



Birleşik Taşımacılık Çalışanları Sendikası
United Trade Union of Transport Employees



BTS

HABER



Haziran-Eylül 2007 Sayı: 28



İçindekiler

Editörden	1
Başyazı-İşkolumuzda Umudun, Mücadelenin ve Sendikanın Adı BTS	2
7.Olağan Genel Kurul	4
Hukuk	6
Sendika Yöneticilerine Keyfi Ceza	8
Sorunlarımız Toplu Sözleşme İle Çözülür	9
Haber	10
Eylem-Etkinlik	12
Demiryollarında Manevracıların Güvenliği Kalmadı	13
Örgütlenme –Eğitim Programları ve Sonuçları	14
1 Mayıs'ta Taksim'deydik	16
Dünyadan Haberler	17
Hava İş Emekçileri Haklarına ve Geleceklerine Sahip Çıktı	18
TCDD'de Grup Ayarlaması ve Ücret İyileştirme Çalışmaları	20
AKP Hükümetinin Ulaşım Politikası	21
Başkanlar Kurulu Karar ve Önerileri	22
Mersin Gar'ın huzurunu Kim Bozuyor!	24
Ve Çeliğe Kan Bulaştı !/Koruma Güvenlik Personeli Sorunları	26
Bu Kaza Salt Doğa Olayı Sonucu Oluşmuş Bir Kaza Değildir	27
İşyeri Sorunları	28
Düşmesin Bizimle Yola Celladına Aşık Olanlar	30
Ulaşımında Özelleştirme Fıyrtası Devam Ediyor	32
DHMI Genel Müdürü ile Görüşme	33
Gelişmekte Olan Ülkenin Normalleri	34
Hukuki Kazanımlarımız ve Faaliyetlerimiz	36
Hava İş Teslim olmadı, Kazanan THY İşçileri Oldu	38
Ulaşım Hakkı	39
Şubelerden	40
DHMI'nin Tüm Hizmetleri Bir Bütündür	42
Toplu Görüşmelerin Hikayesi	43
Sonuç, 6 Ayda 4 Kaza;Bir Manevracı Öldü, 3 Kişi Sakat Kaldı	47
Demiryollarında Kurumsal Kimlik	48
Ulaşımında Kadın Çalışan Olmak ve Gişelerde Çalışmak	49
TCDD Disiplin Kurulu Kararlarına Eleştirel Bir Bakış	51
Ankara Gar'ını Gaptırmayalım	53
Bir Marmaray Hikayesi	56
Hızlı tren Test Sürüşleri	58
Basından	63

BTS Haber Dergisi Haziran-Ekim 2007 Sayı : 28

BTS Birleşik Taşımacılık Çalışanları Sendikası adına sahibi: Yunus AKIL • **Sorumlu Yazı İşleri Müdürü:** İskender ERSÖZ • **Adres:** Mithatpaşa Caddesi Ahenk Apt. No.62/20 Kızılay / Ankara • **Tel:** 0.312 424 04 70
424 04 71 • **Fax:** 0.312 424 04 72 • **e-mail:** info@bts.org.tr • **web:** www.bts.org.tr

Tasarım ve Baskı: Mattek Matbaacılık Basım Yayın Tanıtım Tic San. Ltd. Şti GMK Bulvarı 83 / 32 Maltepe / Ankara Tel:
0.312 229 15 02 pbx • **e-mail:**mattekmata@yahoo.com

İskender ERSÖZ

Genel Basın Yayın Sekreteri



Merhaba Ulaştırma emekçileri,
Merhaba BTS' liler

3-4 Şubat tarihlerinde gerçekleştirdiğimiz Genel Kurulumuzun ardından yaptığımız çeşitli eylem- etkinliklerle ve bunları bildiri, afiş ve benzeri araçlar yoluyla paylaşmaya süreci birlikte götürmeye çalıştık. Gecikmeli de olsa şimdi de dergimiz aracılığıyla BTS'nin sesini duyurmaya çalışıyoruz.

Emek ve demokrasi güçlerine baskıların yine yoğun olduğu bir süreçteyiz. Halkın yüzde 47'sinin oyunu alan AKP hükümeti bir yandan AB, demokratikleşme, özgürlük söylemlerini sıkça kullanırken, bizleri 1 Mayıs'ta yasadışı ilan eden, grev ve toplu sözleşme hakkı tanımayan, üyeleri sürgün ve baskılarla yıpratmaya çalışan, kararı kendilerinin verdiği Toplu Görüşme oyunuyla insanca yaşama koşullarından her geçen gün daha da uzaklaştırmaktadır.

Ülke gündemi laik-anti laik, asker - şeriat vb. ikilemlerle toplumu kutuplaştıran bir yan taşımaktadır. Bu, iktidarı elinde tutmak isteyenlerin, iktidar savaşı verenlerin kendi kavgalarıdır ve biz emekçi ve demokrasi güçlerinin görüşleri önemsenmemektedir.

Ülkenin temel sorunları üzerine ciddi politikalar geliştirilmemekte, yürütülen programlar kapitalist küreselleşmeye uyum temelinde şekillendirilirken, muhafazakar düşünce ve yaşam biçimi topluma dayatılmaya çalışılmaktadır.

Demokrasi, insan hakları ve diğer pek çok alanda bir geriye gidiş yaşanmaktadır. Belirtmek gerekir ki, liberal-entelektüeller varolan yanlışları ortadan kaldırmak adına AKP hükümetinin demokratikleşme ve değişim için verdiği taahhütlere sıkı sıkıya sarılmıştır. Oysa görmekteyiz ki AKP hükümeti tam bir ikiyüzlülük halindedir.

Toplumsal sorunlara yanlış bakış her alanda kendini göstermektedir. Kürt Sorunu devlet katında bugüne kadar bir terör sorunu olarak görülmüş, çözüm polisye tedbirlerde aranmıştır. On yıllardır kanayan bu yaranın algılanma ve çözümlenme yanlışlığı herkes tarafından görülmüştür. AKP hükümetinin bir dönem heyecanlandırmış olsa da bugün için ne gerekiyorsa yapılacağını söylemesi demokrasi güçlerini bir dönem heyecanlandırmış olsa da bugün için söyleyebiliriz ki, dün söylenenler unutulmuş, çözümü polisye tedbirlerde aranmak ısrarla sürdürülmektedir.

Beslenip büyütülen milliyetçilik bir yandan bölgedeki sorunu çözmekten uzaklaştırırken diğer yandan demokrasiden de uzaklaştırmaktadır. Hrant Dink'in öldürülmesi ve sonrasında yaşananlar yerleşik yapıyı, toplumdaki değişimin hangi noktaya vardığını ve götürülmek istendiğini göstermektedir.

AB'ye uyum politikalarıyla toplumun büyük kesiminden olur alan, demokrat ve ilerici nitelermeleri yüklenen AKP hükümetinin bugün ne kadar demokrat ve

ilerici bir anlayışa sahip olduğu görülmektedir.

Yeni liberal saldırılar hızla devam etmekte, bu politikalar sonucunda; insanca yaşamdan hızla uzaklaş- tırılmaktayız. Saldırıları; dışarıda BOP projesi çerçevesinde Irak'ın işgali, bölge ülkelerine her an saldırma tehdidiyle süren enerji ve paylaşım savaşlarında, halka saldırıların pervasızlığında açıkça görülmektedir.. Emek ve demokrasi güçlerinin 1 Mart tezkeresini geri çektiren çabası süreci ve sonrasında dünyanın her yanından sesler yükselse de bu ses, savaşları, katliamları, kirli planları durduramamaktadır.

İşyerlerimizdeki çalışma koşulları ve haklarımız yönüyle de içinden geçtiğimiz bu süreç büyük önem taşımaktadır. Son olarak toplu görüşme orta oyununa ortak olan işveren güdümlü sendikalar ile sendika aidatlarının işveren payının artırılması karşılığı yapılan (anlaşmazlık tutanaklı !) anlaşmalar sonucu biz kamu emekçileri % 2'lik zam artışı ile yine sefaletle mahkum edildik. İşveren tarafından katkı sunulan sendika aidatları ile işverene karşı mücadele yürütülmesi ancak ülkemiz gibi demokrasi oyunu oynanan demokrasilerde mümkündür. Bu orta oyununda, İşveren zam yapmış gibi, güdümlü sendikalar ise mücadele yapmış gibi görünmektedir. Her ikisi de aldatmacadır

İşkolumuzda özellikle Demiryolu emekçilerinin mücadelesini bölmek ve parçalamak için, Sendikamız BTS'nin görüşme talepleri dahi kabul edilmemekteyken, meslek gruplarını çeşitli oyunlarla birbirine karşı kıskırtarak ve bu çalışmalara ne yazık ki derneklerimizi de alet ederek, emek mücadelesini bölmeye çalışmakta, hatta Sendikalarımızı işlevsiz kılmak için dernekleşmeyi teşvik etmektedir. Bu, emekçilerin işverene karşı olan mücadelesini meslek ve unvan grupları arasındaki mücadeleye dönüştüren bir durumdur.

İşkolumuzda temel amaç, faal personeli, büro çalışanı, teknik personeli halkımızın ulaştırmadan daha ekonomik olarak yararlanmasını hedef alan komple bir sistemi hedeflemek olmalıdır. Lokomotifli yalnız alıp gitmek, bir işletmecilik olmadığı gibi, Lokomotiften yoksun yol'dan, Sinyalizasyon ve elektrifikasyon'dan, Lojistik'den veya bürodan yoksun kombine bir ulaştırma mücadelesinden söz edemeyiz. Onun için hedefimiz trenin tamamını hedefe ulaştırmaktır. Bu örneği, tüm kamu emekçilerinin birlikte mücadele ederek onurlu bir yaşama ulaşmak ve Sendikal mücadelenin Grev ve Toplu Sözleşme hakkı ile taçlandırmak olarak algılamalıdır.

Sevgili dostlar, yapmamız gereken, bireysel kurtuluş yerine birlikte kurtuluşu ilke edinerek mücadele azmimizi yükseltmemiz ve gücümüzü BTS çatısı altında birleştirmemizdir. Biliyoruz ki, kurtuluş yok tek başına, ya hep beraber ya hiçbirimiz esas ilkimiz olmalıdır.

Yaşasın örgütlü mücadelemiz, Yaşasın BTS.

İşkolumuzda Umudun, Mücadelenin ve Sendikanın Adı BTS'dir

Yunus AKIL
Genel Başkan



Merhaba

Sendikal mücadele yaklaşık 20 yıllık bir süreci geride bıraktık. O gün bizleri bu mücadeleye kazandıran sendikamızın öncülerinin birçoğu emekli oldu. O tarihte yeni katılan bizlerse bu gün 20 yıllık bir mücadele birikimine sahip olarak hiçte kolay olmayan bir yükü

omuzladık. BTS'nin yükünü taşımak onurlu olduğu kadar güç bir iştir. Bu yükün altında kalkmak gençliğin dinamizmi, yetişkinlerin bilgi birikimi ve tecrübesinin bir ekip çalışması ve programın birleştirilmesiyle mümkündür. Önceki yönetimlerimiz ve kadrolarımızın deneyim ve katkılarıyla mümkündür. BTS'yi her türlü antidemokratik ve hukuksuz uygulamalar karşısında dik tutan dirençli kılan ve kurumsallaştıran da budur.

Yönetim olarak yüklediğimiz sorumluluk ve üyelerimizle birlikte çalışanların bizden beklentileri büyüktür. Bu beklentileri Kars'ta, Kapıköy'de, Tavşanlı'da, Çatalağzı'nda, Yolçatı'da Mersin'de Haydarpaşa ve ismini sayamadığımız yüzlerce işyerde çalışanları yüzlerinde gördük. Her istasyonda, her hava meydanında her limanda aynı yüzler ve aynı beklentilerle karşılaştık.

Bu beklentileri ancak uzlaşmacı değil mücadelecı, teslimiyetçi değil dirençli, görüşmecı değil eylemci bir sendikal mücadeleyle karşılayabiliriz. Nitekim ilk örgütlenme dönemimizde 600 ulaşım emekçisinin sendikamıza üye olması bu anlayışla mümkün olmuştur. Çalışanlar, birinin lojman ya da unvan hakkının engellenerek kendilerine verilmesini değil, hak istiyor, adalet istiyor, toplu sözleşme istiyor. 20 yıllık mücadele deneyimleri bizlerde olduğu gibi onlarda da bir mücadele kültürü yaratmış, artık onlarda süslü sözlere ve vaatlere kanmıyorlar...

Sendikal alanımızda bu umut verici gelişmeler yaşanırken, dünyada ve ülkemizdeki gelişmeler kaygılarımızı artırmaktadır.

ABD ve Küresel Isınma Dünyayı Tehdit ediyor

11 Eylül olayları ile başlayan süreç kural tanımaz bir şekilde devam ediyor. ABD kurduğu hegomonik baskı ile dünyayı kendi istediği şekilde, kendi adalet!, özgürlük!, demokrasi! ve barış! anlayışı ile biçimlendirmeye devam ediyor. Afganistan başlayan ve

yanı başımızda IRAK'ın işgaliyle ve milyonlara varan masum sivillerin katledilmesi dünyayı nasıl nasıl bir adalet ,nasıl bir özgürlük, nasıl bir demokrasi , nasıl bir barış beklediği konusunda ipuçları vermektedir. IRAK'ın işgaliyle komşu olduğumuz ABD bununla yetinmeyip yine IRAN ve Suriye'ye saldırmanın gerekçelerini aramakta ve saldırı için uygun ortamı beklemektedir. İki komşumuzun daha savaş ortamına çekilmesi işgal edilmesi elbetti bizleri de olumsuz etkileyecektir. BOP planı kapsamında gelişen bu adımların ve savaşların ardında "enerji yollarının" ve "enerji kaynakların" ele geçirilmesi başka bir şeyin olmadığı apaçık ortaya çıkmıştır.

Yine yanı başımızdaki diğer komşumuz Rusya soğuk savaş dönemindeki siyasi, askeri ve ekonomik gücüne ulaşmak için başta doğalgaz kaynakları olmak üzere enerji kaynaklarını hızla denetimine almakta, BDT topluluğunu kendi arka bahçesi haline getirerek İran ve Çin ile yaptığı stratejik işbirlikleriyle dünyanın yeniden şekillenmesinde yeni bir aktör olarak ortaya çıkmaktadır.

Bu siyasi gelişmelerle birlikte asıl tehlike küresel ısınma sonucu kendini göstermektedir. Ekolojik dengenin bozulması beraberinde felaketler zinciri oluşturmakta tüm insanlığı tehdit etmektedir. Ülkemizde yaşanan kuraklık ve barajların kuruması bunu sadece basit bir sonucudur.

Ülkemizdeki Gelişmeler Kaygı Veriyor.

Diğer yandan yönetime geldiğimiz günden beri ülke gündemini sürekli siyasi krizler oluşturdu. Genel Kurmay yaptığı açıklamalar ile siyasetin gündemini belirlemeye ve etkilemeye çalışarak siyasi alanı daraltı. Cumhurbaşkanlığı konusunda yaşanan krizler beraberinde 22 Temmuz seçimlerin getirdi. Emekçilerin talepleri üzerinde değil laiklik ve anti laiklik üzerinde yapılan tartışmalar sonucu toplum bu kutuplara ayrıştırılarak tercih yapmaya zorlandı. Hiçbir konuda anlaşmayan ana muhalefet ve iktidar, anti demokratik %10 seçim barajı ve Polis selahhat ve vazife kanunda konusunda hiç de ayrı olmadıklarını ortaya koydular.

Emek ve demokrasi güçlerinin parçalı duruşu iktidar karşında varlık gösterememiş sonucu daha başında belli olan mağlubiyeti getirmiştir. AKP neo - liberal politikalarla uluslar arası sermayeyi ve TÜSİAD -MÜSİAD'ı arkasına alarak halkı yoksullaştırmış ve yoksulluğu çok iyi yönetmiştir. Milliyetçi söylemlerle toplumdaki ırkçı ve şoven duyguları

kaşımış bunları tetiklemiştir. Cumhurbaşkanlığı seçimleri nedeniyle mağdur rolünü oynamış, kamuoyunu yanıltmıştır. ABD'nin kendisine biçtiği "ılımlı İslam" modelini benimsemiş gereğini yapmıştır. Bütün bunlar AKP'yi kendisinin bile beklemediği bir oy olarak tekrar iktidara taşımıştır.

Emekçiler açısından bunun anlamı daha fazla yoksulluk daha fazla işsizlik olacaktır. Nitekim seçimlerin hemen ardında bizler anayasa tartışmalarına yoğunlaşırken toplumun her kesimini ilgilendiren ancak parası olanın sağlık hizmeti almasını öngören "**Genel Sağlık Sigortası**" ile kamu çalışanlarının kazanımlarını yok sayan onların iş güvencesini ortadan kaldıran "**Kamu Personel Yasası**" meclis gündemine tekrar getirilmek istenmesi siyasi iktidarın niyetini ortaya koymaktadır.

Nasıl Bir Anayasa İstiyoruz

Seçimlerle birlikte başlayan tartışmalar yine bizleri ya 12 Eylül anayasası ya da AKP anayasası tercihleri arasında tavır belirleme durumunda bırakmıştır. Elbette kendimizin ifade edilmediği ve yapımında özne olmadığımız anayasalar bizler açısından fazla bir şey ifade etmez. Bu durumu aşmanın yolu konfederasyonumuz yaptığı gibi "3. yol" olan kendi anayasa komisyonunu kurarak sürece müdahil olmaktır. Diğer emek ve meslek örgütleriyle müdahil olduğu bu tartışmalarda talebimiz toplumun tüm kesimlerini kucaklayan bir toplumsal sözleşmenin ortaya konması ve hayat bulmasıdır. Bu amaçla "**Özgür ve Demokratik Bir Türkiye Yolunda YENİ ANAYASA**" tartışmasının başlatılması doğrultusunda bir kampanya organize edilerek kamuoyuna taleplerimiz iletilmeye başlanmıştır.

İrkçi Şöven Dalga Yayılıyor

Seçimler öncesinde topluma pompalanan ırkçı şöven dalga adeta bir karabulut gibi ülkenin her yanını kaplamış ve topluma egemen olmuştur. Bu dalga sonucu etnik, din ve kültürel farklılıklar zenginlik olarak algılanmaktan çıkarılmış, ötekileştirilmenin bir gereğesi olmuştur. Bu yaklaşımın hükümet yetkilileri tarafından hoşgörüle karşılanması linç kültürünü besleyerek ard arda cinayetlerin işlenmesine zemin hazırlamıştır. Cinayetlerin arkasında çıkan bağlantılarsa olayın vahametini ve geldiği noktayı net olarak göstermektedir.

Birlikte Yaşamdan Başka Çaremiz Yok

ABD tarafından komşularımız sıçratılan yangına ülkemizde çekilmek istenmektedir. Bu yangının dışında kalmanın en güzel örneği 1 Mart tezkeresi ile yaşanmıştı. Bu kararlar ülkemiz tüm dünyada kendinden saygıyla söz ettirmişti. Ama son bir yıl içinde meydana gelen gelişmelerle ülkemizde bir yangına çekilmek istenmekte. bir uçuruma doğru yuvarlanmaktadır. Başbakan tarafından da adlandırılan Kürt sorunu konusunda meydana gelen bu gelişmelerle demokratik ve barışçı yöntemler yerine tekrar çatışma ve şiddete dönülmesi en fazla biz

emekçileri kaygılandırmaktadır. Hepimizi yakacak bu sorunun demokratik ve barışçı yöntemlerle çözülmesi yerine askere havale edilmesi 50 bin insanımızın, 200–300 milyar dolar kaynağımızın daha kaybı demektir. Ülkemizin ve biz emekçilerin bunu kaldıracak gücü yoktur. Geçmişte yaşanan kayıplarımız, birlikte yaşamdan başka çaremiz olmadığını ortaya koymuştur.

Toplu Görüşme Sürecinde Figüran Olmadık

Birde geride bıraktığımız toplu görüşme tiyatrosu vardı. Her zaman olduğu toplantıyı hükümet temsilcileri açtı. Hükümet temsilcileri kapattı. Kamu-Sen ve Memur-Sen ise Bakanla bir resim çekirme şerefine erdiler. Çalışanlara %2+2 zammı, bizim kabul etmediğimiz 5 YTL sendika aidatlarının ise 10YTL olarak %100 artırılmasını gündem yaptılar.

Konfederasyonumuz KESK geçen yıl ortaya koymuş olduğu onurlu tavrı bu yıl da sürdürdü. Toplu görüşmelerin orta oyununa dönmesi ve toplu sözleşmenin gündemde olmaması nedeniyle yapılan toplu görüşmelere katılmadı. Sendika Genel Merkez yöneticileriyle İstanbul-Ankara İnsanca yaşamak için Toplu Sözleşme İstiyoruz Yürüyüşünü gerçekleştirdi. Hükümet ve Kamu-Sen ile Memur-Sen üçlüsünün gerçek yüzünü teşhir ederek

İşyerlerimizin Bütünlüklü Yapıları Parçalanıyor.

Diğer yandan örgütlü olduğumuz iki kurum TCDD ve DHMİ de buraların bütünlüklü yapılarını yok etmeye yönelik çalışmalar devam ettiriliyor. Bir yandan özelleştirmeler yıkımlar biryanda taşeronlaştırma uygulamaları her geçen gün artıyor. Neo liberal politikalar ulaşımın her alanını kuşatıyor. Çalışanlara işsizlik, yoksulluk, sosyal güvencesiz bir yaşam dayatılıyor. Bu süreçte Hava meydanları/limanları, TCDD bağlı limanlar özelleştirildi. TCDD taşınmaz malları satıldı. Yemekli yataklı vagonlar, Geçit ,gişeler den sonra revzörlük ve ambarlarda da hizmet satını alımı yöntemiyle iş gücü temin ediliyor. Memurlar eliyle yürütülmesi gereken devletin asli görevleri taşeron personeli eliyle yürütülüyor. Bütün bunlar işsizlik, yolsuzluk ve yoksulluk ve iş güvencesizliğiyle biz çalışanları kuşatacaktır. Bu kuşatmayı yarma, işimize ve iş yerlerimize ve geleceğimize sahip çıkma en önemli görev olarak karşımıza duruyor. BTS olarak 25-27 Ekim tarihlerinde İstanbul'da başlatacağımız Halkalı-Gebze-Haydarpaşa yürüyüşümüzle ilk kıvılcımı çakacağız. Şimdi mücadele zamanıdır. Umudu başarıya ulaştırma zamanıdır. Hepinizi vereceğimiz emek ve demokrasi mücadelesine davet ederken, Dün olduğu gibi bugünde yarında gözümüzü, kulağımızı ve ağızımızı, kapatıp üç maymun olmayacağız üç maymunu oynayanları da teşhir edeceğiz

Saygılarımla.

7. Olağan Genel Kurul Sonuc Bildirgesi

Sendikamız 6. Olağan Genel Kurulunda alınan karar doğrultusunda Genel Kurul süresinin 2 yıla indirilmesi nedeniyle 7.Olağan Genel Kurulumuz 200 delegeden 178 delegenin katılımıyla 3-4 Şubat 2007 tarihlerinde Ankara'da yapıldı.

Bu Genel kurulda sendikamızın geçmiş dönemi delegeler tarafından değerlendirilmiş, İlgili makamlarca istenen tüzük tadilatları yapılmış, Önümüzdeki 2 yıllık dönemde yapılacak çalışmalara ışık tutacak tartışmalar yaşanmış ve kararlar alınmıştır.

Hava liman ve meydanlarında sendikal örgütlüğümüzün daha üst seviyeye çıkarılması ve burada çalışanların sendikal mücadeleye daha aktif olarak sendikamız bünyesine katılması için tüm DHMİ üyelerimizin İstanbul 2 no.lu şube çatısı altında toplanması kararlaştırılmıştır.

Genel kurulda yapılan tartışmalar yeni yönetim için ön açıcı olmuş ve bunların programlanarak hayata geçirilmesi sendikal mücadelemiz açısından hayati öneme sahiptir. Özellikle Neo liberal politikaların alabildiğince uygulandığı, işkolumuzda özelleştirme saldırılarının daha da yoğunlaşacağı bir dönemde, yeni sürecin mücadelesinin birlikte örülmesinden başka bir alternatif yoktur. Bu süreç hem çalışma hayatımızda hem de, çalıştığımız kurumlarda saldırıların yoğunlaşacağı en zorlu bir dönem olacaktır. Bu dönemi göğüsleyebilmek için işyerlerimizdeki sendikal örgütlüğümüzü büyütme, işyerlerinde çoğunluk sendikası olmak zorunludur.

Çalışanların bize üye olmasa bile güvendiği sendikamız "BTS" bünyesinde bizlerin birbirine olan



güveni bu dönemde belirleyici olacaktır. Bu güven farklı fikir bileşenlerin zenginliğiyle kimseyi ötekileştirmeden ortak zemininde verilecek emek, barış ve demokrasi mücadelesini güçlendirecektir. Genel kurulumuzdaki zengin tartışmalar üyelerimizin bu konudaki beklentilerini ortaya koymuştur.

Diğer yandan yeni dönemde göreve talip olan adaylar arasında sendika içi

demokrasi işletilerek demokratik bir seçim sonucunda sendikamız merkez organları oluşturulmuştur.

Dem-Sen, Ray-Sen, Lim Sen ve Hava-Sen'le başlayan 17 yıllık mücadele birikimini arkasına alan yeni yönetim BTS'nin tüm kadroları ile birlikte verilecek mücadele ve yapılacak faaliyetlerde başarıya ulaşacaktır. Bu nedenle yönetim kadar kadrolarımıza da önemli görev ve sorumluluklar düşmektedir.

Genel Kurulumuzda kabul edilen ve mücadelemize ışık tutacak olan genel kurul kararları özetle şunlardır

- 1.İşkolumuzda Özelleştirme, yeniden yapılanma programlarına karşı mücadele edilmesine ve çalışma grupları oluşturulmasına
- 2.Hızlı Tren ve Marmaray projesinin takip edilmesine kamuoyu oluşturulmasına
- 3.Grevli ve toplu sözleşmeli sendikal hak ve özgürlüklerin elde edilmesi için mücadele edilmesine,
- 4.Hak kayıplarımızın(permi vb.) iadesi için fiili mücadele verilmesine
- 5.Sendikal mücadelenin kısa orta ve uzun vadeli programlar yapılarak verilmesi
- 6.Emperyalistlerin Ortadoğu üzerindeki enerji kaynaklarını işgal etmesine ve talanına karşı, savaş karşıtlığımızın ve uluslararası emek örgütleriyle ortaklaşa yapılacak mücadele ile örgütlenmesine,

7.Emek mücadelesinin tüm bileşenleri ile ortak hareket edilmesine, bu harekete toplumun mağdur tüm ezilen kesimlerinin katılması kapsayacak faaliyet ve çaba gösterilmesine,

8.Tüm emek örgütleriyle dayanışma içerisinde olunmasına

9.Esnek çalışmaya karşı, herkesin kendi ünvanında çalışmasının sağlanmasına yönelik çalışma yapılmasına, çalışanlar üzerinde yoğunlaştırılan olumsuz çalışma şartlarının incelenip analiz edilmesine ve çözüm önerilerinin üretilmesine,

10.Sendika mali yapısının her üye tarafından rahatlıkla anlaşılabilir bir yapıya kavuşturulması için Genel merkez ve şubeler tarafından ön muhasebe yani kasa defteri tutulmasına , tüm gelir ve giderin bu defter üzerinden yürütülmesine,

11.Sendikamız Erzincan temsilciliğine ait telefon borcunun 1000 YTL aşmayacak şekilde Genel Merkez tarafından ödenmesine,

12.Sen üyelerinin emekli olduğunda sendikada görevli oldukları süre kıdem tazminatları kurumca ödenmediğinden, bu kısmın sendika tarafından ödenmesine

13.Merkez yönetim kurulunun sendikamız adına bankalarda hesap açmaya ve kullanmaya, para çekmeye, para yatırmaya, kredi almaya, otomatik ödeme talimatı vermeye, çek almaya, çek kesmeye ve hesap kapatma konularında yetkilendirilmesine,

14.Sendika Genel Başkanının Kullandığı cep telefonunun aylık **150 YTL**’ye kadar diğer MYK üyelerinin ve şube başkanlarının ise **50 YTL**’ye kadar olan kısmının sendika tarafından karşılanmasına,

15.Sendika organlarında yönetici olanlar ile sendika tarafından görevlendirilen üyelere yol ve yatma masrafları belgelendirilmek koşulu ile gerçek gider üzerinden, yemek masrafları içinde 1. derecedeki devlet memurunun aldığı günlük harcırah kadar ödeme yapılmasına

16.MYK ‘una 2007-2008 yıllarına ait bütçe fasılları arasında aktarma yapma yetkisi verilmesine,

18.Merkez yönetim kurulu asil üyeliğine seçilen bir yönetim kurulu üyesinin işyerinden ücretsiz izinli olarak sendikada çalıştırılması ve kurumda aldığı ücret kadar ücret verilemesi, ilgilinin kurumdaki emsallerinin ücretinde dönem içinde yapılacak artış oranında artış yapılmasına karar verilmiştir.

Alınan kararları dikkate alan ve yukarıdaki perspektifle hareket eden Yönetim Kurulumuz, ilk toplantısında görev bölüşümü yapmıştır. Buna göre dağılım aşağıdaki gibi olmuştur.

Genel Başkan	Yunus AKIL
Genel Sekreter	M.Gürol AÇICI
G. Mali Sekreter	Seyit Dursun ERTÜRK
G. Hukuk TİS ve İnsan Hak. Sekr.	Murat ORAL
G Eğt. ve Örg.Sekr.	Selahattin NESİPOĞLU
Genel Kadın Sekreteri	Adil ÖZDEMİR
G. Basın Yayın Sekreteri	İskender ERSÖZ

Yapılan MYK toplantısında, Genel Başkan Yunus Akıl’ın profesyonel yönetici olmasına karar verilmiştir.

ORGANLAR

YÖNETİM KURULU

ASİL	YEDEK
Yunus AKIL	Efnan AYDIN
Selahattin NESİPOĞLU	Gülbuğ IŞIL YILMAZ
Murat ORAL	Ergün CENGİZ
Seyit Dursun ERTÜRK	Rıdvan AKGÜL
İskender ERSÖZ	Durmuş YILMAZ
Adil ÖZDEMİR	Uğur YAMAN
Gürol AÇICI	Metin HAMİTOĞLU

DENETLEME KURULU

ASİL	YEDEK
Mehmet ERDOĞAN	Medet ALP
Sema TATAROĞLU	Münir SÜTÇÜ
Hasan SOYSAL	Eşref BİNARDAN
Abdurrahman ÖZTÜRK	Mehmet ALTUN
Ali ŞİMŞEK	Remzi ŞAHİN

DİSİPLİN KURULU

ASİL	YEDEK
Şahin ÇİLİNGİR	Cengiz DEMİR
Adem SAĞLAM	Veysel ÇALIŞKAN
Engin KÖK	Nazım KARAKURT
Kemal ÖZKAN	Sinan GÜLER
Reşat EKİCİ	Kemal ASLAN

KESK ÜST KURUL DELEGELERİ

- 1-Yunus AKIL
- 2- Hasan AKDEMİR
- 3-Ayten BOZKURT
- 4-Abdullah YILDIZ
- 5-Yusuf KOÇ
- 6-Servet POLAT

ETF DELEGESİ

Hasan BAŞKÖY

ITF DELEGESİ

Hasan BEKTAŞ

Murat ORAL Genel Hukuk TİS ve İnsan Hakları Sekreteri



Merhaba arkadaşlar.

Hak ve hukukumuza saldırılar çok... Bilemediğimiz, farkında bile olmadığımız haklarımız var.. Bunlar karşısında kabullenmişliğimizin göstergesi olan sessizliğimiz, tepkisizliğimiz var... Avukatlarımız, bu alanda kadrolarımız var. Kafa yoranlarımız var, Cesaretle emek koyanlarımız var... Buna rağmen Yetmiyor, yetişemiyoruz .. Saldırı güçlü...

Mersin Limanı satıldı. Diğerleri satışa hazırlanıyor. Taşınmaz mallarımız satıldı. Satılıyor. Biz ne yapıyoruz? Yürütmeyi durdurma talepli mahkemeler açıyoruz. Kazanıyoruz. Hemen yasa değiştirip, yönetmelikler hazırlanıyor. Tekrar veriyoruz mahkemeye. Bu arada satış gerçekleşiyor. İhtar çekiyorsun. Satışı durduramıyorsun.

Ne idüğü belirsiz bir Marmaray Projesi var. İstanbul yerelinde bir çok sivil toplum ve mesleki örgütlerin bir araya geldiği içerisinde BTS İstanbul 1 Nolu Şubemizin de bulunduğu Haydarpaşa Dayanışması, kadro arkadaşlarımızın faal olarak çalıştığı www.kentvedemiryolu.com sitesi Marmaray projesinin bilinmeyen yönlerini , gerçekte yapılamak isteneni , zarar göreceğiz, doğal, tarihi, kültürel ,ekonomik ve sosyal değerlerimizi, işimize – işkolumuza vereceği zararları anlatmaya, yarın yaşayacaklarımız konusunda bizi aydınlatmaya çalışıyorlar.

Demiryolu ağır iş kolu. Çok şey alıyor adamdan. Eskitiyor. Yıpratıyor. İnsan yapısına aykırı şartlarda çalışıyor demiryolcular. Gürültü var. Elektrikli ortamlar var. İklim koşullarından direkt etkileniyorlar. Uykusuz, gece gündüz dinlenmeden uzun süre çalışıyorlar.güvenlikçiler. Silah taşıyor, Trene refakat ediyorlar. Riski yüksek, işleri çok. Aşırı dikkat harcanan iş çok. Bilgisayar ışınlarından etkilenen, , hesap, kitap, kasa işlerine bakan, mali sorumluluğu yüksek, vardiya usulü, çalışanlar çok. Hasılı , normal ortamlarda çalışmayanlarımız çok.

Gayri müsait şartlarda çalışılmasına rağmen çalışanlarımıza; Gece, vardiya, yüksek desibel, kataner , silah, risk, arazi, ekran, kasa, mali sorumluluk vb. gibi tazminat ödemeleri yapılmamaktadır.İşin kötüsü bunların tanımları, ölçüleri dahi bilinmemekte, konuda gündemleştirilememektedir.

Daha kötüsü; bu ağır iş kolunda azalan personelle

daha çok iş çıkartılmaya çalışılıyor. Unvan birleştirilerek, esnek çalıştırılarak, baskılayarak bu yapılmaya çalışılıyor.

Tüm bunlar yetmezmiş gibi ; Uzun vadede aleyhimize olacak işlerde ağızımıza bir parmak bal çalınarak sessiz kalmamız sağlanıyor. Tren teşkil memuru unvanına koyduğumuz şerhte, karşı çıkışımızda ‘BTS unvan almamıza, para almamıza engel oluyor’ diyerek kötülenebiliyoruz. Ondan sonra bir sürü sıkıntı yaşanıyor. Makinistlerin tren şefliği görevini tren şefi kilometresi hatırına yapmaları kısa vadede güzel görülebilir. Bunun sıkıntılarını yaşamaya başladılar. İnanınki Demiryolu kanunundan sonra çok bariz şekilde yaşayacaklar.

Demiryollarının tasfiyesi ve şirketleştirilerek özelleştirilmesi ile iş güvencesi ve sosyal hakları yok edecek olan “Demiryolu Kanunu” mecliste. Bu yasaya göre hizmet satın alınabilecek. Hoş şimdi hizmet satın alınmıyor mu? Diyeceksiniz. Alınmıyor. Ancak, belli oranda alınıyor. Onlarla ilgili hukuki süreç de devam ediyor. Açtığımız davalar var. Bir düşünelim; Söz konusu yasa çıktıktan sonra , makinistlik, manevracılık hizmetlerini de bu hizmeti veren şirketlerden temin etme yoluna gidileceğini. ERDEMİR trenini hatırlayalım. Burada çalışmak isteyen makinistlerimizi, bu sebeple emekli olanları. Olmaz demeyin.Nice olmaz denilenler oldu.

Kurumlarımız vekaleten görevlendirmelerle yürütülüyor. Vekaletle asalet arasındaki fark kurumlarımızda olumsuz sonuçlar doğurmaktadır. Gerek kurumun tüzel kişiliğinde gerek çalışanlarda gerekse vekaleten görevlendirilenlerin şahsında olumsuzluklar yaşanmaktadır. Vekaleten görevlendirmeler asaleten atanmaya haiz kişiler arasından olmalıdır.Vekalet süresi kısa olmalıdır. 3 aydan fazla vekalet bakmalarda unvanın ücretinin 1/3 ü vekil bakana verilmelidir. Belki de bu şekilde, vekaletin asalete atanıp atanmayacağı belirsizliğini telafi ve tazmin etme yolu gibi görülmektedir iki taraf içinde.

Promosyonlarımız verilmedi. Hem de ‘demiryolcu cefakardır, fedakardır, demiryolculuk zordur, zahmetli iştir, daha fazla para alması lazım demiryolcuların ancak elimizde imkan yok’ diyen yönetimce verilmedi. Al sana imkan . Al sana faaliyet dışı para. Versen kim soracak? Neden vermedin o zaman? Neden demiryolcuları bir nebze olsun rahatlatmadın? Samimiyetin gösterecek yaklaşımı gösteremedin? Bırakın parayı konuyla ilgili bilgi edinme yasası gereği yazılı sorularımıza bile cevap verilmedi. Ancak; Başbakanlık Bilgi Edinme Yüksek Kuruluna

müracaatımıza gelen cevaptan sonra Demiryolları Genel Müdürlüğü bize bilgi verdi. Verilmeyen promosyonlarımızla ilgili davamız devam etmekte. İnşallah kazanacağız da.

Gelelim aldığımız promosyon parasına; Nasıl alındı sizce? Cevaplayayım. Neredeyse tüm kurumlar bu paralarını çalışanlarına dağıttı. Üstelik bu konuda demiryolları mahkemelik. Bağlı olduğu bakanlıkta ödemeyen de tek demiryolu. Bir yandan da Sendikamızca sıkıştırılıyor. Çeşitli yerlerde teşhir ediliyor. İmza kampanyaları yapılıyor. Eee 2007 sonuna kadar da Vakıfbankla anlaşma var. Alacağı yeni bir parada yok. Yine bir kıvrak zekalılık örneği gösteriliyor; Süresi dolmadan, rekabet ortamı yaratılmadan Vakıfbank'la süre uzatılıyor ağızımıza bir parmak bal çalınıp susturuluyor, gelecek yılki hakkımızdan da vazgeçiyoruz. Hem de farkında olmadan...Durun bakalım .Konuyla ilgili Bilgi Edinme Yasası gereği aklımıza takılanları sorduk. Cevabı da geldi. Avukatlarımızı incelesin.Bakalım...

Bir permi hakkımız vardı. Yasa gereği , tarife altı taşımacılık kaldırıldı.Otomatikman permilerimizden olduk. Permi hakkımızın verilmesi için en çok emeği yine Sendikamız harcadı. İş kolumuzdaki diğer örgütlerden de yeterli desteği göremedik. Bu konuda Demiryolları Genel Müdürlüğü de yeterli çabayı sarf etmedi. Bazı iş kollarında kaldırılan haklar bir şekilde yeniden tanındı. Bizde bırakın bu hakkı tanımayı, indirim oranı bile % 50 ye çekilmedi.

Makinist arkadaşlar ' tren şefsiz tren götürmeyiz' diyorlar, 5 Şubatta. Haydarpaşa'da. Tamam diyorsun. Talepleri haklı. Destek veriyorsun. Görevden alınan 14 arkadaş göreve iade ediliyor. Soruşturma yapılmıyor. Gurup tavanından ücret alınacak, bir üst guruba da yükseltilecek. 27 Şubattaki toplantıya kadar gurup tavanından ücret belirlenmiş olacak .Varılan anlaşma bu. Söz bu. Gurup tavanından ücret ayarlaması yapılmadığı görülüyor 27 Şubat toplantısında. Büyük katılım var toplantıya. Duyarlılık üst seviyelerde. Katar personeli, makinistler orada. Sendika ve ilgili dernekler orada. Genel Müdürlüğün hazırladığı görev tanımlarını belirtir yönetmelik taslakları, üzerinde çalışılmış öneriler...

