaşlarımızın da memnuniyetini artıracaktır.

• Turne kilometre tazminatlarının ödenmesindeki farklı ve yanlış uygulamalar

TCDD Memur ve Hizmetlilerine Verilecek Harcırah ve Harcırah Karşılığı Hizmet Tazminatlarına İlişkin Tüzük'ün "Turne Tazminatları" başlıklı 14. maddesinde,

"Bölgeleri içinde turne veya diğer amaçlarla yapacakları her türlü görev seyahatlerinde

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

b) Yol takım çavuşu, tesisler çavuşu ve yol bekçilerine her yirmi dört saat için turne tazminatı ödenir. Turne tazminatının 4 saat ve daha az seyahatler için 1/3'ü, 8 Saate kadar (8 saat dahil) seyahatler için 2/3'ü, 8 Saatin üzerindeki seyahatler için tümü ödenir. Turne tazminatlarının hesabında, hareket cetvellerinde veya turne grafiklerinde yazılı kat edilen kilometre veya saat toplamına göre her ay hazırlanan ve amirlerince

onaylanan puantaj cetvelleri esas alınır" denilmektedir.

Mali İşler Daire Başkanlığı'nın 1 Haziran 2007 tarihli emrinde, "Turnenin ancak (oto, oto drezin, çekici oto, lokomotif gibi) mutlaka bir demiryolu aracı ile yapılacağı açık olup, buna ilişkin tazminatın hesabında da demiryolu kilometresinin esas alınacağı tabiidir" denilmektedir.

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

Tüzük'ün bu düzenlemesine uygun olarak kuruluşumuz yol bakım ve onarım hizmetlerini gerçekleştiren yol bakım ve işletim personeli, uzun yıllar sorunsuz ve çekışmesiz bir şekilde turne tazminatlarını almışlardır.

Son zamanlarda, bölge müdürlükleri arasında farklı uygulamalar yapılması ve bazı bölge müdürlüklerince turne tazminatlarının ödenmemesi nedeniyle TCDD bünyesinde yol yapım ve işletim personeli olarak görev yapan üyelerimizden derneğimize pek çok yakınıma gelmektedir.

Hatırlatmak isteriz ki, yol bakım onarım müdürlerinin turne tazminatlarının ödenmemesi, hakkaniyete aykırıdır. Turne tazminatlarının ödenmesinin önünde hiçbir hukuki engel bulunmamaktadır. Yol bakım onarım müdürlerinin turne tazminatları geriye dönük alacaklarını da kapsayacak şekilde, zaman geçirmeden ödenmelidir.

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



"Yol personelinin kurumsal memnuniyeti yüzde 9'lar düzeyinde.

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 sonuçları bizlere, daha iyi

maların 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 özgülünebilecek ödemelerinin yapılmamasından, bu hak-



Hat Bakım Konsepti ve diğer eğitim çalışmasına katılanları ziyaret ettik, sorunlarını dinledik

İş güvenliği hepimizin önceliği olmalı

**YOLDER
Ankara'da**

TCDD Eğitim Dairesi Başkanlığı, demiryolu hatlarında alt-yapı ve üstyapı kontrollerini yürütecek, bakım ve onarım çalışmalarını planlayacak üstyapı elemanlarının yeni ihtiyaçlara uygun yeterli bilgi ve beceriyle donatılmaları, pratikte eğitim alarak belgelendirilmeleri amacıyla bir program düzenledi.

YOLDER Yönetim Kurulu Başkanı Özden Polat, Ankara Eğitim Merkezi Müdürlüğü'nde 20 Ekim 2014 - 07 Kasım 2014 tarihleri arasında, düzenlenen Hat Bakım Konsepti eğitimine katılan YOLDER üyeleriyle bir araya geldi. Yol Orta Kademe Teknik Eleman Hazırlama Kursu'na katılan yolcuların yanısıra TCDD Ankara Eğitim Merkezi Müdürlüğü Yol Bakım Onarım ve Ray Kaynağı Eğitim Laboratuvarı'nda eğitim gören yol personeliyle de görüşen Polat, YOLDER'in çalışmalarına ilişkin bilgi verdi.

Her seminerde yol personeliyle bir araya gelmeyi adet edindiklerini anlatan Polat örgütlü olmanın önemine değindi. "Örgütlü olmak biz çalışanlar açısından önemli bir kültür. Hiçbirşey yapmasak da sizin adınıza gidip sorunlarınızı iletiyor, fikri takip ediyoruz. Mesleğimiz ve kendi özlük haklarımızla ilgili olarak yöneticilere sıkıntılarımızı dile getiriyoruz her fırsatta" dedi.

Her üye gücümüzü arttırıyor

Sivil toplum kuruluşlarına üye olmanın demokrasi kültürünün bir gereği olduğunu da anlatan Polat, "Biz yönetim üzerinde baskı unsuru değiliz ama daha iyi çalışma koşullarına sahip olabilmek, güvenli bir ortamda işimizi daha iyi yapabilmek adına tüm



sorunları yönetime aktarıyoruz. Her üye bizim gücümüzü arttırıyor. Yanımızda olup bizimle iletişimi sürdürün lütfen" dedi.

İş güvenliğine uygun kıyafet

Polat'ın yaptığı ziyarette dile getirilen konulardan biri de iş kıyafetleri oldu.

Dağıtılan iş elbiselerinin kalitesiz ve beden problemi olduğunun dile getirildiği toplantıda Polat, sorulara şöyle yanıt verdi:

"Kıyafetlerdeki sıkıntıyı defalarca ilettik. Anca bu sıkıntı bölgelere göre de değişiklik gösteriyor. Bu konuda Yol Bakım Onarım Müdürü arkadaşlarımıza da iş düşüyor. Bazı bölgelerde arkadaşlarımızın bu sorunu çözdüğünü öğreniyonuz. Kıyafetlerin bedene uygun olduğu kadar iş güvenliğine uygun olması da çok

önemli bir konu. İş güvenliğine uygun olmayan kıyafetleri kesinlikle kullanmamamız gerekiyor. Çünkü iş güvenliği hepimizin öncelikli konusu. Bu konuda çok önemli çalışmalar yapan arkadaşlar var içimizde. Sizden de ricam kıyafeti uygun olmayan personeli iş sahasından lütfen uzaklaştırın ve doğru kıyafetle güvenli bir şekilde işinizi yapmak için birbirinizi de kontrol edin."

Amaç mesleki dayanışma

Derneğin çalışmalarına ilişkin bilgi veren Özden Polat, YOLDER'de herkesin konumuna bakmaksızın birbirine eşit mesafede durduğunu söyledi. Tek amaçlarının mesleki dayanışmayı sağlamak olduğunu belirtti.

Hat Bakım Onarım El Kitabı başucu kitabımız

Yol personelinin mesleki açıdan çok önemli bir kavşak noktasında bulunduğunu dile getiren Özden Polat, eğitimi aldıkları Hat Bakım Onarım El Kitabı'nın yol personelinin başucu kitabı olması gerektiğini de söyledi.

Mesleki eğitimin artık bir zorunluluk olduğunu anlatan Polat, yaptığımız her iş bu kitapta tanımlı. O nedenle görevimizi burada tanımlandığı gibi eksiksiz yapmakla yükümlüyüz. Biz yol açık kalsın diye elimizi taşın altına koyan insanlarız. Ama artık bu kitaba göre hareket etmek zorundayız" dedi.



Yol Daire Başkan Yardımcısı Fahrettin Yıldırım da çalışmalarını yakından izleyenler arasında yer aldı.



Devlet Demiryollarının balast akreditasyonunda akla gelen ilk kuruluş olan DATEM 2011'den bu yana akredite

Demiryolu Araştırma ve Teknoloji Merkezi

• Saadet ERCİYAS

Ankara'da Behiç Bey Marşandiz Bölgesi'nde 2009 yılından bu yana hizmet veren Demiryolu Araştırma ve Teknoloji Merkezi (DATEM), akreditasyon konusunda sadece demiryollarının değil Türkiye'nin yüz akı bir kurum olarak tanınıyor.

Akreditasyonu, standartizasyonu yaşam felsefesi edinen personeliyle de dikkat çeken DATEM, "Demiryolu alanında standartlara uygun testler yapmak, nitelikli personel yetiştirmek, araştırmalarla bilgi üretmek, kullanmak, yaymak, danışmanlık yapmak ve dünyadaki gelişmeleri takip ederek ulaştırma sektöründe demiryolu sanayisinin ülkemizde gelişimine katkıda bulunmak" amacıyla kurulmuş.

2011'de akredite oldu

Mesleki Eğitim çalışması sırasında YOLDER üyeleriyle birlikte DATEM'in Jeoteknik Hizmetler Müdürlüğü'ne yaptığımız ziyarette akreditasyon konusunda Jeoteknik Hizmetler Grup Müdürü Yavuz Bozoklu ile görüşüyoruz.

Gelişen teknolojik süreçte kurumlar için akreditasyonun bir zorunluluk haline geldiğini belirten Yavuz Bozoklu, "Kalitenin artması, yapılan deneylerin hem güvenilebilirliği hem de geçerliliği adına akreditasyon artık kaçınılmaz" diyor.

DATEM'in Jeoteknik Hizmetler Müdürlüğü, Malzeme Teknolojileri Müdürlüğü, Elektronik Araştırma Müdürlüğü, Destek Hizmetleri Müdürlüğü bölümlerinde 52 personelin çalıştığını anlatan Bozoklu, kurumun 2011'de akredite olduğunu belirtiyor.

Balast testleri zorunluluk

Balast demiryolu için hayati önem taşıyan unsurlardan biri. Balasta ilişkin deneyler DATEM'in Jeoteknik Hizmetler Müdürlüğü'nde yapılıyor.

Bu deneylerin Jeoteknik Hizmetler Müdürlüğü'nde yapılmasının ihalelerde aranan bir zorunluluk olduğunu anımsatan Yavuz Bozoklu, kurumdaki yüksek standardın demiryollarıyla çalışan şirketlerin kalitesini de yükselttiğini vurguluyor.

Yola esneklik, drenaj kabiliyeti



kazandıran ve altyapıyı koruyan balasta ilişkin deneyler yaklaşık 25 gün sürüyor. Kuruma balast testi için gelen yüklenici firmaların süre konusunda zaman zaman kendilerini zorladığını anlatan Bozoklu şu bilgiyi veriyor:

Deney 25 gün sürer

"Deneylerin her zaman hızlı yapılması istenir bizden. Ama hızla beraber kaliteyi de arttırmak lazım. Bizim balastlarla ilgili yaptığımız deneylerde süreç, normal standardın istediği sürecin haicinde değil. Balast deneyi ortalama 25 gün sürüyor."

Yılda yaklaşık 400-450 dolayında balast deneyi yapılan kurumun bir süre sonra enstitüye dönmesi için çalışmaların sürdüğünü belirtiyor Yavuz Bozoklu.

Standartlar yükseldi

Balasta ilişkin standardın geçmiş dönemlere göre yükseldiğine

de değinen Bozoklu, "Balastlarla ilgili daha önceden deney sonuçlarına baktığımızda kalitenin arttığını görüyoruz. Standart yükseldi. Bize gelen numunelerin standartı yükseldi. Deney sayısı bir kere sıkıştı. Eskiden bu kadar deney yapılmıyordu, daha yoğun geliyor eskiden parti olarak adlandırılıyordu. Bazen bir parti 20 bin metreküp olabiliyordu. Şartnameleri 5 bin metreküp olarak sınırlandırdılar; bu da deney sayısı arttırdı" diyor.

Bozoklu balast konusunda sıkıntı yaşanmaması için numune alacak kişilere ve yol personeline "şartnamelerin mutlaka dikkatle okunmasını" öneriyor ve şu bilgiyi veriyor:

"Bizim genel olarak yaptığımız her işle ilgili bilgi sahibi olmadan iş yapılmayacağı için okuyarak iş yapsınlar. Buradan belirtelim, DATEM Türk Standartları Enstitüsü'ne üye. Buradan talep ederlerse herhangi bir işin standardını teknik büromuz var. Standartları onlar kendilerine sağlıyor

ve talep eden birime fatura ediliyor. Herhangi bir standarta ulaşmak için kurum personeli DATEM'i aradığı zaman teknik şartlar kendilerine ulaştırılıyor."

Standartlar yaşam biçimi

DATEM balast akreditasyonunda Devlet Demiryolları'nda hizmet veren tek kurum.

Çalışanların gelen balastın Türkiye'nin hangi yöresinden geldiğini söyleyecek kadar uzmanlaştığı Jeoteknik Hizmetler Müdürlüğü'nde standartlara uygun çalışma herkesi yaşam biçimi olmuş. Yavuz Bozoklu ile sohbetime eşlik eden Jeoloji Mühendisi Sait Utku ve İnşaat Teknikeri Battal Almalı, kurumdaki herkesin özel sektör mantığıyla çalıştığını belirterek şunları söylüyor:

"Bu bir mantık işi, buradaki arkadaşların mantığı herşeye yansır. Başka seçenek yok, standartlara uymanın dışında."

Akreditasyon aynı zamanda güvenlikle ilgili bir şart. Bu nedenle bir süre sonra demiryollarında sadece balastta değil inşaatın makineye raydan altyapıda kullanılan malzemelere kadar herşeyde akreditasyona gidilmesi bir zorunluluk olacaktır."



Eski Devlet Demiryolları Genel Müdürü Birkan Erdal, demiryollarındaki gelişimi takdirle karşıladığını söylüyor

"Hızlı tren Türkiye'yi birleştirme projesi"

Devlet Demiryolları'nda 1988-1991 yılları arasında Genel Müdür olarak görev yapan, Anavatan Partisi'nden 21. Dönem milletvekili Birkan Erdal'ı Ankara'daki ofisinde ziyaret ettik.

Devlet Demiryolları Genel Müdürü Süleyman Karaman'ın ki mi toplantılarda dile getirdiği, "Bizden önce 50 yıl birşey yapılmamış" sözüne atıfta bulunarak, kendi dönemlerindeki Devlet Demiryollarının durumunu sorduk. Birkan Erdal, kendi döneminde neden yatırım yapılamadığını, demiryolu personeliyle olan ilişkilerini, eleştirileri, bugünkü demiryolu çalışmalarına ve hızlı trene ilişkin görüşlerini bizlerle paylaştı:

YHT, Türkiye'yi bütün hale getirme projesi

Son dönemde Devlet Demiryolları'nda yapılan çalışmaları eski bir genel müdür olarak nasıl buluyorsunuz?

Son dönemde demiryollarında yapılanlar gerçekten insana gurur veren, insanı heyecanlandıran çalışmalar. Özellikle Yüksek Hızlı Tren (YHT) çalışmaları. YHT ile ilgili mevcut sona eren projeler ve ya da başlayacak projeleri düşününce insan eğer demiryolu ve demiryolculuğu biliyorsa insana çok büyük heyecan veren şeyler.

Düşünün Avrupa'dan bineceksiniz İstanbul'a yüksek hızlı trenle, İstanbul - Ankara, Ankara Erzurum, Erzurum - Erzincan Kars ve sonra da Tiflis. Ondan sonra Ankara İzmir, Ankara Antalya YHT, Erzincan Trabzon YHT, bunları düşününce insan çok ciddi heyecanlanıyor ve böyle bir YHT ağına sahip olmuş bir Türkiye'yi hiç kimse geri götüremeyeceğini görebilir.

Nasıl diyeyim; Avrupa Birliği'ne girdik girmediğimiz buların hiç birisinin esamesi bile okunmayacaktır. Bu sadece bir ulaşım projesi değil benim gördüğüm, bu Türkiye'yi coğrafi olarak bir ve bütün hale getirme projesi. Coğrafi olarak farklı bölgelerdeki insanı fiziki olarak birkaç saat içinde biraraya getirme projesi.

Türkiye'nin en doğusundaki vatandaş Başkent'e, ya da ekonomik olarak başkent İstanbul'a ulaşabiliyorsa bu Türkiye'de ne huzursuzluk olur, ne kavga olur. Türkiye sadece ileriye gider.



Yapılanları sadece keyifle, mutlulukla izliyorum.

Proje için para yetmez

Sizin döneminizde neden yapılamadı bu tür girişimler?

Bu projeler sadece para gerektiren projeler değil. Birçok ayağı var. Bir tanesi demiryolları. Demiryolları normal olarak geçtiğimiz dönemlerdeki siyasi ortamı dikkate alırsanız, siyasetçilerin kolay olarak ilgileneceği sahalar değildi. Neden? Çünkü demiryollarında parayı atarsınız kuyuya, sizin iktidar dönemi bittiğinde hala kuyunun dibine inip de hala o şingirtiyı duyamazsınız. Çünkü demiryolları yatırımı 5 yıllık 10 yıllık yatırımlardır.

Demiryolları yatırımları diğer yatırımlar gibi değildir, otoyol yaparken parayı yatırdığınız için sonucunu belli bir süre sonra görmüş olursunuz. Ama demiryollarında öyle değil, Ankara - İstan-

bulu birbirine bağlayacaksanız, altyapıyı elektrifikasyonu bitireceksiniz, sinyalizasyonlar, istasyonlar trenler bitecek; bunlar bitmeden hiçbir işe yaramaz. Yatırımın yüzde doksandokuzu yapıлып bitti, yüzde biri kaldıysa hiçbir işe yaramaz. Yüzde yüzünün tamamlanmasıysa 5 yıldır, 10 yıldır yerine göre. Ne yazık ki, siyasetçilere uzun süre çok konjonktür müsaade etmediği için siyasetçiler üç dört yıl sonrasına bile proje geliştiremediler. Ama son dönemde demiryollarıyla ilgili 10 yıllık 15 yıllık planların yapıldığını gördük. Bu bir tanesi.

Maaşları ödemek büyük problem

Ne tür problemler vardı sizin döneminizde?

O dönemde demiryollarının en büyük problemi maaşları ödemektir. Maaşları ödemek için ay başında gidip hazineye Kamu

Devlet Demiryolları'nda 1988-1991 yılları arasında Genel Müdürlük görevini yürüten Birkan Erdal, müdürlük döneminde bir çok sorunla mücadele ettiklerini anımsarken, "Şimdi 72 metrelik rayı üretiyoruz dediler mi inanın çok mutlu oluyor insan, bu gurur verici birşey" diyor...

Finansmanı Genel Müdürlüğü'nden para almak zorundaydınız.

Bir de bütün bunların üstüne bana göre bu dönemde en önemli, Demiryolları Genel Müdürü, Ulaştırma Bakanı'yla tam uyum ve tam güven içinde çalışabildi.

Ulaştırma Bakanı da Başbakanla tam uyum içinde çalışabildi. Bu güven zinciri, başbakan bakan ve genel müdür güven zincirini kurabildiğiniz takdirde bir de para varsa, genel müdürünüz de cesur biriyse bu projeleri yapılabiliyorsunuz. Dolayısıyla son dönemde bu yakalandı ve bunun sonuçları çok iyi bir şekilde ortaya çıkıyor işte.

Her ray ihalesi büyük sorun olurdu

Malzeme sağlama konusunda sıkıntılarınız var mıydı, teknoloji ve yerli yatırımlar ne durumdaydı o yıllarda?

Ray ithal ediliyordu büyük

dertti, her ray ihalesi problem olurdu. Türkiye'de bir çok demir-çelik fabrikası vardı. Biz bunlara "Ne istiyorsanız her türlü Ar-Ge çalışmanızı destekleyelim, alım garantisi verelim" diydük, 10 bin 500 kilometreydi yanlış hatırlamıyorsam demiryolu ağıımız ve neredeyse hepsinin yenilenmeye ihtiyacı vardı.

"Siz üretin, biz alım garantisini verelim" dememize rağmen bu işi beceremedik. Şimdi 72 metrelik rayı üretiyoruz dediler mi inanın çok mutlu oluyor insan bu gurur verici birşey.

Eğer onlar bu 72 metrelik üretim teknolojisini geliştirmeseler satamazlardı hala biz ithal ederdik. Biz Türkiye olarak kendi rayımızı ürettiğimiz kadar demek ki, satacak hale gelmişiz.

Hayal etmedik realist olduk

Demiryollarında neyi başarmayı hedeflediğiniz Genel Müdürlüğünüz döneminde?

Ben üç yıl kaldım görevde. Genel müdürlerin hayal kurması iyi değildir aslında biz de realist olduk hayatımız boyunca.

Bizim hedeflerimiz "Ankara-İstanbul hızlı trenini yapabilir miyiz? Bunu yapacak finansman-noktasına nasıl gelebilir demiryolları?" bunu düşünüyorduk. Daha verimli bir işletmecilik düşünüyorduk. Tüm hatların ortalama süratini arttıracak şekilde yenilenmesini hedeflemiştik.

Tüm hatlar üzerinde elektrifikasyon ve sinyalizasyonun tamamlanmasını hedeflemiştik. Bunu üç yıllık süreçte de tamamladık. O dönem için çok önemliydi hatlarda elektrifikasyon yoktu, hala dizel lokomotifler çalışıyordu birçok hatta, çok azında elektrifikasyon vardı.

Bunu tamamlayınca tabii ki sinyalizasyon ihtiyacı vardı, onu da tamamladık. Hayallerimizi değil de hedeflerimizin bir kısmını tamamladık. Ama Türkiye vatandaşı olarak hayallerimiz der-seniz, şimdi hayal olmaktan çıktı gerçek hale geliyor yüksek hızlı tren ağı.

Bence Türkiye'nin hayalse hayal hedefse hedef, sadece demiryollarının değil, bütün Türkiye'nin sahip çıkması gereken bir proje, hatta fazlası.

Demiryollarının imajındaki değişimi nasıl buluyorsunuz?



İmaj eski yıllara göre çok çok düzeldi. Benim annem emekli öğretmen, arkadaşlarıyla Ankara'dan çıkıp Eskişehir'e gidip geziyorsa, Konya'ya Mevlana'ya sabahdan gidip akşam dönelim diyorlarsa bitmiştir. Bu imaj değil gerçektir. Eğer siz insanları belli konforları sağlayarak, belli güvende kısa sürede bir yerden bir yere taşıyamıyorsanız imaj için birşey olmaz. Şu an gerçeğin yarattığı doğru bir algı var, herkes trenle seve seve gidiyor.

Lokomotif depolarını boyattıran genel müdür

Görev yaptığınız dönemde sıkıntılı dönemleriniz de olmuş. Hatta "demiryollarında lokomotif depolarını boyattıran genel müdür olarak da anılıyorsunuz. Siz gerçekten vermiş miydiniz böyle bir talimat? Kararınızın uygulanması neden sorun olmuştu?

Tabii verdim böyle bir talimat ama ben orada bir kasıt olduğuna inanıyorum. Bütün dünyada lokomotif atölyelerine giderseniz yerde bir tane yağ damlası yoktur, bir tane çamur balçık yoktur. Yürüdüğünüz zaman bastığınızda ayakkabınızın altına balçık yapışmaz. Medenice, insanca çalışacak pırıl pırıl bir ortamdır. Gidip bakın, özel boyası vardır. Özel boyayı boyadığınızda yağ tutmaz, silince altı tertemizdir akşam.

Biz de dedik ki; o lokomotif atölyelerinin altında tik ağacından parkeler var. Parkeyi bulabilmeniz için oraya ulaşmanız, üstündeki macun gibi olmuş pisliği silmeniz gerekiyor. Bütün bunlar silinsin, tik ağacı olanlarda tik beton dökülenlerde beton bulunsun ondan sonra şu Avrupa'da kullanılan boyalarla boyansın ki, bizim arkadaşlarımız da pislik içinde çalışıyor olmasın. Ancak maalesef bazı arkadaşlar o dönemde balçığın üzerine boya sürerek bu işin olmayacağını anlatmaya çalıştılar.

Bunun kimden kaynaklandığını bulduğumuz arkadaşlar hakkında işlemleri yaptık. Ama bunu sabote eden arkadaşlar aslında beni sabote etmediler, ben yine Genel Müdürlüğümü yaptım, kendi arkadaşlarına eziyet ettiler. Kendi arkadaşlarının temiz bir yerde çalışmasını kendilerinin layık görmediğini ispatladılar.

Dünyaya bugün çıkıtığınızda bizim o tarihteki lokomotif atölyeleri kadar kirli çalışma ortamını göremezsiniz, her yer pırıl pırıldır. Bizim de hedefimiz buydu...

Bence insanlar iyi koşullarda çalışmaya layıktır, ama en çok



Birkan Erdal, Yüksek Hızlı Tren projesi'ni, "Coğrafi olarak farklı bölgelerdeki insanları fiziki olarak birkaç saat içinde bir araya getirme projesi" olarak tanımlıyor.

layık olanlardan biri demiryolcularıdır. Demiryolcuların şartları ağırdır, fedakarlık ister. Madem bu fedakarlığı yapıyorlar onlara çalışma şartlarını en iyi şekilde sunmak lazım.

Ancak o dönemde bu sorun bize başka bir şeyi gösterdi, o dönemde dedik ki; madem genel müdürün talimatları aşağıya kadar doğru iletilmiyor o zaman iç iletişim için bir dergi çıkartmaya başladık. Atölyelere her yere dağıtılıyordu ne istediğimizi anlattık, biraz faydasını gördük o dönem. Gördüğüm kadarıyla Süleyman Bey de iç iletişime önem verne bir genel müdür... Sizin gazetenizin de bu anlamda önemi büyük. İletişim için önemli adımlar bunlar...

Yol personeliyle ilişki iletişiminiz nasıldı?

Diğerlerinden ayırd etmedim doğrusu ama yol en önemli unsur. Yol düzgün olmazsa tren gidemez, hız arttırılmaz ama yol önemli de cer daha az önemli değil. Sistemin tamamı önemliydi. Çalışan herkes demiryollarının bir tarafından tutmuş taşıyor, birisi çökse hepsi çöker. Yol çok iyi olsun tesisler çöksün yine çöker. Bence eşit ağırlıkta önemi olan, demiryollarını taşıyan yürüten gruplardan en önemlilerden bir tanesi.

Cumhuriyet dönemi bugünle kıyaslanamaz

Süleyman Karaman Bey kimi toplantılarda demiryollarının kendilerinden önceki 50 yılı için ihmal edilmiş dönem olduğunu dile getiriyor. Ne diyorsunuz bu görüş için?

O söylemi düzeltti Süleyman Karaman Bey. Geçmişe çok saygı duyan bir kişi, bunu biliyorum. Kastının geçmişi kötülemek olmadığını biliyorum. Şu an yapılanlarla Cumhuriyet dönemini kıyaslamak mümkün değil. Olağanüstü bir dönem, bu gün baktığımız zaman aklımız duruyor. Bu imkansızlıklarla bu savaştan çıkmış bu fakir ülke, neler yapmış diyorsunuz. Şimdiki imkanlarla yapılanları da kendi şartları içinde değerlendirmek lazım.

Sadece para yetmiyor tabii dünya konjoktürü de önemli, Türkiye'deki konjoktür de önemli. Bir de başbakan, bakan ve genel müdürün birbirine inanması, güvenmesi de önemli.

Siz 70'lerde, 60'larda 80'lerde siyasetçi olsanız 10 yıl sonra sürece yatırım girer miydiniz siyasal irade olarak? Türkiye'nin ihtiyaçları çok daha fazla ve yaptığınız yatırımın 6 ay sonra 1 sene sonra ortaya çıksın istersiniz ki Türkiye'nin kalkınmaya ihtiyacı vardı. "Yatırıyım yatırımı 10 yıl sonra geri alayım", bu çok zordu o dönemlerde, bugün de zordur elbette.

Yeni yatırımlarda Avrupa Birliği'nin de katkıları görülmüyor. Ne düşünüyorsunuz bu konuda?

Avrupa Birliği'nin (AB) finansal desteğinin bizim büyük projelerde esamesi okunmaz. AB olmasa da bu dönemde yapıldı bu işler. AB'ne entegre oluyoruz hedefine dönük bir gelişme olduğunu düşünmüyorum ben yüksek hızlı trenin.

