

“Güvenli Demiryolu Taşımacılığı” Söyleşisi Düzenlendi

EMO İzmir Şubesi'nin 50. Kuruluş Yıl Dönümü etkinlikleri kapsamında Birleşik Taşımacılık Çalışanları Sendikası (BTS) Başkanı Hasan Bektaş'ın katılımıyla Nihat Özgül anısına “Güvenli Demiryolu Taşımacılığının Bugünü ve Geleceği” başlıklı söyleşi düzenlendi.



İzmir Mimarlık Merkezi'nde 25 Nisan 2019 tarihinde düzenlenen etkinliğin açılışını EMO İzmir Şubesi Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı H. Avni Gündüz gerçekleştirdi. 50. yıl etkinlikleri kapsamında daha önce düzenlenen söyleşilere ilişkin bilgi veren Gündüz, Güvenli Demiryolu Taşımacılığının Bugünü ve Geleceği” başlıklı söyleşinin 18. ve 19'uncu çalışma dönemlerinde Şube Yönetim Kurulu Başkanlığı'nı üstlenen Nihat Özgül'ün anısına düzenlendiğini ifade etti. Slayt sunusu eşliğinde Özgül'ün özgeçmişine ilişkin katılımcılara bilgi veren H. Avni Gündüz, sunumun ardından Nihat Özgül'ün eşi Emel Özgül'ü duyularını ifade edebilmesi için kürsüye davet etti. Eşini 1993 yılında kaybettiğini hatırlatan Özgül, “26 yıl sonra bile unutulmadığını, anıldığına şahit olmak beni çok duygulandırdı. Dayanışmaya en çok ihtiyaç duyduğumuz bu dönemde anmanın gerçekleştirilmesini çok değerli buluyorum. Nihat ile çok şey paylaştık, birbirimizden çok şey öğrendik” diye konuştu. Nihat Özgül'ün 68 kuşağının

temsilcilerinden biri olduğunu ifade eden Özgül, “Eşim hep ‘12 Eylül darbecileri bir gün yargılanır’ derdi. Nihat'ın bahsettiği gerçek anlamdaki yargılanma ne yazık ki henüz gerçekleşmedi. Darbecilerin yargılanıp, cezalandırılmamış olması halen yaralar beni” diye konuştu. Özgül'ün kısa konuşmasının ardından Avni Gündüz; söyleşinin moderatörlüğünü yapan Cengiz Göltaş ile Hasan Bektaş'ı kürsüye çağırdı.



Cengiz Göltaş, söyleşi öncesinde EMO'nun demiryolu taşımacılığına verdiği öneme dikkat çekerek, elektrikli raylı ulaşım sistemlerine ilişkin düzenlenen sempozyumlara değindi. 10 Ekim 2015 tarihinde Ankara'da yaşanan Gar Katliamı'nda hayatını kaybeden demiryolcuları anan Göltaş, sözü Bektaş'a bıraktı. BTS Başkanı Hasan Bektaş, sunumuna demiryolu taşımacılığının dünyada ve ülkemizdeki tarihçesini anlatarak başladı. İstanbul'da 1875'de açılan Tünel'in dünyadaki ikinci metro taşımacılığı

örneği olmasına rağmen uzun yıllar bu alanda gelişme yaşanmadığını ifade etti. Osmanlı döneminde yatırımların yabancı şirketlerin aldıkları imtiyazlar doğrultusunda şekillendiğini kaydeden Bektaş, 1856 yılında ilk olarak İzmir-Aydın demiryolu hattının kullanıma açıldığını ifade etti.

50'lerde Başlayan Çöküş Sürüyor

Cumhuriyet dönemi öncesinden kalan toplam 4 bin 1365 km'lik demiryolu hattına, 1950 yılına kadar yılda 135 km, toplamda 3764 km'lik ek yapıldığına değinen Bektaş, 1950 yılından sonra ise ciddi bir gerileme dönemine gerildiğini vurguladı. 1948 yılında ABD tarafından hazırlanan Hiltz Raporu doğrultusunda, ulaşım yatırımlarının karayoluna yönlendirildiğini vurguladı. 1950 yılında yük taşımacılığının yüzde 68,2'sinin demiryolu ile yapıldığını belirten Bektaş, 2015 yılına gelindiğinde ise bu oranın yüzde 3,9'a gerilediğini belirtti. Benzer şekilde 1950 yılında yolcu taşımacılığının yüzde 42,2'sini karşılayan demiryollarının payının 2015 itibarıyla yüzde 1,1'e düştüğünü kaydetti. Dünya Bankası'nın 1996 yılında hazırlattığı; yük taşımacılığının büyük ölçüde karayoluna aktarılması ve yolcu taşımacılığının ise yalnızca prestij trenleriyle yapılması doğ-



rultusundaki raporun uygulandığını kaydeden Bektaş, TCDD'nin alt yapı ve taşımacılık olarak ikiye bölünmesiyle kamu hizmetinin tasfiye edilmesinin gündeme geldiğini ifade etti. Bektaş, "Teknik atölyeler, TCDD Lisesi kapatıldı. Bir çok hizmet taşeron şirketlere devredildi. Limanlar ve şehir içindeki kıymetli taşınmazlar satıldı. Personel sayısı hızla azaltıldı. Personele ilişkin unvan ve statü değişiklikleri yapılarak, çok farklı işler tek kişiye yüklendi" diye konuştu.

