

**T.C.
MİLLÎ EĞİTİM BAKANLIĞI**

RAYLI SİSTEMLER TEKNOLOJİSİ

**TAŞIMA PLANLARI, VAGON TALEP VE
TAHSİSİ
840UH0025**

Ankara, 2011

- Bu modül, mesleki ve teknik eğitim okul/kurumlarında uygulanan Çerçeve Öğretim Programlarında yer alan yeterlikleri kazandırmaya yönelik olarak öğrencilere rehberlik etmek amacıyla hazırlanmış bireysel öğrenme materyalidir.
- Millî Eğitim Bakanlığınca ücretsiz olarak verilmiştir.
- **PARA İLE SATILMAZ.**

İÇİNDEKİLER

AÇIKLAMALAR	iii
GİRİŞ	1
ÖĞRENME FAALİYETİ-1	3
1. TAŞIMA PLAN VE PROGRAMLARI.....	3
1.1. Yıllık Taşıma Planları	3
1.2. Mevsimlik (Dönemlik) Taşıma Planları.....	3
1.3. Günlük Taşıma Planları	4
1.3.1. Rotasyon	4
1.3.2. İşletme Açısından Rotasyonun Önemi	5
1.3.3. Ütilizasyon.....	5
1.4. Vagon İhtiyaç Hesabı.....	11
1.5. Blok Taşımacılığın Özellikleri.....	13
UYGULAMA FAALİYETİ	19
ÖLÇME VE DEĞERLENDİRME	21
ÖĞRENME FAALİYETİ-2	23
2. VAGON TALEBİ	23
2.1. Vagon Tipi ve Kapasiteleri	23
2.1.1. G-H-Habis Tipi Kapalı Vagonlar	23
2.1.2. E Normal Tip Yüksek Kenarlı Vagon	24
2.1.3. K-R Normal Tip Platform Vagon	24
2.1.4. S Özel Tip Platform Vagon	25
2.1.5. F Özel Tip Yüksek Kenarlı Vagon	25
2.2. Vagon Sipariş Defteri.....	27
2.3. Eşya Taşımacılığı İle İlgili Uluslararası Anlaşma ve Sözleşmeler	28
UYGULAMA FAALİYETİ	29
ÖLÇME VE DEĞERLENDİRME	30
ÖĞRENME FAALİYETİ-3	32
3. GÜNLÜK VAGON DURUMU	32
3.1. Günlük Vagon Durumu Telgrafları (GVD)	32
3.1.1. GVD Telgraflarının Bölümleri ve Bilgilerin Sırası	33
3.1.2. GVD Tellerinde Bulunacak Diğer Bilgiler.....	36
3.2. Repartisyon Bürosunun Görevleri	40
UYGULAMA FAALİYETİ	41
ÖLÇME VE DEĞERLENDİRME	42
ÖĞRENME FAALİYETİ-4	44
4. VAGON TAHSİSİ	44
4.1. Tahsis Emirleri.....	45
4.1.1. Daimi Tahsis Emri.....	45
4.1.2. Günlük Tahsis Emri.....	45
4.1.3. Özel Tahsis Emri	45
4.1.4. Öncelikli Tahsis Emri.....	45
4.2. Yabancı Demiryollarına Ait Vagonların Tahsisi	46
4.3. Vagon Tahsisi ve Taşımaları İle İlgili Özel Hususlar	47
UYGULAMA FAALİYETİ	49
ÖLÇME VE DEĞERLENDİRME	50

MODÜL DEĞERLENDİRME	52
CEVAP ANAHTARLARI	54
ÖNERİLEN KAYNAKLAR.....	55
KAYNAKÇA	56

AÇIKLAMALAR

KOD	840UH0025
ALAN	Raylı Sistemler Teknolojisi
DAL/MESLEK	Raylı Sistem İşletmeciliği
MODÜLÜN ADI	Taşıma Planları, Vagon Talep ve Tahsisi
MODÜLÜN TANIMI	Bu modül yük taşıma plan ve programları, vagon talebi, günlük vagon durumu ve vagon tahsisi konularında kullanılan yöntemlerin tanıtıldığı bir öğrenme materyalidir.
SÜRE	40/32
ÖN KOŞUL	10.sınıf modüllerini başarı ile tamamlamış olmak
YETERLİK	Raylı sistemlerde yük taşımacılığı yapmak
MODÜLÜN AMACI	Genel Amaç Bu modülle gerekli ortam sağlandığında, işletme talimat ve yönetmeliklerine uygun olarak taşıma planları yapabilecek ve işletme sistemine ait kayıtları tutabileceksiniz. Amaçlar <ol style="list-style-type: none">1. Taşıma plan ve programlarını yapabileceksiniz.2. Vagon talebi alabileceksiniz.3. Günlük Vagon Durumlarının yazışmalarını yapabileceksiniz.4. Vagon Tahsisi Yapabileceksiniz.
EĞİTİM ÖĞRETİM ORTAMLARI VE DONANIMLARI	Ortam Atölye, sınıf veya gerçek çalışma ortamı Donanım: Bilgisayar, önceki dönemlere ait taşıma verileri, çeken çekilen araç parkı verileri, istasyonda bulunan vagonlara ait veriler, ilgili tarifeler, formlar ve yönetmelikler
ÖLÇME VE DEĞERLENDİRME	Modülün içinde her öğrenme faaliyetinden sonra yer alan ölçme araçları ile kazandığınız bilgi ve becerileri ölçerek kendi kendinizi değerlendireceksiniz Öğretmen modül sonunda ölçme aracı uygulayarak modül uygulamaları ile kazandığınız bilgi ve becerileri ölçerek değerlendireceksiniz.

GİRİŞ

Sevgili Öğrenci;

Demiryolları Cumhuriyetin kuruluşundan bu yana ulaştığı her yere hayat veren, canlılık ve refah götüren vefalı bir dosttur. Bu vefanın en güzel meyvelerinden biri ise nakliyat; üretimi tüketime bağlayan köprü, ekonominin çarklarını döndüren en önemli dişlilerden biri ve hatta can damarıdır. 7 gün ve 24 saat işleyen yük trenleri Türkiye'nin yükünü hem Anadolu'nun dört bir köşesine hem de Avrupa, Asya ve Ortadoğu'ya taşımaktadır. Elbetteki bu taşımacılığın beklenen faydaları karşılayabilmesi için, iyi bir planlama ve kaynakların en verimli bir şekilde kullanılması esastır.

Bu modülle yük trenlerinin, taşıma plan ve programlarının yapılmasını ve yapılan programlara göre taşımayı gerçekleştirebilmeyi öğreneceksiniz.

ÖĞRENME FAALİYETİ-1

AMAÇ

Bu öğrenme faaliyeti sonucunda taşıma plan ve programını yapabileceksiniz.

ARAŞTIRMA

- Bölgenizdeki istasyon veya garda bulunan Repartisyon bürosunu ziyaret edip taşıma planlarının nasıl yapıldığını inceleyiniz.
- Araştırmalarınızı sınıfa rapor halinde sununuz.

1. TAŞIMA PLAN VE PROGRAMLARI

1.1. Yıllık Taşıma Planları

Yıllık taşıma planları yapılmasındaki amaç, Yurt içindeki nakliye taleplerinin düzen içerisinde ve mümkün olan oranda isteğe uygun ve ekonomik yapılanmasını sağlamak ve bunu temin edecek bilgi ve malzemeyi toplamaktır.

Nakliye taleplerin neler olduğunun anlaşılmasının ardından bu taleplerin beklenen faydanın temin edebilmesi için, mümkün olan en kısa zamanda ilgili birimlere bildirilmesi gerekir.

Müşteri ve personelin fikirlerini almadan taşıma planlarını hazırlamak doğru değildir. Çünkü müşterinin ve yükün ne tür vagonlarla ve ne tür taşıma şartlarıyla ihtiyaçlarının giderilmesi gerektiğinin bilinmesi gerekir.

1.2. Mevsimlik (Dönemlik) Taşıma Planları

Ülkemizde maden, kömür, ziraat ürünleri, askeri taşımalar vb. gibi kitle nakliyatlar bölgelerin özelliğine göre belirli dönemlerde artmakta veya azalmaktadır. Bu bakımdan nakliye taleplerinin beklenen faydayı müşteri ve işletme açısından temin edebilmesi için müşterilerden gelen taleplerin neler olduğunun anlaşılmasının ardından, bu talepler mümkün olan en kısa zamanda Hareket Dairesine bildirilir. Hareket dairesi belirlenen dönem ya da mevsimler için nakliye taleplerinin bir düzen içerisinde ve mümkün olduğunca arzuya uygun ve iktisadi yapılanmasını sağlamak koşuluyla bir planlama yapar ve bu planı Genel Müdürlüğe bildirir. Genel Müdürlük durumu hareket dairesi ile birlikte değerlendirerek yeni

tren seferleri düzenler veya mevcut trenlerden dönemsel taşıması biten trenleri seferden kaldırır.

1.3. Günlük Taşıma Planları

Günlük planda bölgenin yük durumu ve akımı, tehirler, trenlerin verilmiş emirlere ve mevzuat hükümlerine göre teşkil ve çekerine göre yük verilip verilmediği ile makine ve cer durumları ve trafik aksaklıkları görüşülerek gerekli tedbirlerin alınması sağlanır.

Günlük taşıma planlarını, Bölge Müdürlüklerinde bulunan Repartisyon büroları yapar. Günlük taşıma planlarının nasıl yapıldığına geçmeden önce Rotasyon ve Ütülizasyon hesabında biraz bahsedelim. Çünkü iyi bir günlük planlamanın işletme açısından yıllık bazda nasıl bir etkisinin olduğu bu şekilde daha iyi anlaşılacaktır.

1.3.1. Rotasyon

Rotasyon: Bir vagonun birbirini takip eden iki dolumu arasında geçen süredir.

Bu süre; demiryolu şebekesinin fiziksel durumuna işletmecilik istemine ve şartlarına vagon tipine, eşya türüne, talip miktarına ve taleplerin şebekedeki dağılımına bağlı olarak değişmektedir.

Rotasyon süresinin kısa tutulması ile aynı miktarda vagon ile daha fazla ve verimli iş yapmak mümkün olur. Taleplerin yoğun olduğu dönemlerde Rotasyon süresinin düşürülmesinin önemi daha da artar.

Rotasyon süresinin evreleri; Manevra, Tren teşkil, Seyir, Tartı, Yükleme-Boşalma ve Trenlerin buluşma ve öne geçmelerde beklediği sürelerinden oluşmaktadır.

Tek bir tip vagonun rotasyon süresi hesaplandığı gibi tüm tiplerdeki vagonların değerlendirildiği “Genel Rotasyon” hesabı da yapılır.

İnceleme belli bir tip vagon için yapılıyorsa o tip vagonların faal vagon sayısı ve dolan vagon sayısı, genel rotasyon hesabı yapılıyorsa tüm vagonların faal vagon sayısı ve dolan vagon sayısı dikkate alınır. TCDD’de kullanılmakta olan Rotasyon süresi formülü aşağıda belirtilmiştir.

- Rotasyon Süresi: ((Faal Vagon Sayısı / Dolan Vagon Sayısı) * İncelenen Süre)
Burada;
- Faal Vagon Sayısı: Kuvve Mevcudu – Faal Olmayan Vagon (Tamir + Yedek + Yurt dışı)
 - Tamir: Revizörlük Atölyelerinde, Vagon Bakım Atölyelerinde, Tüdemtaş ve Tüvaşas’ ta tamirde olan vagonların toplamı.
 - Dolan Vagon Sayısı: İncelenen süre içerisinde dolan vagon sayısı,
 - Kuvve Mevcudu: Cer Dairesi Başkanlığınca hazırlanan vagon bültenindeki yük vagonlarının sayısı

- Yurtdışı: İncelenen süre içerisinde yurtdışında olan vagonların günlük ortalaması

Örnek 1:

Genel Rotasyon Hesabı

1997 Yılı Gerçekleşmelerine Göre Tüm Vagonların Rotasyon Hesabı

Kuvvedeki Mevcut Vagon Adedi	: 17,241
Ortalama Tamirlik Vagon Adedi	: 4, 062
Ortalama Yedek Vagon Adedi	: : 956
Yurt dışındaki Ortalama Vagon Adedi	: 122
Toplam Dolan Vagon Adedi	: 466052
İncelenen Süre	: 365 Gün

Faal Vagon Adedi: $17241 - (4, 062 + 8-956 + 122) 17241 - 5 140 = 12101$

Rotasyon Süresi : (Faal Vagon Sayısı / Dolan Vagon Sayısı) * İncelenen Süre

Rotasyon Süresi : (12.101 / 466052) * 365 = **9.47 Gün**

(Vagon parkımızda bulunan her bir vagon ortalama 9.47 günde bir doldurulmuş.)

Örnek 2:

Bir tip vagon ile ilgili Rotasyon hesabı (Faal-Fas tipi vagonların Rotasyon Hesabı)

1997 Yılı Gerçekleşmelerine göre Faal-Fas tipi vagonların Rotasyon Hesabı

Kuvvedeki Mevcut Vagon Adedi (Aralık 97) :	4, 767
Ortalama Tamirlik Vagon Adedi	: 1,294
Ortalama Yedek Vagon Adedi	: 231
Yurtdışındaki ortalama Vagon Adedi	: 0
Toplam Dolan Vagon Adedi	: 188717
İncelenen Süre	: 365 Gün
Faal Vagon Adedi	: $4,767 - (1,294 + 231) 4467 - 1525 = 3122$

Rotasyon Süresi : (Faal Vagon Sayısı / Dolan Vagon Sayısı) * İncelenen Süre

Rotasyon Süresi : (3.122 / 188717) * 365 = **6.03 Gün**

(Vagon parkımızda bulunan Faal-Fas tipi vagonların her biri ortalama 6.03 günde bir doldurulmuş.)

1.3.2. İşletme Açısından Rotasyonun Önemi

Rotasyon işletmecilikte en önemli performans değerlerden birisidir. Rotasyon süresindeki küçük bir iyileşme ile taşımalara daha çok vagon temin edip daha fazla taşıma yapmak mümkün olurken, Rotasyon süresindeki küçük bir artış taşımalara vagon teminini daha da güçleştirip daha az taşıma yapmamıza neden olmaktadır.

1.3.3. Ütilizasyon

Tüm çeken ve çekilen demiryolu araçlarını en verimli ölçüde kullanmak esastır. Bu faydalanmanın göstergesi ütilizasyon oranıdır. Mevcut vagonların ya da diğer demiryolu araçlarının kaç adedinin taşımalarda kullanıldığını ve /veya çeken ve çekilen gösterir. Hedef

ütilizasyon oranını % 100'dür. Ütilizasyon oranı % 100'e ne kadar yakınsa vagon o oranda iyi kullanılmış sayılır.

1.3.3.1. Yolcu Vagonlarının Ütilizasyonu

Bir yolcu vagonunun veya dizisinin kullanılan kapasite oranının belirlenmesidir.
Ütilizasyon : (Taşınan yolcu/Vagondaki yer sayısı) veya (Taşınan yolcu/Trenlerin yer sayısı)

Örnek 1:

64 kişilik bir yolcu vagonunda 32 yolcu taşınmışsa;

Yolcu vagon: $32/64: 0,50$ 'dir. Yani bu vagon % 50 kapasite ile kullanılmıştır.

