

İçimizden biri...

Meslek yaşamında 50. yıla merhaba diyen 782 sicil no'lu üyemiz ÖZERGEN ERYÖNER ile SÖYLEŞİ

Sayın Özergen Eryöner; biraz kendinizden sözedebilir misiniz?

Cumhuriyetimizin onuncu yıldönümünde dünyaya geldim. Bundan dolayıdır ki kronolojik yaşım hiçbir zaman şahsım adına bir anlam taşımaz. Zira Cumhuriyetin ilan tarihi itibarıyla, değişmeyen yaşım 10 yıl olarak bilinmelidir. Ayrıca bu inanç yaşı; Ankara Garı'nda Atatürk'ü gördüğüm ve henüz 4 yıllık bir biyolojik mevcudiyetime rağmen, o unutamadığım günün hafızama kazındığı süreci de kapsar.

Kendimden söz etmem konusunda sanırım otobiyografimi ön plana taşımak gerekir. Babam alt kademedeki bir devlet memuru idi. Memuriyeti nedeniyle tayin yerleri, hayat çizgimi oluşturdu. Şöyle ki; Konya'da görevli iken doğduğum bu şehirden tayin edildiği Ankara-Kayaş'a gidişimiz ve buradaki ilk hafıza kayıtlarımın netlik kazanması-Atatürk'ü gördüğümü kesin hatırlayışım gibi. Kayaş'tan Mersin'e tayin ve benim burada anaokuluna başlayışım. İlkokul birinci sınıfı da bulunan bu okulda ve henüz 6 yaşında iken, okul hayatımın ilk basamağına adım atışım.

İlkokul dördüncü sınıfa geçtiğim yaz babamın Vezirhan'a tayin edildiği... O zamanlar Vezirhan çok ufak bir yerleşim yörenesi ve ancak üç sınıflı bir ilkokul mevcut olması nedeniyle beş sınıflı ilkokulu bulunan Osmaneli'nde okul hayatımın devamı, çocukluk dönemimin ilk gurbet yılı! Ailemden uzakta,

babamın bulunduğu yerde yani okul hademesinin evinde yatılı kalışım ve o savaş yıllarında gazyağı hatta mum yokluğunda çıra ile gecelerin aydınlatılmaya çalışıldığı bir ortamda okuyabilmem için kendime has çocukluk savaşım...

Vezirhan'dan Malatya'ya tayinle ailece gidişimiz ve burada okul hayatımın düzene girmesi... Ancak savaşın devam ettiği bu Malatya yıllarında da mahrumiyetlerin getirdiği çocukluğumun moral eksikliği. Örnek vermek gerekirse; ekmeğe karne ile, şeker ve un yok, özellikle de çay bulunmadığından sabahları tarhana çorbası ile kahvaltı. (Bu tür sonraları bana güzel bir alışkanlık kazandırdı) Kağıt paçavra karışımını yuvarlatıp sicimle bağlanmış top müsveddesi ile yapmaya çalıştığımız maçlar...

Malatya'dan sonraki tayinimiz İzmir'e gerçekleşti. Okumak yönünden iyi bir ortama kavuştum. Ortaokul son sınıfına bu şehirde devam ederek ve o zaman bu okullardan mezun olmak için gerekli eleme imtihanını kazanarak mezun oldum. İzmir İnönü Lisesi'ndeki (şimdiki adı Namık Kemal) üç yıllık tahsil süresini normal zamanda bitirerek ve iki ayrı imtihanı (bitirme ve olgunluk) vererek fen kolundan mezun oldum. Bundan sonra İTÜ giriş sınavlarını kazanarak Elektrik Fakültesi'ne girdim ve elektrik yüksek mühendisi olarak mezun oldum. İçinde bulunduğumuz bu yeni yılda mezuniyetim ellinci yılına girmiş bulunuyorum.

Meslek yaşantınız süresince başınızdan unutamayacağınız olaylar geçmiş olabilir. Size ilginç gelen birkaçını bizimle paylaşabilir misiniz?