Genel Hukuk Tis ve İnsan Hakları Sekreterliği bünyesinde Şubelerle görüşülerek Hukuk Komisyonu oluşturulmaya başlandı. Şube Hukuk Sekreterlerimiz komisyonun doğal üyeleridirler. Komisyon diğer üyelerimizin görüşlerine açıktır. Hedefimiz kolektif aklı ortaya çıkarmaktır. Hukuki mücadelemizin etkin kılınması zorunluluktur. Bu anlamda haklarımız nedir? Hangilerini kullanabiliyoruz? Hangileri verilmiş? Hangilerinden mahrumuz? Verilmeyen haklarımız nelerdir? Yaptığımız hangi işler angaryadır? Çalışma koşullarımız uygun mudur? Hangi hukuksuzluklara

maruz bırakılmaktayız? Çalışan olarak temsiliyetimiz nedir? gibi soruları kendimize sorarak ön açıcı öneriler geliştirmeli, mücadeleyi yükseltmeliyiz.

Hukuksal mücadele, fiili mücadelenin önüne geçmemelidir. Alanın terkini doğurmamalıdır. Bu olmamalıdır. Herhangi bir konuda gidip en yakın amirimizle konuşmak, mevzuata uygun çalışarak onurlu bir duruş koymak, sendikamızın aldığı kararları uygulamak, eylemliliğe gitmek, üretimden gelen gücümüzü kullanmak, sorunlarımızın çözüm noktası olan "Toplu Sözleşme" hedefine yürümek yerine , en kolay olanı 'HUKUKİ' süreci kullanmamalıyız, Kantarın topuzunu kaçırmamalıyız. Kuşkusuz Sendikal hakların elde edilmesi korunması ve geliştirilmesinde hukuksal mücadele tek başına yeterli değildir.Ancak kamu emekçilerinin örgütlenme ve mücadele geçmişine bakıldığında fiili ve hukuki mücadelenin yan yana , birbirini güçlendirerek sürdüğü görülür. Unutmayınız ki, Biz hukuki mücadele zemininden ziyade Fiili ve Meşru mücadele zeminini kullanan bir yapıdan ve anlayıştan gelmekteyiz. İşte bu noktada bir tahlil yapınca " Bugün itibariyle bu çizginin neresindeyiz?" sorusuna herkes kendince bir cevap verecektir. Böylelikle, ne demek istediğim de kolaylıkla anlaşılacaktır.

Bugün, hukuksal problemlerimizin yoğunluklu yaşanmasının en büyük sebebi, çalışma hayatının kurallarını Toplu sözleşme metnine dökmemektir.Yalnız hukuksal problemlerimizin kaynağını teşkil etmemektedir Toplu Sözleşme yapamamamız.Aynı zamanda çalışma yaşamında karşılaştığımız sorunlarında kaynağıdır bu durum.İş kolumuzda yaşanan Tren Şefsiz Trene Gitmeme-Gitme, Turne Tazminatları, Esnek çalıştırma, İşe gidiş geliş süresinin görev süresinden sayılmaması, T.T.Memurlarının Temizlik Yapması,Manevra Tazminatı,Gayri müsait Şartlarda çalışma, lojman tahsisleri, kilometre tazminatları, görevde yükselmeler, vekaleten görevlendirmeler, geçici görevlendirmede muvafakat aranması, hafta içi ve sonu mesaieleri, sağlık gurubu düşenlerin unvan durumu vb. çalışma koşullarını Toplu Sözleşmeye yazdırarak, çalışma yaşamını hem çalışan hem de işveren ve vekili açısından yaşanabilir hale getirilebilmelidir.Bu durumun inşasına çalışanların verdiği destek kadar işveren ve vekillerinin de destek vermesi gereklidir.Bu durumda , çalışma ve çalıştırılma mutabakatla olacağından çalışma yaşamında barış sağlanacaktır.Bir sonraki toplu sözleşme dönemine kadar da tarafların başı kulağı rahat edecektir.Akıl mantıkta bunu emretmektedir.Dünyada da bu böyledir.O halde hedefimiz Toplu Sözleşmedir.Çalışmalarımız buna yönelik olmalıdır.Hadi bakalım, hep birlikte Toplu Sözleşmeye.

Kalın Sağlıcakla.

Eğitimcilerin Büyük Yürüyüşüne Katılan Sendika Yöneticilerine Keyfi Ceza

M.Gürol AÇICI
Genel Sekreter



Eğitim Sen'in 25-26 Kasım 2005 tarihlerinde *Parasız, Bilimsel, Demokratik Eğitim Ve İnsanca Yaşam* talebiyle gerçekleştirdiği "Eğitimcilerin Büyük Yürüyüşü"ne katılmaları nedeniyle, aralarında Sendikamız eski Genel Başkanı İ.Fehmi KÜTAN ve KESK Genel

Başkanı İsmail Hakkı TOMBUL'un da bulunduğu KESK'e bağlı 22 sendika yöneticisinin polis tutanakları

esas alınarak yargılandığı mahkeme temyiz yolu açık olmak üzere sonuçlandı. Ankara 28.Asliye Ceza Mahkemesince; 22 yöneticinin yargılandığı davada 11 yöneticiye 1 yıl 3 ay hapis ve 407'şer milyon para cezası verildi. 9 yöneticinin aldıkları cezalar ertelenirken, KESK Genel Başkanı İsmail Hakkı TOMBUL ile Sendikamız eski Genel Başkanı İ.Fehmi KÜTAN 1998 yılında sendikamız etkinlikleri dolayısıyla yargılandığı davanın 4616 sayılı yasa uyarınca ertelenmesi gerekçesiyle cezaları ertelenmedi.

Verilen ceza ETUC tarafından da kınandı.

MÜCADELEMİZİ DURDURAMAYACAKLAR !

Ankara 28. Asliye Mahkemesi sendika yöneticilerimiz hakkında vermiş olduğu hapis cezası kararıyla ilgili KESK Başkanı Dr. İsmail H. Tombul ve KESK'e bağlı sendikaların başkanları tarafından 6 Nisan günü ortak basın toplantısı düzenlendi. Basın toplantısında mahkeme kararıyla ilgili bildiri okuyan Tombul, bugüne dek çok kez yargılandıklarını fakat mücadelelerinin engellenemeyeceğini söyledi. Basın açıklamasında;

"KESK'e ve KESK nezdinde kamu emekçilerinin

demokratik sendikal mücadelesine yönelik saldırılar yoğun biçimde devam etmektedir. KESK'in demokrasiden ve emekten yana mücadelesinden rahatsız olan AKP hükümeti, iktidar olduğu günden bu yana yasaları, Anayasa'yı, insan haklarını ve sendika hukukunu hiçe sayarak sendikal faaliyetlerimizi engellemeye çalışmaktadır. Bizler yıllardır ülkenin sorunlarını ve kamu emekçilerinin taleplerini savunmak için işyerlerimizde, sokaklarda mücadele sürdürüyoruz. Bu mücadelemizi,



demokratik bir ülkede insanca yaşam taleplerimizi içlerine sindiremeyenler, bizi, çeşitli yollarla engellemeye çalıştı. Türkiye'de kamu emekçilerin hareketinin öncüsü olan KESK üyeleri bugüne kadar defalarca yargılanmıştır. Hiçbir yargılama mücadelemizin önüne engel olamadı bundan sonra da olamayacak. Bizler,

üyelerimizin haklarına ve ülkemizin geleceğine sahip çıkma mücadelemizde, haklılığımızı bugüne kadar milyonlarca kamu emekçisiyle beraber yürüttüğümüz demokrasi mücadelesinden alıyoruz. Hiçbir iktidar, hiçbir vali, hiçbir mahkeme kararı haklılığımıza ve masumiyetimize gölge düşüremeyecek.

İnsan haklarına, sendika hakkına, ifade özgürlüğüne ve uluslararası sözleşmelere aykırı bu haksız kararın, Yargıtay'dan döneneğine inanıyoruz.

Ortada hiçbir delil olmaksızın sadece sendika başkanlarını cezalandırma biçimindeki bu karar, açıkça KESK örgütlülüğünün hedef alındığını göstermektedir. Ancak KESK tüm baskılara rağmen bugüne kadar olduğu gibi bundan sonra da haklı mücadelesine devam edecektir. "ifadelerine yer verildi.

SORUNLARIMIZ BİRBİRİMİZE KARŞI MÜCADELE EDİLEREK DEĞİL! HEP BİRLİKTE DAYANIŞMAYA İÇİNDE T O P L U S Ö Z L E Ş M E İLE ÇÖZÜLÜR

Rıdvan BOZAN

Eskişehir Şube Başkanı



KİT'ler içinde en zor şartlarda çalıştığı halde en düşük ücret alan emekçiler Demiryolculardır. Bu çalışma koşullarının ağırlığına ve ücret adaletsizliğine karşı demiryolcular son yıllarda unvansal bazda ayrı ayrı tepkilerini ortaya koymakta, bu hem

çalışanları karşı karşıya getirmekte hem de çalışanların gücünü parçalamaktadır.

Son bir yılda unvan bazında kendilerini farklı eylem ve etkinliklerle ifade eden demiryolcular ne yazık ki bir kazanım elde edememişlerdir. Bu durumu gören idare “**böl - parçala- yönet**” mantığıyla çalışanların gücünü parçalayarak, onların haklı taleplerini görmezden gelmektedir. Diğer yandan dağınık olarak verilen bu mücadelenin zafiyetlerinden yararlanarak bu mücadeleye katılanları yine hukuksuz bir şekilde disiplin cezalarıyla cezalandırmaktadırlar.

Daha geçtiğimiz yıl yaşanan yakın tarihimizdeki bu tecrübeler demiryolcularının gerek iş koşullarının iyileştirilmesi gerekse de ücret mağduriyetlerinin giderilmesi için her unvanın vereceği tek tek mücadele ile değil, bizler tarafından yıllardır dile getirilen bütün demiryolcuların taraf olacağı “**TOPLU SÖZLEŞME**” ile çözüleceğini ortaya çıkarmıştır.

Bugüne kadar tek tek ve unvansal bazda verilen mücadelelerin, çalışanları karşı karşıya getirmek ve çalışanlar arasındaki dayanışmayı ortadan kaldırmaktan başka bir işlevi olmamıştır. İdarede bu yöntemle hak arayanları ya “**sana verirsem diğerleri ayaklanır**” mantığıyla pasifize etmekte ya da “**ben sana haklarını veriyorum onlar karşı çıkıyor**” oyunuyla tüm çalışanları birbirine hasım ederek mücadeleden koparmaktadır.

Çalışanların iş barışı içinde asli görevleri dışında ek görevler yüklenmeden mağduriyetlerinin giderilmesinin ve haklarının geliştirilmesinin yöntemi gizli kapılar ardında yapılan görüşmeler olmadığı, tarafların “**TOPLU SÖZLEŞME**” masası etrafında anlaşmaları olduğu gerçeği bir kez daha demiryollarında açığa çıkmıştır.

Bu gerçeğin başta Demiryolu yönetimi olmak üzere herkes tarafından iyi irdelenmesi ve bu konuda adım atılması hem demiryolu yönetimini rahatlatacak hem de çalışanların sıkıntılarını ortadan kaldıracaktır.



Demiryollarında sorunların “**Toplu Sözleşme**” ile çözülmesi beraberinde, birbirlerine hasım haline getirilen çalışanlar arasında iş barışı ve dayanışmayı sağlayacak bu sorunlarınsa muhataplarıyla gerçek anlamda çözülmesini ortaya çıkaracaktır.

TCDD yönetimi ise her gün aynı sorunlarla uğraşmak yerine, senede bir gün bu

sorunların çözümü için zaman ayıracak, asli işlevi olan demiryolu işletmeciliğiyle yoğunlaşsın daha kaliteli bir hizmet üretecektir

Sonuç olarak bizler (hareket memuru, makinist, makasçı, tren şefi, kondöktör, revizör, manevracı, gardıfren, memur, şef vb.) unvanımız ne olursa olsun demiryolcuyuz. Hepimiz aynı ekmek teknesinde ekmek yiyoruz. Ekmek kavgamızın muhatabı demiryolcular değil. Toplu sözleşme masasının işveren kesimidir. Ekmek kavgamızın yeri ise toplu sözleşme masasıdır. Sorunlarımız ancak Grevli Toplu Sözleşmeyle çözümlenir.

Pamukova Tren Faciasının 3.Yılında AKP Hükümetin 5 Yılı Değerlendirildi !

Sendikamız Genel Merkezinde düzenlenen basın toplantısında Pamukova faciasının 3.yıldönümü ve AKP hükümetinin 5 yıllık Ulaştırma politikası değerlendirildi. Hızlı Tren Faciasının yaşanmasının ardından geçen 3 yıllık süreç değerlendirildiği toplantıda “Bu ekip dönemde sadece “hızlandırılmış facia değil “demiryolu tarihinde meydana gelebilecek her çeşit kazanın en büyüğü meydana gelmiştir. Tavşancıl karambol’u, Temeli hemzemin geçit kazası, Lalebel-Ankara yük treni kaçması, Malatya Erdemir özel tren drayı, Sivas Aşar drayı ve Eskişehir’de Fatih Ekspresinin lokomotifinin donması gibi yaşanan olaylar bu ekibin demiryollarındaki tahribatının simgesi haline gelmiştir. Sendikamız bu politikaların uygulamadan kaldırılarak ülke ihtiyaç ve çıkarlarına uygun bir politikanın uygulanmasının

mücadelesini vermeyi sürdürmektedir.” ifadesine yer verildi.

Basın toplantısında;Siyasi kadrolaşma, özelleştirme, yolsuzluklar, yeniden yapılanma adı altında yürütülen tasfiye çalışmaları, esnek çalıştırma, blok tren işletmeciliği, Ankara-İstanbul Hızlı Tren ve Marmaray Projeleri başlıkları altında AKP hükümetinin 5.yıllık uygulamaları değerlendirilmiştir.

DHİMİ ve diğer kurumlarda taşeronlaşmanın hızla yaygınlaştırıldığı, tüm bu uygulamaların diğer alanlarda olduğu gibi ulaştırma alanında da aslında resmi bir tasfiye için çalışıldığı ve küresel sermayenin taleplerine uygun politikalarla taçlandırıldığı belirtilmiş, basın toplantısında *AKP'nin 5.YILI* adlı kitapçığı dağıtılmıştır.

“DEMİRYOLLARININ KENDİNE FAYDASI YOK!” DİYEN MALİYE BAKANINI KINADIK

Maliye Bakanı Kemal UNAKITAN Mersin Limanının PSA-AKFEN ortaklığına devri esnasında yaptığı konuşmada “...TCDD'nin kendisine faydası yok...” ifadeleri Sendikamızca kınandı..

Sendikamızca yapılan basın açıklamasında, bu sözlerin sadece Sayın Unakitan'ın değil aynı zamanda hükümetin demiryollarına bakışımı ve demiryollarının nasıl gözden çıkarıldığını ortaya koyduğu belirtildi.

Açıklamada;“Demiryolları kendine bile faydasız hale gelmişse bunun en büyük sorumlusu Sayın Bakanımızın da kabinesinde yer aldığı AKP hükümetidir. Bu hükümetin uyguladığı ulaşım politikalarıdır. Onlardan önce aynı politikaları uygulayan hükümetlerdir.

Bu politikalar 1950'lı yıllardan beri demiryollarına zarar vermiştir. Halende AKP hükümeti bu politikaları uygulayarak demiryollarına ve demiryolculara zarar veriyor.

Bütün bunların sorumlusu ne demiryolları ne de demiryolculardır. Demiryollarında halka fayda sunacak ne varsa yok eden, ortadan kaldıran, bu faydaları sermaye gruplarına sunan Sayın Bakanımızın ve hükümetinin uyguladığı neo liberal politikalarıdır.



Demiryolları bugün bu haliyle yaşam mücadelesi verip, hizmet üretiyorsa bu siyasi iktidarlara rağmen demiryolcuların fedakarlığı ile olmaktadır. Demiryolcuların bu fedakarlığını görmeyen onları ve çalıştıkları kurumu küçümseyen, dalga geçercesine “...TCDD'nin kendisine faydası yok...” diyen Sayın UNAKITAN'ı kınıyor, demiryolu camiasından özür dilemeye davet ediyoruz... “ifadelerine yer verildi.

MERSİN Limanı Apar Topar Devredildi !

Mersin Limanının özelleştirmesi ile ilgili gelişmeler Sendikamız tarafından yakından takip edilerek alınan bilgiler liman temsilciliğimiz ve Adana Şubemiz ile paylaşılmıştır. Yapılabilecekler Liman İş Sendikası ile değerlendirilmiş, birlikte hareket etme olanakları aranmıştır. TCDD yönetiminin, dava sonucu henüz elimize geçmeden devir teslim işlemlerine aniden başlaması nedeniyle Genel Başkanımız tarafından Mersin limanda Kitlesele basın açıklaması yapılmıştır.

İşçi sendikaları ,KESK'e bağlı sendika temsilcileri ile ÖDP Genel Başkanı Ufuk Uras basın açıklamamıza katılmışlardır.



KEYFİ GÖREVLENDİRME BTS'DEN DÖNDÜ!

Yol Dairesi Hızlı Tren İhale ve Proje Kontrol biriminde görevli üyemiz Uzman mühendis Selim TULUMTAŞ'ın Afyon Beton Traver Fabrikasına sürgün edilmesi üzerine İMO ve BTS olarak TCDD Genel Müdürlüğünden bir yazı ile görüşme talebinde bulunmuştuk. Bu talebimize cevap verilmesi üzerine durum Hızlı Tren seminerinde Ulaştırma Bakanına aktarılmıştı. son uç alınması üzerine üyelerimizle birlikte TCDD Genel Müdürlüğüne gidilmiş, Genel Müdüre vekalet eden Genel Müdür Yardımcısı ile görüşme yapılarak taleplerimiz iletilmişti. 1 hafta içinde sorunun çözüleceğinin tarafımıza bildirilmesi üzerine koridorda bekleyen arkadaşlarımıza bilgilendirme yapılmıştı. Bir hafta içinde herhangi bir gelişme olmaması üzerine TCDD Genel Müdürlüğü önünde ortak basın açıklaması yapılması kararlaştırılmıştı. Yapılacak basın açıklamasına 2 saat kala TCDD Yöneticileriyle yapılan son görüşmede basın açıklamasının iptal edilmesi halinde görevlendirme emrinin iptal edileceğini tarafımıza bildirildi. İptal yazısının sendikamıza gönderilmesi üzerine basın açıklaması iptal edilmiştir.

HÜLLE ATAMAYI İPTAL ETTİRDİK

Çalışanlar arasında görevde yükselme ve ünvan değişimi konusunda yaşanan adaletsizlere bir yenisi daha eklendi. Daha önce başuzmanlık ve gar müdürlüğü konusunda yaşanan adaletsizlik bu kez tesisler şefliği konusunda yaşandı. Görevde Yükselme Yönetmeliği delinerek hukuksuz bir şekilde Tesisler Teknisyeni iken İzmir 301. kablo şefliği ünvanına atanan **Sami Burdurlu atamasında yaşandı. Hiçbir görevde yükselme sınavına ve eğitimine katılmayan Burdurlu'ya verilen şeflik ünvanı sendikamızca yapılan girişimler sonucu iptal edildi..**

Daha öncede benzer bir ünava ataması yapılan Burdurlunun ünvanı sendikamızca açılma mahkeme sonucu mahkeme kararıyla tebdil edilmiş eski görevine dönmüştü.

DEMİRYOLCULAR LİMON DEĞİLDİR

Son yıllarda sağlık nedeniyle grubu değişen personele reva görülen uygulamalar TCDD yönetiminin personele yaklaşımını ortaya koymaktadır. Her fırsatta bizleri sevdiğini, bizler için uymadığını dile getiren yönetim. Demiryolları için gösterdiğimiz fedakârlık sonucu sağlık durumumuzun kötüleşmesi yada grubumuzun değişmesi sonucu asıl yüzünü göstermektedir.20-30 yıllık emeğimizi hiç göz önüne almadan bizleri çalıştırdığımız ünvandan en alt sıradaki unvana atamaktadır. Bunları bize sorma gereği bile duymadan yapmaktadır.

20-30 yıl istasyon şefi ,makinist , trafik kontrolü gibi ünvanlarda hizmeti olan bir personel geçirdiği bir ameliyat sonucu kurumda eşdeğer ünvanlar olmasına rağmen ünvan tenzili yapılarak memur yada puantörlüğe atanmaktadır. Bu haksız

uygulama sonucu personelin ünvanıyla birlikte ücreti de düşmekte, lojman hakkı elinden alınmaktadır. Diğer yandan çoğu kez personel bulunduğu yerleşim yerinin dışına da nakil edilmektedir. Yine bir başka açmaz ise grubu düşen personelin daha önce kendi emrinde çalışan personelin emrine verilmesidir.

Özellikle faal personelde sık sık yaşanan bu durum defalarca yetkililere iletilmesine rağmen gereği yapılmamakta demiryolcular adeta limon gibi sıkılıp bir kenara atılmakta, emekli olmaya zorlanmaktadır.

Üyelerimiz İstasyon Şefi Orhan Horoz ve İstasyon Şefi Zülküf Tarho, sadece bunlardan ikisi. Bunlar gibi daha sayısı yüze yakın demiryolcu bu uygulamaların mağduru durumunda..



Zülküf TARHO

**İstasyon Şefi
iken ünvan
tenzili ile
puantör yapıldı.**

Dünya Demiryolcular Eylem Günü Buruk Kutlandı!

Üyesi bulunduğumuz ITF (Uluslararası Taşımacılık Çalışanları Federasyonu) tarafından bu yıl sekizincisi kutlanan "Dünya Demiryolcular Eylem Günü" 13 Mart tarihinde Sendikamızca "Önce Güvenlik" temasıyla kutlandı.

Bu kapsamda Şubelerimiz tarafından basın açıklamaları, afişleme, çalışanlara ve yolculara bildiri dağıtımı gibi çeşitli etkinlikler yapıldı.

Sendikamız üyesi Adil Kaynar'ın 12 Mart tarihinde manevra esnasında tren altında kalarak hayatını kaybetmesi bütün demiryolcuları yasa boğdu. Demiryolcular geçen yıllarda olduğu gibi bu yıl da bu günü buruk kutladı.



8 Mart Dünya Emekçi Kadınlar Günü Etkinlikleri!



8 Mart Dünya Emekçi kadınlar Günü etkinlikleri kapsamında Şubelerimizde panel, sinevizyon, dinleti, kokteyl gibi çeşitli etkinlikler yapıldı. Bütün kadın çalışanlara çiçek, günün anlam ve önemini belirten bildiriler dağıtılmış, panolar afişlenmiştir. Konfederasyonumuz tarafından yapılan sokak etkinliklerine katılım sağlandı.



Ankara Şubemizce TCDD Genel Müdürlüğünde yapılan etkinliklerden bir görüntü

TCDD Gayrimenkullerinin Satışı

Hukuka Aykırı Ve Yasal Dayanaktan Yoksundur!

Basında, "Sahip olmak için beklediğiniz portföyü açıyoruz, TCDD Gayrimenkulleri ulaşım sektöründe uluslararası rekabete hazırlanmak, hızlı, emniyetli, kaliteli ulaşım sağlamak ve yeni demiryolu yatırımlarının finansmanı için Türkiye'nin her yerinde, her vasıfta binlerce ihtiyaç fazlası gayrimenkul müzayedeye ile satılacaktır. Yarını bekleyin." ifadeleriyle, TCDD'nin sahip olduğu gayrimenkullerin satışı ile ilgili reklamlar yer almaktaydı.

TCDD Gayrimenkullerinin Hukuka aykırı ve yasal dayanaktan yoksun olarak ESKİDJI firması aracılığı ile satışı için müzayedenin yapılacağı

SÜRMELE' oteli önünde Sendikamızca basın açıklaması yapılmıştır

Sendikamızca bu yönetmeliğin iptali için yargı yoluna başvurulduğu, davanın derdest olduğu belirtilmiş, "bugüne kadar olduğu gibi bundan böyle de kararlılığımızı sürdürerek, halkın yararına olmayacağına inandığımız bu tür uygulamaların karşında olacağız. TCDD'nin parçalanma ve tasfiyesinin bir parçası olan bu gayrimenkullerin satışını engellemek için elinden gelen her türlü gayreti gösterecektir." açıklamasına yer verilmiştir.



Sürmeli Oteli önünde Ankara Şubemiz tarafından yapılan açıklamasıyla protesto edilmiştir.

Demiryollarında Manevracıların İş Güvenliği Kalmadı

Ramazan ÇETİNKAYA
Diyarbakır Şube Başkanı



TCDD çalışma şartlarının giderek zorlaşması nedeniyle ölüm ve sakatlanmayla sonuçlanan kazalar her geçen gün artıyor.

12 Temmuz Akşamı saat 18:15'te Kurtalanda tren manevrası

esnasında meydana gelen kazada çalışma arkadaşımız Tren Teşkil Memuru Mazhar ORUÇ tren altında kalarak sağ bacağı koptu. Kaza sonrası Batman'da ilk müdahalesi yapıldıktan ardından Diyarbakır Tıp Fakültesine kaldırılan Oruç'un burada son anda yapılan müdahale ile hayatı tehlikeyi atlattı.

Benzer olaylar geçmiş yıllarda; Karabük, Bostankaya, Marşandiz, Malatya ve İzmir'de manevra esnasında meydana gelmiş, yine Tren Teşkil Memuru çalışma arkadaşlarımız feci bir şekilde yaşamlarını yitirmişlerdi. Bu konular sendikamız tarafından TCDD Genel Müdürlüğüne şifai ve yazılı olarak yaptığımız müracaatlarda defalarca dile getirildi. Israrlarımıza rağmen ne yazık ki şimdiye kadar bu tür olayları önleyici güvenlik tedbirlerinin alınmadığını, aksine manevra hizmetlerinin tek adama indirgenerek kazalara davetiye çıkarıldığını üzülerken görmekteyiz.

En son "Önce Güvenlik" teması ile kutladığımız "Dünya Demiryolcular Eylem Günü" arifesi 12 Mart 2007 günü Mersin Limanda manevra esnasında meydana gelen kazada, üyemiz Tren Teşkil Memuru Adil KAYNAR Tren altında kalarak her iki bacağı kopmuş, yapılan bütün müdahalelere rağmen yaşamını yitirmişti.

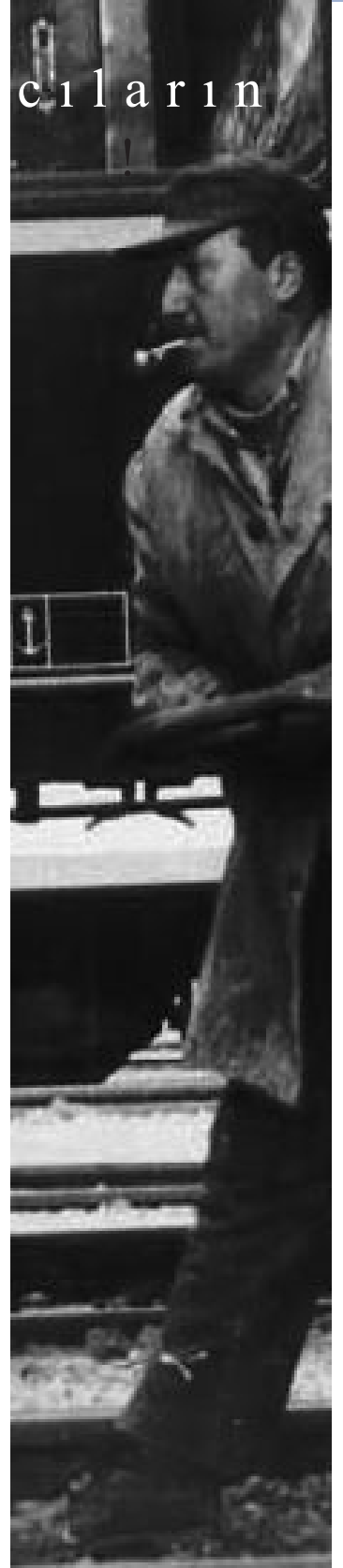
Bunun üzerine sendikamız benzer olayların bir daha yaşanmaması, özellikle manevra hizmetlerinde gerekli önleyici güvenlik tedbirlerin alınmasını için 26.03.2007 Tarihinde TCDD Genel Müdürlüğüne son kez bir yazı ile uyarıda bulunmuş gerekli tedbirlerin alınmasını talep etmişti.

TCDD yönetimi bu konuda hiçbir tedbir almadığı gibi, Bu kazaların olabileceğini bildiği halde gelişmelere seyirci kalmış, çalışanları esnek ve fazla çalışmaya mahkûm etmiştir.

Diğer yandan farklı mesleki özellikteki makasçı, manevracı ve gard fren unvanlarını Tren Teşkil Memuru unvanı adı altında birleştirmiştir. Bunun sonucu bu unvanlardaki personelin Görevde yükselmelerinin önünü kapatılmış, kondüktör ve tren şefi olmalarını engellemiştir. Belli bir yaşın üzerinde olan ve reflekslerini önemli bir bölümü kaybetmiş özellikle gard frenler kondüktör yapılması gerekirken tekrar vagonların arasına manevracı olarak sokulmuş ve adeta ölüme gönderilmişlerdir.

En son Mahzar ORUÇ arkadaşımızın ölümünden dönerek sağ bacağını yitirdiği bu kazanın sorumlusu CANAC raporu doğrultusunda "demiryolu ve "demiryolcu güvenliği" bir kenara bırakarak "Az adamla çok iş" uygulamasını başlatan TCDD yönetimidir.

TCDD yönetiminde "Demiryolu ve "demiryolcu güvenliği" için gerekli adımları atmasını insan hayatını hiçe sayan yanlış uygulamalardan derhal vazgeçmesini talep ediyoruz.



EĞİTİM VE ÖRGÜTLENME

Selahattin NESİPOĞLU
Genel Eğitim ve Örgütlenme Sekreteri



Dergimizin bu sayısı ile sizlere merhaba derken aynı zaman da geride bıraktığımız örgütlenme dönemi hakkında sizlere bilgi aktarmak istiyorum.

Sendikaları var eden ve ayakta tutan örgütlenme ve eğitim faaliyetleridir. Örgütlenme ve eğitim birbirinden farklı gibi gözükse de emekçilerin mücadelesinde birbirini tamamlayan bir bütündür. Eğitim ve örgütlenmeden yoksun hiçbir sendika ayakta duramaz, mücadele veremez.

Bu anlayış Genel Merkezimiz ve Şubelerimiz tarafından yoğun bir eğitim ve örgütlenme çalışması yürütülmüş ve başarı sağlanmıştır. Bu çalışmaları Genel Merkez boyutuyla aşağıda sunulmuştur. 3/1 Başkanlar Kurulumuzda alınan karar doğrultusunda Genel örgütlenme ve eğitim programı hazırlanmış. Bu program KESK tarafından 2000 YTL ile desteklenmiştir. Bu program dahilinde Yönetim Kurulumuz 17-18 Mart 2007 tarihlerinde ilk Başkanlar Kurulunu ardında hemen 19 Mart ile 7 Mayıs tarihlerini kapsayan Genel Merkez ve Şube yönetimlerimizin aktif katılımı bir örgütlenme çalışması başlattı. Çalışma 600 yeni üyenin Sendikamıza katılımıyla sonuçlandı. Şubeler bazında yapılan örgütlenme ve eğitim çalışmaları aşağıda sunulmuştur.

Sivas Şube Örgütlenme Çalışmaları

Bu bölgede daha önce varolan güçlü bir BTS örgütlenmesini tekrar sağlamak için 10 Nisan 2007 tarihinde Sivas'a gidildi. 11 Nisan'da Şube Yönetimi ve Temsilcilerle buluşularak 4. Bölge Müdürlüğü tüm odaları tek tek olmak üzere Sivas'taki tüm işyerleri ziyaret edildi. BTS'nin sendikal anlayışı sendikacılık yapma biçimi, bugüne kadar yaptıkları, yapamadıkları, yapmak istedikleri bütün çalışanlara anlatıldı ve

çok yararlı tartışmalar yapıldı, olumlu tepkiler alındı.

Sivas'tan sonra sırayla Bostankaya, Demirdağ, Çetinkaya, Divriği, Demirdağ, Ilıç, Kemah Erzincan, Tercan, Aşkale, Erzurum ve Kars'ta örgütlenme çalışmaları yapıldı. Kars'ta bitme noktasına gelen BTS örgütlenmesi yapılan yeni üyelerle tekrar sağlandı. Temsilci ataması yapıldı.

Bu örgütlenme çalışmasına; Genel Başkanımız Yunus AKIL, Genel Mali Sekreterimiz Dursun ERTÜRK, Genel Örgütlenme ve Eğitim Sekreterimiz Selahattin NESİPOĞLU katıldı.

İstanbul 1 Nolu Şube Örgütlenme Çalışmaları

İstanbul 1 Nolu Şube tarafından başlatılan örgütlenme çalışmaları kapsamında Genel Örgütlenme Sekreterimiz Selahattin Nesipoğlu'da katılım sağlamıştır. Şube yöneticilerinin katılımıyla Sirkeci de bir toplantı yapılarak Sirkeci Temsilciliği aktif hale getirilmiştir. Ardından Temsilcilik tarafından dayanışma yemeği organize edilmiştir. Düzenlenen bu yemeğe 60 civarında çalışmamız eşleri ile Genel Merkez yöneticisi Selahattin NESİPOĞLU katıldı.

Malatya Şube Örgütlenme Çalışmaları

11.04.2007 tarihinde Genel Merkez Yöneticimiz Murat ORAL'la birlikte Şube Yönetim Kurulu üyeleri Elazığ, Yolçatı ve Şefkat örgütlenme çalışmalarında bulundu.

27.04.2007 tarihinde Genel merkez Yöneticimiz İskender Ersöz'ün katılımı ile çevredeki istasyon ve iş yerlerinde örgütlenme çalışması yapıldı. Malatya merkez başta olmak üzere Yolçatı, Dilek, Yazıhan, Hekimhan, Doğanşehir, Gölbaşı, Pazarcık, Elazığ, Muratbağı, Palu, Beyhan ve Genç İstasyonları ve Genç-Elazığ hattındaki istasyonlarında örgütlenme çalışması yapılmıştır.

Diyabakır Şube Örgütlenme Çalışmaları

12-16.04.2007 tarihinde Genel Merkez yöneticimiz Murat Oral ve Diyarbakır Şube



yönetiminin katılımıyla Kürk Gezin, Maden, Ergani, Geyik, Leylek Diyarbakır Bismil, Batman, Beşiri, Kurtalan Van Kapıköy, Tatvan ve Muş'ta bulunan iş yerleri gezilmiş, çalışanlarla görüşmelerde bulunulmuştur.

Eskişehir Şube Örgütlenme Çalışmaları
Daha önce Genel Başkanımız Yunus Akıl, Genel Mali Sekreterimiz Dursun Ertürk ve İstanbul Şube Hukuk Sekreterimiz Ersin Albuzun katılımıyla Kütahya ve Tavşanlı da çalışanlarla toplantılar yapılmış örgütlenme programı çerçevesinde Murat Oral tarafında bu Şubemizde çalışmalar yürütülmüştür. Bu kapsamda 24-26/04/2007 tarihlerinde Genel Merkez yöneticisi Murat Oral'ın ve Şube yöneticilerimizin katılımı ile Eskişehir Bozüyük, Bilecik, Kütahya, Tavşanlı, Tunçbilek, Akşehir, Afyon örgütlenme çalışmalarında bulunarak buradaki personelle çeşitli toplantılar yapılarak personelin sorunları tartışılmış, Bölge Müdürü yardımcısı ve Servis Müdürleriyle görüşülmüş, sorunlar iletilmiştir.

Adana Şube Örgütlenme çalışmaları
Adana Şubemiz sistematik örgütlenme gezileri yaptığından buralarda ihtiyaç duyulan yerlerde Genel merkez yöneticilerimizin katılımıyla örgütlenme gezileri yapılmış özellikle Gaziantep'te tekrar örgütlüğümüzün sağlanması için Genel Hukuk TİS ve İnsan Hakları Sekreterimiz Murat Oral ve Malatya Şube Başkanımızın katılımıyla Gaziantep ve işyerinde örgütlenme çalışmaları yapılmıştır. Ayrıca Mersin limanın özelleştirilmesi nedeniyle Genel Başkanımız Yunus AKIL Mersin'e giderek buradaki üyelerimizle toplantı yapılmıştır.

Ankara Şube Örgütlenme çalışmaları
Genel Sekreterimiz Gürol AÇICI ve Ankara Şube Yönetim Kurulumuz; Kayseri, Yerköy, Karabük ve Zonguldak'ı kapsayan örgütlenme ve eğitim gezisi düzenlenmiştir. Bununla birlikte yeni üye katılımları nedeniyle Zonguldak ve Karabük'te katılım ve dayanışma geceleri düzenlenmiş bu etkinliklere Genel Başkanımız Yunus AKIL, Genel Sekreterimiz Gürol AÇICI, Genel Mali Sekreterimiz Dursun ERTÜRK ve KESK Hukuk Sekreterimiz Kamuran KARACA katılmışlardır.

İstanbul 2.Nolu Şube Örgütlenme çalışmaları

Hava Meydanlarını içeren bu Şubemizde örgütlenme Genel Örgütlenme programı kapsamında 14 havaalanı/meydanda örgütlenme çalışması yapılmıştır.

Genel Merkez Yöneticimiz ADİL ÖZDEMİR, Şube Yönetim Kurulu üyesimiz Hakan BÜKEN ile birlikte 16-25/04/2007 tarihinde Bursa Havaalanı, Körfez, Çanakkale ve Çorlu Havaalanlarında örgütlenme çalışması yapılmıştır.

Genel Merkez Yöneticimiz ADİL ÖZDEMİR, Şube Yönetim Kurulu üyemiz Devrim Akmaz'la birlikte 27-31.05.2007 tarihlerinde Adana Hava Limanına, Antep, Maraş, Malatya, Elazığ Havaalanlarında örgütlenme çalışmalarında bulunmuştur. İstanbul 2 Nolu Şube Başkanımız Yakup TAĞI'nın ve Haydar Şahin aşağıdaki örgütlenme çalışmaları gerçekleştirmişlerdir.

4-11 Haziran 2007 Tarihlerinde Adnan Menderes, Bodrum, Dalaman ve Antalya Havalimanlarında örgütlenme çalışmalarında bulunmuşlardır.

12 Nisan 2007 Genel Başkan Yunus AKIL, Genel Örgütlenme Sekreteri Selahattin NESİBOĞLU ve Genel Mali Sekreterimiz Dursun ERTÜRK Sivas Havaalanı örgütlenme çalışmaları çerçevesinde ziyaret edildi. Örgütlenme gezimizle; bir yandan bugüne kadar Sendikalaşmaya ve Sendikamıza uzak olan arkadaşlara ulaşma hedefini yakalamışken, diğer yandan yıllardır sendikamızın üyesi olan arkadaşlarımızla kendi işyerlerinde görüşme imkanı yaratılmış oldu.

Tüm örgütlenme gezimiz boyunca yaptığımız ziyaretlerde personel ve işyeri sorunları paylaşılmış, yaşanan sorunların çözümlenmesi yönüyle ne tür adımlar atabileceğimiz değerlendirilmiştir.

Yaşadıkları sorunların çözümlenmesi için hukuki açıdan neler yapabileceğimiz, hukuki yoldan çözümlenmesi olanaklı olmayan konularda ise biz çalışanların örgütlü gücünün kullanılması gerektiği üzerine karşılıklı değerlendirmeler yapılmıştır.

Özellikle son dönemde, kurumun yanlış uygulamaları karşısında biz çalışanlar olumsuz etkilenmekte, zarar görmekteyiz. Tüm işyerlerinde çalışan arkadaşlarımızın pek çok sorunu ortaktır. Bir ünvana birden fazla iş yaptırmaktan, kural dışı çalıştırmaya, esnek çalıştırmadan eksik personele kadar benzer sorunlar tüm çalışanları etkilemektedir.

İnsanca çalışma koşullarının varolabilmesi için gerçekten sendikacılık yaparak, mücadele eden anlayışın olması tüm çalışanlarca kabul edilmektedir. Sendikamızın bugüne kadar gösterdiği mücadelenin işyerlerini ziyaretlerimizde sendikamız üyesi olsun olmasın tüm personel tarafından bilindiği ve saygıyla karşılandığı görülmüştür.



