

ÇORLU: TREN KAZASI DEĞİL KATLİAM

DÜZENİNİZ BATSIN İNSANLAR YAŞASIN



PARANIN SALTANAT DÜĞÜNÜ VE YAS TUTAN HALK

Kahredici bir facia olmuş. İnsanlar ölmüş. Yaralılar hastanelere dolmuş. Üstelik bu facia, göz göre gelmiş. “Kaza geliyor” diyor” derler, öyle de değil. Çünkü gelen bir kaza değil. Bu yapıyla her gün kaza yaşamamak için bir neden yok. “Geliyorum” diyen bir kaza yok ortada, kazaya, kazalara davetiye çıkartan bir sistem var. Sistem denilebilirse.

Çorlu'da yaşanan tren kazasına hangi açıdan bakarsanız bakın,

aynı anda iki şeyi birden görürsünüz: Paranın saltanatı, yobazın karanlığı.

Birbirinden ayrılabilir gibi de değildir.

Ve bu kaza, gazetecilerden kendisine başkan demelerini isteyen Cumhurbaşkanı'nın yemin töreninden bir gün önce gerçekleşiyor. Aklını kaybetmiş kimi yandaşlar, kazanın kutlamalara gölge düşürmek isteyenlerin bir komplosu olduğunu söyleyebiliyorlar. Ölen yurttaşlar da komplo örgütünün üyeleri olmalı bu durumda!

Yemin töreninde “başgana” arkalarını döneceklerini söyleyen ana muhalefet partisi temsilcileri de, “kazayı siyasete malzeme yapmamacaklarını” söylüyorlar.

İşin acıklısı söylediklerinde haklılık payı var: Bu faciayı yaratan düzende hepsinin yeri var. Siyasete nasıl malzeme yapabilirler ki! Düzenle kavgası olmayanların, siyaseti tam da olması gereken yere böylesi faciaların sorumlularından hesap sormaya taşınması mümkün olmuyor.

Son 16 yıl boyunca ara sıra cilve

yapıp, bulduğu her fırsatta Türkiye'nin ekonomik mucize yarattığını anlatarak hükümeti öven patronlarla kavgası olmayanın bu akıl dışı durumla ne kavgası olabilir ki?

Çorlu'daki faciayı çeşitli yönleriyle anlamaya ve anlatmaya çalıştık bu sayıda.

Raylı ulaşımın sermayenin istediklerini bir bir yapan iktidarı da ona hükümet mührünü teslim eden düzeni de kayırmadık.

Bu facia ile bir kez daha görüldü: Bu düzen değişmeli.

Yoksa hiçbir şey değişmeyecek.

DEMİRYOLLARI DA İNSANIN DEĞİL PARANIN HİZMETİNE SUNULDU

Her şey sermaye için

Gerici, piyasacı AKP'nin tüm karakteristik özelliklerini görmek için TCDD'ye bakmak yeterli. Cumhuriyet'in demir ağırları ile kavga ederek başladıkları yolda, sermayeye peşkeş çekilmiş bir raylı taşımacılık sistemi yarattılar. Parayı veren lokomotifin düdüğünü çalınca, parası olmayanlara da ölmek düştü.

AKP iktidarı boyunca TCDD tarafından 20 milyar doları aşan demiryolu yatırımı yapıldı. AKP tarzı: 20 milyar dolarlık bir kaynak inşaat sermayesine aktarıldı.

Demiryolu yatırımları tabii ki sadece bunun için yapılmadı. Demiryolları, yük taşımacılığında en rasyonel taşımacılık biçimi ve bütünlüklü/halkçı bir uygulama ile ülkenin önemli kazanımlar elde etmesi mümkün. Oysa raylı taşımacılık, bu dönemde sermayenin önceliklerine göre yapılandırıldı. Kamucu anlayıştan uzak, entegre bir yapı yerine, topluma maliyeti yüksek, sermayenin kısa vadeli ihtiyaçlarını gözetken, ne yapıldığı tam anlaşılmayan bir sistem ortaya çıktı. Bu yapılırken altyapı haricindeki kısım da taşımacılık tekellerine devredildi.

Demiryolu taşımacılığı en ucuz ve etkin taşıma biçimi olmasına ve kamu politikalarıyla teşviki gerekli görülmesine rağmen, yapılan yatırımlarda "entegre", en düşük maliyetle, en kapsayıcı şekilde demiryolu ağının ülke çapında yaygınlaştırılması değil, sermayenin ihtiyaçları gözetildi.