Örnek 2:

320 yolcu kapasiteli bir trende 145 yolcu taşınmışsa;

Tren ütilizasyonu: $145/320: 0,45$ 'dir. Yani bu tren % 45 kapasite ile kullanılmıştır.

1.3.3.2. Yük Vagon Adet Ütilizasyonu

Yük vagon parkında bulunan yük vagonlarından ne kadarının taşımalarda kullanıldığıнын, Tamir, yedek ve yurtdışında bulunan vagon haricinde kullanılan vagon belirlenmesidir.

- **Yük Vagon Ütilizasyonu:** İncelenen süre içinde dolan vagon sayısı / ((Mevcut Vagon sayısı/ Rotasyon) * Süre)

Örnek: 1997 yılında vagon parkında bulunan vagon sayısı: 17241'dir. 365 gün içinde dolan vagon sayısı: 466062'dir. Rotasyonu: 9,47 olduğuna göre;

Yük Vagon Adet Ütilizasyonu: $466,0628 / ((17241/947). 365) = 0,70$

(Yani 1997 yılında vagon parkında bulunan 17241 vagonun ancak % 70'i taşımalarda fiili olarak kullanılabilmiştir.)

- **Yük Vagon Ton Ütilizasyonu:**
 - **Tüm vagonlar için:**
Yük Vagon Ton Ütilizasyonu: İncelenen süre içinde dolan ton / ((Faal vagon sayısı / Rotasyon)* Süre)

Örnek: 1997 yılında vagonlara yüklenen ton: 16.692.652'dir. 365 gün içinde faal vagon sayısı: 452,626'dir. Rotasyon değeri: 9,477 olduğuna göre;

Yük Vagon Adet Ütilizasyonu: $16.692.652 / ((452.626/9.477). 365) = 0,957$ 'dir.

(Yani 1997 yılı içerisinde taşımalarda kullanılan her bir vagona kapasitesinin % 96'sı oranında yükleme yapılmıştır.

- **Fal/Fas tipi vagonlar için:**

Örnek: 1997 yılında vagonlara yüklenen ton: 9.853.244 'dür. 365 gün içinde faal vagon sayısı: 187.970'dir. Rotasyon değeri: 6,80 olduğuna göre;

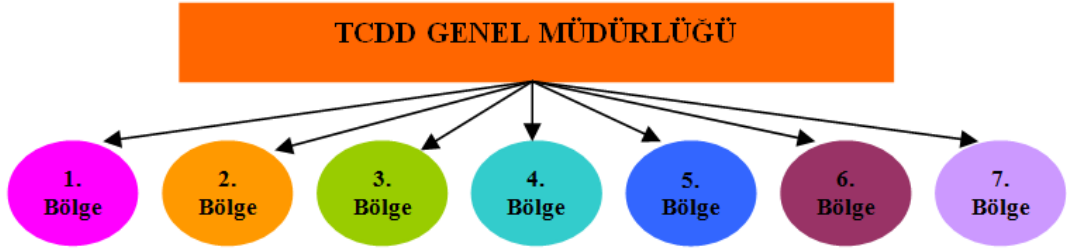
Fal / Fas tipi Yük Vagon Ütilizasyonu: $9.853.244 / ((187,970 / 6,80) * 365) = 0,977$ 'dir.

(Yani 1977 yılı içerisinde taşımalarda kullanılan Fal/Fas tipi Vagon her birine kapasitesinin % 98 oranında yükleme yapılmıştır.

- Boş Taşıma Oranı: Bir Net ton – Km.ye düşen Ham ton/km.yi verir. Bir başka deyişle, doldurulamayan dara açığa çıkar. İdeal değer vagonun sürekli dolu taşınması ile elde edilecek olan 1.50'dir. Formül: Ham ton / Net ton-Km
- Dolu Taşıma Oranı: Bir Ham ton –Km.ye düşen Net ton-Km.yi verir. Başka bir deyişle doldurulamayan işler ayıklanarak dolan kısım açığa çıkarılır. İdeal değer, vagonun sürekli dolu taşınmasıdır. Formül: Net ton / Ham ton-km

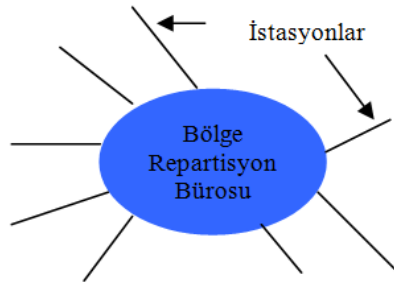
1.3.4. Yük Durumunun Tespiti

Ülkemizde demiryolları teşkilat şeması 7 Bölge Müdürlüğünden oluşmaktadır. Bölge Müdürlükleri doğrudan TCDD Genel Müdürlüğü'ne bağlıdır. Demiryolları Bölge Müdürlükleri bünyesinde, Bölge Repartisyon Bürosu, Trafik Kontrol Merkezi, İstasyonlar, Lojistik Müdürlüğü ve birçok birim bulunmaktadır.



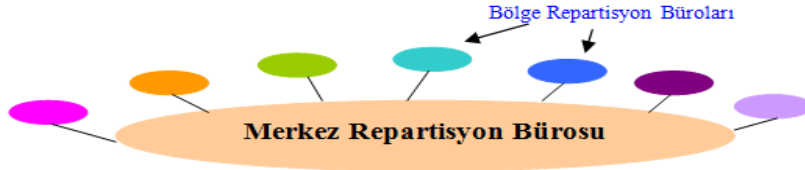
Resim 1.2: Bölge müdürlükleri

Bölgedeki gar ve istasyonlar, kendilerine ait bir gün sonra gönderilmeye hazır olacak tahmini yük durumunu, bir telgrafla saat 14.00-16.00' arasında en geç saat 16.00 da Bölge Repartisyon bürosuna bildirir. Bu telgrafta taşımaya hazır yüklerin, hangi yöne, ne miktarda, dolu ve boş, mevcut yük ile saat 17.00 a kadar dolacak ve gönderilmeye hazır olacak tahmini yük durumu bilgileri bulunur. Ayrıca bu istasyonlar zincir, takoz, ve muşamba gibi malzeme ihtiyaçlarını veya fazla olan malzemeleri de aynı telgrafın düşünceler bölümünde belirtirler.



Resim 1.3: İstasyonların yük durumunun tespiti

Bölge Repartisyon büroları kendi bölgesine bağlı olan istasyon ve garlardan aldıkları yük durumu bilgilerinin hepsini toplayarak, bölgenin yük durumunu tespit eder. Daha sonra bu bilgileri Merkez Repartisyon bürosuna bildirir. Merkez Repartisyon bürosu tüm bölgelerdeki dolu-boş vagon adedini ve tipini, yük durumunu, zincir, takoz ve muşamba ihtiyaçlarını belirleyerek, ülke çapında Bölge Müdürlükleri ile koordinasyonu sağlar.



Resim 1.4: Bölgelerdeki yük durumu ve koordinasyon

Bölge Müdürlüğünde bulunan Trafik Kontrol Merkezi, ertesi gün saat 06:00 da kendi bölgesine bağlı istasyonlardan, bir gün önce Bölge Repartisyon bürosuna telgrafla gönderdikleri taşımaya hazır, tam belli olan yük durumunu telefon ile öğrenerek teyit eder.

Örnek :

..... GAR / İSTASYON adı (kodu) SAAT : 06:00 TARİH : / /

BÖLGE MÜDÜRLÜKLERİNE (ANKARA / SİVAS / MALATYA / ADANA / HAREKET
, TESİSLER DAİRE BAŞKANLIKLARINA ANKARA

Bugün / / Tarihinde saat 07:00 itibariyle yük durumudur.

126 FAS	CEVHER	YAKACIK	7584 TON
20 FAS	CEVHER	ÜLKÜ	1600 TON

YEDEK: 47 FAS BOŞ (YAKACIK), 125 FAS BOŞ (ÜLKÜ)

ATÖLYE TAMİRİ : 76 adet FAS tipinde vagon
FABRİKA TAMİRİ : 40 adet FAS tipinde vagon
TELGRAF NO:

SİVAS (kodu)
Yetkili kişi
Unvanı

Bu örnekten saat , / / tarihinde ve gar veya istasyona ait anlaşılacak olan yük durumu şöyledir: 126 adet FAS tipindeki cevher vagonu ile Yakacık istasyonuna 7584 ton ve 20 adet yine aynı tip vagon ile Ülkü istasyonuna 1600 ton yük gidecektir. Yedekte FAS tipinde, 47 adet Yakacık ve 20 adette Ülkü istasyonunda boş vagon bulunmaktadır. FAS tipindeki vagonlardan atölye tamiri için 76 adet ve fabrika tamiri için de 40 adet vagon Sivas' ta bulunmaktadır.

Yukarıdaki örnekte olduğu gibi bölgeye bağlı bütün istasyon ve garlardan, Trafik Kontrol Merkezince toplanıp teyit edilen bilgiler doğrultusunda, saat 10:00 da Bölge Müdürlüğü'nde trafik toplantısı yapılır. Toplantıya Bölge Müdürü'nün başkanlığında Cer müdürü, Ticaret müdürü, Hareket müdürü, Tesisler müdürü veya bunların yetkili kılacağı müdür yardımcıları, Repartisyon büro şefi ve Trafik baş kontrolörü birlikte katılırlar.

Toplantıda bölge dâhilinde mevcut yükün ne şekilde taşınacağı, Cer müdürlüğünden alınacak makine miktarı da dikkate alınarak hesaplanır ve günlük tren planlanması gerçekleştirilir. Yapılan bu planlama bilgileri bir tablo şeklinde (Tablo 1.1.) telgraf, faks veya bilgisayarla Hareket ve Tesisler Dairesi Başkanlıklarına bildirir.

T.C.D.D. HAREKET DAİRESİ BAŞKANLIĞI'NA YÜK DURUMU

BÖLGE : 4. BÖLGE

TARİH ARALIĞI : 15/.../.... – 15/.../....

İSTASYON	SİVAS	MALATYA	KAYSERİ	KARS	ERZURUM	SAMSUN	TOPLAM TON
Demirdağ		9300	2300				11600
Sivas		3415					3415
Divriği		463					463
Erzincan	145				594		739
Erzurum	334			1625			1959
Yapı			1400				1400
Kangal			1680				1680
G.TOPLAM	479	13178	5380	1625	594	0	21256

Tablo 1.1: Bölge yük durumu

1.3.5. Günlük Taşıma Planlarının Hazırlanması

Günlük plan yaparken bölge yük durumuna göre ve Genel müdürlük hareket dairesi başkanlığıca hazırlanan her ayın başlangıcında bölge müdürlüklerine gönderilen programlı günlük yüklerin (yıllık taşıma planlarında Orer'de gösterilen trenler; ki bu trenlerin azaltılmasını veya çoğaltılmasını hareket dairesi belirler) 'de dikkate alınması gerekir.

Orer'de gösterilen programlı cevher nakliyatları hareket dairesi başkanlığı, dolun yerinden fabrikaya kadar taşınacak trenleri, blok tren yapmak sureti ile bir gün önceden Repartisyon bürosuna bildirir. Repartisyon bürosu bu programlı yük durumuna göre bir sonraki gün işleyecek trenler ile ilgili tedbirleri alır.



Resim 1.5: Cevher nakliyatı

Programlı Cevher taşımaları dışında, gar ve istasyonların bildirdiği yükün çekilebilmesi için yönlerine göre yük treni sefere konur. Fakat burada göz ardı edilmemesi gereken en önemli noktalardan biride coğrafik nedenlerden dolayı yükün makine çeker durumudur. Örneğin TCDD tarife kitabına göre, DE 24000'lik Lokomotif için; Sivas –

Malatya 750 Ton, Sivas – Kayseri 950 Ton, Sivas – Erzurum 905 Ton, Sivas – Amasya 835 ve Sivas-Samsun 695 Ton Lokomotifin çekebileceği maksimum yüklerdir. Günlük taşıma planları yaparken yüklere göre trenlerin sefere konmasında bu şekilde bölgenin yönlere göre makine çekerlerinin de bilinmesi gerekir.

Örnek 1: Sivas'tan Malatya'ya gidecek 3000 ton yük var diyelim. Tarife kitabına göre bu hatta çalışacak DE 24000'lik Lokomotif yolun eğim ve durumuna göre 750 ton çekiyor ise, Sivas-Malatya arasında 4 adet trenin 0-24 saatleri arasında Orer'deki müsait saatlere göre sefere konulması gerekir. Ama bunun için Cer servisinden; bu trenlerin çıkarılabilmeleri için makine ve personelin yeter gücü görüşü alınır. Eğer yeterli ise ve Orer'de müsait saatler var ise 4 tren işler. Yeterli değil ise eksiltilir ve bir sonraki gün eksik tren planlanarak telafi edilir. Dolu giden yük trenleri dönüşlerinde, boşaltmadan alınan boş vagonlarla teşkil edilerek sevk edilir.



Resim 1.6: Boş vagonların taşınması

Örnek 2: Sivas'tan Erzurum'a 1800 ton dolu yük var diyelim. Bu yük için Erzurum'a 2 tren sefere konur. Bu trenlerin Erzurum'dan dönüşlerinde hiç yükü olmayacağını varsayalım. Bu durumda dolu giden bu 2 trenin Erzurum'dan Sivas'a kadar ki istasyonlardan boş vagonlarla teşkil edilerek gönderilmesi sağlanır. Sivas'a gelen bu boş vagonlar GVD (günlük vagon durumu) tellerine göre ihtiyaç mahallerine bölge Repartisyon bürosunca sevk edilir.

Bir istasyona ait olarak gelen vagonların, en kısa zamanda yükleme veya boşaltma edilecekleri yerlere verilebilmesi ve bu yerlerden alınarak trene verilmesi de orerlerin intizamı kadar önemlidir. Hatta fortrafik (yoğun trafik) aylarında bunun önemi pek büyüktür. Vagon rotasyonuna çok olumlu etkisi olacağı gibi orerlerde iki istasyon arasında ancak bir kaç dakika kazanılması mümkün olduğu halde, istasyonda planlı bir hizmet ile saatler kazanılabilir. Bu maksatla Genel Müdürlük veya Bölgelerce tayin edilecek istasyonlarda örneği (Tablo 1.2. ve 1.3.) deki gibi bir vagon verme ve vagon alma planının yapılması lazımdır. Bu örneklerde görüleceği üzere vagon verilışı gelen trenlere göre, vagon alınışı da giden trenlere göre tanzim edilmiştir.

Gar veya istasyon adı:

İstasyon Hizmet Planı

Geçerli olduğu tarih..... den kadar.

Muhtelif trenlerle gelen vagonların hizmet yerlerine verilmesi

1	2	3	4	5	6	7	8	9	
Gelen trenlerin				Vagonun hizmet yerine verilmesi					
Sıra No	Çıkış istasyonu	Numa-rası	Geliş saati	Vagonun verileceği yer	Manevra No	Manevra saati	Hangi trenden alınacağı	Düşünceler	
1									
2									

Tablo 1.2: Vagon verme planı

Gar veya istasyon adı:

İstasyon Hizmet Planı

Geçerli olduğu tarih..... den kadar.

