



Pamukova'dan Marşandiz'e

Demiryolcular Ölüyor, Vatandaşlar Ölüyor,

Sorumlular İse Koltuklarında...

Son yıllarda meydana gelen tren kazaları bitmek bilmiyor. Daha geçen ay içerisinde 4 günde 3 kaza yaşandı ve 2 makinist arkadaşımız yaşamını yitirirken, 2 makinist arkadaşımız ağır yaralandı. Böylesi acı bir tablo karşısında kazaların önlenmesi için TCDD yönetiminin yaptığı kurban kesmek oldu.

Kimileri tarafından "demiryolları altın çağını yaşıyor" dense de ulaşımın en güvenli kollarından biri olan demiryolları bir süredir sadece kazalarla anılmakta, bu kazalarda biz demiryolcular ve vatandaşlar ölmekteyiz.

Demiryollarının Serbestleştirilmesi adı altında hayata geçirilen uygulamalar sonucunda 164 yıllık demiryollarımız kültürü, birikimi, tecrübesi ve koca bir tarihiyle bitirilmek üzere...

Bu dönemde;

Demiryolu hastanesi, meslek okulu, fabrikası, kapatıldı.

Yemekli-yataklı vagon hizmetlerinden işçilere, pek çok iş özel sektör eliyle yapılmaya başlandı.

Eğitim ve dinlenme tesislerimiz bir bir kapatılıp personelin bir çok sosyal hakkı elinden alınırken, demiryollarının binaları, arazileri haraç mezar satıldı.

Pek çok hatta seferlere son verilirken, personel sayısındaki azalma ile birlikte var olan unvanların birçoğu kaldırıldı ve bu görevler tek unvanla birleştirildi. Esnek çalışma dayatıldı ve aynı iş farklı unvanlardaki personele yaptırılmaya başlandı.

TCDD, bir yandan kendi vagon ve lokomotiflerini özel sektöre kiralık vererek bu firmalara 'ben yemiyorum sen ye dercesine' yük taşımacılığı yapmasına olanak sağladı, diğer yandan kendi çeken-çekilen araçlarıyla sektöre giren firmalar tarafından çoğu standart dışı ve bakım sorunu olan vagonlarla taşımacılık yapılmaya başlandı.

Sadece ölümlü kazaların haberlerini duyarken aslında istasyon içinde olan deraylar çoğu kez kayda geçirilmedi, pek çok ramak kala olay personelin dikkati nedeniyle çoğu defa kazalara neden olmadan atlatılmaya başlandı.

Tüm bu olumsuzlukların üzerine 6461 sayılı demiryollarının serbestleştirilmesi kanunu ile birlikte kurum ikiye bölünmüş ardından hayata geçirilen uygulamalarla en çokta kurum kültürü ve tecrübesi ortadan kaldırılmıştır.

Bu dönemde; kurumsal yapıyı bozan bir şekilde mevzuat düzenlemesine gidilmiş, bu durum içinden çıkılmaz bir hal almıştır.



BTS



Birleşik Taşımacılık Çalışanları Sendikası

Trafik emniyetini dikkate almayan ve yasal olmayan değişiklikler yapıp, demiryolu anayasası olan eski adıyla "Seyrüsefer Talimatnamesi"nden "Hareket Memuru" unvanı çıkartılmış, yerine, tren teşkilini bilmeyen Lojistik Memuru unvanlı personele tren teşkil etme görevi verilmiştir.

Trafik Dairesi ve bağlı teşkilatının mevzuatı birbirine çorba edilirken, Yol ve Tesisler gibi iki ayrı daire başkanlığı Demiryolu Bakım Dairesi adı altında bilimsel olmayan bir yaklaşımla teknik bakımdan birbirinden farklı çalışma alanları tek daire altında toplanırken bu ucube uygulamanın hala mevzuatı bile çıkartılmamıştır.