1 Mayıs'ta Taksim'deydik

Nazım KARAKURT

Ankara Lojistik Müd. İşyeri Temsilcisi



2007 1 Mayıs'ını geride bıraktık. Hem dünyada hem de ülkemizde yaygın bir şekilde kutlanan bu yılki 1 Mayıs DİSK'in 1 Mayıs'ı Taksim'de kutlayacağını açıklaması ve bu açıklamayı Konfederasyonumuz KESK'le birlikte TMMOB, pek çok ilerci ve aydının desteklemesiyle başka bir h a v a y a büründü. KESK 1 Mayıs'ı "Yoksulluğa, Irkçılığa ve Gericiliğe karşı Eşit, Özgür ve Demokratik bir Ülkede Birarada Yaşam için Türkiye'nin her yerinde Alanlardayız." sloganıyla karşıladı.

Büyük illerin yanı sıra pek çok il ve ilçede alanlara çıkıldığı 1 Mayıs kutlamalarında Sendikamızda örgütlü bulunduğu yerlerde alanlara çıktı. Ankara'da üyelerimiz Genel Merkez pankartı arkasında katılımın gerçekleştiği bu yılki mitingde kimi üye ve yöneticilerimiz İstanbul Taksim'deki anmaya katıldık. İşin gerçeği o gün illerde düzenlenen mitinglere katılan arkadaşlarımızın gözü, kulağı, aklı İstanbul'daydı. İstanbul dışındaki illerde yapılan mitinglerde sık sık İstanbul'dan haberler aktarılmaktaydı.

Tarihe kanlı 1 Mayıs olarak geçen 77 1 Mayıs'ı ve sonrasında emekçilerle devletin hep karşı karşıya geldiği, gerginliklerin yaşandığı kimi zaman izin verilmediği, kimi zaman saldırıların olduğu dünden bugüne geldiğimizde, demokrasiden, özgürlüklerden sıklıkla bahsedilmesine rağmen karşı cephede değişen bir şey yoktu. Özellikle Taksim konusunda en az bizler kadar hatta ne kadar kinici olduklarını söylemek gerek.

1 Mayıs'tan haftalar öncesinde yine bizleri tedirgin etmeye dönük pek çok açıklama geldi devlet erkanından. Aslında tehdit desek daha doğru olur. İçişleri Bakanı ve İstanbul Valisinin kararlarıyla İstanbul 1 Mayıs günü yasak bir şehre dönüştürülmüş, toplu taşıma seferleri iptal edilmiş, il dışından getirilen polislerle

şehir ablukaya alınmıştı. Gecekondu bölgelerinden İkitelli'den, Alibeyköy'den, Esenler'den Ümraniye'den Gülsuyu'ndan Maltepe'den insanların Taksim'e gelişlerini engellemek için barikatlar kurulmuş, diğer illerden İstanbul'a gelenleri engellemek içinse İstanbul girişlerinde yollar kesilerek, polis ve jandarma tarafından arkadaşlarımıza gaz bombaları ve coplarla saldırılmış, bu saldırı karşısında arkadaşlarımız direnerek mücadele örneği göstermişlerdir.

Avrupa Sendikalar Konfederasyonu (ETUC) yaptığı açıklamada "34 kişinin öldüğü 1 Mayıs 1977'nin 30. yıldönümünde, İstanbul'da bir anma düzenlemek isteyen yüzlerce sendika üyesinin ve sendika yöneticilerinin gözaltına alınmasını kesinlikle onaylamamaktadır. "barışçıl bir gösteri düzenleyen sendikacıların tutuklanması ve yüzlerce göstericiye göz yaşartıcı gaz kullanılarak

müdahale edilmesi kabul edilmez." sözleriyle değerlendirdi.

Ama işte bu yıl ki 1 Mayıs farklıydı, başkaydı. 1 Mayıs'ı Taksim'de anma kararlılığı, süreç içerisinde ortak bir iradeye dönüştürülmüş ve ete kemiğe bürünmüştü. Taksim'e çıkma kararlılığının işçi ve emekçiler tarafından bu kadar kararlılıkla savunulması, bir adım geri durulmaması ve binlerle Taksim'e çıkılması büyük bir kazanımdır.

KESK'in alanları doldurduğu 1990'lı yıllardan sonra yeni mevzilerin kazanılması, kazanımlar elde edilmesinin durakladığı bu dönemde, 30 yıl sonra Taksim alanına çıkılması bir süredir yaşamadığımız kararlılık, sevinci ve direngenlik duygularını tekrar yaşattı.

Ruhi Su'nun şiirinde söylediği gibi "sabahın bir sahibi var" dı sahibi; emekçilerdi, aydınlardı, tam 30 yıl sonra Taksim'deydik.

"Bin dokuz yüz yetmiş yedi

Unutulmaz yılın adı / 1 Mayıs Bayramı idi / Sorarlar bir gün sorarlar /Sabahın bir sahibi var /

Sorarlar bir gün sorarlar."



Alman Demiryollarında Grev!

Almanya'da Demiryolcular , Toplu Sözleşme Görüşmelerinin 3.toplantısında Deutsche Bahn'la uzlaşma sağlanamaması üzerine uyarı grevi yaptı. Kuzey Ren Vestfalya ve Baden-Württemberg eyaletlerinde tren seferleri tümüyle dururken, Berlin, Stuttgart, Frankfurt ve Münih kentlerinde de özellikle hızlı tren seferlerinde büyük aksamalar oldu.

Transnet ile GDBA sendikaları 134 bin demiryolcu için %7'i ya da 150 Euro'dan az olmayacak bir zam isterken, Deutsche Bahn yüzde 2 ücret artışı teklif etti. Ayrıca bir seferliğe mahsus olmak üzere 300 Euro vermeyi önerdi.

Sendikadan yapılan açıklamada ; Alman Demiryolu çalışanlarının 1994 yılı itibariyle yüzde dokuzluk zarara uğradığı vurgulandı. Demiryolu çalışanlarının üye olduğu sendikalardan Transnet ve GDBA tarafından işverenin bu tutumuna devam etmesi durumunda uyarı grevlerinin farklı yerel noktalarda sürdüreceği belirtildi.

İranlı Sendikacı Kaçırıldı!

Uluslararası örgütümüz ITF'in verdiği bilgiye göre İranlı sendikacı, Tahran Otobüs İşçileri Sendikası'nın başkanı Mansur Osanloo 10 Temmuz Salı günü saat 19:00 sularında Tahran'daki evine yakın bir yerde, otobüsteyken kimliği belirlenemeyen kişilerce kaçırıldı



İTF üyesi Tahran Otobüs İşçileri Sendikası yıllardır kahramanca bir mücadele veriyor ve İran'daki baskıcı rejim tarafından çok ağır baskılara maruz bırakılıyor. Sendikanın önderleri İran'daki karanlık rejim tarafından bugüne kadar tehditlerle, uzun süreli keyfi gözaltılarla, işkenceyle yıldırılmaya çalıştılar. Ancak kimliği bilinmeyen kişilerce kaçırılmaları ilk kez söz konusu oluyor ve ortada bir resmi işlem söz konusu olmadığı için ITF ve üyesi sendikalar Mansur Osanloo'nun durumuyla ilgili büyük bir endişe içindeler.

Sendikamızca İran Cumhurbaşkanı'na mesaj gönderilerek durum kınandı.

Yunanistan Ulaşım Emekçileri Ayaktaydı

Yunanistan'da şubat ayında toplu sözleşme görüşmelerinin tıkanması ve hükümetin toplu sözleşme hakkını işlevsiz kılacak olan bir yasa tasarısı hazırlaması, işçi ve emekçilerdeki tepkinin grev ve gösterilere dönüşmesine neden oldu. Hükümetin grevlere karşı olağanüstü hal ilan etmesi, bütün emekçileri bir araya getirdi. Bankalar, belediyeler, hastaneler, üniversite ve meslek yüksek okullarında yapılan uyarı grevlerinin hemen ardından greve çıkan liman işçileri eylemlerinin 7. gününe girerken, provokatif saldırılara hedef oldu. İş şartlarının iyileştirilmesi, yasa tasarısının geri çekilmesi, ücretlerin artırılması ve işsizliğe karşı önlem alınması gibi taleplerle başlayan grev yüzde 100'e yakın bir katılımı sağlandı. Adalara yönelik taşımacılık tamamen durdu.

Guatemala'da Sendikacı Öldürüldü.

Guatemala'da liman özelleştirmelerine karşı mücadelesi ile tanınan, ITF üyesi Guatemala dok işçileri sendikası (STEPQ) Genel Sekreteri Zamora 15 Ocak Pazartesi günü çocuğu ile birlikte bir grup saldırgan tarafından pusuya düşürüldü. Saldırganlar 100 el ateş ettikten sonra, içlerinden biri yerde yatan Zamora'nın yanına geldi ve silahını yüzüne dayayarak ateş etti. Zamora'nın üç yaşındaki çocuğu Angel saldırı sırasında yaralandı. Olay yerinde can veren Zamora'nın son eylemi çocuğunu yere yatırıp, onu korumaya çalışmak olmuştu. Zamora'nın öldürülmesinin ardından STEPQ sendikasının diğer yöneticileri ile aileleri de tehdit telefonları almaya başladılar.



Üst kuruluşumuz Uluslararası Taşımacılık İşçileri Federasyonu (ITF) nun öncülüğünde düzenlenen kampanya ile Sendikamız da Guatemala hükümetine protesto mektupları gönderdi. Sendikamızın korunması ve suçluların en kısa zamanda yakalanarak adalete teslim edilmesi talep edildi.

Hava İş Emekçileri Haklarına ve Geleceklerine Sahip Çıktı!

Yakup TAĞI
BTS İstanbul 2 Nolu Şube Başkanı



THY'nin Özelleştirme İdaresi Başkanlığına devri ve THY Teknik adıyla ayrı bir kurumun oluşturulmasının ardından Hava İş Sendikası bu yılki Toplu Görüşmelerinde THY A.O'nun 21.Dönem THY Teknik'in ise 1.Toplu Görüşmelerini sürdürmekte.

Hava İş Sendikasının yetki alanında bulunan THY A.O. ile THY TEKNİK'te toplam 11 bin 300 çalışanı adına sürdürdüğü Toplu Sözleşmeyle ilgili görüşmelerin uyuşmazlıkla sonuçlanmasının ardından son olarak Bakan Başeskioglu'nun devreye girdi.

Hava İş Sendikasıyla aynı işkolunda ve aynı üst örgüt ITF'in üyesiyiz. Hava İş'in üyesi olan personele TCDD çalışanlarının ve beraberinde Kurum/Çalışan ilişkilerinin birbirlerine benzediklerini söylersek yanlış olmaz sanırım. Nihayetinde bir yerden başka bir yere gitmesi gereken ne varsa, taşıma hizmetini yapmaktayız.

Eğitim, sağlık, sosyal güvenlik, ulaşım, haberleşme, enerji, altyapı ve diğer bütün alanlarda *yeniden yapılanma ve reform* adı altında kamunun tasfiyesini dayatıldığı bu süreç kamunun tasfiyesi ve yerinin yeni-liberal politikalar yoluyla liberelleştirme ve kuralsızlaştırmayla doldurulmasıdır. THY'nin, "halka" arz yöntemiyle arz edilmesinin ardından yapılan tam da budur. Havayollarındaki tekelin "kalkması"yla beraber THY'de rekabet ve maliyet kaygıları ön plana alınmış daha fazla kar elde etmek, firmalarla daha rahat rekabet edebilmek için, sermayenin tek yanlı ve değiştirilebilir kurallarını hakim kılan, kazanılmış hakları geri alan, sendikasılaştırma ve toplu pazarlık düzeninin kaldırılmasını hedefleyen, emekçiler ve sendikalar açısından tuzaklarla dolu bir süreci karşımıza çıkarmıştır.

Sermayenin kendi kurallarını dayatmak istediği bu süreçte, Hava İş Sendikası yönetimi ve üyelerinin örgütsel bilinci, mücadeleci duruşu, hakalma isteği belirgin olarak bu Toplu Görüşme sürecinin hemen başında kendisini gösterdiğini belirtmek gerek.

12 Eylül askeri darbesinin Sendikaları kapatması ve sonrasında oluşabilecek örgütlü yapıların engellenmesi amacıyla getirdiği yapı artık zor duyduğumuz "grev" sözcüğünü bizlere bir kez daha hatırlattı. Hava İş'in THY'de 21.Dönem THY TEKNİK'te 1.dönem toplu görüşmelerinde çalışma

koşullarının her geçen gün daha kötüye gittiği bu durumun önünü örgütlü gücüyle göğüslemesini sevinçle izlemekteyiz.

THY'nin gerçeklerine rakamlarla baktığımızda görünen şu ki;

THY'de Çalışma başına bakım hizmeti 2003 yılında 66 iken 2006 yılında bu rakam 104'tür. Uçak bakımına düşen çalışan sayısı 2003 yılında 33 iken 2006 yılında 24'tür. Diğer yandan uçakların tehir sürelerine bakıldığında bu sürede büyük düşüş olduğu görülmektedir.

Bu **olumlu** rakamlara ulaşılırken çalışanlar için **olumlu** bir çalışma ortamının yaratıldığı akla gelse de ilk başta uygulamalara baktığımızda tam bir saldırının hüküm sürdüğünü söyleyebiliriz. Gelineen süreçte;

- Personel açığı had safhaya çıkmıştır.
- Çalışana birden fazla iş yaptırılmaktadır.
- Sağlık, sosyal yardım gibi haklar budanmaktadır.

- Uluslararası standartlar, bilimsel verilerden uzak çalışma koşulları dayatılmaktadır.

Diğer yandan; yıpranma tazminatı, vardiya değişiklikleri, ücretlerde reel kayıplar yaşanmaktadır. Kurumda bir yandan taşeronlaştırma faaliyetleri sürdürülürken kural dışı işe son verme yolları denenmektedir.

11 Eylül 2001'de ABD'de İkizkulelere yapılan saldırıların ardından havacılık sektöründe uluslar arası ölçekte yaşanan krizle birlikte THY çalışanları kurumda yaşanan sıkıntının atlatılması için kriz sonuna kadar ücretlerinde yüzde 10 kesinti yapılmasını kabul etmişlerdi. Krizin aşılmasının ardından şirket giderek daha fazla yatırım yapan ve buna karşın giderek daha fazla kar elde eden bir havayolu şirketi halini almıştır.2006 yılında şirketin satışları yüzde 22, net karı ise yüzde 28 artmıştır. Avrupa Havayolları Birliği en hızlı büyüyen, en az rötarla faaliyet gösteren en az bavu kaybeden şirketi ilan etmişti. Hatta şirket yönetiminin bir çok hatası çalışanların özverisiyle kapatılmıştır.

Sermaye işte böyle bir şey. Felsefelerinde değişen hiçbir şey olmadığını kendimize söylememiz gerek sanırım.

Başta bahsettiğim gibi grev ve benzeri hak alma eylemlerinin adının nadiren duyulduğu geldiğimiz süreçte yaşanan tartışmaların büyük kısmında gerçekler kamuoyuna aktarılmamakta, liberal söylemler

kullanılarak, *şirket batacak, ekonomi çökecek, turizm kaybedecek* sözleriyle kamuoyu etki altına alınmak istenmekte. Keza gerek THY Yönetimi gerekse turizm ve ihracat şirketleri propagandalarını toplu görüşmeler boyunca yoğun bir şekilde sürdürmüşlerdir.

Yeni liberal ilişkilerin bizleri sarıp sarmalamaya çalıştığı bu ilişkiler ağı içerisinde yapılacakların başında sanırım birlikte mücadele etmek, dayanışmanın önünü açmak hem THY çalışanları hem de bizler açısından önemlidir.

Sendikamızın da içinde olduğu pek çok Sendika, Oda ve Meslek örgütünün Hava-İş'in grev kararını destek açıklamalarında bulunmaları ve imza kampanyası başlatmaları güzel örneklerdir.

Hava İş tarafından yapılan açıklamada; "Türkiye'de kısıtlayıcı ve anti demokratik yasalar nedeniyle hükümetlerin grev erteleme adı altında fiilen grev yasaklama "hak"ının olduğunu ve bu "hak"ın da son derece kötü niyetli bir biçimde kullanıldığını



Atilla AYÇİN Sendikamız yöneticileriyle

gayet iyi biliyoruz.....*THY A.O. ve THY Teknik A.Ş. yönetimlerinin hükümetle işbirliği halinde grevin ertelenmesi yoluna yoluna gitmesi durumunda Üyesi oldukları ITF(Uluslar arası Taşımacılık İşçileri Federasyonundan) uluslar arası Sendikal desteği talep edecekleri ve konuyu ILO'ya taşıyacakları bildirilmiş.... Ertelene yoluyla sözleşmenin anti demokratik bir kurum olan Yüksek Hakem Kuruluna bırakılması halinde iş barışının çok ağır, uzun dönemli ve tamiri zor bir darbe alacağı vurgulanmıştır."*

26 Mart'ta başlayan THY TEKNİK'te 1.dönem ve THY A:O'da 23 Mayıs'ta başlayan 21.dönem görüşmelerinin tıkanmasının ardından, arabulucu devreye girmiş ve arabulucunun görüşmeleri de bir sonuç vermemiş, Bakan Başeskioglu'nun görevlendirdiği bir arabulucu ekibiyle THY Yönetimiyle Hava İş Sendikası arasında çözüm bulma umudu da THY'nin uzlaşmaz tutumu nedeniyle grev kapısını aralamıştır.

Burada öne çıkarılması gereken birkaç başlık olduğu kanısındayım.

1.Neo liberal ilişkilerin bütün dünyayı sarıp sarmalamaya çalıştığı bu dönemde kamu yada özel

sektör arasındaki makas her geçen gün kapanmaktadır. Bu çerçevede Toplam Kalite Yönetimi, Verimlilik, Esnek Çalışma gibi kavramlar bütünümlü etkisi altına almaktadır.

2. Üst maddede adı geçen *Toplam Kalite Yönetimi, Verimlilik, Esnek Çalışma* gibi kavramların karşısına *hak alma, mücadele etme, iş yavaşlatma, grev* gibi kendi argümanlarımızı hem kendi içimizde hem de kamuoyunda elimizden geldiğince diri tutmalıyız.

3. Neo liberalizmin örgütlü düşünmeyi ortadan kaldırmayı amaçladığı bu dönemde örgütlü mücadelenin, Toplu Sözleşmenin önemini ve ancak bu şekilde insanca yaşama ve çalışma koşullarımızın sağlanacağı anlatılması, bilince çıkarılması gerekmektedir.

4. THY'de yaşananları, çalışma koşullarını gözden geçirdiğimizde; kullanılan dilin, argümanların, bizlerin yaşadığı sorunlara paralellik gösterdiği, insanca yaşam ve çalışma koşullarının elimizden alınması için benzer yöntemlerin kullanıldığını görmeli ve buna karşı tüm çalışanların karşı argümanlarla güçlü ve ortaklaştırılmış birleşik mücadelenin yaratılması gerekmektedir.

İmzalanan sözleşmeyle; İdari maddelerdeki taleplerin % 90'ın da anlaşıldığı, ücretler yönüyle birinci yıl %10 artış sağlandığı, kıdem ücretlerine 50 YTL, iş tazminatına 30 YTL iyileştirmeyle 80 YTL seyyanen zam yapıldığı, 2008 yılı için ilk altı ayda %3 + enflasyon farkı, ikinci altı ay için %4 + enflasyon farkı verileceği sözleşmede çalışma koşulları yönüyle de iyileştirmelerin yapıldığı bildirildi. Sözleşmenin imzalanmasının ardından Hava İş Genel Başkanı Atilla Ayçin yaptığı açıklamada;

"THY A.O 21. Dönem, THY Teknik A.Ş 1. dönem toplu iş sözleşmelerimizi bugün yeni kazanımlarla imzaladık. Siz üyelerimizin onurla sabırla ortaya koyduğu birlikte ve birlikle mücadele grev oylamasında evet demenin ne anlama geldiğini de açıkça ortaya koymuştur.

Tüm Türkiye'de sendika diye bir kurum ve örgütlülük olduğunu, grev diye bir Anayasal hak olduğunu yıllar sonra herkesin durup düşünceği biçimde ortaya koydunuz.

Hava-İş sendikası mücadeleyi sabırla sürdürürken, aynı zamanda uzlaşma zemini hiç kaybetmeden, maceraya atılmadan tüm önemli güçler ve kamuoyu karşısındayken bile başarı kazanılabileceğini ortaya koymuştur.

Tüm üyelerimizin bu başarısını kutluyor ve yeni sözleşmelerimizin herkese hayırlı olmasını diliyoruz." açıklamasında bulundu.

Bunun adı basında açıklandığı gibi "*uzlaşma*" değil, "*orta yol bulundu*" degildir.

Bunun adı sendikal mücadelede "*direnerek kazanmadır*"

Hava İş direnerek kazandı

TCDD GRUP AYARLAMASI VE ÜCRET İYİLEŞTİRME ÇALIŞMALARI

Kitler içinde en ağır çalışma koşullarında çalışmasına rağmen en düşük ücreti senelerden beri demiryolcular almaktadır. Bu adaletsizliğin giderilmesini her platformda dile getirmemize rağmen siyasi iktidarlar ve işveren tarafından bu anlamda ciddiye alınacak bir gelişme yaşanmamıştır. En son geçen yıl YPK tarafından TCDD Yönetim kuruluna % 5 iyileştirme yetkisi verilmişti. Bu yetki demiryolcuların ücret adaletsizliğini gidermek bir yana var olan adaletsizliği iyice derinleştirmişti. Özellikle Tren Teşkil Memuru ve benzeri bazı unvanların grup tavanında ücret alması ve verilen yetkinin tavanla sınırlanması nedeni sıkıntı yaşanmış ve bu unvanlarda iyileştirme yapılmayarak bu personel mağdur edilmişti.

O tarihte kurum yöneticileri ve sendika yetkililerinin katıldığı toplantılarda bu tür yetkilerin TCDD personeli için çözüm olmadığı, genel bir yetki talebiyle ancak ücret hiyerarşisindeki adaletsizliğin ortadan kaldırılmasının mümkün olduğu Sendikamız tarafından yetkililere ifade edilerek bunun gereği talep edilmişti.

TCDD yönetimi bu konuda hiçbir girişimde bulunmamış, çalışanların ve sendikamızın taleplerini göz ardı etmiş ücret adaletsizliğini kurumsallaştırmış, kamu kuruluşları içinde en zor şartlarda çalışan demiryolculara en düşük ve en adaletsiz ücret uygulamasından vazgeçmemişti. Tam tersine asli görevleri dışında personele ek görevler yükleyerek çalışma barışını bozmuş, aynı ekmeği paylaşan çalışanları demiryolcuları birbirine hasım hale getirmişti. Çalışanlar, ortak menfaatleri geliştirmek yerine birbirinin ekmeğine göz diker duruma getirilmiştir.

Özellikle, seçimler öncesinde demiryollarında sıkıntı istemeyen TCDD yönetimi sendika Genel Başkanlarıyla (BTS, TUS, UÇMS) bir toplantı yapmış, bu toplantıda geçen yıl yaşanan sıkıntıların tekrar yaşanmaması için YPK'dan ücret iyileştirmesi için genel bir yetki talebinde bulunulacağını ancak yetki gelmesi durumunda grup tavanında ücret alan personelinde yararlanması sadece demiryollarında mevcut bulunan faal personel için grup ayarlaması gerektiğini belirtmiş

ve bu konuda sendikalardan yapılacak çalışmalara katılmalarını ve mutabakat sağlamaları talep edilmişti.

Bu istek Sendikamızın geçen yılki toplantılarda ifade ettiği taleplere denk düştüğü için Şubelerimizle görüşülmüş ve Sendikamız çalışmalara katılma kararı almıştı. Yapılan çalışmalar bir mutabakat metni haline getirilmiş ve üç sendika Genel Başkanı ve çalışmalara katılan TCDD yetkilileri tarafından imza altına alınmıştı.

Bu çalışma sadece bir teklif olduğunda bunun çalışanlar tarafından yanlış anlaşılması ve onların beklentiye sokulmaması için çalışanlarla paylaşılması konusunda görüş birliğine varılmıştı.

Üyelerimiz tarafından Sendikamıza gelen bilgiler ışığında bu çalışmanın diğer Sendikalar tarafından çalışanlara sızdırıldığı, üzerlerine sendika kaşesi basılarak panolara asıldığı ve bu teklifin YPK tarafından kabul edilmişçesine kendileri tarafında elde edilen sendikal bir kazanım olarak çalışanlara sunulduğu ortaya çıkmıştır.

Diğer yandan grup ayarlaması içinde yer almayan genel unvanlardaki personelinde kendilerini yapılacak iyileştirme kapsamında görmedikleri; *"BTS neden bu mutabakatı imzalamadı, şerh koymadı"*. diye Sendikamızı sorguladıkları ortaya çıkmıştır.

Bu nedenle Sendikamızca aşağıdaki açıklamanın yapılması gereği duyulmuştur.

1. Grup ayarlaması, yapılacak iyileştirmeden personelin tavan sınırına takılmasını önlemeye yöneliktir.
2. Yapılan grup ayarlaması ücret artışı anlamı taşımıyor. Ücret arştı ancak YPK tarafında verilecek genel iyileştirme yetkisiyle mümkündür. Verilecek bu yetkiyle bütün sözleşmeli personel bu iyileştirmeden faydalanacaktır.
3. Eğer YPK genel iyileştirme için yetki verirse sendikalar ve TCDD yetkilileri tekrar geçen yıl olduğu gibi bir araya gelip ücret hiyerarşisini yeniden düzenleyecek ve mevcut adaletsizliğin ortadan kaldırılması için çalışma yapacaktır.
4. Sendikamız grup değişiklik teklifini içeren mutabakat metnine, personelin asli görevlerde değişiklik yapılmadan ve ek görevler yüklenmemek şartıyla imza koymuştur.

3/2 BAŞKANLAR KURULU KARAR VE ÖNERİLERİ 23-24 HAZİRAN 2007

Başkanlar Kurulumuz 23-24 Haziran 2007 tarihinde MYK üyelerimiz, Şube Başkanlarımız, Şube Temsilciler Kurulunun belirlediği Temsilcilerle Sendikamız Genel Merkezinde yapılmıştır.

Başkanlar Kurulumuz dünyada, ülkemizde, emek cephesinde, hizmet kolumuzda ve sendikamızda yaşanan gelişmeleri tartışmış, bunların ışığında önceki Başkanlar Kurulunda alınan kararlar gözden geçirildikten sonra önümüzdeki sürece yönelik programlar belirlemiştir.

Bu toplantıya ait değerlendirme ve alınan karar ve öneriler aşağıda sunulmuştur;

Dünyadaki siyasal gelişmeler odağını enerji ve enerji yollarının denetim altına alınmasının oluşturduğu mücadele belirlemektedir. Bu mücadelenin en önemli aktörü 11 Eylül saldırılarını bahane ederek önce Afganistan ardından Irak'ı işgal eden ABD emperyalizmidir. ABD'nin buralarda oluşturduğu insanlık dışı vahşet her gün yüzlerce sivilin ölümüyle devam etmektedir. Diğer yandan ABD yönetimi İran konusunda saldırı planlarını gizleme gereği duymamakta Filistin'den sonra Ortadoğu da yeni başımızda yeni bir çatışma ortamı yaratma ve BOP projesini hayata geçirme peşindedir.

Bu projeye bağımlı olarak ülkemizde uygulamaya konulan ılımlı İslam stratejisi AKP'yi iktidara taşımıştır. AKP ile birlikte ülkemiz çok uluslu şirketlerin talan alanı haline gelmiş, toplumsal alanda ise, yoksullaşma, linç kültürü, gerici, ırkçı ve şoven dalga hayatın her alanını kaplamıştır.

Cumhurbaşkanlığı seçimi öncesi yaratılan gerginlikler AKP yandaşlığı-karşıtlığı, laik-anti laiklik üzerinden toplumda bir kutuplaşma yaratmıştır.

Genelkurmay'ın e-muhtıraları siyasal alanı daraltmış, seçimlerin yapılmama ihtimalini ortaya çıkarmıştır. Ülkemizde bu güne değin yapılan darbe ve darbe girişimlerinin gericiliği geliştirdiği demokratik kazanımları ortadan kaldırdığı bu durumdan en fazla emek ve demokrasi güçleri zarar görmüştür.

Diğer yandan hükümetin polis yetkililerini artıran



yasal düzenlemeyi bu süreçte Meclisten sessizce geçirmesi, mağdur rolüne soyunan iktidarın gerçek yüzünü de ortaya koymuştur. Bu gelişme bir kez daha darbe ve gericiliğinin çözümünün daha fazla demokraside olduğunu ortaya koymuştur.

Seçimlerde siyasi partilerin programlarında emekçilerinin ve toplumun ezilen kesimlerinin taleplerine yer vermemeleri, Grevli ve Toplu Sözleşme hakkından hiç bahsetmemeleri bu kesimlere ne kadar değer verdiklerini ortaya koymaktadır.

Başkanlar Kurulumuz, seçimlere yönelik tutumunu demokrasiden, emekten, barıştan ve laiklikten yana vurgulamıştır. Yüksek seçim barajları nedeniyle geçmiş seçimde olduğu gibi bu seçimde de seçmenlerin önemli bir oranının iradesinin Meclise yansımaması söz konusudur. Bu durumun demokrasi ile bağdaştırılması düşünülemez tespitinde bulunmuştur.

Başkanlar Kurulumuz, TCDD bünyesinde **meslek şovenizmi üzerinde kurulan derneklerin**, çalışanlar arasında iş barışını ortadan kaldırdığını, aynı ekmeği paylaşan farklı unvanlardaki çalışanları birbirine hasım haline getirdiğini, bu dernekler tarafından "**niyeti bozuk**" eylemlerin örgütlenerek çalışanlarla, yolcuların karşı karşıya getirildiğini, kurum yöneticilerinin sendikal alana ilişkin konuları bu dernekleri muhatap kabul ederek çözüme arayışlarını sorunları çözmek yerine sorunları iyice derinleştirdiği, yönetimin bunu fırsat bilerek demiryolu güvenliğini göz ardı eden "Canac

önergelerini” bu yapılara kabul ettirdiğini, Nitekim tren şefliğinin kaldırılması yönünde “**kirli pazarlıklar**” sonucu adımların atılmış olduğu tespitini yapmıştır.

Geçmiş Dönemin Değerlendirilmesi

Sendikamız 3. Olağan Genel kurulundan sonra 1000 üye hedeflenmiş bu hedef üye sayısı artışı %60 oranında 600 yeni üye ile gerçekleşmiştir. Yeterli maddi kaynağın olmayışı bu hedefin gerçekleşmesini engellemiştir. Sendikamız geçen yetki dönemine göre üye artışıyla bu dönemi kapatmıştır.

Diğer yandan ülke ve iş kolu gündemimizin sürekli değişmesi planlanan kampanyaların (permi gibi) hayata geçirilmesini önlemiştir

Bu dönemde yapılan sürgünlerin geri alınması ve hızlı tren test sürüşleri konusunda sendikamızın tutumu sendikamıza saygınlık sağlamıştır.

Limanların özelleştirilmesi konusunda bu işyerinde yeterli örgütlüğümüzün olmaması nedeniyle hukuksal mücadele yöntemi seçilmiştir. Mersin Limanının özelleştirilmesi sürecinde üyelerimizin nakilleri konusunda ortaya çıkan sorunlar zamanında müdahale edilerek çözülmüştür.

1 Mayıs’ın 1977 yılı Taksim olaylarının 30. yıldönümünde devletin emekçilere karşı takındığı gerçek tutum bir kez daha görülmüştür.

Şubelerimizin bu dönemde KESK Şubeler Platformu yürütmesinde yer almaları başkanlar kurulumuz tarafından olumlu karşılanmış, BTS haber dergisinin gecikmesi eksiklik olarak değerlendirilmiştir

Önümüzdeki Dönem Planlanması

Geçmiş dönemin tecrübeleri ışığından önümüzdeki sürecin planlanması KESK bütünlüğü içinde yapılmıştır. Bu dönemin hedefi 2008 Mayıs’ında özelde demiryollarında genelde ise Ulaştırma işkolunda çoğunluk sendikası olmaktır.

Bu hedeflere ulaşmak için sürekli eğitim ve örgütlenme anlayışı hakim kılınacak, Sonbahar ve ilk baharda Genel Örgütlenme Kampanyaları düzenlenecek, başta sendika şube yöneticilerimiz ve il temsilcilerimiz olmak üzere, işyeri temsilcilerimiz sonbaharda başlayacak olan 2. Genel Örgütlenme planı öncesinde eğitime tabi tutulacaktır.

Bu dönemde önceki başkanlar kurulumuzda alınan karar doğrultusunda kurulan merkezi komisyonlar ve çalışma grupları aktifleştirilecektir.

Mali Gündem

Önceki başkanlar kurulunda olduğu gibi Genel Merkez ve Şubelerin mali durumu ortaya konmuş, her

konuda azami tasarruf yapılması kararlaştırılmıştır. Mali durumu kötü olan şubelere diğer şube avanslarından aktarma yapılmasına, yerelde şubelerin KESK’e bağlı diğer şubelerin olanaklarından yararlanması ve işbirliği yapılması kararlaştırılmıştır. Diğer yandan Mali işleyişimizi disiplin altına alınması için Faaliyetlerle Mali raporların ilişkilendirilmesine, Şube faaliyet ve Mali Raporlarının her ayın en geç 15’ine kadar Genel Merkeze gönderilmesine, göndermeyen Şubelere avans gönderilmemesine karar verilmiştir.

Alınan Diğer Kararlar Ve Öneriler

1. Dernekler ve TCDD yönetimi kaynaklık ettiği Personel arasında meydana gelen gerginliği gidermek için tren işletim sisteminde görev alan personeline imzalatılmak üzere bir bildirme hazırlanmasına, Sendikamıza yönelik haksız ve karalayıcı faaliyetlerde bulunan dernekleri teşhir eden bir bildirin yayımlanmasına

2. Asli görevler dışında verilen ek görevlerin yapılmasına karşı alınacak tavır konusunda genel merkeze yetki verilmiştir

3. Personele asli görevi dışında görev yüklenilmesinin meydana getireceği sonuçlara dikkat çekilen bir yazının TCDD Genel Müdürlüğüne yazılarak Genel Müdürlüğün uyarılmasına karar verilmiştir

4. Her unvandaki personel sorunlarının toplanıp bunların çözümü için toplu sözleşme talep edilmesine

5. Sivas Katliamının yıl dönümünde KESK şubeler Dönem Sözcülüğü Sivas şubemizde olmasından dolayı Şube Başkanlarımızın 2 Temmuz anma etkinliklerine Sivas’ta katılmalarına.

6. Bu yıl 15 ağustosta başlayacak toplu görüşmeler hakkında KESK’in geçen yıl aldığı toplu sözleşme talebinin arkasında durulmasına ve KESK bütünlüğü içinde hareket edilmesine,

7. Her başkanlar kurulu öncesinde belli konularda eğitim yapılmasına Şube yöneticilerinin ve bütün temsilcilerin katılacağı ayrı ayrı merkezi bir eğitimin örgütlenme dönemi öncesinde yapılmasına

8. Seçim öncesi Metropollerdeki işyerlerinde örgütlenme çalışmaları yapılmasına, Örgütlenme faaliyetlerinin süreklileştirilmesine Eylül ayında Merkezi bir örgütlenme gezisi yapılmasına, önceki örgütlenme dönemi içinde gidilmeyen işyerlerimize ağırlık verilmesine

9. İşkolumuzdaki eğitim merkezlerinin sunduğu örgütlenme olanaklarından faydalanmasına her kurs ve eğitim esnasında buraların planlı bir şekilde şube ve genel merkez yönetimi tarafından periyodik olarak ziyaret edilmesine karar verilmiştir.

Mersin Gar'ın Huzurunu Kim Bozuyor ?

Tonguç ÖZKAN
Adana Şube Başkanı



Aslında her şey **2006 Mayıs** ayında, Adana Gar Müdürlüğünde İstasyon Şefi unvanıyla görev yapan **Mehmet KOCAEL**'in (Memur-Sen Adana Şube Sekreteri) Mersin Gar Müdürlüğüne vekâleten atanmasıyla başlıyor. Mersin Gar Müdürlüğünü 3 yıldır vekâleten yürüten üyemiz **Celal VURUŞKAN** bu atamayla

Mersin Gar Müdürlüğünden alınarak Konya'ya Gar Müdür Yardımcısı olarak gönderiliyor. Bundan sonraki süreci Bölgemizde ve tüm teşkilatta herkes biliyor. Bu atamaya karşı yapılan basın açıklamaları, Bölge Müdürlüğü ve Genel Müdürlük önünde yapılan oturma eylemleri ve mahkeme süreci. Bu eylemler

sürecinde Genel Müdürlük apar topar Teftiş Kurulu müfettişlerini konuyla ve eylemlikle ilgili görevlendiriyor. Ayrıca Bölge Müdürlüğü'nde yapılan hukuksuz atamaya kılıf hazırlamak için Tesisler Müdür Yardımcısı Ahmet Cömert'i tahkikat için görevlendiriyor. Bölgenin yaptırmış olduğu tahkikatta Mersin Gar'da çalışan personelin öncelikle sözlü ifadelerine başvuruluyor. Alınan ifadelerde çalışanlardan 3 kişi hariç Celal VURUŞKAN'la ilgili herhangi bir şikayetleri olmadığı, bilakis yönetiminden ve çalışmalarından memnun olduklarını, görevden alınmasının ve yerine yapılan atamanın, haksız ve yönetmeliklere aykırı olduğunu söylüyorlar. Çoğunluğun bu sözlü beyanları yazılı hale getirilmiyor yani belgelendirilmiyor. Sadece aleyhinde ifade veren 3 kişinin ifadeleri yazılı hale getiriliyor. Bu şahısların asılsız suçlamaları ve yazılı ifadeleri gerekçe gösterilerek Celal VURUŞKAN'a jet hızıyla Bölge Müdürü tarafından kınama cezası veriliyor. Amaçları bu belgeleri ve kınama cezasını, Celal VURUŞKAN için Mersin İdare Mahkemesinde açmış olduğumuz davaya delil olarak sunmak. Ama olmuyor! Mersin İdare Mahkemesi hem Mehmet KOCAEL'in Mersin Gar Müdürlüğüne atamasını hem de Celal VURUŞKAN'ın Konya Gar'a geçici olarak görevlendirilmesini, yönetmeliklere ve hukuka aykırı bularak iptal ediyor. Bu arada basın açıklaması ve oturma eylemlerine katılan personelin tahkikatı için



görevlendirilen Teftiş Kurulu soruşturma sonucunda bir rapor hazırlıyor. Genel Müdür tarafından da imzalanan bu raporda çok çarpıcı ifadeler var. En önemlisi de Gar Müdürlüğüne yapılan atamayla ilgili. Raporda şöyle deniyor;

-Mehmet KOCAEL'in İstasyon Şefi ünvanında çalıştığı ve 2 yıllık yüksek okul mezunu olduğu, buna göre İstasyon Şefi ünvanlı Mehmet KOCAEL'in görevde yükselme yönetmeliğinde belirtilen Gar Müdürlüğü şartlarını taşımadığı için Gar Müdürü olarak **görevlendirilmemesi** gerektiği kaldı ki Mersin Garda, Gar Müdür Yardımcılığı ünvanında Ali Akkurt'un olduğu belirtiliyor. Hazırlanan bu rapor Genel Müdür tarafından imzalanarak onaylanıyor.

Ancak bu raporda Gar Müdürlüğüne yapılan atamayla ilgili belirtilen hususlar için gereken işlem yapılmıyor. Halbuki bu rapora göre Mehmet KOCAEL'in görevlendirilmesinin Genel Müdürlük tarafından iptal edilmesi gerekirdi. Şayet Teftiş Kurulu raporları dikkate alınıyorsa!