YHT, tamamen bir ideal Türkiye'nin gelişmesiyle ilgili üstün bir hedef. AB'den ayrı bu. Tabii ki bunu yaptığınızda birçok ülkeyi sollayacaksınız demektir. YHT ağı tamamlansa AB'de ulaşımındaki en ileri ülke olacaksınız. Mübalağa değil. Almanya, Fransa'dan daha iyi olacaksınız. Bir yandan da konvansiyonel hatları çift hatta çıkarma projesi yürüyor kamuoyu çok farkında olmayabilir ama. YHT dışında konvansiyonel hatların çift hatta nasıl geçireceğine ilişkin çalışmalar yapılıyor. Siz YHT network'ünü düşünün, diğer hatlarınızda 70-80 km hızla yük taşındığını. Diğer hatlarda hızın 120-150 km hızın tren ortalaması olduğunu düşünün bakın Türkiye'ye neler oluyor...

Demiryollarıyla ilişkiniz ne durumda?

TCDD'ye bir bulaşan gönül bağı kopartamaz çok sevdiğim arkadaşlarım dostlarım var. Önemli bir kısmı bizim zamanımızda işe girmiş arkadaşlar. Doğru seçimler yapmışız diyorum. Beni arada sırada törenlere çağırıyorlar. Gidip hasret gideriyoruz.

Türkiye'nin her yerinde her kuruluşunda binlerce proje vardır önemli olan projeyi yapmak değil sonuca ulaştırmaktır.

Buharlı trenlerin kesilerek ark ocağına gönderilmesini engelleyen, Çamlık'taki müzeyi ve diğer müzeleri açan biziz. Demiryolu Garı arkasındaki Direksiyon Binası denilen binada öyle. Önemli olan yeni yönetim bunları devam ettirdi, sahip çıktı.

İkinci Bölge Müdürlüğü'nden iş güvenliği uzmanıyla çalışma konusunda örnek uygulama

"Kendi güvenliğinin için önlem al"

YOLDER
Eskişehir'de

Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı'nın verilerine göre ülkemizde her gün 172 iş kazası meydana geliyor. Bu kazalarda her gün 4 kişi yaşamını yitiriyor, 6 kişi ise sürekli iş göremez hale geliyor.

Tüm çalışanlara sağlık ve güvenle çalışma olanağı sağlamak amacıyla 2012 yılında kabul edilen ve kademeli olarak uygulamaya konan 6331 sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu, demiryolu çalışanları gibi "çok tehlikeli iş" sınıfında çalışanlar için de işverene bazı zorunluluklar getiriyor. 2016 yılına kadar kamu kurumlarının da yönetmeliklere uygun önlemleri alması gerekiyor.

Bu zorunluluklardan biri İş Güvenliği Uzmanı (İGU) çalıştırmak, bir diğeri de çalışanların iş güvenliği için işe başlamadan önce mesleki eğitim alması.

İlk uygulama Eskişehir'de

Eskişehir 29 Yol Bakım Onarım Müdürü Faruk Demirbaş, bir süre önce kendi bölgesindeki bir poz çalışmasında hepimize örnek olacak bir çalışma başlattı.

2. Bölge'nin de oluruyla Eskişehir Yunus Emre'deki poz çalışması sırasında dışarıdan hizmet alımı yöntemiyle iş güvenliği uzmanı talep eden Demirbaş, aynı zamanda bir ilki daha gerçekleştirdi. İş güvenliği uzmanıyla birlikte bir risk analizi hazırladı.

Yunus Emre pozu sırasında YOLDER Yönetim Kurulu Başkanı Özden Polat, Başkan vekili Hasan Yıldız ile birlikte Faruk

Demirbaş ve A sınıfı İş Güvenlik Uzmanı Önder Orhan'ı ziyaret etti. Poz vagonunda yapılan görüşmede Özden Polat, bu ilk çalışmaya ilişkin bir çok yol personelinin merak ettiği süreçle ilgili soruları sordu.

Risk analizini çıkartmak

Faruk Demirbaş, devlet kurumlarının 2016'ya kadar gerçekleştirmekte zorunlu olduğu bu çalışmaya 2009 yılında başlamış. Arkadaşları arasında titiz ve disiplinli çalışmasıyla tanınan Demirbaş, Malatya'da görevli olduğu sırada çalışma ortamına ilişkin risk analizini çıkartmış.

Poz sırasında nerede ne sorunlar yaşanabilir, işin tehlikeleri nelerdir, personelin zayıf olduğu

noktalar, ihmal edilen konular, eksikler, güvenlik önlemindeki sıkıntılar neler, tek tek saptamış.

Demirbaş, "Bu çalışmayı yaparken bilimsel metodlarla değilse de mesleki deneyimlerimden, gözlemlerimden yararlandım" diyor.

Faruk Demirbaş, Yunus Emre'deki poz çalışması başladığında 2. Bölge'ye talebini ileterek, İş Güvenliği Uzmanı çalıştırmak istediğini belirtmiş.

Talebin olumlu karşılanması üzerine doğrudan teminle pozda gerekli olan iş güvenliği malzemelerini ve giysileri sağlamış.

Demirbaş, sürecin nasıl başladığını şöyle özetliyor: "Yasa devlet kurumları için 2016'da yürürlüğe girecek, şu an bir geçiş süreci yaşıyoruz. Ancak SGK sicil numara-



bizim deneyimlerimizi birleştirdik ve bir risk analizi hazırladı Önder bey. Belki depolarda vardır ama ben yol yenileme işiyle ilgili yapılan ilk risk analizinin bu olduğunu düşünüyorum."

İş güvenliğinde Türkiye riskli bir ülke

A sınıfı İGU olan Önder Orhan demiryolu olmamasına karşın bu çalışmayı konuya ilişkin özenli bir çalışma hazırlayan ve kurallara uyulması konusunda titiz davranan Demirbaş ile yapmaktan hoşnut.

Türkiye'nin dünyada ölümlü iş kazalarında üçüncü, Avrupa'da ise birinci olduğuna dikkat çeken Orhan, ülkemizin riskli bir ülke olduğunun altını çiziyor:

"Sizin içinde bulunduğunuz meslek, "Yapı işlerinde iş sağlığı ve güvenliği yönetmeliği" kapsamında değerlendiriliyor. Türkiye'de ölümlü iş kazalarında inşaat birinci, maden kazaları ikinci sırada, bir cisim batması sonucu ölümlerin yaşandığı makine kazaları da üçüncü sıradadır. Bunun bir çok nedeni var ama en büyük nedeni eğitimsizlik ve yeterli iş güvenliği önlemlerinin alınmamasıdır" diyor.

Önce iş sahasında tespit

Önder Orhan, Demirbaş'la işe başladığında önce sahayı gezmişler. Ne gibi tehlikeler olduğunu ve bu tehlikelerin oluşturacağı riskleri sırasıyla fotoğraflamışlar.

Listelerindeki bazı maddelere

rası olan ve 50 kişiden fazla işçi çalıştıran yerler İGU çalıştırmak ve risk analizi çıkartmak zorunda. Bu durumla yakında hepimiz karşılaşacağız. Kurum da iş güvenliği konusunda çok duyarlı. Bu hem sürece hazırlık, hem de çalışan personelimize bir bilinç kazandırmak için yaptığımız bir çalışma oldu.

Personelin iş güvenliği açısından bakınca gerek giydiği elbiseler konusunda ya da davranışlarının nasıl olması gerektiği konusunda bilinçlenmesi gerekiyor. Bunun için de eğitimler var. Sadece giysiyle bitmiyor bu iş. Bunu daha bilimsel bir ortama oturtmak zorunlu. Güvenlik uzmanı arkadaşımız demiryolu değil. Ama onun bilimsel yöntemlerini



ise "sürekli" ibaresini düşmüşler. Orhan, "Sürekli ya da derhal ibaresi o işlemin hemen yapılması gereken uygulama olduğunu gösterdi." diye konuşuyor.

Sahaya ilk geldiğinde çalışanların varolan koruyucu donanımları kullanmadığını gördüklerini anlatan Önder Orhan, yönetmeliğin gereklerini çalışanlarla konuştuklarını bir hafta sonra ise her türlü önlemin alınmış olduğunu söylüyor.

"Bir hafta sonra geldiğimde çelik burunlu ayakkabısız, reflektörlü yeleksiz ve baretsiz, eldivensiz hiçbir çalışanımız kalmamıştı. Bunda yöneticinin etkin olması çok önemli" diyor.

Eğitim, sınav, sertifika

Bu çalışma başlarken Demirbaş, çalışanların işe ilk girişte alması gereken "ağır ve tehlikeli işlerde çalışabilir" raporlarını tamamlamış.

Tüm işçiler, operatörler ve mühendisler temel iş sağlığı ve güvenliği eğitimi vermişler.

Verilen eğitim sonrası personele sınav yaparak sertifikaları vermişler. Demirbaş sınavı geçmeyen arkadaşlarının ise yeniden

eğitim verildikten sonra sertifikalandırıldığını anlatıyor.

Bu süreçte malzeme kullanma konusunda dirençle karşılaştıklarını ancak süreçte kullanılan kaskın ya da yeleğin faydasını görünce herkesin kurallara daha bağlı hale geldiğini de anlatıyor Demirbaş.

Kader değil kaza

Ülkemizde ağır ve tehlikeli işlerde çalışan personelde kader faktörünün öne çıktığına dikkat çeken İGU Önder Orhan, aslında

kazaların yüzde 98'inin önlenbilir olduğunu belirtiyor.

"Bilimsel olarak saptanmış, kazaların yüzde 98'i önlenabilir. Bunun yüzde 88'zi insandan, yüzde 10'u kullandığımız makine ve ekipmanlardan kaynaklanan kazalardır. Kazaların sadece yüzde ikisi önlenemez kazalardır, kader dediğimiz olay yüzde ikilik dilimdedir.

Türkiye'de ise kader dediğimiz olay yüzde 98'lik dilim. Bunu kişilere benimsetmezseniz baştan kaybedersiniz" diyor.



İş sahasında uyarı ylevhalarının tehlikeli noktalara dikkat çekecek şekilde yerleştirilmesi, tehlikeli maddelerin de bulunduğu yerde düzenli olarak konumlanması, dolu-boş olduğunun açıkça yazılması iş güvenliğinde dikkat edilmesi gereken noktalardan bazıları.



Eskişehir'de ziyaretler



YOLDER Yönetim Kurulu Başkanı Özden Polat, Eskişehir'e yaptığı ziyarette Yol akım Onarım Müdürlüğü'nde de görüşmelerde bulundu.

Yolder üyesi Mehmet Ekdaş, Yusuf Çınar ve Ali Kışlacıklı'ya derneğin flamasını sundu.

YOLDER'in hukuk danışmanı Mehmet Ektaş ile birlikte



Demiryolu Eğitim Merkezi'ne de giden Polat, bir dönem Demiryolu Meslek Lisesi olarak da kullanılan okulun sınıflarında bugün makinistlik eğitimi alan meslektaşlarıyla da görüşti.

Özden Polat, hızlı Eskişehir turunda Mehmet Ektaş'la birlikte dernek üyesi Orhan Demir'e de geçmiş olsun ziyareti yaptı.



Son tren geçmeden uyuyamayan Konya YHT13 'de görevli YBOM Haşmet Türker hızla iyileşiyor

Canımızın kıymetini bilmiyoruz

Haşmet Türker stresin mesleğimizin bizi ne kadar zorlayabileceğinin bir örneği. Yaşadığı yoğun stres sonucu rahatsızlanan ve bir yıldır tedavi gören arkadaşımızı Konya'daki evinde ziyaret ettik. Yaşadıklarının kendisi için çok ciddi bir ders olduğunu anlatan Türker, "Artık yaşama bir başka pencereden bakıyorum. Bir devre arası verdim. İkinci 45'e daha farklı çıkacağım" diyor.

• Saadet ERCİYAS

Bir sorun yaşadığımızda hep birbirimize söyleriz ya "canının kıymetini bilmiyorsun" diye. Konya'da Yüksek Hızlı Tren Yol Bakım Onarım Müdür Y. Haşmet Türker, arkadaşlarının ve yakınlarının deyişle canını kıymetini bilmeyenlerden.

Konya'daki Devlet Demiryolları'na ait lojmanlarındaki evinde ziyaret ettik YOLDER üyesi Haşmet Türker'i.

30 Mart 2014 tarihinde, oldukça stresli bir işgünü daha geride bıraktıktan sonra evine dönen Haşmet Bey, ani tansiyon yüksekliği sonrası gelişen sağlık sorunları nedeniyle yaklaşık bir yıldır tedavi görüyor. Ancak sohbet ettikçe gördük ki Haşmet Bey, her daim tren sesini duyduğu evinde eşinin ve yakınlarının büyük desteğiyle hızla iyileşiyor ve işinin başına dönmek için gün sayıyor. Ama bu sefer, işine dönse de hiçbir şey eskisi gibi olmayacağını

altını çiziyor.

Sağlık giderse iş de biter

Polatlı-Konya hattı kilometre 70 ile 212 arası Haşmet Türker'in sorumluluk bölgesi.

Mesleğe 1987 yılında Demiryolu Meslek Okulu'ndan mezun olduktan sonra başlayan Haşmet Bey, 27 yılı geride bırakmış.

2007 yılında Konya'da arkadaşlarıyla birlikte YHT Müdürlüğü'nü oluşturduklarını anlatan Haşmet Türker, bölgele-



rinde üç tane YBOM olduğunu belirtiyor.

İşim, eşim, bebişim

Yaşadığı tüm sıkıntılara karşın, her yol personeli gibi çalışma koşullarını anlatırken mütevazı Haşmet Bey de. İş her zaman, her şeyin önüne geçmiş onun yaşamında da... "Biz anlatmayız, sevmeyiz sorunlarımızı konuşmayı. Bizler işimizi namusumuz gibi gördük her zaman. Sıralama her zaman işim, eşim ve bebişim oldu bende de arkadaşlarımda da" diyor.

Haşmet Türker'i dinlerken farkediyoruz ki, görüştüğümüz neredeyse tüm demiryolcularda durum aynı. İsimler ayrı olsa da öyküler hep aynı. Çocuklar baba özlemiyle büyüyor, eşler birbirine hasret kalıyor yıllar boyunca. Çoğu kez, bir sorun olup da kırmızı bayrak görünceye kadar yıllar bir tekerin döngüsünde rayların üzerindeki koşuşturmayla akıp gidiyor.

Kantarin topuzunu kaçırmak

Haşmet Türker, yaşadığı stresin büyüklüğünü, yakınlarının sabahı görececek mi diye endişeyle beklediği o kritik geceyi atlattıktan sora daha bir farketmiş. "Kantarin topuzunu kaçırdığımı gördüm. Hep iş diye yaşamışız biz. Piramidi ters çevirmek gerekiyormuş. Doktor bunu iyice belletti bana. Canımızın kıymetini bilmiyormuşuz" diye anlatıyor duygularını.

Haşmet Türker 45 yaşında. Yoğun bir iş temposundan sonra belkide hiç olmadığı kadar uzak

kalmış raylardan, trenlerden. "İlk 45 dakikada gol yedik, bir devre arası verdik" diye gülümseyerek anlatıyor yaşadığı süreci.

Hızla iyileşmesine karşın daha bir süre uzak kalacak Haşmet Bey görevinden. Eşi de doktoru da tam iyileşmeden göreve başlamasından yana değil.

Hayat kısayımı

Son tren gitmeden uyku uyuyamadığı günler geride kalmış artık. O günleri düşününce yaşamının bir muhasebesini yapıyor Haşmet Türker.

İşe dönse yine aynı canla başla çalışacağından emin olsa da tüm arkadaşlarının kulağına küpe olacak şu görüşleri dile getiriyor.

"Ben ne tansiyon, ne şeker, ne de kolesterol bilirdim. İşyerimde yaşadıklarımı da pek paylaşmaz, stresimi içime atardım. İnsan sıkıntısını da sevincini de paylaşmalı. Bir de hayat kısaymış. Emekliliği düşünüp ertelerdim bazı şeyleri. Öyle değilmiş. Ertelememek lazımmış. Kestel'e gitmek istedik hep Ahmet Ağabey (Deniz) ile. En kısa sürede yapacağız onu da. Ertelediğimiz, sonra dediğimiz şeyleri de yapmaya çalışıyoruz şimdi."

O gün bugündür

Haşmet Bey ve eşi Gülşen Hanım'la vedalaşırken, aklıma Can Yücel'in dizeleri geliyor...

Ömür dediğin üç gündür,
Dün geldi geçti,
yarın meçhuldür,
O halde ömür dediğin
bir gündür, o da bugündür...

İlk defa bu kadar uzun süredir birlikteyiz



21 yıldır Haşmet Bey ile evli olan Gülşen Türker, eşiyle ilk defa hastalık sürecinde bu kadar uzun birlikte kalmış. "Böyle olmasını istemezdim, bir an önce iyileşip işine dönmesini istiyorum artık" diyor gülerek...

Gülşen Türker, Haşmet Bey ile 21 yıldır evli. Adalet Meslek Lisesi mezunu bir oğulları var. Oğlunun Meslek Yüksek Okulu'na devam ettiğini söylüyor Gülşen Hanım. İşinin yoğunluğuna ilişkin bir anılarını anlatıyor hemen. "Oğlumuz doğarken 1995 yılında, işçi sendikası grev kararı almıştı. Beş gün hastanedeydik v eyanımıza gelememişti. Yine okula başladığı gün yanında yoktu. İş her zaman öndeydi."

Gülşen Hanım ailesinde hiç demiryolcu olmadığını, baba evinin Çumra'da tren yolunun karşısında olmasına karşın evlenene kadar trene hiç binmediğini anlatıyor. Evlendikten sonra her demiryolcunun yaşadığı zorluğu yaşadıklarını söylerken, demiryolcu eşi olmaktan da gurur duyduğunu dile getiriyor. Yaşamları lojmanda süren Gülşen Hanım, "Lojman çok güzel demiryolcu ailesi için. Eşlerimiz genelde dışarıda olduğu için bizler iyi ve kötü günde birbirimize destek oluyoruz. Özellikle

hastalıkta bunun ne kadar önmeli olduğunu bir kere daha yaşayarak gördük" diyor.

Hastalık sürecine kadar eşinin arkadaşları gibi "işim, eşim, bebişim" mantığıyla çalıştığını söyleyen Gülşen Türker, yıllarca eşini takım elbiseyle görmediğini işinden hep paslı tozlu geldiğini anlatırken gülüyor. "Biz 21 yıldır ilk defa bu hastalık sürecinde bu kadar uzun birlikte olduk. Birlikte olmak güzel ama sağlıklı olsun. Eşimin bir an önce işine dönmesini istiyorum artık" diyor.

Sohbet ederken açık pencereden trenin sesi geliyor. Evlendikten sonra kra trenlere çok binildiğini ve tren sesi duymayınca kendilerini eksik hissettiklerini anlatıyor Gülşen Türker. "Tren sesi bize ninni gibi geliyor, bir süre sonra farketmiyoruz bile" derken yeni taşındıkları lojmanın en iyi yönünün komşuluklar olduğunu belirtiyor.



Konya-Karaman arası çift hat çalışması hızla sürüyor

Konya-Karaman arasında bulunan mevcut demiryolu hattının çift hatta dönüştürme çalışmaları tüm hızıyla sürüyor.

102 kilometre olan proje çalışması bititğinde Konya-Karaman arasında çalışan trenlerin mevcut 120 kilometre olan hızının 200 kilometreye çıkacağı belirtiliyor.

Karaman İstasyonu'ndan başlayan proje çalışmaları Konya yönüne doğru sürerken, yolun yanısıra alt ve üst geçit çalışmaları yol boyunca izlenebiliyor.

Tren seferleri iptal

Devlet Demiryolları'ndan yapılan açıklamaya göre 1 Aralık 2014 tarihinden itibaren Karaman-Konya arasında çalıştırılan İç Anadolu, Mavi ve Toros Ekspresi ile dizel tren işletilmesi ne 4 ay süreyle ara verilecek.

Balast eleme çalışmaları gece



Karaman 622 Yol Bakım Onarım Şefi Hasan Yıldız, Karaman-Ereğli arasında balast eleme çalışmalarının yoğun bir şekilde sürdüğünü belirtti.

Karaman'da iş yerine yaptığımız ziyarette çalışmalarına ilişkin bilgi veren Yıldız, 6 Bölge muntakası 70 kilometrelik hattın elemeli makinalı tamiratının tamamlandığında mevcut 95 kilometre hızda iyileştirmenin olacağını belirtti.

Bölgede son pozun 89 yılında yapıldığını söyleyen Hasan Yıldız, yolun açık kalması için çalışmaların gece yapıldığını belirtti.



Karkamış'tan unutulmaz bir anı...

Hasan YILDIZ

Karkamış..... Güneydoğunun üçra yerlerinden, Suriye sınırına sıfır noktada ve coşkun Deli Fırat'ın kıyısında o dönemlerde küçük şirin bir belde iken daha sonra ilçe merkezi olmuş aynı şirinliği ile dimdik ayaktaadır.

Karkamış'ta yaklaşık dört yıl görev yaptım ve bu süre zarfında memuriyetimin en manalı ve en olumlu dönemlerinin başlangıcını yaşamış oldum.

Karkamış'tan çıkıp Urfa yönüne giderken yaklaşık iki kilometre sonra Fırat nehri üzerinde 10x80 metre uzunluğunda meşhur Fırat köprüsü büyük bir ihtişamla durur. En önemli özelliklerinden birisi hiç cıvata ve kaynak kullanılmadan tamamen perçinlerle irtibatın sağlanmasıdır.

Köprüyü geçer geçmez yaklaşık 200 metre sonra tahminen 20-30 haneli Zor Mağara isimli köy vardır. Köyün demiryoluna olan mesafesi, ilk evin olduğu uzaklık yaklaşık 30-40 metredir.

Sınırın en büyük özelliklerinden birisi demiryolu tarafından çizilmiş olmasıdır. Yani gidiş istikametine göre düşünecek olursanız hattın sağ tarafında 8-12 metre arısında değişen istimlak hududundan sonrası Suriye toprağıdır ve yürüyüp gidebileceğinizde hiçbir engel yoktur. Sol taraf ise aynı şekilde 10-12 metrede istimlak hududu bulunmakta olup ondan sonrası yer yer daralıp açılan mayınlı saha olup ekime 1.derecede elverişli bazı yerlerde engebeli bazı yerlerde dümdüz arazidir. Başınıza bir şey gelse Suriye tarafı serbest, Türkiye tarafı mayınlı arazidir.

Sıcak bir yaz günü motorlu drezinle yol kontrolü yaptığım sırada Zor Mağara köyü yakınında çalışan takımda iş kontrolü için durdum. Mevcudu kontrol ettiğimde bir kişinin noksan olduğunu gördüm. Takım çavuşuna sorduğumda eksik arkadaşın ihtiyaç gidermekte olduğunu söyledi. Biz daha iş kontrolü yaparken arkadaş elinde sarı şeritli haki renkli adete bir kolonya şişesinden daha kalın 10 cm çapında yaklaşık 20-25 cm boyunda bir nesneyi elinde zıplatarak yanımıza geldi.

Ben şöyle bir bakınca, "Ne yapıyorsun o mayın" dedim. O da o anda havada olan nesneyi tutmadan bıraktı. Söz konusu nesne gerçekten de anti personel mayındı. Tutmayınca tam yolun ortasına düştü. Çok şükür ki, patlamadı. Ben işçi arkadaşına "Onu oradan al, mayınlı sahaya fırlat" dedim. Ama nerde ? Sanki az önce elinde oynayan o değilmiş gibi 10 metre uzağa fırladı. Diğer işçiler de aynı şekilde uzaklaşınca takım çavuşuyla ikimiz kaldık.

Bizim de ellememiz mümkün değil. Motorlu drezini geri döndürüp Karkamış'a geldim. Yolu tren trafiğine kapatıp jandarmayla irtibata geçtim.

Jandarmadan konunun uzmanı iki görevli arkadaşla birlikte söz konusu yere geldik. Mayını bulunduğu yerden itinayla alan uzman yaklaşık 20 metre mayınlı saha içinde ilerleyip avucuyla açtığı toprağın içine yerleştirip kenarını kapattı.

Geri dönerek yolu trafiğe açtım. Yaşanan bu olaydan sonra takım arkadaşlarım daha dikkatli oldular ve bu olayın kötü bir sonla bitmemesi hepimiz çok sevindirdi. Kazasız belasız bir çalışma ortamı ve güzel günler dileğiyle...

Demiryolcu gözüyle InnoTrans 2014

Berlin InnoTrans'ın bu yılşırı etkinliğinde derneğimizi acar bir muhabir olarak bendeniz tam donanımlı ancak kartviziti boş Şakir Kaya olarak temsil etmeye çalışsak da kimse bize ne röportaj verdi, ne de tanıdı.

Demek ki yurt dışında da kendimi tanıtmaya zamanı geldi. Bu satırları okuyan Basın danışmanımız Hüseyin Erciyasbeyefendinin lepiska lepiska saçlarını yolduğunu görür gibi olmuyorum, direk görüyorum. Aslında farkında değil sayemde günahlarından bu tarafta kurtuluyor. Neden mi yoluyor yurt dışına yanımızda onu da götürüp yazıları düzeltireceğiz, imla idi gramerdi, efemim Göktürkçe idi. Haliyle şimdi diyor, "Allah'ım neydi günahım bunu verdin yanında da yazılarını verdin."

Neyse, fuar her ne kadar uzun süredir gelmeme rağmen (Altı yıldır) sanırım geçen seneki Münster fuarı ve İstanbul'daki fuar nedeniyle çok bir değişikliğin ve yeniliğin göze çarpmadığı. Ancak Yerli Firmaların katılımının arttığı bir fuar olma yolunda. Bunlardan Bursa'nın İpekböceği ve bizim yeni lokomuzun boy göstermesi ayrı bir gurur.

Ancak ölçme aletleri, kaynak, geçit kaplamaları, makaslar ve makas motorları, ray teknolojilerindeki gelişmeler genel olarak teknolojinin geldiği nokta ile bir fikir veriyor. Ama şu eksikliği de fark ettim. İtirafımdır : Konunun önemini bilmeme rağmen, 'Hörtüvar' konusunda yeterli önem ve hassasiyeti göstermeyi atladığımı fark ettim. Bilmiyorum arkadaşlarım katılır mı ama, arıza ıslahlarında geçit kaplamalarının çabucak açılıp kapatmak çok önemlidir. Hem tamiratı yapacakların hem tamirattan sonra hemen açacak, vatandaş mağdur etmeyeceksin. Sayılarının azlığı çokluğu önemli değil ama engelli vatandaşlarımız da o yolu kullanıyor olabilirler. O noktaları başkaları ile paylaştığımızı göz ardı etme-

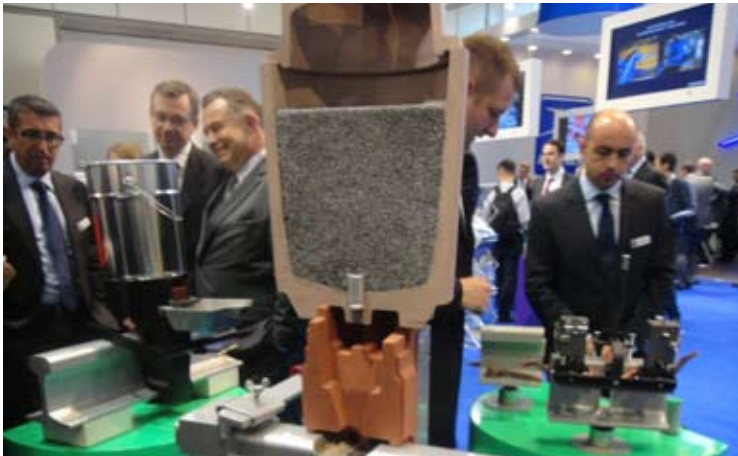


den çalışmamız gerektiğini düşünmekteyim. Her ne kadar yeri ve sırası değil ama düşünebildiğimi fark ettiğim için yazıyorum.