Hizmet yerlerindeki vagonların alınması ve gideceği trenler

1	2	3	4	5	6	7	8	9	
Alma				Verileceği trenin					
Sıra No	Vagonun alındığı hizmet yeri	Manevra No	Alış saati	Gideceği yer	Numa-rası	Kalkış saati	Hangi vagon-ları ihtiva ettiği		
1									
2									

Tablo 1.3: Vagon alma planı

1.4. Vagon İhtiyaç Hesabı

Taşıma planlarında yük vagonu talep projeksiyonu taşınan eşya cinsi bazında yapılır. Benzer fiziksel özellikteki eşyalar gruplandırılarak aynı tip vagonla taşınması planlanır. Vagon çeşitlemesinde azlık, sadelik ve standardizasyon, işletmede vagon tahsis planlamasında esneklik sağlanmıştır. Taşınan eşya grubu ve gereken vagon cinsi aşağıda belirtilmiştir.

<u>Vagon Cinsi</u>	<u>Taşınan Eşya Gurubu</u>
➤ Cevher vagonu (Otomatik boşaltmalı) Fa, Fd, Fad, Fas, Fals Demir cevheri Linyit (6 ay) Kok, maden kömürü, Krom cevheri
➤ Bunkerli vagon Uadgs Hububat (3 ay) Manyezit, Çimento
➤ Kapalı vagon G, Ga (Standart ve özel tip) Şeker, gübre, tütün, Gıda maddeleri, canlı hayvan (6 ay), Çimento (torba), diğer taşımalar (% 60)
➤ Açık vagon E, Ea Şeker pancarı (3 ay), Küspe (6 ay), Kereste, inşaat malzemeleri, Diğer taşımalar (% 30)

- Platform vagonları Ziraat aletleri (6 ay), işlenmemiş demir,
K, S, Sa, R, U Ulusalar arası taşımalar (% 60'nin % 80'i),
Diğer taşımalar (% 10)
- Sarnıç vagonu Hafif petrol ürünleri (12 ay)
Z, Za

Her bölge kendi bölgesi içindeki yük taşıma talepleri karşılayacak her cins vagon dan bulundurur. Dolan ve boşalan vagonlar iyi bir planlama ile olması gereken yerde olursa taşıma yönünden bir aksaklık çıkmaz. Fakat plan doğru yapıldığı ve vagonlar olması gereken yerde olduğu halde, halen bazı tip vagonlara ihtiyaç varsa Hareket dairesi başkanlığından bu vagonlar talep edilir.

Örnek: Yapı gardan günlük 20 adet Sp vagonu İncirlik gar'ına travers götürmektedir. Fakat bölgede yeterli vagon olmadığından bu nakliyatın yapılabilmesi için Hareket dairesi başkanlığından ihtiyaç adeti kadar vagon talep edilir.

Vagon ihtiyaç hesabında aynı yük durumunun tespit edildiği gibi bölgeye bağlı istasyon ve garlar, kendilerinde bulunan vagonların cinsini, adetini, boş veya dolu olduğunu, boşalacak ve dolacak vagonları vb. vagonlar ile ilgili bilgileri bir GVD teli ile aşağıdaki örnekte olduğu gibi bölge Repartisyon bürosuna bildirir.

Örnek :

..... GAR (kod no)/...../..... G.V.D.
Mevcut : 103 Gb, 1 E, 2 Ea, 19 Kb, 13 Sg, 2 Sp
Tamirde : 6 Gb
Yedek : 2 Sp

YÜK : 1 Ea	Demir	006211	KARS	4594	77 TON
2 Sg	"	"	"	"	146 "
1 E	"	"	"	"	36 "
3 Gb	Yulaf	001031	"	"	118 "
1 Gb	Yulaf	002302	"	"	40 "
1 Kb	Demir	006211	"	"	37 "
1 Gb	Konserve	501801	"	"	30 "
1 Gb	"	"	İSKENDERUN	6960	26 "
1 Gb	"	"	DİYARBAKIR	5924	33 "
1 Kb	Jenaratör	506971	ETİMESGUT	2537	18 "
1 Gb	Konserve	501801	MALATYA	5979	21 "
1 Gb	"	"	AKÇAKALE	6506	21 "
1 Gb	"	"	İSKENDERUN	6960	23 "
87 Gb	Boş	--	KAYSERİ	2579	1305 "
1 Ea	Boş	--	KARASU	4590	48 "
7 Kb	Boş	--	İLİC	4581	91 "
5 Sg	Boş	--	İSKENDERUN	6960	125 "

BOŞALMAKTA : 6 Sg Demir 006211
10 Kb Demir 006211

DOLAN	:	1 Gb	Konserve	501801	MALATYA	5976	6 TON
		1 Gb	"	"	AKÇAKALE	6506	6 TON
		1 Gb	"	"	İSKENDERUN	6960	8 TON

BOŞALAN	:	1 Gb	Kepek	002221	25 TON
		4 Sg	Dem	006211	200 TON
		4 Kb	Demir	006211	100 TON

NOT: Dolan ve Boşalan vagonların sayısı mevcut sayısının içinde değildir.

Yukarıdaki örneği açacak olursak. Bu GVD telini gönderen istasyonda, GVD telini gönderdiği tarihte mevcut; 103 adet Gb tipinde, 1 adet E tipinde, 19 adet Kb tipinde, 13 adet Sg tipinde ve 2 adette Sp tipinde vagon olduğunu ve bunlardan 6 adet Gb vagonunun tamirde ve 2 adet Sp vagonu' nun da yedekte bekletildiğini anlıyoruz. İstasyonlar mevcut vagonlarını hesaplarken, tamirde olanları, yedek beklettiklerini, yük'te olanları ve boşalmakta olan vagonları sayarak tespit ederler. Dolan ve boşalan vagonlar, bu telgraftaki mevcut hanesindeki toplama hesap edilmezler.

Bu telgraftaki yük bölümüne bakacak olursak; 1. sütun vagon sayısını ve tipini, 2. sütun vagona yüklü olan eşyayı, 3. sütun eşyanın kodunu, 4. sütun vagonun gideceği istasyonu, 5. sütun bu istasyonun kodunu ve son sütunda vagona ne kadar yük olduğunu gösterir.

Bölge Repartisyon bürosu kendisine bağlı istasyonlardan aldığı yukarıdaki örnekte olduğu gibi GVD tellerini bir araya getirmek sureti ile hangi tip vagondan hangi istasyonda kaç tane bulunmakta ve bu vagonların kaç tanesinin boş veya hangi yük ile dolu olduğunu tespit eder. Bu işlemlerden sonra taşınacak yüklere göre hangi istasyonun hangi tip ve kaç tane vagona ihtiyacı olduğunu tespit eder. İlgili istasyonlara ilgili vagonları göndererek veya istasyonlar arasında koordinasyonu sağlayarak istasyonların vagon ihtiyacını giderir.

1.5. Blok Taşımacılığın Özellikleri

Ülkemizde blok tren uygulamasına 22 Aralık 2003 tarihinde geçilmiştir. Blok tren uygulamasının en büyük özelliği, kalkış ve varış istasyonları arasındaki durakların olmamasıdır. Bu sayede yük trenleri kalkış istasyonlarından aldıkları yükler ile ara istasyonlarda bekleme ve manevra yapmadan daha kısa sürede varış istasyonuna ulaşmaktadır.



Resim 1.7: Blok tren uygulaması

Blok tren taşımada çıkış istasyonunda varış istasyonuna kadar, yükün bölünmeden götürülmesi ve boşalan vagonların ise aynı tren'in dönüşüyle dolum istasyonuna getirilmesi esastır.

Uzun mesafeli ve büyük tonajlı yüklerde taşıma süresinin kısılması, firmaların stok maliyetlerinin azaltılması ve müşteri memnuniyetinin artırılması amaçlanmıştır.



Resim 1.8: Büyük tonajlı taşımalar

Blok tren uygulaması ile vagon parkındaki farklı tip vagon ve lokomotiflerle, otomobilden beyaz eşyaya, madenden gıdaya, akaryakıttan sanayi ürünlerine kadar geniş bir yelpazede yüksek tonajlı, güvenli ve hassas yük taşınması yapılır. Karayolu ile taşınması mümkün ve ekonomik olmayan, 500 ton'dan 3000 ton'a kadar olan yükler blok trenler ile ideal bir şekilde taşınabilir. Bir kıyaslama yapacak olursak yaklaşık 100 araçlık bir tır konvoyunun yükünü taşıyabilen bir tren hem taşıma maliyetlerini düşürür, hem de karayollarındaki kaza riskini ve taşınan mala hasar gelme riskini azaltmaktadır.

Blok tren taşımacılığında üreticiye büyük kolaylık sağlayan iltisak (bağlantı) hatları ile yük vagonları işletme önlerine, genel ve özel depoların içlerine kadar ulaşmaktadır. İltisak hatları sayesinde sevk edilecek mallar, trenlere üretildikleri noktada yüklenebilmektedir. Böylece fabrika, firma ve organize sanayi bölgelerinin üretim ve ham madde sevkiyatında ara nakliye yolları ortadan kaldırılarak, taşıma daha kolay ve ekonomik hale dönüşmektedir.



Resim 1.9: İltisak hatları



Resim 1.10: Arazi tahsisi



Resim 1.11: Özel sektör vagonları

Blok tren uygulamasının bir başka özelliği de arazi tahsisidir. Bu uygulama, büyük çaplı yükleme ve boşaltma yapan firmalara talep etmeleri üzerine yükleme ve boşaltma için demiryolu kenarlarında arazi tahsis edilmesidir.

Özel sektör ve şirketler TCDD'nin sahip olduğu vagonların yanı sıra kendi vagonları ile de demiryollarında yük taşımacılığı yapabilmektedirler. Özel sektör ve şirketler kendilerine ait vagonlar ile yaptıkları dolu taşımalarda indirim avantajları da sağlamaktadırlar.

Blok tren taşımacılığında özellikle uluslar arası ve transit taşımalarda; deniz, kara ve demiryolu işbirliği ile şartlara göre en uygun taşıma zinciri oluşturularak kombine taşımacılık yapılmaktadır. Böylece hem maliyetler düşürülüyor hem de kaynaklar daha verimli bir şekilde kullanılabilir. Demiryolu bağlantısı bulunan Haydarpaşa- Alsancak, Mersin, Bandırma, Samsun, Derince ve İskenderun limanlarında denizyolu – demiryolu, Halkalı, Köseköy, Ankara, Boğazköprü ve Gaziantep – Başpınar istasyonlarından da karayolu – demiryolu bağlantılı kombine taşımacılık yapılmaktadır.



Resim 1.12: Kombine taşımacılık

En önemli kombine taşımacılık uygulamalarından biri olan Ro-La taşımacılığıyla tırlar, çekici ve dorseleri ile birlikte özel imal edilen vagonlara yüklenerek varış noktasına

ulaştırılmaktadır. Kombine taşımacılığı ekonomik ve sosyal faydalarını yansıtan Ro- La taşımacılığı ile enerji tasarrufu sağlanmakta, karayolu taşımacılığının neden olduğu çevre kirliliği ve trafik yoğunluğu en aza indirilmektedir.



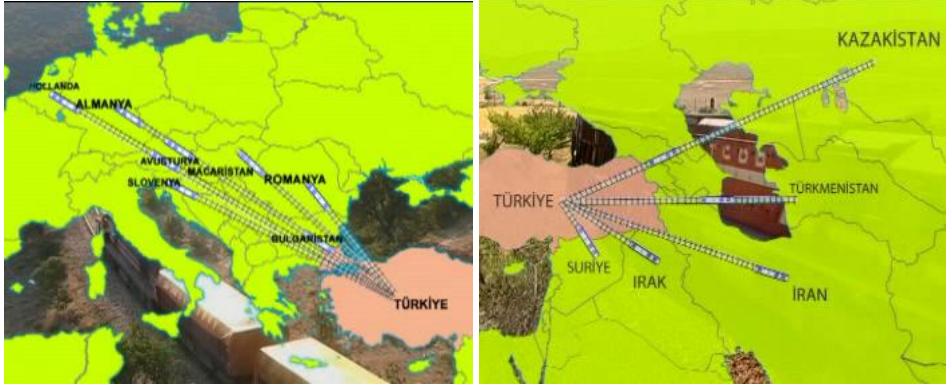
Resim 1.13: Ro-La taşımacılığı

Modern yük taşımacılığının kalbi olarak görülen diğer ulaşım sistemlerine göre entegre olarak kombine taşımacılığı geliştiren lojistik köyler, ülkemizde de kurulmaktadır. Blok tren uygulamaları bağlamında lojistik hizmetlerinde daha etkin ve verimli bir işletmecilik yapılabilmesi ve de müşteri memnuniyetinin sağlanması için yük potansiyeli yüksek olan Halkalı, Köseköy, Samsun – Gelemen, Eskişehir, Boğazköprü ve Balıkesir – Gökköy’de lojistik köy oluşturma çalışmalarına devam edilmektedir.



Resim 1.14: Lojistik köyler

TCDD geniş ulaşım ağıyla Türkiye’nin dört bir yanına, Avrupa’ya, Asya’ya ve Ortadoğu’ya ulaşmaktadır. Türkiye ile Avrupa ülkeleri arasında başta Almanya olmak üzere Köln – Derince, Halkalı – Würzburg arasında karşılıklı olarak çalıştırılan blok trenler ile otomotiv yedek parçası ve özel sektör işbirliği ile Köseköy – Bükreş arasında binek ve ticari araç taşınması gerçekleştiren TCDD, Macaristan, Avustralya, Hollanda ve Slovenya’ya, doğuda İran, Suriye ve Irak’a, doğu-batı arasında tarihi ipek yolunu hayata geçirmeye yönelik olarak Trans Asya ana koridoru üzerinde Orta Asya üzerinden Türkmenistan ve Kazakistan’a karşılıklı blok yük trenleri çalıştırmaktadır. Bu ulaşım ağına yenilerinin eklenmesi için çalışmalar sürmektedir.



Resim 1.15: Uluslararası demiryolu ağlarımız

1.5.1. Taşıma Parkurlarını Oluşturmak

Taşımaya kabul edilen eşyanın taşınmasında esas olan, en kısa yoldan varış istasyonuna taşınmasıdır. Ancak taşınacak yükün durumu ve geçilecek güzergahın bu taşımaya uygun olmaması ya da o hattın işletme kapasitesinin yeterli olmaması nedeniyle farklı bir güzergah izlenebilir.

Taşınmasını istedikleri yük için yükleyici firmalar, demiryolu işletmesine, yükün cinsi, yapılacak toplam taşıma miktarı ve günlük yapabilecekleri dolum miktarlarını yazılı olarak bildirerek taşıma talebinde bulunurlar. Bu taşımanın, yükün cinsine göre hangi tip vagonlar ile yapılması gerektiğini, demiryolu işletmesi belirler. Demiryolu işletmesi yeterli vagon, lokomotif ve hat kapasitesini göz önüne alarak taşıma parkurlarını belirlemek için durumu değerlendirir.

Taşımaya kabul edilecek yükün durumu, eşya tarifesinde belirtilen, taşınması diğer kuruluşların tekelinde olmayan ve demiryollarında taşınması uygun bir yük olması gerekmektedir.