2003-2016 döneminde bir bölümü yeni hat, bir bölümü mevcut hatların rehabilitasyonu olmak üzere 10 büyük yatırım yapıldı. Ankara-İstanbul, Ankara-İzmir, Ankara-Sivas, Ankara-Konya, Konya-İstanbul yüksek hızlı tren hatları, Konya-Karaman, Bursa-Bilecik, Sivas-Erzincan, Mersin-Adana-Osmaniye-Gaziantep, Kahramanmaraş-Ulukışla-Yenice hızlı demiryolu projelerine ek olarak 16 proje de planlama aşamasında. Söz konusu projelerin yapımı AKP iktidarı dönemindeki diğer ulaştırma projeleri gibi yandaş

müteahhitler başta olmak üzere özel sektöre ihale edildi. Ancak 20 milyar doları aşkın kaynağın aktarımının ötesinde güzergah seçimlerinde sermaye odaklı karar verildi. Hem yük hacminde payı yüksek sermaye gruplarının önceliklerini gözetken, onlara avantaj sağlamak hem de bir bölümü aynı sermaye gruplarına ait olan taşımacılık tekellerine alan açmak gözetildi.

SERMAYENİN AKILSIZ AKLI

Türkiye'nin yurtiçi taşımacılığında karayolu ağırlık taşıyor. Yurtiçi taşımacılığın yaklaşık yarısı dış ticarete konu yüklerin limanlara taşınması ya da limanlardan alınıp ülke çapında dağıtılmasından oluşuyor. TCDD'nin geçmiş yapılanmasında büyük yük limanları kurumun bünyesinde ve demiryolu entegrasyonuna sahipken yıllar içinde bu ağ geliştirilmediği gibi TCDD limanlarının özelleştirilmesiyle bu yapı

tamamen dağıtılmış oldu. Türkiye'de yük hacmi yüksek sermaye gruplarının akaryakıt fiyatlarının yükseldiği dönemlerde demiryolu taşımacılığının daha uygun olduğunu keşfetmesiyle birlikte demiryolu ağının kendi çıkarlarına uygun şekilde düzenlenmesi yönündeki talepleri arttı.

Ayrıca 2000'li yılların ortalarından itibaren Arkas, OMSAN, Reysaş, Borusan Lojistik, Ekol Lojistik gibi firmaların içinde yer aldığı taşımacılık tekelleri, demiryolu yük taşımacılığına talip oldu. Önce vagon kiralamasıyla başlayan taşımacılık söz konusu şirketlerin TCDD altyapısını kulla-

16 yılda 20 Milyar dolar yatırım yaptılar. Taşınan yük 16 milyon tondan 26 milyon tona çıktı. Taşınan yolcu 27 milyondan 20 milyona indi.

narak kendi lokomotif ve vagonlarıyla taşıma yapmasına yönelik düzenlemelere ulaştı. Nitekim,

demiryoluyla taşınan yük miktarının gelişimi de 2003 yılında 16 milyon ton civarından 2016 yılında 26 milyon tona yaklaştı. Aynı dönemde toplam hat uzunluğu 11 bin kilometreden 12 bin 500 kilometreye çıktı. Yani hat rehabilitasyonları dışında sıfırdan hat yapımı sınırlı kaldı. Taşınan yük miktarındaki artışta söz konusu yıllarda Türkiye'nin dış ticaret gelişimi de etkili olmakla birlikte, "sermayeye özel" çözümler geliştirilmesi, bir bütün olarak yük taşımacılığının etkinliğinden ziyade, sermayenin işine gelen şekilde demiryolu kullanımının düzenlenmesinin de önemli etkisi oldu. Nitekim aynı dönemde Yüksek Hızlı Tren (YHT) yatırımları çok öne çıkarılmasına ve "demiryolu atılımı" olarak sunulmasına rağmen ana hatlarda taşınan toplam yolcu sayısı, 27 milyondan 20 milyon civarına geriledi.

ÖZEL SEKTÖRÜN DEMİR LOBİSİ

Demiryolu taşımacılığının özel sektör tarafından yapılması için taşımacılık tekelleri yıllardır lobi faaliyeti yürütüyor. Bu konuda en öne çıkan grup Arkas Lojistik. Bünyesindeki Ar-Gü ile uzun süredir bu alanda faaliyet gösteren Arkas, lokomotif ve vagon yatırımı yapmış.

Oyak'ın OMSAN Lojistik'i, serbestleşmede ilk protokolü imzalayan grup oldu. OMSAN Lojistik, demir-çelikten otomotive Oyak grubunun taşımacılığıyla en fazla yük hacmine sahip taşımacılık şirketlerinden biri.

Yine belli sektörlerin ve sermaye

Yüksek Hızlı Tren "atılımı" demiryolculuğu halkın değil sermayenin hizmetine veren politikaların örtüsü oldu. Çok az yeni yol yapıldı, tüm yapılan patronların yükünü taşımaktı.

BU DÜZEN DEĞİŞMELİ KAZA DEĞİL KATLİAM

Tekirdağ'ın Çorlu ilçesinde Sarılar köyü yakınlarında yolcu treni, vagonlarından bir kısmının raydan çıkması sonucu devrildi. Olayda birçok yurttaşımız yaralanırken ne yazık ki hayatını kaybeden yurttaşlarımızın sayısı her geçen dakika artmaktadır. Kazada yaralanan yurttaşlara acil şifa, hayatını kaybeden yurttaşların yakınlarına ise sabır diliyoruz.