Serbest geçit olarak adlandırduğumuz geçitlerde işaretlemeler ne kadar tam yapılırsa yapılırsın bir

aracın her hangi bir sebeple yolda kalma ihtimaline karşı geçidin kilometresi veya o geçidi tanımlayabilecek bir yazı ile irtibat telefonunun olduğu levhanın konulması gerektiğidir.

Bir başka fuar izlenimlerinde buluşmak dileğiyle...



InnoTrans 2014'de Vademsaş Makas Fabrikası'nın belgelendirme törenine de tanıklık ettik.



Demiryolcu olmak

Şakir KAYA

sakirkaya6250@hotmail.com

AYAKTAKİ YOLCU



Her şeyin sanallaştığı dünyamızdan merhaba. Sözlere nereden başlasam, nasıl devam etsem bilemiyorum. Aslında biliyorum da lafı kendi sahamda gezdirmiyorum. Sizin sahaya atlattığım an sorun yok. Her akşam yarın yeni bir yazı yazacak gibi kafamda neler yazacağımı planlıyorum. Hani bayram arifelerinde yatağının başucunda yeni ayakkabıları ile yatan çocuklar gibi. Her yeni gün gündem değişiyor bir önceki yazacaklarımızın kıymeti harbiyesi kalmıyor. Olabildiğince yeni ve gündeme dair. Satır aralarına bir şeyler sıkıştırma gayreti. Ancak son zamanlarda bu sanal ortama çok taktım kafayı. Her ne kadar kafamın içi boş olsa da neticede dışarıdan kafa olarak görünüyör ve bu devasa bedeni yönetiyor.

Lafın hılasası geçenlerde sanal ortamda yazdık bu kadar arkadaşımız kavga olsa kaç kişi gelecek diye bir tek Niyazi Albayrak abim yazmış "Kavga nerede?" Bakıyorum herkes bu ortamda kimi ikbal için şirinlikler yapıyor kimisi renk vermiyor. Herkesin değişik hesapları var. Kimisi de her paylaşımı kendisine yorum yapıp bozuluyor.

"Toplumsal patlama tele vole programları yüzünden çıkacak" demişti bir devlet büyüğü. O zaman çok dikkate alınmamıştı ama doğruluğunu yıllar sonra gördük. Herkes kısa yoldan ve çalışmadan emek vermeden köşeyi hız kesmeden dönme gayreti içinde. Yüksek görevlere KPSS ile geline ülkemizde bu sınavın bir yerine liyakatı da sokmalıyız. Hani bizim kuşak bilir; hocalarımızın kanaat notu olurdu, öyle paçayı sıyırdı arkadaşlar. Şimdi sınıfta kalma zaten yok, çanı var eğrisi var. Geçmişte gül bahçesine dönmüşlüğümüz var. Biliyorum ve ben bunu hep yapıyorum gene dağıttık. Ancak işin içine liyakatı sokmazsanız alt taraftaki insanların çalışma şevki kırılıyor. Önlerinin kesildiğini düşünüyorlar. İnsan vermeyi sever, almayı sevmemiş, Nasihat böyle bişey.

Sizden uzakta kaldığımız zamanlarda çok şey oldu ama gündem hızlı ve çabuk değiştiğinden ben yine de hepsini kulağımdan köşesinden yazmak istiyorum. InnoTrans Berlin'de yapıldı. Göze batan pek bir değişikliğin olmadığı fuarda Bursa'nın İpekböceği, Eskişehir'in TURKAR'ları bizim 36000'likler

İçimizin kıpır kıpır olmasına sebep oldu. Bizim açımızdan en önemli olan olay ise sizlere geçen sayımızda tanıtımını yaptığımız Vademsaş Makas Fabrikası üşenmeden, sıkılmadan boyuna posuna bakmadan bizlerin de katıldığı küçük bir seremoni ile ödüllendirildi. EN 13232 Demiryolu uygulamaları-Demiryolu-Makaslar ve Kesişen Demiryolları" Sertifikası ile bu Avrupa standardına sahip ilk ve tek firma olma başarısını göstermesi; hele bu belgenin fabrikanın ana ortağında bile olmaması "Aferin bu çocuklara" dedirtti. İkinci güzellik ise aile fotoğrafına Türk demiryolcuları da almalarıydı.. Her ne kadar bazılarının boyunun benden uzun olmaları, hafif bir kompleks yarattıysa da "Daha çok gençsin, boy atarsın" demeleri morali düzeltti.

Gazetemizin bir yerlerinde bahsedilecektir ama bende yazmak istiyorum çorbada en azından bir tuzu olan olarak; dernek olarak AB fonlarından alınan destek ile yapılacak eğitimler ile hem meslektaşlarımıza hem kurumumuza, hem derneğimize katkı sağlamış olacağız. Hem de yazılanlara dikkat edelim, kaç projeden kaçınıcı. Biz yolcular istersek neler yapabileceğimizi böyle böyle göstereceğiz.

Şimdi yazacaklarım ise tamamen kişisel; dertleşmek ve karnımın şişliğini indirmek için ve kafanızi ütölemek için anlatacağım. Kimse kaçmasın. Nasıl tiyesi olduğunı bilmediğim bir demiryolu gurubunda 'admin' şuna yakın bir laf etmiş: "Demiryolcu değilim ama demiryolculuğu demiryolculara öğretecek kadar çok biliyorum." Bir gariban da hadsizlik edip altına "33 yıllık demiryolcu olduğumuzu ama çok bir şey bildiğimizi iddia edemediğimizi" yazdı. Buraya kadar her şey iyi güzel ancak aynı admin bu seferde gayet ciddi olarak "Çok sene çalışmak bişey bilmek anlamına gelmez yılları haybeye geçirmişsin" anlam gelebilecek bir kapak imalatında bulundu. Bunun üzerine bizim böyle bir ortamda olmanın manasızlığını yazdığımızda ise cevap aynen 'tın' oldu. Biz de 'tın tın' deyip o gurutpan, o gurupla isim benzerliği, arkadaşlığı olma ihtimali olanları tamamen hayatımızdan çıkardık.

Biz tevazuu gösteriyoruz bu kadar gelişmeleri takip etmeye çalışan birisi olarak, ama arkadaşlar köpeksiz köyde, değneksiz geziyorlar. Satırlarımın başında yazmaya çalıştıklarım bunları anlatmak içindi. Alt tarafa başka yorumum girmediyi ertesi gün İzmir Mekanik Atölye efelerinden Ali Uğur ustamızdan öğrendim. Tepki olarak kendisinin de o gurutpan ayrıldığını söyledi. Burada benim adım değil demiryolcuların adı önemli. Demiryolculuk konusunda bişeyler okumakla bu işler öğrenilseydi etraf demiryolcudan geçilmezdi. Bizim mesleğimiz bilginin üstüne tecrübeler konularak öğrenilen bir meslek. Başına gelen her olay bir madalya, aldığın her ceza takdirname olarak addedilebilecek bir meslek, bir hayat tarzı.

Sanal dünya gerçek dünyamız değil, bir iletişim aracı, sevdiğimizle mutluluklar, acıları paylaşma ortamı, bu dünyanın esiri değil efendileri olarak hepimize sevgi ve saygılarımı sunuyorum.

Bir gün bir makas başında, bir meşe közündün etrafında çay içerken buluşuruz inşallah. Soru ve sorunlarınız için elektronik posta adresim sakirkaya6250@hotmail.com. Herkes bu yemeğe bir şeyler koysun. Belki türlü olur, belki de tşure ama güzel olur.

Hatalıysam : sakirkaya6250@hotmail.com

YOLDER üyeleri, TCDD 3. Bölge Müdürü Murat Bakır'ı Alsancak Garı içindeki tarihi binada ziyaret etti

Yol personelinin yapmadığı iş yok

Demiryolu Yapım ve İşletim Personeli Dayanışma ve Yardım-laşma Derneği (YOLDER) heyeti, Devlet Demiryolları (TCDD) 3. Bölge Müdürü Murat Bakır'ı makamında ziyaret etti. YOLDER Yönetim Kurulu Başkanı Özden Polat'ın önderliğindeki heyette YOLDER Yönetim Kurulu Üyesi Ferhat Demirci, YOLDER üye ve temsilcileri Şakir Kaya, Mehmet Ögel, Hasan Soysal ile Ebeddin Aydemir yer aldı.

Polat, bir sivil toplum kuruluşu olarak üyeleriyle demiryollarına ilişkin tüm süreçte sorumluluk almak, üyelerin sorunlarını idareye iletmek, sorunların çözümünde katkılı olmak istediklerini anlattı. Üyelerin mesleki eğitimleri için yoğun çalışmaları bulunduğundan da söz eden Özden Polat, dernek olarak hazırladıkları E-Rail Uzaktan Eğitim Projesi'nin, Avrupa Birliği'nden hibe desteği aldığını da söyledi. İzmir'de mesleki eğitim alanında destek alan tek STK'nın YOLDER olduğuna da dikkat çeken Polat, projenin 8 bölgedeki üyelerini kapsayacağını belirtti.

TCDD 3. Bölge Müdürü Murat Bakır'ı yeni görevine atanmasından dolayı kutlayan Özden Polat, "Hayırlı olsun" dileğinde bulunurken ziyaretlerinin anısına YOLDER'in bir flamasını verdi.

Emeğiniz yoğun

YOLDER üyelerinin ziyaretinden mutluluk duyduğunu dile getiren TCDD 3. Bölge Müdürü Murat Bakır da yol personelinin ne kadar zor koşullarda çalıştığına sık sık tanıklık ettiğini söyledi.

Bakır, "Dernek olarak tüm üyelerinizle yol konusunda uzman bir kadroya sahipsiniz. Birbirinizin dilinden iyi anlıyorsunuz. Yol işi meşakkatli bir iş. Aylarca yollardasınız. Güzel işler yapmaya adayız, birlikte olduktan sonra başaramayacağımız iş yok" dedi.

Yol personelinin de kendisine sorunları iletmesini isteyen Bakır, sözlerini şöyle sürdürdü:

"Bana sorumluluk paylaşmak istiyoruz diyorsunuz. İşimiz yol ve yük taşımacılığı. Bu iki rayın, hat-tın üstünde olan bir iş. Bu en iyi şekilde yapılıyorsa kuruma da en iyi şekilde yansır. Güzel bir yolunuz varsa kaza yaşamazsınız. Üzerindeki makina da günün şartlarına göre uygunsa tamam. Biz göbekten bağlıyız birbirimize.

Yolu yaptıktan sonra yapılacak olan onu korumak."

Göreve geldiğinden beri birkaç pozu yerinde izlediğini de anlatan Murat Bakır, "Yolcuların neler çektiğini burada gördüm. Yapmadığınız iş kalmıyor, adam yoksa her işin altına elinizi koyuyorsunuz. Pozlara daha sık gitmek istiyorum. çünkü bazı problemlerin yerinde görülmesi daha başka" dedi.

İş güvenliği konusuna da değinen Bölge Müdürü Bakır, YOLDER üyelerini bu konuda dikkatli olmaya çağırdı. "Lütfen iş güvenliği ve iş sağlığı noktasında alt kadroları ya da çalıştırdığınız insanlara lütfen taviz vermeyin. Titiz olalım, hem kendi ekibiniz hem firmalar açısından. Kimsenin canı yanmasın" dedi.

Dosyada neler var?

Ziyarette yol personelinin sorunlarını içeren bir dosya hazırladıklarını, dosyada iş güvenliği konusunda da iki madde bulunduğunu anlatan Polat, istek ve önerileri içeren dosyayı TCDD 3. Bölge Müdürü Bakır'a sundu.

Dosyada şu görüşlere yer verildi:

1. Resmi elbise ve diğer istihkaklar kalite olarak çok kötü durumda. Bunun yanında dağıtımında ve beden numaralarında tutarsızlık var.

6331 sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu ve buna bağlı mevzuat hükümlerince demiryolu yapım bakım ve onarım işi "çok ağır ve tehlikeli işler" sınıfında yer almaktadır. Anılan kanun gereğince bu işlerde çalışanlar verilecek koruyucu kıyafetler ve taşınması gereken özellikler, kalitesi belirlenmiş olmasına karşın henüz bu konuda somut bir gelişme olmamıştır.

Bununla birlikte bölge malze-



me müdürlükleri eliyle TCDD Resmi Elbise ve Giyim Yönetmeliği hükümlerine göre personele verilen kıyafetlerin dağıtımı ve beden numaralarındaki anormalliklerden şikayet edilmektedir.

2. Hizmet alımlarında ve yapım işlerinde yapılacakların (Gerek yüklenici ve gerekse TCDD'nin yol bakım onarım müdürlüklerine) iş emri şeklinde yazılı olarak bildirilmesi.

Özel teknik şartname ve sözleşmelerden bilgisi olmayan işyerleri yapılacak işler konusunda sürekli kontrol teşkilatında görev alan personelden tereddüt edilen konularda şifahi bilgi almak suretiyle çalışmalarını sürdürmektedirler. Bu da bazı olumsuzluklara neden olmaktadır.

Sözleşmeyle bağlanan çalışmaların yerine getirilmesi için iş yerlerine yazılı bir iş emri talima-

tıyla başlatılması bir çok sakıncalı durumun ortadan kaldırılmasını sağlayacaktır.

3. Üçüncü şahıslarla yapılan çalışmalarda refakatçiler için şartnamele gidiş-dönüş, iae ve barınma şartlarının da konulması.

2701 Numaralı Genel Emir uyarınca demiryolu yakınında yapılan çalışmalarda görevlendirilen personel çalışma sahalarına gidiş ve dönüşlerde sorun yaşamaktadırlar. Mesai saatleri dışında da çalışmak zorunda bırakılan bu görevliler adeta kaderlerine terk edilmektedirler.

Yüklenicileri bu konuda bağlayıcı bir hüküm de bulunmadığından onların insaflarına bırakılan bu durumun ortadan kaldırılabilmesi için şartnamelede konulacak bir madde ile bu durumun ortadan kaldırılması sızlanma ve şikayetleri ortadan kaldıracaktır.

4. Yol personeli İZBAN trenlerinde görevliken dahi Kentkart kullanmak zorundalar.

Yol tamirati ve turne görevlerini yerine getirmek için bu trenlerden yararlanmak zorunda kalan personelin isim listelerinin İZBAN yetkililerine bildirilerek



Kentkart kullanımının önüne geçilmesi işleyişte bir çok kolaylıklar sağlayacaktır.

5. Banlıyo bölgesinde acil ve önleyici bakım hizmeti alınmalıdır.

Çok yoğun tren trafiği altındaki Aliğa - Cumaovası hattında deformasyonlar daha sıklıkla yaşanmaktadır. Acil /önleyici bakımların - tıpkı katener hatlarında olduğu gibi- hizmet alımı suretiyle yapılmasında sayısız yararlar olacağı bize üyelerimiz tarafından iletilen ve makamınızla paylaşılması istenilen konulardır.

3. Bölge Müdürü Murat Bakır, bölgede yenilecek 100-110 kilometre daha yol kaldığını belirtiyor

Konya Selçuk Üniversitesi İnşaat Mühendisliği'ni bitirdikten sonra memuriyet yaşamına Devlet Demiryolları'nda başlayan TCDD 3. Bölge Müdürü Murat Bakır, çok kısa süren özel şirket deneyimi dışında 1987 yılından bu yana 27 yıldır kurumda görev yapıyor.

İlk olarak İnşaat Dairesi'nde inşaat mühendisi olarak göreve başlayan Murat Bakır askerlik dönüşü 2. Grup Müdürlüğü'nde şantiye mühendisi olarak devam etmiş işine. Gruplar 90 yılında lağvedilince, tekrar Genel Müdürlüğe İnşaat Dairesi'ne dönmüş. Burada uzun süre statiker olarak çalışmış. Sonra Yapı Kontrol Bölümü'ne geçmiş. 2005 yılında Yapı Kontrol Bölümü'nden ayrılarak o günkü adıyla Taşınmaz Mallar Daire Başkanlığı'nda çalışmış. 3. Bölge'ye 2007 yılında Servis Müdürü olarak atanan Murat Bakır, 2013 yılında Bölge Müdür Yardımcılığı'na getirilmiş. Son iki aydan bu yana ise Bölge Müdürü olarak göreve başlamış.

Baba da demiryolcu

Murat Bakır, rahmetli babasının Yol Su Elektrik (YSE) Kurumu'ndan sonra demiryollarına geçtiğini belirtiyor. Demiryollarına ilişkin çocukluk döneminden neler anımsadığını sorduğumuzda şu anıları paylaşıyor:

"Açıkçası demiryolculukla ilgili çocukluğumdan fazla bir anı yok. O havayı koklamak bize nasip olmadı. Babam YSE biriminden demiryollarına 15-18 senelik bir hizmetten sonra geçiş yapmıştı. Ama memleketimin Amasya olması hasebiyle Amasya Garı'nı hatırlarım hep. Kütüğe bağlı olduğumuz Büyük Kızılca Köyü'ndeki istasyon, çocukluk anılarımda yer etmiş. Biz fazla köy hayatını yaşamamışız. Ben üç yaşındayken Amasya merkeze gelmişiz köyden taşınmışız. O dönemlerde pek anımsamıyorum ama aklım erdiği ilk ve ortaokul yıllarından sonra köye sürekli gider istasyonda oynardık. Trenle ulaşım özellikle ortaokul lise yıllarında çok yoğun. Amasya-Samsun arasında epey bir trene binmişliğimiz var. Hem hesaplı hem ucuz olması ve arkadaşlarla yolculuk yapma anlamında çok güzel anılarımız var."

3. Bölge ilklerin bölgesi

İzmir demiryolları için özel önemi olan bir kent. İzmir-Aydın arasındaki demiryolu hattı

Bölgemiz ilklerin bölgesi

Anadolu'da, Türkiye Cumhuriyeti topraklarında gerçekleştirilmiş ilk demiryolu hattı. O yıllarda adı Punta olarak anılan bugünkü Alsancak Garı'nın önünde 22 Eylül 185'de, demiryolunun temeli atılmış.

3. Bölgenin ilklerin bölgesi olmanın yanısıra, teknolojik yatırımları ve yenilikleri de uygulayan bir bölge olduğuna değinen Bakır "Mıntıka itibarıyla 1.260 kilometrelik yol güzergahında bütün yolların tamamının yenilenmesine aşağı yukarı 100 - 110 kilometrelik bir yolumuz kaldı" diyor.

Genel Müdürlüğün küçük bir nüvesiyiz

Yaklaşık 27 yıldır demiryollarında görev yapan Murat Bakır'a kurumun kendisi için ne ifade ettiğini soruyoruz.

"Demiryollarına mühendis olduğumda İnşaat Dairesi'nde ağırlıklı olarak binalarla ilgili işler sorumluluklar verildi bize. İstasyon binalarının yapımları gibi, inşa edilecek binalara yükleme rampaları yapımı gibi... İşe mühendis olarak başladığımız için o zaman kurumun işletmecilik yönü bize birşey ifade etmedi açıkçası. Hizmet binalarının üretimi, çalışma alanlarının modernize edilmesi noktasında proje ürettik. Lojman binaları başta olmak üzere. Daha sonra rampalar ve sonra kısmen limanların içine girdik, rıhtım uzatmaları ilave rıhtım yapımı gibi projelerle yol aldık. Demiryolculuğun işletme ayağı gerideydi, hem yük hem yolcu taşımacılığı anlamında içinde değildik.

Merkezi noktalarda iş sadece yaptığınız alanlarla sınırlı ama bölgeler öyle değil. Genel Müdürlüğün küçük bir nüvesi şeklinde bütün olayları takip etmek zorundasınız. Cerinden yükünden, yolundan, yolcusundan üzerindeki hareket eden makinesinden, vagonundan her türlü şeyi göreyerek önlemine almak ve aksaklığa meydan vermeyecek şekilde işletmek zorunluluğu var. Bu hizmet sektörünün de sizden talep ettiği şey zaten.

Tekeri zamanında verimli bir şekilde döndürmek için de aksayan noktalara anında müdahale de bulunma zorunluluğu var.

Bölgedeki yenileme çalışmaları



rı kapsamında 100-110 kilometrelik bir hat kaldığını anımsatan Murat Bakır, bu yenilemenin ardından sadece bakım çalışmalarını yürüteceklerini anlatıyor.

"Yük ve yolcuyla birbirinden ayırmak mümkün değil. Ana sta-

Cumaovası Ocak'ta açılıyor

Bölge için Cumaovası-Tepeköy İzban Hattı'nın öncelikli olduğuna dikkat çeken Murat Bakır, genel müdürlüğün de bu konuda bir öngörüsü bulunduğunu



tümüz gereği hem yük hem yolcu taşıma zorunluluğumuz var. Maksimum hizmeti vermek hedefimiz.

Ne yük talebindeki sektörü geriye itiyoruz ne yolcu taşımacılığımızdan vazgeçiyoruz. Bu sene bölgemizde yaptığımız yol çalışmalarından dolayı yük potansiyelimizde düşüş var doğrudur.

Ama miktarlarla ilgili çalışmalar bittiği takdirde ve 7. Bölgedeki yol ve poz çalışması bitirilip güzergahlar açıldığında hem yük hem yolcu taşımacılığında ciddi bir atılım gerçekleştireceğimizi söyleyebilirim" diyor.

hedefliyoruz.

Bergama-Selçuk turistik hattı başlıyor

3. Bölge'de uzun süredir gündemde olan bir başka proje de İzmir'in kuzey ve güneyindeki iki turistik bölgeyi birbirine bağlayacak olan Selçuk-Bergama hattı.

Bölge Müdürü Murat Bakır, Genel Müdürlüğün Selçuk - Tepeköy projesinin ihalesini gerçekleştirdiğini, yürütüm yetkisinin bölge müdürlüğüne verildiğini anlatıyor. Bakır, sözlerini şöyle sürdürüyor:

"Yer teslimi yapıldı, şu an şantiye kurulumuyla ilgili firma çalışmaları devam ediyor. Selçuk'a kadar yapım çalışmalarını başlatmış durumdayız. Proje süreci yanlış hatırlamıyorsam 720 gün. Yaklaşık iki sene kadar sürecektir. Tepeköy ile ilgili firmaya da yer teslimi yapıldı yeni başladı inşaatlar. O çalışmanın Selçuk ayağı için bağlantıyı başlatmış olduk. Turistik bir bölgeye demiryolunun ulaşması demek; İzmir için ciddi bir yolcu potansiyelinin doğrudan demiryolları tarafından karşılanması demek. Yani karayolu ya da otobüs seferleriyle sunulan hiz-

meti, demiryolu fazlasıyla göğüsleyecek.

Bergama ayağı da hazırlanıyor

Projenin Bergama ayağı için de proje etüdları ve hazırlıklarını yaptırdıklarını söylüyor Murat Bakır. "Aliaga'dan Bergama'ya doğru olan güzergaha ilişkin projeleri genel müdürlüğümüze sunduk. Projenin onayını yaptı genel müdürlük de. Bununla ilgili Yüksek Planlama Kurulu'ndan gerekli onay alınınca start işlemine başlanacak. Sonra da ihale süreci başlayacak" diyor.

Selçuk ve Bergama arasında

çok sayıda tarihi istasyon binası bulunduğunu belirterek, bu konuda bir çalışma var mı, öğrenmek istiyoruz 3. Bölge Müdürü Bakır'dan.

"Mevcut binalar açısından soruyorsanız, mevcut binaların yenilenmesini senelerdir yürütüyoruz. İZBAN Projesi'nde de yürüttük bu çalışmaları. İstasyon binalarımızın röleve, retütasyon ve restorasyonlarını biz kurum olarak üstleniyoruz ve gerçekleştiriyoruz. Aynı şekilde çalışmalar sürecektir. Selçuk'ta sıfırdan iki yeni istasyon yapılacak, onların yapımı alt üst taşıt ve yaya üst geçitlerinin yapılması tamamen İzmir Büyükşehir Belediyesi'ne ait. Yani işletme protokolü kapsamında, belediyece gerçekleştirilecek. Biz alt ve üst yapıyı kurum olarak üstleneceğiz."

Karşıyaka İstasyonu'nda halkın talebi bize geldi

İstasyonlardan söz etmişken Bölge Müdürü Bakır'a uzun süredir tadilatı süren ve yıkılma tehlikesiyle karşı karşıya bulunan Karşıyaka Tren İstasyonu'nun müze olup olmayacağını soruyoruz.

"Karşıyaka İstasyonu'yla ilgili kurulun, Anıtlar Kurulu'nun bir ön kararında 'Hizmetler başladıktan sonra özgün malzeme seçimi ile ilgili kararlar, ikinci bir etüden sonra karara bağlanacak ve yapımına ondan sonra devam edilecek' diye bir karar alınmıştı. Bu süreç gecikmesi biraz ondan kaynaklanıyor."

"Malzeme seçimi mi bekleniyor?" diye sorduğumuzda Murat Bakır sürece ilişkin şunları söylüyor:

"Buna karar verildi, geçtiğimiz hafta çıktı karar. Sıvalar ve çatılar söküldükten sonra bir malzeme değerlendirilmesi ve bir de ekstrasından güçlendirilmeye yönelik. Binalarda tünelle ilgili çalışma sırasında zafiyetler oluşmuştu. Onunla ilgili güçlendirme çalış-



masının kurulca onaylanması süreci ve malzeme seçimi süreci kararı belirlendi ve bu karar da çıktı. Bundan sonra yapımın önünde engel kalmadı. Firmaya gerekli talimat da verildi. Çalışmalar hızlı bir şekilde sürer."

Halkın ve belediyenin istasyonun müze yapılmasıyla ilgili talebin kendilerine ulaştığını da anlatan Murat Bakır, "Buna kesin kararı verecek olan, restorasyonda ki kurul. Kurul tarafından onaylanan projelerde belirlenen fonksiyonlar aynen uygulanacak. İstasyon binasıyla ilgili kullanım içinde 'bir sergi için kullanılacak bir alanın' da yer aldığını anımsıyorum. Bizim sunduğumuz projede yapıların ne amaçla kullanılacağı-

na ilişkin fonksiyonlar olacak. Bu çalışma yapılırken eklenti mahiyetinde görüntü kirliliği oluşturan izinsiz uygulamalar kaldırıldı, özgün yapılar ön plana çıkartıldı. Ticari hüviyettekiler ticari vasfını korudu, kafeterya kıraathane gibi. Onlar kaldırılıyor. Orada istasyon binamız var, umumi wc var. Bunlar yine fonksiyonel olarak kullanıma sunulacak" diyor.

Alsancak'taki demiryolları müzesi

Müze demişken demiryolları meraklılarının mutlaka ziyaret ettiği ve Arkeoloji Müzesi kadar çok ziyaretçi çeken Alsancak Garı' karşısındaki Demiryolları Müzesi'ni de konuşuyoruz Murat Bakır'la.

Kuruma ait müzelerin varlığının, kuruluşu Cumhuriyet tarihinden bile eski olan Devlet Demiryolları'nın tarihi kimliğine sahip çıkması anlamına geldiğini belirtiyor. Alsancak'taki Demiryolları Müzesi'nin sergilemede yer darlığı nedeniyle sıkıntılı olduğunu söyleyen Murat Bakır, yeni bir sergileme projesi uygulamayı düşündüklerini anlatıyor.

3. Bölge sınırlarındaki Lokomotif Müzesi'nin de İzmir için değerli bir müze olduğuna değinen Murat Bakır müzenin bilinirliğinin artması, Avrupa çapında tanınması için projeleri olduğunu

da belirtiyor....

