



Şoförün suçu yok!...

1. sayfanın devamı

İşte belediye yöneticileri tarafından çözüme kavuşturulamayan bu problemlerin ceremesini ulaşım emekçileri ve o hizmeti alan halk çekmektedir. Hizmeti veren de alan da emekçiye işveren ve bürokratlar hedef şaşırtmakta bizi birbirimize kırdırtmaya çalışıp işin içinden sıyrılmaktadırlar. Bu hizmeti sağlayan şoförler ve hareket memurları da hiçbir şekilde ulaşım politikasının belirlenmesinde karar alma süreçlerine dahil edilmemekte, kapalı kapılar ardında ticari işletme mantığıyla belirlenen politikayı gözü kapalı uygulamak zorunda bırakılmaktadırlar.

Eğer ki gün boyu saatlerce direksiyon sallayarak ya da kulübede bulunarak kamu hizmeti sağlayan şoför ve hareket memurlarımızın daha iyi hizmet vermesini istiyorsak en başta çalışma koşullarının, ücretlerinin ve sosyal haklarının yükseltilmesini savunmalıyız. %40 eksik maaş ve %50 eksik sosyal hakları olan bir şoförden gün içinde kendisiyle defalarca tartışıldığında her zaman alttan almasını beklemek ya da belediyede çalışıyorum, güvenceli bir işim var psikolojisi belediye tarafından yaratıldığı halde ekmeği ihalelerle satılığa çıkarılan İzelman işçisinden fedakarlık beklemek doğru değildir.

Fakat çare nedir? Yöneticilerin değişmesi mi? Hayır! Kapitalist sistem ve onun küçük yansıması olan belediye içinde o koltuğa bir başka başkanın gelmesi ya da bürokratların değiştirilmesi yalnızca aynı kapitalist yasaları ve işletme mantığını uygulayanları değiştirecektir. Bürokrasiden kurtulmanın yolu ise hizmeti veren emekçilerin, hizmeti alanların da katkısıyla ortak çıkarlarını yansıtan talepler etrafında örgütlenip kurumlarının yönetimini kendi ellerine almalarıdır, bu yolda mücadele verilmedikçe saydığımız sorunlar artarak devam edecektir. Şehrimizde nitelikli, bekletmeyen, konforlu, insani koşullarda bir toplu ulaşım istiyorsak şu talepleri

yükseltmeliyiz:

Uluslararası araba tekellerine para kazandırmaya son! Toplu ulaşımı kullanan halka pozitif ayrımcılık! Şehir içinde özel araç kısıntısı getirilsin!

En başta raylı sistem, alternatif ulaşım biçimlerine yatırım yapılınsın! Yatırımlar ihale yoluyla şirket patronlarını zengin etme üzerinden değil belediye tarafından kendi işçisiyle yapılınsın!



Halktan alınan vergiler halka harcansın! Vergi adı altında önceden ücretini ödediğimiz ULAŞIM ÜCRETSİZ OLSUN!

Belediye şirket yöneticilerinin arpalıklarının kurutalım! İZELMAN, İZULAŞ, İZENERJİ, kamu hizmeti veren işletmeler işçi denetiminde kamulaştırılsın, işçiler kadroya alınsın!

TAŞERONA SON! İŞÇİYE KADRO!



Belediye Emekçisinin Sesi

<http://www.facebook.com/BelediyeEmekcisininSesi>

belediyeemecisi@gmail.com

Şoförün suçu yok!...

SUÇLU KİM: ULAŞIM EMEKÇİSİ Mİ?

Şehiriçi toplu ulaşımında yaşadığımız sıkıntıların sorumlusu o hizmeti sağlayan emekçiler değildir. Bürokrasi asıl kararları vermekte ama yükü işçilerin, emekçilerin sırtına atmaktadır. Şoför ya da hareket memuru ulaşım sisteminin halka, yolculara en yakın temsilcisi olduğu için, üst yöneticiler tarafından belirlenen politikanın tepkisini onlar çekmektedirler. Halkın toplu ulaşımındaki aksaklıklara haklı fakat yanlış yere yönelen tepkisi tartışmalara, zaman zaman dayak hatta bıçaklama veya silahla yaralama gibi fiziksel müdahaleye varan biçimlerde ulaşım emekçilerine gösterilebiliyor. 33, 35, 42, 44, 46 gibi hatlarda emekçiler can güvenliğinden feragat ederek hizmet veriyor.

Fakat zamanında gelmeyen otobüslerden, otobüslerin özellikle mesai giriş çıkışlarında balık istifi hareket etmesinden, içindeki sağlıksız koşullardan, şoförlerden önce onların işvereni olan belediyenin en tepesindekiler ve kademe kademe altındaki emekçiyi başkanın belirlediği ulaşım politikası doğrultusunda disiplin ve

otorite altına almak için o koltuklara oturtulan bürokratlar sorumludur.