Taşıması yapılacak olan yükün, yükleme ve boşaltma istasyonlarının, tam vagon taşınmasına açık ve yükleme ve boşaltma yapabilecek tesislere sahip olması gerekir. Bunlar; taşımanın çıkış ve varış istasyonları için iltisak hattı, rampa, hareketli vinç veya kiraya verilecek arazi şeklinde olabilir. Taşıma yapacak olan istasyonlar bu işler için yeterli kapasiteye sahip değilse, taşınması yapılacak olan firmaya en uygun alternatif istasyonlar gösterilerek, yükleme ve boşaltmanın ekonomik ve kolay yapılabilmesi için olanak sağlanır.



Resim 1.16: Yükleme rampaları

Taşımanın blok taşıma olarak yapılabilmesi için yükleme ve boşaltmanın, firma tarafından düzenli olarak yapılması esastır. Yukarıda bahsedilen konular ve blok taşımacılık hakkında bir örnek uygulama yapalım.

Örnek: A firması, bir yıl içinde Karasu istasyonundan Mersin'e günlük net 500 tonluk Krom taşıması yapacağını bildirmekle beraber taşımanın, bir yıl boyunca ve dolunun düzenli olarak yapılacağını beyan etmiştir.

Yüklemenin yapılacağı Karasu istasyonu incelendiğinde, açık arazisinin yeterli olmadığı ve rampasının kısa olması gibi nedenler ile, günlük 500 ton yükleme kapasitesine sahip olmadığı demiryollarınca tespit edilmiştir. Bu sebeplerden dolayı bu taşımaya stok yapabilecek araziye sahip, rampasının uzun, yüklemenin daha iyi koşullarda yapılabileceği düşünülen en uygun ve yakın istasyon olan, Erbaş istasyonu yüklenici firmaya teklif edilir. Yüklemenin Erbaş istasyonundan yapılmasının, şartlar bakımından daha uygun olacağını firmaca değerlendirilmesi istenerek, taşıma parkuru Erbaş- Mersin olarak belirlenir. Fakat işletilecek olan blok trenin, en kısa güzergâhı olarak Erbaş, Çetinkaya, Malatya ve Mersin parkuru olmasına rağmen, bu taşıma için Malatya bölgesinin işletme kapasitesi ve personeli bakımından yetersiz olduğu görülür. Bu sebeplerden dolayı işletilecek olan blok trenin, uzun güzergâh olmasına rağmen, Erbaş, Çetinkaya, Sivas, Kayseri ve Mersin parkurundan yapılması gerektiği tespit edilir. Taşımanın uzun yoldan yapılmasına rağmen daha kısa bir sürede gerçekleşeceğinden yüklenici firma ile mütabakata varılarak taşıma kabul edilir.

UYGULAMA FAALİYETİ

Taşıma plan ve programı yapmak için aşağıdaki işlem basamaklarını yapınız.

İşlem Basamakları	Öneriler
<ul style="list-style-type: none">➤ Kısa süreli (günlük) taşıma planı yapmak.➤ Günlük taşıma planları ile ilgili olarak, işletme yönetmelik ve emirlerini okuyunuz.➤ Bölgenize gelen vagonların en kısa zamanda yükleme boşaltma işlemlerini yaptırınız.➤ Bölgenize bağlı istasyonlardan aldığımız GVD telgrafları ile bölgenizin yük durumunu tespit ediniz.➤ Bölgenize bağlı gar ve istasyonların gün içinde dolması muhtemel yüklerini, gideceği yöne, yükün miktarına ve makine çekerlerine göre sıralayınız.➤ Sıraladığımız bu yükleri 0-24 saatleri arasında, bölgenizde o gün işleyecek trenlerin müsait saatlerine göre planlayınız.➤ Yüke göre çeken ve çekilen araçların adedini ve özelliklerini biliniz. Mevcut çeken ve çekilen araçlara ilave olarak, hala çeken ve çekilen araca ihtiyacınız var ise, hareket dairesi başkanlığından bu araçları talep ediniz.➤ Dolu giden yük trenlerini, dönüşlerinde mevcut yük bulunamıyorsa, boşaltmadan aldıkları boş vagonlar ile teşkil ederek sevkini sağlayınız.➤ Günlük taşıma planlarınızı, mevcut kaynaklarınızı en verimi kullanacak şekilde yapınız.➤ Blok tren taşımacılığı yapmak➤ Taşımaya kabul edilecek yükün miktarını, cinsini, çıkış ve varış yerlerini belirleyiniz.➤ Yükleme ve boşaltmanın yapılacağı rampa ve tesislerin durumunu tespit ediniz.➤ Taşıma parkurlarını oluşturunuz.➤ Yüke göre çeken ve çekilen araçların adedini ve özelliklerini biliniz. Mevcut çeken ve	<ul style="list-style-type: none">➤ İşletme yönerge ve genel emirlere mutlaka uyunuz.➤ Zamanı ekonomik kullanınız.➤ Müşteri memnuniyetini sağlayınız.➤ Doğru zamanda doğru kararlar alınız.➤ Mesleğinizle ilgili etik ilkelere uygun davranınız.  <p>Resim 1.17: Trenleri planlamak</p>  <p>Resim 1.18: Bölgenin yük durumu</p>

çekilen araçlara ilave olarak, hala çeken ve çekilen araca ihtiyacımız var ise, önceden belirleyerek hareket dairesi başkanlığına isteklerinizi bildiriniz.

- Blok taşımacılık yapınız.



Resim 1.19: Çeken ve çekilen araç ihtiyacı



Resim 1.20 Makine çekerleri

ÖLÇME VE DEĞERLENDİRME

Bu faaliyet sonunda kazandıklarınızı aşağıdaki soruları cevaplandırarak ölçünüz.

Aşağıdaki soruları dikkatlice okuyarak doğru seçeneği işaretleyiniz.

1. Uzun süreli (yıllık – aylık) taşıma planlarını hangi birim yapar?
A) Hareket Dairesi
B) Bölge Müdürlüğü
C) Genel Müdürlük
D) İstasyonlar
2. Kısa süreli (günlük) taşıma planlarını hangi birim yapar?
A) İstasyonlar
B) Bölge Repartisyon Bürosu
C) Hareket Dairesi
D) Garlar
3. Günlük taşıma planları hazırlanırken, aşağıdakilerden hangisi dikkate alınmaz?
A) Yük Durumu
B) Makine Çekerleri
C) Orer
D) Müşteri Memnuniyeti
4. Vagon ihtiyacı nasıl belirlenir?
A) Yükün Cinsine Göre
B) Tamirdeki Vagonlara Göre
C) Boşalmakta Olan Vagonlara Göre
D) Hepsi

Aşağıdaki cümlelerin başında boş bırakılan parantezlere, cümlelerde verilen bilgiler doğru ise D, yanlış ise Y yazınız.

5. (.....)Rotasyon süresinin kısa tutulması ile aynı miktarda vagon ile daha fazla ve verimli iş yapmak mümkün olur.
6. (.....)Vagon verilışı giden trenlere göre, vagon alınışı da gelen trenlere göre tanzim edilir.
7. (.....)Blok tren taşımada çıkış istasyonunda varış istasyonuna kadar, yükün bölünmeden götürülmesi ve boşalan vagonların ise aynı tren'in dönüşüyle dolun istasyonuna getirilmesi esastır.
8. (.....)Taşımaya kabul edilen eşyanın taşınmasında esas olan, en kısa yoldan varış istasyonuna taşınmasıdır.

DEĞERLENDİRME

Cevaplarınızı cevap anahtarı ile karşılaştırınız. Doğru cevap sayınızı belirleyerek kendinizi değerlendiriniz. Yanlış cevap verdiğiniz ya da cevap verirken tereddüt yaşadığınız sorularla ilgili konuları faaliyete geri dönerek tekrar inceleyiniz

KONTROL LİSTESİ

Bu faaliyet kapsamında aşağıda listelenen davranışlardan kazandığınız beceriler için **Evet**, kazanamadıklarınız için **Hayır** kutucuklarına (X) işareti koyarak kontrol ediniz.

Değerlendirme Ölçütleri	Evet	Hayır
1. Rotasyon ve Ütilizasyon hesaplamalarını yaptınız mı?		
2. Bir örnekle bölgenin yük durumunu tespit ettiniz mi?		
3. Yükün cinsine göre hangi tip vagon ile taşıma yapacağınızı belirlediniz mi?		
4. Yükleri gideceği yönlere göre planladınız mı?		
5. Makine çekerlerine ve yükün tonajına göre, kaç adet tren yapacağınızı hesapladınız mı?		
6. Planlama yaparken, Orer'deki trenleri dikkate aldınız mı?		
7. Garlardaki boş vagonların toplanmasını ve dağıtılmasını planladınız mı?		
8. Vagon ihtiyaç hesabını yaptınız mı?		
9. Yaptığınız bu örnekle en iyi planlamayı elde ettiniz mi?		
10. Blok tren taşımacılığı yaparken taşımaya kabul edilecek yükün, miktarını, cinsini, çıkış ve varış yerlerini belirlediniz mi?		
11. Taşımaya kabul edilecek yükün durumunu tespit ettiniz mi?		
12. Yükleme ve boşaltmanın yapılacağı rampa ve tesislerin durumunu belirlediniz mi?		
13. Bir örnekle blok taşımacılık yapabildiniz mi?		

DEĞERLENDİRME

Değerlendirme sonunda “Hayır” şeklindeki cevaplarınızı bir daha gözden geçiriniz. Kendinizi yeterli görmüyorsanız öğrenme faaliyetini tekrar ediniz. Bütün cevaplarınız “Evet” ise bir sonraki öğrenme faaliyetine geçiniz.

ÖĞRENME FAALİYETİ-2

AMAÇ

Bu öğrenme faaliyeti sonucunda vagon talebi alabileceksiniz.

ARAŞTIRMA

- Ülkemizde kullanılan yük vagonları ile Avrupa, Asya ve Ortadoğu’da kullanılan yük vagonlarını karşılaştırarak farklılıkları tespit ediniz.
- Her ülkenin farklı vagon kullanma sebeplerini araştırarak, bir rapor hazırlayıp sınıfta arkadaşlarımız ile bu raporu paylaşınız.

2. VAGON TALEBİ

2.1. Vagon Tipi ve Kapasiteleri

Yük vagonlarının tipleri, kullanım sahaları, kapasiteleri ve teknik özellikleri şöyledir;

2.1.1. G-H-Habis Tipi Kapalı Vagonlar

Kapalı vagonla her türlü ev ve mutfak eşyası, giyecek, yiyecek, içecek, torbalı çimento, gübre, canlı hayvan vb. taşımaları yapılır.



Resim 2.1: G-H-Habis tipi kapalı vagonlar

Tip		G	Gbs	Gbs	Ga	H	Habis
Seri No		1030001-1437	1500001-510	1510001-3501	1900002-112	2061001-033	2752001-150
Yükleme Kapasitesi	Ton	26	26	25,3	55	26	53
Darası	Ton	11,2	13,5	12,5	25	11	27
Yükleme Hacmi	m ³	50,7	82	82	89	50,5	137
Yükleme Alanı	m ²	23,8	33	33	4,6	23,8	50
Yükleme Boyutu	m	8,640	12,780	12,7	15,3	8,62	19,760
Yükleme Eni	m	2,750	2,670	2,6	2,66	2,75	2,590
Yan Duvar Yüksekliği	m	2/1,8	2,15/2,5	2,15/2,5	2,20	2,12	2,300
Kapı Ölçüleri	mm	2150/2500	-	-	-	-	2500x5000
Taban Malzemesi		Tahta	Tahta	Tahta	Tahta	Tahta	Sac-Tahta
Yükleme Sınırları (ton)	A	21	18	18	38,5	21,5	37
	B	25	22	22	46,5	25,5	45
	C	26	26	24	54,5	26	53
S	A	-	18	18	38,5	-	37
	B-C	-	22/26	22/24	46,5	-	45/53

2.1.2. E Normal Tip Yüksek Kenarlı Vagon

Tip		E	E	Els	Es	Ea
Seri No		5031901/ 2224	5106002/ 400	5133005/650	5520002/ 1902	5900001/ 471
Yükleme Kapasitesi	Ton	26-27	26	28	28,5-29	50
Darası	Ton	11	10,7	12,2	10,7-11,6	26,5
Yükleme Hacmi	m ³	38	38	36	36	66,5
Yükleme Alanı	m ²	24-24,5	24,5	24	24	25,4
Yükleme Boyutu	m	8,640	8,6	8,7	8,76	16,5
Yükleme Eni	m	2,75-2,81	2,81	2,7	2,76	2,60
Yan Duvar Yüksekliği	m	1,555	1,555	1,5	1,5-1,55	1,5
Otomatik Boşaltma Tertibatı		-	-	-	-	Yarı Otomatik
Taban Malzemesi		Tahta	Tahta	Tahta + Sac	Tahta	Sac
Yükleme Sınırları (ton)	A	21	21	-	-	38
	B	25	25	-	-	46
	C	26	26	-	-	50
S	A	-	-	20	20,5	-
	B-C	-	-	24/28	24,5	-

Normal tip yüksek kenarlı açık vagon ile kömür, her türlü maden cevheri, tuğla, kiremit, demir, boru, kum ve pancar taşınması yapılır.



Resim 2.2: E Normal tip yüksek kenarlı vagon

2.1.3. K-R Normal Tip Platform Vagon

Tip		Ks	Ks	Ks	Rs	Rs
Seri No		3300001/ 2650	3330001/010	3360001/ 391	3900001/071	3948001/ 060
Yükleme Kapasitesi	Ton	27	27	26	55	59
Darası	Ton	13	13	13	25	20,2
Yükleme Hacmi	m ³	15,5	-	15	-	16,56
Yükleme Alanı	m ²	34,6	34,6	32,7	51	30,68
Yükleme Boyutu	m	12,5	12,5	12	18,5	11,8
Yükleme Eni	m	2,77	2,75	2,77	2,77	2,6
Yan Duvar Yüksekliği	m	0,45	0,44	0,45	-	0,5
Taban Malzemesi		Tahta+Sac	Tahta	Tahta	Tahta	Tahta
Yükleme Sınırları (ton)	A	19	19	19	39	42
	B	23	23	23	47	45-51,5
	C	27	27	26	55	59
S	A	19	19	19	39	42
	B-C	23/27	23/27	23/26	47/55	45-51,5
Dikme Adedi		12	20	-	16	16

Normal tip platform vagon ile oto, pikap, kamyon, otobüs, iş ve tarım makineleri, beton, demir ve ağaç direklerin taşınması yapılır.



Resim 2.3: K-R Normal tip platform vagon

2.1.4. S Özel Tip Platform Vagon

Tip		Sgs	Ss	Saps
Seri No		4540001/ 452	4700001/ 500	4855001/ 020
Yükleme Kapasitesi	Ton	55	58	80
Darası	Ton	25	21,5	27,1
Yükleme Alanı	m ²	48,5	35,5	39
Yükleme Boyutu	m	18,5	11,3	12,5
Yükleme Eni	m	26,4	3,15	3,15
Taban Malzemesi		Tahta+Sac	Tahta+Sac	Tahta+Sac
Yükleme Sınırları (ton)	A	39	38,5	38,5
	B1	47	41	41,5
	B2	47	50,5	60,5
	C2	55	58	60,5
	C3	55	58	71,8
	C4	55	58	80
S	A1	39	38,5	38,5
	B1	47	41	41
	B2-C4	47/55	50,5/58	60,5
Dikme Adedi		16	8	8

Özel tip platform vagon ile konteynir, tank, ağır iş makineleri ve tır vb. taşımaları yapılır.



