

İSTANBUL TRAFİK DÜZENİNDE ÇALIŞAN
DOLMUŞ-TAXSİ ŞOFÖRLERİNİN
SOSYO-KÜLTÜREL-EKONOMİK
ARAŞTIRMASI

BÖLÜM: I - TABLOLARA
AIT BİLGİ-RAPOR

FERYÂL TEOMAN

1978/6-a

İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ-EDEBİYAT FAKÜLTESİ

SOSYAL ANTHROPOLOJİ VE ETNOLOJİ BÖLÜMÜ TEZ ÇALIŞMASI

*KONU:İSTANBUL'UN TRAFİK DÜZENİ İLE-BU DÜZEN İÇİNDEKİ
TAXİ-DOLMUŞ ŞOFÖRLERİNİN SOSYO-KÜLTÜREL VE EKONOMİK
ARAŞTIRMASI*

BÖLÜM:

METİN

HAZIRLAYAN:FERYAL TEOMAN-12656

HAZİRAN-1978

Nephan
Calo



İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
MERKEZ KÜTÜPHANESİ



59197

INDEX

I. BÖLÜM-GİRİŞ.....	I
II. BÖLÜM-ARAŞTIRMANIN KONUSU.....	8
III. BÖLÜM -TARİHÇE.....	II
IV?BÖLÜM-METHOD.....	36
a-Ön Araştırma.....	37
b-Yazılı kaynaklar.....	46
c-Gözlem.....	53
d-Mülakat Safhası.....	47
e-İstatistik.....	94
V. İSTANBUL DOLMUŞ-TAXİ SİSTEMİ???	95
A-Tanımlar.....	96
B-Aracın hatları.....	107
C-Ulaştırma-Kara Trafiğinin tarihçesi.....	100
a-Resmi Hatlar.....	116
b-Gayriresmi Hatlar.....	128
D-Nasıl şoför olunur?.....	126
E-ORGANİZASYON.....	127
a-Resmi ve Gayriresmi Kurumlarla İlişki.....	127
b-Şoförün çeşitli şahıslarla olan ilişkisi.....	131
1-Şoför-Şoför ilişkisi.....	131
2-Şoför-Kahya ilişkisi.....	133
3-Şoför-Polis ilişkisi.....	134
4-Şoför-Mal sahibi ilişkisi.....	136

<i>6-Şoför-Müşteri ilişkisi.....</i>	<i>137</i>
<i>6-Boş-Veri yok-Bilmez sorumu.....</i>	<i>138</i>
<i>VII. BÖLÜM VERİLERİN ANALİZİ.....</i>	<i>141</i>
<i>AGRUBU TABLOLARI: DEMOGRAFİK YAPI.....</i>	<i>141</i>
<i>B GRUBU TABLOLARI: KONUT VE İLGİLİ BİLGİLER.....</i>	<i>161</i>
<i>C GRUBU TABLOLARI: ÇALIŞMA HAYATI.....</i>	<i>167</i>
<i>D GRUBU TABLOLARI: ARAÇ MÜLKİYETİ.....</i>	<i>183</i>
<i>E GRUBU TABLOLARI: ARAÇ SAHİBİ OLMAYAN ŞOFÖRLER.....</i>	<i>199</i>
<i>WF GRUBU TABLOLARI: ŞOFÖR VE AİLESİNİN EKONOMİK YAPISI.....</i>	<i>204</i>
<i>G GRUBU TABLOLARI: ÇALIŞMA ŞEKLİ VE İLGİLİ BİLGİLER.....</i>	<i>215</i>
<i>H GRUBU TABLOLARI: ŞOFÖRÜN ÇEŞİTLİ KONULARDA YORUMU.....</i>	<i>221</i>
<i>GENEL YORUM.....</i>	<i>295</i>

BİBLİYOGRAFİ:

AKKAYANT, İstanbul ilinde ticari amaçla kamu taşımacılığı yapan ve ehiriçi ulaşamanda yolcu taşıyan şoförlerin sosyo, kültürel ekonomik araştırması ile ilgili saha çalışmasına ait method, Sosyal Antrpoloji ve Etnoloji Bölümü.

GÜLERSOY Ç, Trafik sorunu Üstüne Düşünceler-1970-İstanbul

KUTLU K, Trafik Teknigi-İ. T. Ü. Matbaası-İstanbul

Meydan-LAROUSSE, Meydan matbaacılık A.Ş. İstanbul 1970

MAKİNA MÜHENDİSLERİ ODASI-İstanbul şubesi İstanbul Bölgesi Trafik Sorunu-İstanbul-1976

KARAYOLLARI-Trafik kanunu ve Tüzüğü-Yörük Matbaası İstanbul 1971

KROEBER, A. C. Anthropology-New-ydrk Harcourt Brace and Co.

SAN, S. Genel Trafik-Yenilik basımevi, 1972 İstanbul

SARAN, N. Sosyal Antrpoloji ve Etnolojiye başlangıç, Sosyal antrpoloji ve Etnoloji Güzıl sayılı dergisi Edebiyat Fakatte si-1972 İstanbul

Esnaf ve Kçükük sanatkarlar Kamunu-T.Ş. O. F. Yayını 1967-Ankara

KARAYOLLARI TRAFİK KANUNU VE TÜZÜĞÜ-
İstanbul Üniversitesi Kitapevi-1976 İstanbul

T.C. ULAŖTIRMA BAKANLIĞI-Karayolları Trafik Kanunu Tasarı ve
Gerekçesi

AMERICAN ANTHROPOLOGİST-VOLUME :75-OCTOBER

DICTIONARY OF SOCIAL AND RELATED SCIENCES-ANTHROPOLOGY-

DAS WISSEN DES 20. JAHRHUNDERTSE

ÜNAL E. İstanbul Tarihinde Taşıt. Hayat Tarih Mecmuası-1968-İstanbul

WHITE I?

The Evolution of Culture -New York 1959-McGraw-Hill

"It is impossible to make articulate to them, or to the world, the debt I owe to those hundreds of people of the Pacific Islands whose patience, tolerance of differences, faith in my goodwill, and eager curiosity made these studies possible. Many of the children whom I held in my arms, and from whose tense or relaxed behaviour I learned lessons that could have been learned in no other way, are now grown men and women. The life they live in the records of an anthropologist must always have about it a quality of wonder both to the anthropologist and to themselves."

(Margaret Mead, *Male and Female*, Acknowledgements, 19. October, 1948)

(Araştırmalarımı, sabırları, farklılıklara gösterdikleri hoş görüleri, iyi niyetime olan itimatları ve meraklı ilgileri ile yapmamı sağlayan, Pacific Adalarımın yüzlerce insanına olan borcumun miktarlarını onlara ve dünyaya beyan etmem imkansız. Bir zamanlar kollarımda taşıdığım, gergin veya rahatlamış davranışlarından, hiçbir yerde ve şekilde öğrenemeyeceğim bilgileri edindiğim çocuklar, şimdi yetişkin bir erkek ve bir kadın hüviyetine bürünmüşlerdir. Bir antropolojistin kayıtlarındaki hayatları, bir antropolojist ve onlar için daima merak verici bir nitelik taşımalarıdır.) (F. T.)

Tamamış olduğum bütün

şoförlere,

Aynı hislerle....

Haziran 1978

FERYAL TEOMAN

TEŞEKKÜR:

Bu araştırmaya katılmış olmam şüphesiz Sosyal Anthropoloji bölümü öğrencisi olmamla yakından ilintilidir. Öncelikle orta öğretimin son yıllarında okuduğum "Male and Female" adlı eseri ile Anthropoloji kültürü kazanmama sebep olan, değerli anthropologist, profesör Margaret Mead'e, İnsanları daha çok sevmeme, kendimi her kültürden insana yakın bir dost hissetmeme büyük ölçüde yardımcı olan, bu araştırmada tenkit ve tekliflerinden sınırsız yararlandığım, ilgisini hiç bir zaman esirgemeyen profesörüm Sayın Nephân Saran, konu hakkındaki fikirlerine daima müraacat etmek zorunda kaldığım ve araştırmanın gidişinde büyük katkısı bulunan Sayın Asistan Dr. Taylan Akkayan'a, tablolarımın kontrolünde ve çalışmalarım süresince beni sabırla dinleyen, tezimin hazırlanmasında emeği geçen Asistanımız Sayın İclal İnan'a en derin şükranlarımı sunmayı gerekli bir ödev sayıyorum.

Ayrıca isimlerini saymakta çeşitli sakıncalar gördüğüm için huzurlarımızda şahsen teşekkür edemeyeceğim, İstanbul'un çeşitli semtlerinde görevli Savcılara, Tutukevi Müdürlerine, gardiyanlara, Şoförler Cemiyeti, Minibusçüler Derneği başkanlarına, Belediye, Karayolları, Emniyet Md., Trafik bürosu ve Turing Club görevlilerine, kahyalara, kazançları pahasına arkadaşlarıma ve bana saatlerini veren, sorularımızı sabırla cevaplayan bütün taxi-dolmuş-minibus şoförleri, teletaxi organizasyonlarına, Mülakatların gerçekleşmesinde emeği geçen bölüm arkadaşlarıma, Sayın Burhan Felek'e, Sayın Fahrettin Kerim Gökay'a ve isimlerini şükranla anacağım İstanbul'un entellektüel hayatında tartışılmaz yerleri olan büyüklerime yürekten teşekkürlerimi sunarım ...

FERYAL TEOMAN

Haziran, 1978

GİRİŞ:

Alışılmışın dışında bir giriş yapmayı dıŝınmediđim için sanırım okuruma önce Anthropoloji'nin -Anhtropoloji teriminin ne anlamda ve hangi bilim dalını nitelediği konusunda kısa bilgi vermem gerekiyor.

Bilim kavramını öğrendikten hemen sonraya rastlar bilimlerin toplumsal ve doğa bilimleri olarak ayrıldığını kavramamız.

Doğal bilimler tabiata egemen ,harikulade iŝleyiŝin yasalarını bulmaya çalışırken, paralelindeki Toplumsal Bilimler de toplumların iŝleyiŝindeki kanunları bulup, çıkarmaya çalışır. Doğal bilimler gelişme iŝlevini yürüt-tke, insan tabiata hakim olmaya baŝlarken, Toplumsal bilimler geliŝtikçe insanoglu kendi toplumsal kaderine daha fazla egemen olmayı baŝarır. Bu nedenledir ki, doğal bilimler nasıl doğa ile sınırlıysalar, toplumsal bilimler de toplumsal olaylar ve objelerle sınırlıdırlar. Peki, ya toplumsal bilimle- rin bir disiplinini olan Anthropolojinin sınırları nedir?

Gri bütün sosyal ve beşeri bilimlere kolaylık olsun diye, Anthropolojiye "İnsan Bilimi" diyebilirdik ama bu deyiŝimiz hiç değilse bizim -Anthropo- loglar-açısından bir kavram kargaŝasına sebep olmazmıydı?

Zira Anthropoloji zaten İnsanbilim anlamına gelen(Origin greke -Anthropos ve Logos) "İnsan" ve "Bilim" sözcüklerinden tiremiŝtir.

Bugüne dek Anthropolojinin nasıl bir bilim olduğu konusunda pek çok şey yazılıp söylenmiŝtir. Ŗphe yokki bu sorulara teker teker cevap vermek, tartıŝmak pek kolay değildir. Fakat amaç Anthropolojiyi aaklamaksa, "Anthro- poloji nasıl bir bilimdir?" sorusunu şu şekilde cevaplamak mümkündür.

Anthropoloji, konusu insan olan sosyal bilimlerin ikinci bir adı değildir. Zi- ra bütün sosyal ve beşeri bilimler Anthropolojinin alt dalları değildirler.

Bununla beraber sosyal ve beşeri alandaki çalışan bilimcilerin Anthropolojik sayabileceğimiz etüdleri ve araştırmaları vardır.

Sosyal ve beşeri bilimler ailesine girmeyen Anthropoloji'nin bu disiplinlerden tümü ile ayrı ve bağımsız bir bilim olduğu da söylenilemez. Zira Anthropoloji gerek konusu gerekse amaçları açısından bu bilim ailesine yakın olduğu gibi, varlığının kaynağını da bu bilimlerdeki araştırma ve buluşlardan almaktadır. Ve dahası, Anthropoloji, sosyal ve Beşeri bilimler ailesinin üyelerinden herhangi biri de sayılamamaktadır.

Doğal bilimlerden olan Biyolojiye olan yakınlığı, yöntemi ve traditionları ile Sosyal-Beşeri bilimlerden ayrılır. Anthropoloji tanımının güç oluşu, konusunun dünyanın en karmaşık kompleksi olan, "İnsan" olmasından ileri gelmektedir. Ve ilave olarak Anthropoloji bir süper-bilim gibi görünsede, bir süper-bilim değildir.

İnsanla ve metafizik sorunlarla uğraşmayan Anthropoloji bir Ontoloji olmaktan da uzaktır. Kültür felsefesi, İnsan felsefesi, hatta Anthropoloji felsefesi gibi felsefe dalları var olmakla birlikte, Anthropoloji bir felsefe de sayılamaz. Bu noktada, eğer insan felsefesi bilimsel verilere dayanmakta ise, felsefenin bu tipi ile Anthropoloji arasında paralellikler kurulabilir. Zira Anthropoloji, Sosyoloji, Psikoloji ve Biyolojideki bütün çağdaş buluş ve yorumlara açık bir disiplindir. Bu yan disiplinlerin verilerini ve bulgularını birleştirmeye ve değerlendirmeye çalışır.

Özetle: Anthropoloji diye bir disiplin mevcuttur ve bu bilim bazı özellikleriyle Sosyal-Beşeri Bilimlerin bir üyesi gibi görünmekteysede, onlardan farklı pek çok özelliğe sahip bulunmaktadır. Bu özellikleri ile Anthropolojimiz hem doğal bir bilim, hem de toplumsal bir bilimdir. Tarih öncesi primitive kültürleri incelediği gibi, günümüzün ilkel cemaatlerine, çağdaş cemiyetlerin alt kültür gruplarını da incelemektedir.

Anthropoloji bu nedenle ikiye ayrılmaktadır.

I-İnsan uzviyet olarak inceleyen disiplin Fiziki Anthropoloji'dir. Kolları ise, insan Biyolojisi, Primatoloji, Anthropometry ve Biometry'dir.

II-İnsan davranışının araştırılması ile ilgilenen disiplini ki, kolları Sosyal Anthropoloji, Kültür Anthropolojisi, Arkeoloji, Ethnographya, İrk Psikolojisi gibi disiplinlerdir.

Adlandırma her ne şekilde olursa olsun, kesin olarak söylenilebilecek şey, konu, Anthropoloji veya Etnoloji isimleri altında 1884 den beri Oxford'da 1900 den beri Cambridge-

de ve 1908 den beri Londra'da öğretilmeye başlanmıştır.

Fakat Sosyal Anthropoloji ismini taşıyan ilk üniversite kürsüsü, 1908 de Liverpool (de Sir James Frazer tarafından işgal edilmiştir. Bugün İngiltere'de ve Amerika'da "Sosyal" veya "kültürel" Anthropoloji adları ile okutulmaktadır.

Günümüzde pek çok konuda olduğu gibi Anthropoloji alanında da terminology farkları görülmektedir. Avrupa'da Anthropoloji denildiği zaman, genellikle "Fiziki Anthropoloji" anlaşılmaktadır. Bir asır önce ise "Fiziki Anthropoloji" demeğe gerek yoktu.. (bkz. "Anthropology" maddesi, Dictionary of Social and Related Sciences) Anthropoloji zaten bugünkü fiziki Anthropoloji anlamına geliyordu. Sosyal Anthropoloji kelimesi yerine, Avrupa'da Etnologie kelimesi kullanılmakta idi. İngiltere ve Fransa dışında ki Avrupa ülkelerinde hala Antropologi, çoğunlukla fizikseldir. Amerikalıların sosyal-kültürel Anthropolojisine Almanca konuşulan ülkelerde Völkerkunde yada Etnologie denilmektedir. Sosyalist Avrupa ülkelerinde ise sosyo-kültürel Anthropologie yada kültür sosyolojisi isimlerini almaktadır.

Sosyal Anthropoloji ve Etnoloji ayrılamayacak kadar yakın disiplinlerdir. Etnoloji, kavimlerin, ırk, kültür hususiyetlerini inceleyip sınıflara ayırır. Bir nevi Kültür Tarihidir denilebilir Etnologie'ye (bkz. "Anthropologie-grch. Menschenlehre" maddesi-Das Wissen des 20. Jahrhunderts-Erster Band) Etnoloji genellikle ihtimallerden hareket ettiği için neticeleri fazla sıhhatli kabul edilemez. Sosyal yada kültürel Anthropoloji ise, sadece günümüzün primitive cemiyetlerinin içtimai bünye ve kültürlerini incelemekle kalmayarak, özellikle toplumsal ilişkiler, toplumsal kurumlar üzerinde durarak, kurumların görevlerini, etki ve karşılıklı ilişkilerini inceler. Karşılaştırmalı kültür çalışmalarını yapar. Ele aldığı konular arasında siyaset, din, hukuk, evlilik, aile yapısı, gibi kültürel yapıyı bütünleyici kurumların incelenmesi de vardır.