Tarihi binada görüşme

3. Bölge Müdürü Murat Bakır'la tarihi bir binada yapıyoruz sohbetimizi. 1856 yılında İngilizlere verilen imtiyazla devreye giren İzmir-Aydın demiryolunun hat sonu garı ve Buca'ya ulaşan banliyö hattın başlangıcını oluşturan Punta Garı, aynı zamanda bir yerleşke olarak inşa edilmiştir.

Bakır, İngilizler tarafından yapılan binanın ardında bulunan 118 dönümlük alanın İzmir için çok önemli bir değer olduğuna da değiniyor.

Trenlerin eski yıllarda peron olarak kullanılan o bölüme kadar girdiğini belirten Murat Bakır, bugün bölge müdürlüğü olarak kullanılan binanın da karargah olarak kullanılabileceği düşünülerek inşa edildiğini anlatıyor. "Peronlar buraya mühimmat getirilmek için oluşturulmuş" diyor.

İzmir hızlı trene ne zaman kavuşur?

Murat Bakır'la sohbetin sonuna doğru, İzmirliyle Yüksek Hızlı Tren müjdesini ne zaman verebileceklerini soruyoruz.

Şu bilgileri paylaşıyor Bölge Müdürü:

"Genel müdürlüğümüz Afyon hattına kadar yapım imalatlarını başlattı. Hızlı tren Afyon'a geliyor, Afyon'dan sonra da artık bölge hudutlarımıza. Dumlupınar üze-

rinden Uşak'a merkezi noktalara girmeyecek ama ikinci etabında Afyon Eşme arasına start verecekler. Sonra Eşme'den Salihli'ye kadar üçüncü etap. Dördüncü etapta ikiye bölünecek. Bir ayağı Manisa bir ayağı da Kemalpaşa üzerinden Basmane planlanıyordu.

Özetlersek birinci etap Polatlı Afyon.Sonraki her ayak şu an proje safhalarında. Afyon-Eşme, Eşme'den Salihli'ye kadar, üçüncü etap. Dördüncü etap iki ayaklı. Bir tanesi Turgutlu üzerinden ayrılıp Manisa'ya, diğeri de Kemalpaşa üzerinden İzmir'e Basmane'de sonlanacak diye planlanıyor idi.

Eşme-Salihli arasındakiiler bayağı ilerledi, tamamlanma aşamasında. Önümüzdeki üç aylık dilimde bu projeler tamamlanırsa biz de bölge mıntıkamıza giren alanlarda kamulaştırmalara başlarız. Bunların hepsi daha proje, tasarım kısmı. Biz de bölgemize kısa sürede hızlı tren gelsin istiyoruz elbette ama kamulaştırmaları bir sene sürer.

2015, projeleri tammalama ve kamulaştırmalarla ilgili çalışmalar yaptığımız dönem olur. Sonrasını da genel müdürlük belirler.

Gönül çabuk olsun istiyor ama sene anlamında birşey diyemeyiz. Dileğimiz, 2023 yılından çok önce bu hatları açalım."

Kazasız belasız bir çalışma dönemi olsun

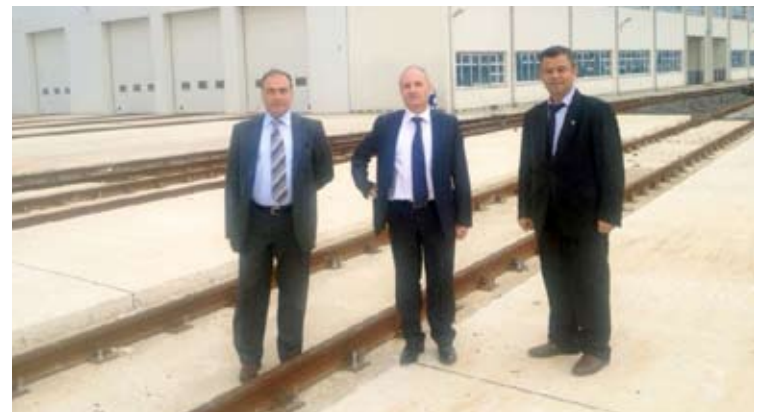
Yol personelinin demiryollarının son derece yoğun çalışan personeli olduğuna değiniyor sohbetimiz biterken Bölge Müdürü Murat Bakır. Şu mesajı veriyor yol personeline:

"Gerçekten sorumluluk bilinciyle iş ve emniyet iş güvenliği ve işçi sağlığına gerekli hassiyeti göstererek kazasız ve tekniğine uygun yol standardında çalışmalarını diliyorum yolcuların öncelikle.

Onların da kontrol ve denetiminde bu yolları tamamlamak en büyük hedefimiz. Çok büyük sorumluluk düşüyor arkadaşlarımıza. Çalışmalarında her zamanki gibi başarılar diliyorum, çabaları için teşekkür ediyorum..."



Özen Polat, 3. Bölge Müdürü Murat Bakır'a YOLDER'in kültür hizmeti olarak basılan ve Devlet Demiryolları'nın ilk Genel Müdürü Behiç Erkin'in günlüklerinden derlenen "Cepheye Giden Yol" kitabını armağan etti.



YOLDER'in mesleki eğitim projesi Avrupa Komisyonu'nca kabul edilerek hibe destek almaya hak kazandı

"e-RAIL" projesiyle uzaktan öğrenim

Demiryolu Yapım ve İşletim Personeli Dayanışma ve Yardım- laşma Derneği'nin (YOLDER) Erasmus+ Programı kapsamında başvurusunu yaptığı "e-RAIL" adlı mesleki eğitim projesi Avrupa Komisyonu tarafından kabul edildi. Ulusal mesleki yeterliliklere uygun eğitim programlarının hazırlanması ve e-öğrenme tabanlı uygulanmasını hedefleyen proje tümüyle Avrupa Birliği hibe fonuyla gerçekleştirilecek ve iki yıl sürecek.

Avrupa Birliği tarafından eğitim ve gençlik alanında yürütülen Erasmus+ Programı kapsamında 2014 yılı için Türkiye Ulusal Ajansı'na sunulan proje başvuruları sonuçlandı.

2014 yılı teklif çağrısı Erasmus+ mesleki eğitim stratejik ortaklıklar projeleri kapsamında başvuru sonuçları Avrupa Birliği Eğitim ve Gençlik Programları Merkezi Başkanlığı'nca açıklandı.

205 proje arasından seçildi

Merkezi İzmir'de bulunan YOLDER'in "Railway Construction of Vocational Training E-Learning Platform (e-RAIL) (Demiryolu İnşaatı Mesleki Eğitimi E-Öğrenme Platformu) Projesi, 205 proje arasından seçilen ve hibe desteği verilerek desteklenmeye değer görülen 25 proje arasında yer aldı. YOLDER Yönetim Kurulu Başkanı Özden Polat, demiryolu yapım ve bakım personelinin mesleki eğitimlerine yönelik bir E-Öğrenme Platformunun geliştirilmesini hedefleyen projelerinin 205 proje arasından seçilerek desteklenmeye değer görülmesini memnunlukla karşıladıklarını söyledi.

Seviye 3 için modüler eğitim programı hazırlanacak

Polat, özellikle serbest demiryolu piyasasının genişlemesi ve sektörde istihdam edilecek yeni işgücü sayısının artmasıyla birlikte eğitim ve sertifikasyon süreçlerinin önemine dikkat çekti. Ülkemizde henüz bu standart ve yeterliliklere göre eğitim sağlayan bir kurum bulunmadığını vurgulayan Özden Polat, Avrupa Komisyonu tarafından hibe desteği verilmesi kabul edilen proje hedeflerine ilişkin şu bilgileri verdi:

● *Avrupa Birliği Eğitim ve Gençlik Programları Merkezi Başkanlığı, 2014 yılı teklif çağrısı Erasmus + mesleki eğitim stratejik ortaklıklar projeleri başvuru sonuçlarını açıkladı. YOLDER'in "Demiryolu Yapım Mesleki Eğitim E-Öğrenme Platformu" başlıklı projesi desteklenmeye değer bulundu.*



YOLDER Yönetim Kurulu Başkanı Özden Polat, projeyi hazırlayan Cüneyt Türkkuşu ve Kadir Eryiğit ile Ankara'da Ulusal Ajans toplantısında biraraya geldi, sürece ilişkin bilginin verildiği toplantıyı izledi.

"Bu proje ile demiryolu yol yapım, bakım ve onarımcısı seviye 3 meslek standart ve yeterliliklerine uygun modüler eğitim programlarının hazırlanması, online e-eğitim materyallerinin geliştirilmesi ve pilot kursların gerçekleştirilmesi hedefleniyor.

Projemizin temel hedeflerinden biri demiryolu yapım personelinin mesleki eğitim ile iş dünyası arasındaki işbirliğinin güçlendirilmesi, yeterlilik ve beceri seviyesinin yükseltilmesi. Ulusal seviyedeki mesleki yeterlilik reformlarının tamamlanması, eğitim ve öğretim sistemlerinin modernizasyonunun desteklenmesi, mesleki eğitim ve öğretimin uluslararası boyutunun güçlendirilmesi de projemizin hedefleri arasında."

Koordinatör kurum YOLDER

Demiryolu Yapım ve İşletim Personeli Dayanışma ve Yardım- laşma Derneği (YOLDER), "e-Rail" projesinin koordinatörlüğü üstleniyor.

Projenin diğer ortakları Türkiye'den Erzincan Üniversitesi Refahiye Meslek Yüksek Okulu, İtalya'dan Generali Costruzioni Ferroviarie S.p.A. ve Almanya'dan

Vossloh Fastening Systems.

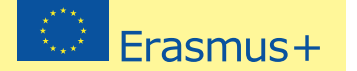
Tamamen AB hibe fonuyla gerçekleştirilecek proje iki yıl sürecek.

İzmir'den tek mesleki eğitim projesi YOLDER'in

YOLDER'in koordinatörlüğünde gerçekleştirilecek e-Rail Projesi hem İzmir'den seçilen tek mesleği eğitim projesi, hem de demiryolu sektöründe hizmet veren sivil toplum kuruluşları içinde hibe desteği alan tek proje olma özelliğini taşıyor.

Uzaktan öğretim açısından önemli bir başlangıç olacak proje 171 bin 641 Euro'luk bir bütçeye sahip.

YOLDER Yönetim Kurulu Başkanı Özden Polat, Avrupa Birliği'nin entegre bir demiryolu



Erasmus+ nedir?

Erasmus+, Avrupa Birliği'nin 2014-2020 dönemi için eğitim, öğretim, gençlik ve spor alanlarındaki programıdır. Söz konusu program, AB ülkeleriyle aday ülkelerde eğitim, öğretim ve gençlik alanlarında örgün eğitim ve yaygın eğitim yoluyla hayat boyu öğrenme ilkesini destekliyor. Erasmus+ programı ülkemizde Avrupa Birliği Bakanlığı, Avrupa Birliği Eğitim ve Gençlik Programları Merkezi Başkanlığı, Türkiye Ulusal Ajansı tarafından yönetiliyor.

alanı oluşturmaya çalıştığı şu dönemde, 2014-2020 dönemi için eğitim, öğretim, gençlik ve spor alanlarındaki programı olan Erasmus+ kapsamında geliştirilen projenin büyük önem taşıdığını belirtti.

Türkiye ile Avrupa ülkelerindeki demiryolları çalışmalarının yakından izleneceğini söyleyen Polat, "AB'deki modelleri Türkiye'ye uygun hale getirecek bir eğitim modül oluşturacağız" diye konuştu.

Avrupa demiryollarında entegrasyon hedefi

Özden Polat, AB'nin 2020 yılında ulaşımda entegrasyonu sağlamak için yoğun çabası olduğuna dikkatçerek şu bilgileri paylaştı:

"Biz de ülke olarak bu süreçte çalışmalarımızı sürdürüyoruz. Yük ve yolcu taşımacılığında daha fazla pay sahibi olması istenen demiryollarında çalışacak personelin de mesleki yeterlilik açısından bu entegrasyona uyum sağlaması gerekiyor. İşte projemizin mantığı da böyle işliyor. 'Yol çalışanlarının mesleki açıdan Avrupa'daki meslektaşlarıyla aynı standartlara sahip olması için biz ne yapabiliriz?' diye düşünerek uzaktan eğitim projemizi geliştirdik. Bizim personelimizi belirli bir zaman diliminde bir merkezde toplamak çok zor.

Yol personeli Türkiye'nin dört bir yanında, gece gündüz demeden, tekerin dönmesi için 7/24 çalışan insanlar. Ancak bu işi Avrupa standartlarında yapabilmeleri için eğitim almaları şart.

Uzaktan öğretim bu nedenle bizim meslektaşlarımız için en uygun seçenek. Bu eğitimin başlangıç aşamasında ücretsiz olması büyük şans.

Bu proje, demiryolu sektörüne eğitim sağlayan küçük bir modül aslında. Zaman içinde geliştirilerek yeni modüller eklenecek, demiryolları konusunda eğitim verecek bir kuruluşa dönüşecek."



Projesi kabul gören kurum temsilcileri buluştu

Erasmus+ Programı Ana Eylem 2 Stratejik Ortaklıklar Projeleri açılış toplantısı 11 Aralık 2014 günü Ankara'da gerçekleştirildi. Toplantıya 2014 yılı teklif çağrısı döneminde başvuran 1306 proje arasından başvurusu kabul edilen 309 kurumun temsilcileri katıldı.

Bilkent Otel ve Konferans Merkezi'ndeki açılış toplantısı, okul eğitimi, mesleki eğitim ve yetişkin eğitimi alanlarında proje başvuruları kabul edilmiş olan kurumların temsilcilerini bir araya getirdi.

"Railway Construction of Vocational Training E-Learning Platform" (e-RAIL) (Demiryolu İnşaatı Mesleki Eğitimi E-Öğrenme Platformu) Projesi kabul edilen Demiryolu Yapım ve İşletim Personeli Dayanışma ve Yardımlaşma Derneği temsilcileri de toplantıda yer aldı. YOLDER Yönetim Kurulu Başkanı Özden Polat, projeyi hazırlayan Cüneyt Türkkuşu ve Kadir Eryiğit, toplantıyı YOLDER yönetim ve basın danışmanları Saadet ve Hüseyin Erciyas ile birlikte izledi.

600 milyon Euro kaynak

Toplantının açılışında konuşan Türkiye Ulusal Ajansı Başkanı Mesut Kamiloğlu, bu yıl 1306 proje başvurusu arasından 309 kurumun başvurusunun kabul edildiğini söylerken, Ulusal Ajans'ın bugün 100 milyon Euro'luk proje portföyünü yürütür hale geldiğini belirtti.

Ajans'ın son 10 yılda 100 binin üzerinde proje başvurusu aldığını anlatan Kamiloğlu, bu projelere toplam 600 milyon Euro kaynak ayrıldığını, toplamda 400 bin kişinin bu kaynaktan yararlandığını anlattı. Ulusal Ajans'ın diğer ülkelerle karşılaştırıldığında en çok proje başvurusu alan ajanslardan biri olduğuna değinen Kamiloğlu, "400 bin vatandaşın 300 bini bu projeden Avrupa'ya giderek yararlandı" dedi.

Başarısızlık nedenleri

Türkiye Ulusal Ajansı Başkanı Mesut Kamiloğlu, çok başvuru almak kadar, kaliteli projelerin uygulanmasının önemini vurguladı. Proje uygulama sürecindeki aksaklıkların temel nedenlerine dikkat çeken Kamiloğlu, bu nedenleri şöyle sıraladı:

"Ekip çalışmasına yeterince önem verilmemesi, katılımcı profiline uygun olmayan kişilerin

hareketliliğe dahil edilmesi, adil bir işbölümünün yapılmaması ve bunun neticesinde belli kişilere projede çok yük düşmesi, projelerin tek bir elden yürütülerek bilgi paylaşımı yapılmaması, ortaklarla etkin, hızlı ve doğru iletişim kurulmaması, yaygınlaştırma faaliyetlerine yeterince önem verilmemesi, projenin kuruma yarattığı katma değer ölçülmemesi."

Ortaklarla iyi iletişim kurmak

2014 yılında uygulanmaya başlayacak projelerin 2014 - 2020



Erasmus+ döneminin ilk örnekleri olacağını anlatan Türkiye Ulusal Ajansı Başkanı Mesut Kamiloğlu, "Bundan sonra yapılacak projeler için sizleri örnek olarak göstereceğimizden bu hususlara dikkat çekmek istiyoruz" dedi.

Mesut Kamiloğlu, proje başvurusunu kazanan kurum ve kuruluşlara, ortaklarıyla sürekli ve iyi bir iletişim içinde olmaları, yaptıkları projenin amaç ve hedeflerine uygun davranmaları, proje ekibinin adil bir iş bölümü yap-



ması, projenin kişilerin değil kurumun projesi olduğu ve Ulusal Ajans'la sürekli diyalog halinde olunması konusunda önerilerde bulundu.

Projenin görünürlüğü

Toplantıda söz alan Türkiye Ulusal Ajans İletişim Koordinatörü Dr. Rana Kasapoğlu Önder ise projenin görünürlüğü ve yaygınlaştırılmasının önemine değindi. Görünürlük ve yaygınlaştırma konusunda bir haberin en önemli unsurları olan 5N + 1K prensibinin geçerli olduğuna dikkat çeken Dr. Önder, "İki kişinin bir araya geldiği her yer yaygınlaştırma için uygundur. Her yaptığımızı duyurmak doğru olmasa da duyurduğumuzu, söylediğimizi ve vaat ettiğimizi yapmak en önemlisi" dedi. Proje sahipleri için sosyal medya ve internetin etkinlikleri duyurmada büyük önem taşıdığını da anımsatan Dr. Önder, basınla kurulacak ilişkilerde doğru materyallerin ve logo kullanımının önemine de değindi.

Detaylı bilgi verildi

Toplantıya katılanlar, projelerin başarılı biçimde uygulanması, yönetilmesi ve hibe kullanımı konularında bilgilendirildi.

Türkiye Ulusal Ajansı uzmanları, proje başvuruları kabul edilen kurum temsilcilerine yaygınlaştırma etkinlikleri ve hareketlilik aracı üzerine bilgiler verdi.

Yaygınlaştırma alanında, yaygınlaştırma etkinliklerinin ne anlama geldiği ve nasıl kullanılması gerektiği örneklerle açıklandı, görünürlük konusuna dikkat çekildi.

Toplantının öğleden sonraki kısmında katılımcılara projelerin hibe yönetimi hakkında bilgi verildi.

Makas sistemlerinde ilk bakım hizmeti önemli

Üst düzey kalite ve güvenlik standartlarının, tasarım ve üretimin olmazsa olmazlarını oluşturduğu demiryolu endüstrisinde makaslar, demiryolu üst yapısında çok önemli rol oynarlar. Makaslarda istenen şartların sürekli bir gelişimin ve değişim içinde olması, üreticileri tasarım ve akılcı çözümler sunabilme noktasında en uç seviyelere ulaşmaya mecburi kılmaktadır.

Artık günümüzde makas sistemleri sadece bir ürün olmakla birlikte hizmetle bir araya gelerek, demiryolları ve müşterileri için sürdürülebilir bir değer haline gelmiştir.

Bu anlamda özel olarak tasarlanmış olan makasların ilk (ön) bakımı, hattın, makasların ve hizmet araçlarının işletme ömrünü, kullanılabilirliğini ve sistemin kalitesini artırmasında kayda değer katkılar sağlar.

Bu faaliyetler, ideal olarak birbirini takip eden üç hizmet seviyesinden oluşur ve demiryolu hattı operasyondayken gerçekleştirilen ilk bakım faaliyetleri, maliyetleri azımsanmayacak ölçüde düşürür.

1. Makas Durumunun Kontrol Edilmesi

Makasların ilk bakım hizmeti çerçevesinde başlangıç aşaması makasların pozisyonunun görsel kontrolünden oluşur. Bu kontrolde değerlendirilecek noktalar; dilin yaslanma rayına yerleşmesi, makasın yüksekliği ve yönü, ray ankrajı, traverslerin konumu ve muhtemel hasarlardır.

Bakım aralıklarının uzatılması

Ürünün işletim süresinin başlangıcında bütün bileşenlerinin doğru pozisyonu ve tam çalışabilirliği sağlanırsa, bu makasın bakım aralıklarını ve genel kullanım ömrünü önemli ölçüde uza-



tacaktır. Bu anlamda toplam işletme maliyetleri ciddi oranda düşürülürken, araç ve makası etkileyen dinamik yüklerin önüne geçilecektir.

2. Taşlama Yoluyla İşleme/Bakım

Makas üzerinden ilk tren geçişi, dil rayı, yaslanma rayı ve göbek bölgesinde malzeme yığılmaları na neden olur.

Bu biriken metal malzemeler zamanla gerinim sertleşmesini meydana getirirken, ilerde tamir kaynağı yapılmasını gerektirecek ciddi kırılmalara ya da çatlamalara sebebiyet verecektir.

Hataların önlenmesi

Basit makaslarda 3 milyon ton, kavisli makaslarda 2 milyon tondan sonra özellikle dil, yaslanma rayı ve göbek bölgesinde yapılan taşlama işlemi, bozulmaları, tamir kaynaklarını ve parça değiştirilmesini önlerken makasın ömrünü uzatır.

3. Genel Kontrol ve Ayarlama

Hattın döşenmesinde, burajlama aşamasında veya trenin ilk geçişinde sapmalar meydana gelebilir. Bu sapmalar geometrik para-

Makas ömrünü uzatmak için

Yeni bir makasın hatta kurulumundan sonra üzerinden tren geçmeye başladıkça gerinim sertleşmesi oluşur. Bu durum dil rayı ve göbek kısımlarının yüzeylerinde damarlanmaya sebebiyet verir.

Eğer bu damarlı yapı yok edilmez ise kısa bir süre içinde çatlaklar ve kırılmalar meydana gelir ki bu durum makasın kullanım ömrünün kısalmasıyla sonuçlanır.

Bu sebepten dolayı makas ömrünün uzatılabilmesi için ilk bakım hizmeti düz makaslar için 3 milyon ton, kavisli makaslar için ise 2 milyon ton dingil yükünden

sonra uygulanmalıdır.

Düzenli bakımları yapıldığı sürece en iyi performansı sağlayan makaslar yüksek teknoloji kısımlardır. Özellikle ilk bakım hizmeti, makasın azami kullanım ömrü sürelerine ulaşılabilmesi için kritik bir rol oynar. Bu hizmetin sağlanabilmesi ise bilgi birikimini gerektirir ki bu, makas tasarımı esnasında köklü makas üreticileri tarafından zamanla geliştirilmiş bir birikimdir.

İdeal kullanım süreleri için bu bakım hizmeti makas imalatında ve tasarımında tecrübeli ve geniş bilgi birikimine sahip firmaların servis ekipleri tarafından yapılmalıdır.

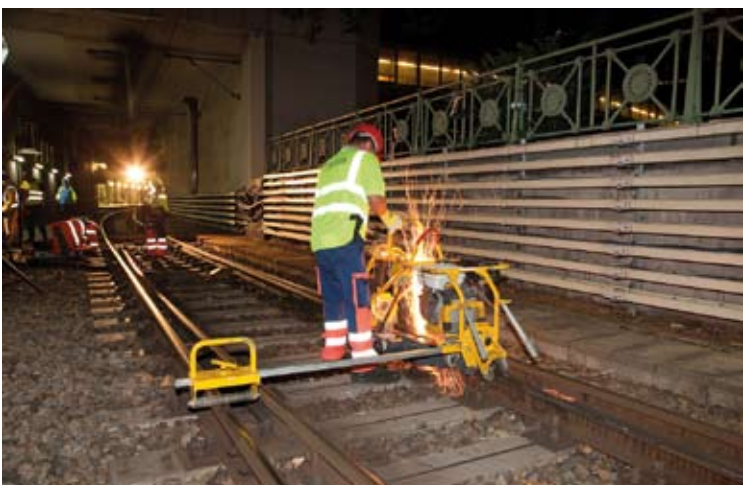


metreler anlamında hattın güvenliği ve işletim ömrü açısından çok önemli rol oynarlar.

Taşlama işleminden sonra takip eden üçüncü bakım aşaması çerçevesinde, tahrik, kilitleme ve son konum belirleme sistemleri ile beraber makasın konumu, bağlantı malzemeleri, izole conta-ları, rulmanlı yataklar, ekartman, kontray açıklığı ve flanş genişliği gibi üstyapı elemanları kontrol edilerek gerekli ayarlamalar yapılır.

Kullanılabilirliğin sağlanması – İşletim ömrünün uzatılması

Makas sistemlerinin ayarlanması ile doğru pozisyonlarının sağlanması, mekanik kayıpları azaltarak tahrik yükünü düşürmeye yardımcı olacaktır. Aksaklıkların önlenerek sistemin kullanılabilirliğinin üst düzeye çıkarılması, daha yüksek bir başlangıç kalitesine ve bundan dolayı makas ömrünün uzatılmasına öncülük etmesinin yanında doğru tekerlek-ray temasının korunmasını da garanti altına alacaktır.



Türk Ulaşım-Sen Genel Başkanı Şerafettin Deniz serbestleştirmeye tepkisini dile getirdi

"Demiryolları yasayla işçileştiriliyor"

YOLDER Yönetim Kurulu Başkanı Özden Polat, Türkiye Kamu-Sen Konfederasyonu'na bağlı Türk Ulaşım-Sen Genel Başkanı Şerafettin Deniz'i Ankara'da ziyaret etti.

Deniz, sendikanın faaliyetleri-ne ilişkin bilgi verirken, muhalif sendika olarak da bilinen Türk Ulaşım-Sen'in 2012'ye kadar Türkiye'nin en büyük sendikası olarak etkinliklerini gerçekleştirdiğini söyledi.

Sendikanın 7 bin 500 üyesi bulunduğunu belirten Deniz, "Biz konjoktüre göre var olan bir sendika değiliz hep aynı yerde durduk, inandığımız ilkele-ri savunduk" dedi.

TCDD'nin özelleştirme konu-sundaki çalışmalarının uzun süre-dir sürdüğünü değinen Şerafettin Deniz, yasayla demiryollarının işçileştirilmeye çalışıldığını da söyledi.

İşçileştirme sürecinin özelleş-tirmenin alt yapısı olduğuna değin-en Deniz, "Artık tüm ünvanlar işçileştiriliyor. İş güvencesi işçiler-de yok, tazminatı ödenir kapının önüne konulabilir" dedi.

Sendikal yapının dünyanın her yerinde özelleştirme başladığında karşı çıktığını kaydeden Şerafettin Deniz, üyelerin de sendikaların da dik durmak, omurgalı olmak zorunda olduğunu belirtti.

Sendikaların bir siyasal iktida-ra yakın durabileceğini ama bu yakınlığın temsil ettiği çalışanla-rın haklarında iyileştirme yönün-de olması gerektiğini söyleyen Deniz, "Arka bahçe olma yoluna giderseniz olmaz" dedi.

Başkan Şerafettin Deniz, "Özelleştirmeye karşı çıkmayan sendikalara ben, 'sarı sendika' bile diyemiyorum artık" diye konuştu.



"Hayat Boyu Öğrenme" programıyla projeler hazırlanacak

Türkiye'de Hayat Boyu Öğren-menin Desteklenmesi Projesi Hibe Programı'na ilişkin bilgilendirme amacıyla Ege Üniversitesi Kültür ve Sanat Evi'nde bir toplantı düzenlendi.

Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı Avrupa Birliği Koordinasyon Dai-resi Başkanlığı'nın program otori-tesi olduğu İnsan Kaynaklarının Geliştirilmesi Operasyonel Progra-mı (İKG) kapsamında gerçekleştirelmesi planlanan Türkiye'de Hayat Boyu Öğrenmenin Destek-lenmesi Projesi-2'de hibe progra-mları anlatıldı.

Türkiye'de hayat boyu öğren-menin 25 yaş ile 64 yaş arasındaki

herkesi hedeflediği bilgisi verilir-ken, herkesin bu proje-den yararlanılabileceği belirtildi.