Resim 2.4: S Özel tip platform vagon

2.1.5. F Özel Tip Yüksek Kenarlı Vagon

Tip		Fas	Fal	Fals
Seri No		6377001/330	6860354/4013	6553190/4342
Yükleme Kapasitesi	Ton	53,5	55	54
Darası	Ton	26,5	25	26
Yükleme Hacmi	m ³	55	50	55
Yükleme Alanı	m ²	-	29	30
Yükleme Boyutu	m	10,5	10,70	10,2
Yükleme Eni	m	3,1	3,1	2,94
Yan Duvar Yüksekliği	m	2,4	1,78	2,65
Otomatik Boşaltma Tertibatı		Var	Var	Var
Taban Malzemesi		Semerli	Sac	Semerli
Yükleme Sınırları (ton)	A	-	38	38
	B1	-	47,5	46
	B2	-	47,5	46
	C2	-	55	54
	C3-C4	-	55	54
	S	A	35,5	-
B1		38	-	46
B2-C		45,5/53	-	46/54

Özel tip yüksek kenarlı vagon ile kömür ve her türlü maden cevheri taşınması yapılır. Vagon üstten doldurulur, yanda otomatik boşaltma tertibatı vardır.



Resim 2.5: F Özel tip yüksek kenarlı vagon

2.1.6. Uaais Tipi Ağır Yük Vagonu

Trafo, jeneratör, reaktör gibi ağır ve havaaleli yüklerin taşınması, 120 ton, 180 ton ve 250 ton taşıma kapasiteli bu vagonlarla yapılır.

Tip		Uaais	Uaais	Uaais
Seri No		9952001	9956001	9998001
Yükleme Kapasitesi	Ton	120	180	250
Darası	Ton	88	103	160
Yükleme Boyutu	m	10,1	10,1	10
Yükleme Eni	m	2,1/3,4	2,1/3,4	2,1/3,4
Yükleme Sınırları (ton)	A	80	96	224
	B1	87	104	224
	B2-C	120	180	224/250
S	C3-C4	87	104	224



Resim 2.6: Uaais Tipi ağır yük vagonu

2.1.7. Uadgs Tipi Tahıl Vagonu

Tahıl vagonu ile dökme halinde tahıl taşınması yapılır. Tahıl vagonu üstten doldurulur ve boşaltması vagonun altından otomatik olarak yapılır.

Seri No		932 9 001/300
Yükleme Kapasitesi	Ton	52
Darası	Ton	27,5
Yükleme Hacmi	m ³	73
Yükleme Boyutu	m	12,8
Yükleme Eni	m	2,962
Boşaltma Tertibatı		Otomatik
Taban Malzemesi		Sac
Yükleme Sınırları (ton) (max 90 km / s)	A	36,5
	B	44,5
	C	52
S (max 100 km / s)	A	36,5
	B-C	44,5/52



Resim 2.7: Uadgs Tipi tahıl vagonu

2.1.8. Za Sıvı Taşımaya Mahsus Sarnıçlı Vagon

Tip		Za	Zas	Za	Zaes	Za
Seri No		7220001/ 069	7270001/050	7580001/ 104	7880001/037	7901001/ 095
Yükleme Kapasitesi	Ton	52	55	52	56	43
Darası	Ton	22,85	23	25	23	21
Yükleme Hacmi	m ³	50	60	50	60	48
Isıtma Tesisatı		Var	Var	Var	Var	Yok
Yükleme Sınırları (ton)	A	35,5	37	35,5	36	40
	B1	38	39,5	38	38	42
	B2	49	47	47	48	43
	C	52	55	52	56	43
S	B1	-	39,5	-	38	-
	B2	-	47	-	48	-
	C	-	55	-	56	-

Sıvı taşımaya mahsus sarnıçlı vagon ile her türlü akaryakıt taşınması yapılır.



Resim 2.8: Za Sıvı taşımaya mahsus sarnıçlı vagon

Vagonları ile, her türlü eşyanın taşınması bazı istisnalar dışında mümkündür.

2.2. Vagon Sipariş Defteri

Her istasyon ve ambarda yük vagonları için vagon sipariş defteri tutulur. Vagon siparişleri talep sırasına göre ve her vagon talebi ayrı satıra yazılır. Sipariş defterine, sipariş tarihi, istenilen vagonun tipi ve tonajı, yüklenecek eşyanın cinsi, gideceği istasyon, vagonun emre verilmesi istenilen tarih, sipariş edenin adı, soyadı ve adresi, sipariş numarası yazılır ve sipariş edene imza ettirilir. Vagon gönderici emrine verilince, vagon numarası ile tahsis tarih ve saati, tahsis emrinin tarih ve saati ve ayrıca düzenlenen taşıma belgesinin tarih ve numarası da yazılarak göndericiye imza ettirilir. Birden fazla vagon siparişlerinde her vagon siparişi ayrı satıra yazılmakla beraber bu vagonların depozito ücreti tahsil edilir.

VAGON SİPARİŞ DEFTERİ (sayfa 1)								
SİPARİŞ KISMI								
1	2		3	4	5	6	7	8
Sipariş tarihi	İstenen vagonun		Yüklenecek eşyanın cinsi	Gideceği istasyon	Vagon emre hazır bulundurulması istenen tarih	Sipariş edenin kendisinin veya namına vagon sipariş edilen kimsenin adı, soyadı ve adresi	3412 M makbuz No.su	Sipariş edenin imzası
	Tipi	Tonu						

VAGON SİPARİŞ DEFTERİ (sayfa 2)															
Tahsis Kısmı						Yükleme Kısmı				İşlem Kısmı				Tatili edevat esas olan saat	DÜŞÜNCELER
Verilen Vagonun						15 Yükleme için göndericinin emrine verildiği		16 Yüklemenin bittiği		17 Taşıma belgesinin		18 Göndericinin imzası			
9 Tasis emrinin		Seri	Değişirme rejimi	Sahip idare	Numaraları	Kontrol No.	Tarih	Saat	Tarih	Saat	Tarih	No.su			
Tarih	No.su	10	11	12	13	14	Tarih	Saat	Tarih	Saat	Tarih	No.su			

Tablo 2.1: Vagon sipariş defteri

2.3. Eşya Taşımacılığı İle İlgili Uluslararası Anlaşma ve Sözleşmeler

Yük vagonlarının uluslar arası çalıştırılması konusunda aşağıdaki anlaşma ve sözleşmeler geçerlidir. Fakat özel durumlardaki taşımalar için, her ülkenin kendisinin belirlediği taşıma hükümleri uygulanır.

- **RIV:** Uluslararası trafikte, yük vagonlarının karşılıklı kullanılması hakkındaki anlaşmayı,
- **RIC:** Uluslararası trafikte yolcu vagonları ve furgonların (personel vagonu) karşılıklı kullanılması hakkındaki anlaşmayı,
- **RID:** Tehlikeli eşyaların demiryolu ile uluslararası taşımasına ilişkin yönetmeliği,
- **UIC:** Uluslararası Demiryolu Birliğini,
- **COTIF:** Uluslararası demiryolu taşımalarına ilişkin sözleşmeyi, ifade eder.

UYGULAMA FAALİYETİ

- Vagon talebi alırken aşağıdaki işlem basamaklarını uygulayınız.

İşlem Basamakları	Tavır ve Öneriler
<ul style="list-style-type: none">➤ Müşterilerden gelen talep ve isteklere göre vagon sipariş defterini yazınız.➤ Vagon sipariş defterine kaydettiğiniz bilgiler ışığında, taşımaların hangi tarih ve saatte yapılması gerektiğine göre talepleri sıraya koyunuz.➤ Taleplerde belirtilen yükün miktar ve cinsine göre vagon tipi ve adedini belirleyiniz.➤ Belirlediğiniz vagon tipine ve adedine göre, taşımanın yapılacağı tarihte yeterli vagon olması için, gerekli önlemleri alınız.➤ Taşımanın gerçekleşmesi için, taşımanın yapılacağı tarihten önce, gerekli belgeleri düzenleyiniz.➤ Uluslar arası taşıma taleplerinde, taşınacak yükün ve bu yükü taşıyacak vagonun, ilgili anlaşma ve sözleşmelere uygunluğunu kontrol ediniz.	<ul style="list-style-type: none">➤ Müşterilere karşı nazik olunuz.➤ Müşteri beklentilerine saygılı olunuz.➤ Mesleğinizle ilgili etik ilkelere uygun davranınız.

ÖLÇME VE DEĞERLENDİRME

Bu faaliyet sonunda kazandıklarınızı aşağıdaki soruları cevaplandırarak ölçünüz.

Aşağıdaki soruları dikkatlice okuyarak doğru seçeneği işaretleyiniz.

1. Aşağıdakilerden hangisi vagon tipi ve kapasitesini belirlemede bir kriter değildir?
A) Yükün Cinsi B) Müşteri istekleri C) Gabari D) Yükün Miktarı
2. Kapalı vagonlar ile aşağıdaki eşyalardan hangisi taşınmaz?
A) Çimento B) Ev Eşyası C) Tahıl D) Canlı Hayvan
3. Trafo, jeneratör, reaktör gibi ağır ve havaleli yüklerin taşınması, aşağıdaki hangi tip vagon ile yapılır?
A) Yüksek Kenarlı B) Özel Tip Platform C) Ağır Yük D) Sarmıçlı Vagon
4. Aşağıdakilerden hangisi uluslararası demiryolu taşımalarına ilişkin sözleşmeyi, ifade eder?
A) Cotif B) Rıv C) Rıd D) Uic

Aşağıdaki cümlelerin başında boş bırakılan parantezlere, cümlelerde verilen bilgiler doğru ise D, yanlış ise Y yazınız.

5. (.....)Her istasyon ve ambarda yük vagonları için vagon sipariş defteri tutulur.
6. (.....)Özel tip yüksek kenarlı vagon ile kömür ve her türlü maden cevheri taşınması yapılır.
7. (.....)Rıd tehlikeli eşyaların demiryolu ile uluslararası taşınmasına ilişkin yönetmeliği kapsar.
8. (.....)Yük vagonlarının uluslar arası çalıştırılması konusunda, her ülkenin kendisinin belirlediği taşıma hükümleri uygulanır.

DEĞERLENDİRME

Cevaplarınızı cevap anahtarı ile karşılaştırınız. Doğru cevap sayınızı belirleyerek kendinizi değerlendiriniz. Yanlış cevap verdiğiniz ya da cevap verirken tereddüt yaşadığınız sorularla ilgili konuları faaliyete geri dönerek tekrar inceleyiniz

KONTROL LİSTESİ

Bu faaliyet kapsamında aşağıda listelenen davranışlardan kazandığınız beceriler için **Evet**, kazanamadıklarınız için **Hayır** kutucuklarına (X) işareti koyarak kontrol ediniz.

Değerlendirme Ölçütleri	Evet	Hayır
1. Vagon sipariş defterini müşteri taleplerine göre, doğru ve düzenli olarak yazdınız mı?		
2. Taşımaların hangi tarih ve saatte yapılması gerektiğine göre talepleri sıraya koydunuz mu?		
3. Yükün miktar ve cinsine göre vagon adedini ve tipini belirlediniz mi?		
4. Belirlediğiniz vagon tipine ve adedine göre, taşımanın yapılacağı tarihte yeterli vagon olması için, gerekli tedbirleri aldınız mı?		
5. Taşımanın gerçekleşmesi için, taşımanın yapılacağı tarihten önce, gerekli belgeleri düzenlediniz mi?		
6. Uluslar arası taşıma taleplerinde, taşınacak yükün ve bu yükü taşıyacak vagonun, ilgili anlaşma ve sözleşmelere uygunluğunu kontrol ettiniz mi?		

DEĞERLENDİRME

Değerlendirme sonunda “Hayır” şeklindeki cevaplarınızı bir daha gözden geçiriniz. Kendinizi yeterli görmüyorsanız öğrenme faaliyetini tekrar ediniz. Bütün cevaplarınız “Evet” ise bir sonraki öğrenme faaliyetine geçiniz.

ÖĞRENME FAALİYETİ-3

AMAÇ

Bu öğrenme faaliyeti sonucunda günlük vagon durumu (GVD) yazışmalarını yapabileceksiniz.

ARAŞTIRMA

- Yaşadığınız yerde, bir gar veya istasyona giderek GVD tellerinin nasıl yazıldığını, çalışanların nelere dikkat ettiğini ve GVD tellerinin önemini belirten bir rapor hazırlayınız.
- Hazırladığınız bu raporu sınıf ortamında, üç arkadaşınız ile birlikte canlandırarak sunumunu yapınız.

3. GÜNLÜK VAGON DURUMU

3.1. Günlük Vagon Durumu Telgrafları (GVD)

GVD telleri, yazılırken aşağıdaki hususlara dikkat edilir.

Genel kural olarak, işletmeye ait olup ticari hizmet serisinden numara almış tüm yük vagonlar ve diğer şahıslara ait vagonlar, tip ve adet olarak GVD tellerinin ilgili bölümlerinde gösterilir.

Hizmet serisinden numara almış vagonlarla yük furgonları (personel vagonu) GVD telinde gösterilmez. Ancak, yük durumunda olan vagonlar “Yük Durum Telgrafında” belirtilir.



Resim 3.1: GVD telgrafının yazılması

Firmalarca yurt dışından satın alınan veya kiralanan vagonlarla, işletmeden kiralanan veya mülkiyeti üçüncü şahıslara ait vagonlar GVD'nin Dolu Yük, Boş Yük, Dolmakta,

Dolum Yolunu Verilecek Vagonlar (DOYOVEV), Boşaltma, Boşalım Yoluna Verilecek Vagonlar (BOYOVEV), Dolan, Boşalan bölümlerinde eşya kodunun önüne 7 rakamı konmak suretiyle gösterilir. Bu vagonlar GVD'nin İhtiyaç, Borç ve Yedek bölümlerinde gösterilmez.

İşletme, diğer şahıslara ait vagonları veya yabancı idarelere ait vagonları geçici süre ile kendi taşıması, askeri ya da ticari taşımalarda kullanılmak üzere kiraladığında, bu vagonların GVD tellerinde nasıl belirtileceği Hareket Dairesi Başkanlığınca teşkilata duyurulur.

3.1.1. GVD Telgraflarının Bölümleri ve Bilgilerin Sırası

GVD tellerinin bölümleri ve sıraları aşağıda belirtilmiştir.

3.1.1.1. Mevcut Bölümü

İşletmeye ve diğer şahıslara ait Ui tipi vagonların adet, tip ve numaraları, diğer vagonların tipleri ve adetleri ile muşambaların (brandaların) adetleri ayrı ayrı belirtilir.

3.1.1.2. Tamir Bölümü

- Revizör Tamiri: İstasyonlarda veya Vagon Teknisyenlikleri ve Vagon Bakım Onarım Atölye Müdürlüklerinde tamir bekleyen veya tamiri devam eden vagonların tiplerine göre sayıları bildirilir.
- Bağlı Ortaklıklara Sevk: İstasyonlarda tamir için Bağlı Ortaklıklara gönderilmek üzere bekleyen vagonların tipleri ve sayıları ayrı ayrı bildirilir.
- Bağlı Ortaklık Tamiri: Bağlı Ortaklıklarda tamir bekleyen ve tamiri devam eden vagonların tipleri ve sayıları ayrı ayrı bildirilir.