Böylece denilebilir ki, Anthropolojinin tarih ve sosyolojiye dayalı yüzeyi Etnoloji, tarih ve biyolojiye dayanan yüzeyi Fiziki Anthropolojidir. Ve bu iki-

linin temelleri üçüncü bir yüzeyi belirler ki „bu ana dal iki alt disipli-
ne ayrılarak da incelenebilir. (Bazı Anthropologlar üçe ayırarak sosyal,
kültürel ve psikolojik anthropoloji başlıkları altında inceleme temayülün-
dedirler.)

I-Sosyal-Kültürel Anthropoloji

II-Psikolojik Anthropoloji

Yukarıda bahsetmiş olduğum gibi gerçi bazı anthropologlara göre ilk bahs-
edilen disiplini de sosyal anthropoloji ve kültürel anthropoloji olarak ikiye
ayırmakta fayda vardır. Fakat iki ana disiplin arasındaki sınırlar kesin
olmadığı gibi, özellikle kültürel ve sosyal anthropoloji arasındaki farklarda
evrensel değildir, ve bu alandaki ulusal farkların çoğu tarihi ve akademik
bir geleneğin devamından fazla bir anlam taşımaz.

Psikolojik Anthropoloji ile Sosyal Anthropoloji ve Kültürel Anthropolojiden
önemli ölçüde ayrılır. Bununla birlikte konuları "İNSAN" VE "YAŞANTISI"
olan bilimlerle yakından alakalı olanlar tartışmasız kabul etmelidirler ki,
İnsan psikolojisi ile bir bütündür. (Mahkum şoförlerle olan mülakatların
raporunda önemli yer tutmasının nedeni de tarafımdan anthropolojinin
psikolojik yönüne olan aşırı ilğim şeklinde açıklanabilir. Amaç şoföle-
ri çeşitli situationlarda psikolojik analize -şüphesiz başarımlı tartışılabilir-
tabi tutmaktır) Çünkü psikolojinin varlık alanı, insanın sosyal ve biyolojik
varlık alanlarının bir bileşkesidir. (bkz. Current Psychiatric Therapies,
Vol. 14-1974). Bu, Mead'in ve Benedict'in psikolojik Anthropolojisi ile, Fre-
ud'un psychiatrysinden bir "kültür-kişilik" akımı ile doğmuştur. Ve 1960
larda Whiting'lerin çabası ile bir Psikolojik Anthropoloji etiketi kabul
edilmeye başlanmıştır.

Ülkemizde de Anthropoloji gündem güne yayılmakta ve gelişmektedir. 1959
yılında Prof. Mümtaz Turhan'ın çabaları ile kurulan İstanbul Üniversitesi
Sosyal Anthropoloji kürsüsü 1961 de ilk tezli öğrencilerini vermiş ve Uygula-
lamalı Anthropolojiye yönelik araştırmaları ile çalışmalarını sürdürmektedir.

Bu satırlar arasında özellikle değinmek istediğim konu, Türkiye'de yetişen anthropologların istihdam alanlarıdır. Geniş bir kültür processinde eğitilen anthropologlar, Türkiye'de anthropoloji labratuarları olmadığı için fiziki anthropoloji dalında çalışmalarına imkan olmadığı gibi, Japonya, A. B. D. gibi gelişmiş devletlerde uygulanan istihdam politikası çerçevesi içinde iş bulabilmeleri de olanaksızdır. Şahsi kanaatime göre, gerek iş politikada alt kültür grupları arasında mevcut problemlerin halli, gerekse dış siyasette tesis edilen relationların sıhhati, bahsedilen kültür mensuplarının kültür ve hayat anlayışlarının detaylı analizi sonucu mümkün olabilir. Anthropologların uzmanlık konusu ise, en basit şekilde, insan davranışları ve kültür olduğuna göre, bu tip eğitimden geçmiş olanların ya milli kurumlarımızın halkla ilişkiler departmanlarında ve Kültür Bakanlığında ya da Dış İşleri Bakanlığın bünyesinde toplanmaları mantıken gerekli olduğu halde bugüne kadar bu üst düzeydeki kuruluşlardan anthropologların istihdamı konusunda hiçbir öneri yada teklif gelmemiş bulunmaktadır. Komuya bu açıdan bakılacak olursa, anthropologların çalışma alanları son derece sınırlı bulunmakta, hatta bu kişiler komuları ile hiçbir ilişkisi bulunmayan "title"lar altında görev almak zorunda kalmaktadırlar. (İstisnalan kişisel farklar nedeniyle açıklamak mümkündür.) Anthropolog olarak dileğimiz bir an önce bu kurumların ilgi ve taleplerinin sahanıza da yönelmesidir. Örnek vermek gerekirse, pek çok müellif gerek A. B. D. gerekse Japonya'nın dış siyasetleri ve ekonomilerini etkileyen pazar bulma girişimlerinin anthropologların yardımı ile bir sıçrama yaptığı ve bugüne gelebildiği fikrinde birleşmektedirler. Bu konudaki fikirlerimi şu soru özetleyebilir kamsındayım.

En azından bir grupta iyi ilişkiler kurabilmek için önce onların kültür ve traditionlarını bilmek gerekmez mi? -O halde niçin anthropologları kullanmıyorsunuz? (Bilgi için bkz. American Anthropologist Vol. 75 Nr 5 73/october)

1976 yılının Ekim ayında tez alabilme durumuna geldiğim zaman üzerinde tez çalışması yapabilmeye değer bir konu seçmem gerekiyordu. Bu arada 1975 yılının Ekim ayında İstanbul Teknik Üniversitesi Şehircilik Enstitüsü tarafından genel hatları tesbit edilen, I. D. R. C. nin finanse ettiği Trafik Araştırması, İstanbul ili şehir içi yolcu taşımacılığı ve trafiğinin bu günkü yapısını saptayarak planlama çalışması yapmayı öngören proje bölümümüze teklif edilmiş, gerçekleştirme konusunda O. K., alınmış saha çalışması başlamıştı. Mülakatların hazırlanması esnasında zor şartlar altında yakalayabileceğimize inandığımız, son derece mobil bir grup olan şoförlerin sosyo-kültürel ve ekonomik durumlarını daha detaylı öğrenebilmeyi düşünerek, bu çalışma sonunda bölümümüz öğrencilerinin bir kısmının bunları tez çalışması şeklinde classifiye etmesi planlanmıştı. Tez çalışmamın ne olabileceği konusunda uzun tetkiklerde bulunmam gereksizdi. Zira arkadaşlarımdan bir kısmı ve ben tez alabilme durumundaydık ve mülakatların gerçekleşmesi esnasında fiilen görevlendirilmiş olduğumuzdan grubu nisbeten iyi tanıyorduk. Profesörüm Sayın Dr. Saran'ın teklifi ile tez konum, "İstanbul ilinde Trafik düzeni ile bu düzen içindeki Taxi-Dolmuş şoförlerinin Sosyo-kültürel ve ekonomik araştırması" etiketi ile belirlenmiş oldu.

Araştırma yalnız Dolmuş-Taxi şoförlerinin yapısının analizi ile sınırlanmayıp, Minibus şoförlerinin de Sosyo-kültürel ve ekonomik durumlarını kapsayan bir bölümü de mevcuttur.

Tez öğrencileri arasında konuşulan Dolmuş, Taxi ve Minibus şoförleri araç sahibi olup, olmamaları ve doğum yerlerine göre (İstanbul ve İstanbul dışı doğumlu olmak üzere..) classifiye edilmiş, belirli gruplar belirli öğrencilere tez çalışması olarak verilmiştir.

Mesul olduğum grupta N:403 olup bunların dağılımı şöyledir. İstanbul doğumlu, araç sahibi pure dolmuş ve birinci derece dolmuş-ikinci derece taxi

şeklinde çalışanlar (Pure dolmuş N:74, Birinci derecede dolmuş-ikinci derece taxi çalışanlar N:199) ve İstanbul doğumlu, Araç sahibi olmayan pure dolmuş ve birinci derece dolmuş ve ikinci derece taxi tipinde çalışanlardır. (Pure dolmuş N:90, birinci derece dolmuş-ikinci derece taxi yapanlar N:40)

Konu hakkında daha detaylı bilgi arkadaşlarımla tezlerinden öğrenilebilir...

II-KONU :

İstanbul Üniversitesi, Sosyal Anthropoloji bölümünün öğrencisi iseniz, yada bir vakitler bu dönemi yaşadıysanız, başta prof. Saran olmak üzere bölümde görevli öğretim üyelerinin şu önerisi ile başlayıp- devam edersiniz öğrenim hayatınıza.. "İyi bir sosyal-kültürel araştırmacının öğrenmesi ve şüphesiz bir süre sonra uygulaması gereken, beklenen ilk şey, "araştırma konusunun kesin hatları ile tesbitidir." Klasik ve çağdaş, bütün Anthropoloji Literature' s sosyal anthropoloji çalışmalarında yapılması gereken ilk şeyin -"konunun belirlenmesi"-olduğunu belirtir.

Gerçektende sosyal bilimlerde araştırma konusunun belirlenmesi, araştırmanın sağlıklı bir biçimde yürütmesi için tartışılmaz bir kaide ve basamaktır. Konunun belirsizliği nedeni ile, araştırmaların surprizli sonuçlarla sona erdiği, başarısızlığa uğradığı defalarca denenmiş ve pek çok araştırmacı hayal kırıklığına uğramıştır. Bunun yanında araştırmacının hiçbir önyargısı olmaksızın, tamamen objective olarak davranması gerekmektedir.

İşte, bu nedenle, araştırmayı yürütmeye karar verdiğimiz andan itibaren, tek düşüncemiz, konuyu kesin sınırları ile belirlemek olmuştur.

Bu konuda hiçbir zaman instinctların etkisinde kalmayarak rasyonel ve geniş bir konu tesbiti yapmayı arzu ettik. Biliyorduk ki, konu hakkında eksik bilgi alınması araştırmanın sonucuna ne derece negative etkide bulunursü, fazla ve gereksiz bilgi toplamak da o derece yanlıştır.

Bu zor problemi profesörümüz Sayın Saran, Dr. Akkayan ve Asis. İnan sayesinde seminerlerimizde çözümlenmek şansına sahip öğrenciler olduğumuzu belirtmek isterim. Zira önemli olan bir araştırmaya başlamak değil, ne şekilde başlayıp-yürütüleceğini, neleri öğrenmek için gittiğimizi bilmektir. Araştırmanın sıhhati aynı zamanda mülakatlarda belirsiz, müphem bilgilerin olmaması ile de yakından ilintilidir.

Bu nedenle saha çalışması yapmadan önce, konuyu, "İstanbul ili, şehir içi yolcu taşımacılığına katılan şoförlerin (taxi-dolmuş-minibus şoförlerinin) sosyo-kültürel-ekonomik yapıları, mesleki durumları ve şikayetleri sınırları dahilinde belirlemek zorunda kaldık. Aslında düşüncemiz grup hakkında mümkün olduğu kadar detaylı bilgi toplamak isede, mülakatların süresinin uzaması ve karşımızdaki grubun son derece mobil bir grup olması ve uzayan soruların şoförlerimizi sıkacağı göz önüne alınarak bu fikirden kısa bir süre sonra vaz geçilmiştir...

Sözü edilen proje zaten İ.T.Ü.Şehircilik Enstitüsü tarafından genel hatlarıyla tesbit edilmişti. Fakat yine de bu şekli ile konu oldukça belirsiz ve geniş sınırlar içindeydi.. Bu müphemiyet başlangıçta araştırmanın sınırları çizilerek mülakat formları hazırlandığından ayrıntılı şekilde nelerin öğrenilmek istendiği belirlidir ve bu noktada bir belirsizlik bahis konusu olamaz. Arzu edilen şey, İstanbul Trafikinin düzenlenmesi ve rasyonelasyonu ise, öğrenilmesi gereken şey, bu sistemin nasıl işlediği ve şoförün ne olup -olmadığıdır..

Bunların tesbiti ise, şoföre yönelik soruların kalite ve sınırı ile belirlenebilir. Böylece, şoförün aile yapısı, ailenin demografik özellikleri, oturduğu mesken ve kalitesi, göç olgusu-nedeni-modeli, çalışma hayatı -geçirdiği evreler, aracın mülkiyet durumu-bakımı ve özellikleri, şoför ve ailesinin ekonomik durumu, aracın çalışma tipi ve şoförün mesleği ile ilgili tutum, davranış ve görüşleri, ilgili kurumlarla olan münasebetleri ve trafik sorunu hakkındaki fikirleri kaplanmıştır.

Konu tebitinden sonra atılacak ilk adım, konu hakkındaki bilgilerin ilgili kurumlardan toplanması, mülakat yapılabilmesi için sahanın hazırlanması, yazılı kaynakların araştırılması, şoförlerle yapılan sözlü mülakatlar ve gözlemlerdir.

örnek seçimi konusunda karşılaştığımız ilk güçlük ticari amaçla çalışan dolmuş-taxi-minibus şoförlerinin adedini ve mülakat yapmamız gereken yüzdenin tesbiti konusunda karşımıza çıktı. Gerek şoförler Cemiyeti,

gerekse Trafik şubesi, İstanbul ili sınırları içinde ticari amaçla taxi ve minibüs kullanan sürücülerin adedi hakkında sıhhatli rakamlar veremediği için yapılacak tek şey bir durak araştırması planlayarak İstanbul ili sınırları içinde bir duruğa bağlı yada belirli bir hatta çalışan şoförlerin sayısını tespit etmektir. Bunlara yakalanabilen Ring tipi çalışan şoförlerde ilave edilecek ve örnekleme yoluna gidilecektir. Bütün imkanları zorlayarak elde ettiğimiz kantitatif veriler İstanbul il sınırı içinde ticari amaçla sürücülük yapanların 20.302 olduğu şeklinde sonuçlandı. (bkz. İstanbul ilinde ticari amaçlı kamu taşımacılığı yapan ve şehir içi ulaşımında yolcu taşıyan şoförlerin sosyo-kültürel, ekonomik araştırması ile ilgili saha çalışmasına *idit method Asist. Dr. Taylan Akkayan*)

Bu verileri toplarken coğrafi sınırlar da göz önünde tutulmuş, özellikle İstanbul ili Belediye hudutları ve mücavir belediyelerin sınırları ile belirlenmiştir. Aslında böyle geniş bir population üzerinde % 5 lik bir randomisationa gitmek yeterli isede çeşitli nedenlerle random örnekleme % 10 a kadar çıkartılmıştır. Zira her aracın bir şoförü olduğu düşünülürse % 5 örnekleme sıhhatli sonuç verebilecektir. Ancak bir aracın birden fazla şoförü olması ihtimali göz önüne alındığında, buna bir de şoförler arasında kesin olarak tesbit edilemeyen İşsizlik oranı eklendiğinde örneklemenin % 10 olması daha sıhhatli sonuçlar alınmasını sağlayacaktır.

Bu nedenle çalışmanın zor ve zaman alan nitelikte oluşunu ikinci plana alarak örnekleme yüzdesini yükseltmeyi şüphesiz daha zor olmasına mukabil daha güvenilir olarak düşündüğümüzden, böyle büyük bir hacimde bir araştırmanın gerçekleşmesi yoluna gitmiş bulunuyoruz.

TARİHCE:

Bu bölümde sizlere Dolmuş ve Taxinin İstanbul Trafikindeki yerini ne zaman ve ne şekilde aldığını izah etmeye çalışmadan önce İstanbul tarihinde taşıt konusuna değinmenin faydalı olacağı inancındayım. Zira bu konuda yazılı kaynaklar yok denecek kadar azdır. Olanlar ise belirli bir döneme inhisar etmektedir.

İstanbullu¹lar XVIII. asrın başına kadar nakil vasıtası neder bilmezlerdi. (1)Halkın çoğunluğunu teşkil eden işçi, esnaf, çırak v.s. işlerine yaya gidip yaya gelirdi. Bu yüzden daracık bir arabanın bile içinden kolaylıkla geçemeyeceği eski İstanbul sokakları daha sabahın alacakaranlığında, işlerine gitmek için yollara dökülenlerin ayak sesleri ile dolup taşar, geceleri yine bu sokaklarda elleri fenerli insanların yorgun adımlarının sesi duyulurdu. Evleri işyerlerine hayli uzakta olan esnaf, ve özellikle çıraklar her gün bu yolu tepip yürümektense dükkanlar üzerinde yapılmış bekar odalarında gecelerler, evlerine de arada bir giderlerdi. Şehirde gece hayatı da o yüzyıla kadar ramazanlar hariç pek yok gibiydi.