Mersin İdare Mahkemesi kararı sonucunda Celal VURUŞKAN tekrar Mersin Gar Müdürlüğü görevine atandı. Bir müddet sonra birileri, mahkeme kararını hazmedememiş olacak ki sürekli asılsız şikayetlerde ve suçlamalarda bulunuyor ayrıca siyasi kanalları da kullanarak Genel

Müdürlük emriyle Celal VURUŞKAN'ı Mersin Gar Müdürlüğü görevinden aldırıyor. Bu defa yerine Ulukışla Gar Müdür Yardımcılarından Nezir Durgay atıyor. Yapılan bu değişikliğin gerekçesi olarak da yeni bir Teftiş Kurulu raporu gösteriliyor. Teftiş Kurulu Müfettişi tarafından hazırlanan bu raporda, Mehmet KOCAEL'in Mersin Gar'a atanmasıyla birlikte Mersin Gar'da huzursuzlukların başladığını devamında da personel arasında iş barışının bozulduğunu bu nedenle Mehmet KOCAEL'in ve Celal VURUŞKAN'ın Mersin dışına nakilleri teklif ediliyor. Bu rapor hazırlanırken de Mersin Gar'da çalışan çoğu personelin ifadelerine başvurulmadığını öğreniyoruz. Anlaşılan rapor, yine malum kişilerin ifadelerine dayanılarak hazırlanmış gözüküyor. Aslında raporda olayın başlangıcı yani Mersin Gar'daki huzursuzlukların başlangıcı olarak Mehmet KOCAEL'in atanması gösterilmektedir. Bu nedenle Mehmet KOCAEL'in Mersin dışına nakil edilmesi teklifi mantıklı olabilir. Ancak Celal VURUŞKAN'ın da naklinin istenmesi neden? Celal VURUŞKAN'ın işlerinde yolsuzluk, hırsızlık, ahlaksızlık gibi yüz kızartıcı suçları işlemediği kesin. Ayrıca işyerinde herhangi bir kimse ile husumeti ya da kavgası da yok. Bütün bunlar gösteriyor ki Genel Müdürlüğün Mersin Gar Müdürlüğüne yapmış olduğu haksız atamanın mahkeme tarafından iptal edilmesi ve Sendikamızın Celal VURUŞKAN'a sahip çıkması hazmedilememiştir. İdare bu tür keyfi uygulamalarla üyelerimizi mağdur ederek Bölgemizde ve Mersin'deki BTS örgütlülüğünü zayıflatmayı amaçlamaktadır.

Bir diğer konu ise daha önce Teftiş Kurulu müfettişlerinin hazırlamış olduğu rapor doğrultusunda işlem yapmayan Genel Müdürlük, hazırlanan bu rapor doğrultusunda derhal işlem başlatmıştır. Bu da gösteriyor ki Teftiş Kurulu raporlarının uygulanması konusunda Genel Müdürlük tarafından ayrımcılık yapılıyor.

Yine bu raporda herhangi bir sendikal ayırım yapılmadığı bu nedenle hem Mehmet KOCAEL'in hem de Celal VURUŞKAN'ın naklinin istendiği söylenebilir. Hâlbuki uygulamaya bakıldığında amaçlarının ne olduğu açıkça gözükmemektedir. ADANA'da TCDD lojmanlarında oturan Mehmet KOCAEL'in nakli ADANA'ya , Celal VURUŞKAN'ın nakli ise GAZİANTEP'e çıkartılmaktadır. Bunun da tesadüfen olduğunu ya da ihtiyaçlar doğrultusunda yapıldığı konusunda kimse bizi inandıramaz.

Mersin Gar'da sonra ne mi oldu? Önce Celal VURUŞKAN'ın yerine atanan Ulukışla Gar Müdür Yardımcısı Nezir Durgay kendisine yapılan vaatler unutulmuş bir iki ay sonra görevden alındı. Yerine Talip ÜNAL atandı. Talip ÜNAL kim mi? 2007 Şubat ayına kadar Ankara Gar'da Gar Şefi ünvanında çalışıyor. Gar Müdürlüğü için açılan görevde yükselme eğitimi ve sınavına katılması beklenirken 26 Şubat'ta Van'a Feribot Müdürü olarak atanıyor. Daha sonra müdür kadrosuna geçirildikten sonra 19 Mart'ta yani 21 gün sonra Feribot Müdürlüğünden Mersin Gar Müdürlüğüne, Gar Müdürü olarak atanıyor. 2007 Şubatında Gar Müdürlüğü şartlarını taşımayan Talip ÜNAL 20 günde Gar Müdürü atanma şartlarına uygun hale getirilip Mersin Gar Müdürlüğü görevine getiriliyor. Sonra Eylül ayında Talip ÜNAL da Ankara Gar Müdürlüğüne nakil edilerek yerine Karaman Gar Müdürü Himmet AKÇAY vekaleten atanıyor. Son duyularımız da Himmet AKÇAY'ın da Mersin Gar'da görev yapmak istemediği, bu nedenle onunda görevden alınarak yerine başkasının verileceği. Mersin Gar Müdürlüğünde son bir yılda yaşanan gelişmeler bunlardır.

Anlaşılan Mersin Gar'da atama hikayesi hiç bitmeyecek. Şimdi sizlere soruyoruz MERSİN GAR'IN HUZURUNU KİM BOZUYOR ?

Irak İşgalini Yıldönümünde Kınadık.



Konfederasyonumuzun aldığı kaar doğrultusunda Genel Merkez organlarımızın da katılımıyla Irak'ın işgalinin yıldönümü nedeniyle 18 Mart 2007 tarihinde Kızılay'dan ABD Büyükelçiliğine yürünmüş ve siyah çelenk bırakılarak işgal kınanmıştır.



İlker Önal BTS İşyeri Temsilcisi (ADANA)

Ve çeliğe kan bulaştı...

Ardı ardına sıralanmış raylar üzerinden geçiyorum. Sıra sıra dizilmiş vagonlar arasından yol bulmaya çalışıyorum. Akşam karanlığı henüz başlamamış. Bazı vagon dizileri hareket ediyor. Uçsuz bucaksız vagon dizilerinin ne başı gözüktüyor ne de sonu... Anlaşıyor ki manevracılar manevra yapıyor. Telsizle makiniste seslenerek “Gel” diyor manevracının biri. Önünü görmeden hareket ediyor makinist. Vagonlar birbiri ile hızla çarpışıyor ve tam o sırada, vagonun kancasını öbür vagona atıyor manevracı. Vagon dizisinin oluşması için kim bilir kaç defa daha aynı hareketi yapacak. Yüzlerce ton basınçla birbirine yaklaşan vagonları kancayla bağlar bağlamaz tamponların arasından çıkar ve hemen, bu sefer “Çek” sesi gelir telsizden. Ağır ağır çekmeye başlar makinist vagon dizisini. Raylar arası balast denilen taşlarla doludur. Yürümenin bile zor olduğu bu alanda manevracı, koşarak atlar bir vagonun basamağına; bir elinde telsiz diğer eliyle sımsıkı yapışır tutunabildiği bir demir parçasına... Hayatı elleriyle o demir parçası arasındadır. Yağmurlu ya da fırtınalı havada durum değişmez. Ya da saha aydınlatmasının zayıf olduğu bir gece vakti... Çılgılığı bile duyulmaz. Telsizde ses kesilmiştir... Kaç defa hiç farkında olmadan dalgın geçtim rayların ve vagonların arasından. Nasıl geçtiğimi bilmeden eve vardığımda şaşkınlığım daha da artardı manevracıların durumuna. Onların dalgınlığı ölüm demektir. Bayram ya da hafta sonu bilmeden çalışmak zorundaydılar. Yıllık izinlerini bile zor kullanırlar. “Kesilen” demiryolcu, daha çok da manevracı öyküleri anlatılır bizim işyerlerinde. Demiryolu dilinde “tren çarptı” yerine “tren adam kesti” denir. Tonlarca ağırlıktaki vagonun tekerleği ile raylar arasında bir kağıt gibi olur etle kemik. Ve kan akmaz derler trenin kestiği yerden. Ama kan aktı bugün ve raylara kan bulaştı yine. 20 yıldır demiryollarında çalışan manevracı Adil Kaynar’ın haberi geldi Mersin’den, az önce. İki ayağını da tren kesmişti manevra sırasında. Tek başınaydı manevrada. Tren Teşkil Memuru adını verdi geçenlerde onlara Demiryolu İşletmesi. Artık makasçılık, manevracılık, başmanevracılık ve gardıfrenlik görevini birlikte yürüteceklerdi. Esnek çalışma yetmiyormuş gibi manevrada görevli sayısı 5 kişiden önce 3’e, sonra 2’ye sonra da 1’e düşürüldü. 20 yıllık deneyimli manevracı, yeni adıyla Tren Teşkil Memuru Adil’in sesi önce telsizde kesildi. Kan akmış mı bilmiyorum ama hastaneden ölüm haberi geldi. İÇ K A N A M A D A N D E D İ L E R . Cenazesi “Uluslararası Demiryolcular Eylem Günü’nde” kalkıyor Adil’in. Ellerimizde, pankartlar değil onun tabutu o l a c a k m ı ş d e m e k . Bırak artık dışarı kanını Adil!.. Ta ki kanıyla boğulana kadar bu bozuk düzenden beslenenler... Bizler içimize akıtmayalım gözyaşlarımızı. Birleşsin Adil’in kanyla gözyaşlarımız. Bir sel olup aksın emekçilerin kanı ve gözyaşı ile beslenen bu sömürü düzeninin üstüne. İşte o zaman göreceğiz parıldayan raylar arasında Erdal’ın gülen yüzünü.

Koruma ve Güvenlik Personeli Sorunları

Koruma güvenlik personelinin yaşadığı sorunlar gün geçtikçe artmaktadır. Bu sayfada kısaca olsa il gezilirimizde bize aktarılanları özetliyoruz

1. Ekonomik Sorunlar

Demiryolcular içinde en düşük ücret koruma güvenlik personeli almaktadır. Bu nedenle bu personel en fazla maddi sıkıntı içinde olan grubu oluşturmaktadır. Kredi kartı kullanımının yaygınlaşmasıyla ekonomik sıkıntılarını kredi kartı kullanarak gidermek isteyenlerin önemli bir bölümü kredi kartı Borcu batağına saplanmıştır.

2. Görevde Yükselmeme
Görevde yükselme ve kariyer yapmaları neredeyse olanaksızdır.

3. Hayatı Tehlike Riskleri

Demiryolcular arasında güvenlikçi olmalarına rağmen hayatları en fazla tehlikede olan personeldir. Nitekim en 31 Aralık 2006 tarihinde Ahmet Kaya güvenlik görevlisi Sincanda banliyö treninde bilet kontrolü esnasında hunharca katledildi.

4. Demiryolcular tarafından kabul görmeme

Koruma güvenlik personeli aynı zamanda demiryolcular tarafından kabul görmemekte öteki olarak görülmektedir. Bu durumun bu personelin moral bozmaktadır. Yukarıda sayılan nedenlerden dolayı birçok Koruma güvenlik personeli bu görevden ayrılmak ve görev değişikliği arayışına girmiştir.

5. Sendikal örgütlük ve güvenceden yoksun olma

Özellikle son dönemlerde disiplin kurullarında en fazla güvenlik personeli dosyaları gelmeye başlamıştır. Diğer personeli disiplin kurullarında sendikaları savunduğu halde Güvenlik personeli sendikalara üye olamadığından bu kurullarda da savunmasız kalmaktadır.

TCDD Yönetiminin bu personele yönelik yeni politikalar geliştirmesi ve onların sıkıntılarına çare üretmesi acil bir sorun olarak ortada durmaktadır.



Koruma Güvenlik Personeli Ahmet KAYA

Çetelerin saldırısı sonucu hayatını kaybetti

Bu Kaza Salt Doğa Olayı Sonucu Oluşmuş Bir Kaza Değildir

Nejat SEZGİNER
Sivas Şube Başkanı



Senelerdir bulunduğumuz her ortamda demiryolu ve demiryolcu güvenliğinde bahsediyor, bu konudaki duyarlılığımızı yöneticilere aktarmaya çalışıyoruz. Yöneticilerse bizleri dinleyip yine kendi bildiklerini okumakta kazalara davetiye çıkarmaktalar. Bu kazalardan biri şubemiz sınırları içinde 12. Mayıs 2007 cumartesi günü Avşar istasyonu yakınlarında meydana geldi.

Demiryoluna heyelan gelmesi neticesinde bir tren devrildi. Bu kaza sonucu sendikamız üyesi Makinist Halil AKGÜL yaşamını yitirdi. Trenin diğer personeli Makinist Yüksel KARTAL, Sıtkı ŞEKER, Ergin AKSÜT ile Tren Şefi Memduh BIYIK yaralandı. Hastanede tedavi altına alındı. Buraya kadar her şey normal ve sıradan bir kaza gibi görünse de demiryollarındaki uygulamalara baktığımızda bunun hiçte böyle olmadığı ortaya çıkmaktadır.

Bu kaza bir doğa olayı neticesinde meydana gelmiş gibi görünse de 10 yıldan bu yana demiryollarında uygulanan yeniden yapılanma ve özelleştirme politikalarının sonuçlarıyla doğrudan ilgilidir. Onların bir sonucudur.

Dünya Bankasından alınan kredi ile 1995 yılında Amerikan Booz Allen & Hamilton firmasına 2005 yılı ve sonrasında Kanada firması Canac'a ve bugünde Euromed firmasına TCDD'nin **YENİDEN YAPILANDIRILMASI** adına Kurumun tasfiyesini ve kamusal hizmet üretme niteliğinden uzaklaştırılmasını amaçlayan raporlar hazırlatıldı. Bu raporların tamamında personel azaltılması, Atelyelerin, Fabrikaların, TCDD Hastanelerinin, Eğitim Merkezlerinin kapatılması ve Demiryollarına yatırım yapılmaması TAVSİYE ediliyordu.

Bu TAVSİYELERİN siyasi iktidarlar ve kurum yöneticileri tarafından yerine getirilmesi neticesi; Sendikamız ve bilim insanlarının tüm uyarılarına karşın Kurumun Populist politikası sonucu Pamukova hızlandırılmış tren kazası, eksik teknoloji ile dışarıdan büyük paralar verilerek kiralananan lokomotiflerle tren işletmesi sonucu Tavşancıl tren çarpışması; yetersiz sayıda personel ile çalıştırılması sonucu Mersinde Manevracı Adil KAYNAR, Bostankaya'da Cengizhan GEVREKÇİ, Erzurumda İsfendiyar ARSLAN kesilerek



hayatını kaybetti

Son olarak ise Avşar istasyonu yakınlarında Yol Bekçiliğinin fiilen kaldırılmış olması nedeniyle yol kontrolsüz bırakılmış ve yola gelmiş olan heyelan tespit edilememiştir. Ayrıca mevcut yolun yıllardır personel yetersizliği ve yatırımsızlık nedeniyle bakımsız kalması bu kazanın esas sebebidir. Mevcut yol Kurumun en fazla yük taşınması yapılan yoludur. Buna rağmen bu yolda yatırım yapılmaması sonucu yolcu trenleri saatte 50 km, yük trenleri 40 km süratle seyretmektedir. Kazanın olduğu bölge ise yağışlı mevsimlerde sürekli heyelan olan bir bölgedir. Buna rağmen bu bölgede Kurum tarafından hiçbir emniyet tedbiri alınmamış ve meydana gelen kazada çalışma arkadaşımız hayatını kaybetmiş, bir demiryolcunun daha çocukları boynu bükük kalmıştır.

Eğer yeterli persone olsaydı ve gerekli tedbirler yerine getirilseydi bugün arkadaşımız aramızda olacaktı. Bu yüzden bu kaza salt doğa olayı sonucu oluşmuş bir kaza değildir. Bu kaza TCDD yönetimi ve siyasi iktidarların inatla ve ısrarla sürdürdükleri özelleştirme ve TCDD'yi tasfiye politikalarının mutlak sonucu olan bir cinayettir. Arkadaşımız ÖNCE EMNİYET ilkesini göz ardı eden uygulamaların bir kurbanıdır.

Başka cinayetlerin olmaması için bu kazada alınacak çok ders var. Dilerim TCDD yönetimi başka ocaklarının sönmemesi için gerekli dersi almıştır.

İŞYERİ SORUNLARI

Sendikamız tarafından gerek üyelerimizden gelen yazılı ve sözlü talepler gerekse de yaptığımız örgütlenme gezimizde üyelerimiz ve çalışanların yaşadığı sorunların çözülmesi amacıyla aşağıda yer alan sorunlar MYK üyelerimiz tarafından TCDD Genel Müdürlüğüne iletilmiş, bu taleplerimizin çözülmesi istenmiştir.

1. TCDD Genel Müdürü Sendikamızın görüşme taleplerine bu güne değin karşılık vermemiştir. Bu durum görüşmelerle çözülecek sorunların daha da büyümesine neden olmaktadır. Aynı şekilde 1. ve 6. Bölge Müdürleri işyeri ve personel sorunlarının çözümü için şube yöneticilerimizin görüşme taleplerine karşılık vermiyor. Bu durum sorunların büyümesine ve çözümünün farklı ortamlara taşınmasına neden olmaktadır.

2. Genel Müdürlük ve Bölge Müdürlüklerine yapmış olduğumuz yazışmalara cevap verilmemektedir.

3. 14 Aralık 2006 tarihinde hizmet üretmeme etkinliğine katılan personele verilen disiplin cezalarının kaldırılması (İzmir’de 61, Adana’da 68 personele 1/30 oranında ceza verilmiş)

4. Görevden geçici olarak uzaklaştırılan personelin bu süre boyunca maaşının 3/1 kesilmekte ve alınan her hangi bir ceza sonucunda da bu ücret ödenmemektedir. Oysaki bu uygulama yasaya aykırıdır ve mahkeme kararları ile de sabitlenmiştir. Bu uygulama kuruluşumuzu da mahkeme masrafları ve faiz ödemesi ile de zarara uğratmaktadır. Konunun yasadaki şekli ile uygulanması için Genel Müdürlük emri, görevden

çıkarılma cezası dışında disiplin cezası alanlara maaşlarından kesilen 1/3’lern ödenmesi şekli ile uygulanması

5. Mersin Gar Müdür yardımcısı olarak görev yapan üyemiz Celal VURUŞKAN ın teftiş kurulu raporu doğrultusunda Gaziantep Gara nakli çıkartılmıştır. Hazırlanan raporda yazılı belge ya da ifade yer almamasına rağmen işyerinin huzurunu bozduğu belirtilmiştir. Raporda somut bilgi ve belgenin yer almaması, aynı zamanda Mersin Garda çalışan yaklaşık 60 personelden 50 tanesinin işyerlerine vermiş oldukları dilekçe ile Celal VURUŞKAN hakkında her hangi bir şikayetlerinin olmadığını ve işyeri huzurunu bozmadığını belirttiklerinden yapılan bu nakil işleminin yasal ve meşru olmadığı açıkça görülmektedir. Bu nedenle Mersin Garda yeniden bir huzursuzluğun yaratılmaması ve arkadaşımızın mağdur edilmemesi için nakil işleminin iptal edilmesini

6. Konya 62 Şube Şefi Yakup AYDIN, mıntıkasında çalışan Yol Çavuşlarını ve Yol Bekçilerini bir hafta sonu tel emri ile iş yerinde toplamıştır. Aynı gün odasında TUS Genel Başkanı Nazmi Güzel’inde olduğu sırada toplam 13 Yol Çavuşu ve Yol Bekçisi üye oldukları sendikalardan istifa ettirilerek TUS’a üye yapılmıştır. Şube Şefi Yakup AYDIN’ın bu hareketi 4688 Sayılı Sendikalar Kanuna göre suç teşkil etmektedir. Bu konuyla ilgili gerekli tahkikatın yapılmasını,

7. Eskişehir ve Sivas Şubelerimizin yer taleplerinin karşılanması, yetkili olduğumuz işyerlerine temsilcilik odası tahsis edilmesi,

8. Samsun’da temsilcilik odası olarak kullandığımız

odanın kira bedeli sendikamızdan talep edilmektedir. 4688 sayılı yasa gereği yetkili olduğumuz Samsun'da buranın Sendikamıza bedelsiz tahsisi gerekmektedir. Durumun bu kapsamda değerlendirilerek anılan talepten vazgeçilmesi ile buranın tarafımıza tahsis edilmesi

9.Ara istasyonlarda vekâlet çalışan personelin iş yeri ve dinlenme koşullarının iyileştirilmesi

10.Manevra hizmetlerinde görev yapan Tren Teşkil Memurlarına manevra tazminatı verilmesi hususunda çalışma yapılması,

11.Daha önce karayolu ile turne yapan ve turne tazminatları kesilen yol çavuşlarının kesilen ücretlerinin iade edilerek mağduriyetlerin giderilmesi

12.Ertelenen ve iptal edilen görevde yükselme eğitimlerinin açılması,

13.Yeni işe giren özellikle TT Memurlarının büyük çoğunluğu üniversite öğrencisi olup Eylül ayı sınav dönemidir. Ancak aynı tarihlerde de bu kişiler için kurs açılması planda olduğundan sınavlar ile kurs aynı döneme denk gelmektedir. Personelin mağduriyetinin giderilmesi için kurs döneminin vize sınavı bitimine ertelenmesi,

14.Lojman ve diğer komisyonlarda sendika temsilcisi bulunması,

15.Mersin Liman Lojmanlarının Bölge Müdürlüğüne devrinin yapılarak personele tahsis edilmesi,

16.12.03.2007 Tarihinde Liman Sahasında yapılan manevra esnasında iş kazası sonucu hayatını kaybeden Adil KAYNAR'ın ailesinin mağduriyetini gidermek için oğlu Salih KAYNAR'ın özürlü kadrosundan (Konuya ilişkin Sağlık Raporu mevcuttur) Adana ya da Mersin'deki işyerlerinden birinde işe başlatılması,

17. Mesai ücretlerinin çalışma saatinin karşılığı olacak şekilde düzenlenmesi için çalışma yapılması,

18.Giyim malzemeleri konusunda kalite ve dağıtım sorunlarının giderilmesi,

19.Gece işe giden ve dönen personel için servis konulması,

20.Permi haklarımızın iade edilmesi için gerekli çalışmaların yapılması,

21.Personel arasındaki ücret adaletsizliğinin giderilmesi ve iyileştirme yapılması,

22.İşçi ve memurlara verilen ikramiyelerden sözleşmeli personeline yararlanması için Genel Müdürlükçe gerekli çalışmanın yapılması,

23.Canac uygulamalarının durdurulması ve TCDD'nin bütünlüklü yapısının korunması,

24.Gardfren iken TTM olan personelin görevde yükselme sınavlarına gönderilerek Kondüktörlüğe yükselmelerinin sağlanması,

25. Atamalarda yaşanan adaletsizliklerin giderilmesi, vekalet yürütülen görevlendirmelerin asalet atamalara dönüştürülmesi,

26. Herkesin Kendi unvanında çalışması, kurs gören personelin unvanın verilmesi,

27.Önce güvenlik ilkesi gereği: tren şefsiz tren işletmeciliği yapılmaması, manevra birgatinde manevracı sayısının düşürülmemesi ve tam olması, yaka telsizi temin edilmesi,TMİ bölgesinde trafiği tehlikeye düşürecek şekilde mevzuata aykırı tren işletmeciliğine son verilmesi,

28.Mersin Limanının özelleştirilmesi sonucunda Liman Kısım hekimliği de kapatılmıştır. Bu nedenle Mersin – Yenice güzergahında görev yapan 300 den fazla (Memur, İşçi) personel mağdur olmuştur. Mağduriyetin giderilmesi için Kısım Hekimliğinin Mersin Garda yeniden açılması,

29.Otel uygulamasından vazgeçilerek Yatakhanelerin iyileştirilerek personelin hizmetine sunulması,

30.Atamalarda ve görevde yükselmelerde belgelerin makamlarda tutulmasının önlenmesi.

DÜŞMESİN BİZİMLE YOLA, CELLADINA AŞIK OLANLAR!!

Ahmet EROĞLU
Ankara Şube Sekreteri



Merhaba, BTS'nin İlkelerini Kararlılığımı, Sorumluluğu ile bilincini yüreğinde taşıma cesareti gösteren ve hala inatla imkansız başarıma hırsını kaybetmeyen DOSTLAR ... hepinizi selamlıyorum.

Bizler sendikal hareketin başlangıç noktasından bugüne kadar akıntıya karşı hep kürek çekenleriz.

Bu süreç içerisinde rüzgarı, hiçbir koşulda arkamıza alarak büyütmedik mücadelemizi. Tıpkı uçurtmalar gibi ; Güce Karşı Direncimiz kadar yükseldi sendikal mücadelemiz. Emek hareketinin fiili mücadele tarihinde kimi dostlarımız ise direncini ve iradesini akıntıya kaptırarak örgütlülüğümüzde sadece sayısal azalmalara neden olup, gidenler kalanlarda direnç yükselmesini tetiklemiştir. Güneşin sıcaklığına direnen saka kuşu gibi.

Bakınız Volkan Yaraşır "Gücün Reddi"inde ne kadar güzel anlatmış saka kuşunu.

"“O yıl kış inanılmaz uzun sürmüştür. Artık kuşların takati kalmamıştır. Hepsi sığınacak bir yer, yiyecek bir şey bulma uğraşındadır. Felaket gelip kapıyı çalmıştır. Sonunda kuşların kralı kartal bütün kuşları olağanüstü bir toplantıya çağırır.

Toplantıda yaşadıkları durumu herkesin gördüğünü ve bir şeyler yapılması gerektiğini söyler; “yoksa sonumuz ölümdür” der.

Yapılması gereken bellidir.Güneşe giderek oradan bir parça ateş alıp, yeryüzünü ısıtmaktan başka çare yoktur.

Kartal, bu görevi kimin üstleneceğini sorar ve bir gönüllü istediğini belirtir. Kuşların hiçbirinden ses çıkmaz. Bu sefer tek tek sormaya başlar. Önce Balıkçıl'a seslenir. Balıkçıl hiç oralı olmaz. "Efendim siz gökyüzünün kralıysanız ben de bataklıkların kraliyim. Gagamı uzattığımda her zaman yiyecek bir şeyler bulurum. Valla ben o kadar yola gidemem" diyerek kestirip atar.

Kartal Baykuş'a döner. Baykuş da benzer şekilde cevap verir. "ben de gecelerin kraliyim. Karanlıklar

benden sorulur, bu durumumu da değiştirmem mümkün değildir” der.

Arkasından sıra bülbüle gelmiştir. O da “Ben dünyanın en güzel sesli kuşuyum, bu kadar yol sesimi bozar, buna katlanamam,” der. Bütün kuşların bir bahanesi vardır. Kartal iyice umutsuzluğa kapılmıştır. Şimdi ne olacak diye kara kara düşünürken uzaktan “Ben giderim” diye bir ince ses gelir. Bütün kuşlar sesin geldiği yere dönüp bakarlar. Hepsi şaşkındır.

Ben giderim diyen, bir avuç içi kadar küçük saka kuşudur. Saka ortaya çıkar, kartalın karşısında durur.

Kartal da şaşkındır. “Sakacığım sen çok küçüksün, tecrübesizsin, yolun uzun ve meşakkatli istersen bir daha düşün,” diye onu uyarır.

1

Saka kararlıdır. Kartal sonunda yapacak bir şeyi de olmadığı için “peki” demek zorunda kalır. Saka kuşu da uçmaya başlar. Bütün kuşlar onun gökyüzüne yükselişini hayretle izlerler. Saka uçar, uçar, uçar... Güneşe yaklaştıkça tüyleri yanmaya başlamıştır. Sonunda güneşten bir parça ateş alır ve yeryüzüne inmeye başlar.

O indikçe yeryüzü ısınır, havalar güzelleşir, ağaçlar çiçek açar.

İşte o günden beri saka kuşlarının ortaya çıkışı, ilkbaharın müjdecisi olur.

Çiçekleri açmış, ağaçlar çiçeğe durmuş, börtü böcek ayaklanmıştı.

Kuş arkadaşları saka kuşunun bu fedakarlığı karşısında ne yapacaklarını bilemezler. Bütün tüylerinin yanmasına rağmen o arkadaşları için ateşi yeryüzüne getirmiştir. Bunun üzerine bütün kuşlar kendi gövdelerinden birer tüy kopartıp ona hediye ederler. Saka kuşların rengarenk olmasının, gökkuşağını kanatlarında taşımasının nedeni de budur. O hem kendisi hem bütün kuşlar alemi için güneşe uçmuş, güneşten ateşi getirmiştir. Gökkuşağı rengine bürünmesi de boşuna değildir.”

Değerli emekçileri, bu hikaye bana hep BTS'nin sınıfsal temel eksenini üzerinde yürüttüğü mücadele tarihini ve o heyecanı yaşatmaktadır.

Ancak Kuruluşumuzda yeniden yapılandırma adı altında tasfiye ve talan furyasına çanak tutan sendikal anlayışların sayılarındaki artışa baktığımızda şaşırılmamak elde değil, adeta celladına aşık olma hayranlığından başka bir şey değildir. Yada bindiğimiz dalı kesenlere göz yumaktan başka bir açıklaması olamaz bu tavrın. Özellikle son dönemlerde sosyal ve ekonomik haklarımızdaki kayıpları unutturacak nitelikteki dayatmalar endişe vericidir. Bölge Müdürlüklerine bağlı birçok işyerinde personel sıkıntısından kaynaklı sorunlardan tutun da güme giden Makasçı, Manevracı, Başmanevracı ve Gardıfren unvanlarından; Tren Şefi, Kondüktör, Makinist ve diğer faal personel unvanlarını karabasan gibi ablukaya alarak oynanan oyunlardaki niyet net bir biçimde ortaya çıkmıştır. Yemekli yataklı personeli çok amaçlı kullanılmakta olup, kimi gişelerde değnekçilik kimi evrak dağıtımı kimisi de tren odacılığında oradan oraya savrulup durmaktadır. Gişe memurlarının çalışma koşulları, taşrada ki faal personelin durumu, bürolarda çalışan personelin sorunları her geçen gün artmaktadır. Sirtını çalışanlara, yüzünü Özelleştirme politikalarına dönen AKP iktidarının anlayışı ile kurum idarecilerinin örtüşen anlayışları sayesinde İlerin ve Cinlerin sıkılmamaları içindir ki; kapalı olan İstasyonlara varana kadar binalardan tuvaletlere uzanan güzelleştirme çabasıyla boya, badana, Masa ve sandalye dağıtımı ile tabela yazma gayretleri takdire şayandır.

Tüm çalışanları tekrar selamlayarak inanç ve siyasi farklılıklarımızı koruyup gökkuşağının tüm renkleri gibi bir arada ortak mücadele anlayışını savunan, örgütlü bulunduğumuz tüm iş kollarındaki olumsuzluklara karşı baş eğmeyen ve mümkün olmayanı mümkün kılanların umudunu taşıyacak bir BTS için geleceğe duyulan özlemin gücü hepimizin ellerindedir.

Promosyonlar Hakkımızdır !

Konfederasyonumuz KESK'le birlikte uzunca bir süredir yürüttüğümüz mücadele Sendikamızın faaliyet alanındaki Kurum çalışanlarına ödemelerin yapılmasıyla sonuçlanmışken diğer yandan yayımlanan Başbakanlık Genelgesiyle hukuksal anlamda da sonuç vermiştir.

Yıllardır verdiğimiz gerek fiili gerekse hukuki mücadelemizde Kurumlarımız promosyon ödemelerini yapmamak için bütün zorlukları önümüze koymuştu. Talebimizin doğruluğu ve üyelerimizin desteği ile bugüne kadar eylemler, imza kampanyaları, basın açıklamaları yapılmış, her fırsatta kurum yöneticileriyle konunun çözümlenmesi için görüşmeler yapılmıştı.

Sendikamız tarafından açılan davaların lehimize sonuçlanması ve en son Konfederasyonumuzun Maliye Bakanlığı nezdinde yaptığı girişimler sonucu 2007/12069 sayılı Bakanlar Kurulu kararı yayınlanmıştır. Bu kararla promosyonların dağıtımı hukuki zemine oturtulmuş oldu. İlgili Başbakanlık Genelgesine kadar uygulamanın nasıl olacağı üzerine yaşanan sıkıntılar bu Genelgeyle çözümlenmiş oldu. Genelgenin yayınlanmış olmasının olumlulukları bulunmakla birlikte diğer yandan hala eksikliklerin olduğunu belirtmemiz gerekir. Şöyle ki;

- Protokol miktarının tümünün emekçilere verilmesi kesin ve açık olarak ifade edilmelidir. Genelgedeki; "Yapılan protokoller uyarınca, banka tarafından verilecek promosyon miktarının tamamının personele dağıtılması genel ilke olarak benimsenmekle birlikte, toplam miktarın üçte birini geçmemek üzere Komisyonca belirlenecek tutar, birim personelinin ihtiyaçları doğrultusunda kullanılmak üzere ayrılabilir." ifadesinin yeni istismlara yol açacağı açıktır.

- Genelgenin yayınlanmasından önce yapılmış promosyon anlaşmaları da bu çerçevede değerlendirilmelidir.

- Genelgede bahsi geçen Kurum Komisyonları içerisinde Sendika Temsilcilerinin de yer alması gerekmektedir.

Bugüne kadar Kurumlarımızda yapılmış Promosyonla ilgili protokollerle ilgili Sendikamızca açılan davalar sürmektedir. Bu davalar açıldıkları dönemdeki promosyon protokollerini kapsamaktadır.

Başbakanlık Genelgesiyle ortaya çıkmıştır ki; promosyon bedelleri çalışanların hakkıdır. Bu çerçevede önceki dönemde yapılan protokollere ait Kuruma yapılan ödemelerin çalışanları iade edilmesi hakkımızdır.

ULAŞIMDA ÖZELLEŞTİRME FURYASI DEVAM EDİYOR Limanlar ve hava meydanları seçimlere kurban edildi.

Mustafa YILDIRIM
Ankara Şube Başkanı



24 Ocak 1980 kararlarıyla ülkemizin gündemine giren özelleştirme kavramı ile ülkemizin en önemli kurum ve kuruluşlarının yabancı sermayeye peşkeş çekilmesi devam ediyor.

Özellikle kamuoyunun seçimlere kilitlendiği 22 Temmuz öncesi dönemde sırasıyla Mersin Limanı, İzmir Limanı, PETKİM, Antalya

Havaalanı ve Sabiha Gökçen Havaalanı ardı ardına özelleştirildi. ulaşım ve enerji alanındaki diğer kamu kurum ve kuruluşlarının özelleştirme hazırlıkları ise hızlandırıldı. Ve seçimler altında buraların özelleştirme işlemlerine geçildi. Derince limanı da seçimlerin hemen sonrasında özelleştirilen limanlar arasına katıldı.

Özelleştirilen bu kurum ve kuruluşların hepsinin ortak özelliği: stratejik öneme sahip olmaları, siyasilerin söylemlerini yalanlaracasına yıllık milyonlarca dolarlık kar elde etmeleri, taliplilerinin Uluslar arası sermaye grupları olmasıdır.

Ülkemizin en önemli kurumlarının özelleştirme adı altında peşkeş çekilmesini Özelleştirme İdaresi Başkanı yaptığı bir açıklamada başarı olarak kabul ediyor ve özelleştirmede dünya birincisi olmamızla övünerek şimdi sıranın enerji ve ulaşım geldiğini söylüyor. Daha sözünü tamamlayamadan da bu ülkenin emekçilerinin alın terleriyle yapılan, toplumun büyük fedakârlıklara katlanarak kurduğu en önemli liman ve hava meydanları birer birer elimizden çıkıyor.

Bu özelleştirmede en ilginç 9 Temmuz günü Savunma Sanayi Müsteşarlığı bünyesindeki Sabiha Gökçen Hava limanı KDV dâhil 2.279 milyon Euro (3.1 milyar \$) bedelle Limak- GMR Infrastructure Malaysia Airport ortaklığına 20 yıllığına işletme hakkı devir edilerek özelleştirilmesidir.

Bu özelleştirmenin kamu zararı boyutu
İhale öncesi Sabiha Gökçen Havalimanı yetkililerince bu uluslar arası hava limanın değerinin 4 milyar doların üzerinde olduğunu açıklamasına rağmen burası değerinin 1 milyar doların altında özelleştiriliyor. Hem de üç yıl ödemesiz 20 yıl vade ile. Bunun anlamı şirket kazandığı paranın bir kısmıyla bu özelleştirme bedelini ödeyecektir. Şirketin cebinden bir kuruş dahi çıkmadan. Bunda kamu yararından bahsetmek insafsızlık olur. Kamu yararı gözetilmeden yapılan bu özelleştirmede de

diğerlerinde olduğu gibi kamu zararı bu 1 milyar doların kat be kat üstündedir. Çünkü bu havalimanı diğer havalimanlarından farklı olarak hizmetleri bütünlüklü olarak kendisi vermektedir. Örneğin 4200 araçlık otopark ve 80 yataklı otel bulunan alanda; kargo, antrepo, duty free vb. pek çok hizmet verilmektedir. Ayrıca bu alanda bu gün için haftada %3-4 karla 2500 ton yakıt satılarak yaklaşık 100 bin uçağın yakıt ikmali yapılmaktadır. Alanda her yurtdışı yolcudan 12 €, yurt içi yolcudan ise 3 Euro gelir elde edilmektedir. Öte yandan havaalanını kullanan her dış hat uçağından 600 €, iç hat uçağından ise 50-60 € tutarında bir ücret alınmaktadır. Tüm bunlar üst üste konulduğunda havalimanı yetkililerinin beklentisi yıllık 500 milyon \$'ı aşmaktadır. Yani ihale süresi boyunca minimum 10 milyar \$'lık bir gelir projeksiyonuna ulaşılmaktadır. İşte saklanan ve başarı olarak lanse edilen yani yüzleşilmesi gereken gerçek budur.

Birde Uçuş güvenliği ile ilgili bir boyutu

Bu havalimanında yer hizmetleri dahil olmak üzere özelleştirilmesi diğer hava meydanlarına model teşkil edecektir. Diğer özelleştirilen hava meydanlarında da yer hizmetleri ve diğer hizmetlerin özel sektöre açılmasını sağlayacaktır. Hava trafiğinin tamamen özel sektöre bırakılması ve kamunun bu alanda çekilmesini uçuş güvenliği açısından doğru bir yaklaşım değildir. Bu yaklaşım uçuş güvenliğinde ciddi sakıncalar ortaya çıkaracaktır. Nitekim ucuz havayolu şirketlerinde medyana gelen kazalardaki artışa bir de yer hizmetlerinin özelleşmesi sonucu güvenlikte ortaya çıkacak zafiyetleri de kattığımızda olayın gerçek boyutu ortaya çıkacaktır.

Bu özelleştirmenin bir vergilendirme boyutu

Bilindiği gibi hava meydanlarına inen ve binen her yolcudan, iniş ve kalkış yapan her uçakta vergi alınmakta. Vergiler bilete yansıtıldığında yolcular tarafından fark edilmemektedir. Bu özelleştirme ile vergi devride fiili olarak yapılmış bulunmaktadır. Buda Osmanlı'nın yıkılış sürecindeki vergilerin toplanması ve devrini anımsatıyor.

Sonuç

Bu özelleştirmede neo liberal politikaların daha rahat uygulanması için yapıldı. Ülkemiz ulaşım ve havacılık sektörünün ihtiyaçları yerine IMF ve Dünya Bankasının temsil ettiği küresel güçleri memnun etmek için yapıldı. Yani siyasilerin övündükleri gibi bu özelleştirme ile yabancı sermaye girişi olmayacak tam tersine küresel güçlere sermaye transferi sağlanacaktır

Sendikamız MYK Üyeleri DHMİ Genel Müdürü Mahmut TEKİN ile Personel Sorunları Üzerine Görüşme Yaptı!

Seyit Dursun ERTÜRK
Genel Mali Sekreter



Sendikamız 7.Olağan Genel Kurulunun yapılmasının ardından Merkez Yönetim Kuruluna seçilen yöneticilerimiz yeni dönemde; DHMİ’de çalışan personel ve üyelerimizin yaşadıkları sorunların çözülmesi amacıyla DHMİ Genel Müdürü Sayın Mahmut

TEKİN ile makamında görüşme yapıldı. Yapılan görüşmede, çalışanların sorunlarının çözülmesi, kurumdaki çalışma ortamının daha iyi seviyeye çıkmasıyla birlikte uyumlu ve iş barışının olduğu bir ortamı yaratacağı belirtildi.