Yine bu dönemde; mesleki uzmanlaşma terk edilerek, piyasa koşullarına göre hareket edilmiş, tecrübe ve birikimin ürünü olan kurum içi eğitimler niteliğini kaybetmiş, bazı şirket/ya da otellere kaynak aktarma aracı haline dönüştürülmüştür. Bu kötü eğitimin sonucu olarak, makinist personeli de kendi içinde böldüler ve akabinde, lojistik(ambar) ve yolcu müdürlüklerine bağladılar. Dolayısıyla işin ehli olmayan, meslekten olmayan kişilerin yönetiminde makinistler çalıştırılarak seyrüsefer ve can güvenliği ile iş barışı ortadan kaldırılmıştır..

Ulusal ve uluslararası standartlara, teknik şartnamelere uygun yapılmayan altyapı yapım işlerinde bilim dışı uygulamalar, uygun olmayan/standart dışı malzemeler, imalatların kalitesiz ve eksik yapılması nedeniyle, yol personeli, makinist yağın yağmurdan korkar hale gelmiştir.

Demiryollarında proje gerekliliğini talep eden personel tehdit edilir, sindirilir hale getirilirken, ihale kabullerinde imzası olan personel yaşanan kazalarda mahkemelerin kucağına itilen ilk bu personel olmuştur.

Tüm bu yanlış uygulamalar sonucunda demiryollarına yakın yıllarda girmiş personel de dâhil, büyük bir çoğunluk; işinden, kurumundan nefret eder hale getirilmiş, umutsuzluk hâkim kılınmıştır.

Bu uygulamalar hayata geçirilirken kurumun altına dinamit koymak anlamına gelen asıl önemli noktalardan birisi ise siyasi kadrolaşma olmuştur.

Bugüne kadar demiryolculuk kültürü, bilgisi ve birikimiyle kurumda yönetici olan kişiler yerine bu özelliklerden uzak kişiler yönetim kademelerine

getirilmiştir.

Uzmanlık, liyakat ve bilgi isteyen atama kriterleri tamamen terk edilirken, mevcut atamalarda yönetmeliğe takılmalar ise vekalet görevlendirme yoluyla aşılmıştır. Bu durum o kadar ileri boyutlara ulaşmıştır ki; vekaleten görevlendirilenlerin sayısı asaleten görev yürütenlerden fazla olmuştur. TCDD yönetimi, kendisine yakın gördüğü personeli vekâlet olarak görevlendirmek suretiyle personel arasında ayrımcılık yapmış, Kamu Yönetiminin temel ilkeleri olan Kariyer ve Liyakat ilkeleri bir tarafa bırakılmak suretiyle uzman olmayan kişilerle kurum yönetilmeye başlanmıştır. Bu yönetim tarzı aynı zamanda kurum içerisindeki olması gereken hiyerarşiyi de bozmuştur.

Yapılan tüm yanlış uygulamalar kuruma büyük zararlar verse de demiryolları kazalarla anılır olsa da ne bir siyasi sorumlu ne de kurum yöneticisi sorumluluk sahibi olarak ne istifa etmiş ne de yargı önüne çıkarılabilmişlerdir.

Görülen davalarda bir kaç alt düzey yönetici ile personel yargılanırken, Pamukova'dan Çorlu'ya "katliamdan farksız" tren kazalarının birinci derece müsebbibi olan liyakatsiz/her açıdan yetersiz, siyasi korumacılık zırhına sahip yöneticiler canlarını kaybeden ailelerin ve çalışanların gözünün içine baka baka "milletvekili ya da danışman" yapıldılar. Siyasi iktidarın atadıkları bürokratlar yine siyasi iktidara şirin görünmek için, akla ve bilime sığmayan her ne varsa yaptı ve yapmaya devam ediyorlar.

Gelinen noktada; demiryollarında her şey, yönetimin keyfiyeti, kural-kanun tanımaz yandaş temelli yaklaşımları ile yürümeye başladı ki bu da hem iş barışını bozdu hem seyrüsefer güvenliğini yok ederek ölümlü kazaların artmasına neden oldu.