Bu kazanın tek sorumlusu insan hayatını değil sermayenin kârlılığını gözetken, ülkeyi büyük bir şirket olarak görüp halkın sırtına binen piyasacı iktidardır. Ortada talihsiz bir kaza falan değil çok açık bir ihmaller zinciri bulunmaktadır. AKP hükümeti 2004 yılında da alt yapısı hazır olmayan hızlı treni kâr hırsı ile çalıştırmış ve sonucunda Pamukova'da meydana gelen kazada yurttaşlarımız yaşamlarını yitirmişlerdi. 16 yılda kazalardan ders alınmamış ve dünyanın en güvenli ulaşım aracında yine yurttaşlarımız canlarından olmuştur. Daha fazla kâr ve rant dışında hiçbir şeyi düşünmeyen iktidar yetkilileri yoksul emekçilerin en çok tercih ettiği ulaşım aracında olan kaza ile ilgili yine yayın yasakları getirip "takdiri ilahi" gibi açıklamalar yapmaktadırlar.

Kazanın sebebi ise daha fazla özelleştirme ve piyasalaşmadır.

Seçim mitinginde yeniden arz-ı endam eden Tansu Çiller'in başlatığı, AKP iktidarının tüm denetim

ve kısıtlamalardan kurtardığı özelleştirmeler demir yolları ile devam etmiş ve bunun sonucunda işçi sayısında daralmaya gidilmiştir.

Kârdan başka önceliği olmayan kapitalizm Soma'da karşılaştığımız tablonun bir benzerini yeniden ortaya çıkarmıştır. Teknik gereksinimler gözetilmeksizin verilen ihaleler çözümü olan mühendislik problemlerini yok saymış, yol bekliliği, birkaç kişinin istihdamına da göz koyan açgözlülük yüzünden kaldırılmış raylarda oluşabilecek hasarların gözlemcisiz bırakılması tercih edilmiş, bugün olan kaza gibi çok kolayca önlenilebilecek kazalar ve can kayıpları zaten baştan göze alınmıştır. Bu kazada sadece bu sebepten bile ihmal değil, kasıt vardır. Kasıt kârı insan yaşamına tercih etmektir, bu düzenin çarkı böyle dönmektedir.

Bu cinayeti Soma'da yaşadık, dün de Zonguldak'ın Kilimli ilçesindeki kaçak kömür ocağında.

Bugün ise Çorlu'da yaşadık, yarın bilim insanlarının tehlikeli olarak gördüğü bölgeye inşa edilen 3. havalimanında göreceğiz, yarın fay hattı uyarıları dikkate alınmadan kurulan nükleer santralde göreceğiz.

Bu yüzdendir ki TKP halkımızı, kendi kaderini ellerine almaya, örgütlenerek insan öğüten bu çarkları kırıp düzeni değiştirmeye çağırmaktadır.

TÜRKİYE KOMÜNİST PARTİSİ



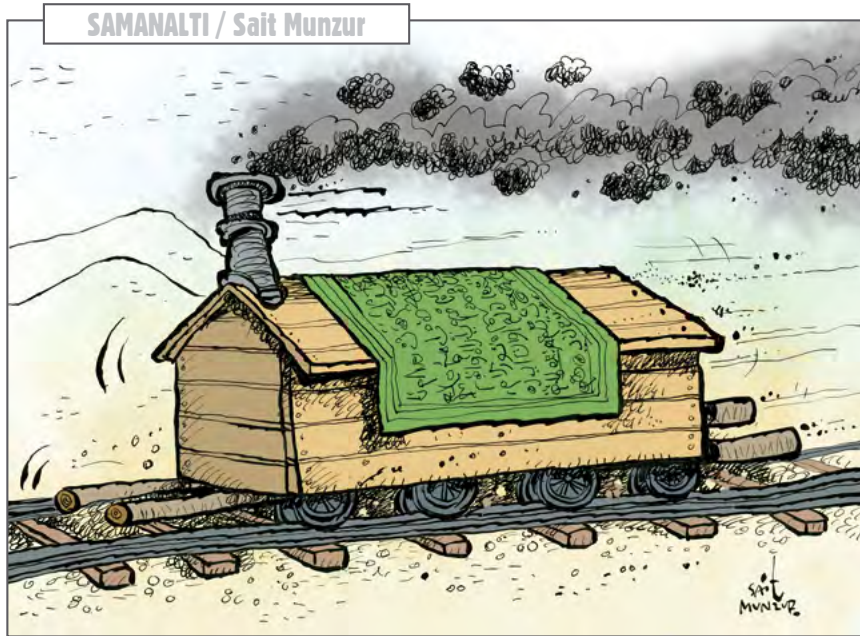
kendi faaliyetlerinin bütününe gözeterek dayattığı yatırımlar da söz konusu olabiliyor.