Genel Müdür TEKİN’e yazılı olarak iletilen sorunlarımızın çözülmesi talep edilmiş, çözümlere ilişkin Sendikamızın görüş ve düşünceleri aktarılmıştır.



- Hava limanı olan meydanlarımızda sendikamıza temsilcilik yeri verilmesini,

- Çalışanlara verilen elbiselerin iki yılda bir değil her yıl verilmelidir. Kalitesi her geçen gün düşen ve giderek giyilemeyecek duruma gelen elbiselerle hizmet sunduğumuz kişiler karşısında kurumun prestiji zedelenmektedir. Verilen ayakkabıların markası bulunmamaktadır. Olumsuz bir durumda kimi nasıl sorumlu tutulacağı belirsizdir. Bu nedenle elbise kalitesi bir an önce yükseltilmelidir

- Teknik personele verilen istihkak bazı personele “içerde çalışıyor” diye verilmiyor. Bu kişilerin tespitinin nasıl yapıldığı sorulduğunda “bir komisyon tarafından tespit edilmekte” olduğusöyleniyor. Halbuki bu istihkakın kadro karşılığında verilmesi

gerekıyor .

- Havalimanı personeli üyemiz Cevat ŞAHİN Diyarbakır’a sürgün edilmiştir.

- Kurum çalışanlarına verilen elbise seçimindeki komisyona sendikalardan temsilci alınmalı,

- Hava alanlarındaki personelin iş elbiseleri, özellikle Dalaman Bodrum, Adnan Menderes ve Antalya gibi meydanlarda mevsimine göre verilmeli,

- Euro Control tazminatı adil dağıtılmamaktadır. Alt grupla üst grup arası açık çok büyüktür. Bu durum çalışma verimini düşürmüş ve kurum, çalışanlar tarafından mahkemeye verilmiştir. Euro Controlle ilgili hizmette bütünlük çerçevesinde yeniden bir düzenleme yapılması gerekmektedir.

- Çalışanlar ve ailelerinin hastaneye sevk işlemleri bir standarda bağlanmalı,

- Aynı yerde aynı işi yapan personel arasındaki yüksek ücret farklılığı çalışanlar arasında huzursuzluk yaratmaktadır.

- Hava liman ve meydanlarında personelin devam eden yemek sorunları çözülmemeli,

- Kurumdaki bazı yöneticilerce üyelerimize haksız uygulamalarda bulunmaktadır. Kimi yöneticiler çalışanlar karşısında tarafsız davranmaları gerekmekte iken rakip sendikaların bir üyesi gibi davranmaktalar.

- ARRF personelinin kadro karşılığı ücret ayarlaması yapılmamıştır. Bu durum çalışma verimini düşürmektedir.

GELİŞMEKTE OLAN ÜLKENİN NORMALLERİ (!); İŞ CİNAYETLERİ.....

İlker ÖNAL/Adana
İşyeri Temsilcisi



15 gün içinde 5 işçinin işyerinde patronların kar hırsları nedeni ile ölmesi üzerine yeni Çalışma Bakanı Faruk Çelik, Tuzla Tersanesinde patronları ziyarete gitti. Evet patronları diyorum çünkü bu tersanelerde örgütlenen Sendika ile görüşmedi. Güya Müfettişler incelemede bulunmuş ve bir takım eksikliklere rastlamışlardı. Bakın bu

eksiklikler Sayın Bakanın demecine nasıl yansıyor: Yeni Çalışma Bakanı diyor ki: **“Teftişler sonucu tespit edilen hususlar var. Örneğin elektrik, hava basıncı ve yangınla ilgili bazı bulgular var. Bunları gelişen Türkiye şartlarında son derece normal karşılıyoruz ama bunların ölümlere dönüşmesi son derece üzücü bir hadisedir.”**

Evet yanlış okumadınız, Sayın Bakan normal karşılıyor bu kazaları. Çünkü gelişen bir ülkeyiz. Patronlar ise hep bir ağızdan iş cinayetlerinden ölen işçileri sorumlu tutuyor: Sebep, işçilerin dikkatsiz çalışmaları.

Geçtiğimiz aylarda gazete sütunlarına yansıyan ülkemizde yaşanan **normallerin(!)** bir kaçına göz atalım;

**Adıyaman'dan Karadeniz'e mevsimlik tarım işçilerini taşıyan kamyonun Sivas'ın Kangal ilçesinde şarampole yuvarlanması sonucunda kamyonun bulunduğu 23 işçinin tamamının yaşamını yitirdiği kazayla sarsıldık. Hemen ardından ülkenin dört yanından benzer tipte kaza haberleri gelmeye başladı.*

**Büyükşehir Belediyesi'nin sahil kolektörlerinde temizleme işini devrettiği Akfen(isim tanıdık geliyor mu size?) Hidroteknik Konsorsiyumu'nun taşeronu THAŞ Kanal adlı firmadan üç işçi önceki gün Büyükçekmece Albartos mevkiindeki kolektörde çalışırken atık suya kapılarak hayatını kaybetti.*

**Yozgat'ta, inşaatçı çalışan bir kişinin üzerine yük asansörü düştü. Ağır yaralanan işçi, Kayseri'de tedavi altına alındı. Edinilen bilgiye göre olay, Yozgat'ın*

Boğazlıyan ilçesinde bir inşaatçı meydana geldi. Yük taşımak için kurulan asansör, halatının kopması sonucu aşağıda siva yapan bir işçinin üzerine düştü. Ağır yaralanan işçi, ambulansla hastaneye kaldırıldı.

**Şanlıurfa'da sürücüsü uyuduğu ileri sürülen kamyon, tarım işçilerini taşıyan kamyonete çarptı. Kazada 16 kişi öldü, 3'ü ağır 15 kişi de yaralandı. Kaza, dün saat 06:00 sıralarında Şanlıurfa-Mardin karayolu üzerinde meydana geldi. Bir kamyon, kasasında tarım işçilerini taşıyan bir kamyonete çarptı.*

**Aydın merkeze bağlı Sıralılar köyü zirvesinde bulunan özel bir şirkete ait maden ocağında meydana gelen iş kazasında bir işçi öldü, bir işçi de yaralandı.*

**Kardemir A.Ş. cevher hazırlama tesislerinde dün 16:00-24:00 vardiyasında işe giden Selami Köklü, cevher hazırlama tesislerinde konver ile bant arasında sıkışarak can verdi.*

**Kütahya'nın Gediz İlçesi'ne bağlı Gökler Beldesi'nde bir maden ocağında dün meydana gelen grizu patlaması sonucu 18 işçi hayatını kaybetti.*

**Kilis'te üzüm kesmeye giden tarım işçilerini taşıyan traktörün devrilmesi sonucu meydana gelen kazada 17 kişi yaralandı. Römorkta 25 kişinin olduğu bildirildi*

.....



Liste uzayıp gidiyor. (İşkolumuzda yaşananları sizler bildiğiniz için ayrıca saymaya gerek duymadım.)

Göçükler, kopan halatlar, elektrik çarpmaları, kamyon kasasında balık istifi işçi taşımalar, zehirlenmeler, ezilmeler, logarda atık sulara kapılmalar, patlamalar ve yılda binleri geçen ölümler gelişmekte olan ülkemizde normal diyor Sayın Bakan. Bakanlık müfettişlerinin hazırladığı raporlar tozlu raflarda. Cinayetler hızla ve artarak devam ediyor.

İşgücü maliyetlerini düşürebilmek için taşeronlaştırma ile günde 12-14 saat, insan sağlığına aykırı koşullarda, hafta tatili olmadan, kayıt dışı olarak, asgari ücretin yarısına, işgüvencesiz, ucuza gelsin diye eski makinalarla

çalıştırılan, hurda servis araçlarında yada kamyon kasalarında taşınan, ek maliyet getirdiği için iş eğitimi verilmeyen işçileri suçlu buluyor sistem. Diyor ki: *“İşçiler dikkatsiz çalışıyor.”*

KESK olarak Ankara’ mitingine gideceğimiz zaman daha hareket bile etmeden otobüsün tüm evraklarını inceleyen, söförün vardiyadan çıkış saatini ve kaç şoför olduğunu soran devletimizin polisleri sıra işçilerin kamyonet kasalarında 30-40 kişi taşınmasına gelince görmezlikten gelebilmektedirler. Adıyaman’dan Karadenize giderken Sivas’ta kaza yaparak kadın, erkek, çocuk 23 işçinin ölümüne sebep olan minibüs o kadar yolda hiç bir trafik polisine takılmamıştır(!) Yada Tuzla Tersanasına giden Bakan ve yanındaki müfettişler, taşeronlara bağlı eğitim verilmeden tehlikeli işlerde çalıştırılan binlerce sigortasız, iş güvencesiz işçiyi görememişlerdir(!)Zaten Bakan ölümlerin olduğu gemi yapım yeri yerine diğer bölümleri ve patronların ofislerini gezmeyi tercih etmiştir. (Mazallah gemi yapım



yerinde incelemede bulunurken başına normal kazalardan biri-vinç devrilmesi, halat kopması gibi-gelebilirdi.) İşveren hatası mahkemece kabul edilmesine rağmen ölen işçi için 14 bin YTL ödeyerek ceza almaktan kurtuluyor. Yada bizim işkolumuzda sıkça olduğu gibi iş kazasında ölene disiplin kurulunda işten çıkarma cezası veriliyor. Kolunu yada ayağını makinaya kaptırarak kaybeden işçi önce işten çıkarma sonrada makinalara zarar verdiği için tazminat ödemekle karşı karşıya kalıyor.

Çalışma Bakanlığı: “2006 yılında ülkemizde 1601 kişi iş kazalarında(cinayetlerinde) öldü.”

Evet Bakanlığın 2006 yılı verilerine göre; iş kazası ve meslek hastalıklarının sayısının son 5 yılın en yüksek düzeyine ulaştığı, geçen yıl 1.953 kişinin iş kazası, 314 kişinin de meslek hastalığı nedeniyle sürekli iş göremez duruma geldiği, toplam 1.601 kişinin ise yine iş kazası ve meslek hastalığı nedeniyle hayatını kaybettiği belirtiliyor.

İLO: “Dünyada iş kazaları sonucu yılda ortalama 350 bini iş başında olmak üzere 2 milyon kişi hayatını kaybediyor. Dünyada yıllık ortalama 270 milyar dolarlık iş kazası yaşanıyor.

Gazete sayfalarında işkzasası(cinayetleri) haberlerinin yanında bir başka haberde müjde veriliyor. *“Ülkemizdeki YTL milyarderi sayısı 21’e çıktı.”*

İş cinayetleri sayısı ile milyarder sayısı aynı anda artıyor.

Peki bu NORMAL midir Sayın Bakan?

HUKUKİ KAZANIMLARIMIZ VE FAALİYETLERİMİZ



Kayseri Garın Kayseri Büyükşehir Belediyesine Devrini Önledik

Başbakan Tayip Erdoğan'ın imzaladığı bir protokolle Kayseri Gar sahası ve 25 km'lik demiryolunun Kayseri Büyükşehir Belediyesine devir edilmesi ile ilgili olarak sendikamız kayseri idare mahkemesinde yürütmeyi durdurma talepli iptal davası açarak yürütmeyi durdurdu. TCDD nin yapmış olduğu itiraz mahkemece red edildi.

Baş Uzmanlık Davaları Şube Başkanımız Mahkeme Kararıyla Hasan Akdemir Başuzman Oldu

Kanuna karşı hile uygulanarak verilen ve tüm demiryolcuların tepkisini çeken başuzmanlıkların iptal edilmesi ve mağdur olan üyelerimize için başuzmanlık verilmesi için sendikamızca açılan devalar devam ediyor. Malatya Şube Başkanımız Hasan Akdemir adına Malatya İdare Mahkemesine açmış olduğumuz dava yürütmeyi durdurarak mahkeme kararıyla Şube Başkanımız Hasan Akdemir Başuzman olmuştur.

Sivas Şube Yönetim Kurulu üyemiz Turgut ERGAN Mahkeme kararıyla Teknik şef oldu.

2001 yılında Tesisler Şefi kursuna gittiği halde unvanı verilmeyen Sivas Şube Yönetim kurulu üyemiz Turgut ERGAN hakkında Sivas İdare Mahkemesinde açtığımız dava sonuçlandı. Mahkeme kararıyla Turgut ERGAN Teknik şefliğe atandı.

Diyarbakır Misafirhanesi Hakkında Yaptıklarımız Diyarbakır Misafirhanesinin Diyarbakır Sanayi Odasına devri ile ilgili olarak Bilgi Edinme Kanunu çerçevesinde bilgi edinilmiş ve buranın devri Sendikamızca iptal edilmiştir.

Balıkesir Gar İle İlgili Yaptıklarımız Balıkesir Garın Balıkesir belediyesine devri ile ilgili

olarak yaptığımız girişimler ve kayseri gar ile ilgili olarak mahkemenin vermiş olduğu karar nedeniyle Gar'ın Balıkesir Belediyesine devri durdurulmuştur.

Yemekli Yataklı Personellerinden Peron Turnikelerinde Bekleyenlere Açtığımız Dava Yemekli yataklı servisinin özelleştirilmesinin durdurulması için sendikamız daha önce dava açmış olup bu dava halen devam etmektedir. Bu özelleştirme sonucu Yemekli yataklı personelinde bazıları hukuksuz bir şekilde gişelerde görevlendirilmişti. Bu hukuksuz uygulamadan dönülmesi ve personelin aslı görevlerine dönmesi için sendikamızca Mehmet Kaplan üzerinde dava açılmıştır.



Satışlar TCDD'nin tasfiyesinin habercisi

TCDD'nin Türkiye genelinde bulunan gayri menkul emlakları (EMLAK) Müdürlüğü A.Ş. aracılığıyla peşin olarak satılacak. Milliyetçi TCCD ait 1, 2, 3, 4, 5, 6 ve 7. Bölgeler Müdürlüğü emlak birimlerini işletmek için faaliyetleri kapsayan dipnotta bulunan 156 adet taşınmaz satılan Ankara, Adana, İstanbul ve İzmir'de başlanacaktır. Adana'da yapılacak satış Şube Başkanımız Hasan Akdemir tarafından yürütülecektir. BTS, Liman İş ve Ticaret A.Ş. ile ÇEV arasında yapılan sözleşmenin durdurulması için dava açtı. TCDD Genel Müdürlüğü ile açılan davaların sonuçlarını beklemeye hazır olduklarını belirtti. BTS ile Adana Gar birimlerinde bulunan taşınmazların satışları iptal edildiği bildirildi. (Adana EYLEMİSTİ)

Taşınmazlarımızın Eskidji Firmasının Satışı

AKP hükümeti yönetime geldiğinden beri TCDD taşınmazlarının satışı için defalarca girişimde bulunmuş ve bu girişimleri sendikamızca boşa çıkarılmıştır. Liman iş sendikasının ihtar çekmesiyle eskidji firmasının yapılacak taşınmaz satışı iptal edilmişti Bu gelişme üzerine TCDD yönetimi biraz zaman geçtikten sonra

tekrar satışları gündeme getirmiş. Buna karşı sendikamız ve liman iş satışların yapıldığı yerlerde ortak basın açıklaması yaparak satışları protesto etmişlerdir. Yine Liman İş ve sendikamız yapılan satışların iptal edilmesi için Danıştay'a yürütmeyi durdurma davası açmış olup dava devam etmektedir. Ayrıca sendikamızca satışı yapan şirket ve TCDD Genel Müdürlüğüne satışlarla ilgili ihtar çekilmiştir. (resim ve gazete kütürü)

23.12.2006 Tarihli Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü Ve Bağlı Ortaklıkları Personelinin Görevde Yükselme Ve Unvan Değişikliği Yönetmeliği iptal edilmesi için dava açtık.

23.12.2006 Tarih Ve 26285 Sayılı Resmi Gazete'de Yayımlanan "Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü Ve Bağlı Ortaklıkları Personelinin Görevde Yükselme Ve Unvan Değişikliği Yönetmeliği'nin Bazı Maddelerinin İptali Ve Yürütmenin Durdurulması Talebiyle Açtığımız Davada Yürütmeyi Durdurma Talebimizin Reddine Karar Veren Danıştay 5.Daire Kararına Karşı Danıştay İdari Dava Daireleri Genel Kuruluna İtiraz Edilmiştir.

Eşit İşe Eşit Ücret Davaları

Öğrenim farkından dolayı aynı işi yapan personele farklı ücret uygulanması üzerine sendikamız bir emsal dava açmış ve davanın lehimize sonuçlanması üzerine yüzlerce üyemiz adına emsal dava açılarak davalara kazanılmıştı. Bu gelişme üzerine TCDD Genel Müdürlüğü Ücretlerdeki öğrenimden dolayı meydana gelen ücret farklılığını gidermek için Yüksek Planlama Kurulundan yetki istemişti. Yüksek planlama kurulu yetki vermek yerine 399 sayılı kanuna bir torba yasa ile eğitim kelimesini ilave ederek yargı süreçlerinin önüne geçmişti. Bu gelişme üzerine sendikamız konuyu anayasa mahkemesine taşımak için bir çalışma başlatmıştır.

Sürgün Edilen Üyelerimizin Davaları

Kütahya Tavşanlı'da çalışırken Konya Horozluhan'a nakil edilen İlyas ÇATAK'ın nakil işleminin iptali için Konya İdare Mahkemesinde açtığımız davada Konya İdare Mahkemesinin davanın reddi kararı üzerine kararı temyiz etmiştik. Danıştay 5.Dairesi temyiz talebimizi kabul ederek Yerel Mahkeme kararının bozulmasına karar vermiştir.

Sicil Davaları

İşyeri amirleri tarafında gerekçesiz olarak düşürülen sicil notları için sendikamızca açılan davalar tek tek lehimize sonuçlanmaktadır.

Nakillerde Ve İlk Atamalarda Harcırahlarla İlgili Kazanılan Davalar

TCDD ,Hareket Bölge Amiri, Hareket Kontrolörü Ve Trafik Kontrolörü Kursları Açılacağı Ve Bu Kurslara Katılacak Personelin Seçimi İçin Bölgelerince Seçme Sınavı Yapılacağı Belirtmiştir.Sendikamız 13.08.2007 Tarihli Yazısında , Bölgelerin Ve TCDD'nin Böyle Bir Sınav Yapma Yetkisinin Olmadığını Yazarak Bu Durumu İptal Ettirmiştir.

İstanbul 1.Nolu Şube Üyesi Soner ÖNAL' In Sendikal Faaliyetlerden Dolayı İşlerini Aksattığı Gerekçesiyle Yerinin Değiştirilmesi İle Sonuçlanan Davalı İdare İşleminin İptali Amacıyla Açılan Davada Yerel Mahkeme Kararının Danıştay'ca Onanması Üzerine Danıştay'ın Onama Kararı İçin Karar Düzeltme Talebinde Bulunuldu.Biz Sendika olarak Kontrolörlerin soruşturma ve tahkikat yapamayacağını ifade ediyoruz. Türkiye'nin idari yapısı gereği tahkikat ve soruşturmaları Müfettiş unvanlılar yapar. Bunların dışında hiçbir unvan tahkikat ve soruşturma yapamaz.kurumumuzda müfettişler vardır.Bu tahkikatı da müfettişlerin yapması gereklidir.Müfettişlerce yapılmadığı için reddediyor ve Müfettişlerce tahkikatın yapılmasını talep ediyoruz.konuyla ilgili çalışmamız devam etmektedir.

Açılan Davalar

14 Aralık Hizmet Üretmeme Eylem

Konfederasyonumuzun aldığı karar sonucu 14 aralık hizmet üretmeme hakkını kullanan üyelerimiz için TCDD yönetimince hukuka aykırı olarak üyelerimize 1/30 oranında maaş kesimi cezası verilmiştir. Geçmiş yıllarda benzer durumlarda verilen cezaları idare mahkemeleri iptal etmişti. Adana ve İzmirde üyelerimize verilen bu hukuksuz cezaların iptal edilmesi için sendikamız tarafından iptal davası açılmıştır.

2. Bölge Müdürlüğü Gümrüklü Ambarlar Bölge Müdürlüğü Personel Hizmet Alım İhalesinin İptali için dava açtı.

Son dönemde TCDD deki Yemekli yatkılı Vagonlar işletmeciliği dahil bir çok ihaleyi alan MERT SA firması ile 2. Bölge müdürlüğü arasında imzalananhizmet alımı sözleşmesinin içeriğinde devletin aslı hizmeti olan kamu hizmetleri devlet memurları eliyle yürütülür hükmüne aykırı hükümler ihtiva etmesi nedeniyle konu sendikamızca yargıya taşındı.Bu sözleşme ile memurların yapması gereken işler Ankara sanayi sincan, Irmak , Yahihan, Ülkü, himmet DEDE ve çeriklide lojistik tahmil-tahliye ve idadi işlerin 9 eleman 5 ay süre ile taşeron çalışanlarına yaptırılması geçilmiştir.

Gard Frenlerin Kazanılmış haklarının iadesi için Dava Açtı.

Malatya Şube üyesi olup, Gardıfren olarak görev yapan Mehmet GÜL'ün tren üzerinde görev yapmak istemesine ilişkin talebini reddeden idari işlemin iptaline ilişkin dava açılmıştır

DHİMİ İstanbul 2. şube üyesi Recep YALÇIN'ın görevde Yükselme ve unvan değişikliği ile ilgili eğitim ve sınava katılma talebinin reddine dair idari işlemin iptali için dava dilekçesi hazırlanmış ve kendisine gönderilmiştir.

Eskişehir Şube Üyesi 5 Tren Teşkil Memuruna, Tren Teşkil Memurlarının Sevk Eylemi Nedeniyle Verilen 1/8 Oranında Disiplin Cezasının İptali İçin Dava Açıldı.

Tren Teşkil Memurlarına Temizlik Yaptırılmayacağı konusunda hukuk komisyonumuz tarafında başlatılan çalışmalar devam etmektedir.

Belediye Sınırları Dışındaki Görevlendirilmelerde Gidiş Geliş Süresinin Görevden Sayılması İle İlgili Çalışmalarımız Devam Etmektedir.

HAVA İŞ TESLİM OLMADI KAZANAN THY İŞÇİLERİ OLDU

Kemal Ülker – Hava-İş Eğitim Uzmanı

Türkiye Sivil Havacılık Sendikası (Hava-İş) yaklaşık olarak 11.500 işçiyi kapsayan, THY A.O.'da 21. dönem ve THY Teknik A.Ş.'de 1. dönem toplu iş sözleşmelerini uzun ve zorlu bir mücadelenin ardından, önemli kazanımlar elde ederek tamamladı. 27 Ağustos Pazartesi günü imzalanan sözleşme medyada yer alan haberlerin çok ötesinde, hem ücret ve ücrete bağlı maddelerde, hem de "idari" olarak adlandırılan, çalışma koşulları ile ilgili maddelerde büyük kazanımlar içeriyor. (Konuyla ilgili daha ayrıntılı bilgi için Hava-İş'in web sitesine bakılabilir:)

Bu başarılı sonucun ortaya çıkmasında etkili olan faktörleri kısa bir yazı çerçevesinde, tek tek ele almak mümkün değil. Ancak şu hususun vurgulanması özel bir önem taşıyor: THY A.O.'da ve THY Teknik A.Ş.'de toplu sözleşmelerin başarılı bir biçimde bağitlanmış olmasının arkasında Hava-İş'in işçi katılımını her şeyin üstünde tutan bir anlayışla mücadele etmiş olması yatmaktadır. Hava-İş, üyelerini toplu iş sözleşme sürecine hazırlamaktan, talepleri anketler yoluyla demokratik bir biçimde formüle etmeye ve görüşme sürecini bütünüyle üyelerine açık bir biçimde yürütmeye varıncaya kadar bu alanda çok önemli bir örnek sundu.

THY A.O. ve THY Teknik A.Ş. yönetimleri toplu iş sözleşmesini yasal süreler tükeninceye kadar ikinci kademe yöneticileri ve TİSK Yönetim Kurulu üyesi Rahmi Cıbroğlu aracılığıyla yürüttüler ve çalışanlarının temel taleplerini büyük bir özgüvenle ve hatta bir bölümünü görüşmeye bile tenezzül etmeden, kategorik olarak reddettiler.

Resmî arabulucu süreci de aynı şekilde herhangi bir gelişme olmadan tamamlanınca THY üst yönetimi aradan 4 ay geçtikten sonra devreye girdi. Ancak bu devreye giriş uyuşmazlık maddelerini sendika ile gerektiği gibi ele alıp, tartışmak yerine, çalışanları akıl almaz tehdit ve baskılarla ve yasaları hiçe sayarak grev oylamasına götürmeyi amaçlıyordu. Zaten THY A.O. Genel Müdürü Temel Kotil'in sık sık "Sendika aşırı taleplerde bulunuyor ama biz çalışanlarımızın bizi yalnız bırakmayacağını biliyoruz," demesi bundandı. Bu aslında "biz çalışanların ensesine vururuz, lokmasını alırız," demenin kibarcasıydı.

THY A.O. ve THY Teknik A.Ş. işçileri bu oyunu



bozdular ve grev oylamasında greve "evet" diyerek taleplerinin arkasında durdular. Burjuva medyasının tamamının, tüm işverenlerin ve hükümetin desteğini arkasına alan THY yönetimi ne çalışanların ne de sendikalarının kolunu bükemedi.

Bu oylamanın işverenin yoğun baskı ve tehditlerinin gölgesinde yapılmasına rağmen "evet"le sonuçlanmasının anlamı gerçekten çok büyüktür. Ayrıca oylamanın sonucu sendikanın istediği gibi sonuçlanmış olsa da bu oylamanın tamamen hukuksuz olduğu ve THY yönetiminin akıl almaz dayatmalarda bulunduğu unutulmamalıdır.

Grev oylamasının sonucu, her istediklerini yapabileceklerini, işçilerin her türlü dayatmaya en sonunda boyun eğeceğini düşünen işverenlere verilmiş çok önemli bir yanıt oldu. THY ve Teknik A.Ş. işçileri sendikal örgütlülüğüyle bütünleşerek mücadele yolunu seçtiler.

Grev oylamasının ardından Hava-İş oylama öncesinde verdiği söze bağlı kaldı ve oylamada çıkan sonucun verdiği güçle işvereni bir kez daha masaya çağırdı. Sonuçta kazanan THY işçisi oldu. Bu başarı ile işçi sınıfı ve sendikalar uzun yıllar sonra ilk kez ciddi bir moral kazanmış oldular. Bu moral gücün etkisiyle önümüzdeki günler işçi mücadelelerinin hız kazanmasına sahne olursa Hava-İş sesini diğer sendikaların ve işçilerinin sesine katmak konusunda tereddüt etmeyecektir.

U L A Ş I M H A K K I

İbrahim Hakkı ELDEM

Temel yaşamsal ihtiyaçlardan biri olan ulaşım sermayenin insafına bırakılarak ve her geçen gün kamusal niteliği yitirilerek kar odaklarının öncelikli alanı haline getirilmektedir. Ulaşım gibi temel bir hakkın kar odaklı olarak şekillenmesi halkın ucuz, güvenli, nitelikli ulaşım hakkının gasp edilmesine sebep olmaktadır.

Günlük popülist politikaların aracı haline getirilen ulaşım politikaları, gelecekte telafisi mümkün olmayan yaraların açılmasına sebep olmaktadır. İyi planlanmamış yollar hem doğayı tahrip ederken hem de insan canını hiçe saymakta. Her geçen gün artan araç sayısı kentleri yaşanmaz hale getirmekte. Her sabah okuluna, işine ulaşmak için araçlarıyla yollara koyulan milyonlarca insan kentleri kilitlemekte. Oysa ki toplu taşımanın geliştirilmesi ve özendirilmesi durumunda hem kentler daha yaşanılabilir bir hale gelecektir hem de daha az enerji harcanarak çevreye verilen zararlar da minimum seviyeye indirilmiş olacaktır.

Şehir planlamacılığı sırasında taşıt odaklı politikaların ön planda tutularak yayaların haklarının göz ardı edilmesi yayaları kentten soyutlamaktadır. Kaldırımsız, yaya geçitsiz yollar her an kazaların habercisi olurken, özürülerin ise sokakla olan bağlarının kopma noktasına gelmesine sebep olmaktadır.

Ucuz kamusal, nitelikli ulaşım hakkı halkın elinden alınarak tamamen kara endeksli politikalarla şekillendirilerek, belki bir öğrencinin okuması için ailesinin göndermiş olduğu üç beş kuruş gasp edilerek yaşam koşullarının daha da kötüleşmesine sebep olunmakta beklide yakın akrabaların yıllarca birbirlerini görmesi önünde engel oluşturmaya sebep olunmaktadır. En basit hesapla asgari ücretle çalışan bir emekçinin ailesiyle İstanbul – Adana arası yapacağı bir seyahatin bedeli bir aylık emeğinin bedeliyle aynı olmaktadır. Görüldüğü gibi yanlış ulaşım politikaları sadece can ve mal kaybına sebep olmamakta toplumsal iletişiminde zarar görmesine sebep olmaktadır.

Ulaşımında uygulana gelen yanlış politikaların, çevreye olan etkileri, sosyal etkileri ve kaza boyutu da bir tarafta demiryolu gibi toplu taşıma uygulamalarının göz ardı edilmesiyle ekonomik dışa bağımlılığa sebep olunmaktadır. Her gün yollara çıkan milyonlarca araç milyarlarca liralık enerji tüketmekte ve bizim gibi enerjide dışa bağımlı bir ülkenin iç kaynaklarının

dış ülkelere aktarılmasına ve ekonomik olarak zarar görmemize sebep olmaktadır. Ayrıca bu yanlış politikalar her yıl kara yolu ulaşımıyla meydana gelen kazalarda da binlerce vatandaşımızı kaybetmemize sebep olmaktadır. Bunu önlemenin yolu da toplu taşımanın (demir yollarının) özendirilmesinden geçmektedir.

Sözün özü günümüz dünyasında ulaşım artık hava gibi su gibi yaşamsal bir ihtiyaçtır ve su gibi hava gibi bu HAK savunulmalıdır. ...



8-9-10 Haziran tarihlerinde Halkevleri ve Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Sosyal Politika Araştırma ve Uygulama Merkezi'nin ortaklaşa düzenlediği Halkın Hakları Forumu gerçekleşti. Yoğun katılımın olduğu forumda yurt içinden ve dışından gelen çeşitli kitle örgütü temsilcileri ve akademisyenlerin sunumlarının yanı sıra sosyal mücadele gündeminde 13 ayrı atölye çalışması gerçekleştirildi. Eğitim, iletişim, çalışma, barınma, ulaşım, su, tarım ve beslenme hakkı tartışıldı. Sendikamız adına ulaşım hakkı atölyesinde bir sunum gerçekleştiren Genel başkanımız Yunus Akıl günümüzde ki ulaşım politikaları, demiryolları ve içinde bulunduğu sorunların yanı sıra demiryolu çalışanlarının çalışma koşullarını da içeren bir sunum gerçekleştirdi.

Şubelerden

Ankara Şube



TCDD Taşınmazlarının ESKİDİJİ firması tarafından ihaleye çıkarıldığı SÜRMEİ Oteli önünde Genel Merkez yöneticileriyle birlikte basın açıklaması yapıldı. Nisan ayı içerisinde örgütlenme faaliyetleri çerçevesinde Ankara-Kayseri-Zonguldak-Karabük işyerlerinde örgütlenme gezileri yapılmıştır. Sendikamız üyesi emekli olan arkadaşlarımız için gece düzenlenmiştir.

Adana Şube



Yapı Yol Sen'in otobüs gişelerindeki eylemine katılım sağlandı. Yetki sürecinde başlattığımız kampanya çerçevesinde Nisan ve Mayıs aylarında Şube faaliyet alanlarında örgütlenme gezileri yapılmıştır. Mersin Limanının devriyle ilgili Genel Başkanımız Yunus AKIL'ın katıldığı Mersin Liman İşletmesi önünde basın açıklaması yapılmıştır.

İstanbul 1 Nolu



Nisan ayında Sirkeci Gar'da, Arifiye – Vezirhan arası istasyonlar, Haydarpaşa Limanı ve DLH Tuzla ziyaret edildi. Taşınmaz malların satışıyla ilgili basın açıklaması yapıldı.

Birleşik Metal İş Genel Merkezinde 2 gün süren eğitim toplantısı yapıldı. Mayıs ayı 1 Mayıs etkinliklerine topluca katılımı başladı. 4 Mayıs ta hızlı trenle ilgili basın açıklaması yapıldı.

Marmaray Projesi ile ilgili dergi çıkarıldı. 09.05.2007

Florya DHMİ tesislerinde Sirkesi bölgesi çalışanları ve aileleriyle yemekli toplantı düzenlendi. 25.05.2007

Trafik depoda işyeri toplantısı yapıldı. 28.05.07. Bir hafta sonra avukatımızın da katıldığı bir toplantı gerçekleştirildi.

12.06.07. Bölge Müdürüyle işyeri sorunlarına ilişkin görüşme yapıldı.

16 Haziran'da Hareket personeli tarafından trenlerden tren şefinin kaldırılması protesto amaçlı trenlere gitmeme eylemi yapıldı.

TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi tarafından Haydarpaşa Dayanışması adına ortak Basın Açıklaması yapılmıştır.

İstanbul 2 Nolu



DHMİ'de örgütlü üyelerimizin Genel Kurulumuzdan alınan kararlar İstanbul 2 nolu Şubemize bağlanmasının ardından çalışmalar sürdürülmekte olup Mayıs ayı içerisinde Antep, Adana, K.Maraş, Malatya ve Elazığ Hava Meydanlarına örgütlenme gezisine gidilmiştir. Son süreçte Hava İş Sendikası toplu sözleşme görüşmeleri döneminde destek mesajı verilmiş, Hava İş Yönetimiyle görüşmeler yapılmış, toplantılarına destek verilmiştir. Haziran ayında Adnan Menderes, Bodrum, Dalaman ve Antalya Havalimanlarına örgütlenme gezisine gidilmiştir. Hava İş Sendikasının Toplu Sözleşmeleri sürecinde destek faaliyetleri yürütülmüştür.

İzmir Şube



21 Şubat 2007 de İzmir-Bandırma arası başlatılması planlanan hızlandırılmış tren seferiyle ilgili basın açıklaması yapılmıştır. Makinistlerin sorunlarıyla ilgili olarak Sendika Şubemizde ve Halkapınar Depoda toplantı yapılmıştır. Tüm Sendikalar ve DEMARD çağrılı olmasına rağmen Ulaştırma Memur-Sen ve DEMARD katılmamıştır/. AKP kadrolaşması ve Bölgemizdeki haksız uygulamalara karşı basın açıklaması yapılmıştır.

Eskişehir Şube



Eskişehir Şubemizin Ağustos ayı başında başlayan KESK Şubeler Platformu Dönem Sözcülüğü halen devam etmektedir. Nisan ayında, Eskişehir Merkez, Bözüyük, Bilecik, Kütahya Tavşanlı-Tunçbilek, Konya-Akşehir ve Afyon 7.Bölge işyerlerinde örgütlenme gezileri yapıldı.1 Mayıs kutlamalarına katılmak üzere 20 üyemizle Ankara'ya gelindi.

Sivas Şube



Şubat ayı sonunda taşınan Şubemiz, bu tarihten sonra faaliyetlerini Eğitim Sen binasında sürdürmeye başlamıştır. Samsun ve Erzincan hatlarında örgütlenme gezisine çıkılmış, işyerleri ziyaret edilmiştir. 2 Temmuz Sivas Katliamını Anma Etkinlikleri çerçevesinde çalışmalar yürütülmüş, çeşitli ziyaretler yapılmıştır. Şubemiz tarafından 15 Şubat tarihinden itibaren KESK Şubeler Platformu Dönem Sözcülüğü yürütülmektedir.

Malatya Şube



Nisan ayının ilk haftalarında, Malatya Merkez, Elazığ Doğanşehir, Gölbaşı, Hekimhan, Dilek, Yazıhan işyerleri ziyaret edildi. 13.05.2007. Halil Akgün'ün cenaze cenazesine katılım sağlandı. 2 Temmuz etkinliklerini ile ilgili organizasyon toplantısına katılım sağlandı.Ayrıca KESK Şubeler PLatformu Dönem Sözcülüğünü yürütülmektedir.

Diyarbakır Şube



Dönem Sözcülüğünü yürütmekte olan Şubemiz,Genel Kurulumuzun ardından örgütlenme gezisi çerçevesinde Bölge işyerlerini ziyaret etmiştir. Batman'da üyelerimizin katıldı yemek düzenlenmiş, işyeri sorunlarıyla ilgili olarak Diyarbakır Gar işyerleri ziyaret edilmiştir. HasanKeyf'in korunması amaçlı ziyaret gerçekleştirilmiştir.

DHMI'nin Tüm Hizmetleri Bir Bütündür

Adil ÖZDEMİR

Genel Kadın Sekreteri



Liberal politika rüzgârının hızla estiği bu dönemde, ulaştırma alanında yaşanan ekonomik gelişmelerin sermaye kesimleri tarafından görülmesi sonrası hükümetler tarafından yapılan düzenlemeler, kurumlarımızın özel sektöre teslim edilmesinin önünü açmıştır.

Bugün kamu eliyle yürütülen yatırımlar durma noktasına gelmiş, hükümetler yatırımlar için kaynak yok derken devlet in asli görevlerine dair geliştirdikleri liberal söylemle birlikte kurumlarımız sermaye birikimi olan büyük firmalara yap-işlet-devret modeliyle devredilmektedir.

İlk göze çarpan, Atatürk ve Sabiha Gökçen Havalimanlarında gördüğümüz gibi ihaleyi alan firmaya yolcu garantisi verilmesi; Bu garanti, firmaların gözü kapalı bu alana girmesini sağlıyor. Onlarca yıllığına yapılan sözleşmelerle kurumlarımızın gerek özelleştirme gerekse yap-işlet-devret-me- yöntemiyle özel sektöre devredilmesi ve bu hızla diğer kurumlarında gideceğini varsayarsak yakın zamanda hep söyledikleri *devlet aslı işine dönecek* yaklaşımı tamamıyla gerçekleşmiş olacaktır. Yani, tüm ekonomik alanlar "özgürce" sermayenin denetimine geçecek....

Bizleri derinden etkileyen olumsuz bir değişim dönüşüm sürecinin içinden geçmekteyiz. Burada önemli olan iki noktanın altını çizmek gerek;

Birincisi, sermayenin kendi çıkarına yarattığı politikaları dayatmaktadır. Bu politikaların uygulanmasının biz çalışanlara zarar verdiği, hak ve çıkarlarımız yönüyle geriye götürdüğü bir gerçektir. İdeolojiler bitti derken söylemek istedikleri bu olsa gerek; *"bizim bir doğrumuz var, bu doğru da tek doğrudur."*...

İkinci nokta ise, kamunun üretim ve hizmet alanının dışına çıkartılmasıdır. Hükümet, yetkililerince özel sektörün yatırımlarının ülkede istihdam alanı yarattığı vurgulanmaktadır. Oysa bilmekteyiz ki, özel sektör daha fazla kar kazanmak için bu alana girmekte ve çalışanların ekonomik ve sosyal haklarını en aşağıda tutma gayreti içerisindedir. Burada devreye ihaleleri alan firmaların, işleri küçük firmalara devretmesi gerçeği karşımıza çıkmaktadır.

Taşeronla devredilen bu alanlarda çalışanlar, insanca yaşama koşullarından uzaktır. İhaleler, İş Kanunu'nun ilgili mevzuatlarındaki "boşluklar" nedeniyle çalışanların pek çok haktan yoksun kalmalarına neden olmaktadır. Konu şu açıdan önemlidir ki, gerek ülkemizde gerekse AB içerisinde, çalışanların hukuki durumları üzerine düzenlemeler yürütülmekte, bugün

olmasa da yakın zamanda yapılacak değişikliklerle bizlerin kısmen de olsa iyi görünen durumu olumsuz yönde değişecektir. Keza, geçen dönem çıkarılmayan yasaların bu dönemde hızla çıkarılacağı hükümet tarafından belirtilmektedir.

İşin özü, bir yandan üretim araçları el değiştirirken diğer yandan üretim araçlarıyla üretenler arasındaki ilişki, sermayenin çıkarı yönünde değişmektedir.