Sokakların karanlığından mıdır bilinmez, şehirli evine çekildikten sonra pek dışarı çıkmaz, olsa olsa mahalle kahvelerinde dostlarla yarenlik ederdi. Arabanın İstanbul içinde nakil vasıtası olarak kullanılmaya başlaması Lale Devrine rastlar. Lale devrinde İstanbulun muhtelif yerlerinde bizzat III. Sultan Ahmet ve Sadrazam Nevşehirli İbrahim Paşa ile ileri gelen şahıslar tarafından birtakım "Abadlar" yaptırılmıştı.

Bu abadlara gidip gelirken kayıkların yanı sıra, birbirinden güzel altın ve gümüş işlemeli arabalar kullanan zenginler ve devlet erkamı bu taşıtın

*Ünal Ertan, İstanbul Tarihinde Taşıtlar-Arabalar, Hayat Tarih Mecmuası
sayı:8-Eylül 1968-Sayfa:20*

daha sonraları yaygın hale gelmesine ve halk arasında da benimsenmesine yol açtılar. Araba sadece şehirler arası yolculuklarda yahut şehir uzakça mesirelerine gidirken binilen bir vasıta olmaktan böylece kurtuldu.

İstanbulda arabalar, en parlak devirlerini Abdülmecid zamanında yaşamışlardır. Lale Devrinden sonraki yıllarda nakil vasıtaları yavaş yavaş belirmeye başlamıştır. Bunların yani kara nakil araçlarının başlıcaları zenginler tarafından daha çok altıncı daire dahilinde kullanılan sedyeler, kira arabası, sürücü ve kira beygirlere idi. Ancak kira arabalarının kira atlarının, dar gelirli halk tarafından benimsenmesi kolay olmamıştır. Sebebi, kira ücretlerinin pahalı oluşu idi. Arabalar uzun bir süre yalnız sayfiye ve mesire yerlerine gidirken özellikle hanımların bindiği bir nakil vasıtası olarak kalmıştır. Daha sonra arabacı esnafının bir kayıt ve nizama bağlanmasından sonra, arabaya rağbet artacak ama bu defa da en ucuz halk nakil vasıtası olan, atlı tramyavların işleyişi ile de, bu rağbet fazla süremeyecektir.

Arabaların ortaya çıkış tarihi kesinlikle bilinmemektedir. Mesela saray arabaları fetihten bu yana İstanbulda mevcuttur. Ve XVIII. asrın ortalarına kadar da arabaya binme hakkı devlet adamları arasında yalnız sadrazamlarla Şeyhulislamlara tanınmıştı. Vezirler -diğer devlet erkani şehir içinde ata binerek dolaşırlar, daha küçük rütbeli memurlar ise, ata dahi binemezlerdi. Zamanla bu yasağın bazı kişiler tarafından tatbik edilmediği görüldü. Bazı yabancı uyruklu kişilerinde ata bindiği ve çeşitli mesirelerde at sırtında gezdiği tespit edildi. Bu hal İstanbul halkı tarafından hoşnutsuzlukla karşılandığından 1815 yılında alınan bir kararla şehir içinde yabancı uyruklu olupta ata binmek için özel izin almış kişiler ile, malul oldukları için ata binmek zorunda olan kişilerden başkalarına ata binmek yasaklandı? Bu karar 1585 yılında İstanbul kadısının bir fermamı ile sadece çingenelere konon at yasağından sonra ikinci yasaktır.

Ne zaman kalktığı komübunda ise bilgi yoktur.

(İstanbul kadısı 1585 yılında çingenelerin şehir içinde atabinnelerini bir fermanla yasaklamıştır. Buna sebep, o yıl çingenelerin faili olduğu kanunsuz olayların çokluğu idi. Kadılık bu kararda olayların azalacağını, suç işleyen çingenelerin fazla kaçamadan yakalanacağını ileri sürmekte idi. Buna mukabil çingenelerin kendilerine has arabaları ile şehir içinde serbestçe dolaşmalarına izin verilmişti.) Arabaların nakil vasıtası haline gelişlerinin XVIII. asır başlarında olduğunu yukarıda belirtmiştik. Özellikle Lale devrinde mesireler ve sayfiye yerlerinde yapılan eğlencelerin çokluğu halkın bunlara giderken özeli arabalar kiralaması, arabaaya karşı gittikçe aratan bir rağbet doğurmuştur.

Dana sonraları bu rağbet şehir içinde de başlamış, aylık gelirleri iyi denebilecek durumda olanlar şehir içinde işlerine kira arabaları ile gidip gelmeye başladılar. Fakir halk ise yine yaya yürüme alışkanlığını bırakmadı. Yine bu asırlarda arabacıların şehir içinde belli başlı durak yerleri yoktu. İstedikleri yerlerde durup yolcu alır-yolcu indirirlerdi. Tıpkı bu günkü dolmuş sistemi gibi. Tabii o zamanlar şehrin sokaklarında trafik diye bir şey olmadığı atlı tramvayda henüz işlemeye başlamadığı için her sokok başında olur olmaz her yerde bir araba görmek mümkündü. Arabaların bu başı boş halı çok devam etmedib. II. Sultan Mahmut devrinde 1826 yılında kurulan -İhtisab Ağalığı-arabacılar hakkında sert hükümler koymuştur. Bu hükümlere göre arabacıların, belli başlı durak yerleri olacak, müşteri bu durak yerlerinden alınacaktı. Müşteriden tespit edilen ücretten fazlası istenmeyecekti. Bu nizamnamede ayrıca arabacıların ogüne kadar giydikleri elbiseyi de terk etmeleri isteniyor, yerine giyilecek elbisenin özellikleri hakkında bilgi veriliyordu.

Arabacılar bu nizamname çıkana kadar bol bir ~~cübbe~~ cübbe ile, yine bol bir şalvar giyerlerid. Yeni arabacı kıyafetinde bunlar şalvar hariç tümüyle terk ediliyor, kolbaşları bileklerde dar bir elbise, ayrıca başlarına dört parmak kenarlı yeşil kalpak giymeleri isteniyordu. Arabacı

yardımcılarının kıyafetleri de bunun aynı idi. Ancak yeşil kaşpakları iki parmak kenarlı olacaktı.

Yine bu nizamnamede koçu arabası kullanan arabacıların, arabanın yanında yürümesi de yasaklanmıştı. Arabacı arabanın ya önünde ya da arkasında yürüyecekti. Nizamname kısaca ana hatlarını verdiğimiz bütün bu kararlara uymayanlar hakkında kesin ve zæcri tedbirler alınacağını bildiriyordu. Şehir içinde kullanılan başlıca kira arabaları: kupa, lando ve 1825 lerden sonra da faytondu. Bunlar şehrin büyük meydanlarında, köprübaşlarında, Üsküdar ve Kadıköy iskelelerinde kendilerine ayrılmış özel yerlerde müşteri beklerdi. Kullanılan bu arabaların bir kısmı yerli bir kısmı ise ithal malı idi.

XIX. asır sonlarında kira arabalarının kullanılış alanlarına bir yenisini daha eklenmiştir: Araba Piyasaları... Özellikle Ramazan ve kandil akşamları Direklerarası, Beyazıt, Daire gibi yerler, arabalarla dolup taşmaya başlardı. Halk araba kiralayıp gezintiye çıkardı. Landolar, kupalar ve faytonların yamsıra cenginlerde gösterişli, kabriyole, Henry Binder ve Armabusten (Bu iki araba çok pahalı idi.) cinsinden arabalarla bu piyasalara katılarak göz kamaştırırdı. Sultan Abdülmecid devrinden itibaren saray kadınları da saray arabaları ile bu semtlerde gözükmeye başlamışlardır.

XIX. asırda ve XX. asrın başında İstanbul içinde kullanılan belli başlı kira arabalarını dört grupta toplamak mümkündür. : Koçu, Kupa, Fayton-Lando.

KOÇU: Koçular, kadınların özellikle Kısıklı, Bulgurlu-Çamlıca, Kağıthane, Göksu v. s. gibi mesirelere giderken bindikleri arabalardı. Bunlar öküz yahut atla çekilirdi. Dikdörtgen, zemini dar, kenarları Türk mobafleri ile süslü, üstünde gölgeliği bulunan bu arabaların sayısının II. Mahmut davrende 700 ü bulduğu, bu rakamın daha çok artmaması içinde tedbirler alındığı bilinmektedir.

KUPA: Bu cins arabalarda oturulacak yer kapalı idi. Ve yalnız arabanın bir tarafında bulunuyordu. Arabacı kısmı açıkta idi. İki tarafında ve arkada birer penceresi vardı. Oturulacak yerinin açık veya kapalı oluşuna göre açık kupa yada kapalı kupa olarak adlandırılırdı. Kupa birinci Dünya Savaşına kadar İstanbulda en çok kullanılan nakil vasıtası olmak sıfatını muhafaza etmiştir.

Fayton: Hepimizin az çok bildiği faytonların XX. yüzyıl başında İstanbulda en çok tutulan cinsi "Viktorya" adını taşımaktadır.

LANDO: Faytonun biraz daha büyüğü olan bu arabayı ondan ayıran yegane özelliği iki taraftan açılır-kapanır-körüklü oluşudur. Bu körükler birleştiği zaman oturulacak kısmı tamamen örtmektedir.

Saydığımız araba tiplerinin dışında bir de konak arabaları vardır ki, bunlar zengin arabalarına verilen addır. Zenginler arasında en çok iki tip araba rağbet görüyordu. Bunlar kapalı kupa ve körüklü faytonlardı.

Arabaya rağbet gün geçtikçe artmış ve halk arasında yaygınlaşmıştır.

Bu arada çeşitli tarihlerde çeşitli nedenlerden ötürü araba yasakları

konmuştur. Ancak bu yasakların hepsi geçici olmuştur. Bunlardan ilki 1622 de

I. Mustafa zamanında olmuştur. Sultan İbrahim zamanında görülen bir

başka araba yasağı ise, bir sadrazamın başına mal olmuştur. II. Mahmud saltanatı-

nın son yıllarında mesirelerdeki olayların fazlaşması nedeni ile bilhassa

kadınların tatsız muamelelere maruz kalması sebebi ile araba gezintile-

rini yasaklamıştır.

Bu arada 1876 yılında Osmanlı-Rus savaşı yıllarında bütün kira arabası ve

sürücü beygirlerinin toplam ordu emrine verilmesi nedeni ile bir araba

buhramı söz konusu olmuş ve bu yüzden şehirde aylarca kira arabası ve

sürücü beygiri görülmemiştir.

III. Sultan Ahmed zamanında İstanbulda bulunan İngiliz elçisinin eşe yazdığı

bir mektupta Bu devirde kullanılan saray arabalarını ise şöyle tarif eder:

"... Türk arabaları birkaç küçük teferruat bir kenara bırakılırsa, hemen hemen

Almanyadaki arabalara benziyor. Bu arabalarda boyalı ve yıldızlı kafesler var.

İçlerinde muamma şeklinde şürlülerle karışık çiçek sepetleri resmedilmiş.

Üzerleri ipek ve ağır astarlı ve işlemeli al çuha örtülü ve etrafında gayet zarif saçakları var. Bu örtü arabanın içindekileri koruyor. Fakat pencereden bakmak gerektiğinde bunları kaldırmak pek kolay. Arabalarda dört kişi rahat oturabiliyor. Oturulacak yerler de yastıklardan ibaret.."

Bu arabalar özellikle sarayda ve saraya yakın çevrelerde kullanılan araba tipini yansıtmaktadır. Türk tarihine geçen pek çok araba olduğu gibi Topkapı sarayı müzesinde halen Osmanlı İmparatorluğu'nun çeşitli devirlerinden kalma padişah, saray erkam ve saray kadınları tarafından kullanılmış 14 adaba bulunmaktadır. Bunlar koçu arabası, aynalı araba, zırhlı araba, ok atan araba, bahçe arabası gibi özel fonksiyonları olan araçlar olmaktan öteye gitmemektedirler.

SEDYELER:

İstanbul'da halk tarafından kullanılan kara nakil vasıtalarından biri de sedyelerdir. Sedyeleri diğer nakil vasıtalarından ayıran bazı özellikleri vardır. Bu özelliklerin başında Altıncı Daire dahilinde kullanılmaları ve müşterilerinin çoğunluğunu şık ve kibar hanımların teşkil etmesi gelir. Sedyeler hemen hemen zenginlere has bir nakil vasıtası idi.

Fakir ve hatta orta halliler için ise sedye, fiatlarının yüksekliği yüzünden bir lüks olmaktan öteye gidememiştir. Çeşitli sebeplerle İstanbul'a gelen yabancı kadınların sedyelere büyük rağbet gösterdiğini bazı tarihlerde okuyoruz. İstanbulun tabii güzelliklerine hayran olan yabancılar, sadyeler içinde şehri gezmekten çok hoşlanırlardı.

Yukarıda Altıncı Dairenden bahis edilmişti. Altıncı daire İstanbul'un Beyoğlu ve Galata semtlerini içine alan belediye dairesine verilen addır. Paris şehrinin en mamur yerinin altıncı daire Belediyesi oluşu sebebi ile Beyoğlu ve Galata semtlerinin bulunduğu bu daireyede teşkiletçe Altıncı Belediye Dairesi adı verilmişti.

Sedyeler iki adam tarafından taşınan çinin ve dışının süsleri yapıldığı devire göre değişen yıldızlı ve camekanlı nakil vasıtalarıdır. Büyüklüklerine göre tek veya iki kişilik olan sedyelerin İstanbul'da ilk kullanılmaya başlandığı tarih kesinlikle bilinmemektedir. Bu nakil vasıtaları, zamanla yapı usullerine ve modalara göre ~~tek~~ durmadan değişmiştir. Önceleri sedyeler kırmızı renk üzerine altın yıldızlı idi. İçlerinde ise Türk motif sanatından örnekler bu arada bir de ayna yer almaktaydı. Oturulacak yerlerinde ise arabalarda olduğu gibi minderler bulunuyordu. Daha sonra özellikle Avrupa ile temasların sıklaştığı XIX. asrın ortalarında sedyelerde da zamanın modasına uygun değişiklikler yapılmıştır. Avrupa'dan getirilen sedyeler piyasayı kapladı. Bu sedyeleri yerlilerinden ayıran belli başlı özellikleri, yağlı boya ile boyanmış olmaları, içlerinde de minder yerine ipek kumaş kaplı kanepelerin bulunması adı.

Sedyelerin kira ücreti 1866 yılına kadar sedyeye binenin arzusuna göre alınır ve bu yüzdensiz sık müşterilerle sedyeciler arasında verilen ücretin azlığı yüzünden mainakaşalar olurdu. Yine sedyecilerin belirli bir durak yeri olmayışı sedyeleri rasgele kahvehane, tiyatro önlerini vesair kalabalık yerlere koyup müşteri aramaları kargaşalığa yol açardı.

Bu durumu ve ücret yüzünden yapılan şikayetleri göz önüne alan Şehremaneti, 1866 yılında bu işi inceledi ve bir "Sedyeciler Kararnamesi" çıkardı. Bu kararname ile sedyelere ve sedyecilere ait bir çok husus nizamla sokılmaktaydı. Sedyecilerin belirli durakları olacak, ayrıca bütün sedyecilere birer numara verilecekti. Bu arada sedyelerin kira ücretleri de tespit edilmişti. Bu ücretin üstünde para isteyen sedyeciler, önce cezalandırılacak tekerrüründe ise sedyecilikten men edilecekti.

Hazırlanan tarifede sedyecilerin alacakları ücretler tespit edilmişti.

"Karaköy köprüsünden Galatasaray'a 12, Taxim'e 15, Pangaltı'ya 20 kuruş, Galata'dan Tophane'ye 10, Galatasaraydan Azapkapıya 12 kuruş".

Tarifede ayrıca, sedyelerin günlük olarak t̄bulabileceği de belirtilmişti. Ücret olarak ta sabah güneşin doğuşundan ,akşama kadar kullanılmak şartı ile 40 kuruş takdir olunmuştu.

TAHTİREVANLAR:

Burada komumuzla pek az ilgili olsa dahi, yeri gelmişken tahtırevanlardan bahsetmek gerekir. Sedyelerin büyüğü olan tahtırevanların en önemli özelliği ,insan yerine katırla taşınması idi. Tahtırevanlar daha çok şehirlerarası yolculuklarda ve "Sürre Alayları"nda kullanılıyordu. Süveyş Kanalıının açılışından önce, Sürre alayı Hicaz'a karadam şam yolu ile gittiği için yolda Sürre Eminî ve maiyeti tahtırevana binerdi. Önden ve arkadan iki katırla kalın kayışlarla bağlanmış, içi renkli nakışlarla süslü, adeta oda kadar büyük olan tahtırevanlarda, kuştüyü yastıklar ve sırmalı ipekli yastıklar üstünde pek rahat seyahat edilmekte idi. Zenginler de özel olarak yaptırdıkları tahtırevanlarda, yolculuk ederlerdi. Kira ile tutulan tahtırevanlar, hakkında fazla bilgimiz yoktur. Bugün Topkapı Müzesinde III?Sultan Ahmed devrine ait bir tahtırevan ile Sürre naklinde kullanılan ve Türk oymacılık sanatının en usta örneklerine havi bir tahtırevan bulunmaktadır.