AKP'nin TÜSİAD'ın biricik gözdesi olduğu, el üstünde tutulduğu dönemde yol alan demiryolu politikaları, emekçilere, sıradan yurttaşlara sunulan hizmetle değil, büyük sermayeye sağlanan avantajlarla belirlendi.

Patronların sistematik körlüğü nedeniyle, bu politikalar emekçi halkı hizmetten yoksun bırakmakla kalmadı, inanılmaz bir müflislik ve akıldışlılıkla örgütlendi.

AKP'nin demir ağırları sermayenin isteklerini yerine getirirken de hesapsız ve akılsız.

Üstelik bu insanları taşırken öldüren bir demir ağ.



SAMANALTI / Sait Munzur



Vagonların devrildiği menfez

KADERİMİZE RAZI OLURSAK, KADERİMİZ BU

Paranın saltanatı sürdükçe

İnsanlarımız ölecek

Milli gelir şu kadar arttı, ekonomi bu kadar büyüdü... Birilerinin artan zenginliğinin bedeli insan canının değer kaybetmesi. İnsan canına değer vermeyenler, yine onlarca insanımızı göz göre göre ölüme yolladı.

Çorlu'daki tren kazası nasıl oldu? Daha doğrusu, Edirne - Uzunköprü ile İstanbul - Halkalı arasında sefer yapan tren Çorlu'da nasıl devrildi?

Devlet yetkilileri ilk başta bu soruya kesin bir yanıt verdi: Yağmur nedeniyle rayların altındaki toprak boşalmıştı. Vagonlar bu yüzden devrilmişti.

Sonra verilen yanıt değişti: Konu derinlemesine araştırılmak-taydı.

Olay gerçekleştiği anda çok kesin bir açıklama geliyor: Yağmur! Mukadderat yani.

Sonra bu açıklamayla geçiştirilemeyeceği anlaşılınca hemen ağızlar değişiyor: Araştırmak, incelemek lazım. Kesin nedeni bulmak lazım. Sorumlular mutlakla araştırılacak.

Oysa kazanın nedeni hakkında belki ilk dakikalarda değil ama izleyen birkaç saat içinde söylene-bilecekler belli olmuştur.

Nitekim, soL Haber'e kaza gecesini görüş veren bir demiryolu uzmanının kaza yeri fotoğraflarına ve başka bilgilere dayanarak söyledikleri izleyen saatlerde fazlasıyla doğrulandı.

Bir kısmı oldukça teknik bilgiler içeren bu açıklamaya sayfalarımızda yer verdik.

Kısaca özetleyip, başka bazı bilgilerle de birleştirerek kazanın nedenlerini ortaya koyalım.

YAĞMUR ALLAHIN İŞİ DE YA YOLLAR?

Kaza, gerçekten de tren yolunun bir bölümünün altındaki zeminin ortadan kalkmış olması nedeniyle oluyor. Yağışlar sonrasında "yol üstyapısı" olarak adlandırılan bölümün altındaki toprak boşalmaya başlamış. Tren geçerken oluşan sarsıntı ve titreşimlerle rayların altındaki toprak bütünüyle çökmüş. Rayların artık sabit durmaktan çıktığı o anda vagonlar devrilmeye başlamış.

"Allah'ın işi, çok yağmur yağınca, rayların altı boşalmış" diyebilir miyiz?

Diyemeyiz.

Birincisi, geniş bir arazide yağ-

mur nedeniyle boşalan bir toprak zemin söz konusu değil. Tren yolu üzerinde yağışlı alanlarda suyun birikmeden tahliye edilebilmesi için menfezler yapılıyor. Menfez bir tür su geçidi. Menfezler sayesinde yoğun yağışla yolu su basmıyor ya da yolun yanında birikmiyor. Geçip gidiyor.

Ancak menfezler, araziye sonradan kondurulmuş yapılar olduğu için üzerinde yer aldığı toprak zeminle bütünleşmesi bir sorun oluyor. Menfezin giriş ve çıkışında (yani raylar açısından öncesinde ve sonrasında) bir geçiş dolgusu yapılması gerekiyor. Toprak zemin üzerinde giderken birden taş/beton/demir menfezin üzerine çıkan rayların bu giriş ve çıkış bölgelerinde havada kalmaması ya da menfezden yukarda durmaması için özel bir çalışma gerekiyor. Uzmanımızın açıklamalarında buna "yaklaşım dolgusu" denildiğini öğreniyoruz.

Kazanın olduğu menfezde böyle bir çalışma yapılmadığını görüyoruz!

"Bak şu Allah'ın işine, köprü-nün iki yanındaki toprağı yağmur alıp götürmüş" diyemiyoruz.