Tam da bu süreçte DHMI'nin ikiye bölüneceği seslerinin duyuluyor olması, tesadüf değildir. TCDD'de altyapı ve hizmet birimlerinin ayrılmasının Dünya Bankası ve IMF patentli danışmanlık firmalarınca sürekli bahsedildiği bu dönemde DHMI için de aynı söylemlerin ortada dolaşıyor olması üzerinde dikkatle durmamız gereken bir konudur.

DHMI'nin tüm hizmetleriyle bir bütün olduğunun altını çizmek gerek. Ekonomik değeri yanı sıra Kurum'da bir bölünmenin yaratılıp bir süre sonra da şu kurumlar zarar ediyor açıklamalarının yapılarak devretmek kaçınılmaz olacaktır. Böyle bir parçalanma bizlerin çalıştığı alanların yakın zamanda hangi yöntemle olursa olsun bir şekilde elimizden gideceği ve sonrasında da taşeronla karşı karşıya kalmamız demektir.

Bildiğiniz gibi bir süre önce güvenlik hizmetleri özelleştirilmişti. Şimdi Teknik Kısımlar da özelleşti. Kurumun şu an ihtiyacını görmekte olan araçlar dışarıdan kiralanmaktadır. Bu durum, kurumu daraltmakta, yeni personel alımının önünü kapatmaktadır. Yani, bundan sonra bu bölümlere çalışan alınmayacaktır.

Yeni bir seçimden çıktık. Çalışanların işyerlerini satan, bizlere sadaka gibi maaş zammı veren, eğitim ve sağlık başta olmak üzere temel hizmetleri özelleştirme adımlarını atan, milyonları işsizliğe mahkum eden iktidar partisinin bu seçimden güçlenerek çıktığını gördük. ABD ve AB ülkelerinin destek mesajları yanında medyanın da güçlü desteği ile istikrar söylemleri AKP'nin iktidar olmasında büyük etkenlerdir. En çokta istikrar söyleminin konuşulduğu bu süreçte, neyin istikrarı olduğunu anlamak zor. Bu istikrar, açlığın istikrarı mı, yoksulluğun istikrarı mı yoksa sokaktaki vatandaşın her gün karşı karşıya kaldığı hırsızlık ve kapkaçın istikrarı mı.

Kurum ve biz çalışanların aleyhine alınan kararlar çalışma koşullarımız zorlaşmakta, kurumlarımız elimizden alınmakta, çocuklarımız geleceksiz bırakılmaktadır. Bizler, üreteninde söz sahibi olduğu bir çalışma hayatını ısrarla istemek, örgütlenmek ve mücadele etmek durumundayız. BTS'li olarak hiçbir zaman özelleştirmeleri, taşeronlaşmayı savunmadık, asla da savunmayacağız.

Toplu Görüşmelerin Hikâyesi

Bu yılki Toplu görüşme süreci kamu emekçileri açısından tam bir fiyasko ile sonuçlandı. Bu yüzden bu süreci ve sonuçlarını bütün kamu emekçilerinin bilmesi ve yaşananları bilince çıkarması gereklidir. Tam bir fiyaskoya dönen bu süreci ayrıntılarıyla sizlere sunuyoruz.

Neden Masayı Terk Ettik?

2002 yılından bu yana Kamu İşveren Kurulu ile yetkili Sendika ve Konfederasyonları arasında yapılan toplu görüşmelerin altıncısına, Konfederasyonumuz KESK katılmadı.

Konfederasyonumuz ve bağlı Sendikalarla birlikte başından bu yana, "Toplu Görüşmelere" dayanak oluşturan 4688 sayılı yasanın mevcut içeriğiyle demokratik ve sendikal hakları kapsamakta yetersiz olduğu, çalışanların en temel hakkı olan "Toplu Sözleşme ve Grev" unsurlarını içermediği için gerçek bir sendikal düzenleme olamayacağını dile getirilmiş, yapılması gerekenin Toplu Sözleşme ve Grev haklarımızı tanıyan, demokratik bir sendika yasasının hazırlanması olduğunu vurgulamıştık.

Toplu sözleşme, grev hakkını öngörmeyen bir yasanın yaratacağı kısır döngü, daha ilk görüşme masasında açığa çıkmıştı. 2002 yılında yapılan toplu görüşmelerde temel ücretin belirlenmesinde, enflasyondan kaynaklı reel kayıpların telafisinde hükümet taleplerimizi görmezden gelerek kendi bildiğini okumuş, sosyal hak ve yardımlar, demokratik sendikal haklar, çalışma yaşamının demokratikleştirilmesi gibi Konfederasyonumuzun talepleri gündeme bile alınmamış, aynı tutum 2003 yılında da tekrar etmişti.

Hükümet İmzaladığı Mutabakatın Gereklilerini Yerine Getirmiyor.

2004 yılında yapılan toplu görüşmelerde ise ekonomik taleplerimiz yine karşılanmazken, özellikle çalışma hayatına ilişkin 50 maddelik bir listede uzlaşa sağlanmasına rağmen; Hükümet keyfi olarak bu 50 maddenin sadece 19 tanesini hayata geçirmiş, kalan 31 madde hakkında mutabakat metninde imzası olmasına rağmen herhangi bir düzenleme yapmamıştır. Yine aynı yıl, demokratik ve sendikal haklarımızın uluslararası sözleşmelerle uyumlu hale getirilmesi ve *Toplu Sözleşme ve Grev Hakkı*'mızın kullanılmasına ilişkin yasal düzenleme yapılacağına dair yazılı ve sözlü taahhüt verilmesine rağmen bu konuda da herhangi bir düzenleme yapılmamıştır.

Kamu Emekçileriyle Dalga Geçiliyor.

2005 ve 2006 yıllarında da benzer manzaralar yaşandı. 2006 yılında, daha yetki tespiti sırasında, türlü



oyunlarla KESK' e üye Tüm Bel Sen'in yetkisi gasp edilmiş, görüşmelerin nasıl geçmesi istendiğinin işareti verilmiş, ardından da Kamu Emekçileriyle dalga geçen, onları sefaletle mahkûm eden bir ücret zammı ortaya koyulmuştu. Diğer sendikalar ise basın karşısında başka, içerde başka konuşarak hükümetin bu uzlaşmaz tavrına adeta destek olmuştu.

Toplu Görüşmeler Orta Oyununa Döndü. Masa da Kalmamız Anlamsızlaştı

Neredeyse hiçbir talebimizin göz önüne alınmadığı, kamu çalışanlarının ekonomik, demokratik ve sosyal haklarında hiçbir gelişmenin yaşanmadığı ve yandaş sendikalarla adeta bir ortaoyununa çevrilen toplu görüşmelerden çekilme kararı alınmıştı.

KESK olarak masayı terk etmemiz, masa başında oyalananlar arasında şok etkisi yaratırken, 2 milyon kamu emekçisi arasında ise büyük bir heyecan ve coşkuya sebep olmuştu.

Toplu Sözleşme ve Grev Hakkımız vardır. Bunu Tartıştırmayız.

Hükümet, 4688 sayılı yasadaki toplu sözleşme ve grev hükmü yer almadığı için bizleri hukuk tanımazlıkla suçlarken, bizse 16 yıldır yürüttüğümüz fiili meşru mücadelemizin yarattığı haklılık, Anayasanın 90. maddesi ve uluslararası sözleşmeler gereği toplu sözleşme ve grev hakkımızın olduğunu dile getirdik. Nitekim AIHM'in bu süreç içerisinde sendikalarımızın başvuruları üzerine verdiği çeşitli kararlarda, Kamu Emekçilerinin toplu sözleşme ve grev yapma haklarının olduğunu üstüne basa basa vurgulamıştır.

Bu kararlardan sonra kamu emekçilerinin toplu pazarlık ve grev hakkı ile ilgili tartışmalar kesin olarak bitmiştir. Yapılması gereken hükümetin anayasa ve uluslararası sözleşmelerin gereklilerini yerine getirmesi Kamu Emekçileriyle Toplu Sözleşme imzalamasıdır.



Hükümeti Toplu Sözleşmeye Davet Ettik.

Bu yıl yapılan görüşmeler öncesinde, “Görüşme Değil, Sözleşme İçin” masaya oturacağımız KESK tarafından defalarca yinelendi, bu konuda Başbakan Yardımcısı Mehmet Ali Şahin’e mektup yazarak resmi başvuruda bulunduk. Bu yöndeki çabamızı ve iyi niyetimizi son ana kadar koruduk. “Masaya oturan tarafların gücünün eşit olmadığı, kamu emekçilerinin taleplerinin duymazdan gelindiği, mutabakata varılan hükümlerin bile uygulanmadığı, Uzlaştırma Kurulu’nun kararlarının hayata geçirilmediği, masada ne konuşulursa konuşulsun son sözü Bakanlar Kurulu’nun söylediği bir görüşme usulünde direkt kamu emekçilerine hakarettir” diyerek, “kamu emekçilerine göz göre göre hakaret edilmesine izin vermeyeceğimizi” söyledik.

Toplu Sözleşmenin önündeki tek engel siyasi iradedir.

15 Ağustos’tan görüşmelerin başlayacağı ana kadar toplu sözleşme talebimize herhangi bir yanıt gelmedi. Kızılayda Toplanarak Milli Müdafaa Caddesinden Başbakanlığa yürüyüş yaparak, görüşmelerin yapıldığı Başbakanlık C kapısına giderek

burada toplu sözleşme hakkımızın kullanılmasına ilgili basın açıklaması yaptık.. Heyette yer alan Konfederasyonumuz Hukuk Danışmanı ile Uzmanı toplu görüşmenin yapıldığı salona girerek taleplerimizi içeren dosyayı Başbakan Yardımcısı Mehmet Ali Şahin’e iletmış, Bakan Şahin’in heyetin niçin görüşmelere katılmayacağına dair sorusu üzerine gerekçeler açıklanarak salondan çıkmıştır

Son bir kez daha hükümete seslenerek; **“toplular görüşmeler başlamış olsa da hakla vaktimizin olduğu, biran evvel toplu görüşme yerine toplu sözleşme masasını kuralım”** talebimizi ilettik. Toplu Sözleşme yapmak için iddia edildiği gibi herhangi bir yasal düzenlemeye gerek olmadığı bunun önündeki tek engelin siyasi irade olduğu belirttik.

Diğer Konfederasyonlara Çağrımızı Yaptık

Masadaki ortaoyununa ortak olan diğer Konfederasyonlara: **“Sizler de masadan çekilin. Masadan çekilerek ortak ve kararlı bir tavır gösterebilirsek, toplu görüşmeyi, toplu sözleşmeye çevirebiliriz. Hükümet toplu sözleşme hakkımızı tanımadığı sürece masaya oturmayalım. Taleplerimizin kabul edilmesi için Türkiye’nin her yanında ortak grev yaparak kamu emekçilerinin sesini yükseltelim.”** Çağrısı yaptık.

İnsanca Yaşam için Toplu Sözleşme için yürüdük

Konfederasyonumuzca yapılan bu çağrının yanıtsız kalması üzerine: **“İNSANCA YAŞAM İÇİN TOPLU SÖZLEŞMEYE YÜRÜYÜRÜZ”** başlığı altında yapılacak eylem ve etkinlikler için kamu emekçilerini mücadele etmeye, destek olmaya çağırdık.. Bu eylem ve etkinlikler çerçevesinde;

- 21 Ağustos Salı Günü “Sözleşmeli Çalışmaya Hayır, İş Güvenceli ve Kadrolu İstihdam” talebiyle Ankara YKM önünde Sözleşmeli çalışanlar (4/B, 4/C, iş-görev talep edip de ataması yapılmayanlar vb.), emekliler, mağdur olan diğer kesimlerle birlikte basın açıklaması yapılmış,
- 24 Ağustos Cuma günü Türkiye’nin her yanında yapılacak basın açıklamaları gerçekleştirilmiş,
- 27 Ağustos’ta İstanbul’dan başlayıp Kocaeli, burs, Eskişehir kapsayan ve 29 Ağustos tarihinde Ankara’da sonlanan Sendikalarımızın Genel Merkez yöneticilerinin katıldığı

yürüyüş gerçekleştirdik. Yürüyüş boyunca geçtiğimiz illerden sevgi ve bizden beklentilerini gördük

2 milyon kamu emekçisi enflasyona mahkûm yüzdellik zamlar değil, insanca bir yaşam için toplu sözleşme yapmak istiyor

Yürüyüşe Türkiye’nin çeşitli illerinden gelerek katılan KESK üyeleri Kızılay YKM önünde bekleyen Ankara Şubeler Platformu üyeleriyle buluşuldu.. Konfederasyonumuz Başkanı İ.Hakkı TOMBUL yaptığı

konuşmada, Kamu Emekçilerinin taleplerini dile getirmiş, Başbakanlık Binasında görüşme masasındakilere seslenerek ” *Yüzünüzü günlerdir baktığımız masalardan kaldırın ve sokaklara bir bakın. 2 milyon kamu emekçisi enflasyona mahkûm yüzdelerle zamlar değil, insanca bir yaşam için toplu sözleşme yapmak istiyor. Artık geri dönüş yok! Uyum içinde oynadığımız “orta oyunu”nu bırakıp, kamu emekçilerinin toplu sözleşme taleplerine kulak verin. Sakın ola Kamu Emekçilerinin 20 yıldır mücadele ederek kazandığı haklarını, görüşme masalarında tartışma konusu yapmaya kalkmayın! Bizler uğruna mühürler kırdığımız, fermanlar yaktığımız, meydanlar doldurduğumuz, gaz bombaları yediğimiz, sürgünler gördüğümüz haklarımızı kimsenin masasında pazarlık meselesi yaptırmayız! Biz o haklarımız için mücadele ederken bu memlekette ne AKP vardı, ne Kamu-Sen, ne de Memur-Sen! Bizler, Toplu Sözleşme ve Grev haklarımızı masa başlarında pazarlık ederek değil, meydanlarda mücadele ederek kazandık! Ve artık toplu sözleşme ve grev haklarımızı kullanacağız!” açıklamasında bulundu.*

Hükümet IMF’nin Sözünden Çıkmıyor.

İktidara geldiği günden bu yana en tutarlı politikası, Kamu Emekçilerini sefalet ücretlerine mahkûm etmek olan AKP Hükümeti, bu tutumunda ısrarını sürdürmektedir. IMF ile yapılan anlaşmalar sonucu oluşturulan 3’er yıllık bütçeler çerçevesinde belirlenen zamlar, Kamu Emekçilerinin içinde bulunduğu yoksulluğu giderek derinleştirmektedir. Hükümetin uyguladığı “enflasyon hedefine dayalı zam” anlayışı artık uygulanabilirliğini yitirmiştir. Sokaktaki enflasyon ile hükümetin açıkladığı enflasyon rakamları arasındaki farkın giderek büyümesi, enflasyon karşısında oluşan kayıplarımızın telafi edilmemesi ve büyümeden payımıza düşen gelirin aktarılmaması bizlerin mağduriyetini her geçen yıl daha da arttırmaktadır. İkinci iktidar dönemine başlayan AKP, kamu çalışanlarının gözünde sabıkalıdır. Geçen dönemde mecliste sayısal çoğunluğu bulunmasına rağmen, Anayasa ve yasalarda gereken düzenlemeleri yapmamıştır.

Hükümet, IMF’ye söz verdiği rakamları kamu emekçilerine dayatmayı bırakmalı ve Kamu Emekçilerinin insanca yaşam taleplerini yerine getirmelidir. 2002 yılından bu yana katıldığımız ve son 2 yıldır da Toplu Görüşmelere katılmayarak hükümetle Toplu Sözleşme masasına oturmak için mücadelemizi sürdürdüğümüz bu süreç göstermiştir ki;

Konfederasyonumuzun ve bağlı Sendikalarımızın en başından bu yana dile getirdiği gerçek bir kez daha açığa çıkmıştır. 4688 sayılı yasa bütün olarak evrensel sendikal değerlerle bağdaşmamakta, Grevli, Toplu Sözleşmeli ve Çalışanların Ortak örgütlenmesini esas alan bir sendikal düzenlemeye ihtiyaç vardır. Kamu Emekçilerinin toplu görüşmelerden kazanımla çıkması mümkün değildir.

Bu nedenle, toplu görüşme sistemi yerine,

anayasa ve uluslararası sözleşmelerce hakkımız olan toplu sözleşme ve grev hakkımız tanınmalıdır. Hükümet, kamu emekçileri hakkında tek taraflı ve eşitsiz kararlar vermeyi bırakarak, bizlerle toplu sözleşme masasına oturmalıdır.

Kamu Sen + Memur Sen = % 2+2 istedi

Sendika, çalışanların ortak hakları, ortak sorun ve ortak talepleri etrafında oluşturdukları birlik ve beraberliğin kurumsallaşmış örgütlü adıdır. Sendika, emeğinin karşılığını almayan, haksızlığa uğrayıp, ezilen, sömürülen insanların birlik beraberlik ve ortak mücadele platformudur. Kamu Sen ve Memur Sen’in yetkili Konfederasyon ve Sendikalar olarak katıldığı toplu görüşmede hükümete sundukları ortaklaşa teklifte % 2+2 zam istenmiş, Sendika ödeneğinin Toplu Görüşme Primi adıyla değiştirilmesi ve mevcut 5 YTL’nin 10 YTL’ye çıkarılması istenmiştir. Bu Konfederasyonların kamu çalışanlarını, kamu çalışanlarını hak ve çıkarlarını temsil etmekten, sağduyudan ne kadar yoksun oldukları, bir kez daha ortaya çıkmıştır.

Bu Masadan bir şey çıkmayacağı başından belliydi çıka Çıka 10 ytl Sendika aidatı çıktı

Bu görüşmelerden kamu emekçileri yararına hiçbir şey çıkmaz diyerek masaya oturmayı reddeden bizler ne yazık ki haklı çıktık! Görüşme masasından çıka çıka 10 YTL’lik sendika aidat ve Bakanla çektirdikleri resim kaldı. 2 milyon kamu emekçisine %2+2 lik zammı reva görüp önerenler sendika aidatlarının ise %100 artırarak 10 YTL için olması ısrarlarından vazgeçemediler. Bu sendikaların talepleri ve bizim taleplerimiz bir karşılatırın ve kararınızı verin!

Bizler bu oyuna ortak olmadık. Olmayacağız olanları ise teşhir edeceğiz. Bizler işyerlerinde ve sokaklarda mücadelemizi sürdürüyoruz ve tüm kamu emekçilerini Toplu Sözleşme yolundaki bu onurlu mücadelemize destek olmaya çağırıyoruz. Şimdi insanca bir yaşam için toplu sözleşme hakkımızı kullanabilmek için alanları doldurma zamanıdır. Şimdi KESK’e üye olma zamanıdır. Tüm Kamu Emekçilerini, kamu emekçilerini onurlu sesi olan KESK’e üye olmaya davet ediyoruz!

Onların Talepleri

MEMUR SEN Konfederasyonunun Son Teklifi

Kamu Görevlileri Maaşları;

- 1.% 2+2 + Enflasyon Farkı
- 2.Aylık 50+50 YTL Denge Tazminat
- 3.10+10 Taban Aylık Artışı
- 4.Aile Yardımı Ödeneği Göstergesinin 1800'e Çıkarılması
- 5.Toplu Görüşme Priminin 10 YTL'ye Çıkarılması

Ahmet AKSU
Memur Sen Genel Başkanı
imza
25.08.2007

KAMU İŞVEREN KURULU BAŞKANLIĞINA (Mali ve Sosyal Haklara İlişkin Talep)

29 Ağustos 2007 günü yapılmakta olan 6.oturumda Kamu İşveren Kurulu'nun sunduğu teklif üzerine Konfederasyonumuz ve yetkili Sendikalarımızın verdikleri tekliftir.

1. Kamu Görevlisinin maaşını oluşturan kalemlerin Ocak2008'de %2 ve Temmuz 2008'de %2 artırılması
2. Taban aylığı katsayısının Ocak2008 tarihinden geçerli olmak üzere birinci yarıyıl için net olarak 30 YTL, ikinci yarıyıl için de net 30 YTL daha artacak şekilde düzenlenmesi,
3. Denge Tazminatının Ocak 2008 tarihinden itibaren mevcut miktarının üzerine 20 YTL ve Temmuz 2008'de ise 20 YTL daha zam getirecek şekilde yeniden düzenlenmesini,
4. Sendika ödeneğinin Toplu Görüşme Primi olarak yeniden adlandırılması ve mevcut 5 YTL'lik tutarın net 10 YTL'ye çıkarılması,
5. Sosyal Haklara İlişkin Kamu İşveren Kuruluna daha önce sunmuş olduğumuz taleplerimizin devam ettiği, sözleşmeli personelinde sosyal haklardan yararlandırılması,
6. Genel bütçe kapsamı dışında kalan 399 sayılı KHK'ye tabi personel ile diğer sözleşmeli personel ücretlerinde de talebimize paralel artış yapılması,
7. 657 sayılı DMK'nın 4/B ve 4/C maddesine istinaden sözleşmeli olarak istihdam edilen personelin bu haklardan yararlandırılması,
8. Enflasyon farkı ortaya çıktığında bu farkın maaşa yansıtılması,

Husuları Konfederasyonumuz ve yetkili sendikalarımızın ortak teklifi olup Kamu İşveren Kurulu'na arz olunur.

TÜRKİYE KAMU SEN
Bircan AKYILDIZ
imza

Bizim Taleplerimiz

Konfederasyonumuz KESK'in 2008 Yılı Mali Ve Sosyal Talepleri aşağıya çıkarılmıştır;

- Asgari Temel Ücret: Kira, yakıt, çocuk ve aile yardımı hariç en düşük memur maaşı 1150 YTL olmalıdır.
- Kira yardımı: 2008 itibariyle kira yardımı 375 YTL olmalıdır.

•**Aile yardımı:** Kamu çalışanının çalışmayan eşine ve her çocuğu için yaş sınırı ve cinsiyet farkı gözetmeksizin 210 YTL aile yardımı verilmelidir.

•**Yiyecek yardımı:** Kamu çalışanının 7 saat çalışma yapılan işyerlerinde öğle yemeği ve vardiyalı çalışılan yerlerde akşam yemekleri katkı bedeli alınmadan verilmelidir.

•**Evlenme yardımı:** Kamu hizmetinde iken evlenen ya da bakmakla yükümlü olduğu çocuğu evlenen kamu çalışanına iki aylığı tutarında evlenme yardımı yapılmalıdır.

•**Mesleğe başlama yardımı:** Mesleğe yeni giren kamu çalışanına, iş yaşamı boyunca bir defaya mahsus olmak üzere, işe girişini takiben alacağı ilk aylıkla birlikte kamu çalışanının aylığının iki katı kadar mesleğe başlama yardımı ödenmelidir.

•**Doğum yardımı:** Kamu çalışanlarından çocuğu dünyaya gelenlere temel ücret tutarı kadar doğum yardımı ödenmelidir.

•**Doğal afet yardımı:** Kamu çalışanının görev yaptığı yerde doğal afet olması ve doğal afetten kamu çalışanının zarar görmesi hallerinde, temel ücretin iki katı tutarında doğal afet yardımı ödeneği verilmelidir.

•**Ölüm yardımı:** Kamu çalışanının, kamu çalışanı olmayan eşi, çocuğu veya bakmakla yükümlü olduğu anne ve babasının ölümü halinde, temel ücret tutarında; kamu çalışanının kendisinin ölümü halinde, ailesine temel ücret tutarının 3 katı kadar ölüm yardımı ödeneği verilmelidir.

•**Giyecek yardımı:** Tüm kamu çalışanlarına yılda iki kez (yazlık ve kışık olarak) mevsime göre ocak ve temmuz ayı DİE madde fiyatlarındaki takım elbise bedeli kadar giyecek yardımı nakdi olarak yapılmalıdır.

•**Yakacak yardımı:** Tüm kamu çalışanlarına, Eylül ya da Ekim aylarında yakacak yardımı yapılmalıdır.

•**İkramiye:** İkramiye almayan kamu çalışanına yılın 1. ve 7. aylarında birer aylık tutarında olmak ikramiye ödenmelidir.

•**Dinlenme yardımı:** Kamu çalışanlarına, sağlıklı bir dinlenme olanağı sağlanması için, yılda bir defa tatile çıktığı ayın ücretiyle birlikte, aldığı ücrete eşit tutarda dinlenme yardımı ödenmelidir.

•**3f Tedavi yardımı:** 657 sayılı Devlet Memurları Yasası'nın 209. maddesi hükümlerine aykırı uygulamalara son verilmelidir. Kamu çalışanı yatarak ve ayakta tedavide kullandığı ilaçlar için hiçbir bedel ödememelidir. Kamu çalışanının maaşından hiçbir şekilde ilaç katkı payı kesintisi yapılmamalıdır. Tüm kamu çalışanları yılda en az bir defa ücretsiz sağlık taramasından geçirilmelidir.

•**3f Harcırah:** Kamu çalışanlarının geçici görev nedeniyle buldukları il dışında görevlendirilmeleri halinde 2007 yılı için günlük 55 YTL harcırah verilmelidir.

3 ÜNVANIN GÖREVİ BİRLEŞTİRİLEREK TEK ÜNVANA YÜKLENDİ MANEVRA BİRGATLARINDA ÇALIŞAN SAYISI 7'DEN 1'E İNDİ!

SONUÇ 6 AYDA, 4 KAZA ,BİR MANEVRACI ÖLDÜ 3 KİŞİ SAKAT KALDI

Hasan AKDEMİR
Malatya Şube Başkanı



Manevra personelinin iş güvenliği konusunu her platformda dile getirmemize rağmen gerekli önlemler alınmadığında arkadaşlarımızın ölümü ve sakat kalmasıyla sonuçlanan kazalar her geçen gün artmaya devam ediyor. 12 Mayıs -1 Ekim 2007 tarihler arasında 4 manevra kazasında; Mersin'de; Adil

kaynar vefat etti, Kurtalan'da Mazhar Oruç ayağı koparak sakat kaldı, Fırat istasyonunda revizörlük işçisi Hanifi Aşut'un bacağı koşturdu ve en son Kars ta Manevracı arkadaşımız Kemalettin ŞİMAY ağır yaralanarak parmaklarını yitirdi. Bu gelişmeler karşısında bizim dışımızda herkes olayları kanıksamış ve hiçbir tepkide bulunmamıştır.. Ve bu kazalar belirli aralıklarla sürekli meydana gelmeye devam ediyor. Bu son olaylardan sadece birine bile göz attığımızda ihmallerin nasıl insan hayatını kararttığını çok iyi görmekteyiz. İşte Hanifi Aşut olayı ve gerçekler;

HANİFİ AŞUT VAGON ALTINDA KALARAK BAÇAĞINI YİTİRDİ!

Demiryollarında konulan ve görev tanımı yapılan her iş ve personel 150 yıllık bir tecrübeye dayanmakta. Bu kurallara uyulmaması beraberinde kazaları meydana getirmekte. 09. Temmuz 2007 tarihinde bu kazalardan biri daha meydana geldi. Belki de o günkü vukat cetvelinde basit bir olay gibi yansıdı. Hiçbir gazetede yer almadı. 53112 yük treni Fırat istasyonunda alacağı hamule için tren teşkil memuru ve tren şefi olmadan manevra esnasında Fırat istasyonu 1 yolda arızalı vagon tamir eden Revizör işçisi çalışma arkadaşımız **Hanifi AŞUT** fark edemedi, vagon altında kalması sonucu bir bacağı diz kapağının altından kaybetti. Olay bir dikkatsizlik kazası sonucu gözükmekte gibi geliyor ilk anda ama

değil tam bir kuralsız çalıştırmanın açık sonucudur.

Diğer kazalarda olduğu gibi bu kazada yine demiryollarında, kuralların ortadan kaldırılması yatmakta; az adam ile çok iş uygulamaları yatmakta, personel yokluğu yatmakta ve en önemlisi insana çalışana verilemeyen değer yatmaktadır.

Eğer Trenlerin Hazırlanması Ve Trafikine Ait Yönetmenliğine göre bu trende 1 tren şefi, 1 tren teşkil memuru görevli olması gerekirdi. Bu açık hükme rağmen trene tren şefi ve tren teşkil memuru verilmemiştir. O gün 53112 trene yönetmenlikte belirtilen şekilde tren şefi ve tren teşkil memuru verilmiş olsaydı Fırat istasyonunda yapılan manevraya iştirak edeceklerinden bu kaza olmayacak,. Hanifi Aşut arkadaşımız da sakat kalmayacaktı. Olayın oluş sebebi tren şefi ve gardfrenin olmayışındır. Fırat istasyonunda çalışan makasçı arkadaşın iş yoğunluğunun artması ve beraberinde iş stresini artırmasıdır. Makasçı ve Hareket Memuru bu yoğunluğu haklı olarak kaldıramadığı için olay meydana gelmiştir. Bu çalışma düzeni ile bu ne ilk ne de son olacaktır. Nitekim kazadan bir müdet sonra Yine kars'ta bir arkadaşımız daha sakatlandı.

MANEVRACI KEMALETTİN ŞİMAY'IN PARMAKLARI KOPTU

Manevra birgatlarının teke düşürülmesi sonucu meydana gelen kazalara bir yenisini daha eklendi. Kars Gar Manevra personelinin Kemalettin ŞİMAY 1 Ekim 2007 tarihinde manevra sırasında tek başına çalışırken geçirdiği kaza sonucu ayak parmaklarını kaybetti. Makinistin erken fark etmesi daha büyük bir olayı önledi.





Demiryollarında Kurumsal Kimlik Adı Altında Kurumsal Kirlenme Devam Ediyor



Son yıllarda Kamu kaynaklarını başka yerlere akıtmanın en güzel yöntemi olarak kurumsal kimlik, toplam kalite, müşteri memnuniyeti ve danışmanlık hizmet gibi kulağa hoş gelen kavramlar arkasında yapılan hizmet satın almaları uygulanmaya başlandı.

Kamuoyunda güvenle özdeşleşen ve bir buçuk asırlık bir imaja sahip demiryollarımızda AKP iktidarıyla birlikte bir kimlik bunalımı yaşamaya başladı.

HEKULA denilerek demiryolları konusunda hiçbir deneyimi olmayan kurum ve kişilerden milyarlarca liralık hizmet satın alınarak demiryollarına yeni misyon ve vizyon biçilmeye çalışıldı. sonuçta ard arda Meydana gelen kazalarla halk demiryollarını öcü gibi görmeye başladı.

Bu sefer “**demiröncü**” devreye kondu. Biryanda da Hekulacı’dan Toplam Kalite Yönetimi (TKY) hizmetleri satın alınmaya başlandı. Yetmedi bu sefer kurumun amblemi değiştirildi. Ardından TCDD yeni bir imaj yaratmak için Kurumsal Kimlik projesi kapsamında çalışmalara başlandı. çalışanların promosyon paraları için mahkemeye kaynak sıkıntısı ve zararları gösteren TCDD Yönetimi yine milyarlarca liralık harcamayla gar ve istasyonların tabelalarını değiştirtti Bu değişikliğin üzerinde çok kısa bir zaman geçmesine rağmen tuvaletten gar levhalarına kadar bütün tabelalar tekdökülmeye başladı.

Tatvan örneğinde olduğu gibi bazı garlar gereksiz bir sürü tabela asılması ortaya tam bir kurumsal kirlilik çıktı. Genel Müdürlük binası ise klimalar ile kaplandı,

Diğer yandan “**Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları**” yerine **Türkiye Cumhuriyeti** kelimeleri çıkarılarak 151. yıl kutlamalarında olduğu gibi “**Türk Demiryolları**” kullanılmaya başlandı.



Erzurum Gar'dan bir görüntü



Tatvan Gar'dan bir görüntü



Ulaşımında Kadın Çalışan Olmak ve Gişelerde Çalışmak

Ayten BOZKURT

BTS 1Nolu Şube Kadın Sekreteri



Ülkemizde hayata geçirilen ekonomik ve sosyal politikalar, toplumun önemli bir kesimini oluşturan emekçileri ve yoksulları etkilemekle birlikte kadınları çok daha derinden etkilemektedir. Türkiye’de kadınlar yaşamın her alanında çifte sömürüye maruz kalan toplumun en zayıf kesimi durumundadır.

M e v c u t devlet yapılanması ve çalışma yaşamını belirleyen hukuki ve reel durum halkın ve emekçilerin ihtiyaçlarına karşılık vermemektedir. Adına Reform(!) dedikleri, Yeniden Yapılandırma(!) dedikleri çalışmalarıyla kamu hizmetlerinin ticarileşmesini ve kamu çalışanlarının istihdam koşullarını olumsuz bir şekilde değiştirmeyi öngörmektedir. Yapılan tüm değişikliklerle demokratik özgürlüklü bir anayasa ve sosyal devlet anlayışı değil, piyasa devletini yaratmak amaçlanmaktadır.

TCDD’de de durum farklı değildir. Bu ülkede kadın olmak, çalışan kadın olmak zor ama demiryolu çalışanı olmak, demiryolcu kadın olmak çok daha zor. TCDD Tamamen erkek egemen bir kurumdur. Kadınların genel çalışanlara oranı %7 civarında,250 ye yakın ünvanın sadece bir kaçında kadınlar var.Bununda %99 bürolarda ,% 1 gişelerde çalışmaktadır. Büro çalışanı kadınların hemen hemen tamamı yönetici konumunda değildir. 150 yıllık geçmişinde hiç kadın Genel Müdür olmamış. 7 Bölgeye ayrılan TCDD’nin hiç kadın Bölge Müdürü, Kadın Bölge Müdür Yardımcısı olmamıştır. Kadınlar büro şefliği, bölüm şef gibi orta kademe yönetici sınıfında azda olsa görev alabilmişlerdir. Bir dönem demiryollarının kadınlar yüzünden zarar ettiğini, demiryolculuğun erkek işi olduğunu söyleyen yoz, kadın çalışan düşmanı bürokratlarla

çalışmak zorunda kalmışlardır. İşin üzücü olduğu kadar düşündürücü bir yanı da kurumdaki kadın çalışanların bir kısmı bile yer yer mesleki ayrımcılığı kabul etmekte ve savunmaktadır. Sistemin kendisine asli görev olarak verdiği ev işi, iyi anne modelini kabul etmiş, çalışmasını eşine destek, aile içi bütçeye yardım olarak kabul etmekte bu ihtiyaç ortadan kalktığında asli görevine dönmesi gerektiğini düşünmektedir. Ünvan, kariyer, terfinin aile saadetini bozacağını düşünürdü. Son yıllarda kadınlar bu anlayışı terk edip karşı duruş sergilemeye başlamışlar bu seferde erkek egemen bürokrat yapıyı karşısında bulmuşlardır.

Gişelerde çalışan kadınların işi çok daha zordur. Çünkü onlar vitrin elemanlarıdır. İşe girerken onlara öyle ezberletilmiştir. Ama o vitrin elemanlarının görevde yükselbilme, terfi edebilme şansları yoktur. Ünvanlarının önü kapalıdır. Arkadaşları gibi bir gün büroya gecip daha rahat edeceklerini düşünürler. Mesailer (06-14)(14-23) ikili yada üçlü vardiya şeklindedir.



Eve geliş ve gidişlerde servisi yoktur, gece yarısı kurumu onu kapının önüne koyar sabahın erken saatlerinde yola çıkmasını ister. Her geçen gün kapkaçın, tacizin, şiddetin arttığı insanların sokak ortasında öldürüldüğü bir süreçte TDDD'nin vitrin elemanı kadınları sokakta kendi imkanlarıyla evlerine gitmeye çalışıyorlardır. Her türlü mikrobu üzerinde barındıran paralarla sağlıksız çalışma koşullarında çalışmaya çalışırlar. Diğer bir çok kurumda aynı görevi yapanlar periyodik sağlık kontrolünden geçerken onlar hastalandığında bile çok zor şartlarda sağlık kontrollerini yaptırabiliyorlar. Onlar kreşleri ve emzirme odalarını zaten unuttular ama çok kıtsada olsa bir yemek arası, acil ihtiyaçları için birkaç dakika istiyorlar. Kurum yemek ücreti ödemez yemek çıkarmaz. Onların öğünleri paraların üzerindeki mikroplardır.

Kurum vitrin elemanı der taciz eder. Yolcuların her dakika şiddet ve taciziyle karşı karşıyadırlar. Müşteri her zaman haklıdır anlayışı şikayetler karşısında sürgün, para cezası, sicil bozma cezaları onları beklemektedir. Giyeceği kıyafete, tırnak boyasına, ayakkabı topuğuna, gömlek yakasına, kol boyuna, eteğinin boyuna vb kurumu yönetenler karar verir. Onlar giyilmek zorundadır. Hafta sonu, resmi tatil günlerinde izinli olabilmek şansları yoktur. Çünkü gişeler 24 saat açıktır.

Dünyanın bir çok ülkesinde demiryollarında

Kadınlar artık 'vitrin elemanı' 'doktor bey' olmak istemiyor

UMAY AKTAŞ
DEMET BİLGE ERGÜN

İSTANBUL - Devlet Demiryollarında (TCDD) işçi memuru olarak çalışan Ayten Bozkurt, erkek egemen bir iş ortamında çalışmaya istemiyor. Aynı zamanda Türkiye İşçi Sendikası İstanbul Şube Kadın Sekreteri olan Bozkurt, 16 yıldır TCDD'de çalışıyor. "Yeterince çalışmıyorum. Tek kadını, Demiryolları tamamen erkek egemen bir kurum. Çok az kadın var. TCDD'ye bağlı yedi bölge var. Yedi bölgenin de genel müdürlüğü hep erkek. TCDD tarihinde hiç kadın bölge müdürü olmamış. Çalışan kadınlar genelde memur kadrolarında. Buradan çok az bursu potığı alabiliyim. Kadın makineci, kumandacı yok. Oysa kurum içinde eğitim verilecek buralarda kadınların çalışmasını öne çıkarabilir" diyor Bozkurt, vasatçılara kadınların çok rahat tepki gösterdiğini belirtiyor, sadece tacize uğradığına söylüyor. "Kadın olmasın ne yapacağını bilmez diyorlar arpa konuşunlar... Erkek çalışan arkadaşlarımızın da pikayeti: 'Bizi mi meslektaşlarımızla görüyorlar. Hep onları baccı, anımsı alıyoruz. Kuruma ilk girişimizde, 'Konusamıza gününün akşamı erkek zorundayız' diye çıkıyorlar. Bizim için erkek zorundayız. Çünkü vitrin elemanlarımız. Kadını ağırlayan bu cümle bizi utanç veriyor' diyor Bozkurt.

Türkiye'de kadınların yüzde 24,8'i işgücüne katılıyor. Standart istatistik verilerinden biri gibi görünen bu oran, Türkiye'de kadınların

16 yıldır TCDD'de çalışan Ayten Bozkurt, "Kadın makineci ya da kumandacı yok. Oysa kurum içinde eğitim verilecek buralarda kadınların çalışmasını öne çıkarabilir" diye konuşuyor.

16 yıldır TCDD'de çalışan Ayten Bozkurt, "Kadın makineci ya da kumandacı yok. Oysa kurum içinde eğitim verilecek buralarda kadınların çalışmasını öne çıkarabilir" diye konuşuyor.

Alınan yatacağına söylüyor. Kadına karşı tutumunu "Ben doktor bey diyordum. Hastanın baksın açsın baksın. Kadına karşı tutumunu pek göstermiyor" diye açıklıyor. İşletimci kadınlara görev verecekler kadınlara baksın da olsa erkek seçiyor. Eğer kadınlar işinde bir seçim yapacak-

Kendi ofisini açtı
Elektronik Mübendini Rana Gerçe 17 yıldır 4. yaşında. 18, 19



kadınlar makinist, tren şefi, manevracı Hareket memuru olarak çalışabiliyor. Çok daha ağır fiziki koşullarda görev yapabiliyorlar. Bizde hizmet erkek işi kadın işi olarak ayrılır. Kadınlar bürolarda masa başlarında yada temizlik işlerinde çalışmalıdırlar. Hatta kurum yöneticileri bir dönem o kadar abartılar ki kadının elinin nasıl sıkılacağı konusunda emirler çıkartıp personelinin imzasını aldılar. Özelleştirmenin ve talanın çok hızlı yaşandığı kurumumuzda personel sıkıntısı hat safhadadır. Bir dönem alınan güvenlik görevlilerinin içinde kadın arkadaşlar parmakla sayılacak kadar azdır. Onlarda görsellik olması için merkez garlarda bir yada iki kişidirler.