SÜRÜCÜ BEYGİRLERİ:

Sürücü beygirleri bundan elli-atmış yıl öncesine kadar İstanbul'un meydan ve sokaklarında çok görülürdü. Önde bir beygir ,beygirin sırtında müşteri ve arkasında sopası ile koşan beygir sürücüsü yıllar yılı İstanbul sokaklarını eksilmez bir parçası, bir unsuru olmuştur. Sürücü beygirlerinin belli başlı müşterileri fakir halk ,hali vakti yerinde olmadığından at sahibi olamamış esnaf ve çeşitli meslek sahibi kişilerdi. Gerek araba ,gerek sedye ücretlerinin hayli yüksek olduğu yünden halkın sürücü beygirlerine rağbeti her zaman çok olmuştur. (Araba ve sürücü beygirlerinin asrımızın başındaki kira ücretleri arasında basit mukayese yapmak bu rağbetin sebebini hemen ortaya koyacaktır.

Arabayla mesela, Köprüden Şehzadebaşına 7,5 kuruşa gidilirken, aynı yol için ~~sürücü~~ sürücünün istediği ücret 60 para idi. Yani 1,5 kuruş, aradaki fark tam altı mislidir.....)

İstanbul'un Beyazıt, Eminönü, Vefa, Şehzadebaşı, Unkapanı, Fatih gibi büyük meydan ve sarmatlerinde toplu halde bulunan sürücü(Öbür adı ile kira) beygirlerinin ücretleri ilk zamanlar pazarlığa tabi idi. Herhangi bir yere gitmek isteyen müşteri, hele beygirden de anlıyorsa, bunlardan gözüne kestirdiğini sürücüsü ile pazarlık eder, anlaşırsa kiralardı. Daha sonra, beygir önünde, sürücüsü arkada, gidilecek yöne doğru hareket edilirdi. Bunun ne kadar zahmetli ve yorucu bir iş olduğuna meydandadır. Sürücü beygirinin hızı, kiralayan müşterinin arzusuna bağlıydı. Müşteri dört nala gitmek isterse, sürücü aynı hızla peşinden koşmak zorundaydı.

Sürücü beygirlerinin müşterileri aî a sında özellikle dini bayramlarda erkek çocukları da katılırdı. Ata binmeyi en güzel eğlence olarak kabul eden çocuklar, bayram sabahları, bayram vesilesi ile süslanmiş, boymına büyük birer mendil bağlanmış beygirlerle şehir içinde tur atarlardı. Sürücü beygirlerinin cinsleri, umumiyetle diğışıkti. Kullanılan atların çoğunluğu, cins olmayan, alelade, kullamla kullamla iskeleti çıkmış beygirlerdi. Fakat bunların yanı sıra içlerinde bazan kıymetlilerinin de görüldüğü olurdu.

Sürücülerin müşterileri ile karşılıklı münasebetlerini düzenleyen bir nizamnameleri ve esnaf dernekleri gibi haklarını arayan ve gözeten bir dernekleri varmıydı? Maalesef tarihimize bu konuda hiç bir malumat yoktur. Sürücü beygirleri hakkındaki bilgi ve yazılarda karışık ve dağınıktır. Konu başlı başına ele alınp incelenmemiş, ancak diğeri bir konu ile beraber adı geçtiği zaman kıyısından köşesinden alınarak bahsedilmiştir. Ancak bazı sürücülerin kerdî hesaplarına bazılarının da birkaç beygiri olan "SÜRÜCÜ AĞALARI" adına çalıştığı bilinmektedir.

1869 yılının 3 Eylül günü Tophanede büyük bir kalabalık toplanmıştır. Neden yeni bir taşıt aracının hizmete başlamasıdır. Bu, İstanbul taşıt tarihinde yeni bir devir açacak olan atlı taramvaydır. Böylece İstanbulda o güne kadar mevcut sedye, araba, sürlüci beygiri gibi kara nakil vasıtaları arasına bir yenisi daha eklenmektedir. (1)

Atlı tramvay yeryüzünde ilk defa 1842 yılında görüldü ve bulunmuşundan 27, Londrada çalışmaya başlamasından 9 yıl sonra İstanbula gelmiş oldu ki bu da fazla bir geçişme sayılmaz.

Devrin en üstün kara nakil vasıtası olan atlı tramvayın İstanbulda işleme-
sini sağlamak amacı ile "İstanbul Tramvay Şirketi" kurulmuştu. Bu anonim şirketin sermayesi, beheri 20 altın, değerinde, 20 bin hisse senedinden müteşekkildi. Daha kurulur kurulmaz büyük ilgi gören şirketin hisseder-
ları arasına Şirket-i Umumiye-i Osmaniye, Osmanlı Bankası, 1869 İstanbulunun hatırı sayılır zenginlerinden Hristaki Zoğrafyos ile Konstantin Krepanı da bulunmaktaydı. Şirkete halkın iştiraki ise beklenen ölçüde olmamış, küçük bir grup birer ikişer hisse senedi olarak bu hayırlı teşebbüse ortak olmuşlardı. Böylece resmen kurulan şirket, ilk olarak ucuz nakil vasıtalarına en çok ihtiyaç bulunan bölgelere hat döşemeye karar verdi. Yapılan uzun bir etüd ve araştırmadan sonra atlı tramvayın öncelikle işlemesi gerekli bölgeler tesbit edildi. Buna göre ilk döşenecek hatlar şu semtlerden geçecekti:

I-Galata-Tophane-Beşiktaş-Ortaköy-Bebek

II-Eminönü-Sirkeci-Divanyolu-Beyazıt-Aksaray

III-Aksaray-Samatya-Yedikule

Bu hatları tamamladıktan sonra Aksaray-tophane hattını kurmayı düşünen

UNAL Ertan, İstanbul tarihinde taşıt-Hayat Tarih Mecmuası,

Sayı 10 Kasım-1968-Sayfa:67

şirket yöneticileri,, çalışmaya başladıkları gün, karşılarını büyük bir engel dikiliverdi. Bu engel hatların döşeneceği yolların Arnavut kaldırımı olması idi. Ray döşenmesini çok güçleştiren, hemen hemen imkansız kalan bu engeli ortadan kaldırmak için önce güzergahtaki cadde ve sokaklara baştan başa kazıldı, hatlarla beraber parke taşı döşenerek muntazam hale getirildi. İstanbul böylece tramvay sayesinde muntazam döşeli yollara kavuşmuş oluyordu.

Atlı tramvay Ortaköy'e kadar tamamlanan ilk hatta 1869 yılında yapılan bir törenle çalışmaya başladı?İstanbullular devrin bu en gelişmiş aracını sevinçle karşıladılar.Özellikle ücretlerinin pahalılığı yüzünden diğer nakil araçlarına binemeyen, bu yüzden işlerine yaya gidip gelen fakir halk, atlı tramvaya büyük ilgi gösterdi. Bunun yanı sıra tramvaylar biraz da halkın merakı yüzünden günlerce olağanüstü sayıda yolcu taşıdı. Atlı tramvayın işlemeğe başladığı ilk yılın sonunda taşıdığı yolcu sayısı üç milyonu buluyordu.

Bir tramvayın personeli üç kişiden ibaretti. Bunlardan (sürücü, biletçi, vardacı) en ilgi çekicisi olan vardacıların görevi, tramvay hareket halinde iken önünden koşup "varda" diye haykırarak ,ve bazanda boru çalarak yol açmak ve böylece vukuu muhtemel herhangi bir olayı-kazayı önlemektir. Vukuu muhtemel diydrüz, çünkü o çağda İstanbul da trafik diye bir şey olmadığından, halk da -yaya kaldırımları henüz yapılmamıştı-camının istediği yerden yürümeyi tercih ettiğinden sık sık kazalar olmaktadır. Bir arabanın adam çığnediği, ya da bir sürücü beygirini hızla giderken karşılaşıverdiği bir kalabalığın içine dalarak birkaç kişiyi yaraladığı görülmemiş, işitilmemiş şeyler değildi. İşte vardacılar bu nevi kazaları önlemeye çalışıyordu. Vardacıların aramılan en önemli özelliklerinden biri , hızlı koşmaları, diğeri ise gür sesli olmaşarınıdır. Bu yüzden diğertlerinin aksine daha çok İstanbul'un serseri ve bıçkınları arasından seçilir, tramvayın gelişi vardacının borusundan etrafa yayılan

sesle yada haykırışıyla daha görülmeden anlaşılırdı. Yıllar yılı İstanbullu'ya hizmet eden ve enteresan tipler arasında yer alan vardacılar daha sonra kesinlikle bilinmeyen bir tarihte tasarruf amacı ile kaldırılmıştır.

Vardacıların görevlerine son verildikten sonra, tramvay atlarının boyunlarına birer çingirak takıldığını görüyoruz. Ancak bunun faydadan çok zararı oymuştur. Çingirak sesine alışık olmayan atlar birkaç kere boyunlarındaki şingirtiden ürklüp parlamış, bazı kazalara yol açmıştır. Tramvay şirketi yöneticileri bir süre sonra çingirak kullanmaktan vazgeçmişlerdir.

Sürücüler ki diğer personel içine girmektedirler, attan çok iyé anlayan daha çok tanınmış ve tecrübeli arabacılar arasından seçilirdi.

Biletçiler ise ancak sözüne güvenilir kişilerin kefaleti ile alınmaktaydı.

Tramvay vagonları yazlık ve kışlık olmak üzere iki bölümde incelenebilir.

Kışlık vagonlar, adından da anlaşılacağı gibi kapalıydı. Yolcular pencere kenarına boydan boya uzanan karşılıklı iki sıraya oturarak yolculuk ederlerdi. Yazlık vagonların ise yanları açıktı ve oturulacak yerleri

okul sıraları gibiydi. Kapı ve ortada geçit yoktu. Yan tarafta boydan boya uzanan bir basamak yolcuların rahatça inip binmesini sağlar biletçiler deş bu basamakta dolaşarak bilet keserdi.

Atlı tramvayların çalışmaya başladığı ilk seneler Beşiktaş hattına yolcu fazlalığı yüzünden çift katlı tramvaylar işletiliyordu. Vagonun içinden beş on basamaklı bir merdivenle çıkılan üst kat, tenteli ve açıktı.

Hatlara gelince, atlı tramvayın ilk işlediği 2 hat tek olarak döşenmiş, belli yerlerde karşılaşmayı önlemek için ayrı makaslar yapılmıştı.

Tramvay buraya gelindiği zaman durur, karşıdan gelecek olan tramvayı benklerdi. Yine ilk zamanlar durak diye bir şey yoktu. Tramvay müşterilerinin arzularına bağlı olarak durup kalkıyor, bu da ona huzundan çok şey kaybettiriyordu. Bu şekilde çok müşteri toplandığını ancak 14-20 dakikada gidilecek yere, bir saatte gidildiğini gören şirket yöneticileri bir süre sonra, belli başlı yerlere duraklar yaptırarak bu mahzuru ortadan kaldırdılar. İlk yaptırılan duraklar, bugünkü gibi bekleyenleri

yazın sıcağından , kışın soğuğundan koruyacak şekilde kapalı değildi. Atlı tramvayın ilk işlemeye başladığı yıllarda kadınlar için ayrı ve özel tramvaylar tahsis edilmişti. Kadınlar her hatta kedileri için ayrılan bu özel tramvaylarla yolculuk ederlerdi. Ancak zamanla bu , arabaların giderlerini karşılayamadığı görüldüğünden vaz geçildi ve bütün tramvaylar ön tarafta kırmızı bir perde ile ayrılmış bir yere , kadın yolcular alınmaya başlandı.

1881 yılında şirkete verilmiş imtiyaz süresi 36 yıl daha uzatılmıştır.

Şirket halktan gördüğü ilgi üzerine yeni bazı hatların açılması için çalışmaya başlamıştı. Bu hatların başında Gaalata-Tepebaşı-Beyoğlu-Şişili hattı gelmekteydi. Şirket bundan sonra Beyazıt-Şehzadebaşı-Fatih-Edirnekapı- ve Gaalatasaray-Tünel hatlarını döşemek istiyordu.

İlk hatlar 2 yılın içinde bitirilip işletmeye açılmasına rağmen , diğer hatların bitimi 1886 yılını bulmuştu ? Bu hatların yanısıra yapılmak istenen Eminönü-Eyüp hattı ise milyonlarca liralık istimlaki gerektirdiğinden yapılamadı.

1912 yılında patlayan ve Balkanları kana boğan balkan harbi İstanbulun bir yıldan fazla bir süre tramvaysız kalmasına yol açmıştır.

Savunma Bakanlığı eldeki ihtiyacın kafi gelmemesi üzerine tramvay Şirketine baş vurarak orduda kullanılmak üzere atlara talip olduğunu bildirmiş , müsbet cevap üzerine de "30.000 altına ne kadar at varsa almıştır.

Atlar satılınca tramvayların çalışması tatil edildi ve bir yıl süre ile İstanbul da tramvay görülmedi. İstanbullular bu ucuz ve emektar nakil vasıtasının yokluğuna alışıncaya kadar çok zahmet çektiler. Şehirde eski , nakil vasıtalarına rağbet çok artmış , arabalar halkın gözdesi haline gelmiştir. Bunun yanısıra sürücü beygirlerinin de büyük bir kısmı orduya satılmış olması arabalara duyulan rağbeti arttırıyordu.

At yokluğu İstanbul için bir bakıma faydalı olmuş denilebilir. Çünkü elektrikli tramvayın işleliğini çabuklaştırmıştır. İstanbul'un tramvay yokluğu yüzünden büyük sıkıntı çektiğini gören belediye ilgilileri çarçabuk şirket ile tramvayların elektrikliye çevrilmesi konusunda bir anlaşma imzalamışlardır.

Asrın en büyük buluşu olan elektrik enerjisinin çeşitli alanlarda kullanılması sırasında tramvaylar da unutulmamış, ve Avrupa'nın çeşitli şehirlerinde atlar kaldırılarak elektrikli tramvaylar çalışmaya başlamıştır. 1881 de Berlin'de, 1883 de Londra da 1889 da Boston da işletmeye açulan elektrikli tramvayın İstanbul a gelişi 33 yıllık bir gecikme ile olmuştur. Bu gecikmenin sebebi atlı tramvay şirketinin durmadan uzatılmış olmasıdır. Şirkette önce 40 yıl için verilmiş olan imtiyaz 1881 de 36 yıl, 1907 de 75 yıl uzatılmıştır. İmtiyazın bu şekilde durmadan uzatılması ise şirketteki sadece şirketin şirketi sadece karını düşünür hale getirmiştir. Şirket bu yüzden kendisi için büyük risk saydığı tramvayların elektrikliye çevrilmesi işine yanaşmıyordu. Ancak devamlı yapılan baskı sonunda 1913 yılı sonunda İstanbul tramvaylarının elektrikle işler hale getirilmesini kabulendi ve çalışmalara başladı. Bu çalışma 1914 yılının Şubatına kadar sürdü. 20 Şubat 1914 günü şehir bütün İstanbulluları sevince garkeden bir olaya sahne oluyordu. Şehremini vekili Beşiri Beyin kısa bir açış konuşmasından sonra "Hayırlı ve Uğurlu olması" dileği ile kurbanlar kesilmiş ve ilk tramvay huncihunc dolu bir halde Karakö-Ortaköy hatında ilk seferini yapmıştır.

Tramvayların elektrikliye çevrilmesi sırasında yapılan belli başlı hazırlıkları şu şekilde sıralamak mümkündür. Önce Kabataş'da havai hatları^a cereyan verecek bir elektrik fabrikası kurulmuş ve daha sonra hatlar tamamlanmış bu arada demiryolu kadar geniş olan tramvay hatları danlaştırılmıştı.

Bu hazırlıklar sırasında o zamana kadar tramvayın geçmediği köprüden bir hat geçirilmişti. Bunların yansıya gerçekleştirilen bir yenilik de bütün hatların çit olarak döşenmiş olması idi. Böylece tramvaylar makaslarda beklemekten kurtulmuş oluyorlardı. Daha sonraları Silahtarğa elektrik fabrikasının hizmete girmesi ile diğer hatlar da elektrikliye çevrildi. Böylece İstanbul şehri 1915 yılı sonlarında geniş bir elektrikli tramvay şebekesine kavuşmuş oluyordu.