Avrupa Birliği fon-larının harcanırken insana katma değer katacak projeler olma-sına özen gösterildiği dile getirildi. Hibe baş-vurusun yaparken mutlaka bir proje fikrinin hazırlanması gerektiğinin altını çizen eğitimciler, konuyla ilgili detaylı bilgi almak isteyen vatandaşların Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı'nın www.ikg.gov.tr adresini dikkatle incelemeönerisinde bulundu.

Yol personeli için proje

Toplantıyı YOLDER adına

izleyen Yönetim Kurulu Başkanı Özden Polat, Hayat Boyu Öğren-me Programı kapsamında yol personeli için yeni projeler üret-mek istediklerini ve bu amaçla toplantıyı izlediklerini belirtti.

Polat, "YOLDER olarak mes-leki eğitim alanında hazırladığımız projenin Avrupa Birliği hibe programı kapsamında değerlendirilmesi güzel. Ancak biz yol perso-neli için fikir üretmeye ve mesleki eğitim alanında çalışmaya devam ediyoruz. Yeni fikirler yeni proje-ler için çalışıyoruz. Bu konud atum arkadaşlarımızdan fikir ve görüşlerini bizimle de paylaşma-larını istiyoruz" diye konuştu.

90 bin kişi eğitim aldı

Türkiye, İnsan Kaynaklarının Geliştirilmesi Operasyonel Programı'nı (İKG OP) 2007 yılın-da kabul etmiş ve uygulamaya başladı. İKG OP eğitim, istihdam ve sosyal içermek üzere temelde üç alana dikkat çekiyor.

İKG OP kapsamında hazırla-nan günümüze kadar tamamlan-an 5 hibe programı, toplam 431 hibe projesi ile projeler kapsa-mında 90 bin kişi rehberlik eğitimleri, mesleki eğitimler, seminerler, çalıştaylar, girişimcilik kursları ve stajlar gibi hizmetlerden yararlan-mış durumda.





Emniyet



Önemsemektir !



www.tcdd.gov.tr

Tanker faciası

M. Serdal EKMEKÇİ

İnsan bedenlerinin cızıltılarla yandığını görmek dehşet verici. Saçların alev alev tuttuğunu, ciğerden bağırsıkların bir kıyamet sahnesini andırmasına şahit olmak gerçekten ürpertici.

Hiç umulmadık bir anda dramatik bir travmatolojiye yakalanmanız belki de bir "şansızlık" diye addedilir. Fakat böyle bir faciayı yaşamak sizde derin yaralara sebebiyet verir. Otobüs içinde dalgın bir halde koltuğunuzdasınız, aniden haber verilirken irkilirsiniz.

Önünüzde devrilmiş bir LPG tankeri gaz kaçırmakta etraf sis gibi göz gözü görememekte ve seyir halinde bütün araçları tehdit etmekte. Yol tek şeritli ve aracın geriye dönme şansı da yok. Adındanda anlaşılacağı gibi "dehşet verici bir facia."

Otobüsteki yolcuların kimisi sınav için, kimisi bayram yaklaşıyor diye anne, baba, eş, akraba ziyaretlerine gidiyorlardı. Malum ben de tek ders sınavı için yola koyulanlar arasındaydım.

Koltuğumda başımı arkaya yaslayıp dalmıştım. Panik sesleriyle irkildim. İçeride gaz doluşmalarından öksüren insanlar, gülüşmelerle beraber panik içerisinde ne olduğu belirsiz bir umarsızlıkla birbirlerine bakıyorlardı.

Şaşkınlıkla beraber astım hastası bir kadının öksürüğü olayın ciddiyetini gözler önüne serdi.

Koltukta oturanlar gaz kokusunun dağılan havasını anlayınca yerlerinden panik içinde kalkmaya başladı. Şoför anons yaparak "LPG tankerinin devrildiğini, gaz sızdırıldığını" söyledi.

Ölüm, an meselesiydi.

Arabalar yolda durmuşlardı ama nedense biz hala ilerliyorduk. Yolcular şoföre bağırmağa başladı. Şoför ilerlemekten vaz geçip geri geri geldi; dönüş almaya çalışırken araba kuma saplandı ve durdu.

Yolcular hala şaşkınlığı üzerin-

den atamıyordu çözüm aramaktan ziyade ilerideki "LPG tankerin patlayacağını" duyduklarında orta kapı kapalı olduğundan ön kapıdan kendilerini dışarı atmaya başladılar birbirlerini ite kalka "Ben kurtulayım da diğeri ne olursa olsun" düşüncesiyle.

Ölüm zaten hem içeride hem dışarda kol geziyordu ama bunun farkında değildik.

İçeride kalanlar ve kaçamayanlar azrailin pençesine düşmüşlerdi ne yazık ki...

Otobüsten atladığımda kolumu kırmıştım. Kırık kolumu diğer elimle alarak koştukça koşmuş bir kayanın arkasına saklanmıştım. Karşıya baktığımda otobüsün yanında duran yolculardan, orta yaşlı şalvarlı adam sanırım sigarasını dudağına götürüp çakmağı çakmasıyla havaya uçması bir olmuştur.

LPG tanki öyle bir patladı ki; yer yerinden oynadı. Bomba şiddetinden iki yüz derece daha şiddetliydi. Yerdeki ufak taşları şiddetlice havaya savurmaya başlamış gözümüne isabet eden taş elmacık kemiğimi kırmıştı. Kolumdan akan kan toprağa damlıyordu. Kanlı elimle telefonu zar zor cebimden çıkarıp 112'yi tuşlayarak ambulansı aradım.

Lice-Bingöl karayolu arasında olduğumuzu LPG tankinin patladığını, yanan onlarca yaralının olduğunu bildirip çabucak gelmesi gerektiğini söyledikten sonra, sanırım saat gecenin 23:30 sularıydı.

O saatte Yol Bakım Onarım Müdürümüz çok değerli Hikmet Bey'i aradım. Kendisine olayı zorlana zorlana anlatınca; bir ağabey sıcaklığıyla "Nerdesiniz?" diye sordu; Lice -Bingöl karayolu arasında olduğumuzu ve LPG tankinin patladığını, yaralandığımızı söyledim.

Daha sonra ambulans geldi ve bizi hemen Diyarbakır'a Selahaddin Eyyubi Devlet Hastanesi'ne götürdü.

Kan ambulansla hala damlamaktaydı. Nihayet hemşire kam-

durdurdu. Artık telefonlara cevap verecek halde değildim yerime hemşire cevap veriyordu. Üstüm başım kan revan içindeydi.

Yoğun bakıma alınarak üstümdeki elbiseleri yırtıverdiler ve hemen serum taktılar.

Kendime geldiğimde ailem, kardeşlerim, yakınlarım akın akın gelmişler hastanenin kapısında bekliyorlardı.

Bu tanker faciası bir çoğunu hayatından etmişti, kimini evladından, kimini annesinden, kimini eşinden.

Yananların bir kısmı küçücük bedenlerdi zaten. Hele aşırı derecede gaz yutanlar. Vücutlarının alev almasıyla birlikte sedyeyle ambulansa koyulduklarında ağızlarından çıkan alev, doktorlara "Bizi öldürün" diye yalvarmaları felaketin boyutunu gözler önüne sermekteydi.

Her tarafta insanların bağırıp çağırmaları, inlemeleri hala gözümün önünde, yananlar arasında baba ve küçük oğul da vardı.

Çocuk babasına "Babacığım sen iyileş, ben hiç iyileşmemsem de olur", hemşirelere " önce babamı iyileştirin" demekle beraber küçücük yanan yüreğiyle babasına teselli veriyordu.

Üç gün yoğun bakımda kaldım. Bayram olduğu için doktor bulmakta epey zorlandık.

Bir hafta sonra ancak ameliyat ettiler. Daha sonra olayı duymaz hastaneye hemen gelen, Diyarbakır 511 YBO'da çalışan değerli dostum Azad Kendal Eren, beni yalnız bırakmadı.

Çok değerli büyüğümüz YOLDER Başkanımız Özden Polat ağabeyimiz bir ağabey sıcaklığıyla üstüne düşeni yapmakla beraber, ayrıca ziyaretine gelenler içinde Diyarbakır 511 YBO Şefi Erdal Uysal ve Abdullah Yavuz ağabeylerimiz, ayrıca 542 YBO Elazığ Muratbağı'nda çalışan hemşerim Hüseyin Kılıç, Muş'taki 55 YBO Müdürü değerli hemşerim Medet Keskinkaya ve 553 YBO Şefi Ferit Akalın ve Bingöl - Genç YBO Şefi Ramazan Taş ve değerli dostum Bilal Yakışan'a ve ayrıca, olayı o gece kendisine anlattığımda ailesiyle beraber sabaha kadar uyumayan ve beni yüzlerce kez arayan Değerli Müdürüm Hikmet Demirkol'a ve "geçmiş olsun" deyip arayan tüm meslektaşlarıma ve dostlarıma sonsuz saygı ve sevgilerimi sunmakla beraber "Allah bir daha böyle bir facia yaşatmasın" der, faciada yarak ölen 38 insanı rahmetle anarım.

TCDD Eski Genel Müdürü Zühtü Oral'a veda



Devlet Demiryolları (TCDD) eski Genel Müdürü, Yüksek Maki-na Mühendisi Zühtü Oral hayata veda etti. Oral'ın cenazesi 26 Ağustos 2014 Salı günü, Bostanlı Beşikçiği Camisi'nde ikinci namazının ardından kılınan cena-

ze namazından sonra toprağa verildi. Demiryolu Yapım ve İşletim Personeli Dayanışma ve Yardımlaşma Derneği (YOLDER) Yönetim Kurulu Başkanı Özden Polat da cenaze törenine katılanlar arasında yer aldı.

Allah rahmet eylesin

• 324 Yol Bakım Onarım Şefliği'nde görevli Hat Bakım Onarım Memuru arkadaşımız Veysel Gökdağ'ın babası hayata veda etti. Merhuma Allah'tan rahmet, kederli arkadaşımıza, ailesine baş sağlığı dileriz.

• Sivas 42 Yol Bakım Onarım Müdürlüğü'nde görevli arkadaşımız Şenyurt Cengizoglu'nun babası hayata veda etti. Merhuma Allah'tan rahmet, kederli arkadaşımıza, ailesine baş sağlığı dileriz.

• Bostankaya 464 Yol Bakım Onarım Şefliği'nde görevli arkadaşımız Osman Toker'in annesi hayata veda etti. Merhume Allah'tan rahmet, kederli arkadaşımıza, ailesine baş sağlığı dileriz.

• Elazığ 54. Yol Bakım Onarım Müdürlüğü'nde görevli arkadaşımız Necmettin Geylani'nin ablası

hayata veda etti. Merhume Allah'tan rahmet, kederli arkadaşımıza, ailesine baş sağlığı dileriz.

• YHT Eskişehir 12 Yol Bakım Onarım Müdürü Talih Çelebi'nin eşi Berrin Çelebi hayata veda etti. Merhume Allah'tan rahmet, kederli arkadaşımıza, ailesine baş sağlığı dileriz.

• Halkalı Yol Bakım Onarım Şefi Mustafa Yalçın hayata veda etti. Arkadaşımıza Allah'tan rahmet, ailesine ve çalışma arkadaşlarına baş sağlığı diliyoruz.

• YOLDER üyesi, Bingöl Genç 552 Yol Bakım Onarım Şefliği'nde görevli Hat Bakım Onarım Memuru arkadaşımız Mehmet Mamuk'un amcası Abdulgani Mamuk hayatını kaybetti. Merhum'a Allah'tan rahmet, kederli arkadaşımıza ve ailesine baş sağlığı dileriz.

Geçmiş olsun

YOLDER İzmir Temsilcisi Hasan Soysal'ın oğlu İsmail Soysal, Menemen'de kaza sonucu yaralandı. Değerli arkadaşımıza "geçmiş olsun" diyoruz.

• Erzincan 441 Yol Bakım Onarım Şefliği'nde görevli arkadaşımız Ali Dahan Emren geçirdiği kaza sonucu yaralandı.

Değerli arkadaşımıza "geçmiş olsun" diyoruz.

• Bayındır 314 Yol Bakım Onarım Şefliği'nde görevli Yol ve Geçit Kontrol Memuru arkadaşımız Gürhan Ceylan beyin kanamasına bağlı olarak felç geçirdi. Arkadaşımıza "geçmiş olsun" diyor, acil şifalar diliyoruz.

Tebrik ederiz

• Bilecik Yol Bakım Onarım Müdürlüğü'nde görev yapan 43 yıllık drezinör Sebahattin Çömlekçi emekli oldu. Arkadaşlarının bir yemekle uğurladığı Sebahattin Çömlekçi'ye sağlıklı ve huzurlu bir emeklilik yaşamı diliyoruz.

• Üyelerimizden Talat Yavuz (Menemen 3151 Takım Çavuşu) ve eşinin bir erkek çocuğu dünyaya geldi. Mehmetcan Yavuz adı



verilen bebeğe sağlıklı, huzurlu, mutlu, başarılı bir yaşam dileriz. Hayırlı olsun.



Görevde yükselme sınavı yapıldı

Ankara'da Türk Hava Kurumu Üniversitesi'nde gerçekleştirilen sınava Türkiye'nin dört bir yanından demiryolcular katıldı. Sınavın kent merkezine oldukça uzak olan üniversitede yapılması büyük tepki topladı. Öte yandan, sınava ağır görevleri nedeniyle yeterince hazırlanamayan yol personeli sosyal medyada "800 sayfayı nasıl çalışacaktık bunca iş arasında" diye tepki gösterdi.



Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) İşletmesi Genel Müdürlüğü ve Bağlı Ortaklıkları Personeli Görevde Yükselme ve Unvan Değişikliği Yönetmeliği uyarınca yol bakım onarım şefi, repartitör, gar şefi, lojistik şefi, tesisler şefi, trafik kontrolörü, yol sürveyanı ve tesisler sürveyanı unvanlarına yönelik görevde yükselme sınavı yapıldı.

Ankara'da 25 Ekim 2014 tarihinde Türk Hava Kurumu Üniversitesi'nde yapılan sınava Türkiye'nin dört bir yanından yol personeli katıldı.

Sonuçlar internette

A ve B gruplarına göre yapılan sınav sonuçları kurumun internet sitesinde yayınlandı.

Öte yandan, 25 Ekim 2014 günü yapılan görevde yükselme sınavında sorulan bazı sorulara itirazlar TCDD Eğitim ve Öğretim Dairesi Başkanlığı'na değerlendirildi. Yol Bakım Onarım Şefi Görevde Yükselme Sınavı A kitapçığında 1. ve 40. soruların, B kitapçığında 2. ve 40. soruların iptal edilmesi kararlaştırıldı.

Diğer soruların iptalini gerektirecek bir durumun olmadığına ve itirazların reddine karar verildi.

YOLDER Yönetim Kurulu Başkanı Özden Polat, sınava giren personelin yanında yer aldı, başarılar diledi.



Sınava katılan yol personeline sınıflara girerek destek veren Polat, "Emeklerinizin karşılığını almanızı diliyorum" dedi.

Sosyal Medya'da sınav tepkisi

Öte yandan görevde yükselme sınavına ağır iş temposu nedeniyle yeterince hazırlanamayan yol personeli sınavın zamanlamasına tepki gösterdi.

Yaklaşık 800 sayfa tutan Görevde Yükselme ve Unvan Değişikliği Sınavı Ders Notları'nın fotoğrafını Facebook'ta paylaşan yol personeli "Hergün makas at, yola bak, akşama kadar canın çıkıyor ondan sonra da ders çalış" diye görüşlerini paylaştı.

Bir personel ise "..zaman az, ders çok. Diğer servisten girenlerin toplamı bizim bir kaynak dersi kadar değil, bundan sonraki işimiz marabalık" dedi.

Diğer servislere göre yükü çok daha ağır olan ve ağır iş temposu yüzünden sınavlara çalışmakta zorlanan yol personeli, sınava hazırlık için kurs açılmasını, çalışmak için zaman yaratılmasını istiyor.

Sınav yerine tepki

Sınavla ilgili bir başka tepki de kentin oldukça dışında olan sınav yerine ilişkin oldu.

Türkiye'nin dört bir yanından personelin gününbirlik Ankara'ya gelmesinin de ciddi zaman kaybı ve yorgunluk olduğu dile getirildi.

Personel sınavın herkesin kendi bölgesinde yapılması önerisinin değerlendirilmesini istedi.



Simurg

Sezgin SEVİNÇ
sezginsevinc16@hotmail.com

YAŞAMA SEVİNCİ

"Simurg" bir masal kuşudur..

Uzun boynunda beyaz bir halka bulunan, safran tüylü, güzel sesli, insana benzer kocaman bir kuş..

Kuşların sultanıdır..

Kaf dağının ardında yaşar..

Efsaneye göre kuşlar, sultanlarını bulmak üzere toplanıp yola çıkarlar birgün..

Yol uzun, yolculuk zordur..

Aşk Denizi'nden geçerler önce..

Ayrılık Vadisi'den uçarlar..

Hırs Ovası'nı aşır Kıskaçlık Gölü'ne saparlar..

Kuşların kimi Aşk Denizi'ne dalar, kimi Ayrılık Vadisi'nde kopar sürüden..

Kimi hırslanıp düşer ovaya, kimi kıskanıp batır göle..

Yolculuk bittiğinde,

Kaf Dağı'nın ardına sadece 30 kuş varabilmiştir..

Sultanları Simurg'u bulamazlar orada..

Sonunda sırrı sözcükler çözer..

Farsça "si", otuz demektir, "murg" ise "kuş"...

"30 kuş" anlar ki; aradıkları sultan, kendileridir..

Ve gerçek yolculuk, kendine yapılan yolculuktur..

Yolu "yoldan" geçenlerin telaşları çok bugünlerde...2701 dahilinde çalışan şirketlerin işleri 1409'a tabi çalışanların adedini çoktan geçti..

Ne yana dönsek şirket, ne tarafa başımızı çevirsek koltuğunun altında işine gelmeyenleri "uygulayamayan" sözleşmeleriyle yükleniciler..

Muhtemelen satış öncesi "güzelleştirme" faaliyetleri son sürat devam ediyor..

Bu büyük hengameye tutulduk gidiyoruz..

Raylar, taversler, yetişen işler, yetişmeyen işler..

Hepsi fizikseli az, mental yorgunlukları tavan yapmış şekilde devam ediyor..

Sanırım hepimizin en büyük duası işlerin "başımıza bir iş gelmeden" bir an evvel bitmesi....

Diğer yandan hayat, fren tutmaz şekilde devam ediyor..

Raya, traverse, ihaleye, proforma faturaya, KDV tevkifatına dalmışken bizler; her yaprak bizi kaçınılmaz sona bir adım daha yaklaşmakla imtihan ediyor..

Kaçımız son zamanlarda devletin bitmez işlerini bir süreliğine de olsa bir köşeye bırakıp;

En özel yolculuğa "kendi içimizdeki yolculuğa", ne zaman çıktık ?

Devri tamamlayıp kenara çekildiğimizde, elimizde ömrümüzü harcadığımız yollardan başka bir şeyin olmaması ne kötü..

Sadece işe odaklı bir yaşamın hazzı, hayatın çeşitli renkleriyle bezenmiş bir geçmişle nasıl boy ölçüşebilir ki..?

İşini layığıyla yapmaya gayret etmek herkesin boynunun borcu..

Ya hayatın herşeyini bırakıp, varını yoğunu işine vermek ?

"Babam ve Oğlum" filminin en vurucu sahnelerinden birinde ne diyordu Sadık, babasına..

"İnsanın oğlunun büyüdüğünü göremeyecek olması ne demek biliyor musun baba ?"

Şimdi iki adım geriye çekilip kendimizin röntgenini çekelim.

Dürüstçe...Hakça...

Kaçımız oğullarımızın, kızlarımızın büyüyeşlerine "Yeteri kadar" kulak kabarttık, destek olduk ?

İskalaklarımızın acı gerçeği çarpmıyor mu yüzümüze ?

Hayatın "vefa" samimiyeti, günden güne azalırken telafisi olmayan bir hayatı sadece "iş" üzerine inşa etmek ne kadar doğru bir yaklaşım..

Gidişat "verdikçe varız"a pupa yelken gidiyor..

Ki feragatın fazlası, yaşam törpüsü olarak geri dönüyor bizlere...

Şairin dediği gibi;

"Yaşam, bir armağan olarak sunulmuştur insana...

"İskalamamak lazım"

Yaşayan en büyük en bilindik demiryolcu ...

Kolonlarımız binlerce anıyı hatırayı barındıran salonlarına sayısız duygunun eşlik ettiği 100 yıllık, yıllar boyunca trenlerin kahrını çeken Haydarpaşa dahi ellerini ovuşturarak onu bekleyenlerin karşısında tüm çıplaklığı ile beyaz bayrağı çekmedi mi ?

Hem de yüreği, "İçin için yanarak..?"

Poz hikayesi ve acı bir insanlık trajedisi



• Rıdvan AKGÜL

Adana-634 Yol Bakım Onarım Şefi

Bu hikâye, demiryollarında demiryolcu tabiri ile pozun, halk dili ile demiryolunun yenilenmesinin hikâyesidir.

Bu hikâye, özlemlerini, sevinçlerini, umutlarını, hasretlerini, üzüntülerini kısaca insana dair ne varsa heybelerine koyarak getirip, emek ve alın teri ile birleştiren ve yeni destanlar yazıp tarihe dipnot bırakanların hikâyesidir.

Bu hikâye, yüzyıl önce çalışmış, adı bilinmeyen, ama çalışmalar esnasında alın terlerinin kokusu alınan işçilerin yerlerine geçmiş yeni işçilerin; bilinmez, sesi duyulmamış hikâyesidir.

Bu hikâye, başka bir ülkenin sınırında geçen, hayallerinin sınırı olamayan insanların hikâyesidir.

Bu hikâye, yüzyıl önce yapılan Anadolu-Bağdat demiryolunu, günümüz teknolojisine uygun hale getirerek, yeni bir yüzyıla hazırlamanın hikâyesidir.

Bu hikâye; Türkiye'nin dört bir yanından toplanarak aynı amaç uğruna, kader birliği yapmış, aynı havayı soluyan, aynı karavanaya ekmek banan, aynı tasta su içmeyi bilen, ekip olabilmeyi başarmış 135 işçi, 28 operatör ve tamirci, 4 makinist, 2 Tren Teşkil Memuru, 13 Hat Bakım Onarım Memuru ve 3 Şefin hikâyesidir.

Bu hikâyede yaşam bulan isimsizler, bir günde 180 adet ray, bin 350 adet demir travers, 5 bin 400 adet küçük yol malzemesi, 360 adet cebire, bin 440 adet cebire blonu sökerler. Yerine aynı gün bin 80 metre yolun tesviyesini yapar, 105 bin 948 kilogram ray, 418 bin 65 kilogram beton travers, 6 bin 968 adet malzeme sıkılması, 24 adet cebire bağlanması, 2.525.000 kilogram balast taşı yükleme ve boşaltma işlerinin

tamamını bir günlük mesai müdetinde tamamlar ve aynı gün, yeni yapılan yoldan trenlerin geçişinin seyrinin verdiği hazzı yaşarlar.

Burada gün, her yerden evvel başlar yaşanmaya. Sabahın döründünde başlar yeni destanlar yaratmanın heyecanı. Belki ekip şefleri bir sonraki günün programını yapmak için geceyi uykusuz geçirmiştir ama günlük program aksaksız tamamlanırsa eğer, değişmiştir geceyi uykusuz geçirmeye.

Ve eğer o gün kesilmemişse hiçbir işçinin parmağı, kırılmamışsa bir işçinin ayağı, ya da başka bir iş kazası yaşanmamışsa adı; "ağır ve tehlikeli" olan bu işte, herkes mutluluğunu paylaşır yanı başındaki isimsiz kadim dostu ile.

Bir yanı uçsuz bucaksız Suriye, diğer yanı 500 metre mayınlı arazi. Ya ortasındasınız yolun ya



"50 derece sıcakta bir bardak kola, değer 180 metre fazla yola..."

da şaşarsa yolunuz, yolun sonundaki son soluğunuzdur aldığınız.

Burada her iş anda yaşanır ve her iş sistematik olmak zorundadır. Bir çarkın dişlileri gibidir her bir insan. Program uygun yapılmazsa hedef tutturulmaz.

İşe başlarken ekip şefleri sabah aldıkları talimatları ekip çavuşla-

rına aktarır. Her ekip çavuşu kendi işini bilir ve ekibindeki işçileri, becerilerine göre konumlandırmıştır. Kimi su taşıır arkadaşına, adı sucudur. Kimi cebire keser, adı şalomacıdır. Kiminin elleri nasırlaşmıştır traversleri uygun aralığa getirmek için, manivela sallar durmadan, adı; ekercidir. Kimi şablon çeker ceylan hızı ile travers serme ekibi durmasın diye. Kimi durmadan ip çeker, yolu kotuna getirmek için. Kimi ray koyar beton travers yataklarına, belki kambur gibi durur ray ağırlığından, ama iş bitince on sekizlik delikanlı olur mutluluktan. Kimi kot kazığı çakar sabahtan akşama, adı aplikasyoncudur. Velhasıl her bir kişi ne yapacağını bilir.

Soluklanma aralarında bir bardak kaçak çay hazırsa kaçır tüm yorgunluk. Ve içine tüm özlem ve umutların sarıldığı kaçak bir sigara sarılıp tütürülebilirse eğer, ilk nefeste ciğerlere çekilen, aslında arkada bırakılan hasretler, dumanla giden, günün tüm yorgunluğudur.

Ya o gün tüm ekibe soğuk

birer içecek verilirse ve yanında bir de kek dağıtılsa bellidir fazla çalışılacağı. Söylenmeye başlar içinden herkes "Gene bağladı bizi şef", "Ha gayret arkadaşlar verin hakkını", "50 derece sıcakta bir bardak kola, değer 180 metre fazla yola" manileri duyulur, ama kimse itiraz etmez.

Yazın 50 derece sıcakta bir bulut birkaç dakika güzellik yapıp gölgelendirse ya da kışın bir bulut rahmet yağdırmadan geçse dostluk kurulur ve minnet duyulur onlara.

Günlük programın sonuna gelinip eski ve yeni yol bağlandı mı şairin dediği gibi vuslat zamanıdır.

"dantel dantel işliyoruz sevgiyi motifleri yüreklerden yarattık ipliğini didişerek döşedik iki ruhu bir bedene sığdırdık çok yol aldık özveriyle bezedik emek açtık yüreklerde bir olmayı ruhumuza kazıdık özlem çöktü doldu süre şimdi vuslat zamanı..."

Ve bitmiştir eski yolun yeni yola hasreti. Kavuşmuştur sevgililer, belki bir menfezde, belki bir dağın bilinmezinde, belki yorgun bir işçinin yürek atışında.

Dönüş başlar şantiyeye. Varsa şantiyede evden bir hafta önce getirilen salçalaşmış domates ve yanında iki dilim peynir, yeter de artar bir sonraki günün enerjisini depolamaya.

Vakit tamam. Artık yatma zamanıdır. Burada gece kısadır ama gün, her yerden evvel başlar yaşanmaya...

Karkamış/Antep-Aralık/2011



Az mı sabah kahvaltısında sütlerini içtik? Demliğe şekeri katılmış vaziyette getirilen çayı o yorgunlukta az mı içtik?

2011



Buraya kadar olan yazı kaleme alındığında Arap baharı denilen, Ortadoğu halkları için ise zehri kışı yaşatan süreç Suriye'ye yeni bulaşmıştı.

Suriye'de "Esad" daha isim evrimini tamamlamamış, "Esed" olmamış, halen "kardeşimiz Esad" ünvanı ile yaşamını devam ettiriyordu. ÖSO adı altında rejime karşı bir mücadele vardı. Suriye'de Esad rejiminin yıkılması ve yerine emperyalist güçlere daha çok hizmet edecek bir yapılanmanın şekillendirilmesi çabaları vardı.