Evet, böyle bir soru benim için özellikle de genç meslektaşlarıma aktarmayı bir görev bildiğim için büyük önem taşır. Benim yorumuma göre bu soruyu cevaplarken aktardığım her bir sözcük kendi yönümden bir öğünç ve itibar olarak algılanmamalıdır.

İTÜ'de TCDD hesabına burslu okuduğum için mezun olur olmaz bu devlet kuruluşunda görev aldım. Bu kuruluş; mezun olduğum yılı da kapsayan dönemde demiryolu elektrifikasyonu ve sinyalizasyon konularında projelendirme ve uygulamaya öncelik tanıyan bir atılım içindeydi. Zaten bu nedenledir ki öğrencilik yıllarımda stajlarımı TCDD'nin isteğine uygun olarak ve yatırım aşamasında bulunması nedeniyle Sirkeci Halkalı Demiryolu Elektrifikasyonu çalışmaları içinde yaptım. Bu elektrifikasyon çalışmaları Fransız firmasının proje ve malzeme yükümlülüğü nedeniyle bu firma tarafından yönetiliyordu. Bu demiryolu güzergahının sinyalizasyon işleri



İçimizden biri...

bir Alman firması tarafından yürütülüyordu. O yıl stajımı Yeşilköy İstasyonu sinyalizasyon kumanda masası ve tesisleri bölümünde yapmaya başlamıştım. Bir gün; istasyonun demiryolu giriş hattı üzerinde, herhangi bir tren vagon gibi bir ünite bulunmamasına rağmen; DC ile beslenen ray devresi kumanda masası üzerinde meşgul (kırmızı) işaretini veriyordu. Devreler, röleler gibi bütün sistemi kontrol ettiğimiz halde bir türlü problemi çözemedik. Kontrol için bizzat perondan demiryoluna inerek ray devresinin izole edildiği yalıtkan cebirenin yan tarafına yaslanmış bir varak (sigaraların paketleri içindeki alüminyum kaplamalı kağıt) tarafımdan alındığı anda kumanda makinesinde meşgul göstergesinin kalktığı haberini aldım. Bir yolcunun gelişigüzel boş sigara paketini raylar üzerine fırlatmasının bir azizliği idi!

Benim için meslek hayatımın yabancılara karşı en iddialı dönemi, H.paşa-Pendik güzergahının elektrikli tren işletmesine açılması için Amerikan firması tarafından, tarafımızdan döşenip kapasitif dengelenmesi, kablo ölçümlerinin ancak hassasiyetle yapılmasından sonra mümkün olabilen ve bir mühendislik çalışmasını gerektiren böyle bir programın uygulanma süresi oldu. Buradaki teknik husus şu idi: Katener hattı 25 kilovolt, bizim düşeyeceğimiz sinyal kablosu demetinden her bir iletkeni endüktif yönden etkileyerek gönderilecek sinyalleri bozmuş olacağından, işletme güvenliği -can ve mal güvenliği dahil- ortadan kalkmış olacaktı. İşte bu uygulama süresinin tarafımızdan ancak dokuz ayda gerçekleştirilebileceği Amerikan firması tarafından Genel Müdürlüğümüze bildirilmişti. Emanet Heyeti Reisi sıfatıyla ve Türk tarafının proje müdürü gibi düşünülebilecek bir görevin yükümlüsü ve yetkilisi olarak, Genel Müdürlüğüme bu sürenin üç ay olduğunu ve bunu gerçekleştirebileceğimizi arzettim.

Sonuçta Türk mühendis ve işçisinin üstün gayret ve çalışması sayesinde 3 Ocak 1967 günü gibi karlı bir kış gününde başladığımız bu görevi Mart ayı geçmeden bitirdik ve 27 Mart 1967 günü H.paşa ile Pendik arasında elektrikli tren işletmeciliği gerçekleştirerek ve aynı güzergahtaki minibüs

tarifesine kıyasla daha ucuz bir tren tarifesi uygulanmak suretiyle halkımızın hizmetine sunuldu.

Genç meslektaşlarınıza mühendislik yaşantılarıyla ilgili önerileriniz var mı?