Şehrin Anadolu yakası tramvay nimetinden Rumeli yakasına kıyasla ancak 14 yıl sonra faydalanabilmiştir. 1927 yılında diğer şirketten ayrı olarak kurulan "Üsküdar-Kadıköy Halk Tramvayları Şirketi" hemen çalışmaya başlamıştır. İlk olarak 1 Ocak 1928 günü Üsküdar-Kısıklı hattı işletmeye açılmıştı. Bunu 1929 yılında tamamlanan Bağlarbaşı-Haydarpaşa-ve Üsküdar-Haydarpaşa hatları takip etmiş, daha sonra işletme kara geçince Fenerbahçe ve Bostancı ya da tramvay İşletilmesine başlanmıştır.

1939 yılının Ocak ayının ilk günü İstanbul Tramvay Şirketi yaptığı hizmetlerle birlikte tarihe karışıyor bütün tesisleri bedelli onüç yılda ödemek üzere 1.560.000 liraya hükümete devrediyordu. Bundan çok değil altı ay sonra tramvay tekrar el değiştirecek bu sefer Hükümet tarafından İstanbul belediyesine devredilerek İETT Umum Müdürlüğüne bağlı bir işletme olarak çalışmaya başlayacaktı.

Anadolu yakasındaki tramvayların devlete devri ise çok sonraları olmuş, 16 Ekim 1954 günü şirkete Nafia Vekaletince el konulmuştu. İşletme bütün tesisleri ile birlikte Nisan 1955 den itibaren İETT ye bağlandı. Böylece gerek İstanbul Tramvay Şirketi gerek se Üsküdar -Kadıköy Halk Tramvayları Şirketi fiili görevlerini sona erdirmiş ve yerlerini tek bir işletmeye bırakmış oldu.

1969 yılında ilk işlediği günlerde zamanın en süratli nakil vasıtası olarak bilinen tramvayların seferlerden kaldırılmasa yine sürati yüziündün olmuştur. Ancak bu defa az oluşu sebebi ile trafiği aksattığı ileri sürülmüştü. Gerçekten sayısı gün geçtikçe artan otomobillerin dolmuş sistemi ile karşılaşmaya başlaması şehri bir ucundan diğerine bağlayan modern ve geniş yolların yapımı, şehirde ulaşımı çok kolaylaştırmış bu da tramvayın gözden düşmesine yol açmıştır. Bütün bunları göz önüne alan ilgililer tramvayları seferden kaldırmak yerine daha modern bir nakil vasıtası olan trolleybusleri koymayı kararlaştırdılar.

Tramvayların seferden kaldırılmasa işlemi yavaş yavaş yapılmış , ilk olarak Maçka-Tünel hattı iptal edilmişti. Bunu daha sonraları şehrin Rumeli yakasındaki bütün hatların iptali takip etti.

12 Ağustos 1961 günü şehirde defne dalları ile süslenmiş tramvaylar son seferlerini yaptı. Halk son defa tramvaylara bindi. Ve tramvayların 92 yılı aşan hizmet süreleri böylece sona erdi.

Tramvaya şehrin Rumeli yakasına nazaran daha geç kavuşun Anadolu yakasında ise, Tramvaylar 1966 yılına kadar işlemeye devam etti.

3 Ekim 1966 tarihinde son tramvayların yapılan törenle bu yakadan da kaldırıldı. Tramvay artık sadece Taşıt Müzesinde görülebilecektir.

BU BÖLÜMDEKİ BİLGİLER KISMEN ERTAN ÜNAL'IN İSTANBUL
TARİHİNDE TAŞIT ADLI İNCELEMESİNDEN -KISMEN İETT TAŞIT
MÜZESİ MÜDÜRLÜĞÜNDEN TOPLANMIŞTIR?

FÜNEL:

"The Metropolitan Railway of Constantinople From Galata-Pera" Şirketi tarafından inşasına başlanan ve yaklaşık olarak 150 bin İngiliz lirasına mal olan tünelin 17 Ocak 1875 de hizmete girmesi ile İstanbul taşıt tarihinde yeni bir bayfa açılıyor, şehirde mevcut nakil vasıtalarına şehir halkının o güne kadar görmediği ve bilmediği bir yenisi daha ekleniyordu. Türkiye'nin ilk metrosu olarak kabul edebileceğimiz Tünel bundan 96 yıl önce 1872 yılı kışında İstanbula gelen ve Galata ile Pera (Şimdiki Beyoğlu) arasında halkın kestirme bir yol olmayışı yüzünden gidip gelmekte büyük güçlüklerle karşılaştığını tespit eden Henry Gawan'ın (Fransız) etüd ve çalışmaları sonucu yapılmıştır. Bu iki büyük semt arasındaki hergün yaklaşık 40 bin kişinin gidip geldiğini gören genç mühendis, tünel projesini yapmış ve yurduna dönmüş fakat Fransa'da hiçbir firma bu proje ile ilgilinmediğinden bir İngiliz şirketinin kapısını çalmış ve bu karlı işi kabul ettirebilmiştir.

550 metre uzunluğundaki bir hatla şehrin iki büyük semtini birbirine bağlayan bu nakil vasıtası, devrinde mevcut bütün nakil vasıtaları zamanla birer ikişer ortadan kalktığı halde, o günden bu yana hala çalışmaktadır.

Bu gün en eski nakil vasıtası ~~olmaktadır~~ olmak özelliğini muhafaza eden tünelin ilk vagonları açıldı. O devirde henüz elektrik olmadığından bu her yanı açık vagonlar, kandillerle aydınlatılır, oturacak yerler de bulunmadığından, ayakta seyahat edilirdi. İstanbullular işlemeye başladığı ilk aylarda tünele biraz da korku sebebi ile pek fazla ilgi göstermediler. Batının bu modern ve ilgi çekici buluşunun benimsenmesi için aradan aylar geçmesi gerekti. Bu süre içinde, tünelde müşteri olarak hayvanlar taşındı. Daha sonraları, tünel en çok yolcu taşıyan nakil vasıtaları arasına girdi. Bilet ücreti 10 para olan tünelde, işletmeye açılışının ilk yılı sonunda, elde edilen gelir 50 bin altın liraydı.

Bu rakam daha sonraları gittikçe artacak, bu yeni nakil vasıtası kısa süre içinde masraflarını çıkartarak kara geçecektir. Bütün seyyahat süresi o zamanda olduğu gibi 1,5 dakikayı geçmeyen ve bugünkü merto hanın altında bulunan büyük buhar kazanlarının istimi ile hareket eden tünelin vagonları, bir süre sonra gördüğü rağbet üzerine, bu günkü kapalıları ile değiştirildi. Bu arada kayışı da yenilendi. Bu yenileme sırasında yolcu taşıma ücretlerine de zam yapılmış ve bir ve ikinci mevki olmak üzere ikiye ayrılan tünel de ücretler, iki ve bir kuruş olarak tesbit edilmiştir.

Halkın yeni tasıta alışmasından sonra, tünelin kısa bir süre içinde büyük kar sağladığını gören İngiliz şirketi yöneticileri, ilk iş olarak kendilerine tünel fikrini veren ve projelerini hazırlayan mühendis Gawan'ı görevinden uzaklaştırdılar. Tünelin yapımında çalışan ve projenin gerçekleştirilmesine nezaret eden Henry Gawan bu hareket üzerine ülkesine döndü.

Şirket tüneli 35 yılı aşkın bir süre işlettikten sonra, 1914 yılında kurulan Osmanlı şirketine devretti. Bu yıl aynı zamanda İstanbulda tramvayın elektrikli olarak işlemeye başladığı yıldır. Önceleri şirket yetkilileri ile yapılan anlaşma gereğince, tünelin müşterelerini azaltmamak amacı ile Galata ve Pera arasında tramvay işletilmezken, daha sonraları Osmanlı Şirketinin kurulması ile bu anlaşmadan vaz geçildi. Bu durum tünelin müşterilerinin azalmasına yol açıyordu. 1914 İstanbulda elektrik devrinin açıldığı tarihtir. Diğer kara taşıtlarının bazıları bu yeniliğe ayak uydurarak kendilerini yenilerken-Atlı tramvayların elektrikliye dönüşümü-bazıları devirlerini tamamladıklarından ortadan kalkıyorlar, -Tahtirevanlar ve sürücü beygirleri-buna rağmen tünel hala buharla işliyordu. İşte 1970 lerden sonra gerçekleştirilebilen tünelin elektrikle işlemesi projesi daha o zamanlar ele alınmış ancak bir türlü uzun bir süre tatbik sahasına konularak gerçekleştirilememiştir. Bu gün hem elektrikle hem de kayışla çalışmaktadır.

1939 yılının mart ayında İETT idaresi tüneli 170.000 liraya şirketten satın aldı. Ancak bu sahip değiştirme tünele bur yenilik getirmedi. Sadece elle açılıp kapanan kapıları otomatik hale getirildi. o kadar..

Oysa bu yıllar tünelin karşısındaki rakiplerin alabildiğine geliştiği yıllardır. Tramvaya ilaveten, şehirde yaygın bir otobüs şebekesinin kurulmaya başlaması sayıları çoğalan taxiler daha sonraları dolmuş sisteminin ihdası, bu emektars nakil vasıtasının müşterilerinin bir hayli azalmasına yol açtı..

İkinci Dünya Savaşı yıllarında kayıtsızlıktan bir süre seferleri tatil edilen tüneli, bu gün şehirde hala işleyen en eski nakil vasıtası ~~olmak~~ olmak özelliğini korumaktadır. ve XIX. yüzyıl İstanbulundan bize yadigar kalan tek taşıt olduğu gibi, dünyanın da kayışla işleyen tek tünelidir.

OTOBÜS:

1926 yılında İstanbul da mevcut nakil vasıtalarına bir yenisi daha ekleniyordu, Otobüs, İtalyadan getirtilen 4 otobüs önceliri bir tecrübe mahiyetinde olmak üzere Beşiktaş-Taxim a7asında çalıştırılmaya başlanmıştı.

Bu günkülere hiç benzemeyen burulu ilk otobüslerin şoför mahalleri bir bölme ile yolcuların bindiği kısımdan ayrılmıştı. Yolcuların bindiği yer ise, yazlık atlı tramvaylara benziyordu. İki yanı açıktı. ve yolcular burularda yan yana konmuş kanepelerde seyahat ederlerdi.

Arka tarafta, bulunan ve bir hayli geniş olan sahanlık, otobüs müşterilerinin en sevdiği yerd. Özellikle gençler burada yolculuk yaparlardı.

Bu dört otobüsün gördüğü pagbet, kısa bir süre sonra şehirde yenilerinin işlemesine sebep oldu. Bunlara ilaveten 1944 yılında İsveçten getirtilen 15 otobüsün işlemeye başlaması ile şehirde yaygın bir

otobüs şebekesi kuruldu. İşte o ganden bu yana , sayıları gittikçe büyüyen İstanbul'la birlikte artan otobüsler, bu günde halkın hizmetinde çalışmaya devam etmektedir.

Halk otobüsleri ise yine esnaflarımız arasından , müteşebbisler halk otobüsü yapaka vilayetten hat istemeleri ile başlamıştır. Ve böylece halk otobüslerinin kurulmasında rahmetli Halit Kanatsızın , İzmirli Niyazi beyin, öncülükleri olmuştur. Yıl 1929. , Yeni hatlar için Halik Kanatsız müraacat etmiş ve teklifi kabul edilmiştir. Bunlar 5 kuruşu adam taşımakta idiler.

1924 den önce İETT Belçikalılara ait bir şirket idi. Tramvay, elektrik, Tünel işletmesi olarak görev yapardı. İmtiyazlı bir şirket positionunu sahiptir.

Tramvaylara rakip olan otobüslerin çalıştığını gören Belçika şirketi Fransadan üç tane Renault marka otobüs getirir. Bunların arka sahan-

lıkları açık, arkadan binilir, önden inilir şekilde idi. Renkleri sarı ve

çarpıcı. , Yolcu taşıma ücreti ise yine 5 kuruş. Taxim ve Sultanhamamı

arasında çalışmaya başlarlar. Bu meyanda bir gün Bultanhamamından Taxime gelmek

te olan bir otobüs 2 vatandaşa carparak ölümlerine sebep olur. Bu otobüsün

şoförü ise Ayı Baki isminde bir şahıstır. Şirket bu kazadan sonra bu üç otobüsü Beşiktaş ile taxim arasında işletmeye karar verir. 1937 de Ulaştırma bakanlığına geçen İETT şirketinin devletleştirilmesinde rahmetli Afyon mebusu Ali Çetinkayann büyüklük rolü olmuştur. Ulaştırma bakanlığı ise bir süre sonra İETT işletme imtiyazının İstanbul belediyesine verilmesini uygun görmüştür.

İNÖNÜ

DOLMUŞ VE TAXİ:

İstanbul'da ilk otomobil (Mısırlı) Hidiv Abbas Hilmi Paşa'nın Abdülhamit'e bir Ford otomobil hediye etmesi ile başlar. Şüphesiz bu otomobilin şoförü ile birlikte hediye edilmesini söylemeye gerek yok. Şoför Hamdi Efendidir. Abdülhamit bu arabaya kendisi binmez, Dolmabahçede bu günkü İnönü Stadyum olduğu yer padişaha ait has ahurların bulunduğu mekandır. Padişah otomobili buraya koydurarak ileri ve geri ~~götür~~ gitmesini emreder. Bunu gören Abdülhamit bu otomobilin vatandaşları ~~ezme~~ ezebileceğini düşünerek ne kendisi biner nede başkasının binmesine müsaade eder.

Şoförlük mesleği ise Türkiyede I. Dünya savaşı ile başlar. Savaşta şoförlük mesleğini öğretmek için talimhahlar kurulmuştur. I. Talimhah Şişli Camiinin bulunduğu yerdedir. Otomobil taburu ise Almanyadan satın alınan Benz-Gagano marka kamyonlarla, otomobillerdir.

Şoförlük öğretmenin askerlikte temeli atılır. Bölük kumandanlarından rahmetli Selahattin Bey kolağası Tervik ağa, Mülazım Selahattin Efendidir. İlk hocalar. Bunlar orduya kamyon ve binek arabası kullanmak üzere şoför yetiştirirler. Buradan yetişenler Sadrazamdan başlayarak nezaretlerin şoförlüğünü yapmışlardır. İlk yetişen şoförler Enver Paşanın şoförü Mustafa Abbas, Tulumbacı Muzaffer, Arap İsmail efendi (Bahriye nazırı Cemal paşanın şoförü), Salim Celasun, Senihi Yürüten, İskender usta, Nuri usta ve birkaç arkadaşdır.

İstanbulda taxicilik I. Dünya harbinin sonlarında başlar. O meyanında ordudan tahsis olan şoförlük öğrenmiş pek çok şahıs ki adetleri bütün İstanbulda 25 i geçmez, vitessiz Ford otolar satın alarak taxiciliğe başlarlar. Taxiciliğin inkişafı ise Cumhuriyetin ilamından sonra dır.

Taxiler Yeni Melek sineması sokağı, yani İsketin sokak, Tokatlayan sokağı, Pera Palasın yanındaki sokak, Taxim meydanı, Şehzadebaşı, nda müşteri beklerler. Ücretlerin tesbitinde usul pazarlıktır.

1927-1928 senesinde İstanbulda Şehremini olan Emin bey esnaftı toplayarak Pariste otomobillerin taximetrelı olduğunu, bizim şehrimizde de otomobillerin taximetre takmalarının olumlu olacağını, böylece o tarihten sonra taxi saati kullanmanın mecburi olduğunu beyan eder. Ve böylece yine şehremini Emin beyin tavsiyesi ile Fransadan Jacke marka taximetre saatleri ithal edilir.

Ve 1927 yılında bir kooperatif kurularak Jacke marka saatler bu vasıta ile ithal edilerek şoföre dağıtılmıştır. Bu sıralarda bas bir kaldır ikâ tipi, şanzımsız Ford otomobilleri kullanılmakta olduğu için ilk taximetrelı araçlar fordlar olmuşdur. Bu araçlar son derece enteresandır.

1928 e kadar İstanbulda kullanılan araçlar bir bas iki kaldır fordlardır.

Bunlar üç pedallı araçlardır. Gaz elle verilirdi. Pedal sağdadır. Ortaya getirildiği zaman debriyaj, dibine kadar basıldığı taktirde I. vites, ayak çekildiği zaman ise ikinci vites vazifesini görürdü. İkinci pedala basıldığında araç geri gider. Üçüncü pedal ise fren dir. El freni ise genellikle dışarıda olurdu.

Araçlar o vakitler ikiye ayrılmakta idi. Tenteli -açık tip olanlar Cabriyole-

Daha çok özel otolarda görülün kapalı tipler-Limousine-Zimousinelerden

pek revaçta olanlar Ford ,Chevrolet ve 1927 lerde Dodge lar olmuşdur.

1928 lerde ise tek kişilik Hannomaklar gelmiştir. 1928-1929 a kadar

ise araç arda marş bulunmadığından muavin kullanılmaktadırb. Zira kotoru

çalıştırmak için arabanın önünde bulunan kolun çevrilmesi gerklidir.