Ancak bizim yol yenilemesi çalışması yaptığımız 2011 yılında Türkiye-Suriye sınırında savaş emaresi henüz yoktu ve insanlar gündelik yaşamlarını devam ettiriyordu.

Türkiye-Suriye sınırını bilen bilir. Öncesinde Skeys-Picot ile ilk paylaşımı yapılan, Ankara Antlaşması ile şekli verilen ve Lozan'da sıkıntılar olmasına rağmen büyük oranda anlaşmaya varılan sınırın, Fırat'ın kenarında tarihi bir yer olan Gaziantep'in Karkamış ilçesinden sonrası için herhangi bir anlaşamamazlık yoktur. Karkamış'tan geçen Fırat nehrinden hemen sonra, Nusaybin'e kadar olan sınırı demiryolu belirler.

Demiryolunun ilk yapıldığı dönemlerde, Ortadoğu'ya Ulusçuluk akımı henüz tam anlamı ile bulaşmamış olduğundan, Osmanlı'nın ümmetçilik anlayışı üzerinden bir projelendirme ile demiryolu güzergahı belirlenmiştir. Hal böyle olunca demiryolu bazen bir köyün ya da bir şehrin ortasından geçivermiş. Muhtemelen demiryolu evinin önünden geçen sakinler dönemin en muhteşem vasıtasının evinin önünden geçmesine pek sevinmiştir.

Sınırın demiryolu olarak belirlenmesinden sonra yerel halklar o andan itibaren büyük insanlık dramları ile karşı karşıya

kalmış. Hasbelkader demiryolu köyünüzün içinden geçmiş; anneniz, babanız, kardeşiniz veya herhangi bir akrabanızın evi demiryolunun diğer tarafında kaldı ise anlaşılmadan sonra bir anda başka bir ülkenin vatandaşı oluveriyor. Sınırlar ülkeleri birbirinden ayırabiliyor ama insanları birbirinden ayıramıyor. Yaşam eskisi gibi devam ediyor.

1950'li yılların sonunda karşı komşudaki diğer ülkenin vatandaşı ile olan ilişkiler sınırın her iki ülkesini rahatsız edecek ki; kaçakçılık bahanesi ile demiryolunun Kuzeyi, Türkiye tarafında, köylülerin tarlaları ellerinden alınarak arazinin durumuna göre 100-500 metre arasında mayınlı arazi oluşturuluyor.

Bizler çalışmalar esnada demiryolu kenarında çok mayın ile karşılaştık. Mayınlı araziden sonra da dikenli tel çekiliyor ve yüksek yerlerde konuşlanacak şekilde nöbet yerleri yapılıyor.

Karşı ülkenin vatandaşlarının birbiri ile olan ilişkileri böylece kesilmeye çalışılıyor. Trajedi derinleşiyor. (1990'lı yıllarda TRT-1'de yayınlanan Sınırdaki bayramlaşma görüntüleri hafızamdaki canlılığını koruyor.)

Suriye tarafında ise herhangi bir tedbir alınmadığından, yol yenilemesi için Karkamış'tan

hareket edip Fırat Köprüsü'nü geçtiğiniz anda Türkiye tarafına geçmeniz mümkün değil.

Ancak Suriye tarafında kalan ve Suriye vatandaşı olanlar demiryoluna kadar arazilerini ekip biçiyorlar.

Hal böyle olunca çalışmalar esnasında Suriye vatandaşları ile diyalog kurmamız kaçınılmaz oluyor.

Yol yenilemesinde günlük ortalama 150 kişi çalışıyordu. Çalışan ekipte de Türkiye'nin hemen hemen her bölgesinden Siirt'ten, Batman'dan, Mardin'den, Urfa'dan, Antep'ten, Hatay'dan, Osmaniye'den, Adana'dan, Kayseri'den, Sivas'tan, Mersin'den gelen insan vardı.

Dolayısı ile ekipte anadili Kürtçe, Türkçe, Arapça olan hatta İngilizce ile haşır neşir olan çalışan vardı.

Bu nedenle çalıştığımız bölge ister Kürt, ister Arap, ister Türkmen olsun diyalog kurmakta hiç sıkıntı yaşamıyorduk.

İtiraf ediyorum; tarlalarından faydalanır, ekili arazinin durumuna göre salatalık, karpuz ve kavunlarını bazen izin alarak bazen de izin alacak durum yoksa izinsiz yerdik.

Karşı ülkenin vatandaşları da ne tarihi tesadüftür ki bize çok benziyordu.

Arap, Kürt, Türkmen fark etmez bize misafir gibi davranır, varını bizimle paylaşmaktan geri durmazdı. Az mı sabah kahvaltısında sütlerini içtik. Demliğe şekeri katılmış vaziyette getirilen çayı o yorgunlukta az mı içtik. (Karşı ülkenin vatandaşlarının damak tadı aynı olacak ki demliğe şekeri atar öyle getirirlerdi.)

Şimdi o topraklarda insanlık değerlerinin ayaklar altına alındığı bir süreç yaşanmakta. İslam ve insan düşmanı bir örgüt insanların başını kesmekte, kendilerine biat etmeyen Kürt, Türk, Arap, Asuri, Süryani, Ezidi bil cümle o coğrafyada yaşayan bilumum halkları bir kıyımdan geçirmekte. Küçük çocukların kafasını kesmekte, kadınları bir meta olarak görüp tecavüz etmekte ve köle pazarlarında satmakta.

Tarihte eşi görülmemiş bu barbar vahşet örgütünün orada yaşayanlara ne yaptığını biliyoruz. Bilgisayarlarımızın ekranına her gün bu vahşet görüntüleri bir propaganda aracı olarak düşüyor.

Ya bizimle ekmeğini paylaşan Kürt'e, sabah kahvaltımıza süt

getiren Türkmen'e, bahçesinden karpuz yediğimiz Arap'a ne oldu? Bekâr makinist arkadaşımızın ciddi ciddi evlenmeyi düşündüğü kıza da vahşice tecavüz edip öldürdüler mi?

Yoldan çıkan demir travers ve rayları alıp götürdüğü için Suriye'nin içlerine kadar Tren Teşkil Memuru'nca kovalanan gence ne oldu?

Keskin nişancı bir barbarca hedef alınıp vuruldu mu acaba?

Ya o kara gözlü koca yürekli çocuklara ne oldu. Yoksa izlediğimiz görüntülerde kafaları kesilmiş bir şekilde olan çocuklar mıydı onlar? Hep çocuk mu kaldılar?

Dünyadaki tüm inanç ve ideolojiler yaşamak için yayılmacı bir politika izlerler.

Beğeniriz beğenmeyiz, ütöpik olacak ama tüm inanç ve ideolojiler yayılmaya çalışsın ama yayılma araçlar insani olsun bari.

Ez cümle genelde Ortadoğu ve özelde Suriye'de bir insanlık dramı yaşanmakta. Ve bizler halen etnik kimliğimiz, siyasi düşüncemiz, dini inancımıza göre olayları yorumlamaktayız.

Ama o coğrafyada insan(lıklığımız) ölmeye devam ediyor...



Karkamış'tan geçen Fırat nehrinden hemen sonra, Nusaybin'e kadar olan sınırı demiryolu belirler...



İdari Mahkeme'den yol sürveyanını sevindirecek ve emsal teşkil edebilecek karar çıktı

Vekalet ücret ve tazminat farkı

İdari mahkeme, yol bakım onarım şefliğine vekalet eden yol sürveyanının vekalet ettiği döneme ilişkin ücret ve tazminat farklarının ödenmesi istemini yerinde buldu.

TCDD 7. Bölge Müdürlüğü 75 Yol Bakım Onarım Müdürlüğü'nde yol sürveyanı olarak görev yapan Sezgin Sevinç'in başvurusunu değerlendiren Balıkesir İdare Mahkemesi, asile ödenen ücret farklan-

nın, idari başvuruda bulunduğu tarihten itibaren işletilecek yasal faiziyle birlikte davalı idarece davacıya ödenmesine hükmetti.

YOLDER Yönetim Kurulu Başkanı Özden Polat, benzer sorunu yaşayan üyelerini dernekle iletişime geçmelerini isteyerek şu bilgiyi verdi: "Asaleten atama şartlarını taşıyan arkadaşlarımız önce idari başvurularını yapacaklar.İdareden

alınan cevabı ve dilekçelerini bize gönderdikleri takdirde Hukuki işlemlerini başlatırız. Asaleten atama şartlarını taşımayan arkadaşlarımız ise öncelikle bu görevi yapmak istemediklerine dair idari başvurularını yapsınlar.Buna rağmen görevlendirme devam ederse onlar için de aynı yolu izleyebiliriz. Bizimle mutlaka iletişime geçmeni-zi öneririm."



Pamukkale Ekspresi'nde beraat kararına onama



2012-10-16Kütahya'daPamukkale Ekspresi'nin raydan çıkarak devrilmesi sonucu 9 kişinin ölümü, 21 kişinin yaralanmasıyla sonuçlanan olayla ilgili açılan davada Kütahya 1. Ağır Ceza Mahkemesi'nin beraat kararı Yargıtay tarafından onandı. Yargıtay 12. Ceza Dairesi, yüklenen fiil açısından, sanıkların kusurlarının bulunmadığına ilişkin mahkeme kararına itirazı reddederken beraate ilişkin hükümlerin onanmasına oybirliğiyle karar verdi.

Olay, 27 Ocak 2008 günü saat 02:02 sıralarında Kütahya Çöğürler - Değirmenözü arasında mey-

dana gelmişti. Makinist Bülent Özgül ve ikinci makinist Erдің Kirit yönetimindeki Eskişehir - Afyon seferini yapan 71322 sefer sayılı Pamukkale Ekspresi rayların kırılması sonucu devrilmiş, olayda 9 vatandaşımız hayatını kaybetmiş, 21 vatandaşımız da yaralanmıştı.

Olayla ilgili olarak Kütahya Cumhuriyet Savcılığı'nca yürütülen soruşturma sonucunda Kütahya 1. Ağır Ceza Mahkemesi dava açılmıştı. Yargılama sürecinde mahkemeye sunulan birden fazla bilirkişi raporlarının, kazanın sorumlularına ilişkin birbirleriyle

çeliştiği görülmüştü.

Çelişkili bilirkişi raporları üzerine mahkeme bu çelişkilerin giderilmesi ve olayın açıklığa kavuşturulması açısından yeniden rapor alınması yoluna gitmişti. Tüm bilirkişi raporları, raylardan birinin içerisinde oluşan ve bu tür malzemelerde oluşabilecek ve gözle görülemeyecek bir bulon deliğin kazaya yol açtığına işaret etmişti.

Birbiriyle çelişen raporların bazılarında bu çatlağın izlenmediği, kaza riskinin değerlendirilmediği belirtilerek sanıkların kusurlu olduğu dile getirilmişti.

Sonuçta,mesleklerindekademeli iki profesör ve bir yardımcı doçentin verdiği rapor elde edilmişti. Birbirleriyle çelişen raporları tartışılıp çelişkilerin giderilmesi aşamasında elde edilen ve üstün tutulması gereken son raporda, bu çatlağın sanıklar tarafından görülmesinin mümkün olmadığı belirtilmişti. Üç akademisyenin hazırladığı raporda, "Kaza nedeni ile hiç kimseye kusur atfedilemeyeceği, kazanın oluş şekli ve özellikleri değerlendirildiğinde kast ve taksirin, kusur ve sorumluluğunun olmadığı, kazanın rastlantısal ve önceden sebebinin belirlenmesinin mümkün olmadığı, kazanın öngörülmesinin önlenmesi mümkün olmayan bir nedenden kaynaklandığı" dile getirilmişti.

Cumhuriyet Savcılığı'nın mütalaasında, bilirkişinin saptamalarına yer verilerek, üstün tutulması gereken bu rapor esas alınarak tüm sanıkların kusur yokluğu nedeni ile ayrı ayrı beraatlerine karar verilmesi gerektiği belirtilmişti. Ayrıca emanete kayıtlı demiryolu parçalarının Demiryolu idaresine, sanıkların ödediği teminatların da sanıklara iadesine karar verilmesi yolunda görüş bildirilmişti. Mahkeme de savcılığın

görüşü doğrultusunda, tüm sanıkların ayrı ayrı beraatine karar vermişti.

Kütahya 1. Ağır Ceza Mahkemesi'nde görülen davada savunmayı Bileşik Taşımacılık Çalışanları Sendikası'nın hukucusu Avukat Salih Ekizler üstlenmişti. Müdahil olma talebi mahkemece ret edilmesine karşın, Demiryolu Yapım ve İşletim Personeli Dayanışma ve Yardımlaşma Derneği'nin (YOLDER) Hukuk Danışmanı Avukat Hakan Vatan- daş ile YOLDER Genel Başkanı Özden Polat da yargılama sürecini yakından izlemişti.

Kütahya 1. Ağır Ceza Mahkemesi'nin beraat kararı, sanıkların cezalandırılması iste miyle katılanlarca temyize götürülmüştü. Davanın görüşüldüğü Yargıtay 12. Ceza Dairesi, yüklenen fiil açısından, sanıkların kusurlarının bulunmadığına ilişkin mahkeme kararına itirazı reddederken, beraate ilişkin hükümlerin onanmasına oybirliğiyle karar verdi. YOLDER üyeleri Hasan Uğur, Tarık Yalçın ve Mustafa Kurnaz'ın da bulunduğu dokuz TCDD çalışanının beraatine ilişkin karar onanmış ve kesinleşmiş oldu.

Önce sicil notunu düşürdüler, sonra teşekkür belgesi verdiler



İdare Mahkemesi Şube Şefi'ni haklı buldu

İdare Mahkemesi, sözleşmeli statüde görev yapan personelin 2011 yılı sicil ve başarı puanının düşürülmesine dair işlemi hukuka aykırı bularak iptal etti.

Uşak 35 Yol Bakım Onarım Müdürlüğü'nde görevli Yol Şube Şefi Ekrem Akgün'ün başvurusunu değerlendiren Manisa 1. İdare Mahkemesi, Akgün'ün 2011 yılı sicil ve başarı değeren-

dirmesi raporunun 81 puanla (B) olarak düzenlenmesinin somut bilgi ve belgelere dayanmadığını saptadı.

Davacının 2011 yılı içerisinde herhangi bir soruşturma geçirmediğini, disiplin cezası almadığını, aynı yıl teşekkür belgesi ile ödüllendirildiğine dikkat çeken İdari Mahkeme, "...sicil ve başarı değerlendirme raporunun

önceki yıllar nazara alındığında 81 puanla (B) düzeyine düşürülmek suretiyle düzenlenmesinde 'sicillerin objektifliği' ilkesine riayet edilmediği, işlemde hukuka uyarlık bulunmadığı sonuç ve kanaatine varılmıştır" diyerek dava konusu işlemin iptaline karar verdi.

Yargı kararlarının uygulanmamasında hem idarenin hem de uygulamayan personelin sorumluluğu bulunuyor

İdari yargı kararlarının uygulanması - 2



Av. Mehmet EKTAŞ

8. sayıdan devam

Diğer yandan yargı kararlarının uygulanmaması nedeniyle, uygulamayan kişilerin sorumluluklarına başvuruların azlığı ve cezaların etkisizliği de bu uygulamayı sürekli hale getirmektedir.

Bu hastalıktan ne yazık ki TCDD'de kendine düşen payı fazlasıyla almaktadır. Vekalet ücretleri, turne tazminatları, yıllık izin ücretleri, nakil ve atamalar, görevde yükselme eğitimleri gibi özellikle korunan hukuki yarar açısından birbirine ödeş bir çok mahkeme kararı olmasına rağmen, önlem alınmayarak aynı durumdaki personelin tek tek mahkeme kapılarına zorlanması TCDD'de yaygın bir uygulamadır. Bu uygulamalar sonucu bir yandan personel haklarından mahrum kalmakta, kuruma aidiyeti zayıflamakta, motivasyonu düşmekte, diğer yandan da Kurum yüklenmek zorunda kaldığı mahkeme masrafları nedeniyle zarara uğramaktadır.

Mahkeme Kararlarının Uygulanmamasından Doğan Hukuki Ve Cezai Sorumluluklar

Yargı kararlarının uygulanmamasında hem idarenin hem de uygulamayan personelin sorumluluğu bulunmaktadır.

İdarenin Sorumluluğu

İdarenin, yargı kararına uyma zorunluluğu Anayasa'nın 138. maddesinin son fıkrasında "Yasama ve yürütme organları ile idare mahkeme kararlarına uymak zorundadır" denilerek emredici bir düzenleme ile belirtilmiştir. 2577 sayılı İYUK'un 28. maddesinin 3. bendindeki "Danıştay, Bölge İdare Mahkemeleri, İdare ve Vergi Mahkemeleri kararlarına göre işlem tesis edilmeyen ve eylemde bulunulmayan hallerde idare aleyhine Danıştay ve ilgili İdare Mahkemesinde maddi ve manevi tazminat davası açılır" ifadesi ile yargı kararlarının uygulanmaması durumunda idarenin sorumluluğuna gidileceği düzenlenmiştir.

Kamu Görevlisinin Sorumluluğu

İdare işlem ve eylemlerini kamu görevlileri eliyle yapar. Bir hukuk kurumu olan idarenin yargı kararlarını ve dolayısıyla hukuku çiğnemesi düşünülemez. Yargı kararını uygulamamak idarenin kararı uygulayabilecek konumdaki kamu görevlilerinin tutumuna bağlıdır.

Kamu Görevlisinin Hukuki Sorumluluğu

İYUK 28/4. maddesi "Mahkeme kararlarının (otuz) gün içinde kamu görevlilerince kasten yerine getirilmemesi halinde ilgili, idare aleyhine dava açabileceği gibi, kararı yerine getirmeyen kamu görevlisi aleyhine de tazminat davası açılabilir" demektedir.

Kamu görevlisinin kişisel kusuru nedeniyle hukuki sorumluluğuna gidileceği, bu durumda ise Borçlar Yasası'nın uygulanacağı açıktır.

Borçlar Yasası'nın da tazminat şeklinde göre- 41 - 49. maddeleri uygulanacaktır. Borçlar Yasası 41.madde uyarınca sorum-

luluk için hukuka aykırı fiil, zarar, kusur ve zararla kusur arasında illiyet bağı aranmaktadır. Kusurla zarar arasındaki illiyet bağının tespitinde en önemli unsur; yargı kararını uygulamakla görevli ve yetkili kişinin davalı olabilmesidir. Yargı kararını uygulamama durumunda kusur ile zarar arasında illiyet bağının varlığı kabul edilir. Kamu görevlisinin kastı ile kusuru aynı paralelde girmektedir. Hal böyle olunca kusur ve kast varlığı açıklık kazanmışken açılan davanın haklı olabilmesi için kişisel kusurun varlığı ile birlikte zararın oluşması da aranmaktadır.

• Davanın Doğrudan Kamu Görevlisi Aleyhine Açılabilmesi Sorunu

Anayasa 129/5'te "Memurlar ve diğer kamu görevlilerinin yetkilerini kullanırken işledikleri kusurdan doğan tazminat davaları kendilerine rücu edilmek kaydıyla yasada gösterilen usul ve şartlara uygun olarak ancak idare aleyhine açılabilir" demekle ve bu hüküm yansımasını 657 Sayılı Yasanın 13. maddesinde; "Kişiler kamu hukukuna tabi görevlerle ilgili olarak uğradıkları zararlardan dolayı bu görevleri yerine getiren personel aleyhine değil ilgili kurum aleyhine dava açarlar" şeklinde göstermektedir. Soruna esas teşkil eden İYUK hükmü ise; kamu görevlisinin sorumluluğuna gidilebileceğini ifade eden İYUK 28/4. maddesinde "Mahkeme kararının otuz (30) gün içinde kamu görevlilerince kasten yerine getirilmemesi halinde ilgili idare aleyhine dava açabileceği gibi kararı yerine getirmeyen kamu görevlisi aleyhine de tazminat davası açılabilir" şeklinde düzenlenmiştir.

Soruna esas teşkil ediyor denmesinin sebebi yasa hükümlerinin çelişiyor olarak görünmesinden dolayıdır. Buradaki sorunun çözümü için öncelikle kamu görevlisinin durumunun "kişisel kusur" teşkil edip etmediğinin açıklığı kavuşturulması ile olacaktır. Zarara sebep olan kusurlu davranışın, kamu görevlisinin görevi gereğince ve görevi sırasında yapılması durumunda hizmet kusur olarak tanımlayabiliriz. Yani diğer bir deyişle görevi dolayısı ile yapmak zorunda olduğu davranışlardır.

Kişisel kusurun varlığı için sadece yargı kararını uygulamamanın yeterli olduğuna daha önce değinmiştik. Kişisel kusurun varlığı halinde ise doğrudan kamu görevlisi aleyhine dava açılabilmesi olanaklı olacaktır. Ancak açılan bu davanın, idareye karşı ayrı bir tazminat davası açılmasını engellememesi gerekir. (Bkz. Yargıtay 4. Hukuk Dairesi 04.04.1979 tarih 1979/399E. ve 1979/4578K. sayılı kararı) Anılan bu sebeplerden dolayı kamu görevlisi aleyhine doğrudan tazminat davası açılabilmesi emredici kurallara aykırılık teşkil etmemektedir.

• Cezai Sorumluluk

Yargı kararını uygulamayan kamu görevlisinin hukuki sorumluluğunun yanında cezai sorumluluğu da söz konusudur. Zira, YCGK. 1978/303 sayılı kararında, yürütme organı ve idarenin mahkeme kararlarına uymak zorunda bulunmasına ilişkin Anayasa buyruğunu anılan organlara taktir hakkı tanımadan buyurmasını bir görev olarak yüklediğini bu görevin yerine getirilmemesinde ihmal gösterilmesi derece derece görevi savsaklamak ve görevi kötüye kullanmak suçlarını oluşturacağı hükme bağlamıştır. Aynı şekilde yargı kararını uygulamayan kamu görevlisinin bu eyleminin görevi kötüye kullanma suçu oluşturduğunu Danıştay 2. Dairesi 1965/2884E ve 1966/1203K sayılı kararında kabul etmiştir.

Konuyla ilgili olarak Yargıtay Ceza Genel Kurulu'nun 2003/4-63E. ve 2003/37K. sayılı kararında; yargı kararlarını hiçe sayan bir tutum ile uygulanmaz hale getirecek şekilde suç teşkil eden bir

emri yerine getiren kamu görevlisinin bu keyfi hareketi ile, ilgili kişinin haklarını ihlal ederek onun zarara uğramasına sebep olduğunu kabul etmiş ve bu eylemi dolayısıyla Türk Ceza Kanunu'nun (765 sayılı) 228. maddesi uyarınca cezalandırılmasının uygun olacağına karar vermiştir.

"Yargı kararlarının hukuksal sonuçlarının etkisiz bırakılmasının amaçlandığı dosyada bulunan bilgi ve belgelerin anlaşıldığından? Görev onayında imzası bulunan .ün eylemine uyan TCK'nın 228. maddesi uyarınca lüzumu muhakemesine, yargılama'nın Asliye Ceza Mahkemesinde yapılmasına"? [Danıştay 2. Dairesi 12.11.2002 tarih 2002/790E. ve 2002/3784K.(29)]

Yargı kararını uygulamama eylemine uyan suç, yeni Türk Ceza Yasası'nın 257. maddesinde düzenlenmiştir. 257. maddede özel kast aranmaktadır (30). Yargı kararının uygulanmaması, görevin gereklerine aykırı hareket etmek sayılmakla birlikte, bu suçun oluşabilmesi için kişisel mağduriyet, kamu zararı yahut çıkar sağlama unsurları aranmaktadır. Yargıtay tarafından dikkate alınan husus, mağduriyetin oluşup oluşmamasıdır. Yargı kararını uygulamama sebebiyle TCK 257 anlamında suçun varlığı sabit olduğu halde, ilgilinin zararının oluşmadığını düşünülmesiyle kamu görevlisinin sorumluluğuna gitmemek ne hukuk devletine ne bağımsız yargıya ne de kendi kararının arkasında olması gereken yargıya yakışacak bir hareket olmayacaktır. Kanımızca, mağduriyetin veya zararın oluşmayacağı hallerde rastlanılma ihtimali çok azda olsa, rastlanıldığı durumlarda, yargı kararına uymayarak, hukuka ve adalet inancına olan güvenin zedelenmesinin kamu zararı olarak nitelendirilmesi gerekmektedir. Böylelikle bu suç cezasız kalmamış olacaktır.

• Eziyet-İşkence Suçu

Diğer bir görüşe göre; İdari Yargı Kararlarını Hiç Uygulamamak, Muvaazalı Uygulamak Ya da İdari Yargı Kararlarını Etkisizleştirmek Görevi Kötüye Kullanmak Suçunu Değil, "Eziyet-İşkence" Suçunu Oluşturur.

Bölüm başlığı abartılı gibi görünse de; İdari Yargı Kararlarını uygulamamak kapsamına giren eylem/eylemsizliklerin tamamı yönünden değil ama "uygulamama" halinin kimi "türleri" bakımından; "eziyet" suçunu bağımsız bir suç olarak ilk kez düzenleme altına alan 5237 sayılı Türk Ceza Kanunu'nun ilgili maddeleri, Ulusal ve uluslararası metinlerle birlikte irdelendikten sonra, "abartılı" değerlendirilmesinden vazgeçmek mümkün hale gelebilecektir.

İdari Yargı Kararlarının uygulanmasına ilişkin eylemler 5237 s. TCK'nun 2576. maddesiyle yaptırım altına alındığı söylenile de, benzeri yöndeki her eylem yönünden, bu görüşe katılmak mümkün değildir. 5237 sayılı TCK'da "eziyet" kavram ve suçu ayrı bir bölüm ve maddeler üzerinden düzenleme altına alınmış olmakla, İdari Yargı Kararlarının uygulanmamasına ilişkin kimi eylemlerin "eziyet" suçu bağlamında değerlendirilmesi olanaklı hale gelmiştir.

Anayasanın 17. maddesinin 1 ve 3. fıkralarının yanında 5237 sayılı TCK'nun 96. maddesinin 1. fıkrasının, İdari Yargı Kararlarının uygulanmaması eylemlerine özgü olarak okunması halinde, gerçekten de İdari Yargı Kararlarının uygulanmaması uğruna tesis edilen işlem ve eylemlerin ya da bu kararlar karşısındaki eylemsizliğin; maddi ve manevi varlığını geliştirme hakkına sahip ve lehine İdari Yargı Kararı verilmiş olanların eziyet çekmesine yol açan davranış ve muameleler olduğunun kabulü zorunludur.

Eziyet suçunun Ulusal ve uluslararası

metinlerde yer verilen tanımı, hangi eylemlerin eziyet suçunu oluşturacağı hususunda varılan görüş birliği ve İdari Yargı Kararlarının mahiyeti dikkate alındığında, artık bir abartıdan söz edilemeyecektir. Öyle ki, sözü edilen eylemler yurtaşların devredilmesi mümkün olmayan temel hak ve özgürlüklerine ilişkin eylemlerdir: "... Anayasa'nın 36. maddesiyle güvence altına alınan dava yoluyla hak arama özgürlüğü, kendisi bir temel hak niteliği taşımasının ötesinde diğer temel hak ve özgürlüklerden gereken şekilde yararlanılmasını ve bunların korunmasını sağlayan en etkili güvencelerden birisini oluşturmaktadır. Kişinin, kendisini savunabilmesinin ya da maruz kaldığı haksız bir uygulama veya işleme karşı haklılığını ileri sürüp kanıtlayabilmesinin en etkili ve güvenceli yolu yargı mercileri önünde hakkını arayabilmesidir./Avrupa İnsan Hakları Sözleşmesi'nin adil yargılanma hakkının düzenlediği 6. maddesine ilişkin Avrupa İnsan Hakları Mahkemesi kararlarında da, dava yoksa, adil, aleni ve gecikmesiz bir yargılama ve işleme karşı haklılığını (Golder/İngiltere, 21.2.1975, s.12); Mahkeme önünde hak arama yolunun fiilen yahut hukukun geçici de olsa kapatılmasının veya kullanımı imkansız kulan koşullara bağlayarak sınırlandırılmasının adil yargılanma hakkının ihlali anlamına geçeceği (Airey/İrlanda, 09.10.1979, s.12 ve Pudas/Sweden, 27.10.1987, para. 40-41) belirtilmiştir. (...)" (DİDDGK., 12.10.2009 Tarih, E:2007/736, K:2009/1793)

• İdari Sorumluluk

Kamu görevlilerinin mahkeme kararını yerine getirmemelerinden dolayı idari sorumluluğuna gidilmesini düzenleyen yasal bir düzenleme mevcut değildir.