Demiryollarında bugüne kadar her iktidar döneminde siyasi kadrolaşmaya gidildi. Yanlış olduğunu her fırsatta dile getirdiğimiz" siyasi kadrolaşma bugün öyle bir boyuta ulaştı ki, kadrolaşma artık demiryolu bilgisi olmayan, demiryollarını tanımayan, seçimde kaybedilen belediyelerden ve özellikle İstanbul Büyükşehir Belediyesinde bir dönem çalışmış olanlar demiryollarına yönetici olarak atanmaya başladı.

Demiryollarının 164 yıllık kurumsal işleyişini bir

kenara atan TCDD yönetimi, liyakat, kariyer, hizmet, başarı ve benzeri ölçüleri bir kenara bırakarak taraflı davranmakta, özellikle siyasi kadrolaşmayla birlikte, bilgi, birikim ve deneyim isteyen yerlere siyasi yandaşlık üzerinde uzman olmayan atamalar yapmaktadır.

Birçok Daire Başkanlığı, Müşavirlik ve Bölge Müdürlüğü kadrolarına belediyede kadrosuz kalan iktidar yandaşları ile dolduruldu.

Bunun son örneklerinden ve en öne çıkanlarından birisi de tren trafiğinden sorumlu olunan TCDD TRAFİK VE İSTASYON YÖNETİMİ DAİRESİ BAŞKANLIĞINA (Bu daire ihtisas Dairesidir) İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin ulaşımdan sorumlu yöneticisi konumunda herhangi bir mühendislik, işletmecilik bilgisi olmayan, hukuki anlamda da ehliyeti olmayan bir kişinin getirilmiş olmasıdır.

O kadar çok kabiliyetli ve bilgili olduğu için Emlak Dairesi Başkanlığı'na da aynı zamanda vekâleten yönetici oldu(!!!). Emlak Dairesinde daireye başkanlık yapacak hiçbir kimse kalmamış mıydı, yoksa Kurum taşınmazları mı hedef alınmıştı?

Siyasi iktidarın atadıkları bürokratlar parti başkanlarına şirin görünmek için, akla ve bilime sığmayan her ne varsa yaptılar ve yapmaya devam ediyorlar.

Bu iktidarın atadıkları belediye çalışanı bürokratlar yönetiminde; onlarca çalışan, "iş cinayetlerine" ve yüzlerce yolcu da "katliam gibi kazalara" kurban gitti.

Kazalar sonrasında yetkililer tarafından yapılan açıklamalar ve davranışlar ise parmak ısırtan cinstendi.

164 yıllık köklü bir kurumun tren trafiğini "çarpan otomobil" haline çeviren bu zihniyet ve temsilcilerinden bugüne kadar hiç kimse istifa etmedi, sorumluluğunu kabul etmedi. Bu da yetmedi kendi sorumlulukları yüzünden olan kazaların sorumluluğu bir kaç alt birim çalışanına yüklemeye çalıştılar.

Bu da yetmeyerek yaşanan iş cinayetleri ile katliam gibi kazaların üzerine giden, "ölümlere ve kazalara dur demek için" mücadele eden sendikamız BTS'yi, ve kadrolarını hedef aldılar.