Tekrar taxiciliğe dönersek, 1934 senesinde büyük bir ekonomik kriz vardır.

Taxiler sabah saat sekizde işe çıktıkları halde hiç müşteri bulamadıkları günler var.. O meydana Açık Fiat otomobili olan İskender ustann garajında duran Bulgar asıllı Haskiye tarafından Taxim ve Tepebaşından 10 kuruşa Eminönüne dolmuş yapılmaya başlandı, Türk asıllı şoförler bunu dilencilik olarak gördüklerinden değer vermediler. Fakat bir süre sonra Haskiyenin iyi para kazandığı görülür. İstanbulu gelen seyyah ve turistlerin dolaştırırken son durak Kapalıçarşı olduğu için öğle yemeklerin i şoförler genellikle Nuruosmaniye Camii kapısının karşısında bir lokantası bulunan ve dönercilik yapan İKX Ahçı Halit adlı bir şahsın dükkanında yemekte dirler. Ahçı halit dolmuş haberini bu şekilde kısa bir süre sonra duyar işleri pek kazanç sağlamadığı için Dükkanını satarak bir otomobil alır, Haskiye'ye rakip olarak çalışmaya başlar. Bunu gören bazı şirketler işin karlı olduğuna kanaat getirdiklerinden dolmuşculuk yapan bir organizasyon meydana getirirler. Bu şirketler Macaristanda fabrikası olan Hannomak marka iki kişilik otomobiller getirterek dolmuşu canlandırırılar. Bu araçlarda Tepebaşı-taxim-eminönü hattı adam başına 10 kuruş idi. (Toplam 20 kuruşa gelirdi) Aynı tarihlerde tramvay ise 3 kuruş 10 para, II. mevki, 5 kuruş 10 para I. mevki idi. Para kimsede olmadığı halde, işi acele olan dolmuşu tercih etmiş ve bugünkü dolmuş organizasyonu bu şekilde devam etmeye başlamıştır.

Dolmuş ve taxinin kesinlikle tefriki ise Orhan Eyüboğlu zamanında taximetreler çıkartılmış ve taxiler damalı şerit, dolmuşlar çift şerit taşımak kaydı ile ayrılmışlardır. Aslında dolmuş Türkiyenin bir özelliğini yansıtmaktadır. Ve şüphesiz ihtiyaçlar dolmuşu doğuran ve ayakta tutan faktör olmuştur. Belediyenin taşımacılıkta yetersiz kalışı dolmuşun doğup gelişmesini sağlamıştır. Dolmuşun geleceği ne olacaktır? Bu konuda pek iyimser düşünmeyenler olduğu gibi Türkiyenin ekonomik yapısını göz önüne alarak daha parlak surette devam edeceğini savunanlarda mevcuttur. Yalnız bilinmesi gereken şey Belediyenin İstanbul halkının taşımacılık hizmetini yeter seviyede sağla-

sağladığı zaman dolmuş imtiyazı yada diğer bir deyişle kitle taşımacılığı imtiyazı kendine ait olduğu için dolmuş yaptırmayabilir. Ama taxiye asla kaldırması mümkün değildir. İşte bu nedendir ki komuya yakın olanlar araç ticareti maksatlı araç sahiplerine ısrarla taximetrelerini çıkarmamalarını hatta çift şeritli dolmuş araçların dahi bir taximetre edinmelerini öğütlemektedirler. Zira dolmuş statüsünde olan araç sahipleri imtiyazın Belediyeye geçmesi sonucu işlerin kaybetmek tehlikesi ile karşı karşıya kalacaklardır. Fakat Belediyenin bu imkanlarla Kitle taşımacılığı konusunda kısa vadede büyük bir sıçrama yapamayacağı düşünüldüğünden dolmuş sonuna kadar devam eder bir sistem olarak düşünülmekte ~~deva~~ ısrar edilecektir.

MINİBUS: (X)

Minibuslerin İstanbulda ~~uygulanması~~ başlangıçları 1950 den önceye dayandırılırken İstanbulda yaygın hale gelişlerinin başlangıcı olarak 1950 ler kabul edilmektedir. Taşımacılık belediyeye devredildikten sonra İzmirden gelen bazı müteşebbisler minibus temin etmek sureti ile Taxim -Sarıyer hattını başlatmışlardır. Bu şekilde başlayan minibusçülük yıldan yıla artan şehir nüfusuna paralel olarak gelişme kaydetmiştir.

Bu konuda detaylı bilgi sahibi olmak isteyenler, bölüm arkadaşlarımdan Nazan Pilten ve Saffet Kayhan'ın tezlerinden faydalanabilirler.

Method:

Sosyal araştırmalarda, konunun belirlenmesinden sonra gelen safha, verilerin ne şekilde ve nasıl toplanacağı sorudur. Bu konuda baş vurulacak yöntem ve teknikler kısaca method adı altında toplanabilir. Bu bölümde önce, başarılı araştırma yapabil- mek için kullanılan teknikler ve araştırmacıların tutumundan bahsetmeye çalışacağım. Saha araştırmasına başlayacak bir öğrencinin ilk öğrenmesi gereken şey, "sosyal-kül- türel anthropologun ne şekilde çalışacağı" sorudur.

Diğer bir deyimle, belirli bir grubu tamtan doğru ve yararlı bilgiler nereden ve nasıl temin edilir?

Bu tür sorulara cevap verebilmek için daha temelde bazı yeni sorularla karşılaşılar.

I-Doğru ve yararlı bilgi nedir?

II-Doğru ve yararlı bilgi için kullanılması gereken bilimsel standartlar hangileridir?

III-Toplanan bilgilerin doğruluğundan ne şekilde emin olabiliriz?

Bu tip soruların cevabı bir yönden bilgi teorisi-Epistemology-e, diğer yönden genel yöntem bilimi şeklinde adlandırabileceğimiz -Methodology-(yöntembilim)e girmektedir.

Öteki bilimlerde olduğu gibi, Anthropolojide de bir doğru ve yararlı bilgi temini sorunu vardır. Bilgilerin hem doğru hemde konu ve sorular alanında yararlı olması beklenilir araştırmacıdan. Fakat başka konularda olduğu gibi, bilginin doğruluğu alanında da doğal bili- bilimlerle, sosyo-kültürel bilimler arasında önemli ayrılıklar mevcuttur.

Doğal bilimlerde bilginin doğruluğu deneyssel yöntem ve tekniklerle kontrol edilirken, sosyo-kültürel veriler kolayca tahkik edilemez ve değiştirilemez niteliktedirler.

Bu nedenle araştırma soruları hazırlanırken ,anlama seviyesi dikkat nazarına alınarak ayrıca mülakat formlarına bazı kontrol soruları konulmuştur. Soruların bir- kısmının kapalı uçlu olmasına karşılık, bir kısmı bilhassa açık uçlu olarak düzenlen- miştir. Ayrıca mülakatçının gözlemlerini tesbiti için de özellikle yer ayrılmış ve buna önem verilmiştir.

Daha önce de belirtmiş olduğum gibi soru formüle etmek için ilk saha çalışmaları- na başlanmıştır. Bu ön çalışmadan amaç, işleyebilen soruların tesbiti, işlemeyen

soruların belirlenmesidir. Saha araştırmacıları tarafından uygulanan bu mülakatlar sonucunda, işlemeyen ve vakit kaybına sebep olan sorular tesbit edilerek, mülakattan çıkarılması yoluna gidilmiştir.

Örnek vermek gerekirse, "Kaç sağ-kaç ölü çocuğunuz oldu?" şeklindeki bir soru, konuşulan şoförde negative bir yorum ve etkilenmeye sebep olduğundan, fertilitiyi kaçırmak bahasına çıkartılmak zorunda kalmıştır. Kısa bir süre zarfında ilk mülakat formlarının bazı yerleri düzeltilip, bazı yerlerine ekleme yapılmak sureti ile yeniden tanzimi tamamlanmış ve ilk saha çalışmalarına başlanmıştır.

1-ÖN ARAŞTIRMA:

Bu safha, 1975 kasımından, 1976 Şubat ayı sonuna kadar devam etmiştir. Amaç, araştırmaya konu olacak şoför grubunun bu tip bir çalışmaya gösterecekleri reactionı ölçmek ve yanında, sorulacak soruların cinsini ve yönünü tayin etmektir. Bu arada daha önce belirtmiş olduğum Durak araştırması safhası da gerçekleştirilmiş, gerek kahya, gerekse şoförlerden alınan bilgilerle güvenilir bir örneklemeye gitmemizi sağlayan araç sayıları tesbit edilmiştir. Amaç araştırmayı başarı ile yürütmek olduğuna göre, grup çalışması yapanların tartışmasız kabul edecekleri gibi, alt kültür grupları içinde bulunan-"Kilit adam-key position"-da bulunan bir nevi lider olarak niteleyebileceğimiz şahıslarla iyi ilişkilerin tesisidir. Key positiondaki bu kişiler, bazen yaşlı, grup içinde kuvvetli, tecrübe sahibi, hoşsohbet, güvenilir olarak ad yapmış şoförler ya da durağa hakim-sözü geçen ve sayılan kahyalardır. İyi ilişkiler kurabilmek ise, araştırıcının her haliyle güven telkin eder görünüşte olması ile mümkündür.

Bu nedenle ilk çalışmalarımız, bu kilit adamlarla yakın ve sağlam ilişkiler kurmak gayesiyle-sohbet-şeklinde olmuştur. Zira oraya ne sıfatla araştırma yapmaya gideceğimiz bu şahıslara anlatıldıktan kısa bir süre sonra, o durağa bağlı şoförlerin büyük bir kısmının haberdar edileceği tartışılmaz gerçektir.

Araştırmamızın en güç dönemi işte bu günlere rastlar. Şoförlerin bir takım kağıtlar dolduran kişilere karşı aşırı bir güvensizliği mevcuttur ve bu konuda da haklı olarak korkmaktadırlar. Bir süre önce gençlerden müteşekkil kızlı-erkekli bir grup kendilerini araştırma yapmak gerekçesi ile ziyaret etmiş, ellerindeki formları doldurmuş, gelirlerini öğrendikten sonra imzalamalarını istemişlerdir. Bu işlemin Vergi dilindeki karşılığı resmen Vergi Beyannamesi doldurmak ve gelir miktarını bildirmektir. Çok geçmeden araştırma konusu olan şoförlere cezası ile birlikte yüklü vergiler tahakkuk ettirilmiştir? Bunu ödeyecek parası olmayanlar ya araştırmayı satmış, ya da büyük borçlar altına girmişlerdir. Sonuçta söz verir şoförler o günlerde.. "Bir daha ne sıfatla olursa olsun, kimseye meslekleri ve ekonomik durumları hakkında bilgi vermeyeceklerdir." (Belirli bir kazanç karşılığı vergi ödemek hepimizin başta gelen ödeviyken, gerçekten kazançlarına oranla çok az vergi veren şoförler bu sözün yanlarında konuşulmasından bile çoğu kez rahatsız olurlar. Muhtemeldir ki, bunun nedeni, az vergi ödediklerinin bilincinde olmalarıdır.)

Ve, biz büyük bir cüretle bu grubun karşısına çıktık birgün.. Sahayı hazırlayacak olanlar bölüm arkadaşlarımız arasından dikkatle seçilmiş, genellikle saha tecrübesi bulunan ve yapı itibariyle insanlarla kolay contact kurabilenlerimiz görevlendirilmişti..

Kıyafetimiz, konuşmamız, jest ve mimiclerimiz kısaca herşeyimizle güven telkin etmemiz gerekiyordu bu zor ve güçlü grup karşısında.. Dikkat nazarına almamız gereken bir diğer nokta şu idi. Grubu sadece ilmi bir araştırma sınırları dahilinde analize tabi tutacaktık. Kafamızdaki bütün ön yargı ve grup hakkında o güne kadar edinmiş olduğumuz intibalar bir kenara bırakılacak, Tamamiyle objective-tarafsız olarak işe başlayacaktık.

Bize anlatılanlar ne mahiyette olursa olsun, görevimiz insanların yanlışlarını düzeltmek yada onlara doğru yolu göstermek olmadığı için hiçbir yorum yapmayacaktık.

Unutmamamız gereken şey şuydu.. Bir grubun içine giriyorduk.. Onları kınamak, ayıplamak, hatalarını düzeltmek için değildi bu yaklaşım, amaç sadece onları tanımaktı. Bunu prensip olarak kabul ettikten sonra sahada ön çalışmalarımız başladı ve şüphesiz başarılı oldu ki, bu satırları yazabilme durumundayım şimdi.. Grubu, mesleğin özelliklerini öğrenmiştik, geriye doğru bilgi toplama sorunu kalıyordu.

Sosyo-kültürel antropolojide doğru bilgi sorunu, doğal ve tarihi bilimlerden farklıdır. Zira ne deney yapılabilir, ne de doğru dürüst yazılı belge toplamaya imkan vardır. Doğru bilginin çoğunlukla, yaşayan, değişen, değerleri, tercihleri ve problemleri olan birey ve gruplardan toplanması gerekir.

Bu ilke ise, çözümü kolay olmayan problemler yaratır. Söz konusu bizim çalışmamız olduğu taktirde durum hiç de iç açıcı değildir. Çünkü, şoför grubu hakkında yazılı kaynak yok denilecek kadar azdır. Bu durumda sözlü kaynaklara inmek, bunları kullanmaktan başka çıkar yol yoktur. Bilgi ise şu yollarla toplanır. Okur-yazarlığın yaygın olduğu çağdaş toplumların analizinde bilgi toplama sorunu kolay değilse bile, yazılı ve güvenilir kaynaklar olmadığı taktirde araştırmacı -questinary-sorukağıdı-anket tekniği ile bilgi toplayabilir.

Fakat bu tekniğin paralelinde getirdiği sorun araştırmacının denekleri gözleyemeyişi ve soruların denekler tarafından anlaşılmaması halinde doğan müphemiyettir. Soruların genellikle kapalı uçlu olmasının tercih edildiği bu teknikte, cevap verenin soruları istediği şekilde yanlış cevaplaması ve cevaplarda değişiklik yapması daha kolaydır. Bu nedenedir ki, araştırmamızı yazılı mülakat şeklinde gerçekleştirmeye ~~ahzazda~~ karar verdik. (aynı zamanda anket tekniği anket fişleri dağıtıldıktan sonra beraberinde bu fişlerin toplanma sorununu birlikte getirdiği ve fiş dağıtılan denek adaylarının soru formunu yırtıp atmalarında söz konusu olduğu için tercih edilmemiştir.)

(Mülakatlar konusunda açıklama yapmadan önce, ön araştırma esnasında yazmış olduğum raporlardan birini bilginize sunmak istiyorum..)

Ticari maksatlarla ve bir kar sağlamak gayesiyle İstanbul ili sınırları, dahilinde motorlu araç kullanan sürücüler hakkında yazmam gereken bu rapora istediğim gibi bir overture yapamayışımı, bu konudaki bilgilerime kaynak teşkil eden gözlem ve kanaatlerimin son derece girift hale gelmiş olmasına bağlıyorum.

Bu güne kadar sayısız şoför ve kahya ile uzun veya kısa süren konuşmalar yaptım. Grup hakkındaki bilgilerim hem objective gözlemlerim, hemde bu kişilerden duyduklarıma dayanmaktadır.

Öncelikle grubun kompleks karakterli oluşu, gruba karşı ayarlamamız gereken davranış trendlerini standart olarak tayin edemeyeceğimizi düşündürmektedir. Grubun bu güne kadar tesbit edebildiğim özelliklerini şu şekilde sıralamayı tercih ediyorum. -Son derece subjective olan bu sınıflandırma, grubu anlatma kolaylığı sağladığı için yapılmaktadır. Asla araştırma başlangıcında bir önyargıya sahip olduğum anlamına gelmemelidir.

Eğitim açısından:

A-Sınırlı eğitim görmüş olan hümanistler: Genellikle orta yaşın üzerinde olup, geniş hayat tecrübesi olan ve buna paralel olarak anlayışlı, hoşgörül sahibi şoförlerdir. Kolaylıkla contact kurulabileceğine inanıyorum. Zira mesleklerinin pek iç açıcı bir yöne gitmediklerinin farkında olup, nereden gelirse gelsin, problemlerine karşı ilgi ve alaka duyan kişilere saygı gösterecek şahıslardır.

B-Eğitim seviyeleri daha yüksek olan-hümanistler: Bunlara aydın şoförler demekte mümkündür. Orta yaşlı ve genç şoförler içinde bir grup teşkil etmektedirler. Bugüne dek doğruluğuna güvendiğim bilgileri topladığım şahıslardır. Bilinçli olarak araştırmayı onaylayacaklarını tahmin ettiğim ve yardımlarından faydalanmamız mümkün olacak şoförlerdir. Araştırmanın gayesini anlamış ve yararlı olacağına kanaat getirmişlerdir.