Ayrıca, tamirlik durumundaki Ui tipi vagonların numarası ile diğer şahıslara ait vagonların tiplerine göre sayıları ve sahip kurumların isimleri de belirtilir.

3.1.1.3. Yedek Bölümü

Gelecekteki kesin veya olası ihtiyaçlara tahsis edilmek üzere bekletilen vagonlar ile ihtiyaç olmaması nedeniyle uygun yerlerde tutulan (bekletilen) vagonların tipleri ve sayıları ile muşambaların sayıları ayrı ayrı belirtilir. Ayrıca Ui tipi vagonların numaraları da bildirilir.

3.1.1.4. İhtiyaç Bölümü

Bir önceki GVD' den sonra istenilmiş ve vagon sipariş defterine kaydedilmiş olan vagon ve muşambaların (brandaların) adet ve tipleriyle gönderilecek eşyanın cinsi ve kodu,

varış istasyonu kodu ve vagonların emre verilmesi istenilen tarih belirtilir. Tarih belirtilmeyen ihtiyaçlar ertesi gün için istenilmiş olarak kabul edilir.

İstasyonda, talebi karşılayacak tip ve sayıda vagon bulunduğu takdirde tahsis emri olması şartıyla, gün içindeki ihtiyaçlara da vagon verilir. Bu durum düşünceler bölümünde belirtilir.

3.1.1.5. Borç Bölümü;

Önceki GVD telinde ihtiyaç gösterildiği halde, GVD'nin yazıldığı saate kadar karşılanamayan vagonların ve muşambaların (brandaların) adetleri, eşyanın cinsi ve kodu, gideceği yerin kodu ve borçlanma tarihi (vagonun emre verilmesi istenilen tarih) belirtilir.

İstasyonda ihtiyacın hepsini veya bir kısmını karşılayacak vagon varsa ve doldurma boşaltma yollarına verilmemişse bu vagonlar borçtan düşülür.

3.1.1.6. Yük Bölümü

- Dolu Yük; Gönderilmek üzere hazır olan ve taşıma belgesi bulunan dolu vagonların ve diğer şahıslara ait dolu/ boş vagonların tipleri, yükün cinsi, ağırlığı ve kodu, gideceği istasyonun kodu ve her istasyona ait toplam brüt ağırlık ve vagon üzerinde bulunan muşambaların (brandaların) sayıları bildirilir.
- Boş Yük; Gönderilmek üzere hazır olan boş vagonların tipleri, gideceği istasyon kodu, her istasyona ait toplam brüt ağırlık belirtilir.

3.1.1.7. Dolmakta Bölümü

Doldurulmak üzere gönderici emrine verilmiş olan vagonların ve diğer şahıslara ait vagonların tipleri, yükün cinsi ve kodu, gideceği istasyonun kodu belirtilir.

3.1.1.8. Dolum Yoluna Verilecek Vagonlar Bölümü (DOYOVEV);

Dolum için istasyona gelmiş, ancak GVD' nin yazılış saatinde çeşitli nedenlerle dolum yoluna verilememiş vagonların ve diğer şahıslara ait vagonların tipi ve sayısı bildirilir.

3.1.1.9. Boşalmakta Bölümü

Boşaltma yollarına, iltisak hatlarına ve askeri, idari, kamu işyerlerine boşaltılmak üzere verilmiş olan vagonların ve diğer şahıslara ait vagonların tip ve adetleri yükün cinsi ve kodu ile muşambaların (brandaların) sayıları belirtilir.

3.1.1.10. Boşaltma Yoluna Verilecek Vagonlar Bölümü (BOYOVEV)

Boşaltılmak için istasyona gelmiş ancak, GVD' nin yazılış saatinde çeşitli nedenlerle boşaltma yoluna verilememiş vagonların ve diğer şahıslara ait vagonların tipi, sayısı ve yükün cinsi bildirilir.

3.1.1.11. Dolan Bölümü

Bir önceki GVD telinden sonra doldurulan vagonların ve diğer şahıslara ait vagonların tipleri, adetleri, yükün cinsi ve kodu, yükün net ağırlığı ve gideceği istasyon kodu da belirtilmek suretiyle bildirilir.

Doldurulan Eşyanın ismi aşağıda belirtilecek olan eşya cinsleri kodlarında alt gruplarda gösterilen eşya cinslerinin içinde geçiyorsa, ana grup başlığı olan eşya cinsi, dolan yükün eşya cinsi olarak belirtilir.

3.1.1.12. Boşalan Bölümü

Bir önceki GVD telinden sonra boşaltılan vagonların ve diğer şahıslara ait vagonların tipleri, adetleri, yükün cinsi ve kodu, yükün net ağırlığı belirtilir. Boşaltılan eşyanın ismi ve kodu aşağıda belirtilecek olan eşya cinsleri dikkate alınarak gösterilir.

3.1.1.13. Düşünceler Bölümü

Vagon dağıtımı, gönderici ve alıcıların taşıma ve taleplerle ilgili önemli başvuruları, iptal edilen veya doldurulmayan vagonlar, kirli vagonların durumu ve sayısı, tahsis emirlerine göre gönderilen muşambaların (branda) hangi trenlerle gönderildiği, günlük ihtiyaca ne kadar vagon verildiği, dolu yükte 48 saatten fazla bekleyen vagonların tipleri, gideceği yer ve bekledikleri gün sayısı, gitmeyen ve gelmeyen yük trenleri, dolum ve boşaltma yoluna verilemeyen vagonların verilememe nedenleri ile hava şartları ve GVD' nin diğer bölümleri ile ilgili bilgiler, yoksa "Diğerleri Yok" şeklinde GVD telinin sonunda gösterilir.

Tablo 3.1: GVD telgraf örneği

Örnek :

.....	GAR (kod no)/...../.....	G.V.D.			
Mevcut :	96 Gb, 1 E, 1 Ea, , 8 Sg, 2 Sp					
Tamirde :	6 Gb					
Yedek :	2 Sp					
YÜK :	1 Ea	Demir	006211	KARS	4594	77 TON
	2 Sg	"	"	"	"	146 "
	1 E	"	"	"	"	36 "
	3 Gb	Yulaf	001031	"	"	118 "
	87 Gb	Boş	--	KAYSERİ	2579	1305 "
BOŞALMAKTA :	6 Sg	Demir	006211			
DOLAN	: 1 Gb	Konserve	501801	MALATYA	5976	6 TON
BOŞALAN	: 1 Gb	Kepek	002221			25 TON

3.1.2. GVD Tellerinde Bulunacak Diğer Bilgiler

İstasyonlarca hazırlanacak ve yazılacak GVD tellerinde dolu yük, boş yük (eşya kodunun ilk rakamının önüne 7 rakamı konulan boş vagonlar), dolmakta, boşaltma yoluna verilecek vagonlar (BOYOVEV), boşalmakta, dolan, boşalan bölümlerine konu olan eşya kod numaraları ve eşya cinsi aynen yazılır.

Ancak taşıma türünün ayırımının yapılabilmesi amacıyla eşya kod numaralarının ilk rakamının önüne, bu ayırıcı özelliği göstermek üzere;

Dahili Ticari Eşya için.....:	1
İhraç Eşya için.....:	2
İthal Eşya için.....:	3
Transit Eşya için.....:	4
İdari Eşya için.....:	5
Askeri Eşya için.....:	6
Öncelikli Eşya için.....:	7

TCDD'ye ait olup, Genel Müdürlükçe firmalara bir protokole bağlı olarak verilen vagonlar, firmalarca yurt dışından satın alınan veya kiralanılan vagonlarla,mülkiyeti üçüncü şahıslara ait vagonlar için **7** rakamı yazılır.

ÖRNEK: Çimento kod numarası 02731'dir.Buna göre GVD' de eşya kodu yazılırken;

Dahili Ticari Çimento Taşınması ise	002731
İhraç Çimento Taşınması ise	102731
İthal Çimento Taşınması ise	202731
Transit Çimento Taşınması ise	302731
İdari Çimento Taşınması ise	402731
Askeri Çimento Taşınması ise	502731
Öncelikli Eşya için	602731

TCDD'ye ait olup, Genel Müdürlükçe firmalara bir Protokole bağlı olarak verilen vagonlar, firmalarca Yurt dışından satın alınan veya kiralanılan vagonlarla, Mülkiyeti Üçüncü şahıslara ait vagonlar için: eşyanın türü yazı ile de belirtilir.

702731 olarak yazılır,

Yabancı idarelere ait vagonlar, GVD tellerinin Düşünceler Bölümünden sonra “Yabancı İdarelere Ait Vagonların Durumu” başlığı altında ayrı olarak gösterilir. Bu bölümde yalnız mevcut, tamirde, dolu yük, boş yük, dolmakta, boşalmakta, dolan, boşalan bölümleri belirtilir. Bu bölümler, GVD tellerinin benzer bölümleri gibi yazılır.

GVD tellerinde yazılması gereken eşya cinsleri, ana grup ve alt grup kodlarıyla birlikte bazıları aşağıda gösterilmiştir.

<p><u>LİNYİT KÖMÜRÜ</u> 3221 Linyit kömürü ve briketi 3281 Kömürler (Elektrot yapımında kullanılan)</p> <p><u>MADEN KÖMÜRÜ</u> 3201 Maden kömürü ve briketi 3211 Antrasit</p> <p><u>KOK KÖMÜRÜ</u> 3241 Kok veya yarı kok, kok briketi 3271 Koklar (petrol koku, katran tortusu)</p> <p><u>AKARYAKIT/ASFALT</u> 3401 Petrol(işlenmiş) 3411 Benzin ve sanayiye kullanılan alkol</p> <p><u>DEMİR CEVHERİ</u> 3001 Demir cevheri(parça ve toz) 3002 Demir cevheri(konsantre)</p> <p><u>BORASİT</u> 2906 Barit 2911 Borasit(kolemanit,üleksit,pandermit cevheri)</p> <p><u>KROM</u> 3071 Krom 6745 Krom, krom alaşımları (işlenmemiş)</p> <p><u>ALCI/LİREC TAŞI</u> 2721 Alçı taşı (her nevi) 2741 Alçı (her nevi)</p> <p><u>KUM</u> 2501 Kum 2511 Kum (killi kum, dökümhaneler için)</p> <p><u>DEMİR</u> 6201 Demir hurdaları ve teneke kırıntıları 6211 Demir ve pik</p>	<p><u>KONTEYNER</u> 6572 Konteyner (Büyük Konteyner, dolu taşımada) 6573 Konteyner (Büyük Konteyner, boş taşımada)</p> <p><u>HUBUBAT</u> 1001 Buğday (her nevi) 1011 Çavdar 1021 Arpa</p> <p><u>GIDA MADDESİ</u> 201 Etler (Soğutulmuş) 205 Yağlar 301 Balık (Canlı) 401 Süt, Ayran 421 Tereyağı 431 Peynirler 451 Yumurta (Her nevi) 701 Patates</p> <p><u>ÇİMENTO</u> 2731 Çimento(Her nevi) 2732 Çimento artıkları</p> <p><u>TARIM ARACI</u> 7201 Traktörler (ziraat ve orman traktörleri) 6901 Makinalar (ziraat ve hayvancılığa ait)</p> <p><u>GÜBRE</u> 4601 Nitrat (gübre için,Şili güherçilesi) 4611 Gübreler (azotlu gübreler)</p> <p><u>İNŞAAT MALZEMESİ</u> 2521 Mozaik 2531 Killer (İşlenmemiş) 2541 Killer (Pişirilmiş) 2601 Mermer 6101 Cam</p>
--	---

Tablo 3.2: Eşya cinsleri

3.1.2.1. İdari Eşya

Her nevi idari malzeme, araç, eşya. Makine (GVD yazılırken (4) ayrıracı ile belirtilen eşya kodu).

3.1.2.2. Sahibine Ait Eşya

İşletmeye ait olup, Genel Müdürlükçe firmalara bir protokole bağlı olarak verilen vagonlar, firmalarca yurt dışından satın alınan veya kiralanılan vagonlarla, mülkiyeti üçüncü şahıslara ait vagonlarla yapılan taşımalar.

3.1.2.3. İhraç Eşya

İhraç taşımaya konu olan ve GVD yazılırken (1)ayıracı ile yazılan her tür eşya.

3.1.2.4. Muhtelif Eşya

Yukarıdaki gruplarda ismi bulunmayan her tür eşya.

3.1.3. GVD Tellerinde Gösterilecek Vagon Tipleri ve GVD Tellerinin Kontrolü

GVD tellerinde gösterilecek vagon tipleri ile GVD telinin kontrolünün nasıl yapılacağı aşağıda gösterilmiştir.

GVD tellerinde gösterilecek vagon tipleri, evsaf numaraları ve özellikleri;

<u>TİP İŞARETİ</u>	<u>EVSAF NUMARASI</u>	<u>ÖZELLİĞİ</u>
G	41 75 103 0 001/503	2 dingilli eski tip kapalı vagon
	41 75 206 1 001/033	2 dingilli, çift katlı küçük baş hayvan vagonu
Gb	21 75 150 0 001/510	2 dingilli yeni tip kapalı vagon
	21 75 151 0 001/3501	“
Ga	31 75 190 0 002/112	4 dingilli normal tip kapalı vagon
	31 75 181 0 001	‘
Ha	31 75 275 2 001/300	4 dingilli kayar duvarlı kapalı vagon
E	41 75 503 0 253/1895	2 dingilli normal tip açık vagon
	41 75 503 1 901/2217	“
Ea	81 75 590 0 001/471	4 dingilli normal tip açık vagon
Kb	21 75 330 0 001/2650	2 dingilli dikmeli,kenarlı platform vagon
KI	41 75 302 0 056/107	2 dingilli dikmesiz kenarlı platform vagon
	41 75333 0 001/010	“
KI	41 75 336 0 301/391	2dingilli dikmesiz kenarlı platform vagon
R	81 75 384 0 002	4 dingilli platform vagon

	31 75 394 8 001/060	4 dingilli alçak kenarlı açık vagon
Sg	31 75 454 0 001/451	4 dingilli konteyner taşınabilen platform vagon
Sp	31 75 470 0 001/501	4 dingilli askeri tank yüklemesine uygun platform vagon
Sa	81 75 485 5 001/020 platform vagon	6 dingilli askeri tank yüklemesine uygun
Fal	81 75 677 0 004/052	4 dingilli otomatik boşaltmalı açık vagon
	81 75 686 0 004/4012	“
Fas	31 75 637 7 001/330 açık vagon	4 dingilli sabit semerli, otomatik boşaltmalı
	31 75 665 0 331-2707	“
Ug	31 75 932 9 001-300	4 dingilli tahıl taşımasına uygun vagon
	31 75 935 8 001/033	“
Ui	81 75 993 2 001-002	6 dingilli 35 tonluk çukurlu vagon
	81 75 993 1 001-003	6 dingilli 50 tonluk çukurlu vagon
	81 75 995 2 001	12 dingilli 120 tonluk özel tip vagon
	81 75 995 6 001	16 dingilli 180 tonluk özel tip vagon
	81 75 999 8 001	24 dingilli 250 tonluk özel tip vagon
Z	41 75 702 0 006/149	2 dingilli sarnıçlı vagon
Za	81 75 758 0 002/107	4 dingilli sarnıçlı vagon
	81 75 758 1 001/034	“

GVD tellerinin mevcut, tamirde ve yedek bölümlerine yazılacak vagonların tip sırası yukarıdaki vagon tip sırasına uygun olmalıdır.