Bazen çok uzun süreler beklemek zorunda kaldığımız, kalkması gereken saatte kalkamayan, bazense servisi gerçekleşmeyen otobüslerin bu durumda olmasının arkasında en başta şehrin içindeki özel araçların yol açtığı trafik, belirlenmiş olan servis sürelerinin trafiğin katkısıyla yetmeyişi, gerçekleştirilemeyişi, araçlardan kaynaklı arızalar ve neredeyse tüm yükün yalnızca lastik tekerlekli ulaşımaya yıkılmış olması bulunuyor. İçinde çoğu zaman birer kişinin bulunduğu özel otomobillerin birkaç tanesi trafikte emekçi halkın 100 tanesine eşit yer kaplamaktadır. Bu kadar çok soruna yol açıcı etken varken üstüne bir de şehrin büyük çoğunluğunu metroyla, tramvayla, vapurla değil de otobüsle taşımaya kalkarsanız bu c e n d e r e d e n kurtulamazsınız



devamı son sayfada

İhanete uğrayan işçiler: İZELMAN

İzelman'da olan bitenler, yani sendika-belediye arasında kalmış işçilerin yaşadıkları herkesin malumunda. DİSK genel başkanı Kani BEKO, sözleşme krizinde Aziz KOCAOĞLU'yla büyük tartışmalar yaşamış, Aziz KOCAOĞLU'nun sözleşmeyi yüksek hakem kuruluna gönderip çok düşük bir zamlarla bitirmesini ise grevi yasaya aykırı bir şekilde engellediği gerekçesiyle anayasa mahkemesine vereceğini söylemişti. Şimdi gelelim bu çekişmeden işçinin durumunun ne olduğuna; işçi yevmiyesine günlük 5 TL zam almış ve bu sahte oyunları dışarıdan izlemekle yetinmişti. O dönem bu kavgaların birer kurgu olduğunu söyleyen, mevcut sistem içinde bunların ikisinin de birer işveren rolü üstlendiğini belirten bizler ise yanılmadık.

Ve film, o dönem ölesiye kavgaya tutuşan tarafların dostluğuna doğru devam edecekti. İZFAŞ binasında 8 Aralık'ta iki taraf tekrar bir araya gelecek ve biz sorunlarımızı birlikte aşacağız, dostuz mesajı vereceklerdi. Peki ya 5 TL zam alan işçiye ne oldu?

%40 eksik maaşlarla çalıştırdığınız işçiye ne oldu? Onlarda hala sizinle dost mu acaba?

Elbette ki değiller, her zaman bunların kurgu olduğunun farkındaydılar, işte bu yüzden ki sendikanın yapması gereken hareketleri kendileri yapmaya kalkıştılar ve davalar ardı ardına geldi.

Şu an şoförlerin belediyeye açtığı iki farklı dava var. Biri "Muvazaa tespit" davası; bu dava ESHOT ile İZELMAN çalışanlarının aynı işi yaptığını fakat en başta kadro olmak üzere maaşlarda ve diğer her şeyde çok farklı uygulamalara maruz kaldıklarına ilişkin dava. Davada bilirkişi, İZELMAN çalışanlarının davalarında haklı olduğunu ESHOT'un öz kaynaklarıyla, öz araçlarıyla taşeron bir şirketin çalıştırılmayacağı yönünde karar bildirmesine rağmen, mahkeme bilirkişiyi tanımayarak aksi yönde karar vermiş ve davayı belediye lehine ve "belediye baskısıyla" sonlandırmıştır. Fakat şu an dosya temyize gönderilmiş, oradan da olumsuz çıkarsa işçiler davayı AİHM'ye kadar taşıma kararı almışlardır. İkinci dava ise %40 ve %20 kesintili çalışan işçilerin kesintilerinin

haksız olduğu yönündeki davalarıdır. Bu dava ise sendikanın sadece adını eylemlerde anar olduğu bir slogandan yola çıkarak *sendikaya rağmen* açılmıştır: "Eşit işe eşit ücret". Sendika kendi sloganından korkar olmuş böyle bir talepte dahi bulunamamış, fakat davayı açan İZULAŞ çalışanı işçiye TÜRK-İŞ'e bağlı Belediye İş sendikası olarak her türlü baskıyı yapar olmuştur. Yani İZELMAN'ı DİSK bir şekilde sömürürken, TÜRK-İŞ'de İZULAŞ'ı sömürmektedir ve şu an bu şirkette el freni çekilmediği gerekçesiyle 3 işçi işten çıkarılmıştır. Sendikaya

başvurduklarında ise kendilerine yapabilecekleri bir şeyleri olmadığı, işe iade davası açmaları yönünde görüş bildirilmiştir. İşçinin uyanma vakti geldi! Sendika bir danışma mercii değil, bir hak arayış, mücadeleyle hak alma örgütlenmesidir. Sendikaların bu işveren tavırları işçiler tarafından çok iyi gözlenmektedir. Fakat artık işçilerin sendika binalarını işçilerin sözlerinin söyleneceği yer haline getirme vakti gelmiştir. Uyan artık bu filmin figüranı olma. Sendikana sahip çık, örgütlen, sendika binalarımız işçi düşmanları tarafından işgal edilmiştir, geri alalım!