C-Eğitim seviyeleri değişik olan septikler: Bizi en fazla uğraştıracağını tahmin ettiğim ve çeşitli nedenlerle doğru bilgi vermekten kaçındıklarını gözlemlerim sonucu tesbit ettiğim şoförlerdir. Kendileri için araştırmamın ne gibi bir fayda sağlayacağını kabul etmekten uzak görülürlerse de sonuçta mülahakat yapmayı sağlayabilirsek en iyi dostlarımız ve yardımcılarımız olacaklarından eminim. Bunlar, mesleğinin kötüye gittiğini kabul etmişler ve artık hiçbir önlemin bu gidişi durduramayacağına kanaat getirmişlerdir.

Kendileri için dördüncü bir kategori açmaktan çekindiğim diğer bir grup, da çok küçük bir zümre olduğunu tahmin ettiğim -fazla eğitim görmemiş ve genellikle orta yaşın üzerinde olan yaratılmış itibarıyla aksi mizaçlı şoförlerden oluşmaktadır. Bu grup mensupları senelerdir ilgisizlikleri nedeni ile bütün şoförle ilgili kurumlara ve hatta bütün insanlara küskün görünmektedirler. Fakat kontrol altında tutulması gereken ve bize mesleğin orijini hakkında detaylı bilgi verebilecek şoförler de bu grup mensupları olacaktır.

Araştırmanın yürüyüşü konusunda yapmaya çalıştığım bu subjective ayırımıdan sonra grubun tespit edebildiğim -objective-özelliklerini şöyle sıralayabilirim.

-Ticari kazanç yönünden şoförlük tatmin edici bir meslek gibi görünmektedir. Şüphesiz bu yargı, özellikle araç sahipleri için geçerli ise de, araç sahibi olmayanlar için de geçerliliğini kısmen muhafaza etmektedir.

Zira bir arabayı oniki saat kullanan şoförün en azından cebine yüz lira koymadan aracı sahibine teslim etmeyeceği müteaddit defalar güvendiğim şoförler tarafından söylenildi. Diğer meslek gruplarının aylık gelirleri ile karşılaştırılacak olursa bu meblağın hiç de az olmadığı kolaylıkla anlaşılır. Araç sahibi ile anlaşması ne şekilde olursa olsun, kontrolü mümkün olmadığı için gelir genellikle aracı kullananın kazanç ve çalışma arzusuna bağlı olmaktadır.

Araç sahiplerinde ise tebpit edebildiğim en yüksek gelir günde 1000TL., aylık 20.000-25.000 TL arasında değişmektedir. Bu yüksek gelir ise aşağıda bahsetmek istediğim bir başka özelliğin nedeni olmaktadır. Sonuç olarak ciddi çalışan bir şoför bilhassa araç sahibi ise, -buş meslek yüksek kazanç sağlayan bir iş kolu gibi görünmektedir. Yalnız bir noktayı özellikle belirtmek isterim ki, yukarıda belirttiğim bol kazanç imkanı araçları yeni model olanlar için geçerlidir. Eski model araç sahiplerinin tamir ve bakım masrafları fazla olduğundan kazançları genellikle daha düşük olmaktadır.

-Şoförlük attractive karakterlidir:Şahsi kanaatime göre mesleğin cazibesinin iki orijini mevcut?

Birincisi, aksilikler ve talihsizlikler ardı ardına gelmediği taktirde -ciddi ve dikkatli çalışan bir şoför iyi para kazanabileceğinin farkındadır. Tahsilli olmak şart değildir. Eğitim derecesi gelir seviyesi ile correlationlu değildir. Bir miktar toplu paraya sahip olmak yada iyi bir araç sahibi ile anlaşmak bu yoldan kazanç sağlamak için yeterlidir.

İkinci çekici karakter, şoförlüğün bir makineyi idare etmek fonksiyomundan doğmaktadır. Komuştüğüm şoförlerin pek çoğu çok küçük yaşta şoför olmayı akıllarına koyduklarını, şoför mahalinde insanı çeken bir tarıff olduğunu belirtmişlerdir. Bir kısmı ise, sadece bu nedenle, önce oto tamirciliği yaptıklarını ve müsait bir ortam yakaladıkları an, şoförlüğe başladıklarını söylediler.

-Şoförlüğün hiç bir şekilde giriş ve çıkış kontrolü olmayan karakteri hususunda edindiğim bilgileri iki kategoride toplamak mümkün.

A - Birinci grubun fikrine göre, böyle bir kontrol gereksizdir. Şehir kala ? balık, taşıt araçlarına duyulan ihtiyaç fazladır ve bu ihtiyaç günden güne artmaktadır. Bu nedenle bir taxi alabilecek kadar paraya sahip olan herkes kolaylıkla dolmuş yapabilir.

Zira mesleğin absorbe kabiliyeti yüksektir. Özellikle belirtmek istediğim husus, bu görüşte olanların genellikle genç ve arasıç sahibi olmayan şoförler oluşudur.

B-Bu konuda karşı fikre sahip olanlar, her meslekte bir seçim, bir sınırlama işleminin mevcut olduğunu, şoförlük mesleğine giriş-çıkış konusunda da en kısa zamanda acilen kontrole tabi tutulması gerektiğini söyleyenlerdir. Bu fikrin savunucuları oto sahipleri ve tecrübeli sürücülerdir. Mesleğin bu karakterini çeşitli sakıncaları olduğunu belirtmişlerdir. İfadelerine göre 1955 yılına kadar şoförlük daha kaliteli şahısların mensup olduğu bir meslektir. Bu yıllarda Anadoludan İstanbula büyük göç başlamış, mesleki eğitim görmemiş ve vasıfsız olan bu elemanlar başka hiç bir iş yapma kabiliyetleri olmadığı için bir ilkokul diploması ve ehliyet temin etmek sureti ile mesleğe intisap etmişlerdir. Konuşmasını dahi doğru dürüst beceremeyen bu şahıslar müşteri ile ilişkileri negative yönde etkilemiş bilgi ve görgü eksikliği nedeni ile halk arasında şoförlerin kötü bir isim kazanmasına neden olmuşlardır.

-İstisnasız bütün şoförler, her meslekte olduğu gibi, şoförlükte de bir meslek ahlakı, manevi değerler sistemi bulunduğunu, fakat bazı sürücülerin mesleğin haysiyetine zedeleyici şekilde davrandıklarını beyan etmişlerdir. Şüphesiz bu görüşe sahip olanlar arasında kendileri de aynı şekilde davrananlar mevcut olabilir. Hiç değilse kendileri ile dialogue kurmadan önce uzaktan veya yakından gözlediğim davranışları neticesinde bana bu fikri telkin edenler mevcut. Fikir ve davranışlar arasındaki bu çelişki istir istemez, beni şoförlerin bazı hareketleri bilerek yaptıkları somucuna götürmekte. Fakat ben en optimist şekilde düşünmeyi tercih ederek, mesleğin zor ve sinir sistemini yıpratıcı karakteri nedeniyle, bu hareketleri discharge olmak için yapıldığını kabul etmek istiyorum.

-Her ne kadar yukarıda şoförlük mesleğine giriş-çıkışın kontrol mekanizmasından yoksun olduğunu belirtmişsemde, birey olarak ele alındığında,

şoförlerin bir oto-kontrolün mevcudiyetini tespit etmiş bulunuyorum. Belki de şartlar bunu gerektirmekte..(Bu dırak, bütün arkadaşları doyuracak kadar işlek olmadığı için şu mevsim şu hatlarda çalışırım şeklinde komuşanlara rasladım..) (Neden diğer arkadaşlarımız bu fedakarlığı yapmaz?) sorusuna (Onlar bu dırakta daha kıdemlidir, arkadaşların ekmek paralarına mani olmak istemem)cevabını aldım.

Şahsi kanaatime göre, ulaşımın mevsimlere , aylara, hatta günlere göre variabilitesinin yüksek oluşu ve bilhassa araç sayısının ihtiyaca göre ayarlanması konusundaki determinist karakter bu sonucu doğurmaktadır.

Oto-kontrolün değişik bir yorumu da, -bu mesleğin müşteri aldatma karakterine en az sahip olan iş kolu olması nedeni ile-şoförlüğü seçenler açısından yapılabilir.Şoförlük ticaret hayatında olduğu gibi müşteriyi kandırıcı özelliğe sahip değildir.Fiatlar belirlidir ya da pazarlık ilk yapılan action olduğundan ücreti uygun bulan biner, bulmayan binmeyebilir. Somuç olarak, müşteri aldatılmaz. Bu fikirde olanlar, mesleğin manevi yönünü idrak etmiş olan tecrübe sahibi, şoförlerdir.

-Sosyal güvenlik açısından ele alınacak olursa, şoförlük tehlikenin bol oluşuna karşılık, sosyal güvenlik garantisi ve tedbirlerinden yoksun bir meslek koludur. Bundan ötürü her şoför belirli bir yaşa geldiğinde meslekten ayrılmayı düşünmektedir. Büyük bir kısmı ticaretle uğraşmak istemekte, bir kısmı ise, esnaflık yapmayı veya oto tamircisi olmayı tercih etmektedir. Görülmektedir ki, istikbalde iş olarak düşünülen meslek kolları serbest çalışmayı tercih ettiklerini belirlemektedir. Gerçekten pek çok şoför bu mesleği başında amiri olmadığı, iş saatleri kendi arzusu ile taayyin ettiği, kısaca arzu ettiği kadar ve miktar çalışıp, arzu ettiği kadar para kazanmaları mümkün olduğu için seçtiklerini müteaddit defalar söylemişlerdir. Tercih edilen işler ise, karlı olduğu ve kar oranlarının isteğe göre ayarlanabildiği esnaf ve ticaret şeklinde ortaya çıkmaktadır.

Bağ-kur'a üyelik fikri henüz yerleşmemiştir. Bunun nedeni bağ-kurun fazla bir mazisi olmaması ve henüz prim ödeme uygulamalarının pek nadir ve belirsiz oluşudur. Bir kısım şoför ise dolmuş sisteminin on yıldan fazla ömrü olmadığı görüşüne sahiptirler.

Sonuç olarak şoförler genellikle-hayat adamı-özelliklerine sahiptirler. Araştırma konusunda fazla zorluk çıkaracaklarını tahmin etmemekteyim. Fakat böyle complex karaktere sahip bir gruptan beklenilmeyen davranışlarında gelebileceğini kabul ediyorum. Zira şoförler insanları iyi tanıyan kişiler. Ne istediğimizi en anlamlı şekilde anlatacak olursak bize yardımcı olacaklarından şüphe etmiyorum.

Kahyalar konusundaki fikirlerimi şu şekilde özetlemek mümkün. Bize her konuda yardım edebilecek şahıslar hiç şüphe yok ki kahyalar olacaktır.

Bu grup hakkındaki fikirlerim ise, en fazla şoförler konusundaki fikirlerim kadar olumludur. Kendilerinden beklenen anlayış ve hoşgörüyü esirgemeyeceklerinden eminim. Hiç değilse kuruluşundaki amaçtan sapmış ve dejenere olmuş bu müessesenin en iyilerine rasladığım için başlangıçta optimist görüşlere sahibim.

Tele-taxi bürolarının da bize yardımcı olacağı konusundayim.

YAZILI KAYNAKLAR:

İstanbul Trafik sistemi ve bu sistemin teşekkülünde önemli rolleri olan dolmuş, minibüs, otobüs, gibi taşıtlar hakkında yazılı bilgi yazıkki yok denecek kadar azdır.

Bu alanda şazılan birkaç küçük kita da konu ile direct ilgili olmayıp trafik kazaları ve müteharrik motorlu taşıtlar hakkında kantitatif bilgilerin -sadece teknik bilgileri içeren toplandığı çalışmalardır.

Bu konuda bir çalışma da yine bölümümüz öğrencilerinden E. Onatsü tarafından 1970 lerde yapılan bir tez çalışmasıdır.

Elimizde bulunan yazılı kaynakları Turing Kulp Kütüphanesinden kısmen temin etmek mümkün olmuştur. Bir kısmı ise şahsi araştırmalarımız sonucu ortaya çıkarılmıştır.

Fakat bunlar eski İstanbul Ulaşım tarihi hakkında bilgi vermekten öteye gitmeyen çalışmalardır. Bugün dolmuş -minibus origini hakkında bilgi veren bir kitap bulmak olanaksızdır. İETT den Tramvay ve otobüsler hakkında bilgi edinilebilir, Fevaidi Osmaniye-Şirketi Hayriye hakkındada bilgi toplamak yine mümkündür, fakat dolmuş motorları hakkında bir çalışma yapmak isterseniz ne zaman başlayıp ne şekilde geliştiğini öğrenmek için şahsi dostluklardan faydalanmak ve bilenlere bunu sormak zorunda kalırsınız. Aynı şekilde davranarak, bilgi tesbiti için biz de konu ile direct yada indirect olarak ilgili kuruluşlarıda değişik statülerde bulunan şahıslardan sözlü olarak bilgi toplama yoluna gitmek zorunda kaldık.

Ayrıca Durak Araştırması olarak adlandırdığımız İstanbul ilinde hat, durak ve organizasyon tesbiti için bazen grup bazande fert olarak şehri sokak sokak taramak, şoför ve kahyalardan bilgi toplamak sureti ile çalışmayı yürüttük.

1 F. GÖRÜŞME-MÜLAKAT SAFHASI:

Anket tekniğinin tercih edilmediği hallerde yazılı anket yerine, yazılı mülakat tekniği ile bilgi toplama yoluna gidilmektedir. Özel bir eğitim görmüş araştırmacılar, yazılı formdaki soruları okuyarak deneye sorar, gerekiyorsa açıklar, denenin verdiği cevapları kaydeder. Ancak bu teknik dahi taraditionel-geleneksel toplum ve gruplarda birkaç sebepten dolayı zor işler.

Özellikle bizim grubumuz olan şoförlerde aynı zorluk söz konusu olmuştur. Zira edindiğim intibalara göre -ki, sanırım bu, her alt kültür grubu için geçerlidir-.

-Şoför grubunda bilgi kuvvettir. Herkese verilmez, herkesle paylaşılmaz.

-Yazılı malzeme-maliyeciler konusuna önceden değinmiş olduğum için yeniden kayda değer bulmuyorum-devlet yada siyasi otorite ile özdeşleşmiştir.

Ondan korkulur. Kaldı ki, şoför grubu, toplanan bilgilerin ne amaçla kullanılacağından, bundan yarar mı, zarar mı göreceğinden önceleri emân de değildi.

-Somuç olarak şoför grubu-geleneksel toplumlarada olduğu veçhile devlet memuru gibi gördüğü sosyal araştırmacılara yazılı (resmi) cevaplar vermekten önceleri kaçınımlıdır. Bu konuda yapılacak tek hareket mülakat sorularına doğru cevap verilmediğini anlar anlamaz, mülakatı kesip, teşekkür etmektir.

Şahsen mülakatlarında başarılı olabildiysem temeldeki neden budur.

Benim karşımı da bilgileri saklamak temayülünde olup, sorulara yanlış cevap vermek isteyen şoförler çıkmıştır. Kontrol imkanı olan sorulardan bunun hemen farkedilmesi gereklidir ve dikkatli bir anthropologun bunu hemen farketmesi gereklidir. Zaten dikkatli bir araştırmacının bunu hissetmesi imkansızdır. Bu noktaya gelinmişse eğer, derhal mülakatı keserek yanlış bilgi toplamanın hem bizim hemde kendilerinin vakitlerini boşa harcamak demek olduğunu belirterek, yanlış bilgilerin verilerin dökümü safhasında ne kadar büyük anlamsızlıklara ve araştırmacının sonuçunda ne derece negatif olgulara sebep olabileceğini basit bir dille izah etmeye çalışıyorduk.

Bu hareket daima olumlu bir actiona sebep oldu, ilişkilerimi istenilen yola kanalize etmek konusunda. Zira mülakatı kesmek özellikle onun hakkında

bilgi toplamak temayülünde olduğumuzu ortaya koyduğu gibi aynı zamanda ilgilendiğimiz kişinin özellikle kendi olmayıp herhangi bir şoför olduğuna işaret ediyordu. Mülakatı kestiğimiz an özür dileyerek doğru cevap vermeye hazır olduğumu belirten birçok şoförle karşılaştık. Bir avantajımızda duraklarda yada kahvelerde birden fazla şoförün bulunduğu sitlerde mülakat yaptığımızdan konuşulan şoförün doğru bilgi vermediği yada eksik bilgi verme temayülünde olduğu an arkadaşları tarafından bu bilgilerin düzeltilmesiydi. Günün her saatinde durak ve kahvelerdeydik. Genellikle yeni tanıdığımız şoförlerle sohbet ediyor, yazılı mülakatı daha sonraki günlere bırakıyorduk. Bize güvendiği ve sempati duyduğuna kesinlikle kanaat getirdiğimiz eskî-tanıdık şoförlerle mülakat yaparken bizi henüz tanıyanlar ara-sıra gelerek izleyebiliyorlardı. Bu arada bir grubu kesinlikle rahatsız ettiğimiz tartışılmaz gerçeklerden biridir.