Vagonun tipi belirlenirken evsaf numarası dikkate alınır.

GVD telinde;

➤ **Mevcut= Tamirde+Yedek+Dolu Yük+Boş Yük+Dolum Yoluna Verilecek**

Vagonlar+Dolmakta+Boşalım Yoluna Verilecek Vagonlar+Boşalmakta, olmalıdır.

Bu eşitlik ile birlikte bir önceki GVD telindeki bilgiler ve vagon sipariş defterindeki kayıtlar kontrol edilmeden GVD teli ilgili yerlere yazılmamalıdır.

- Muşambalar buldukları konuma göre mevcut, tamirde, yedek, ihtiyaç, borç, dolu yük, boş yük, dolmakta, boşaltma yoluna verilecek vagonlar ve boşalmakta bölümlerinin hepsinde tek tek gösterilir.

3.2. Repartisyon Bürosunun Görevleri

Repartisyon Bürosu; Yük vagonlarının ihtiyaçlara göre dağıtımını ve yük trenlerinin planlamasını yapan işyerini, ifade eder.

Genel olarak her Bölge Müdürlüğü sınırı, bir repartisyon bölgesidir. Her Hareket Müdürlüğü bünyesinde bir Repartisyon Bürosu bulunur ve bu büro görevlerini Bölge Müdürü adına yapar. Repartisyon bürosunun görevleri şunlardır;

- Sorumluluk bölgesi içerisindeki yük taşımaları ile ilgili olarak vagon ve tren planlamasını yapmak. Bu konuda bölgesi içindeki tüm işyerlerine Bölge Müdürü adına her türlü emri vermek, gerekli bilgi ve belgeleri ilgili işyerlerinden istemek, bunları değerlendirmek.
- Yük ve taşıma programına göre çalışacak veya seferden kaldırılacak, yük trenlerini belirlemek.
- Vagon dağıtımını, talep durumuna göre yapmak.
- Tüm işyerleri vagon durumları ve yük durumu ile ilgili bilgileri, telleri almak, bunları incelemek.
- GVD tellerinin emirlere uygun yazılmasını sağlamak.
- İstasyonlardan gelen GVD tellerindeki bilgilerinden, bölgesinin GVD'sinin hazırlanmasını temin etmek, hazırlanan GVD telinin belirlenen zamanda Hareket Dairesine ulaşmasını sağlamak.
- Görevi ile ilgili istatistiği tutmak.
- Tren teşkilat tellerinden, dolu ve boş taşımayı, trenlerin tonajına göre hazırlanıp hazırlanmadığını takip etmek.
- Yabancı idarelere ait vagonların, bölgesine ve yurda giriş çıkışlarını günlük olarak takip etmek ve Hareket Dairesine bildirmek.
- Yurt dışına çıkan ve giren işletme vagonları ile donanım araçlarının takibini yapmak.
- Planlanmış askeri trenleri takip etmek.
- Bu genel emirde sayılmamakla birlikte, mevzuat çerçevesinde, hizmeti tamamlayıcı mahiyette verilen diğer görevleri de yapmak ile görevli ve yetkilidir.

UYGULAMA FAALİYETİ

- Günlük vagon durumu (GVD) yazışmalarını yapmak için aşağıdaki işlem basamaklarını yapınız.

İşlem Basamakları	Öneriler
<ul style="list-style-type: none">➤ İstasyonlardaki vagon durumunu tespit ediniz.➤ Günlük vagon durumu telgraflarını yazınız.➤ Günlük vagon durumu telgraflarının kontrolünü yapınız.➤ Günlük vagon durumu telgraflarını Repartisyon bürosuna ulaştırınız.	<ul style="list-style-type: none">➤ Vagon durumunu tespit ederken ve GVD telgraflarını yazarken çok dikkatli olunuz.➤ Yazdığımız telgrafın doğruluğunu mutlaka kontrol ediniz.➤ Kaynakları etkin kullanınız.➤ Doğru zamanda doğru kararlar alınız.

ÖLÇME VE DEĞERLENDİRME

Bu faaliyet sonunda kazandıklarınızı aşağıdaki soruları cevaplandırarak ölçünüz.

Aşağıdaki soruları dikkatlice okuyarak doğru seçeneği işaretleyiniz.

1. GVD telgrafının mevcut bölümüne aşağıdakilerden hangisi dahil değildir?
A) Yedek vagon sayısı
B) Tamirdeki vagon sayısı
C) Boşalmakta olan vagon sayısı
D) Dolan vagon sayısı
2. GVD telgrafında aşağıdaki bilgilerden hangisi yoktur?
A) Mevcut vagon sayısı
B) Dolan vagon sayısı
C) Yükün miktarı
D) İstasyon yol durumu
3. İşlenmiş petrolün eşya kodu 3401'dir. Buna göre öncelikli olarak taşınması gerekiyor ise, GVD telgrafında nasıl yazılmalıdır?
A) 13401
B) 23401
C) 63401
D) 03401
4. 2 dingilli yeni tip kapalı vagon, GVD telgrafında hangi simge ile ifade edilir?
A) Gb
B) Ea
C) Kb
D) Sg

Aşağıdaki soruların cevaplarını doğru ve yanlış olarak değerlendiriniz.

5. (.....)Mevcut=Tamirde+Yedek+Dolu Yük+Boş Yük+Dolum Yoluna Verilecek Vagonlar+Dolmakta+Boşalım Yoluna Verilecek Vagonlar+Boşalmakta, olmalıdır.
6. (.....)GVD telgrafının yazılmasında bilgilerin, doğru ve eksiksiz yazılmasının yanı sıra, sırası da önemlidir.
7. (.....)Repartisyon bürosu; Yük vagonlarının ihtiyaçlara göre dağıtımını ve yük trenlerinin planlamasını yapan işyerini, ifade eder.
8. (.....)Repartisyon bürosu yük ve taşıma programına göre çalışacak veya seferden kaldırılacak, yük trenlerini belirleme yetkisine sahip değildir.

DEĞERLENDİRME

Cevaplarınızı cevap anahtarı ile karşılaştırınız. Doğru cevap sayınızı belirleyerek kendinizi değerlendiriniz. Yanlış cevap verdiğiniz ya da cevap verirken tereddüt yaşadığınız sorularla ilgili konuları faaliyete geri dönerek tekrar inceleyiniz

KONTROL LİSTESİ

Bu faaliyet kapsamında aşağıda listelenen davranışlardan kazandığınız beceriler için **Evet**, kazanamadıklarınız için **Hayır** kutucuklarına (X) işareti koyarak kontrol ediniz.

Değerlendirme Ölçütleri	Evet	Hayır
1. İstasyon yollarında vagonların durumunu tespit ettiniz mi?		
2. GVD telgrafını yazmadan önce, tespit ettiğiniz vagonların doğruluğunu gördünüz mü?		
3. GVD telgrafındaki bilgileri sırası ile ve tam olarak yazdınız mı?		
4. Yazdığınız GVD telgrafının doruluğunun tespitini yaptınız mı?		
5. GVD telgrafını zamanında yazıp ilgili yerlere gönderdiniz mi?		

DEĞERLENDİRME

Cevaplarınızı cevap anahtarıyla karşılaştırınız. Yanlış cevap verdiğiniz ya da cevap verirken tereddüt ettiğiniz sorularla ilgili konuları faaliyete geri dönerek tekrarlayınız. Cevaplarınızın tümü doğru ise bir sonraki öğrenme faaliyetine geçiniz.

ÖĞRENME FAALİYETİ-4

AMAÇ

Bu öğrenme faaliyeti sonucunda vagon tahsisi yapabileceksiniz.

ARAŞTIRMA

- Yaşadığınız yerde, bir gar veya istasyona giderek vagon tahsisinin nasıl yapıldığını, çalışanların nelere dikkat ettiğini ve vagon tahsisinin önemini belirten bir rapor hazırlayınız.
- Hazırladığınız bu raporun sınıf ortamında sunumunu yapınız.

4. VAGON TAHSİSİ

Vagon tahsisi yapılırken;

İşyerleri, tahsis emri olmadıkça herhangi bir vagonu, herhangi bir işe veya ihtiyaca tahsis edemez.

Çabuk bozulacak eşya veya canlı hayvan yüklü olup arızaları nedeniyle kesilen vagonlar ya da bozulacak eşya veya canlı hayvan dışında herhangi bir eşya yüklü olup ta, yüklü olarak tamiri mümkün olamayacağı anlaşılan vagonların aktarılması için gerekli olan vagonları istasyon, liman ve ambarlar (lojistikler) tahsis emri çıkmadan tahsis edebilir. Ancak, bu şekilde tahsis edilen vagonlar. Hareket Müdürlüğüne bildirilir.



Resim 4.1: Çabuk bozulabilecek eşya yüklü vagon

Vagon siparişleri, müşterinin sipariş tarihinden sonra karşılanmak üzere taşımanın yapılacağı işyerine sipariş verilmekle beraber işin durumuna göre her işyerine vagon siparişi yapılabilir.

İşletmeye ait olup Genel Müdürlükçe firmalara kiraya verilen vagonlar ve diğer şahıslara ait vagonlar için tahsis emri verilmesine gerek yoktur.

Talep edilen tipte vagon temin edilemediğinde, göndericinin kabul etmesi halinde değişik tipte vagon tahsisi yapılabilir.

Genel Müdürlük, taşımanın yoğun olduğu dönemlerde sıkışıklığı önlemek ve ihtiyaç sahiplerine gecikmesiz vagon temini amacıyla taleplere sayısal kısıtlama getirebilir. Bu takdirde bir gönderici en çok, belirlenen bu miktar kadar vagon isteyebilir ve vagon tahsis edilip yükleme yapıldıkça talep, belirlenen bu miktara tamamlanır.

Aynı işyerinde birden fazla göndericinin aynı tip vagona talebi olduğu ve ihtiyaç miktarınca vagon temin edilemediği takdirde, mevcut vagonlar önce Genel Müdürlükçe planlanmış blok tren yüklerine, artan vagonlar tercihli yüke (Genel Müdürlükçe emirlenen ve Eşya Tarifesinde belirlenmiş olan) daha sonra da normal ihtiyaçlara tahsis edilir.

Aynı özellikli taleplerde tarih sırası esas alınır.

4.1. Tahsis Emirleri

Bölge Müdürlüklerince ticari taşımalara verilecek vagonlar, istasyon ve liman adına tahsis edilir. Gerektiğinde boş vagonların gönderileceği trenin numarası da belirtilir. Her tahsis emrine bir sıra numarası verilir. Vagonların tahsisleri aşağıdaki şekilde yapılır;

4.1.1. Daimi Tahsis Emri

Boşalacak, boş gelecek veya tamirden çıkacaklardan günlük ihtiyaçlara sıradan ne kadar vagon verileceğinin ya da ihtiyaç yoksa vagonların ne yapılacağına bir kez sürekli bir emirle, Bölge Müdürlüğüne ambar (lojistik), istasyon ve limanlara bildirilmesidir.

Verilecek daimi tahsis emirlerinde geçerlilik süresi belirtilir. İstasyon ve liman ihtiyaçlarını bu tahsis emrine göre mevcut, boşalacak veya gelecek vagonlardan karşılar.

4.1.2. Günlük Tahsis Emri

GVD tellerindeki vagon ihtiyacının, eldeki vagon durumuna göre karşılanması için günlük olarak verilen tahsis emridir.

Aynı işyerinde birden fazla göndericinin aynı tip vagona talebi olduğu ve ihtiyaç miktarınca vagon temin edilemediği takdirde, mevcut vagonlar önce Genel Müdürlükçe planlanmış blok tren yüklerine, artan vagonlar tercihli yüke (Genel Müdürlükçe Emirlenen ve Eşya Tarifesinde belirlenmiş olan) daha sonra da normal ihtiyaçlara tahsis edilir.

4.1.3. Özel Tahsis Emri

Askeri ve idari talepler doğrudan Bölge Müdürlüklerine yapıldığından, bu taleplerin ilgili işyerlerine bildirilmesi ve vagon tahsisi için yazılır.

4.1.4. Öncelikli Tahsis Emri

Öncelikli tahsis emri vermeye Genel Müdürlük yetkili olup, öncelikli tahsis emri mutlaka yazı veya telgrafla verilir.

İşletme eşya tarifesinde önceliği belirtilen taşımalara öncelikli vagon tahsis etmeye Bölge Müdürlükleri yetkilidir.

4.2. Yabancı Demiryollarına Ait Vagonların Tahsisi



Resim 4.2: Yabancı demiryollarına ait vagonlar

Yabancı Demiryolu idarelerine ait vagonların uluslararası ve yurt içi taşımalarda kullanılması ile yurt dışı edilmesinde aşağıdaki hususlar dikkate alınır.

- Yabancı demiryollarına ait boş vagonlar aşağıda belirtilen sıraya göre yeniden yüklemelere tahsis edilebilir.
 - Vagon sahibi Demiryolu idaresinin talebi olması halinde, Hareket Dairesi tarafından verilecek yazılı bir emirle uluslararası taşımalara verilir.
 - Hareket Dairesi tarafından herhangi bir yazılı emir verilmeyen yabancı vagonlar; uluslararası taşımalara RIV Yönetmeliğinde belirtilen kurallara uyulmak suretiyle, vagonun boşaldığı istasyon tarafından verilebilir.
 - Boşaltma istasyonunda talep olmaması halinde, vagonun boş dönüş yolu üzerinde bulunan diğer istasyona yapılacak uluslararası taşımalara, ilgili Bölge Müdürlüklerinin koordinasyonu ile tahsis edilebilir.
 - Dönüş yolu üzerinde bulunan başka bir istasyondan yapılacak uluslararası taşımaya tahsis edilen yabancı vagonlar, ilgili evrakla refakat bülteni düzenlenerek yeni yükleme istasyonuna sevk edilir.
 - Yabancı vagonlar, uluslararası taşıma talebi olmaması halinde, Hareket Dairesi Başkanlığınca dönüş yolu üzerinde bulunan işletme istasyonları arasında yapılacak yurtiçi taşımalara verilebilir.
- Gerek uluslararası gerekse yurtiçi taşıma talebi olmayan yabancı demiryolu idarelerine ait boş vagonlar, işyeri personeli tarafından taşıma belgesinden giriş

- güzergahına göre güzergah etiketi düzenlenerek, vagon üzerinde transit etiketinde belirtilen giriş istasyonuna ilgili evraka kayden gönderilir.
- Giriş istasyonlarınca transit etiketi düzenlenmeyen vagonlar, boşaldıktan sonra ilgili işyeri personeli tarafından, taşıma evrakından tespit edilecek dönüş güzergâhından ilgili evraka kayden gönderilir.

NOT: Vagonun boşaldığı işyeri tarafından manevra vaziyetinde yurt dışına çıkış istasyonu belirtilmeyen ve dönüş güzergah etiketi düzenlenmeyen yabancı vagonlar istasyon personeline teslim alınmaz.