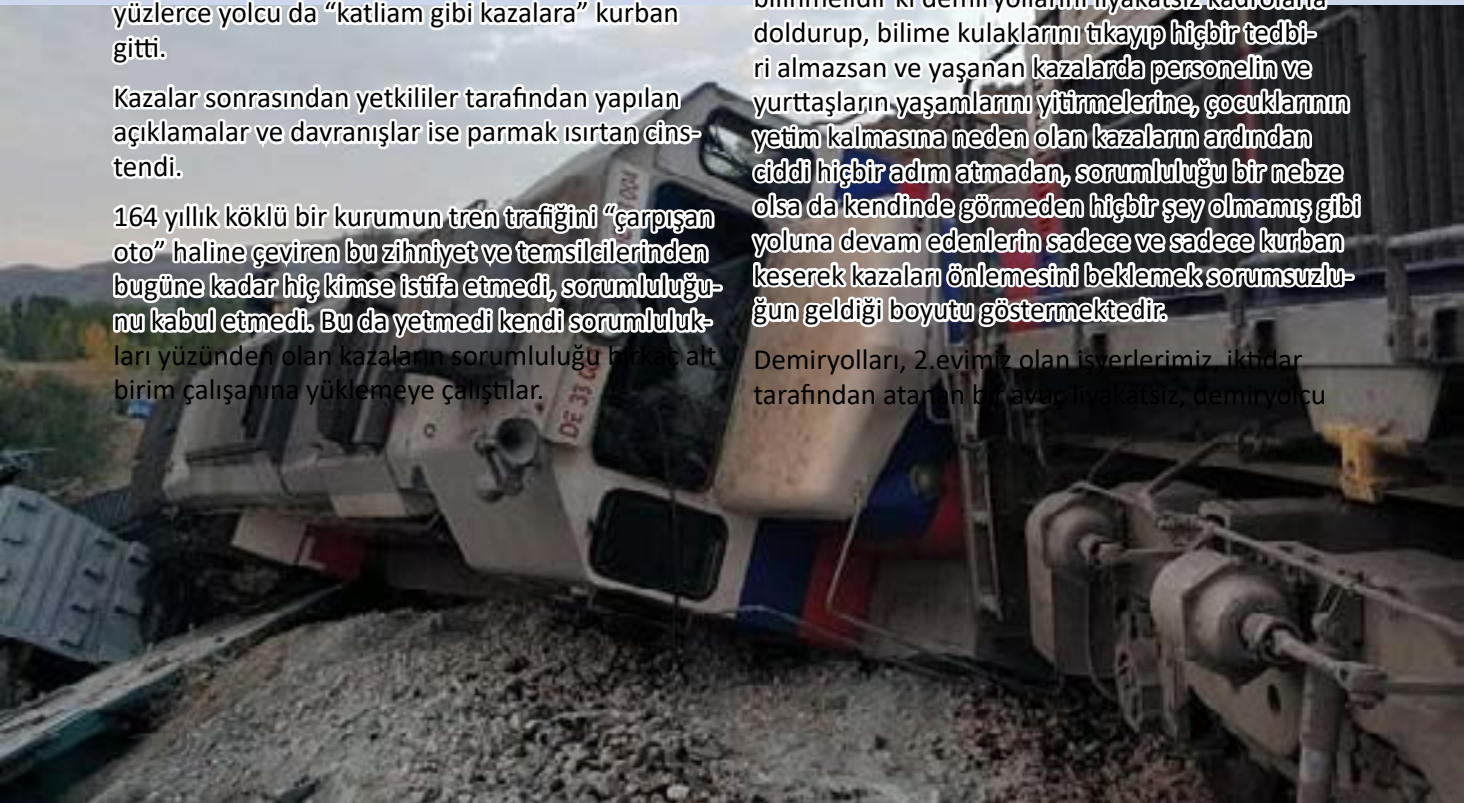
Yapılan açıklamalarımızdan, raporlarımızı, basına verdiğimiz demeçlerden yaptığımız uyarılara kadar tüm eleştiri ve somut tespitlerimizi dikkate almak yerine, görevini layığıyla yerine getiren çalışanlar hakkında tahkikatlar başlattılar, cezalarla tehdit ettiler.

Sokağı çıkmanın, iller arası seyahatin yasak olduğu halde hem de sendika temsilcisi ve yöneticisi olması nedeniyle kendi isteği dışında işyerinin değiştirilmesi açıkça yasaya aykırılık taşımaya rağmen pandemi koşullarında TCDD yönetiminin tüm yanlış uygulamaları karşısında sessiz kalmayan, doğruları söylemekten geri durmayan Sendikamız BTS'nin üyelerini evinden, yurdundan, ailesinden koparıp SÜRGÜN ettiler. Sendikamız tarafından açılan davalar sonucunda yargı sürgüne dur dedi!

Diğer taraftan ise sanki bilimden, liyakatten, uzaklaşarak kazaların önünü açan kendileri değilmiş gibi "sinyale ne gerek var, Allah'tan, yağmurdan" vs. deyip en sonunda kazaları önleme amacıyla kurban keserek "çözümü" Allah'a havale etmekte buldular.