Ve kazanın "ilk nedenini" bu şekilde anladıktan sonra başka şeyler de öğreniyoruz.

Kazanın olduğu güzergah üzerinde 2018 Haziranı'nda ilan edilmiş olan bir "Menfez Bakım ve Taş Duvar İşleri yapımı" ihalesi var. Yani TCDD 14. Demiryolu Bakım Müdürlüğü bu yol üzerinde menfezlerin bakımının yapılması gereğine karar vermiş ve bunun için ihaleye çıkmış.

İhale tarihinin kazadan bir ay önce olduğu, ihale sözleşmesinin imzalanması ve ardından çalışmanın tamamlanması için öngörülen zamanın aylar sonraya denk düştüğü düşünülürse, "çok geç kalınmış" olduğu söylenebilir.

Durum bu değil. Çünkü, ihale, 10 gün içinde iptal edilmiş zaten! "Gerekli ödeneklerin tahsis geciktirildiğinden, ihale; İhale yetkilisince iptal edilmiştir." İptal ilanında böyle söyleniyor.

Tekrarlayarak özetleyelim.

Yolun çöktüğü noktada, bir su

geçidi (menfez) var. Bu noktada yapılması gereken yapım işleri yapılmamış. Fotoğraflara bakan uzmanlar bunu hemen görüyorlar. Bu yapım işinin yapılması için alınmış kararın ise "ödeneksizlik-ten iptal edildiği" görülüyor.

Trenlerin üzerinde "Allah'a emanet" gittiği bu yolda oluyor kaza.

Öyleyse kaza kaçınılmazdı! Böyle diyebiliyor muyuz? Diyemiyoruz.

YOL BEKÇİLERİ

Çünkü, her şeye rağmen alt-yapıdaki eksiklerin facialara yol açmaması için yapılagelen şeyler var: Bakım ve kontrol!

Kazanın olduğu güzergâhta, geçmişte düzenli olarak yapılan bir işin artık yapılmadığını öğreniyoruz. Uzmanlarımız anlatıyor: Geçmişte tren yolları boyunca bakım aletleriyle dolaşarak sorunlu noktaları tespit eden, küçük çaplı müdahalelerle düzelen ya da gereken uyarıyı yaparak seferleri durduran "yol bekçileri" görev yapıyorlardı.

"Maliyetleri düşürmek" için yol bekçilerinin tasfiye edilmiş.

Şimdi tekrar başa alarak kazayı ortaya çıkaran nedenleri yeniden sıralayabiliriz.

Menfez bakımı ve altyapı çalışması doğru yapılmamış, yol bekçilerinin kadrosu tasfiye edilince, kazaya neden olabilecek yol arızaları artık tespit edilemez olmuş. Ve onlarca insanımızın öldüğü kaza gerçekleşmiş.

Kazanın nedenini bulduk.

Diyebiliyor muyuz?

Diyemiyoruz. Çünkü, "İyi de tüm bunlar niye olmuş? Böyle bir hata nasıl yapılmış? Kimse görmemiş mi bunu?" sorusu henüz yanıtlanmış olmadı.

PATRONLAR YAŞASIN DİYE ÖLÜYORUZ

Bu soruyu "kifayetsizlikle" yanıtlayanlar çok. "Anayasada şart olan diplomaya sahip olmayanın Cumhurbaşkanı olabildiği ülkede..." diye başlanabilir. AKP'nin 16 yıllık kadrolaşmasının devlet işletmelerinde yarattığı tahribat-

BİR DEMİRYOLCUNUN İLK BAKIŞTA GÖRDÜKLERİ

Kazadan çok kısa bir süre sonra, bir demiryolu uzmanı soL Haber'e aşağıdaki değerlendirmeleri yaptı:

• Kaza yaşanan hat güzergahında yol yenileme çalışmalarının yeni yapıldığı biliniyor. Bu yüzden kazanın yol üstyapısından kaynaklı olmadığı düşünülebilir. (Üst yapı ay, traves, balast taşı ve bağlantı elemanlarından oluşur.)

• **Kazanın nedenini altyapı problemlerinde aramak gerekli. Yani demiryolu altında görünmeyen imalatlar olan subbalast, temel ve alt temel dolgularında bir problem olduğu düşünülmeli.**

• Kazanın olduğu yerin bir köprü veya menfez dibinde gerçekleştiği anlaşıyor. Burada çok az kişinin bildiği bir durum var. Köprü ve menfezler tabanları beton olmasından ötürü rijit yapılar oluşturur. Oysa ki demiryollarının rijit yapı üstlerinden gitmesi istenmez. Bu sebepten rayların balast taşları üzerinden gittiği görülür. Bunun nedeni ray altında elastikiyet sağlamaktır. Normal güzergahta balast dolgusunun altında toprak dolgu olduğundan elastikiyet problemi olmaz. Ancak menfez veya köprü giriş çıkışlarında (yani rijit zeminden elastik zemine geçen bölgelerde) üniform oturmalar oluşmaz. Yani yağış ve benzeri sebeplerle normal zeminde oturma olurken altı beton olan köprülerde oturma olmaz. Bu durumda oturma olan alanlarla olmayan alanlar arasında kot farkı oluşur. Demiryolu tolerans değerleri karayollarına göre çok hassastır. Dikey olarak 2 cm üzerinde oluşacak bir üniform olmayan oturmanın treni raydan çıkarma riski vardır.