4.3. Vagon Tahsisi ve Taşımaları İle İlgili Özel Hususlar

Vagon tahsisi ve taşıma ile ilgili özel hususlar aşağıdadır;

- GVD telleri, tren duyuruları, yük durum teli, trenlerin teşkilat telleriyle vagon tahsis ve dağıtımına ait bütün teller "Çok tez ve müddetli" olup hiçbir nedenle geciktirilmez.
- Loko Bakım Atelyesi ve Depo Müdürlükleri trenleri temin edecek lokoların zamanında tren üzerine verilmesini temin ve takip ederler. Trenlerin hareket saatinden bir saat ve daha sonrası için lokonun verilemeyeceği anlaşılırsa, Depolarca durum bir yazı veya telgrafla ilgili istasyona, Repartisyon Bürosuna ve Bölge Müdürlüğüne bildirilir. Bu yazı veya tellerde lokonun zamanında verilmemesi nedeni ile tahmini ne zaman verilebileceği açıklanır.
- Ara istasyonlar, kendilerinde mevcut yükün manevra trenlerine aldırılması için, trenin hareketinden en az üç saat önce, trenin çıkacağı teşkilat istasyonuna bildirilir. Teşkilat istasyonu treni eksik yük ile göndererek yükün alınmasını sağlar. Bu trenin Trafik Cetveli'ne hangi istasyondan kaç ton yük alacağı yazılır.
- Ara istasyonlarda gönderilmesi geciken ve üzerinden 24 saat geçen yük istasyon tarafından doğrudan Bölge Müdürlüğüne bildirilir.
- Lokomotif arızası veya herhangi bir nedenle ara istasyonlara kesilmiş, çabuk bozulacak eşyalarla, canlı hayvan, parlayıcı ve patlayıcı madde yüklü vagonlar, istasyonlarca derhal bir telle en yakın teşkilat istasyonuna ve Bölge Müdürlüğüne bildirilir ve vagonlar gelecek ilk tren ile gerekirse vagon değişikliği yapılarak gönderilir.
- İdari taşıma için gerekli vagonlar eşya gönderecek ünitelerce, eşyayı yükleyecekleri istasyonun bağlı bulunduğu Bölge Müdürlüğünden telgrafla talep edilir. Vagon talebi yapılabilmesi için en az 5 ton eşyanın olması zorunludur.

- Su baskını, heyelan, deray, çarpışma ve benzeri, kaza ve olay yerlerine gönderilecek idari eşya ile havaleli olanlarda 5 ton şartı aranmaz. 5 ton'dan az olan idari eşya ilgili servis tarafından perakende (parça) olarak gönderilir.
- Çukur şasili (Ui) vagonlar Bölge Müdürlüklerince Hareket Dairesi Başkanlığından talep edilir. Ambarlar (lojistikler), İstasyonlar bu tip vagonları GVD tellerinde ihtiyaç olarak gösterir.
- Mülkiyeti üçüncü şahıslara ait vagonlar ile kuruluştan yada başka idarelerden kiralanmış, GVD'nin ilgili bölümlerinde eşya kodu'nun önüne (7) rakamı konularak gösterilen vagonlar, "Diğer şahıslara ait vagonların işletme hatlarında işletilmesi" yönetmeliği ve firmalarla bu konuda yapılan protokol şartlarına göre kullanılır.
- Göndericilerin muşamba (branda) ihtiyaçlarını vagon talebinden en az 48 saat önce talep etmeleri ve istasyonlarca da bu ihtiyaçları vagon talebinden önce GVD' lerle Bölge Müdürlüğüne bildirmeleri gerekir. Muşamba (branda) temin edilmedikçe taleplere vagon tahsis edilmez. Ancak müşterinin muşambayı (branda) kendisi temin etmesi halinde vagon tahsis edilir.
- En fazla 10 adet muşamba ilgili evrak ile talep yerlerine ekspres veya yolcu treni furgonlarında (personele ait vagon) gönderilir.

UYGULAMA FAALİYETİ

- Vagon tahsisi yapmak için aşağıdaki işlem basamaklarını yapınız.

İşlem Basamakları	Tavır ve Öneriler
<ul style="list-style-type: none">➤ Talepleri değerlendiriniz.➤ Yükün gideceği yeri belirleyiniz➤ Eşyanın cinsini belirleyiniz.➤ Eşyanın öncelikli durumunu belirleyiniz.➤ Müşterilerin aynı tip vagon taleplerinde, vagon sayısı yetersiz ise başvuru tarih sırasını esas alınız.➤ Tahsis emirlerine göre vagon tahsisi yapınız.	<ul style="list-style-type: none">➤ Yönerge-Yönetmelik ve genel emirlere uygun davranınız.➤ Daima nazik olunuz.➤ Vagon tahsisi yaparken adil olunuz.➤ Müşteri beklentilerini karşılayınız.

ÖLÇME VE DEĞERLENDİRME

Bu faaliyet sonunda kazandıklarınızı aşağıdaki soruları cevaplandırarak ölçünüz.

Aşağıdaki soruları dikkatlice okuyarak doğru seçeneği işaretleyiniz.

- Aşağıdaki hangi durumdaki vagonlara, vagon tahsis emri gerekir?
 - İşletmeye ait olup, kiralanan
 - Yolda kalmış, hayvan yüklü
 - Yolda kalmış, bozulabilecek eşya yüklü
 - İhtiyaç için kullanılacak
- Aşağıdakilerin hangisi vagon tahsis emri çeşidi değildir?
 - Yıllık tahsis emri
 - Günlük tahsis emri
 - Özel tahsis emri
 - Öncelikli tahsis emri
- Yabancı demiryollarına ait vagonların tahsisinde aşağıdakilerin hangisine dikkat edilmez?
 - Vagonların RIV yönetmeliğine uymasına
 - Vagon üzerindeki etiketine
 - Hangi ülkenin vagonu olduğuna
 - Boş veya dolu olmalarına
- Aşağıdakilerden hangisi vagon tahsisi ile ilgili özel hususlardandır?
 - Haberleşmenin zamanında yapılması
 - İdari taşımaların en az 5 ton olması
 - Branda talepli vagonlarda, bu ihtiyacın mutlaka karşılanması
 - Hepsi

Aşağıdaki soruların cevaplarını doğru ve yanlış olarak değerlendiriniz.

- (.....)Talep edilen tipte vagon temin edilemediğinde, göndericinin kabul etmesi halinde değişik tipte vagon tahsisi yapılabilir.
- (.....)Verilecek daimi tahsis emirlerinde geçerlilik süresi yoktur.
- (.....)Yabancı vagonlar, uluslararası taşıma talebi olmaması halinde, Hareket Dairesi Başkanlığınca dönüş yolu üzerinde bulunan işletme istasyonları arasında yapılacak yurtiçi taşımalara verilebilir.
- (.....)GVD telleri, tren duyuruları, yük durum teli, trenlerin teşkilat telleriyle vagon tahsis ve dağıtımına ait bütün teller "Çok tez ve müddetli" olup hiçbir nedenle geciktirilmez.

DEĞERLENDİRME

Cevaplarınızı cevap anahtarıyla karşılaştırınız. Yanlış cevap verdiğiniz ya da cevap verirken tereddüt ettiğiniz sorularla ilgili konuları faaliyete geri dönerek tekrarlayınız. Cevaplarınızın tümü doğru ise Kontrol Listesine geçiniz.

KONTROL LİSTESİ

Bu faaliyet kapsamında aşağıda listelenen davranışlardan kazandığınız beceriler için **Evet**, kazanamadıklarınız için **Hayır** kutucuklarına (X) işareti koyarak kontrol ediniz.

Değerlendirme Ölçütleri	Evet	Hayır
1. Vagonlar ile ilgili talepleri değerlendirdiniz mi?		
2. Değerlendirmelerinize göre vagon tipini ve gideceği yeri belirlediniz mi?		
3. Eşyanın cinsini belirlediniz mi?		
4. Eşyanın öncelikli durumunu belirlediniz mi?		
5. Tahsis emirlerine ve müşterilerin başvuru tarihlerine göre vagon tahsisi yaptınız mı?		

DEĞERLENDİRME

Cevaplarınızı cevap anahtarıyla karşılaştırınız. Yanlış cevap verdiğiniz ya da cevap verirken tereddüt ettiğiniz sorularla ilgili konuları faaliyete geri dönerek tekrarlayınız. Cevaplarınızın tümü doğru ise “Modül Değerlendirme”ye geçiniz.

MODÜL DEĞERLENDİRME

PERFORMANS TESTİ (YETERLİK ÖLÇME)

Taşıma planları, vagon talep ve tahsisi modülü araştırma çalışmaları sonunda kazandığınız bilgi ve becerilerin ölçülmesi ve değerlendirilmesi için aşağıdaki uygulamayı mutlaka yapınız. Yaptığınız bu çalışmada kendinizi kontrol listesine göre değerlendiriniz. Bu değerlendirme sonucuna göre bir sonraki modüle geçebilirsiniz.

UYGULAMA: Sınıf arkadaşlarınız ile yol durumuna (eğim, rakım vb.) göre makine çekerleri birbirinden farklı, 6 ara istasyon ve 1 tanede dağıtım ve planlamanın yapıldığı ana istasyon olmak üzere, toplam 7 istasyondan oluşan, hayali bir demiryolu ağı kurunuz. Kurduğunuz bu sistemde, her istasyonun yük taleplerinin vagon sipariş defterine yazılmasından, yükün vagonlara yüklenip gideceği yere ulaştırılmasına, boşaltılan vagonların gitmesi gereken yerlerine götürülmesine kadar ve bu arada olan bütün yazışmaları ve de işlemleri gerçekleştirerek bir taşıma planı hazırlayınız. (NOT : Bu uygulama faaliyetinde kontrol listesi size yol gösterici olacaktır.)

KONTROL LİSTESİ

Bu faaliyet kapsamında aşağıda listelenen davranışlardan kazandığınız beceriler için **Evet**, kazanamadıklarınız için **Hayır** kutucuklarına (X) işareti koyarak kontrol ediniz.

Değerlendirme Ölçütleri	Evet	Hayır
1. Ara ve ana istasyon olarak taşıma taleplerini vagon sipariş defterine yazdınız mı?		
2. Taşınması gereken yükleri; cinslerine, miktarlarına ve gideceği yönler göre, hangi tip ve kaç adet vagon ve makine ile taşınması gerektiğini hesap ettiniz mi?		
3. İstasyonunuza ait bir sonraki gün taşınacak olan, yük ve vagon bilgilerini GVD teli ile ana istasyona bildirdiniz mi?		
4. Ana istasyon olarak, ara istasyonlardan gelen GVD tellerinin doğruluğunun tespitini yaptınız mı?		
5. Ana istasyon olarak, bölgenizin yük durumunu en kısa sürede Hareket dairesi Başkanlığına bildirdiniz mi?		
6. Ana istasyon olarak, Genel müdürlükçe belirlenen vagon tahsis emrini ara istasyonlara yaptınız mı?		
7. Ara istasyon olarak yapılan tahsis emirleri doğrultusunda ilgili vagonlara yükleme işlemini yaptırdınız mı?		
8. Ana istasyon olarak, ara istasyonlarda bir gün sonrası için yüklenen yüklerin planlamasını yaptınız mı?		
9. Planlama yaparken Cer servisinden; bu trenlerin çalıştırılabilmesi için makine ve personelin yeter gücü		

görüşünü aldınız mı?		
10. Planlama yaparken Orer de gösterilen programlı ve sonradan sefere konulan trenlere dikkat ettiniz mi?		
11. Yaptığınız bu plan, Rotasyonu düşürecek, Ütilizasyonu artıracak, kaynakları en verimli bir şekilde kullanacak ve müşteri memnuniyetini artıracak bir şekilde mi?		
12. Yıllık taşıma planlarında belirtilen veya ara istasyonlardan alınan bir blok tren taşınması için; yükün cinsine göre vagon tipini, taşıma parkurlarını, çeken ve çekilen araç adetini ve yükleme veya boşaltma rampalarını tespit ettiniz mi?		
13. Orer deki uygun saatlere ve sonradan sefere konulan trenlere göre 0-24 saatleri arasında bölgenizin yük taşınmasını gerçekleştirebildiniz mi?		
14. Yükün tamamını o gün taşıyamadı iseniz bir gün sonrası için gerekli planlamayı yaptınız mı?		
15. Bölgenizde mevsimlere göre artan taşıma talepleri için, çeken ve çekilen araç ihtiyaçlarına tedbirler aldınız mı?		
16. Uluslar arası taşıma taleplerinde, taşınacak yükün ve bu yükü taşıyacak vagonun, ilgili anlaşma ve sözleşmelere uygunluğunu kontrol ettiniz mi?		

DEĞERLENDİRME

Cevaplarınızı cevap anahtarıyla karşılaştırınız. Yanlış cevap verdiğiniz ya da cevap verirken tereddüt ettiğiniz sorularla ilgili konuları faaliyete geri dönerek tekrarlayınız. Cevaplarınızın tümü doğru ise bir sonraki modüle geçmek için öğretmeninize başvurunuz.

CEVAP ANAHTARLARI

ÖĞRENME FAALİYETİ 1'İN CEVAP ANAHTARI

1	B
2	B
3	D
4	D
5	Doğru
6	Yanlış
7	Doğru
8	Doğru

ÖĞRENME FAALİYETİ 2'NİN CEVAP ANAHTARI

1	C
2	C
3	C
4	A
5	Doğru
6	Doğru
7	Doğru
8	Yanlış

ÖĞRENME FAALİYETİ 3'ÜN CEVAP ANAHTARI

1	D
2	D
3	C
4	A
5	Doğru
6	Doğru
7	Doğru
8	Yanlış

ÖĞRENME FAALİYETİ 4'ÜN CEVAP ANAHTARI

1	D
2	A
3	C
4	D
5	Doğru
6	Yanlış
7	Doğru
8	Doğru

ÖNERİLEN KAYNAKLAR

ÖNERİLEN KAYNAKLAR

- TCDD hareket dairesi başkanlığı
- TCDD İşletme müdürlükleri
- **TCDD** Eğitim merkezleri
- TCDD Repartisyon büroları
- TCDD Ambar müdürlüğü
- TCDD Yönetmelik ve Yönergeleri
- TCDD Eşya tarifesi
- www.tcdd.gov.tr
- **http://www.railfaneurope.net/pix_frameset.html**
- www.google.com (Tcdd, Demiryolu taşımacılığı, Vagonlar, Railway car)
- www.tudemsaş.gov.tr
- www.tulomşas.gov.tr

KAYNAKÇA

- ARSLAN, Cemalettin, Ders Notları, TCDD Sivas Eğitim Merkezi Müdürlüğü, Sivas, 2005
- 501 Numaralı Genel Emir, TCDD Genel Müdürlüğü
- 510 Numaralı Genel Emir, TCDD Genel Müdürlüğü
- 515 Numaralı Genel Emir, TCDD Genel Müdürlüğü
- Eşya tarifesi, TCDD Genel Müdürlüğü
- Trenlerin Kalkış ve Varış Tarifesi, TCDD Genel Müdürlüğü
- Y.K 16.03.2005T ve 8/65 S Kararı, Resmi Gazete, 25791. 19 Nisan 2005
- Hareket Dairesi Başkanlığı, Yük Taşımacılığında TCDD, TCDD Genel Müdürlüğü, 2005
- www.tcdd.gov.tr
- www.tudemsaş.gov.tr