Elbetteki değerlerimiz ve kültürümüzde olduğu gibi hepimiz kurban keser, adaklar adarız. Ancak bilinmelidir ki demiryollarını liyakatsiz kadrolarla doldurup, bilime kulaklarını tıkayıp hiçbir tedbiri almazsan ve yaşanan kazalarda personelin ve yurttaşların yaşamlarını yitirmelerine, çocuklarının yetim kalmasına neden olan kazaların ardından ciddi hiçbir adım atmadan, sorumluluğu bir nebze olsa da kendinde görmeden hiçbir şey olmamış gibi yoluna devam edenlerin sadece ve sadece kurban keserek kazaları önlemesini beklemek sorumsuzluğun geldiği boyutu göstermektedir.

Demiryolları, 2.evimiz olan işyerlerimiz iktidar tarafından atanmış bir avak liyakatsiz, demiryolcu





olmayan bürokratlar yüzünden bugün yok olma noktasına gelmiştir.

BTS, kamu emekçilerinin insanca yaşadığı koşulların sağlanması amacıyla mücadele ederken, ulaşım alanında kamu hizmetlerinin daha nitelikli verilmesi için mücadele etmektedir.

Kurumun elbette yeniden yapılanmaya ihtiyacı vardır. Fakat bu, özelleştirme veya serbestleştirme yöntemi ile kurum parçalanmadan yapılmalıdır. Yeniden yapılanma kamu yararı ve kamu hizmeti yok edilerek, vatandaş müşteriye, kurumun şirkete dönüştürülmesi şeklinde olmamalıdır.

Yeniden yapılanmada öncelik, neo-liberal politikaların dayattığı yöntemlere değil ülkenin gerçekleri ve kurumun ihtiyaçları dikkate alınarak kamucu yatırımlarla gerçekleştirilmeliydi.

Oysa bunu yapmak yerine bugün demiryollarının içinde bulundu olumsuz adım adım yaratılmasını sağlayan kararlar hayata geçirilmiştir.

BTS, kimden gelirse gelsin, eşitsizliği, haksızlığı, adaletsizliği, hukuksuzluğu, dayatmaları, baskıları sineye çekmeyecek mücadelesine dün olduğu gibi bundan sonra da sürdürecektir.

Değerli demiryolu emekçileri, dostlarımız ve üyemiz olmasa da verdiğimiz mücadeleye saygı duyduğunu ifade eden tüm arkadaşlara şunu belirtmek istiyoruz; Yeniden yapılandırma adı altında TCDD'nin bölünmesi ile pek çok sorun ve sıkıntıyla karşı karşıya kaldık. Önümüzdeki dönemin bizler için daha da sıkıntılı olacağı, çalışanları çalışma koşullarıyla ilgili pek çok sorun yaşanacağı, kazanılmış

haklarının zarar göreceği, kazaların artarak devam edeceği ve yaşanan siyasi kadrolaşmanın verdiği zararın artarak devam edeceği bir süreç olacaktır.

Tüm Bu Olumsuzluklara “Dur” Demek Zorundayız!

Bizler 1995 yılından beridir demiryollarının özelleştirilmek istenmesi, tasfiyesi ve siyasi kadrolaşma çalışmalarına karşı yılmadan mücadele ediyoruz.

Bugün evimiz olan kurumumuza, geleceğimize, ekmeğimize, çocuklarımızın geleceğine sahip çıkmak zorundayız.

Hep birlikte umudu yükselterek kurumumuza ve geleceğimize sahip çıkmaya çağırıyoruz.

**Yaşasın BTS!
Yaşasın Örgütlü Mücadelemiz**

BTS Haber Dergisi Özel Sayı Kasım 2020 Sendikası Adına Sahibi: Murat Oral Yazı İşleri Müdürü: Mahmut Faik Kaltuk
Adres: Mithatpaşa Caddesi No:24/5 Kızılay/ANKARA Tel:0 312 424 04 70 Fax: 0 312 424 04 72
0 312 434 25 00 Süreli Yayın web:www.bts.org.tr e-mail:info@bts.org.tr
Basım Tarihi: 05.11.2020 Basım Adedi: 3000