• **Bu riskin ortadan kalkması için son yıllarda köprü beton döşemelerinin her iki tarafına yaklaşım dolguları yapılmaktadır. Yaklaşım dolgusu rijit ve esnek iki bölge arasında bir yarı esnek bölge oluşturmayı ve üniform olmayan oturmaları önlemeyi hedefler.**

• Fotoğraflardan anlaşıldığı kadarıyla kaza olan bölgede yaklaşım dolgusu veya risk önleyici başka bir imalat yapılmamıştır. Bu nedenle yolda meydana gelen oturma trenin raydan çıkmasına sebep olmuştur.

• **Kazanın teknik sebeplerle açıklanabilir olmasının yanında özelleştirme uygulamaları ile ilgili yanı da bulunmaktadır. Demiryolunda yukarıda anlatılan benzeri arızaları önceden tespit etmek ve gerekli birimlere haber vermek üzere yol bekçileri görev yapardı. Ancak personel sayısının azaltılması ve "şirketleşme" politikaları neticesinde böylesi unvanlarda çalışan emekçiler tasfiye edilerek insan faktörü devre dışı bırakıldı. Yol bekçisi o bölgede görev yapıyor olsaydı yol altyapısının bozulduğunu ihbar edebilir ve kazayı önleyebilirdi.**



tan söz edilebilir.

Kadrolaşma, bilime kafa tutma, dinsel dogmaların bilimsel aklın yerini işgal etmesi...

Bunlar AKP gerçekleri.

Fakat yaşananlara bakıldığında bunların "tali" olduğunu söylemek gerekir.

1. Vergilerle oluşturulan devlet bütçesinin sermayeye değil sıradan emekçi yurttaşlara verilen her bir kuruşu egemenlere dert oluyor. Bu yüzden yol bekçisine verilen maaş yük görülüyor. OYAK, İskenderun limanından kendi demir çelik işletmesine yük taşısın diye her türlü masraf yapılıyor da, Uzunköprü'den trene

binecek garibanın canı için bir kuruş harcamaya kıyamıyorlar.

2. Demiryollarını özelleştirmek, kara taşımacılığının kâr pas-tasını sermayeye dağıtmak sadece AKP'nin değil tüm sermaye sınıfının önceliği. Üstelik, karayollarını cehenneme çeviren otobüs firmaları da raylı yolcu taşımacılığının gerilemesinden büyük keyif alıyor, kazanç sağlıyor. Böyle olunca, yük taşımacılığında yapılan ihalesiz sözleşmeleri, çöken demiryolculuğu gizlemek için bol makyajlı hızlı trenler sahne alıyor. Vagonları cıllanmış trenler, yatırıma layık görülmeyen yollar üzerinde tıngır mıngır gidiyor. İnsanlar ölüyor!

SOMA DAVASINDA KARAR BİR KEZ DAHA ERTELENDİ

Kararı açıklamaya utanıyorlar



Soma'da 301 işçinin ölümüne neden olan katliamın davası karar aşamasında. Müdahalelerle seyri belirlenen dava uzatıldıkça uzatıldı. Patronları kurtaracak bir karar alacağı kesin görünen mahkeme, bunun yaratacağı tepkiden sakınıyor. Seçimlerden önce “seçimleri etkiler” diye ertelenen karar duruşması, bu sefer Çorlu tren faciasına denk geldi. Mahkeme üyesi hastalandı.

301 işçinin yaşamını yitirdiği Soma maden katliamının üzerinden tam 4 yıl 2 ay geçti. 5'i tutuklu 51 sanığın yargılanmaya başlanmasının üzerinden ise üç yıldan fazla...

Dava başlamış görülürken 2017'nin yaz aylarında Hakimler ve Savcılar Kurulu kararnamesiyle davanın hakimi bile değişti. Dünyanın ve Türkiye'nin yakından izlediği bir davaya bu kadar açıktan bir müdahalede bulunabildiler. Hakim değişikliği adalet arayan herkeşin tepkisine yol açtı. Ölen

işçilerin aileleri başta...

AKP'nin Soma'da yargıya ilk müdahalesi bu değildi, son da olmayacaktı.