Bu konuda öneride bulunmaktan ziyade artık günümüzde yerini bulmaya başlamış bulunan "profesyonel mühendislik" konusuna çok ciddi olarak eğilmeleri gerektiğine inanıyorum. Kendi yönümden bu konseptin henüz olmadığı çok önceki dönemlerde bile profesyonel olabilmek için devamlı kendi bilgime eklemeler yapmaya çalıştım. Bu yöntemin diğer bir türü de **araştırmacı olmaya çalışmak ve mesleğimizin her yeni aşamasını yakından takip edebilmektir.** Kronolojik yaşama göre 60 yaşını doldurduktan sonra bilgisayar öğrendim. 70 yaşında da dijital teknoloji ile yakından ilgilenmeye başladım.

Bir mühendisin toplumda rolü ne olmalıdır, bununla ilgili düşüncelerinizi alabilir miyiz?

Hiç kuşkusuz sivil toplum örgütleri ile yakın ilgi ve çalışmalar yanında bu tür toplumlara en büyük desteği kesintisiz vermek her bir mühendisin gerçek görevidir.

Son dönemlerde EMO'ya üyelerin aktif katılımında geçmişe göre bir değişiklik var mı? Varsa sizce nedenleri nedir?

Bu konuda istatistik duruma göre yorum yapılması gerektiğinden böyle bir mukayese yapacak imkana sahip değilim. Ancak EMO Genç üyelerimizin sayısını öğrendiğimde bu konudaki gelişmeleri ümit verici buldum.

EMO'nun çalışmalarına katılıyor musunuz?

Elbette ve hala da katılmaya çalışıyorum. Esasen EMO yönetiminde görev almış ve çok sayıda komisyon çalışmalarına katılmış bir meslektaş olarak her zaman gurur duydum ve şimdi de duyuyorum.

SİRKECİ-HALKALI (ELEKTRİKLİ TREN BANLIYÖ HATTI) SİNYALİZASYONU HAKKINDA UMUMİ BİLGİ

Özergen Eryöner-Y. Müh. TCDD

TCDDHerhangi bir demiryolu istasyonunun ve mıntıkasının sinyalizasyon planlanmasında ilk olarak istasyon ve güzergâh vaziyet plânı göz önüne alınır. Vaziyet plânından kasıt, istasyon dahilindeki yolların ve istasyonu diğer istasyonlar ile bağlayan hatların durumudur.

Sirke ci - Halkalı arasındaki istasyonların sinyalizasyon kumanda masası, mahalli kumandalı S İ E M E N S tipi pusbutonlu sinyal kumanda masası olup, istasyonun vaziyet planındaki sahayı ihtiva eder Bu saha dahilindeki makas, sinyal ve hat maniaları (derayman papuçları) gibi tesisler arıklaşman plânına göre düğmeleri vasıtası ile idare edilirler.

Anklaşman plânı, trenlerin istasyondan sevk ve istasyona kabulü ve dolayısıyla yolların tanzimi ile ilgili olarak seyrüsefer emniyetini sağlamak maksadı ile tertiplenmiştir Bu plân yol modeline göre tertip edilirken trenlerin seyir cihetleri, makas durumları, sinyaller, seyir yolları ile bunların tanzim ve çözümü, yol ve makas kısımlarının serbestiyeti ve var ise otomatik blok göz önüne alınır.

İstasyonlarda yolların tanzimi, bu anklaşman plânına göre kumanda masasından, o yol güzer-gâhındaki sinyal, makas ve hat manialarının tanzimi sureti ile yapılır. Sirkeci ve Halkalı Garlarında ise yol tanzimi otomatik olarak yapılır. Meselâ: Sirkeci Garına tren kabul edilsin. (Kumanda kulesi treni hangi yola kabul edecek ise o yola ait düğme ile giriş sinyalinin düğmesine aynı zamanda basarak bu yol üzerindeki makasları ve giriş sinyalini otomatik olarak tanzim eder ve kilitlet. Tren şevki için çıkış sinyali düğmesi ile hat düğmesine aynı zamanda basılarak o yol üzerindeki makaslar ve çıkış sinyali otomatik olarak tanzim edilirler Sinyalizasyon tesisatı iki kısma ayrılabilir....