TCDD Çalışanı kadınlar yöneticilerinin, arkadaşlarının gözünde hiç çalışan olmamışlardır. Hiç meslektaşları mesai arkadaşları olmamışlardır. Onlar abla, kardeş, bizim kız, bizden erkek gibi kadın olmuşlardır. Demiryolları kocaman bir ailedir kimse bundan rahatsızlık hissetmez. Kadınlarda bu sıfatlarından rahatsız değildir. Demiryolcuların kendilerine has bir kültürü oluşmuştur.

Son on beş yılda çok şey değişmiştir. Sendikamızda örgütlü kadınlar yaptıkları faaliyetlerle yönlendirici olmuştur ve olmaya da devam edecektir. Bugün bir çok kadın sosyal haklarını, toplumdaki yerini şiddete, tacize, tecavüze karşı mücadeleyi, 25 Kasım'ları, 8 Mart'ların anlam ve önemini çok daha iyi biliyor. BTS' li kadınlar sınıf mücadelesiyle kadın mücadelesinin birlikte yürütülmesi gerektiği gerçeğiyle yıllardır mücadele ediyorlar. Ve mücadelesine devam edecekler. Hepimizin birbirimize ihtiyacı var. Ancak daha örgütlü davranır hep birlikte mücadele edersek bu sistem erkek egemen anlayıştan kurtulabilir.

Özgür Dünya, Kadının Özgürlüğünden Geçmektedir

Hep Birlikte Alanlara Özgürleşmeye Birlikte Mücadele Etmenin Ve Özgürleşmenin Adresi BTS'ye!

TCDD DİSİPLİN KURULU KARARLARINA ELEŞTİREL BİR BAKIŞ

DİSİPLİN KURULLARININ UYGULAMA HATALARI VE HUKUKSUZ KARARLARI (I)

Av. Ersin ALBUZ

Hukuk TİS ve Örgütlenme Sekreteri
İstanbul 1 Nolu Şube



Hukuk Devleti, bireylerin hukuki güvenlik içinde yaşayabilmesi her şeyden önce meri hukukun kendi içinde uyumlu olması, çelişen hükümlerin bulunmamasını gerekli kılmaktadır. Yaşanan süreçte iç hukukumuzu AB Hukuku müktesabatına uyarlamaya çalışırken, kendi iç hukukumuzun

kendi üst normlara aykırılıklarını giderme hususunda gayret gösterilmiyor olmasını anlayabilmiş değiliz. Hatta tam tersi yapılmakta, alt normların üst normlara uygun hale getirilmesi gerekirken personel aleyhine üst normlar değiştirilerek hukuka aykırı uygulamalara yasal zemin hazırlanmaya gayret gösterildiğine tanıklık etmekteyiz. En son “eşit işe eşit ücret” ilkesinden hareketle öğrenim farkı gözetmeksizin aynı görevi yapan personele aynı ücret ödenmesi gerekliliği hususunda en yüksek idari yargı organı olan **Danıştay** (Danıştay 12. Dairenin Karar No:1998/2688 ve Karar No:2003/4400 sayılı Kararlarından bazıları) kararlarına uygun alt norm düzenlemeleri yapılması gerekirken,

399 sayılı KHK’nın 26. maddesini değiştirerek, aynı görevi yapan personele farklı ücretin ödenmesinin önünü yasa yolu ile açmasını örnek gösterebiliriz; Ayrıca Kurumda TCDD Mevzuatının uygulama hataları da yaygın bir şekilde yaşanmaktadır.

Uygulama hatalarının ortadan kaldırılması için ve TCDD mevzuatının Ulusal ve Uluslar arası üst hukuk normlarına uygun hale getirilebilmesi için öncelikle TCDD mevzuatındaki aksaklıkları tespiti ve üst hukuk normları ile çelişen TCDD Mevzuatının düzeltilmesi gerekmektedir. Bu tespit ve önerilerin bir kısmını maddeler halinde anlatamaya çalışacağım.

1-Sözleşmeli personele 1/4’ü ile 1/2’si arasında maaş kesimi cezası verilemez:TCDD Personel Yönetmeliğinin(:PY) “**Disiplin Cezalarının Çeşitleri**” başlığı altındaki 97. Maddesi: “TCDD Personeline verilecek disiplin cezaları şunlardır. ... “d” fıkrası:

“Kademe **İlerlemesinin Durdurulması**; Personelin bulunduğu derece veya kademedeki ücret ilerlemesinin 1-3 yıl arasında durdurulmasıdır. Öğrenim durumları nedeniyle yükselebilecekleri kadroların son kademelerinde bulunan personelin kademe ilerlemesinin durdurulması cezasının verilmesini gerektiren hallerde brüt aylıklarının 1/4’ü ile 1/2’si arasında kesinti yapılmasıdır.” Şeklinde dir.

399 sayılı KHK’ya tabi sözleşmeli Personele işlediği disiplin suçundan dolayı TCDD Personel Yönetmeliğinin 101. maddesindeki Kademe İlerlemesi Cezası verilecek olması halinde, 399 sayılı KHK’nın 44. Maddesindeki “ücret kesimi cezası hükümleri uygulanır” hükmünden hareketle TCDD PY’nin 97. maddesinin son paragrafına dayanılarak personelin kadro-derece durumları dikkate alınmadan sözleşmeli personele doğrudan ¼ ile ½ arasında bir maaş kesimi cezası verilmektedir.

Danıştay’ın yerleşik kararlarına rağmen (Danıştay 12. Dairenin Yürütmenin Durdurulması Karar No:2005/2671 sayılı ve 2003/2851 sayılı ve İstanbul Bölge İdare Mahkemesinin yerleşik kararları) (“Sözleşmeli personele disiplin cezası olarak sadece 1/30-1/8 arası ücret kesimi cezası verilebilir” şeklindeki yerleşik kararları gereği) TCDD Disiplin Kurullarının Danıştay’ın yerleşik kararlarının aksine personele 1/4-1/2 arası maaş kesimi cezası vermesini ve vermeye devam etmesini anlamış değiliz. Hem açık bir hukuksuzluk yapılmakta; hem Kurum gereksiz yargılama masrafları ödemeye maruz bırakılmakta; hem de İdari Yargının iş yükü gereksiz yere artırılmaktadır.

Çözüm; Öneri(:Ç-Ö):1:Sözleşmeli personele TCDD Personel Yönetmeliğindeki **ücret kesimi** veya **kademe ilerlemesinin durdurulması** cezasının verilecek olması durumlarında verilecek ücret kesimi cezası oranlarının kesinlikle 1/30-1/8 arasında olmalı ve bunların dışında bir oranda maaş kesimi cezasının verilmemesi

gerekmektedir. (1. maddede anlatılan gerekçeler çerçevesinde)

2-Kademe ilerlemesi durdurulması cezası yerine bir alt ceza verilecek olması durumunda 1/8 oranında ücret kesimi cezası verilemez: kademe ilerlemesi durdurulması cezası verilecek personele TCDD PY 105. madde delaletiyle bir alt ceza olan ücret kesimi cezası verilecek olması halinde yine PY'nin 105. maddesinin son cümlesi gereği ücret kesimi cezasının tavanı olan 1/8 ücret kesimine mahkum edilmesidir. 399 gereği kademe ilerlemesi cezası alacak personele maaş kesimi hükümleri uygulanmalı ve maaş kesimi 1/30-1/8 arasında olmalıdır. Yine bu personel için TCDD PY'nin 105. maddesindeki hafifletici sebepler bulunduğu bahisle bir alt ceza öngörüldüğünden verilecek maaş kesintisi oranının 1/30 oranındaki ceza miktarından fazla olmaması gerekmektedir. Hafifletici sebepler bulunmasına rağmen maaş kesimi cezasının tavanı olan 1/8 oranındaki maaş kesimi cezasına hükmedilmesi, uygulama hatası olduğu gibi hukuksuz bir karardır.

Ç-Ö:2:Kademe ilerlemesi cezası ile cezalandırılması gerekip de ancak TCDD PY'nin 105. maddesi gereği bir alt ceza ön görülen personele kesinlikle 1/30'un üzerinde bir ücret kesimi cezasına çarptırılmaması gerekmektedir. (2. maddede anlatılan gerekçeler çerçevesinde)

3-Kurum zararını ödemeyene bir üst ceza verilmesi hukuka aykırıdır: Disipline aykırı davranışlarından dolayı Kuruma zarar veren ve PY'nin 100/5. maddesinden kusurlu görülen Yönetmeliğinin 100/5. maddesindeki: "...Bu yüzden Kuruluş zararı meydana gelmişse bir üst derece ceza verilir. Sorumlu Kuruluş zararını öderse bir üst derece ceza verilmez." Hükmünün; "Kamu Zararlarının Tahsiline İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik" (Genel Yönetmelik) hükümlerini ortadan kaldırır bir nitelik taşıdığı gibi Kurum personeli üzerinde zararın ödenmesi hususunda bir tehdit unsuru içermektedir. Ayrıca personelin disipline aykırı davranışında ve zararın oluşumunda olayda kusurlu görülen personelin kusur oranlarının farklı olabileceği, (Uygulamada kusurlu

görülen personele zarar eşit oranlarda pay edilmektedir) Kurum Amirlerinin görevlerindeki ihmalleri ve bu nedenle Amirlerin gerekli önlemleri almamaktan dolayı üzerlerin atfedilebilecek kusurlarının yok sayması; Kurumun imkansızlıklarının oluşan zarardaki payı ve Kurumun uygulamalarının kusur oranlarındaki etkisinin dikkate alınmıyor olunması, zararının bir demir başa zarar verme şeklinde olması halinde o demirbaşın ayrılmış olan amortismanlarının zarardan düşülmemesi, zararın elden çıkan demirbaşın ve zarar uğrayan demirbaşın eski değerinin değil de yeni-sıfır değerinin dikkate alınması gibi faktörler, Kuruma zarar veren personelden bu zararın ödenmesi istenmesi ve zararı ödememesi halinde personele TCDD PY'nin 105. maddesinin son iki cümlesi gereği bir üst ceza verilmesi hukuksuzdur.

Ç-Ö:3:TCDD PY'nin 105. maddesinin son iki cümlesinin "...Bu yüzden Kuruluş zararı meydana gelmişse bir üst derece ceza verilir. Sorumlu Kuruluş zararını öderse bir üst derece ceza verilmez." Yönetmelikten çıkartılması; Kasti suç işleyenlerden Kurum zararının "Kamu Zararlarının Tahsiline İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik" hükümlerince işlem yapılması gerekmektedir. (3. maddede anlatılan gerekçeler çerçevesinde)

Anayasamızın 2. ve 5. maddeleri başta olmak üzere devamı maddelerinde de "hukuk devleti"ne sıkça vurgu yapılmış ve bireylerin "hukuk güvenli" içinde yaşamaları güven altına alınmaya çalışılmıştır. Anayasamızın bu amir hükümleri karşısında TCDD Disiplin Kurullarının hukuka uygun davranması yönünde Disiplin Kurullarının uyarılması ve gerekli mevzuat değişikliklerinin yapılması gerekmektedir.

Not: Disiplin Kurulu, "zararın personele ödettirilmesi" kararı veremez: konusu sonraki sayıda yayımlanacaktır.

ANKARA GARI'NI GAPTIRMAYALIM

Fevzi Özlüer - Avukat
TMMOB Mimarlar Odası Ankara Şubesi

1950'li yıllardan sonra karayolu taşımacılığına ağırlık veren politikalar, 1856 yılında başlayan demiryolu taşımacılığını geri plana itmişti. AKP hükümetinin hem belediyelerde hem de merkezi hükümette iktidara gelişi ile de bu gerçekler değişmedi. Ancak 59. Hükümet döneminde sıkça adı duyulan hızlı tren projesi, kamuoyunda AKP'nin demiryolu politikasında köklü bir dönüşüme yol açtığı izlenimi yarattı.

Ancak AKP hükümeti de 1986 yılından sonra uygulamadan kaldırılan, karayolu ulaşım payının % 72'den % 36'ya düşürülmesini hedefleyen "1983-1993 Ulaştırma Ana Planı"nı uygulamak şöyle dursun, iktidarı döneminde TCDD hakkında çıkardığı yasaların tamamına yakınında, TCDD arazilerinin satışını öngörüyordu. TCDD'nin köklü bir değişime doğru evrildiği doğrudur. Ancak bu değişim, şehir içi ve şehirlerarası ulaşımında kamu hizmetini ve yararını ön plana alan bir taşımacılık yaklaşımı hiç değildi. Hele Ankara gibi şehirler için bu değişimin daha derin anlamlar taşıdığı bir başka gerçekti.

TCDD Ankara Garı, Cumhuriyetin kuruluş yıllarında kırı ve kenti birbirine bağlayan, sanayi ve konut bölgeleri arasında dengeyi, uyumu geliştirmek açısından bir merkez olarak görülebilir. Gar önünde yavaş yavaş bir otobana dönüştürülmeye çalışılan Meydan ise, kentin toplumsal hafızasının simgeleştiği kamusal mekânlardan biridir.

Buna karşın Ankara Garı ve meydanı da AKP hükümeti tarafından uygulanan ulaşım politikaları doğrultusunda, kamusal alan kimliğinden arındırılıyor. Gar, hızın ve otoriter bir hazzın tehdidi altında. Hızlı tren projesinin bir parçası haline gelecek olan TCDD Ankara Gar ve Meydanındaki dönüşüm son aylarda iki koldan yürütüldü.

Bunlardan birincisinde, TC Kültür ve Turizm Bakanlığı Ankara Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun 11.5.2007 tarih ve 2347 sayılı kararı ile Ankara Gar Meydanı'nın yeniden düzenlenerek motorlu taşıt trafiği için bir yönde kesintisiz trafik sağlamak üzere yeraltı geçişi oluşturacak şekilde bir köprülü kavşak yapılmasına karar verdi. Bu karara karşı Ankara 7. İdare Mahkemesinde Mimarlar Odası Ankara Şubesi ve Peyzaj Mimarları Odası tarafından, kararın şehircilik ilkelerine, yaya haklarına ve kamu yararına aykırılığı nedeniyle dava açıldı.



Ardından Ankara Büyükşehir Belediyesi Belediye Meclisi'nin, 11.7.2007 tarih ve 1799 sayılı kararıyla, Altındağ-Çankaya TCDD Elmadağ Çankaya TCDD Elmadağ Temelli güzergâhında Kentsel Dönüşüm ve Gelişim Alanı 1\5000 ve 1\1000 ölçekli imar planları tadilen onaylanarak kabul edildi. Büyükşehir Belediye Meclisi'nin bu kararı ile TCDD Ankara Garı tarihi kimliğinden arındırılırken bir kent meydanı daha rant alanına dönüştürülüyordu.

Mimarlar Odası Ankara Şubesi ve Peyzaj Mimarları Odası bu karara karşı da yargı yoluna başvurdu. Kültür Bakanlığı ve Ankara Büyükşehir Belediyesi tarafından alınan kararlar, kentin bir kamusal alanını da ortadan kaldırmadan, dava konusu edilen kararların ne açıdan hukuka aykırı olduğunu özetlemeye çalışalım. Ankara Gar Meydanı'na köprülü kavşak kararı yaya haklarını ihlal ediyor. Çağdaş şehircilik ve kent planlama bilimi, kentin sosyal, ekonomik ve kültürel faaliyetlerin en üst düzeyde yoğunlaştığı yer olan kent merkezlerinin kentin bir odak noktası olarak planlanması, büyük bir çabayla korunması ve kentleri yaşanılabilir kılmak için mevcut değerlerin ve olanakların yıpratılmadan geliştirilmesi gerektiğini ortaya koymaktadır.

TCDD Ankara Gar Meydanı, Türkiye Cumhuriyeti'nin ve Başkenti Ankara'nın oluşturulması ve geliştirilmesinde önemli bir simgesel değere sahip bulunmaktadır. TCDD Meydanı; Türkiye Cumhuriyeti'nin Başkenti Ankara'nın en önemli toplanma-buluşma-temsil değeri taşıyan ve Cumhuriyetin simgelenip vurgulandığı özel bir ilgi odağı ve kent merkezidir. Ankara kentinin en önemli

merkezlerinden olan TCDD Meydanı, Cumhuriyet'i simgelemesi, Cumhuriyet'le özdeşleşen birçok niteliği temsil etmesi nedeniyle yalnız Ankara için değil, Türkiye Cumhuriyeti için de, Meydan amacına ve niteliğine uygun olarak kullanılması, düzenlenmesi gereken özel öneme sahiptir. Bu meydanın insandan arındırılarak sadece araç geçişi için düzenlenmesi, Cumhuriyete ait simgesel değerlere de zarar vermektedir.

Ankara gibi büyük dünya kentlerinde, kent merkezleri toplu ulaşım sistemleri ve yaya ile bütünleştirilerek geliştirilmektedir. Kent merkezleri geniş yaya alanlarına ve bölgelerine dönüştürülmekte, toplu taşıma dışındaki taşıtların merkeze girişleri kısıtlanmakta, paralı hale getirilmekte ve hatta tamamen yasaklanmaktadır. Taşıtların kent merkezi üzerinden transit geçmelerini önleyen düzenlemeler (çevre yolları, alternatif koridorlar) yapılmakta ve hatta merkeze gelmek isteyen taşıtlar bile merkez çevresinde yapılan otoparklarda tutularak merkeze girmeleri önlenmektedir.

İnsanı kentte yok saymayan dünya kentlerinde özenle uygulanan bu çağdaş ulaşım planlama ilkeleri, kent merkezlerini motorlu taşıt trafiğinin en aza indirildiği, yaya ve toplu ulaşım sistemleri ile yaşantının zenginleştirildiği alanlar olarak planlanmakta, az gelişmiş ülkeler de dâhil olmak üzere hiç bir dünya kentinin merkezlerde yayalar yer altına alınarak taşıtların geçişine göre planlanmamaktadır.

Taşıtların sahipliği ve trafik yoğunluğu Ankara'dan çok daha yüksek olan kent merkezlerinde örneğin, Londra/Picadilly'de, Londra/Trafalgar Meydanında, Londra/Times Square'de, Paris/Champs Ellys'de yayaların ulaşım hakkının engellenip, ulaşımın sadece taşıt trafiğine açılmasını kimse düşünmeye bile cesaret edememektedir.

Kamuya herhangi bir yük getirmeden, herhangi bir dış enerji tüketmeden, çevreyi kirletmeden, gürültü yaratmadan, kentsel alanları etkin kullanarak gerçekleştirilen en verimli ve yüksek kapasiteli ulaşım ve erişim biçimi olan yaya ulaşımı, ulaşım planlarının her

zaman birinci öncelik verdiği ulaşım türüdür. Bu nedenle yaya ulaşımı desteklenerek ve önde tutularak ulaşım planlaması yapılmaktadır. Oysa ki söz konusu karar, yaya ulaşımını ve yayaların ihtiyaçlarını dikkate almadan, taşıtlara öncelik veren çağdışı bir yaklaşımın sonucu olduğu için ulaşım planlama bilimi ve ilkeleri ile tamamen zıt bir uygulamadır. Bu yaklaşımın Ankara'ya ve Ankaralı'ya yakışmayan sonuçları, Meşrutiyet ve Mithatpaşa Caddeleri üzerindeki yaya üst geçitleri ile yol üzerindeki yaya hareketleri ve trafik uygulamaları ile de ortadadır.

Bu konuda alınan mahkeme kararları da uygulanmazken ve bir yandan şehir içi yoğun ulaşım sistemleri kent eko sistemine zarar verirken kamuoyunun bu konuda daha duyarlı olması gerekecektir. Bununla birlikte hızlı tren garı projesinde Ankara Garı'na + 0,00 kotu altına emsal harici tutulması ile de bölge de yapılaşma yoğunluğunu arttıracığı, bu yoğunluk artışının bölgedeki trafik yoğunluğunu da arttıracığı ve buna karşın kabul edilen planda bu yoğunluk artışının fiziksel çevreye ve şehre yeni sorunlar yaratmaması için önlemler geliştirmediği anlaşılmaktadır.

Oysa, Ankara Büyükşehir Belediyesi Başkanlığı'nca 16.02.2007 tarihinde onaylanarak, 09.04.2007 tarihinde askıya çıkarılan, 09.05.2007 tarihinde askıdan inen ve kesinleşen, 1/25000 ölçekli 2023 Başkent Ankara Nazım İmar Planı'na göre de TCDD Hızlı Tren projesinin şehir içi trafik yoğunluğunu azaltacak bir planlama anlayışı ile geliştirilmesi zorunludur.

Buna karşın dava konusu edilen planlar şehir için trafiğini yoğunlaştıracak ve bölgedeki tescilli yapıları da baskı altına alacaktır. Tarihsel Mirası Korumak Bu planın uygulanmasına hazırlıklar sırasında, kavşağın yakınında bulunan AŞOT katlı kavşağın yapılmasında olduğu gibi, yolun her iki yanındaki elli yıllık ağaçlar geceleri gizlice kesilecek, motorlu taşıtlara yol açmaya yönelik bu yaklaşımlar Ankara'yı susuzluğa götüren, küresel ısınmaya "faillik" yapan bir yaklaşım olarak tarihe geçecektir.



Oysa ki kent dokularını oluşturan unsurlar, kentlerin tarihlerini yazan mekânlardır, yollardır ve tarihe tanıklık etmiş ekolojik dokularıdır. Ankara'daki Gar Binası ve çevresi Ankara'nın tarihi hakkında kentlisinin geçmişi ile bulunduğu önemli bir kamusal alandır.

TCDD bina ve kompleksleri tüm kullanımları ile Ankara kenti için önemli bir ulusal hafızadır ve bu unsur kentlisinden koparılmadan, kentin fiziksel planlamasında önemli bir obje olarak kullanılması gerekmektedir.

TCDD'nin Ankara için önemi sadece bir ulaşım ağının odak noktası olmasının ötesinde tarihi dokusu ile kentin planlanmasındaki önemli bir aks oluşu ile de ayrı bir önemi vardır. Ankara'da ilk Gar binası 1892 yılında iki katlı küçük mütevazı bir bina ile hizmete başlamıştır.

1923'te Başkent olan Ankara'nın artan nüfusu, yerleşim ve konut ihtiyaçların artmasıyla ulaşım ağının odak noktası haline gelen kentin ana giriş kapısı olan eski gar binasının kapasitesinin artırılması gerektirmiştir. Ama bu gereklilik tasarlanılırken 1892 de ki plan kararlarının korunarak geliştirilmesi önemli bir değerdir. 1892 yılında yapı kararı alınan gar binasının ulaşım ağının odak noktası olmasına karar verilmiş ve gar binası kentin önemli bir aksı olarak kabul edilmiştir.

Yeni Gar binası yapımı 1934'te başlamış ve 1937'de kullanıma açılmıştır. Yalın malzeme kullanma anlayışıyla örnek olması, 1930'ların neo – klasikçiliğinin anıtsal sütun düzeni ile merdiven kulelerinin yuvarlatılmış hatları, dönemin önde gelen mimarlık akımlarının Türkiye Cumhuriyetindeki örneğidir. Gar binası ve çevresindeki planlama anlayışı, tüm açık- yeşil alan dokularının tarihi türk bahçe örneklerine verdiği katkı ile hem de tarihi değeri ile kentisine taşıdığı sanat ve kültürel odakları ile kentin önemli bir kimlik değerini oluşturmaktadır.

Gar binası ve çevresi önünde yapılması planlanan uygulamaların Ankara'yı bir taşıt kenti kimliğine doğru sürükleyen bir planlama anlayışı ile TCDD önünden geçirilecek katlı kavşak ile TCDD Gar'ının tüm tarihi - kültürel misyonu ile Ankaralıdan koparılmaya, algılama ve birlikte yaşam sürecinden çıkarılmaya çalışılarak kentsel hafızamızdan silinmeye çalışılmıştır.

Bu dönüşüm ile kentin fiziksel gelişiminde tarihine, kültürel değerlerine ve şehircilik ilkesi içinde kent içi trafik düzenindeki hız artışına verdiği katkı ile bir çöküntü ve bozulmanın yaşanacağı aşikardır.

Gar binası ve çevresi bir döneme ait yapıları ile ve Jansen planında Ankara Kalesi ve bağlanan ulaşım ağındaki merkezi odak olması ile kentin tarihi dönemine tanıklık yapmış önemli bir olgudur. Tek başına mimari bir kütleden öte, çevresiyle oluşturduğu bütünlükle kentsel silüete yaptığı vurgu ile kentsel mirasın bir parçasıdır. Ankara garının kaleye doğru yaptığı görsel açılım jansen planında özellikle dikkate alınmıştır.

Sonuç olarak, tarihsel kültürümüze, geçmişimize tanıklık etmiş, Cumhuriyet dönemimin önemli mimari ve kültür mirası olan, kent kimliğimiz ve silüeti üzerinde yadsınamaz bir vurgu oluşturan Ankara Garı, Jansen planının önemli akslarından olup, kentin açıklık ve nefes alma prensibi ile projelendirilmiş olup Ankara Kale'sine kadar olan mekan çözümü ile önemli bir hava koridoru aksıdır.

Gar Binası ve çevresi önünde yapılacak olan katlı kavşak projesi ile yaya ile Gar'ın bağlantısı koparılarak, kent kültürü yok edilmeye, insanlığın tarihsel ve kültürel mirası olan kent dokusu üzerinde önemi ve değeri hafifletilmeye çalışılmaktadır. Büyükşehirler için taşıt ulaşımı, kendi başına bir amaç olamaz. Kentin yaşanabilirliği, sürdürülebilirliği ve cazibesi çok daha önemlidir. Bugüne kadar yapılan düzenlemelerin kenti ve başkent merkezi olan Kızılay'ı ne kadar sorunlu bir bölge durumuna getirdiği açıkça görülmektedir. Söz konusu kavşak ile Gar Önü Alanı için de aynı durum söz konusu olacaktır. Kent merkezine özel araç ile ulaşımın körüklenmesiyle benzin tüketimi, enerji kullanımı, hava kirliliği, gürültü kirliliği, trafik kazaları, ulaşım maliyeti ve otopark sorunları katlanarak artacaktır.

Yeni yapılacak bu kavşak nedeniyle kentin dokusu biraz daha bozulacak, toplu taşıma ve yaya ulaşımı dışlanacak ve kentin yaşanabilirliği biraz daha azalacaktır. Kent içindeki trafik düzenlemelerinin temel amacı "trafik alışkanlığının artırılması" değil, "trafik güvenliğinin artırılması" ve yapılan "araç – kilometrenin azaltılması"dır. Anayasa değişikliği tartışmalarının yoğunlaştığı şu günlerde herkesin diline pelesenk olmuş "sivil anayasa" imajının arkasında işte bu gerçekler yatmaktadır. Sivil toplumun özgürlük dünyasını genişletmekten bahsedenler, toplumun ortak yaratma, biriktirme ve etkileşim alanlarını yok ederek, özgürlükçü bir kamu yaratamazlar.

Bugün en fazla ihtiyaç duyduğumuz şey, ortak meydanlarda, kamunun yeniden yaratılması ise, "katılımcı" AKP siyaseti öncelikle, toplumun var olduğu meydanları yok etmekten vazgeçmelidir. Bu nedenlerle, Mimarlar Odası Ankara Şubesi kent tarihini ve ekosistemini korumak için hem toplumsal hem de hukuki sorumluluğunu yerine getirmeye devam edecektir. Ancak bir kez daha unutulmamalıdır ki, yitirilen özgürlükler olunca, bu özgürlüklerin sadece mahkeme kararlarıyla kazanılabileceği sanılmamalıdır. Halep ordaysa arşın buradadır. NOT: Bu yazının hazırlanmasındaki katkılarından dolayı Planlamacı dostumuz Erhan Öncü ve meslektaşım Emre Baturay Altınok'a teşekkür ederim.

Fevzi Özlüer - Avukat - TMMOB Mimarlar Odası Ankara Şubesi

16 Eylül 2007, Pazar - Makale

BİR MARMARAY HİKAYESİ

Hasan BEKTAŞ
İstanbul 1 Nolu Şube Başkanı



Kamuoyuna İstanbul'un trafik sorununu çözeceği ve yüz yılın projesi olarak lanse edilen Marmaray projesinin boğaz tüp geçişi hariç kara güzergâhının yanlış bir seçim olduğu çok açıktır. Aslında Marmaray projesini temelinde sorun çözmekten öte

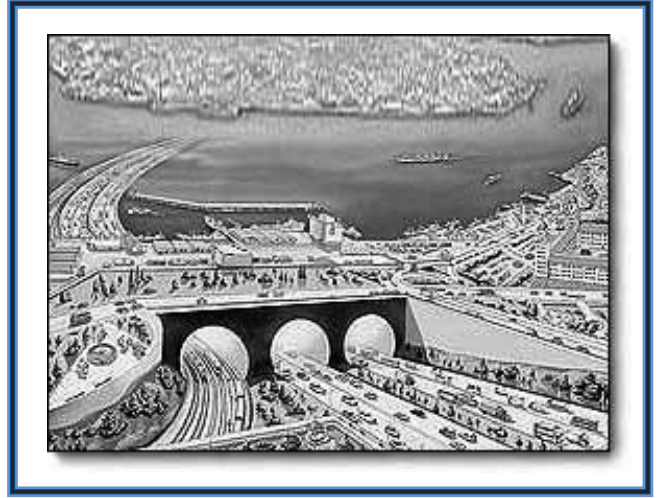
göstermelik vitrin yatırımlarla demiryollarının tasfiyesi hedeflediğinden ülkemiz ulaşım sistemi ile birlikte ele almakta fayda var.

1947 yılındaki Hiltz Raporuyla ülkemiz ulaşım tercihinin karayolundan yana kullanılması ile kendi kaderine tek edilen kurumumuz fedakar personelinin gayretiyle yaşam mücadelesi verirken bu bile uluslararası sermayenin istemediği bir durum olduğunda 1996 yılında önce Booz Allen-Hamilton sonrada 2002 yılında Canac raporlarıyla bitirmeye ve sadece yine malum güçlerin çıkarlarına hizmet edecek şekilde yapılanması istenmiştir. % 80 lik bölümünde ticari hız yük taşımacılığında 40 km/h , yolcu taşımacılığında ise 55 km/h altında olmasına rağmen hızlı tren şovları ile kamuoyunda sanki demiryollarına yatırım yapıyormuş izlenimi yaratılmaya çalışılıyor. Bu gün ülkemiz ulaşımındaki payı yükte % 5'e yolcuda % 3'e düşüğü, personel sayısı zaman içinde yarı-yarıya azaldığı, atölyelerinve okulun kapatıldığı, taşınmazlarının haraç-mezat satıldığı, siyasi kadrolaşmanın son hızla devam ettiği bir ortamda 151. yılı buruk bir şekilde kutluyoruz. Oysaki bunu yapanlar şimdi kurumda satamadıkları son yerlere 151. yıl bayraklarını asmaktan da geri kalmıyorlar.

Demiryollarımızın genel durumu böyleyken yüz yılın projesi diye lanse edilen Marmaray'ıda bu genel durumdan ayırmamak gerek.

Şöyle ki;

* Şu anki Haydarpaşa-Gebze, Sirkeci-Halkalı



arasında iki yolu olan mevcut TCDD hatları ile banliyö trenlerinde günlük ortalama 130 bin, 40'a yakın bölgesel ve anahat yolcu treniyle de binlerce yolcu taşınmakta.

* İstanbul'un yeni yerleşim olarak kuzeye doğru kaymakta olduğu bilindiği haldeyatırım bu yönde yapılmayıp güneydeki mevcut yol güzergahı kullanılmaktadır.

* Yeni yolun geçiş yeri şu anki TCDD'nin güzergahı olacağından İstanbul halkına ulaşımında yeni alternatif bir güzergah seçimi de sunmayacaktır.

* İnşaat asgari 2 yıl süreceğinden bu hattaki günlük 130 bin yolcuda mağdur olacaktır.

* Şu an iki olan TCDD yolu da bire düşecektir.

* Bu proje doğrultusunda yapılacak olan yeni yol üç hat olacak ve iki hat Marmaray için kullanılacağından, bu gün bile yeterli olmayan iki hatta taşımacılık, tek hatta nasıl yapılacaktır?

* Proje tamamlandığında TCDD Halkalı- Gebze arasındaki tek hatta hızlı tren, uluslar arası yük taşımacılığı ve bölgesel trenleri nasıl işletecek ya da nasıl işletmeyecek midir?

* Marmaray İstanbul ulaşımına çözüm ise neden hala daha bitmeden yakın notaya Lastik Tekerlekli



Boğaz Tüp Geçişi ihale ediliyor, neden boğaza 3. köprü şart diye demeçler veriliyor.

Asıl hedef ne?

Marmaray projesinin içinde Haydarpaşa'ya Sirkeci'ye tren girişi yoktur. Yol Söğütlüçeşme istasyonundan ayrılıp çu anki İbrahimağa mevkiinden yer altına girip Kumkapı'da yer altında çıkacaktır. Ayrıca Halkalı'dan Gebze'ye kadar 130 yıllık bir tarihi geçmişe sahip olan bir çok yerde inşaatla beraber yol olma tehlikesi içine girecektir. Burada asıl hedef Haydarpaşa Gar ve çevresi, Haydarpaşa liman , Sirkeci gar ve çevresi ile ortalama 1 milyon metrekare arazinin atıl duruma getirilerek satılmasıdır.

Yanlış Hesap Sendikamızdan Döndü

Projenin yol kapatma ile ilgili belirlenen tarih Kasım 2008 olarak belirlenmiştir. Ancak projeyi alan firma proje bölgesinde 9 hafta sürecek 598 noktada zemin sondajı yapacağını ileri sürerek yolun kapatılmasını talep etmiştir. İhalden tamamen devre dışı olan TCDD bu durumdan habersiz olsa da sonradan 27 Temmuz 2007'de 1. Bölgeye tel emri göndererek yolun Ağustos ayı içinde kapatılacağını, en fazla 7 gün ilerisi için bilet satışı yapılmasını istemiştir. Sondaj süresince günde ortalama 130 bin insanın taşındığı İstanbul için büyük bir kaos yaratacağı açıktır. Bu sorumsuzluk karşısında Sendikamız Tüketiciler Derneği ve Mimarlar Odasıyla ortak toplantılar yaparak konuyla ilgili İstanbul Jeoloji Mühendisleri Odası'ndan görüş almıştır. Alınan görüş sonunda yolun kapatılmadan sondaj çalışmalarının yapılabileceği yönünde olduğundan İstanbul halkına zarar verecek bu durumun engellenmesi

için sendikamız avukatı aracılığıyla hemen yolun kapatılacağı anda yürütmeyi durdurma istemli dava dilekçesi hazırlanmış ve 3 Ağustos 2007 tarihinde Genel Başkanımızın da katıldığı basın toplantısıyla durum kamuoyuna duyurulmuştur. Aynı gün yolun kapatılmayacağı TCDD'ce kamuoyuna duyurularak olası bir yanlıştan dönülmüştür.

Ülkemiz ulaşım politikaları ülkemiz ihtiyaçlarına göre günümüz teknolojisiyle ülkemizdeki bilim adamlarınca programlandırılarak, İstanbul'un ulaşımının tek çözümü raylı sistem olduğu gerçeği unutulmadan boğaz tüp geçiş bağlantıları yeni alternatif güzergahlarla şehrin yerleşim geçişine uygun projelendirilerek Haydarpaşa ve çevresi atıl duruma getirilmeden tren gar işlevlerini sürdürmesi tek çözümdür.

HIZLI TREN TEST SÜRÜŞLERİ

Küreselleşme; tüm dünyayı etkilemekle birlikte en büyük tehlikeyi geliştirmekte olan ülkeler açısından oluşturmaktadır. Bir yandan kalabalık nüfusları ve buna bağlı ucuz iş gücü ile pazar ekonomisi kurallarınının kolaylıkla kurumsallaştırılabilmesi bir yandan da bu ülkelerde spekülasyon sermaye hareketleri ile istikrar başlığı altında rant aktarımının kolaylığı küresel düzenin ana aktörlerini az gelişmiş ülkelere hızla çekmektedir.

Küreselleşme ile dayatılan temel argüman sermayenin serbest dolaşımı önündeki her türlü engelin kaldırılması gerekliliğidir. Bu nedenle siyasal anlamda sermayeye yol vermeyen ulus devlet küresel sermayenin çağımızdaki en önemli düşmanıdır. Ve mutlak yok edilmeli ve tasarım en son bölünebilecek parçaya ulaşınca kadar sürdürülmelidir.

Aslında bu durum az gelişmiş ülkeler açısından büyük sorun oluşturmaz. Zaten yıllar süren askeri ve sivil bürokratik oligarşinin değişik güdülenmelerle yarattığı sorunlar ayrılmayı daha elle tutulur ve istenir hale getirmiştir. Öte yandan, uluslararası sermayenin atadığı başta medya unsurları ve siyasetçiler olmak üzere yerli iş birlikçiler bu durumun sabitlenmesi ve toplumca da içselleştirilmesi için gerekli çalışmaları özveriyle bir şekilde sürdürmektedirler.

Öncelikli yapılması gereken istikrarın korunmasıdır...

Maalesef bu anlayış değişik gerekçelerle toplumun hemen hemen tüm taraf edilebilir siyasal anlayışlarınca da değişik gerekçelerle kabul görür ve desteklenir. Elbette ki böylesi bir sürecin çalıştığımız Kurumu da etkilememesi mümkün gözükmemektedir. Demiryollarında (da) değişim kaçınılmazdır... Ama değişim nedir? Değişim; Taşınmaz mallar ve limanlar başta olmak üzere para eden tüm değerlerin ne pahasına olursa olsun elden çıkartılmasıdır. Değişim; demiryolu sisteminin iş hacmi, çalışan sayısı vb. yönlerden küçültülmesidir. Değişim; adeta bir yok oluştur. Ancak; Bölgemizin, Avrupa'nın hatta Dünya'nın en büyük projelerinin peşinde koşulduğundan görülemez! Aslında görülmemelidir de.... Nedeni aslında sanıldığı kadar karmaşık değildir. Her şey onun içindir. Her şey İSTİKRAR içindir...

Küçük burjuvanın da birinci önceliği budur. Çünkü o tüm bu davranışları sayesinde sıranın hiçbir zaman kendisine gelmeyeceğinden son derece emindir. Üstelik Küresel süreç içerisinde onu etkileyebilecek her türlü



argümanı da fütursuzca kullanmaktan çekinmemektedir. Yeri gelince liberal, yeri gelince dindar; yeri gelince demokrat o her şeydir ve sorgulanmaz. O rüyalarda bile görülemeyecekleri gören ve yapandır. O başarıyı yaratandır...

Bu anlamda bir sendikamızın görevi sadece üyelerinin hak ve menfaatlerini korumak değildir. Herkesin "görmedim", "duymadım", "bilmiyorum" diyerek 3 maymunu oynadığı süreçte birileri ayağa kalkmalı ve avaz avaz kral çıplak diyebilmelidir.

"Hızlı Tren" sendikamızın avaz avaz bağırarak sorumluluğunu hissettiği konuların başında gelmektedir. Neden bu proje ile ilgili endişeler taşıyoruz? bunu bir kez daha anlatmakta fayda olduğunu düşünüyoruz.

Çağımız hızla değişmekte, başta bilgi olmak üzere teknoloji hayatın her alanında yaygınlaşmaktadır. Teknolojideki değişimin süreklilik kazanması ulaşım sektörünü de etkilemiş, özellikle demiryolu ulaşımında yeni bir dönemi başlatmış ve hızlı tren işletmeciliği gelişmiş ülkelerde yaygınlaşarak hayatın bir parçası olmuştur.

Ülkemizde de süreç bu yönde işlemiş ve hızlı trenle ilgili çalışmalara başlanmıştır. Ayaş Tüneliyle özdeşleşen Ankara-İstanbul arasındaki hızlı tren çalışmaları trilyonlarca liralık harcamalara rağmen tamamlanmamış ve askıya alınmıştır. Bu projenin terk edilmesi demiryolu sisteminin en önemli güzergahı olan Ankara-İstanbul arasındaki arayışları bitirmemiş ve kısa sürede rehabilitasyon projesi oluşturulmuştur. Bu projenin hızlı trenle her hangi bir ilgisi bulunmamaktadır. Mevcut hatta yapılacak bir dizi iyileştirmeye paralel olarak tren hızları bir miktar artacak ve bu sayede seyahat süresi de yaklaşık 4 saate düşürülecektir.