Soma davasında “artık karar verilecek, hüküm okunacak” denilen 19 Haziran 2018 günü, yani 24 Haziran seçimlerine birkaç gün kala karar duruşması seçimlerden sonraya ertelendi. İşçi ailelerinin, işçilerin, hukukçuların, yüreği Soma yangınıyla tutuşmuş milyonlarca yurttaşın adalet bekleyişi, yine bir “seçim hesabına” kurban edilmiş, olası tahliye kararları kamuoyunu etkiler düşüncesiyle karar duruşması 9 Temmuz'a ertelen-

mişti.

Nihai kararın 9 Temmuz'da açıklanacağına kesin gözüyle bakılırken, Soma katliamı davası yine “konjonktür”e takıldı. Çorlu'da onlarca insanın ölümüne neden olan tren kazasının faili de özelleştirme ve işletmecilerin yüksek kâr hırsıydı. Dört yıl önce Soma'da yaşanan katliam için de aynı şey geçerliydi. İşletmeciyse, patrona daha fazla kâr, daha çok rant. İşçiye ölüm.

Türkiye raylarda ölen



24 kişinin acısını yaşarken, dört yıl önce meydana gelmiş benzer bir katliamın karar duruşmasında olası “tahliye” kararlarını okumak, siyasi iktidarın işine gelmeyecekti. Üstelik aynı gün Cumhurbaşkanı Erdoğan yemin edecek, tüccarlar-

dan, patronlardan ve onların temsilcilerinden oluşan yeni kabineyi açıklayacaktı. Böyle bir günde Soma katliamının nihai kararının açıklanması “konjontür”e tersti. Açıklanmadı.

Dört yıldır yürekleri Soma'yla ve işçi aileleriyle atan yurttaşlar, kararı duymak için duruşma salonu önünde toplandılar. Dört yıldır sorumlulardan hesap sorulur umuduyla kararı bekleyen işçi aileleri Soma'dan Akhisar'a otobüslerle geldiler. Salona girildi ve duruşma başlamadan bitti. 24 Haziran'dan önce kararı duymak için salona giren ancak “seçim hesabı”na uymadığı için duyurmayan adalet arayışçıları, nihai kararı yine duyamadı. Bahanesi hazır: Mahkeme heyetinin bir üyesi hastalandı, duruşmaya

gelemedi, karar 11 Temmuz Çarşamba'ya ertelendi!

Duruşma salonundaki kimse bu bahaneyi inandırıcı bulmadı. Ama işçi aileleri bu kez duruşma salonunu terk etmeye hiç niyetli değildi. Etmediler de zaten... Gazetemizin hazırladığı saatlerde salonun önünde oturma eylemi başlatarak “Karar açıklanana kadar buradan gitmiyoruz” dediler.

Davayı başından beri izleyen hukukçular, Soma katliamı davasında beş tutuklu sanıktan bazılarının, özellikle de işletmenin patronu Can Gürkan'ın, cezaevinde kaldığı sürenin de göz önünde bulundurularak, tahliye edilebileceğini belirtiyorlar. Kararın açıklanmasının biraz da bundan dolayı geciktirildiği konusunda kanaat belirtiyorlar.

AKP NE ZAMAN YAS İLAN EDER?

Cumhuriyet tarihinin en kitlesel toplu ölümleri AKP'nin 16 yıllık iktidar döneminde meydana geldi. Terör saldırıları, işçi cinayetleri ve cinayet tanımını aşan katliamlar bu iktidar döneminde hiç eksik olmadı. Dolayısıyla da Türkiye her olayda “milli yas” konusunu tartışır hale geldi.

AKP, son tren faciası sonrası ulusal yas ilan etmedi. Soma katliamı, 10 Ekim Ankara bombalı saldırısı gibi olaylardan sonra ulusal yas ilan eden AKP, Reyhanlı, Roboski ve Suruç ile Ermenek'teki işçi katliamından sonra yas ilan etmemeyi tercih etmişti. Suudi Arabistan Kralı Abdullah'ın ölümü nedeniyle milli yas ilan edilmesi de AKP döneminde mümkün oldu.

İşte AKP'nin yas ilan ettiği bazı olaylar:

Ocak 2012: Kuzey Kıbrıs Kurucu Cumhurbaşkanı Rauf Denktaş'ın ölümü

Mayıs 2014: 301 işçinin yaşamını yitirdiği Soma'daki maden katliamı

Temmuz 2014: İsrail tarafından Gazze'ye düzenlenen Korumucu Hat Operasyonu

Aralık 2014: Pakistan'da Taliban'ın Peşaver kentinde 145 kişiyi katletmesi

Ocak 2015: Suudi Arabistan Kralı Abdullah bin Abdulaziz el Suud'un ölümü

Haziran 2015: 9. Cumhurbaşkanı Süleyman Demirel'in ölümü

10 Ekim 2015: Ankara Gar Katliamı

29 Haziran: 2016 İstanbul Atatürk Havalimanı'nda gerçekleşen saldırı

Mayıs 2018: Filistin'deki İsrail saldırıları

AKP NE ZAMAN TÖREN İPTAL EDER?