Mevcut bir düzenlemenin olmaması, hukuki ve cezai olarak sorumlu olan kamu görevlisinin idari yönden de sorumlu tutulabilmesini hakkaniyet gereği mümkün kılacaktır. Bu konuda düzenleme olmamasına karşın idare tarafından uygulanan yaptırımlara izin verilmesi gerekir; nitekim bu yönde Danıştay Dava Daireleri Kurulu'nun 15.02.1980 tarih 1979/44E. ve 1980/146K. sayılı kararlarıyla aynı kanıda olduğu gösterilmiştir. Danıştay Dava Daireleri Kurulu'nun anılan kararında, ilgili daha önce uygulamak zorunda olduğu yargı kararını uygulamamış, bu yüzden bağlı bulunduğu idare tarafından görevden alınmış ve görevden alınma gerekçesi olarak yargı kararını uygulamaması gösterilmiştir.

İlgili, görevden alınma işleminin iptali için yargı mercilerine başvurmuş ancak idarenin kararında hukuka aykırılık görülmediği için reddedilmiştir. Görüldüğü üzere yargı kararını uygulamayan ilgili yargı kararına muhtaç duruma gelmiştir. Ancak yargı kararını tanımayan ve gereğini yerine getirmeyen, bu kez idareye karşı kendisi davacı duruma düşen kamu görevlisine, hukuki koruma ve himaye tanınmaması hukuk devleti ilkesinin bir gereğidir.

• Rücu İlişkisi Nedeniyle Sorumluluk

Konuyla ilişkin Anayasa'nın 129/5. maddesinin açık hükmü bulunmaktadır. Kanımızca burada idareye taktir yetkisi tanımak yanlış olur, kamu görevlisinin kusurlu eyleminden dolayı idare eğer zararı tazmin etmişse bunu ancak kamu görevlisine rücu etmek kaydıyla yapmış olmalıdır. 657 sayılı kanunun 13. maddesindeki rücu hakkı saklıdır ifadesi ile; bu madde-nin Anayasa'nın 129. maddesinden önce yürürlüğe girmiş olması nedeniyle ve her halde Anayasa maddesinin üst norm olarak değerlendirilmesi gereği, "rücu" nun bir hak değil zorunluluk olduğunu kabul etmek gerekir.

Nitekim konuyla ilgili Danıştay 5. Dairesinin 09.03.1998 tarih 1997/3179E.

ve 1998/626K. sayılı kararında, Anayasa 129/5. maddesinde kendilerine rücu edilmek kaydıyla ibaresi, kamu görevlilerinin yetkilerini kullanırken işledikleri kusurlar nedeniyle idare aleyhine açılan davalarda tazminata hükmedilmesi halinde, idarenin ödemek zorunda kaldığı tazminatı yasal yollara başvurarak ilgili kamu görevlilerinden tahsil etme zorunluluğunu ifade ettiğine ve Anayasal zorunluluk nedeniyle bu gibi hallerde davacıların dava dilekçelerinde ayrıca ve mutlaka rücu talebinde bulunmaları gerekmediğine karar vermiştir. Görüldüğü üzere kamu görevlisi aleyhine dava açılmadığı hallerde rücu ilişkisi ile sorumlu tutulmaktadır. Zira İYUK 28. maddesinden de anlaşılacağı üzere idare ve kamu görevlisinin sorumluluğu müsterek ve müteselsil bir sorumluluktur. Diğer bir husus ise; kamu görevlisine rücu zorunluluğudur. Bu zorunluluk kamu görevlisinin görevini kusurlu olarak yürütmesi halinde vardır. Yargı kararını uygulamamak kusur için yeterli bir sebeptir. Yargı kararında sorumlu kamu görevlisi tespit edilmedi ve idare rücuyla zorlanmamıştır. Nitekim son yıllarda Danıştay içtihatlarında, sorumlu kamu görevlisini tespit ederek kararın bir örneğini Maliye Bakanlığı'na tebliğ ettiği görülmektedir. Tazminata konu olan uygulanmayan yargı kararı, tazminata hükmedilmesinden sonra uygulansa ve tazminatı ödeyen ilgili idare sorumlu kamu görevlisine rücu etmez ise bu, Ceza Yasası anlamında sorumluluk doğuracak ve sorumlu kamu görevlisine rücu etmeyen ilgili (bu konuyla görevli amir) bu durumdan dolayı idarenin uğramış olduğu zararı tazmin etmek durumunda kalacaktır.

• SONUÇ

Kamu personelinin verimliliğini etkileyen en önemli etkenlerin başında "iş memnuniyeti" ve "kurumsal aidiyet" gelmektedir. Ancak, her iki etmenin önündeki bariyerlerden biri de, çalışanların iş yerlerinde karşılaştığı hukuka aykırı işlemler ve İdarenin bu hukuka aykırılıkları ortadan kaldırma noktasında ortaya koyduğu gayretin derece ve samimiyetidir.

TCDD personelinin verimliliğinin ve iş kalitesinin geliştirilebilmesi de, hukuka aykırılığı anlaşılan işlemlerin **tekrarının hemen önlenerek aynı konuda daha fazla kişinin mağduriyetinin önlenmesi** konusunda alınacak önlemlerin bir **Öz Kurumsal Kültür** olarak sürekli uygulanmasıyla ilişkilidir.

TCDD'nin kamuoyuna deklare ettiği teknik ve yapısal 2023 hedefleri yamnda, çalışanların sorunlarına odaklanmış ve özellikle idari yargı kararlarının her üç seviyede de uygulanmasını sağlayacak politika ve stratejileri tanımlayan hedefleri de görmek dileğiyle...

YARARLANILAN KAYNAKLAR

- Altay, Evren (2004), İdari Yargı Kararlarının Uygulanmamasından Doğan Uyuşmazlıklar, Ankara.
- Akılloğlu, Tekin, (2004), "İnsan Hakları ve Yönetim Hukuku", www.anayasa.gen.tr
- Akıncı, Müslüm, (2008), İdari Yargıda Adil Yargılanma Hakkı, Ankara, Turhan Kitapevi.
- Candan, Turgut (1991), İdari Yargı Kararlarının Uygulanması, Maliye Postası.
- Giritli İsmet, Bilgen Pertev ve Akgüner Tayfun,(2001), İdare Hukuku, Der Yayınları, İstanbul.
- Özbudun, Ergun (2004): Türk Anayasa Hukuku, Ankara, 1993, s.295; ÇAĞLAYAN, Ramazan: İdari Yargı Kararlarının Sonuçları ve Uygulanması, Ankara.
- Özdeş, Orhan (1979), İdari Yargıda Yürütmenin Durdurulması ve Niteliği, DD.32-33.
- Tan, Turgut (2011), İdare Hukuku, Ankara, Turhan Kitapevi.
- Yaltı, Billur (2006), Vergi Yükümlüsünün Hakları, İstanbul, Beta Yayıncılık.

Yolderiz Sayı 8'den devam

Yolcu Taşımacılığı

Demiryolu taşımacılığında, getiri- si en yüksek taşımacılık biçimi yük taşımacılığıdır. Özelleştirme sürecine dikkat edilirse, şirketlerin, en çok yük taşımacılığını tercih etmelerinin sebebi budur. Bu sebeple, yolcu taşımacılığı bazı yerlerde halen kamu hizmeti olarak devam etmekte. Özelleşen veya devlet şirketi şeklinde yapılan yolcu taşımacılığında, ciddi oranda devlet sübvansiyonu ile, kabul edilebilir bile fiyatları sağlanmaya çalışılmaktadır.

İngiltere'de yolcu taşımacılığını özel şirketler yapmaktadır. 2008 yılına gelindiğinde, bu şirketlere yapılan sübvansiyon miktarı AB komisyonluğunun dikkatini çekmiş ve İngiltere'ye, "Bu durumun düzeltilmesi, şirketlerin devlete olan yükünün azaltılması" yönünde uyarıda bulunmuştur. İngiltere hükümeti sübvansiyonları bir miktar azaltma yoluna gitmiş, Bu sefer de, taşıma yapan firmalar, gelirlerini kaybetmemek adına, biletle fiyatlarını kademeli artışa gitmişlerdir. Bu durum, bugün de dahil olmak üzere, demiryollarını kullanan halk arasında ciddi tepkiye yol açmıştır.

Almanya, 2. Dünya savaşının başlarında yürürlüğe girip, 2012'ye kadar süren, şehirler arası otobüs taşımacılığını yasaklayan kanunu iptal ederek, otobüs taşımacılığını serbest bırakmıştır. Nedeni, 2010 yılında, kendileri de dahil tam 13 AB ülkesinin, komisyonluk tarafından uyarılarak ve hatta mahkemeye vermek suretiyle, sübvansiyonların azaltılması ve verimlilik arttırılmasına yönelik yapılan ayarlamalardır. Bu ayarlamalar sonucunda biletle ücretleri kademeli olarak artmış, verimlilik adına, daha fazla ayakta yolcu alınmış ve akabinde karayolu kullanımı da artmıştır.

31 Ocak 2013 yılında çıkarılan 4. demiryolu paketinde, yolcu taşımacılığına yönelik daha sert yaptırımlar ve daha fazla özel şirketin bu taşımacılığa dahil olması için, şirketlere, sadece kurulmaları ve gelişmeleri için belirtilen bir süre destek verilmesi yönünde karar çıkmıştı. Fakat, ilk olarak 1994 İngiltere ile başlayan yolcu taşımacılığının özelleştirme sürecinden günümüze kadar, AB genelinde, aynı hat ve aynı istasyonlar arası, birbirine kıyasıya rekabet ederek, ucuz ve kaliteli taşımacılığın sağlanması durumu, halen de anlaşılacak istenmeyen demiryollarının teknik detaylarından dolayı sağlanamamıştır. Şirketler, belli bir süre aynı hattı kullansalar dahi, daha sonra ayrılıp, farklı istasyonlar arası seferler yapmış, bu da bölgesel şirket tekelciliğini doğurmuştur. Demiryolları özelleştiğinde, "devlet tekelini ortadan kalkacak" deniliyordu. Fakat, şimdi de, bölgesel şirket tekelileri ortaya çıktı.

31 Ocak 2013, 4. demiryolu paketinin çıktığı tarihten, 26 Şubat 2014'de, paket ve demiryolu özelleştirmelerinin revizyonuyla ilgili kararların çıktığı tarihe kadar, yolcu taşımacılığındaki rekabet ve sübvansiyonlar konusunda hiç bir ilerleme kaydedilemediği gibi, AB komisyonluğu, yolcu taşımacılığı konusunda uyardığı ve mahkeme sürecini başlattığı demiryolu şirketlerinden de, sonuç alamadı. Böylece, 26 Şubat 2014'de oy birliği ile, yolcu taşımacılığındaki sübvansiyonlar ve kamu hizmetinin devamlılığı

kararı alındı.

Konuya istatistik olarak bakıldığında; 1990'dan 2008 yılına kadar artan hızlı tren hatlarına göre yolcu taşımacılığındaki hafif düşüş, durumu özetlemekte.

Genel olarak demiryolu yolcu taşımacılığı istatistiklerine bakıldığında, seneler bazında yükselen grafikler çıkıyor. Bunun nedeni, yeni yapılan veya kapasitesi arttırılan şehir içi raylı sistemlerin de istatistiklere dahil edilmesi. Kısaca, raylı sistem olarak akla ne geliyorsa, bunun toplamı, istatistiklere dahil ediliyor.

Sorunlar, sorunlar...

- Avrupa demiryollarının özelleştirme süreci, AB yönetmelik, 91/440 ile 1991'de başlamış, bu yönetmelikte de belirtildiği altyapı ile tren işletmelerinin tamamen ayrılması konusu, pek çok yönetmelik revizyonları, yaptırım paketleri çıkarılmasına rağmen, istenilen şekilde olmamıştır.

Pek çok Avrupa ülkesinde, altyapı bakım/onarım işlerinin daha ucuz olması adına taşeron firmalara verilmiş, bu da, özellikle işçi çalıştırılması ve güvenliği hususunda yeni sorunlar ortaya çıkarmıştır. Bu durumun, AB komisyonluğunun daha önce belirlediği çalışma standartlarına ters düştüğü ve iç tartışmalara sebep olması, altyapı ayrışmalarındaki ısrarda geri adım atılmasının sebeplerinden biridir.

- Altyapının tamamen özelleştirilmesi konusu çıktığından bugüne kadar, başta Alman ve Fransız demiryolları olmak üzere, devlet mülkiyeti olan ve ayrıca stratejik önemi olan, demiryolu hatlarının geçtiği araziler, istasyon/gar binaları, müştemilat binaları ve tüm bunların arazilerinin özele satışına karşı çıkmışlardır. Komisyonluk bu karşı çıkışı sonrasında, karar değiştirerek, sadece altyapı işletmeciliğinin ayrılarak özele devredilmesini istemiştir.



Fakat, yukarıda da bahsedildiği üzere, ne ayrışma tam olarak sağlanmıştır, ne de, demiryolu taşımacılığının en maliyetli kolu olan altyapı işleri, devlet sübvansiyonlarından veya devlet idaresinden tam olarak çıkarılamamıştır. Demiryolu taşımacılığının işletim ve teknik anlayışı iyi anlaşılmadan, "tepeden inme" kurallarla sağlıklı işletme yapılamayacağı konusu, daha önce de demiryolu işletme ve uzmanlarınca tartışılmasına rağmen dikkate alınmamasının sonucudur. Yaşanılan bu tecrübeyle, komisyonluk bu ısrarından geri dönmüştür.

- Özelleştirme reklamları yapılrken, "Özelleşen, demiryolları devlet tekelinden kurtulacak şirketlerin rekabeti ile daha ucuz ve kaliteli taşımacılık



Özelleştirme Dosyası -2

Ömer Tolga Sümerli
omertolgas@gmail.com

BÜYÜTEÇ

Evdeki hesap, çarşıya uyacak mı?

sağlanacak" deniliyordu. Fakat, bu süreçte, güçlü devletlerin, devlet şirketleri, sadece kendi ülkelerinde değil, diğer ülkelerin taşımacılıklarında da stratejik noktaları ele geçirerek, bölgesel şirket tekelleşmeleri ortaya çıkmıştır. Güçlü şirketler stratejik noktalarda taşıma yaparak güçlerine güç katarak, diğer şirketler, strateji kurarak veya büyük şirketlerle ortaklıklarla belirli hatlarda taşımacılıklarını yapmaya başlamışlardır. Farklı şirketlerin, aynı hat ve aynı güzergahta birbirleri ile kıyasıya rekabeti sağlanamamıştır. Bu da, demiryolu işletim ve teknik parametrelerinden kaynaklanmaktadır.

Hız, taşınacak yük/yolcu miktarı, hat üzerinde kullanılacak tren standartları gibi pek çok rekabet konusu, altyapının teknik parametrelerine bağlı olduğundan, kısaca bir demiryolu hattı üzerinde, isteyen istediği treni istediği hız ve uzunlukta çalıştıramayacağından, ayrıca, taşımacılık giderlerinin de yüksek olmasından, ortada rekabet edilecek parametre kalmamaktadır.

devlet etkisinin azaltılması yönünde yönergeler yayınlanmış, fakat artan biletle fiyatları ve düşük konforlu yolculuklarla birlikte, yolcu taşımacılığında sıkıntılar başlamıştır. Bu konuda da komisyonluk geri adım atmıştır.

Yükte hedefler tutmuyor

Yük taşımacılığında da, hat trafiği, hat kullanım ücretleri ve diğer ulaşım modlarıyla ortak taşıma konusunda, belli başlı büyük şirketler başarı sağlarken daha küçük şirketler, organizasyonlarını tam olarak oturtamamışlardır. Bu sebeple, ucuz taşımacılığın yanında daha uzun süreli taşımacılık durumları ortaya çıkmıştır. Yük taşımacılığında, Avrupa genelinde istenilen hedef tutturulamamıştır. Komisyonluk, ekonomik durumları ve çevre faktörünü ön plana çıkarmasına rağmen, karayolu taşımacılığındaki artış engellenememiştir. Özellikle multimodal, taşımacılıkta, demiryolu yönünde yeni seferler ve ayarlamalar yapılmasına ve ülkeler arası ticaretin artmasına karşın, demiryolu bir miktar geride kalmaktadır.

- 2010 yılında komisyonluk, 2014'de uzun mesafelerde, sadece karayolu taşımacılığı yapanlara vergisiz mazot miktarının azaltılması ve paralı otoyollardan geçiş ücretlerinin arttırılması, demiryolu aktarımı ile taşımacılıkta yukarıda belirtilenlerin geçerli olmaması yönünde bir uygulamaya gideceğini duyurmuştur. 2010'da bile bu karara itirazlar çıkmıştır. İtirazların genelinde, "özelleştirme politikalarının iyi olduğunu kanıtlamak adına, karayolu taşımacılığındaki payın demiryoluna kaydırılması için yapılan zorlama politikalar" denilmiştir. Bu da ciddi tartışmalara yol açmıştır.

Hatta, Almanya'nın şehirler arası otobüs taşımacılığını serbest bırakmasıyla, "Çevreci yaklaşımınız bu mu?" denilerek itirazlar bir kat daha artmıştır. Bugüne gelindiğinde, artan ticaret hacmine göre demiryolunun gelişimi karayolundan geridedir. Ayrıca, karayollarına yapılacak bu tip uygulama, zaten kırılğan olan ekonomiyi daha da tehlikeye sokacağından, 2014 yılının ilk çeyreğini geçirmemize rağmen, komisyonluk bu kararıyla ilgili herhangi bir ön duyuru veya çalışma yapmamıştır.

26 Şubat 2014'de alınan kararlarla, özelleştirme koşullarının temeli olarak görülen bazı kurallarda geri adım atılması, bazı dış kaynaklı köşe yazılarında, "Demiryolunun liberalizasyonu bitiyor mu?" gibi başlıklarla değeri-

dirilmiş, liberal politika yanlılarınca "halen umudun olduğu" gibi yorumlar bu yazılara eklenmiştir. Fakat, kendilerinin de bildiği ve çok kısa olarak değerlendikleri kaygıları, yukarıda detaylıca anlatmaya çalıştım.

İhmal edilen yollar yenilenecek

AB'nin özelleştirme sürecindeki hedeflerinden biri de, demiryolu sanayinin geliştirilmesine yönelik çalışmalardı. Taşımacılık ve altyapı şirketleri arttıkça, senelerdir ulaşım politikaları sebebiyle ihmal edilen demiryolu sisteminde yenilenmeler olacak, bu şekilde artan taşıt ve diğer malzeme ihtiyaçları için üretim yapan şirketlerin sayısı ve kapasitesi artacaktır.

Tıpkı, 1950'lerdeki ulaşımın karayoluna yönelmesiyle, dev bir karayolu sanayisinin oluşturulması gibi olacaktı. Bu kısmen sağlandı. Fakat, bu şirketler, genelde iş gücü, enerji ve hammaddenin daha ucuz olduğu ülkeleri tercih ettiler. Bu durum, merkezi, İngiltere, Almanya, Fransa gibi ekonomisi daha güçlü olan ülkelerde olan şirketlerin çalışanlarını olumsuz etkilemiştir. Özellikle Çin faktörü de konuya dahil olduğundan, sorun, biraz daha büyümüştür.

Bunun yanında, büyük oranda kamu elinde veya devlet şirketi şeklinde gelişen şehir içi raylı sistemler de büyük ilerlemeler görülmektedir.

Fakat, 26 Şubat'ta yapılan bir değerlendirmede, daha önce de bazı kesimlerin belirttiği üzere, şehir içi bölgelerin bazılarında, teknik hesaplara göre raylı sistem ihtiyacına gerek olmayan yerlere de raylı sistemler yapılması, akıllarda, "kamu eliyle veya ödenen vergilerle, şirketlere haksız destek mi sağlanıyor?" sorusunu oluşturmuştur. Bunun üzerine komisyonluk, cılız da olsa bir inceleme başlatmıştır.

Demiryolu farkındalığının oluşturulması, süreç içerisindeki en olumlu gelişme olarak görülebilir.

Fakat, sözde özelleşmesine rağmen, devlet desteği veya sübvansiyonlarda da artış görüldü. Komisyonluk, aralarında İngiltere, Fransa ve Almanya'nın da olduğu 13 ülkeyi bu konuda mahkemeye vermesine rağmen, sonuç çıkmadı. Bu sefer de, "Madem devlet bu kadar oyunun içerisinde olacaktı, neden özelleştirme yapıldı?" diye soruldu.

Aslında soruya başka bir yönden de cevap verildi. "Devlet şirketi veya özel şirket olunca, verimlilik adına, çalışanların ücretleri düşürülerek, daha esnek mesai saatlerini kapsayan sistem getirildi" denilmiştir. Bunun sonucunda, süreç içerisinde grev ve diğer tartışmalara sebep olmuştur.

1950'den itibaren tüm dünyada ulaşım anlayışının değişmesiyle, karayoluna olan yönelme sonucu, demiryolları geri plana atılmıştır. 1990'lara gelindiğinde, değişen ekonomik anlayışla "yeniden demiryolu" denilmiş ve demiryollarının gelişme nedeni, sanki geçmiş dönemlerdeki ulaşım anlayışıyla demiryoluna olan talebin azalması değil de, devlet tekelciliği gösterilmiştir.

Bunu da akıllarda tutarak, AB'nin, verimli bir devlet işletmeciliği yerine, özelleştirmelerle, pek çok yeni sorunla dün uğraştığı gibi, bugün de, yarın da uğraşacağı kesin gözükmemektedir.

Ülkemiz adına önemli dersler çıkarmak için, tekrar tekrar düşünmeliyiz.

YOLDER yöneticileri Ankara'da üyelerle bir araya geldi



Demiryolu Yapım ve İşletim Personeli Dayanışma ve Yardımlaşma Derneği (YOLDER) Yönetim Kurulu Başkanı Özden Polat, Ankara'da YOLDER üyeleriyle toplantıda bir araya geldi. Toplantıya YOLDER Başkan Yardımcısı

Hasan Yıldız, YOLDER Yönetim Kurulu üyeleri Suat Ocak ve Hakan Koçak da katıldı.

Toplantıda YOLDER'in etkinlikleri, bölge ziyaretlerinde üyelerin dile getirdiği yakınmalar ve talepler, yapılan girişimler ve idari

başvurular ele alındı. YOLDER'in Ankara'da şube açması, Avrupa Birliği desteği almaya hak kazanan e-RAIL projesi, önümüzdeki dönemde yapılması planlanan çalışmalar, toplantıda ele alınan konular arasında yer aldı.

YOLDER'den Şakir Kaya'ya "Şakirce" sürprizi

YOLDER Yönetim Kurulu Başkanı Özden Polat, YOLDER'in eli kalem tutan, esprili ama yüreklerle dokunan yazılarıyla "ünlü" üyelerinden Şakir Kaya'ya kitap sürprizi yaptı.

Şakir Kaya, YOLDER Yönetim Kurulu toplantısında Yönetim Kurulu üyesi Suat Ocak ile birlikte kendisine kitabını armağan eden Polat'a teşekkür etti.

İçinde gazete ve dergilerde yayımlanmış yazılarının bir kısmının yer aldığı "Şakirce" isimli kitabını almaktan mutluluk duyduğunu dile getiren Kaya, "Toplantıya davet edildiğimde böyle bir sürprizle karşılaşacağımı ummamıştım. Kendi adımla yayımlanan ilk kitabımı elime almak çok keyifliydim" dedi.

Özden Polat, Kaya'yı güzel yazılarından ötürü tebrik ederken, "Aynı performansı tüm arkadaşlarımızdan bekliyoruz" dedi. Tüm üyeleri hem gazeteye hem de kendi mesleki kuruluşlarının yayın organlarında görüş ve düşüncelerini içeren yazılar yazmaya çağırdı.

Demiryolcuların eli bijon da tutar kalem de. Traversde yürürken aklından geçenleri cebinde taşıdığı defterine kaydeder sessizce. Kimi zaman sevda dolu bir şiir olur aklıdakiler dizelere dökülür, kimi zaman da hiciv dolu bir nesir...



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

Behiç Erkin'i saygıyla anıyoruz

Mustafa Kemal Atatürk'ün silah arkadaşı, TCDD'nin kurucusu ve ilk genel müdürü Behiç Erkin'i aramızdan ayrılışının 53. yılında saygıyla andık.

Çanakkale ve Kurtuluş Savaşında büyük başarılar elde eden Cumhuriyetin ilk yıllarında demiryollarının millileştirilmesinde ve geliştirilmesinde olağanüstü başarıları bulunan Behiç Erkin'in demiryolcular için unutulmaz bir insan olduğunu belir-



ten YOLDER Yönetim Kurulu Başkanı Özden Polat, "İlkeleri, duruşuyla demiryolcuların yolunu aydınlatan Behiç Erkin'i minnet ve şükranla anıyoruz" dedi.

Demiryolları 158 yaşında

Ülkemizde ilk olarak İzmir-Aydın hattında inşa edilen ve Cumhuriyet'ten bile daha eski bir kurum olan Devlet Demiryolları,

metrelik demiryolu hattına sahip olmayı hedefliyor.

TCDD Genel Müdürü Süleyman Karaman kurumun 158. yılı nedeniyle yaptığı açıklamada şöyle konuştu: "Tamamlanan ve inşası devam eden projelerle demiryolları bütün toplum kesimlerinin gözünün üzerinde olduğu bir kuruluş haline geldi. Bütün bunlar devletimizin, hükümetimizin sınırsız destek ve güveni ile gerçekleşti.

Demiryolcular bu güven ve desteğe karşılık vermek için büyük bir özveriyle çalıştılar, çalışmaya devam ediyorlar. 2023 hedeflerini gerçekleştirmenin, belirlenen yol haritasını uygulamanın sorumluluğuyla hareket ediyorlar. 23 Eylül'le başlayan hafta "Demiryolu Haftası"....Arkadaşlarımı tebrik ederken, bizimle aynı heyecanı duyan yolcularımıza, halkımıza teşekkür ediyorum."



23 Eylül'de 158 yılı geride bıraktı.

Kurum, 2023 yılı için var olan 11 bin kilometrelik konvansiyonel hatta 4 bin kilometre daha eklemeyi, hızlı tren hattını 10 bin kilometreye çıkartarak toplam 25 bin kilo-

Bilecik personeli iftarda buluştu



YHT 14 Yol Bakım Onarım Müdürlüğü Bilecik personeli, aileleriyle birlikte Bozüyük Zeki Bayrak Dinlenme Tesisleri'nde düzenlenen iftar yemeğinde buluştu.

İftar yemeği YHT 14 Yol Bakım Onarım Müdürü Serdar Ceylan, YHT 141 Yol Bakım Onarım Şefi Yaşar Karataş, YHT 142 Yol Bakım Onarım Şefi Kenan Köse, YHT 143 Yol Bakım Onarım Şefi Levent Cin, 115 Yol

Bakım Onarım Şefi Serkan Serttaş, YHT hat bakım onarım memurları Şamil Kurt ve Ahmet Ali Çömez, YHT yol bakım onarım işçileri Mehmet Yılmaz, Mehmet Kocacı, Yusuf Bıçaklı, Seyfi Kaya, Hasan Kaya, Mustafa Yücel, Muharrem Yalçınkaya, Necip Çiçek ve Hasan Bağcı'yı bir araya getirdi.