Yeni Proje Başlıyor -5 Aralık 2005'de Bitecek!

AKP Hükümeti işbaşına geldiğinde elinde kredisi sağlanmış ve ihalesi yapılmış projeyi hazır olarak buldu. İhale sonuçlanma aşamasına gelmişti ama AKP'li yöneticiler proje hızının artırılmasında her hangi bir problem görmediler. Nasıl olsa ihaleye birim fiyatlar üzerinden çıkılmış ve firmaya yapılacak ödemeler yaptığı iş kadar olacaktır. Ve ilk iş olarak proje hızı 200 Km/Saat'e çıkartılır.

Bu şekliyle 8 Haziran 2003 tarihinde yapılan temel atma töreninde Başbakan hattın 5 Aralık 2005 tarihinde bitirilerek hizmete açılacağını müjdeleyerek herkesi bu trene rezervasyon yaptırmaya çağırıyordu.

Proje, Makro ulaştırma politikaları ile entegre edilmeden yürütülmektedir.

Oysa 3 Kasım 2002 seçimlerinden sonra iktidara gelen AKP'nin 19 Aralık 2002 tarihinde açıkladığı Acil Eylem Planında;

" Karayolları alt yapısının iyileştirilmesine yönelik 15.000 Km. duble yol yapım çalışmaları başlatılacak" hükmü yer alırken demiryolu konusunda ise " ekonomik fizibilite çalışmalarına dayalı olarak Boğaz Demiryolu – Tüüp Geçit Projesi ve Gebze Halkalı Banliyö Hattı Projesi gibi projeler başta olmak üzere ekonomik aktivitesi yüksek bölgelerdeki önemli ulaştırma projeleri hayata geçilecektir. Bu tür projelerin hayata geçirilmesinde Yap-İşlet Modelinin de kullanılabilmesi için sektör temsilcilerinin de görüşleri alınarak gerekli düzenlemeler tamamlanacaktır ."

denilmektedir. Bu da göstermektedir ki AKP'nin 2002 yılında iktidara geldiğinde genel olarak ulaştırma

politikaları özelde ise demiryolu ve hızlı tren konusunda herhangi bir planı bulunmamaktadır.

AKP iktidarı döneminde ulaştırma politikalarının entegre hale getirilmesi amacıyla ana plan hazırlık çalışmaları başlatılmış ancak akademisyenlerce bir strateji belgesi hazırlanmış olmasına karşın çalışmalar tamamlanmamıştır.

Strateji belgesinin ilk halinde hızlı tren projesinin 1. etabının inşaat çalışmaları başlamış olması nedeniyle durmasının mümkün olmadığı ancak her halükarda 2. etabın yapılmaması gerekliliği üzerine basılarak anlatılmış ancak bu bölüm daha sonra siyaseten strateji belgesinden çıkartılmıştır.

Uluslar arası deneyimlerden faydalanılmamıştır.

Uluslararası anlamda bir hızlı tren projesine karar verilme sürecinde özetle iki temel göstergeden söz etmek mümkündür.

- Hattın döşeneceği güzergahta seyahat süresi 2-2.30 saati aşmamalıdır.
- Öngörülen ücretlerle Hızlı treni tercih edeceği varsayılan yolcu sayısı minimum 5 milyon kişi/yıl düzeyinde olmalıdır.

Öte yandan uluslararası deneyimler tüm güvenlik kriterlerini içerecek şekilde inşa edilen 1 Km. hızlı demiryolu hattının yaklaşık 7-10 milyon €'ya mal olduğunu göstermektedir. Yani uluslararası kriterlere uygun olarak yapılacağı varsayımıyla 567 Km'lik Ankara-İstanbul güzergahı için ödenecek toplam bedel 4,5-5 milyar €'ya ulaşacaktır.

Hızlı trene ilişkin tüm uluslararası deneyimler işletme giderlerinin ilk yatırım giderlerinden daha önemli ve yüksek olduğunu göstermektedir. Bu anlamda TCDD tarafından organize edilen "Uluslararası Yüksek Hız Seminerine" katılan yabancı uzmanların gerek yaptıkları sunumlar sendikamızca savunulan görüşler ile örtüşmektedir. Ancak proje yürütücülerinin bugün geldikleri nokta halkımızın ödeyeceği bu bedeller noktasında tamamen körleştikleri ve/veya kasıtlı davrandıklarıdır. Bunun anlamı ya hızlı tren projesi diye bir projemiz olmadığı ya da hızlandırılmış trende olduğu gibi cahil cesaretiyle büyük felaketlerin önünün açıldığıdır.

Yapılan Fizibilite etütlerinde projenin uygulanabilir bulunması için Ankara-İstanbul parkurundaki yolcu taşımalarının %80'inin hızlı trenle gerçekleştirilmesi gerekiyor. Hızlı Trenin bilet ücreti 30 € olacak.

Aslında yapılan fizibilite etütleri uluslar arası deneyimlerle örtüşmüş ve proje uygulanabilir bulunmamıştır. Bu nedenle fizibilite etütleri proje

yapılabilir bulununcaya kadar sürekli yeniletilmiş ve her defasında hedef yıla ilişkin yolculuk sayıları hızla arttırılmıştır. Yolculuk sayısı o denli arttırılmıştır ki başlangıçta hedef yıl 2010 için belirlenen 1,5 milyon kişilik taşınacak yolcu sayısı 2005 etüdünde yaklaşık 9,5 milyona çıkmıştır. Bu taşıma miktarı Ankara-İstanbul arasındaki özel araçlar da dahil olmak üzere tüm modlarda oluşması beklenen yolculuk sayısının yaklaşık %80'ine tekabül etmektedir.

Bunun anlamı projenin tamamlanması sonrasında demiryolu ile günde 25.000 yolcu taşınacağıdır ki bu durum tam doluluk oranında karşılıklı olarak her 22 dakikada bir tren işletilebilmesi ile mümkün olabilmektedir. Ancak; projenin fizibil çıkması için bu da yeterli olmamış hesaplamalarda kullanılan bilet ücreti de 8-10 \$'lardan 30 €'ya çıkartılmak zorunda kalmıştır.

Fizibiliteye uygun araç alınmıyor.

Öte yandan projeye inanılmadığından olsa gerek günlük 25.000 yolcu taşınması bir yana saat başı işletilecek trene bile paralel araç tedarik edilmemektedir. Üstelik bu setlerin Konya'ya kadar uzatılacak hızlı tren hattı için de kullanılacağı öngörüldürken...

Hızlı trene karar verilirken kamuoyunda Ayaş tüneli olarak ta bilinen inşaatı başlamış ve halen yürütülen güzergâhtan 160 Km. daha kısa olan hat göz ardı edilmiştir.

Ankara - İstanbul arasında mevcut 567 km'lik demiryolunun 151 km. kısaltılarak 416 km..ye düşürülmesi ve proje standartlarının yükseltilerek hızın 260 km/sa. çıkartılması ve yolculuk süresinin 7 saatten 1,5-2 saate indirilmesi amaçlarıyla inşaat çalışmalarına başlanmış ve ilk etapta 85 km,lik Sincan-Çayırhan kesimi 5 ayrı kısım halinde ihale edilmiştir. Bu kesimde bugüne kadar 380 milyon \$ harcama yapılarak % 75 oranında fiziki gerçekleşme sağlanmıştır. Kalan işlerin bitirilebilmesi için 150 milyon \$ ödeneğe ihtiyaç vardır.

Baktığımızda bugün itibarıyla projenin tamamlanabilmesi için ise DLH Genel Müdürlüğüne belirtilen rakam 2,8 Milyar \$'dır.

Bir başka yaklaşımla, hızlı tren yerine saatte 160 km hıza uygun bir konvansiyonel hat Ayaş Tüneli üzerinden yapılmış olsa idi hem hattın maliyeti hem de seyahat süresi düşecek, ayrıca bu bölgede bulunan ve yıllık 1,5 milyon ton olarak öngörülen trona madeninin taşınması demiryolu ile yapılabilecekti. Oysa bu proje tamamen rafa kaldırılırken yürütülen projenin hızı da önce 200 sonra 250 Km/Saate çıkartılarak üzerinde yük taşımacılığı yapılamayacak hale getirilmiştir.



Proje hızının biri ihale aşamasında diğeri ise inşaat başladıktan sonra 2 kez artırılması sadece inşaatın tekni yeterliliğini değil aynı zamanda ihale sürecini ve yapıla ödemeleri de tartışılır hale getirmektedir.

Ankara-İstanbul rehabilitasyon projesinin ihale şartnamelerinde ihaleyi alan firmanın ilk 6 ay tatbikat projelerini hazırlama yükümlülüğü ve almasına karşın projenin hızlı trene evrilmesinde sonra tatbikat projeleri hazırlanmadan inşaat çalışmalarına başlanılmıştır.

Bununla da yetinilmemiş proje hızı inşaat çalışmaları başladıktan sonra 200 Km/saat'ten 250 Km/saat' çıkartılmıştır.

Her ne kadar firma 19.02.2004 tarihinde inşaat çalışmalarına başlamış da olsa; bu hız yeterli olama yakışan yapılmalıdır ve buna göre hız **05.05.2005 tarih Bakanlar Kurulu Kararı** ile 250 Km/saate yükseltildi. Yani Başbakanın temel atma töreninden yaklaşık 23 ay fiili olarak inşaatın başladığı tarihten ise tam tamına 1 ay 16 gün sonra projenin hızı 250 Km/Saate çıkartılmıştır.

Bir an için ihale prosedürleri dışında bir talimatla firmada bu hız artırımına yönelik çalışma yapılması istenmi

olabileceğini düşünsek bile bu kez de sözleşme gereği tatbikat projelerini inşaata başlamadan önce hazırlamak ve TCDD'ye onaylatmakla yükümlü firmanın yeni hıza göre tatbikat projelerini ne zaman revize ettiği sorusuyla karşı karşıya kalırız.

Zira hızın 200 Km/saat'ten 250 Km/saat'e çıkartılmasının ciddi dizayn değişikliklerini de beraberinde getireceği aşikardır. Ancak açıklama basittir. "200 Km/saat hıza göre hazırlanan proje yol dizaynı; hızı, 250 Km/saat'e çıkartmaya elverişlidir."

Bu açıklama teknik bir bakış açısıyla kabul edilebilir bir nitelik taşımamaktadır. Tüm uzmanlarca da bilindiği gibi tasarımın yapılması öncelikle teknik kriterlerin belirlenmesine bağlıdır. Belirlenen teknik kriterlerden birinci öncelikli olanı hattın proje hızıdır. Güzergâhın seçiminden, sanat yapılarının tasarımına kadar pek çok husus bu ve buna bağlı kriterlere dayalı olarak ele alınır. Örneğin 200 km/saate göre tasarılan bir kurbda hızın 250 km/saate çıkarılması oluşacak dinamik etkiler ve buna bağlı olarak altyapı tasarımında gerektireceği değişimler bir yana bırakılsa bile merkezkaç kuvvetleri açısından yanal ivme dengelenmesini zorunlu kılacaktır. Bu da söz konusu hatta daha düşük hızlarla hareket edecek trenlerin ya o hatta hiç alınmamasına ya da alınırsa o hat için yapılacak bakım harcamalarının artmasına neden olacaktır.

Bunun anlamı hattın hangi hıza göre projelendirildiği ve/veya inşa edildiği, hat üzerinde yapılacak maksimum ve minimum hızlar ve işletme hızlarının belirsizliğidir. Öte yandan; projenin parçaları olarak gösterilen Esenkent-Sincan ve Eskişehir-İnönü kesimlerinin akıbetleri ise tamamen belirsizdir. Bütün söylem Ankara-Eskişehir olarak yapılırken I. Etap kapsamına giren Ankara-Sincan, Sincan-Esenkent, Eskişehir-İnönü kesimleri ise hiçbir şekilde sorgulanmamaktadır.

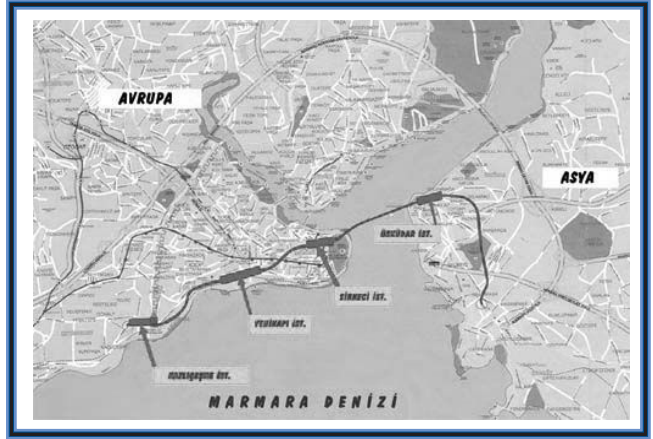
Üstelik bu kesimlerde tatbikat projeleri hazır olmasına karşın niçin birim fiyat teklif alma yöntemine göre ihaleye çıkılarak proje maliyetinin belirsizleşmesine ve farklı etkilere bağlı olarak revizyonlara açık hale getirilmesine neden olduğu sorulmamaktadır.

Hızlı tren projesi MARMARAY projesi ile bütünleştirilmemiştir.

Ülkemiz açısından büyük önem taşıyan MARMARAY Projesi ihale edildiği şekliyle aslında İstanbul kent içi ulaşım sorununun çözümüne yönelik olarak tasarlanmıştır.

İnşaat çalışmaları başlayan MARMARAY projesi; hayata geçirildiğinde, demiryolu sistemi için tüpün dışındaki bölümlerde sadece tek bir hat tahsis edilebilecektir. Bunun anlamı bu tek hattın hem hızlı trenler hem de

yük ve diğer konvansiyonel yolcu trenleri için kullanım zorunluluğu olduğudur. Bu durumda birkaç milyarlarca € ödemeyi göze alarak oluşturacağımız kapasitenin Gebze sonrasında ki daralma ile değerlendirildiğinde düşündürücü olduğu açıktır.



Diğer bir alternatif olarak sunulan Gebze'nin son istasyon olması ise başka olumsuzlukları barındırmaktadır. Şöyle ki: Hızlı Tren Projesi bittiği zaman trenler kamuoyuna anlatıldığı gibi Ankara-İstanbul arasında değil gerçekte Ankara-Gebze arasında çalışacaktır. Dünyanın hiçbir yerinde böyle bir uygulama yoktur. Özellikle hızlı trenler şehir merkezleri arası çalışır. Şehir merkezine 1-1,5 saat uzaklıkta seferleri son bulmaz. Bulmamalıdır. Öte yandan MARMARAY'ın tasarımı nedeniyle bu kesimde hızlı trenlerin teknik yönden yapılabilecekleri azami hız 160 Km/saat'le sınırlıdır.

Ve belki de en acı olan hızlı trenlerin tüpe kadar bir şekilde ulaşmalar bile boğazı geçemeyecek olmalarıdır.

Çünkü tüp iki geçişli olarak dizayn edilmiş ve öncelik kent içi geçişlere tanınmıştır. Bunun sonucu olarak ta demiryolu geçişleri ancak banliyö işletmeciliğinin yapılamayacağı 01:00-05:00 saatleri arasında olacaktır. Ancak bu zaman dilimi içerisinde tüp geçişlerin 2 saatlik günlük periyodik bakımının da yapılacağı unutulmamalıdır. Yani hızlı trenler tümüyle tünel girişine kadar gelemeyecekleri gibi gelebilenler için de son durak ancak yine Anadolu yakasındaki herhangi bir istasyon olabilecektir.

Projenin astarı yüzünden pahalıya gelmiştir.

Kuşkusuz tüm bu anlatılanlar aslında tasarım ve projelendirme süreçlerinin nasıl traji komik bir hal aldığı açıkça göstermektedir. Bugün dört bir koldan bu projeye kaynak aktarılmaya çalışılmaktadır. Temin edilen kredinin yanı sıra TELEKOM'un özelleştirilmesinden temin edilen paradan, diğer KİT'lerin yatırım ödeneklerinden ve hatta TCDD işletme

bütçesinden bu projeye kaynak aktarılmaktadır. Buna rağmen projeye bu güne kadar harcanan parayı da daha ne kadar harcanması gerektiğini de ve hatta projenin gerçekte ne zaman tamamlanacağını dahi bilen bulunmamaktadır.

07.09.2006 tarihinde yani yaklaşık 1 yıl önce Yol Dairesi Başkanının başkanlığında oluşturulan bir komisyon 29 Ekim tarihinde açılışın yapılması planlanan hat üzerinde ve açılıştan sadece 5 gün önce yani 24 Ekim 2006 tarihinde yapılacak deneme seferleri için mümkünse

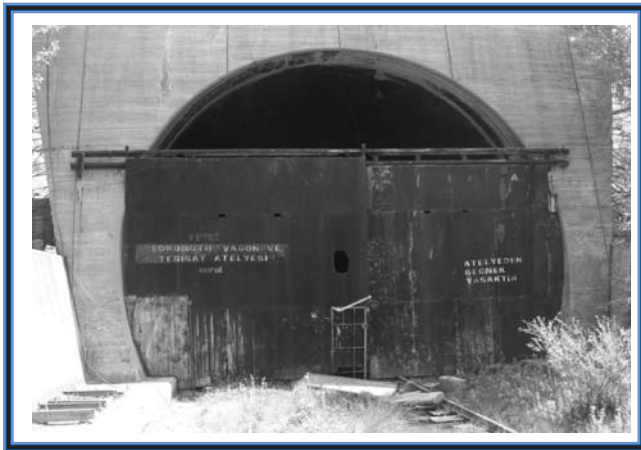
250 eğer mümkün değilse 200 Km/saat hız yapabilen tren setleri temin edilmesini istemektedir! Ve nihayet Temmuz 2007'de bir sertifikasyon firması ile anlaşmış ve bir başka firmadan da hızlı tren seti tedarik edilerek test sürüşü yapılmak istenmiştir. Ancak sertifikasyonu yapacak firma test sürüşleri öncesinde hatta ölçüm yapılması gerektiğini tekrar tekrar bildirmiş ancak test için gerekli araç henüz temin edilememiştir. Buna rağmen maceraya girilmiş ve test sürüşü adıyla arzu edilen şov gerçekleştirilmiştir.

Yapımcı firmanın 31.12.2008 tarihinde tamamlayabileceğini yazılı olarak belirttiği inşaat altındaki bir hatta, sertifikasyon firmasının istediği ölçümlerin hala yapılamadığı bir hatta, ihataların bile

tamamlanamadığı, tamamlanan kısımlarda ise uluslararası standartların çok gerisinde kaldığı bir hatta ne testi yapılmıştır! Öyle ya da böyle oluşan bu tablo aslında hız peşinde koşarken nasıl acınacak duruma geldiğimizin ibret belgesidir. Ve her haliyle hızlı tren tercihinin sorgulanmasını zorunlu kılmaktadır.

Proje, Ayaş tüneli ile aynı kaderi paylaşmaya gidiyor.

Hükümetin tüm açıklamalarında 2009 yılında işletmeye açılacağını söylediği projenin mevcut demiryolu hatlarının



Ayaş Tünelinin Son Hali

en düzgünü ve en çok yatırım alan kesimi olan Ankara-Eskişehir arasında inşaat sırasında yaşanan sorunlar ışığında bir bütün olarak Ankara-İstanbul hızlı tren projesinin yakın gelecekte tamamlanması imkânsız görünmektedir. Projenin her aşaması farklı sorunlarla sürüncemede kalmış ve kalmaya devam etmektedir. Örneğin; Ankara-Eskişehir arasında mevcut seyahat süresinin hızlı tren projesi ile 2 saat kısılacağı iddia edilmiştir. Oysa halen yürürlükteki orerlerde Başkent Ekspresinin Ankara-Eskişehir arası seyahat süresi 2 saat 32 dakikadır.

Başkent Ekspresi

Ankara Kalkış 10:20

Eskişehir Varış 12:52

Seyahat Süresi 2:32

Rehabilitasyon projesinin ilk halinde yaklaşık 150 milyon \$'lık bir yatırımla hızın 160 Km/saat'e seyahat süresinin ise 1 saat 25 dakikaya indirilmesi ön görülmüşken yaklaşık 1.5 milyar €'luk harcama ile seyahat süresinin yaklaşık 1 saat 12 dakikaya indirileceği belirtilmekte ve bu durum büyük bir başarı olarak sunulmaktadır.

Süreç içerisinde ihaleler mahkemelik olmuş, pek çok noktada işletme bütçesinden işler yaptırılmak zorunda kalmıştır. En son olarak ta DPT Müsteşarlığınca Köseköy-Gebze mevcut koridoru üzerinde rehabilitasyon şeklinde bir projeye hızlı tren işletmeciliği yapılamayacağı ve mevcut Köseköy-Gebze koridorunun yerine Gebze-Arifiye koridorunun kuzeyden geçen yeni bir hatla geçilmesi istenmiştir.

Unutmayın... Daha önce dinlemediniz bedelini size güvenen 40 masum insan ödemek zorunda kaldı... Bugün de dinlememekte direniyorsunuz. Sırça köşkünüzde kendinizi her kesin kaderiyle oynayabilecek kadar güçlü hissediyorsunuz... Ancak susmayacağız, susturamayacaksınız... Bu proje yeniden gözden geçirilmedikçe başta imalatlar olmak üzere tüm teknik ve idari kontroller yapılmadıkça biz ne bu Kurumun ne de bu topraklarda yaşayan insanların haklarını gasp etmenize izin vermeyeceğiz.

**Biz
Üç Maymun Olmadığımız Gibi
SUTAŞ İneği de Değil,
Sendikayız...**

**BTS
HIZLI TREN ÇALIŞMA GRUBU**

Sendika başkanlarına hapis cezası

Kamu Emekçileri Sendikaları Konfederasyonu (KESK) Genel Başkanı İsmail Hakkı Tombul ile KESK'e bağlı 6 sendikaların genel başka-

Haydarpaşa'da 12 makinist geçici olarak görevden alındı

İstanbul Haydarpaşa Garı'nda "tren şefi olmadan sefere çıkmadıkları" belirtilen 12 makinist geçici olarak görevden alındı. Birleşik Taşımacılık Çalışanları Sendikası, görevden el çektiler makinistlerin görevi isterken, banliyö ve İstanbul-hatlarında seferler durdu. TCDD lürlüğü ise, 14 makinist hakkında

"Türkiye, sendikal haklar ve örgütlenme konusunda oldukça geri bir noktada bulunduğumuz ifade edilerek, geçeryıl 8 kamu emekçisinin sürgün edildiği, 246 kamu emekçisi hakkında disiplin soruşturması açıldığı, 137 kamu emekçisinin tutuklandığı savunuldu"

KESK tarafından hazırlanan raporda, Türkiye'nin sendikal haklar ve örgütlenme konusunda oldukça geri bir noktada bulunduğu ifade edilerek, geçeryıl 8 kamu emekçisinin sürgün edildiği, 246 kamu emekçisi hakkında disiplin soruşturması açıldığı, 137 kamu emekçisinin tutuklandığı savunuldu

'Bu treni hep beraber durduralım'

Birleşik Taşımacılık Sendikası'nın (BTS) İstanbul Çiğdem Genel Kurulunda, İstanbul ve diğer bölgelerdeki demiryolları için mücadele etmeye çalışarak, "Bu treni hep beraber durduralım" sloganıyla...



Mücadele etmeyecekler için...

'Demiryolda önce güvenlik'

KESK'e bağlı Birleşik Taşımacılık Çalışanları Sendikası Başkanı Rıdvan Bozan, Dünya Demiryolu Çalışanları Eylem Günü'nde yine önce güvenlik teması öne çıktı" dedi.

13 Mart Dünya Demiryolu Çalışanları Eylem Günü dolayısıyla düzenlenen basın toplantısında konuşan Bozan, "Demiryollarında önce güvenlik, sonra diğer konular gündeme gelmelidir"



Yeni Yargı Kurulu'nun aldığı karar ile 1 yıl 3'er ay hapis ve 407'er YTL adli para cezasına çarptırıldı. ANKARA

Yeni Yargı Kurulu'nun aldığı karar ile 1 yıl 3'er ay hapis ve 407'er YTL adli para cezasına çarptırıldı. ANKARA

Makinistler sefere çıkmadı

Haydarpaşa Garı'nda, makinistler "tren şefi olmadan sefere çıkmaz" kararıyla 6 Şubat'ta tren seferleri durmuştu. Demiryolları Makinist ve Retarlar Derneği Başkanı Musa Aray, şunları söyledi: "Ünvanı makinist arkadaşlarımız hem tren şefinin işlerini yapar hem de kendi işlerini yapmaya çalışırlardı. Bu durum hem yarımcı elveriş hem de uzun vadede güvenli getiremezdi. Bunun karşılığında ise oldukça küçük maaş ücretleri alıyorlar. Ekim ayında benzer bir kriz meydana geldi, 'yef makinist' adı altında bir araya toplandığımızda, o dönem sorunu çözdük. Ancak o günden bu yana bu söz tutulmadı."



Ozhaseki: Sendika siyaset yapıyor

Özhasan, "Sendika siyaset yapmıyor, siyaset yapıyor dedi mahkemeye kararını açıkladığına değinmiştir. Bazın TCDD'le yapacağı anlaşma, hiçbir bağlayıcı hükmü getirmeyen bir iyi niyet protokolüdür" dedi.

Anasından işleri Bakan'ı dağdım gibi

Anasından işleri Bakan'ı dağdım gibi

12 makiniste görevden el çektiler, seferler aksadı

İstanbul Haydarpaşa Garı'nda "tren şefi olmadan sefere çıkmadıkları" belirtilen 12 makiniste demiryolları Liman ve demiryolları mülklerinin satışına karşı eylem...

Sendika, Başbakan'ın protokolünü iptal ettirdi

KESK'e bağlı BTS, Kayseri Gar Sahası ve Ankara-Sivas Demiryolu'nun 25 kilometrelik kısmının Kayseri Büyükşehir Belediyesi'ne devrini içeren protokolü iptal ettirdi.

Bir hızlı tren masalı... BTS Genel Başkanı İsmail Hakkı Tombul, "BTS'nin Ankara'dan dün yapılarak devredilmesi"



Hızlı tren TCDD'yi zarara uğrattı iddia

Birleşik Taşımacılık Sendikası (BTS) 1. No'lu Şube Başkanı Hasan Bektaş, hızlı tren projesindeki yanlışlıklar nedeniyle TCDD'nin zarara uğradığını öne sürdü.

El yordamıyla Hızlı Tren denemesi

Birleşik Taşımacılık Çalışanları Sendikası (BTS) Başkanı Yunus Akıl, Ankara-Eskişehir hızlı tren hattında teknik altyapı eksiklikleri bulunduğu uyarısında bulundu.

Ve çeliğe kan bu'

ANKA istatistiklerine göre Türkiye'de her yıl yaklaşık 100 bin ton çelik tüketiliyor. Bu çeliklerin büyük kısmı, özellikle otomotiv ve inşaat sektörlerinde kullanılıyor. Çelik, bir yapı malzemesi olarak kullanıldığında, yapıların dayanıklılığını artırıyor. Ancak, çelik kullanımı, çevre kirliliğine de sebep oluyor. Bu nedenle, çelik kullanımıyla ilgili araştırmalar ve önlemler gerekiyor.

Limanın devrine tepkiler sürüyor

İstanbul Limanı'nın devrine tepkiler sürüyor. Limanın devri, bölgenin kalkınması için önemli bir adım olarak görülüyor. Ancak, bazı kesimler, limanın devriyle ilgili bazı sorunları ifade ediyor. Bunlar arasında, limanın devriyle ilgili bazı teknik sorunlar ve maliyetler öne çıkıyor.

TCDD'den gayrimenkullerinin satışının iptali istendi

İstanbul Birleşik Taşımacılık Çalışanları Sendikası (BTS) ve man-İ Sendikası, TCDD'den gayrimenkullerinin satışını içeren müdevvlerin iptal edilmesini istedi.

Satışlar TCDD'nin tasfiyesinin habercisi

TCDD'nin Türkiye genelinde bulunan gayrimenkullerinin satışları, TCDD'nin tasfiyesinin habercisi olarak görülüyor. Satışlar, TCDD'nin mali durumunun kötüleştiğini gösteriyor. Bu nedenle, TCDD'nin tasfiyesi için hazırlanan planlar, kamuoyunun dikkatini çekiyor.

Otoyol ve köprüde eylem

Met zammı, otoyollarda köprülerin ücretsiz olması" talepleriyle başlayan eylemler, otoyol ve köprüde eylem şeklinde devam ediyor. Eylemciler, otoyol ve köprülerin ücretsiz yapılmasını talep ediyor. Bu talepler, kamuoyunun dikkatini çekiyor.

Özkan: Öç almak için sürgünü gerçekleştirdiler

Mersin Gar Müdürü Celal Vuruşkan'ın görevinden alınarak, başka bir göreve verilmesini 'sürgün' olarak nitelendiren, BTS Mersin Şube Başkanı Tonguç Özkan, söz konusu 'sürgün'ün de 'öç almak' için gerçekleştirildiğini ileri sürdü.

İbrahim Meşe / Zeynep Çelebi - Birleşik Taşımacılık



Haydarpaşa Garı'nda dün yapılan eylemde, tren sefiğinin TCDD tarafından kaldırılması protesto edildi. Birleşik Taşımacılık Çalışanları ile Türk Ulaşım Sendikası'na üye çalışanlar, Ankara, Kars, Konya ve Adana seferlerini geçici olarak durdurdular. İzmit-Adapazarı ise geçikmeli yapıldı. »4'te

AKP suç işledi

Seçim Kanunu çok açık
İstanbul seçimlerinin propagandası için kullanılan olan kamu araçlarını kullanma yasası, öncelikli kamusal görevlere herhangi bir kamu hizmeti ya da kamusal alan, herhangi bir resmi partinin, siyasi propagandası için kullanılmaması, kullanım için kısıtlı yapılmaması ya da bu kamu araçlarında görevli kişiler, siyasi propagandası yapmak ya da benzer çalışmalar için görevli kişiler, AKP seçimi için kullanılmaması için yasayı ve ilgili yönetmelikleri hazırlayanlar için büyük bir görevdir. Bu nedenle sendikamızın talepleri doğrultusunda, bir

Seçim Kanunu çok açık
AKP'nin seçim öncesi siyasi mitingleri olarak kullanılan büyük Kazlıçeşme mitingini, kendince resmi karakter vererek yasaklamaya çalıştı. Bu miting, seçim öncesi siyasi mitingdir. Bu miting, seçim öncesi siyasi mitingdir. Bu miting, seçim öncesi siyasi mitingdir.

Havada trafik arttı radarlar aynı kaldı

Hızla artan hava trafiği yeni bir endişeyi tetikledi: 15 yıllık radarlar ve iki uçak arasında 5-7 olması gereken mil seviyesinin 3-4 mile kadar inmesi. Türkiye'de artan hava trafiği 'uçus güvenliği' sorunuyla bir kez daha gündeme geldi. THY'de çalışma sürelerinin uzunluğu nedeniyle çalışanların 'uçus güvenliği'ne ilişkin uyarılarının ardından konunun tekrar gündeme gelmesinin nedeni ise radarlar ve hava

inşindeki iki uçak arasındaki mesafenin 5 mil altına inmesinin de büyük tehlike yarattığı iddia ediliyor. Daha çok Atatürk Havalimanı'nda olduğu KESK'e bağlı Birleşik Taşımacılık Sendikası (BTS) Başkanı Yunus Akıl, 120 hava kontrolörünün çalıştığı havalimanına 800-850 uçak giriş çıkışı olduğunu ifade etti. 'Aynı personel aynı yerde çalışıyor. Aynı yerde çalışıyor. Aynı yerde çalışıyor.'

Garda hayat durdu

'Sabiha Gökçen'de devletin kaybı 1 milyar dolar' tren sefiğinin kaldırılması üzerine Haydarpaşa çalışanları iş durdurdu. Eylemden önceden habersiz aatlerce garda bekleyen yolcular, tepki gösterdi

Birleşik Taşımacılık Çalışanları Sendikası (BTS) Genel Başkanı Yunus Akıl, uluslararası S Havalimanı'nın özelleştirilmesiyle devletin 1 milyar doların üzerinde kaybı olduğunu

Demiryolları emiryolları oldu

Birleşik Taşımacılık Çalışanları Sendikası, Kazlıçeşme mitinginde Ulaştırma Bakanlığı'nın tüm imkânlarının AKP emrine verilmesine sert tepki gösterdi

RA (Cumhuriyet Bürosu) - Birleşik Taşımacılık Çalışanları Sendikası Genel Başkanı Yunus Akıl, "İstanbul'da demiryolları AKP'nin eline geçti" dedi. "AKP'nin Kazlıçeşme'de yaptığı miting-partisi olmanın verdiği güçle"

Haydarpaşa projesi için TCDD dava açtı

BTS karşı çıktı
Tren seferlerinin durdurulması gereksiz
Marmaray inşaatı nedeniyle Halkalı-Sirince Haydarpaşa-Gebze arasındaki trenlerin 2 ay durdurulması BTS tarafından protesto edildi. Marmaray'ın sondaj çalışması

Sabiha Gökçen ihalesi davalık

Birleşik Taşımacılık Çalışanları Sendikası İstanbul 1 No'lu Şube Başkanı Hasan Bektaş'ın da katıldığı toplantıda, 2004 yılında yapılan ihalede kazanan firmaların, ihale şartlarındaki yükümlülükleri yerine getirmemesi nedeniyle TCDD'ye dava açıldığını açıkladı. İhale şartlarındaki yükümlülükleri yerine getirmemesi nedeniyle TCDD'ye dava açıldığını açıkladı.

BTS: Ulaşımında tahribat büyük

KESK'e bağlı Birleşik Taşımacılık Çalışanları Sendikası (BTS), AKP'nin kurullarda ve ulaşımında 5 yıl meydana getirdiği tahribatın ciddi boyutlarda olduğunu bildirdi. B' Genel Başkanı Yunus Akıl, "AKP'nin, İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nden başlayarak siy. kadrolaşmaya gittiği ortadadır. Bunların yanı sıra, 7 adet havaalanını, 6 limanı, otobanları, köprüleri, TCDD hastanelerini ve daha bir ç. kurumunu özelleştirmişlerdir" dedi. AKP iktid.

Haydarpaşa için son uyarı

MMOB Mimarlar Odası (MO) İstanbul Şubesi'nde, TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükşehir Şubesi ve Birleşik Taşımacılık Sendikası İstanbul 1 No'lu Şube Başkanı Tonguç Özkan'ın da katılımıyla toplantı yapıldı. Toplantıda, Haydarpaşa Garı'nda yapılan eylemle ilgili olarak konuşuldu. Haydarpaşa Garı'nda yapılan eylemle ilgili olarak konuşuldu.

yitirdiklerimiz



Sendikamız Eskişehir Şube kurucularından TÜLOMSAŞ personeli Veysel Türüdüler yakalandığı amansız hastalık nedeniyle 22 Haziran 2007 tarihinde kaybettik.

Veysel Türüdüler
1957 - 2007

Sendikamız üyesi Sivas Loko Bakım Atölyesi çalışanı makinist üyemiz Halil Akgül 11 Mayıs 2007 tarihinde Çetinkaya-Avşar istasyonu yakınlarında trenin devrilmesi sonucu yaşamını yitirmiştir.



Halil Akgül
1963 - 2007



Ankara Demiryolu Fabrikasından üyemiz Mehmet Ali Meriç geçirdiği kalp krizi sonucu işyerinde yaşamını yitirmiştir.

Mehmet Ali Meriç
1958 - 2007

Mersin Gar Müdürlüğünde görevli üyemiz Adil KAYNAR 12 Mart 2007 günü Mersin Liman'da manevra esnasında tren altında kalarak ...tarihinde yaşamını yitirmiştir.



Adil Kaynar
1958 - 2007



Sendikamız kadrolarından Diyarbakır Depo Müdürlüğünde makinist olarak görev yapan üyemiz Cuma Ölmez yakalandığı hastalık sonucu yaşamını yitirmiştir.

Cuma Ölmez
1945 - 2007

Sendikamız kadrolarından Haydarpaşa Loko Bakım Atölyesinde görevli makinist üyemiz işyerine giderken geçirdiği kalp krizi sonucu yaşamını yitirmiştir.



Tevfik Aydın
1960 - 2007



Sendikamızın aktif kadrolarından Ankara loko Bakım Atölyesinde görevli makinist üyemiz Yakalandığı amansız hastalık sonucu yaşamını yitirmiştir.

Mustafa Sakınç
1959 - 2007

Anıları

Mücadelemizde Yaşayacak

2 Milyon kamu emekçisinin hakkını %2+2 zam talep edenler koruyamaz



Kamu çalışanlarının haklarını bunlar mı koruyacak?

Kameraların
karşısında %2+2
zamma
söylemediklerini
bırakmadılar.

Meğer bunu
hükümetten talep
edenler kendileriymiş!

MEMUR-SEN
MEMUR SENDİKALARI KONFEDERASYONU
Confederation Of Public Servants Trade Unions

Büro Memur-Sen, Eğitim Bir-Sen, Sağlık-Sen, Bem Bir-Sen, Birlik Haber-Sen, Kültür Memur-Sen,
Bayındır Memur-Sen, Ulaştırma Memur-Sen, Toç-Bir-Sen, Enerji Bir-Sen, Diyanet-Sen

SAYI :
KONU :
TARİH :
MEMUR-SEN KONFEDERASYONUNUN
SON TEKLİFİ

Kamu Görevlileri Maaşlarına:

- 1- **%2+2 artış + Enflasyon Farkı**
- 2- Aylık 50+50 YTL Denge tazminatı
- 3- 10+10 Taban aylık artışı
- 4- Aile yardımı ödeneği göstergesinin 1800'e çıkarılması,
- 5- Toplu Görüşme priminin 10 YTL'ye çıkarılması,

AHMET AKLU
MEMUR-SEN GENEL BAŞKANLIĞI
18.08.2007

İşte
ORTAOYUNUNUN
belgeleri!

KAMU İŞVEREN KURULU BAŞKANLIĞI
(Mali ve Sosyal Haklara İlişkin Talep)

29 Ağustos 2007 günü yapılmakta olan 6. toplantı görüşmelerin 6. oturumunda Kamu İşveren Kurulu'nun sunduğu teklif üzerine konfederasyonumuz ve yetkili sendikalarımızın ortaklaşa verdikleri tekliftir:

- 1- Kamu görevlisinin maaşını oluşturan kalemlerin Ocak 2008'de % 2 ve Temmuz 2008'de % 2 artırılması,
- 2- Taban aylığı katsayısının Ocak 2008 tarihinden geçerli olmak üzere birinci yarıyı için net olarak 30 YTL, ikinci yarıyı için de net 30 YTL daha artacak şekilde düzenlenmesi,
- 3- Denge tazminatının Ocak 2008 tarihinden itibaren mevcut miktarının üzerine 20 YTL ve Temmuz 2008'de ise 20 YTL daha zam getirecek şekilde yeniden düzenlenmesini,
- 4- Sendika ödeneğinin Toplu Görüşme Primi olarak yeniden adlandırılması ve mevcut 5 YTL'lik tutarın net 10 YTL'ye çıkarılması,
- 5- Sosyal haklara ilişkin Kamu İşveren Kuruluna daha önce sunmuş olduğumuz taleplerimizin devam ettiği, sözleşmeli personelin de sosyal haklardan yararlandırılması,
- 6- Genel bütçe kapsamı dışında kalan 399 sayılı KHK'ye tabi personel ile diğer sözleşmeli personel ücretlerinde de bu talebimize paralel artış yapılması,
- 7- 657 sayılı DMK'nın 4/B ve 4/C maddesine istinaden sözleşmeli olarak istihdam edilen personelin de bu haklardan yararlandırılması,
- 8- Enflasyon farkı ortaya çıktığında bu farkın maaşlara yansıtılması,

Hususları konfederasyonumuz ve yetkili sendikalarımızın ortak teklifi olup Kamu İşveren Kurulu'na arz olunur.

TÜRKİYE KAMU-SEN

Bircan Akyıldız
Fahrettin Yokus
Şuayip Özcan
Onder Kahveci
İsmail Karadağ

Necati Alsancak
Nazım Güzel
Ahmet Demirci
Basri Aydın