Abdullah Gül'ün kulağında ağrı var diyerek 30 Ağustos töreni iptal eden AKP, Erdoğan'ın seçim zaferini tren faciasından bir gün sonra 101 pare top atışıyla kutladı. Özellikle 19 Mayıs, 29 Ekim ve 30 Ağustos gibi günleri seçerek törenleri bir bahaneyle iptal eden AKP, benzer bir adımı tren faciasında atmadı. İşte AKP'nin iptal ettiği bazı törenler:

30 Ağustos 2011: “Artan terör olayları ve arka arkaya gelen şehit haberleri” gerekçe gösterilerek tören iptal edildi.

29 Ekim 2011: Erdoğan, Van Depremi dolayısıyla 29 Ekim Cumhuriyet Bayramı törenlerini iptal etti.

30 Ağustos 2012: Cumhurbaşkanı Abdullah Gül'ün kulağındaki rahatsızlığından dolayı hastanede tedavi görmesi nedeniyle iptal edildi.

19 Mayıs 2013: Gençlik ve Spor Bakanlığı, Reyhanlı'daki bombalı saldırılar üzerine 40 ilde yapılacak, konser, kutlama ve diğer organizasyonlarını iptal ettiğini açıkladı.

29 Ekim 2014: Cumhurbaşkanı Erdoğan, Karaman Ermenek'teki maden faciası nedeniyle Cumhurbaşkanlığı binasında yapılacak 29 Ekim resepsiyonunun iptal edildiğini açıkladı.

30 Ağustos 2015: Başbakan Ahmet Davutoğlu imzasıyla yayımlanan 30 Ağustos genelgesinde bayram boyunca şenlik, konser ve kutlama faaliyetlerinin yapılmaması istendi. Gerekçe olarak “terör” olayları gösterildi.

23 Nisan 2016: TBMM Başkanlığı, operasyonlarda yaşamını yitiren askerler nedeniyle resepsiyon programını iptal ettiğini açıkladı.

30 Ağustos 2016: Milli Savunma Bakanı Fikri Işık, “Olağanüstü bir süreçten geçiyoruz. Halk yeni travma geçirmişken geçit töreni yapmak doğru değil” diyerek 30 Ağustos kutlamalarının iptal edildiğini duyurdu.

HALK DÜŞMANLARINA YARGI SİGİNAĞI

Sömürü düzeninin adaleti bu kadar oluyor. Zenginlere suç işleme özgürlüğü tanıyan, iktidara yakın olanları cezadan koruyan bir hukuk düzeni işliyor ülkemizde. Hukuksuzluğu yasa bellemiş olanları durduran tek şey halkın tepkisi. Kitlesel bir duyarlılık ortaya çıktığında, halk takip ettiğini hissettirdiğinde, yargıdaki adaletsizlik dağıtıcıları da ayağını denk alıyor.

Böylesi durumlarda başvurdukları bir yol, beklemek. Oluşan kamuoyu tepkisi yumuşasın diye bekliyorlar, unutulsun diye bekliyorlar, hiç olmadığında başka ve daha büyük bir olay yaşansın da onun gürültüsüyle işleri hallolsun diye bekliyorlar.

Çorlu'daki büyük tren faciası Soma katliamı davasında “bekleyenler” için olumsuz bir etki yaptı. Bir çok defa ertelenmiş olan karar duruşması, tam da seçimlerden sonra, tam da Erdoğan başkanlık tacını giyeceği sırada yapılacak, büyük tepki doğuracağı belli olan karar alınıp açıklanarak, katil patronlar özgürlüklerine (!) kavuşturulacaktı.

Tren faciası, mahkemeyi yeniden oyun kurmak zorunda bıraktı. Çorlu'nun yarattığı infialle, adaletsiz bir kararın yaratacağı tepki birleşebilirdi.

Oyun içinde oyun... Ama çok öğretici. Ülkedeki tüm kötülüklerin kaynağının patron sınıfı ve onun gerici hizmetkarları olduğunu bilmeyenlere öğretiyor.

AKP'NİN YAYIN YASAKLARI

Ülkede yaşanan saldırılar ve kazalardan sonra artık otomatik hale gelen yayın yasağı, tren kazası faciasından sonra da jet hızıyla gündeme geldi. İşte AKP'nin aldığı bazı yayın yasağı kararları:

10 Ekim Ankara Garı Katliamı.

MİT TIR'larıyla silah taşındığına ilişkin haberler.

17 Aralık'ta 4 bakan hakkında soruşturma başlatılması.

Ceyhan M Tipi Kapalı Cezaevi'nde çocuk tutuklulara cinsel istismar haberi.

Rıza Sarraf soruşturması haberi.

Suruç Katliamı.

Roboski Katliamı.

Suriye'de düşürülen Türkiye'ye ait savaş uçağı.