Geceye katılan aileler de emeği geçen personele teşekkür etti.



Tren Bir Hayattır / Derleyen : Tanıl Bora

Tanıl Bora tarafından derlenen kitap, İletişim Yayınevi, Memleket Kitapları serisinde yayımlanmıştır.

Yazar Tanıl Bora, daha önce yayımlanan Memleket Garları kitabının ardından bu kitabın hazırladığını söylüyor.



Kitabın girişinde şunları anlatıyor Bora. "Demiryolcu diye ayrı bir insan türü olduğunu, bu kitapta birçok azıdan sezebilirsiniz. (İşçi sınıfının, sendikacının dahi demiryolcusu kendine mahsus-tur!) Kitabın bazı yazarları demiryolcu çocukları. Bazıları "soydan" veya meslekte demiryolcu değiller ama tutkularıyla fahri demiryolcu olmuşlar. Mesela "ray klemensi" nedir diye sorun onlara, bilirler..."

Türkiye'de demiryolculuğun tarihi... Ege ve İzmir Trenleri... Ankara Ekspresi... İstasyon olgusu ... Gar lokantaları... Demiryolcu işçiler ve sendikacılık ... Demiryolcu futbol takımları ... Demiryolu aletleri, demiryolu eşyaları ... Tren şarkıları türkülleri ... Trenler ve filmler... Tren duygusu... "Tren Bir Hayattır" kitabında duracağınız keyifli istasyonlar...

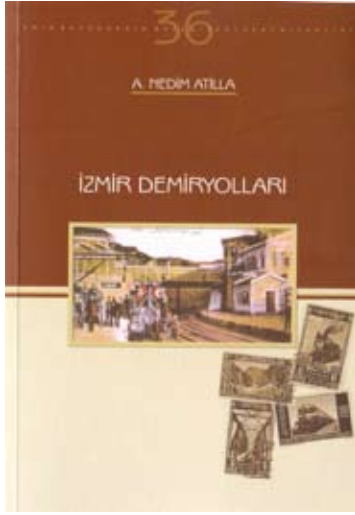
İzmir Demiryolları / A. Nedim Atilla

Araştırmacı yazar, gazeteci A. Nedim Atilla tarafından kaleme alınan ve İzmir Büyükşehir Belediyesi Kent Kitaplığı KültürYayını olarak 2002 yılında ilk baskısı yapılan İzmir Demiryolları, demiryolu tarihine meraklılar için bir başucu kitabı.

İkinci baskısı Aralık 2014'de yapılan kitabın önsözünde şöyle diyor gazeteci yazar Nedim Atilla...

"Osmanlı İmparatorluğu'ndaki tüm demiryolu hareketleri (Hicaz, Rumeli, Anadolu-Bağdat) incelenmiş, önemli araştırmalara konu olmuştur da, bu büyük devletin ilk demiryolu hatları olan 'İzmir Demiryolları' üzerine yapılan çalışmalar derli toplu yayımlanmamıştır. Bu kitabın temel amaçlarından biri, Osmanlı'nın son dönemlerinden, Cumhuriyetin gerçekleştireceği devletleştirmelere kadar yaklaşık 80 yıllık tanıklığını yapmak olacak."

Demiryollarının tarihiyle başlayan kitapta şu konu başlıkları yer alıyor: Uygarlığın dönemeci demiryolları, Osmanlı İmparatorluğu'nda geleneksel taşımacılık, 19. yüzyıl ortalarında Batı Anadolu, İzmir-Aydın Temdidi Demiryolu, Batı Anadolu'da İkinci Hat: İzmir-Kasaba Demiryolu, Birinci Dünya Savaşı'nda İzmir Demiryolları, Hayal olarak kalan demiryolları, Demiryollarının Batı Anadolu'daki etkileri,



Kurtuluş Savaşı'nda demiryolları, İzmir Demiryolları Türkleşiyor, İzmir Limanı ve Demiryolu-Sevgi yolu.

Bu arada böylesine değerli bir kitabı kaleme alan yazar Nedim Atilla'nın ailesinde de çok sayıda demiryolcu bulunuyor. Atilla, kitabı yazmasının nedenlerini sıraladığı giriş bölümünde şöyle söz ediyor bu konudan:

"Gezgin yaşamın kaynağı olan, anneannemle birlikte, Türkiye'nin hemen her yerine trenlerle yaptığımız seyahatler sırasında tanıdığım, cefakar demiryolu çalışanlarının ve başta büyük babam Ahmet Bey olmak üzere, ailemde bulunan çok sayıda demiryolcunun anılarına saygıyla kusur etmemek."

YOL ARKADAŞIM

Esmâ Deniz - Konya



Fırsatını buluyorsan anı yaşa!

Bu sayımızdaki "yol arkadaşımız", Konya'dan. 13 YHT, Yol Bakım Onarım Şefi olan Ahmet Deniz'in eşi Esmâ Deniz'le konuşuyoruz. Deniz ailesi Konya'da yeni tamamlanan demiryollarının lojmanlarında oturuyor. Haşmet Türker'in eşi Gülsen Hanım'la yakın arkadaşlar. Daireleri karşı karşıya. Bu sayımızda söyleşisini okuyacağınız Haşmet Türker'lerden ayrıldıktan sonra Deniz ailesinin evine geçiyor ve konuk oluyoruz Gazete Yolderiz için.

Deniz çifti 18 yıllık evli. Esmâ Hanım eşi gibi aslen Antalya'nın Serik ilçesinden. PTT'den emekli olan Esmâ Hanım, çalışma yaşamının büyük bir bölümünü Akhisar'da geçirmiş. Eşi yol sürveyanı olduktan sonra ilk olarak Ankara'da daha sonra Aydın'da çalışmış.

Ahmet Bey'in askerlik dönüşü Akhisar'da göreve başladığı sırada evlendiklerini anlatan Esmâ Hanım, "Akhisar'a gelin gittim ben. 11 yıl Akhisar'da yaşadık. Çok sevmiştik orayı. Hem İzmir'e yakındı hem de insanları candandı" diyor.

Esmâ Hanım, Ahmet Bey'in sürveyanlılık döneminde bekar olduğunu askerlik dönüşü evlendiklerini söylüyor gülerken.

"Sürveyanlık en zor dönem ancak biz o dönemde birlikte değildik. Gerçi sonra yaşadıklarımız da sürveyanlılığı aratmadı. Demiryolcu olup da zorluk yaşamayan yoktur herhalde. Akhisar'a gittiğimizde lojmanda yaşadık şimdi olduğu gibi. Lojman hayatı çok güzel gerçekten. Eşlerimizin görevi nedeniyle çalışma saatleri uzayabiliyor o zaman biz kadınlar birbirimize destek

oluyoruz" diyor.

2007 yılında Akhisar'dan Isparta'ya döndüklerini ve burada tam yerleşecekleri sırada Konya'dan gelen teklif üzerine yaşamlarının yeniden değiştiğini dile getiriyor Esmâ Hanım.

Yaşadıkları süreci şöyle anlatıyor: "2011'de Konya'ya geldik. Isparta'da emekliliğe hazırlanırken daha eşyalarımızı bile seremeden yola çıktık. 'Hep böyle mi geçecek yaşamımız' diyordum eşime. Hep poz, hep şantiye oldu yıllarca yaşamımız. Kızımız var Türkü isminde. Cuma günleri oldu mu kapının önüne oturur, babam gelecek diye beklerdi. Pazar olduğunda da uyumak bilmezdi. Babası gidecek diye gözlerini kapatmazdı bir türlü."

Bütün yaşamlarının "iş, aş, bebiş" sırasıyla sürdüğünü söylerken gülümsüyor Esmâ Hanım eşine sevgiyle bakarak. "Demiryolcu eşleri güçlü kadınlardır" diyen eşini onaylıyor Esmâ Hanım da.

"99 depremini yaşadığımızda hep vagonda kalıyorlardı bir sorun olduğunda müdahale edebilmek için. Ben de kızımın evdeydim. Biz cesur olmak zorundayız çünkü herşey bizim sırtımızda" diyor.

İş temposu yoğun olunca kendilerine bir yaşam felsefesi geliştirdiklerini söylüyor Esmâ Hanım tüm pozitifliğiyle.

Şöyle özetliyor geliştirdikleri felsefelerini: "Yaşadıklarımız bize gösterdi ki; fırsatını buluyorsan yaşayacaksın. Biz hiç plan yapmayız. Çünkü plan yaptığında uygulamama olasılığın yüksek. Dolayısıyla hayal kırıklığını da çok yaşıyorsun. Fırsatını bulursak bir gün de olsa tatile çıkarız. Yeter ki birlikte ve sağlıklı olalım..."

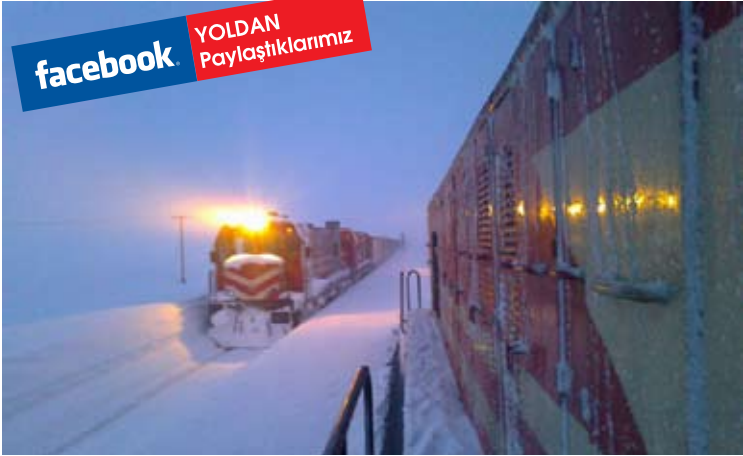




3.Bölge 323 YBO Şefliği Atça İstasyonu kör 3. ve 4.yollar... Murat Zengin'in paylaştığı



RM-95 eleme makinesi ile gece çalışması... Filyos-Saltukova istasyonları arası... Mustafa Erturhan'ın paylaştığı.



Rahova İstasyonu'da. Ferit Akalın'ın paylaştığı...



Mavi Tren'den gündoğumu. Hüseyin Erciyas'ın objektifinden



Karaman'da eleme çalışması.. Hüseyin Erciyas'ın objektifinden



Trenler ve Çocuklar

Yazan, resimleyen:
Eylül Sümerli

Bir zamanlar küçük bir köy varmış. Her zaman oradan küçük bir buharlı tren geçermiş. Çocuklar da hemen balkona veya bahçeye çıkar, trene el sallarmış. Herkes bu treni çok sever hep binerlermiş.

Bir gün tren bozuldu ama dokuz haftadır tren raylardan geçmedi. Herkes onu bekledi ama tren yoktu. Onun yerine yeni tren gelmiş, ama kimse ona bakmaz binmezmiş. Bir gün "Biz eski trenimizi istiyoruz" diye eylem yapmışlar.

Gardakiler "Kömüründe sorun var, ayrıca kömür daaaaaa-aaaaa şehirde satılıyor" demiş.

Çocuklardan biri "At arabası verelim, ama atları iyi besleyin su verin, yoksa atların gücü tükenir yürümek zorunda kalırsınız" demiş. Hangardan iki kişi seçilmiş. Herkes iyi şanslar dilemiş.

Şehre gidene kadar her gün yemek, su ve atlarla ilgilenme işlerini yaparak yola devam ederlermiş. Bunu çocuklar için yapıyorlarmış.

Ennnnnnnn sonunda şehre



ulaşmışlar. Orası çooooooooo kalabalıkmış. Oysa köy daha az kalabalıkmış. En sonunda kömür dükkanına ulaşmışlar.

- Özel kömürden var mı?

- Evet var, getireyim. Bu arada siz nerden geldiniz?

-Söyleyelim, biz köyden geldik. Tren bozuldu, yeni tren geldi fakat çocuklar, eski tren istiyoruz diye bizi buraya yolladılar. İşte böyle.

- Tamam, alın kömürünüzü.

- Kaç lira tutar?

- On.

- Tamam.

İşte buradan sonra at arabasıyla köye döndüler.

Çocuklar bu işe çok sevindi. Artık eski trenlerine kavuşmuşlardı.



Gönderin yayımlayalım !

YOLDER Çocuk Kulübü, yazı, resim ve çektiğiniz fotoğrafları bekliyor. Eseri yayımlanan çocuklarımızı sürpriz hediyeler bekliyor. Sizden dileğimiz bize kendi gözünüzdenbabanızın işini, demiryollarını, yaşadığınız ortamı, okulunuzu, trenlerinizi, garları, trenlerle oynadığınız oyunları yazmanız. Siz gönderin biz yayımlayalım.

Geleceğin yazarlarının, şairlerinin, fotoğrafçı ve belki de demiryollarının yetişmesine katkı olalım.

Değerli demiryolcu üyelerimiz, sizlerin katkıları çocukların eserlerini göndermek için çok önemli. Lütfen çocuklarımızı yazmaya, çizmeye yönlendirelim. Eserlerinizi bekliyoruz.

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



Saadet Erciyas - Gazeteci

Uzun zamandır tren yolculuğuyla bir yerlere gitmek istiyorduk. Gönülüm "Kars'a kadar gideriz" diyordu demesine de, zaman ve iş koşulları gereği Konya'dan öteye gidemedik. Ankara - Konya - İzmir yolculuğuyla yetindik. Ancak demiryolu yolculuğunu öyle çok istemiştik ki; iki günlük gezide üç kent arasını trenle kat ettik. Demiryollarıyla yaptığımız yaklaşık 17 saatlik yolculuğa hem hızlı hem konvansiyonel trende, hem yatan koltuklu hem de yataklı vagonda yolculuğu sığdırdık.

"Zamanınız elveriyorsa, alın en sevdiğiniz kitabı, MP3 çalarınızı, bilgisayarınızı ve fotoğraf makinanızı, atlayın bir trene" diyeceğim ama bu sözüm "yol çalışanına" değil elbet.

Ancak bizim gibi "Yoldan geçenlere..."

Ankara'dan hızlı trenle Konya'ya

İlk kez iki yıl önce, Gebze - Köseköy hattının temel atma törenine giderken, Devlet Demiryolları (TCDD) Genel Müdürü Süleyman Karaman'ın eşliğinde, basın mensuplarıyla birlikte binmiştik Piri Reis test trenine. Bu kez demiryolcuların bir toplantısını izlemek üzere uçakla gittiğimiz Ankara'da işlerimizi bitirdikten sonra rotamızı Konya'ya çevirdiğimizde, tercihimiz yüksek hızlı tren oldu. Bu yolculuk test sürüşünden sonra gerçek bir deneyim olacaktı bizim için.

Ankara'dan Konya'ya karşılıklı tren seferleri saat 06.50'de başlıyor. Ankara'dan son hızlı tren 22.45'te kalkıyor.

İşimiz geç bitince son trene aldık biletlerimizi. Yol arkadaşımız Ankara-Konya seferlerinin sürekli yolcularından Yolder Başkan Yardımcısı Hasan Yıldız, bu ilk seferimizde bize rehberlik ediyor.

İki kent arasında şu anda karşılıklı olarak günde yedi sefer düzenleniyor. Ankara'dan

En son ne zaman trene bindiniz?

Konya'nın yanı sıra İstanbul'a ve Eskişehir'e giden hızlı tren seferleri öylesine rağbet görüyor ki, tren kalkış saatlerinde gar inanılmaz kalabalık oluyor. Bilet fiyatları 27.50 lira ile 38.50 lira arasında değişiyor.

Ankara - Eskişehir yüksek hızlı tren hattı 2009'da, Ankara - Konya hattı ise 2011 yılında hizmete açılmış. TCDD'nin verilerine göre bu iki hatta dört yıllık süreçte 10 milyonu aşkın yolcu taşınmış. Geçen yıl Eskişehir - Konya arasında da başlamış hızlı tren seferleri. Ankara, hızlı tren seferlerinin başlangıç noktası.



Ankara - Sivas, Ankara - Bursa, Ankara - İzmir hatlarının yapımı sürerken, demiryolu ağıyla 15 ilin yüksek hızlı trenle birbirine bağlanması hedefleniyor.

Devlet Demiryolları'nın geçen yıl yapılan 11. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Şurası'nda 2023 yılı için hedeflendiği açıklanan yüksek hızlı trenle taşınacak yolcu sayısı 70 milyon. Hedeflenen yüksek hızlı tren hattı uzunluğu ise 10 bin kilometre. Üç saat 20 dakika sürmesi planlanan Ankara - İzmir hattında 2023 yılı için taşınacak yolcu sayısı 6 milyon olarak belirlenmiş.

Demiryolu Yapım ve İşletim Personeli, Yardımlaşma ve Dayanışma Derneği'nin (YOLDER) Türkiye'nin dört bir yanındaki yol çalışmalarını yakından izliyor. Yol çalışmaları genellikle gece yapıldığı için biz yolcular, o yoğun ve son derece tehlikeli bir ortamda gerçekleşen çalışmalarını göremiyoruz. Ancak eğer yolculuğunuz geceye denk geldiyse ve tren hızında ciddi bir yavaşlama varsa bilin ki o yolda bir yenileme ya da onarım çalışması bulunuyor.

Ankara - Konya arasında giderken, bir yolcu olarak hızlı trenlerin neredeyse bir uçak kadar konforlu olduğunu görüyoruz. Trenin hareketinden kısa bir süre sonra iki bayan hostes servis yapı-



yor. Koltukların arkasındaki ekranda film, müzik gösterimi sürüyor. İki saat süren yolculuğun nasıl geçtiğini anlamıyoruz bile. İzmir - Ankara arası hızlı tren eğer programlandığı gibi 2018'de hizmete açılırsa büyük rağbet göreceğini tahmin etmek zor değil.

Uzun zamandır trene binmeyen bir yolcu olarak konvansiyonel denilen normal hatlardaki trenlerle yolculuğu da merak ediyoruz. Bu sorunun yanıtını ertesi gün yaşayarak öğreniyoruz...

Karaman - Konya arası bölgesel tren

Ankara'dan 22.45'te kalkan trenimiz yaklaşık 24.00'e doğru Konya'ya varıyor. Amacımız



yonlarında duruyoruz yol boyunca. Konya'ya geldiğimizde, akşamki yolculuğa göre biraz yorgun olduğumuzu hissediyoruz.

Konya'da Haşmet Türker ve Ahmet Deniz'le yaptığımız görüşmelerimizi tamamlıyoruz. Ahmet Deniz eşi Esma Hanım ile birlikte bizi "Şeb-i Aruz" töreni öncesi yoğun inşaat faaliyetinin bulunduğu Mevlana Müzesi'ne götürüyorlar.

Akşam olup da Konya Garı'na döndüğümüzde, istasyonda rehberlerle Mevlana Müzesi'ne ziyarete gelmiş Ankara'ya dönmek için hızlı treni bekleyen kadın gruplarını görüyoruz.

Mavi Tren'in yataklı vagonu otel konforunda

İzmir'e dönüş için Konya Garı'nda iki seçenek beliriyor. Hızlı trenle iki saat yolculuk yapıp Ankara'ya varmak, üstüne bir saat yolculukla havaalanına gitmeyi göze almak ya da Mavi Tren'le doğrudan İzmir'e gitmek.

Mavi Tren'le yolculuk kararı da öyle kolay alınacak bir karar değil aslına bakarsanız. Çünkü uçakla 50 dakika süren Ankara - İzmir yolculuğumuz -yol çalışması yoksa- trenle yaklaşık 12 - 13 saat sürüyor. Trende yatan koltuklu, kuşetli, yataklı ve yemekli vagonlar bulunuyor. Ancak uçağa yetişemeyiz endişesiyle "Ankara'ya gitmek yerine yataklı vagonla İzmir'e gidelim" diyoruz.

Yataklı vagon bizim tahminimizden çok daha konforlu ve temiz. Normalde iki koltuk bulunan kompartımanda görevlinin yardımıyla iki yatak açılıyor istediğiniz saatte. İçinde küçük ikramları bulunan bir mini buzdolabı, kalorifer, gece lambası, lavabo bulunuyor. Bir televizyon eksik bir de internet... Görevli size bembeyaz havlular, terlikler getiriyor oteldeki gibi. Yataklardaki çarşaf ve yastıklar kar gibi.

Gece boyunca bizim yolculuğumuzdaki gibi dolunay da varsa gerçekten çok keyifli bir yolculuk yapma olanağınız var. Tabii rayların gürültüsünü duymaz ve Konya - Afyon - İzmir arası durduğunuz 35 istasyonda uyanmazsanız elbette...

Bu arada aklınıza takılmış olabilir diye söyleyim, tüm bu yoğun ve yorucu demiryolu yolculuğuna karşın, "Kars'a trenle gitmeye var mısınız?" dersanız, zamanım genişse yanıtım "Kesinlikle evet"...

Demiryolu ve raylı sistemlerde lider kuruluş Ulusoy Maden A.Ş.

Demir yolu ve raylı sistemler üzerinde çalışmak üzere 2001 yılında Ankara'da kurulan Ulusoy Maden İnşaat Taah. Tur. San. ve Tic. A.Ş., konvansiyonel hatlar ile YHT projelerinde hizmet vermektedir. Alt-yapı işleri olarak; sanat yapıları, üst geçitler, istasyonlar, servis

yolları, hemzemin geçitlerin rehabilitasyon işlerini sürdürmektedir. Üst yapı işlerinde ise YHT ve konvansiyonel hatlarda ultrasonik muayene, balast eleme, makineli bakım (Buraj, regülatör, stabilizatör makineleri ile), demir yolu ve raylı sistem kurulumu işleri yap-

maktadır. Tüm projeleri uzman ekipler kontrolünde tamamlanmıştır.

Ulusoy Maden A.Ş. şirketinin demir yolu ve raylı sistemlerin dışında belediyeler, Milli Savunma Bakanlığı ve Adalet Bakanlığı'nda süren projeleri de bulunmaktadır.



PAMUKOVA POZ



PAMUKOVA POZ



PAMUKOVA KÖPRÜ
KAYNAK



PAMUKOVA KÖPRÜ
KAYNAK



PAMUKOVA KÖPRÜ
KAYNAK



Demir yolu ve raylı sistemlerde hemzemin geçit kauçuk kaplamalar



KARAMAN
HEMZEMİN GEÇİT

Şirketimiz Ulusoyrail, Devlet Demir Yolları'nın; hemzemin geçitlerde meydana gelen kazalarının önlenmesi amacıyla hemzemin geçitlerin kauçuk kaplama işlerini de gerçekleştiriyor. Hemzemin geçitlerde Ulusoy rail'e ait patentli buluşumuz olan kauçuk malzeme paneller kullanılıyor.

Teknik özellikler

- Ulusoyrail kauçuk paneller doğal kauçuktan mamul olup uygunluğu testlere tabi tutulmuş ve onaylanmış üstün nitelikli bir üründür.

- Kauçuk paneller iç paneller ve dış paneller olmak üzere boyutlandırılmıştır. İç paneller hat iç açıklığına göre tek parça ve iki parça halinde üretilmiş, dış paneller ise iç panelleri karşılayacak boyutlarda sistemleştirilmiştir.

- Kauçuk paneller çıkmaları birbirini karşılayacak şekilde gerdirme çubuklarıyla bağlanarak

panellerin birbirinden uzaklaşması ve boşluk kalması önlenmiştir.

- Kauçuk paneller demir yolu ve raylı sistemlerdeki selet bağlantılarını muhafaza edecek ve kapatmayacak şekilde bağlantı boşlukları boyutlandırılmıştır.

- Panellerin kendi içinde oluşturulmuş bağlantı sistemi dış yüklerle karşı dayanıklıdır.

- Ulusoyrail kauçuk paneller şekil ve kalınlık bakımından S49 ve UIC 60 ray tiplerine göre değişiklik gösterir.

- Kauçuk panellerin uygulanmasında hiçbir parça demir yolu ve raylı sistemlerdeki devreye engel değildir.

- Kauçuk paneller elektriğe dirençlidir. Paneller sel olaylarına, dış etkilere karşı, demir yolu rayları içerisinde sabit kaldığından dayanıklıdır.

- Kauçuk paneller tam derinlik ile çok yükleri azaltır.

- Kauçuk geçit kaplamalar uluslararası birçok demir yolu ağı tarafından akredite edilmiştir.

- Ulusoyrail kauçuk paneller uzun ömürlü yüzeyi kaymayı önleyecek şekilde pürüzlendirilmiş, ağır tonajlı yükleri karşılayabilecek esnekliğe sahiptir.

- Hızlı kurulumuyla montajı çok kısa sürede gerçekleşmektedir.

- Bu sistemde kauçuk panellerin traverslere tutturulmasına gerek yoktur. Bu da traverslerin içindeki ön gerilmeli çeliğin zarar görmesini engeller. Üstün koruma yapısıyla suyun penetre olmamasını sağlar.

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

- Kauçuk paneller yüksek ve düşük sıcaklık değerlerine karşı dayanıklıdır.



ELEME / NURDAĞI



ELEME / NURDAĞI

Demiryolları Müzesi ve Sanat Galerisi

Saadet Erciyas

Ankara Gar Binası kompleksi içinde, Milli Mücadele'de Atatürk Konutu ve Demiryolları Müzesi'nin yanı sıra "görmeden dönmeyin" diyebileceğimiz bir başka önemli müze de TCDD Demiryolları Müzesi ve Sanat Galerisi.

Aslında başkent Ankara'nın her yeri Cumhuriyet tarihimiz açısından büyük değer taşıyan binalar, eserlerle dolu. Bugün gökdelenlerde binlerce kişinin çalıştığı devasa kamu binalarının baş döndürdüğü Ankara'nın bu müzeler gibi Cumhuriyet Dönemi yapıları ise alabildiğine mütevazı, gösterişten uzak, işlevsel yapılar.

Demiryollarının mimarlarından Kemal Suha Esen tarafından o dönemin Ankara'sında eksikliği çok duyulan otel ihtiyacını karşılamak için yaptırılan bina 1924 yılında projelendirilmiş. Hatta adı "Ankara Otel"i" konya da bu amaçla hiç kullanılmamış.

Taş bina 1990 yılında Devlet Demiryolları'nca restore edilmiş ve ilk katı Sanat Galerisi ikinci katı Demiryolları Müzesi olarak ziyaretçilere açılmış.

Tüm cephesi kesme taştan yapılmış binanın merdivenlerle girilen ana bölümünde geniş bir sofa yer alıyor. Yüksek tavanlarıyla ilk bakışta bile etkileyici bir görüntüye sahip yapının zemininde İzmir karosu bulunuyor.

Erken Cumhuriyet dönemi yapısı olan bina, otel olarak projelendirildiği için her katta odalar ortadaki büyük sofaya açılıyor.

İlk katta, hemen girişte yer alan 1896 yapımı kuyruklu piyano Ankara Gar Gazinosu'nun yanısıra Ankara Demirspor lokali ve Eskişehir Demiryolu Hastanesi doktor yemekhanesinde kullanılmış.

İkinci katta yer alan müzede semaverler, piriç yazı takımları, ahşap ve sedfli mobilyalar, sağlık malzemeleri, yol ölçüm aletleri, madalyalar, şiltler ve buharlı lokomotiflere ait plakalar bulunuyor. Bilgilendirme odası, Cer odası, Etnografik oda, sağlık odası, bilet odası servis odası, plaka odası, iletişim ve ölçüm odasında bir döneme tanıklık eden anılarla yüklü araç gereçler izlenebiliyor.

Ücretsiz olarak gezilebilen müze Cumartesi, pazar ve dini bayramlar hariç her gün saat 09.00-12.00 ve 13.00-17.00 arasında ziyaret edilebilir.