Yatırım Karayoluna Yapılıyor



Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından ulaştırma projelerine ilişkin yapılan yatırımların yüzde 70'inin karayollarına yönlendirildiğini hatırlatan Bektaş, Dünya Bankası raporları doğrultusunda Yüksek Hızlı Tren yatırımları dışında demiryollarına kaynak ayrılmadığını vurguladı.

AKP döneminde demiryolu taşı-

macılığının kazalarla anıldığı ifade eden Bektaş, ilk olarak 2004 yılında Sakarya'nın Pamukova ilçesinin meydana gelen hızlandırılmış tren kazasını hatırlattı. Hiçbir teknik değişiklik yapmadan yalnızca lokomotif hızlarının saate 140 km'ye çıkarılmasına dayalı bir "hızlandırılmış tren" uygulamasının dünyada ilk kez o dönem gündeme geldiğini vurgulayan Bektaş, "Bir kazanın kaçınılmaz olduğu konusunda tüm makinist arkadaşlar hem fikirdi. Bu hatta çalışmaya kimse gönüllü olmadığı için sıra sistemi uygulanıyordu. Rus ruletindeki gibi kimin kazaya kurban gideceği belli değildi. Sonuç olarak o kazada 2 makinist arkadaşımız da can verdi. İtirazlarımızı dinlemedik ve 41 yurttaşımızı yitirdik" diye konuştu. Pamukova ardından yaşanan kazalara ilişkin de bilgi veren Bektaş, son olarak Ankara'da Marşandiz istasyonunda yaşanan hızlandırılmış tren kazasına ilişkin de katılımcılara bilgi verdi. Hattın seçim öncesi sinyalizasyon sistemi bitirilmeden, "trafiğin merkezden idaresi" olarak bilinen telefonla uyarma şeklinde uygulanan yöntemle seferlere başlandığını vurgulayan Bektaş, konuşmasını şöyle sürdürdü:

"Ankara'daki kazanın asıl nedeni demiryolu taşımacılığının siyasi bir şov aracına dönüştürülme isteğidir. Biz sendika olarak hattın eksikleri tamamlanmadan seferlere başlanmaması konusunda uyarıda bulunmuştuk. Ancak 2004 yılında da olduğu gibi dinletemedik. 31 Mart seçimleri öncesi İstanbul'da da eksikleri olmasına rağmen Marmaray'ın açılışını gerçekleştirdiler. Umarız hiçbir kaza yaşanmadan eksiklikler tamamlanır. Evet demiryolları son derece güvenlidir ama kurallara uyulması ön şarttır."

Demiryolu taşımacılığının piyasalaştırılması ve özelleştirilmesine yönelik politikaların yıkıcı etkilerine değinen Bektaş, "Tren içi personel ve makinist sayısının azaltılması, yol kontrolü yapan personelin olmayışı, aynı personele birden fazla iş yüklenmesi, liyakat eksikliği, esnek çalışma ve vekalet görevlendirme kazalara neden olan temel sorunları yaratmaktadır" dedi. Dünya genelinde raylı sistemlerin en ekonomik ve güvenli seçenek olarak ön plana çıktığına vurgu yapan Bektaş, "Ne yazık ki 2004'den sonra ülkemizde demiryolları güvenli olarak nitelendirilmiyor" diye konuştu.

Nihat Özgül...

Nihat Özgül, 1945 yılında Elazığ'da doğdu. 1973 yılında İstanbul Teknik Üniversitesi'nin (İTÜ) Elektrik Fakültesi'nin Elektrik (Kuvvetli Akım Kolu) Bölümü'nden Elektrik Mühendis olarak mezun oldu. Öğrencilik yıllarında 68 kuşağı içinde yer alan Özgül'ün o dönem kaleme aldığı anıları; 1993 yılında 68'li adlı kitabında yayımlandı. Özgül mezun olmasının hemen ardından Türkiye Elektrik Kurumu'nda meslek hayatına başlarken, bir yandan da Elektrik Mühendisleri Odası'na (EMO) üye olarak mesleki- demokratik mücadele içinde yer aldı. Araştırmacı ve üretken kişiliğiyle tanınan Nihat Özgül, Oda çalışmalarına mesleki sorunlara çözüm önerileri sunduğu çok sayıda makale, bildiri ve yazıyla katkı sağladı. Özgül'ün "380 KW Üçlü Demet İletken Tel Çekimi" adlı kitabı 1987 yılında Reform Matbaası tarafından yayımlanmıştır. EMO İzmir Şubesi'nin 1990-1992 yılları arasında kalan 18. Çalışma Döneminde Yönetim Kurulu Başkanı olarak görev üstlenen Özgül, 19. Dönemde de başkanlık görevini hayatını kaybettiği 25 Mayıs 1993 tarihine kadar sürdürdü.