Bu kişiler saha araştırması esnasında bizi kösteklemekle kalmıyor telefonda tehdite kadar götürebiliyorlardı işi.. Kimler olabileceğini tahmin edebilmemizê rağmen kesin bir bilgimiz olmadığı için kim olabileceklerini bu satırlarda belirtmeyi sakıncalı buluyorum..

Araştırma süresince pek çok enteresan olayla karşılaştım. Fakat bunlardan özellikle ikisini anlatmadan geçmek istemiyorum.

Birinci olay, 1976 İlkbaharının ılık bir cumartesi öğleden sonrasına raslar. Grup araştırmalarının sıhhatı biraz da coordinationun başarılı olması ile mümkündür. Bu nedenle Profesörümüz tarafından bölüm öğrencileri gruplara ayrılmış, ve altı grup başkanı denetiminde saha çalışmaları yürütülmüştür. Grup başkanı kullanılmasıdaki yegane amaç, öğrencilerin her zaman birleşme imkanlarının sağlanması, saha çalışması esnasında sahanın grup başkanı tarafında hazırlanması ve herhangi bir tatsız olay çıktığı takdirde mülakatçı - şoför arasında yeniden iyi ilişkilerin tesisine yardımcı olmasıdır.

Boğazın Anadolu yakası çalışma sahamızdı o gün.. Beykoz-Üsküdar arası çalışan şoförlerle mülakat yapacaktık. Fakat bölgeye daha önce defalarca gitmiş ve presentation gerçekleşmişti. Özellikle ben ve bölüm arkadaşlarımdan Ahmet Doğru şoförler tarafından şahsen tanınıyor ve seviliyorduk. Şoför grubu mobil bir grup olduğu için sekiz arkadaşım ancak şu şekilde çalışabiliyordu. Komşulan şoförler Beykoz-Üsküdar hattı mensupları idiler. Mülakat yapabilmek için durakta sıra bekleyen araçların en somuncusuna biniyor, eğer sıra gelirse şoföre gidiş istikametinde refakat ederek mülakatın bitirilmesine zemin hazırlıyorduk. (Bu uygulama yalnız bu hat için geçerli olmayıp kahve ve toplu konuşma yerleri dışında çalışma sistemimizin esasını teşkil eder. Grup başkanlarının görevi gerek hattın başlangıcına gerekse somuncuna devamlı olarak gidip gelerek araştırmanın yürütmesini sağlamak, bu arada gidiş gelişler arasında araştırma amacını izah ederek otosuna binilen şoförün hattın bitiminde bir arkadaşla birlikte mülakat yapmasını sağlamaktır.)

Üsküdarlı şoförlerle ilişki tesisimiz daha önceki tarihlere ruslar, ve şu tip bir overture ile başlamıştır.

Ön araştırma safhasında durağa yaptığım ziyaretlerden birinde-ki o güne kadar relationlarımızda hiç bir gizlilik ve samimiyetsizlik mevcut değildi- bir şoförle mülakat yaptığım sırada yanıma bir grup şoförle birlikte bir bey geldi. Önce, müdahalede bulunmadan mülakat sorularım dinledi, ekonomik durumla ilgili sorulara gelince şiddetle bir reaction göstererek bu bilgileri almamıza karşı olduğunu belirtti. Kendileri, Boğazın Anadolu yakasındaki Şoförler Cemiyetine ait bir şubenin başkanıydı, bir zamanlar şoförlük yapmıştı, ve belkide bu verilerin şoförlerin aleyhinde kullanılacağını iddia ederek araştırmaya müsaade etmiyordu.

Saha çalışması yapmış olanlar bilecektirler ki, bu tip bir olaydan sonra

o muhitte çalışmanın, tek bir soruya dahi cevap alabilmenin imkanı yoktur. Önce karşı koyan kişiyle iyi işi şkillerin tesisi, onun iknası, ve güvenmesi gereklidir. Bende derhal mülakatı keserek kendisi ile uzunca bir konuşma yaptım, bütün şoförlerin huzurunda ona araştırmanın gayesini anlattım ve derhal araştırma yapan arkadaşlarımı sahadan çektim. Bundan sonraki üç gün, profesörümüziün önerisine uyarak, hiç bir mülakat yapmaksızın bu, ismini açıklamak istemediğim beyle bilgi teatisi, sohbet niteliğindeki konuşmalarla geçmiş ve güvenini kazandıktan sonra arkadaşlarım ve ben mülakat yapabilme konusunda yine şoförlerin yanında O.K. ini alabilmeyi başarmışızdır. Kendini teşekkür borçluyuz.

Sözünü ettiğim cumartesi günü sekiz arkadaşım ile birlikte yine aynı durakta araştırma yaptık. Ben hiç mülakat yapmaksızın, yalnızca sahada çalışan arkadaşlarımı kontrol ediyor ve bütün vaktimi önceden tanıdığım Beykoz şoförleri ile sohbet etmekle geçiriyordum. Fakat daha önce şoförlerle kaçakçılık konusunda bilgi almıştım. Ertesi gün sahada çalışamayacağım için geçici bir grup başkanına bir sonraki günün çalışmasını devrederek, saat 18.00 sularında sahayı terk ederek eve geldim. Kısa bir süre sonra Profesörüm Sayın Saran'ın telefonu beni gerçekten şaşırttı. Kendilerine bir şahıs telefon ederek, sarışın bir kız öğrencinin durakta şoförler tarafından hakaret gördüğünü, kendisinin de şoför olduğunu fakat belirli bir hatta çalışmadığımı, sahadan çekilmemizin doğru olacağını söylemişti..

Kız öğrenciler arasında sarışın olan tek araştırmacı ben olduğum ve yapılan tarife eksiksiz uyduğum için Profesörümüz sahada olanları öğrenmek ve tatsız olay hakkında bilgi edinmek inceliğini gösteriyordu.

Hayretle dinledim anlatılanları, böyle bir olayın söz konusu olmadığını, ve sahadan son derece iyi ilişkilerle ayrıldığımızı kendilerine bildirdim. Bu telefon görüşmesinin vurguladığı şey, birileri bizim sahada çalışmamızdan, bir takım bilgileri öğrenmemizden rahatsız olduğudur.

Sahadan süratle ayrılmamız, araştırmadan vaz geçmemiz isteniliyordu..

Fakat bizler çekilmemek konusunda kesinlikle kararlıydık, çünkü araştırmamızın en zor bölümü başarı ile atlatılmıştı. Üstelik karşılaştığımız bu güçlükler bizi heyecanlandırıyor, araştırmaya daha büyük bir bağlılıkla devam etmemizi sağlıyordu.. Başarıların önemli olanı zor olanı başarabilmek değilmiydi? Muhatabımız olan şoförler bize inanmış, bilgi toplamamıza mülsaade etmiş, ve bize sevgi göstermişlerdi.. Bizim onlara duyduğumuz sevgi gibi.. Bu sevginin nelere sebep olabileceğini ikinci bir olayı anlatarak belirtmek istiyorum..

Olayın başlangıcı bir çarşamba günü öğleden sonraya raslar.. O gün, arkadaşlarım ve ben Taxim durağında çalışacaktık. Benim takip etmek zorunda olduğum bir ders nedeni ile, onlarla dersten çıktıktan sonra, sahada buluşacaktık.. Güzel bir gündü.. Okuldan ayrıldıktan sonra Aksaray'a kadar yürüdüm. Gerçi Aksaray-Taxim hattında minibüs çalışması yasaktı ama önümde daha önce mülakat yaptığım minibüs şoförlerinden biri olan A., "Taxim" deyince, tereddüt etmeden bindim. Taxim sözünü önce söyleyen ben değildim, o idi.. Minibüs yoluna devam ederken, bende A. ya işlerinin nasıl gittiğini sordum. Fakat A. duraklardaki hiç bir yolcuyu almadan yoluna devam ediyordu.. Dikkatimi çektiği için kendine davranışının nedenini sordum. Aynen şöyle cevap verdi.. "Bak, dedi, seninle araştırma yaptığımdan beri hergün seni düşünüyorum, seninle evlenmeye karar verdim. Sende şoför grubunu seviyorsun, yoksa gelip bizleri böyle saatlerce dinlemezdin. Ağabeyime seni anlattım. Babam bir zamanlar "Şaki" idi. Şaki ne demek bilirsin herhalde, yolları kesip, yolcuları soyar, çok zenginiz bu nedenle, küpler dolusu altınımız var, bu işi boş durmamak için yapıyorum, gel seni ağabeyimin lokantasına götüreyim, oda seni görsün, beğenecektir seni" dedi. O arada ana yoldan ayrılmış ara sokaklara sapmıştık..

Başıma ilk olarak böyle bir olay geliyordu. A. e teşekkür edeker, şoförlere duyduğum ilginin dostluk ve arkadaşlık sınırları içinde olduğunu, ilmi bir

araştırmayı gerçekleştirebilmek için kendileriyle konuştuğumu, ne kadar zengin olursa olsun kendi ile evlenmeyi düşünemeyeceğimi, zira tahsilimi bitirmeden böyle bir şeye kesinlikle karşı olduğumu izah etmeye çalıştım. Davetine teşekkür ederek arkadaşlarımla sahada beni beklediğini belirttim. O sırada Beyoğluna çıkan ara sokaklardan birinde bulunuyorduk.

"O halde başka zaman yemek yeriz, ama bir dakika ağabeyime haber verelim seni bir kere görsün diyerek beni lokantaya girmeye zorladı. Israrla teklifini reddedince, şoför mahallinin kapısını açarak ve pek yakınımızda olan lokantaya girdi..

Yanımdaki kapıyı açmak istediğimde gerek camın gerekse kapı açma kollarının içeriden çıkartılmış veya düşmüş olduğunu görerek heyecanlandım. Bir kaç saniye sonra, elimde boş mülakat formları, çantam bulunduğu halde sapsarı bir yüzle şoför mahalinin kapısından atlayarak İstiklal caddesine doğru koşmaya başladım.

A. şimdi fikrini değiştirdimi, o gün beni anladımı... Dilerim evlenip çocuğumu almıştır kucağına.. Hiç bir bilgim yok, zira kendileri ile bir daha karşılaşmadım.. Fakat yine de samimiyetine teşekkür ediyorum...

III-GÖZLEM :

Sosyo-kültürel araştırmacılar, bir grubun bünyesi hakkında bilgi toplamak istediklerinde, o grubun hayatına katılarak, bir süre onların arasında, onlardan biri gibi yaşayarak bu insanların dünyasını onların gözü ile görmeye çalışırlar. Bir genç kız oluşum nedeni ile gerçi şoförün yaşadığı içine tamamen girememiş olsamda kısmen hayatlarını gözlediğimi söyleyebilirim. Bu gün için gözlemden daha güvenilir bir yol da yoktur sanırım. Araştırıcı kendi görüp duydukları ile, sohbet sırasında öğrendiklerini doğrudan, geri kalan bilgileri de yardımcı arkadaşlarından soruşturarak toplar. Sosyo-kültürel antropolojide en çok kullanılan tekniklerden biri de budur. Gözlem sözcüğü, bu türden bilgi toplamanın yalnız gözle yapıldığı izlenimini verir ki bu düşünce hatalıdır. Bilgiler tüm duyu organlarının seferber edilmesi ile toplanır, tekrarlanarak bilginin doğruluğu kontrol edilir.

Trafik araştırmasına katılan bölümümüzün tüm öğrencilerinden birkaçımız Profesörü sörümüz tarafından özellikle şoförler konusunda gözlem yapmayla görevlendirildik. Şoför grubu arasına giriyor, onlarla çeşitli yerlerde, kahvelerde, duraklarda, lokantalarda, içki sofralarında sohbet ediyor, giyimlerinden fikirlerine kadar her şeyi ayrıntılı olarak not ediyor, yada kafamıza yerleştirerek bilahare bunları ara raporlar halinde arkadaşlarımız ve öğretim üyelerimizin bilgilerine sunuyorduk. Gözlem konusu dışarıdan bakıldığında basit gibi görünsede en çok zihnimizi meşgul eden ve beni çok yoran bir safhadır, diyebilirim.

Oyayları tarafsız olarak gözlemek ve hepsinden önemlisi bunlar karşısında hiçbir yorum yapmamak gereklidir. Bunu sayın Saran münakaşasız prensip haline getirmiş ve biz öğrencilerine de empoze etmiştir. Saha çalışmalarım esnasında bir kız öğrencinin öğrenebileceği beklenen bilgilerden daha fazlasını elde edebilmişsem Profesörüm Sayın Saran sayesinde. Beni sahaya hazırlayan bizzat kendileridir. Her günün muhasebesini yaptığımda eleştiri ve önerileri ile bana yardımcı olmuş ve bu araştırmaya zevkle, bütün kalbimle katılmama sağlanmıştı.

Satırlarımın sonunda size gözlem ve mülakatlarım konusunda hazırladığım raporları takdim etmek istemekteyim. Bunlar değiştirilmeden, o günkü şekillerini muhafaza ederek bilginize sunulmaktadır. Raporlar şoförleri iyi tanıdığımı kanaat getirdiğim andan itibaren yazılmaya başlanmıştır. Çünkü en büyük korkum grubun yanlış bir yorumunu yapmaktır. Bu noktada sizleri konudan birazcık uzaklaştırmak ve sahada gözlemin ne kadar dikkatli yapılmasına güzel bir örnek teşkil edeceğini umduğum birkaç satırı sıralamak istemekteyim. (bkz. Leslie White, The Evolution of Culture, P237)

Saha araştırması yapan bir antropolog Uzak doğuda çalışmalarını sürdürmektedir. Birgün Polinezyalı iki yerli arasında geçen şöyle bir olayla karşılaşır. Söz konusu iki yerliden biri karşısındakine elindeki ok ve yayı verip, ondan midye kabuklarından yapılmış bir kolye alır.

Olaya şahit olan antropolog hemen defterine not eder, "İlkel toplumlarda ekonomik ilişkiler Barter-takas sistemine bağlıdır. Bu nedenle ok ve yay midye kabukları ile değiştirilmiştir."

Aynı antropolog, söz konusu yerliler arasında bir müddet kalır, onların lisanlarını ve traditionlarını öğrenir ve derhal ilk gözlemini değiştirmek zorunda kalır. Zira şahit olduğu sahne ticari bir takas olayını belirtmek şöyle dursun, bir "savaş başlatma" törenidir. Tören kurallarına göre, ok ve yayın verilmesi "savaşa davet", buna paralel olarak midye kabuğunun dan kolye verilmesi "savaşın kabul edildiği" anlamına gelmektedir.

Profesör Saran¹dan öğrendiğim ilk şey şu olmuştur. Doğru olarak görebilir, gördüklerimizi doğru not edebiliriz. Fakat bu gözlemlerimizin doğru olduğu anlamına gelmez. Gördüklerimiz doğru, fakat gözlemlerimiz, interpretationlarımız yanlış olabilir. Bu nedenledir ki, daima saha çalışmalarında gördüklerimi, sorup öğrendiklerimi ve duyduklarımı not etmekle yetindim. Yorum ve açıklama yapmaktan daima uzak kalmaya çalıştım. Herhalde Anthropology ve gözlem tekniğinin en güç yanı ve şartı da bu olsa gerek.

Bu arada şoför grubunda yaptığım gözlemlere iki farklı açıdan bakılabilir.

I-Bir yabancı gibi, Dıştan içe doğru..

./.

II-Grubun bir üyesi gibi,İçten-dışa doğru..

Fakat bunları daima ayrı ayrı tatbik etmeye dikkat ettim.Zira biliyordum ki, olup bitenler aynı olduğu halde,bakış açısının ve yönünün değişikliği gözlem ve araştırmanın önemli ölçüde farklı olmasına sebep olabilir.

Örneğin,dolmuş şoförü ile bir ecnebinin konuşup anlaşmaya çalışmasını dikkatle gözleyebilir ve hareketlerini hatırlayabiliriz.Ama aynı dolmuş şoförünün yerli bir müşterisi ile müşterisinin erkek ve kadın oluşuna,yaşına,kılık-kıyafetine,tutum ve davranışına göre değişik biçimde hitap ettiğini hiç farkettiler mi?

Araştırmada yaptığım gözlemlere gözlemlere göre,kimi dolmuş minibus şoförü yolcusu ile konuşurken kültürümüzdeki bütün akrabalık isimlerini kullanabilmektedir.

Kadınlara:Abbla,büyükanne,anne,valide,hala,yenge,hanım,teyze,hemşire v.b... Erkeklerle:Beybaba,baba,büyükbaba,amca,yeğen,dayı,enişte,birader,kardeş,ağabey,beykardeş v.b. şeklinde hitap edebilmektedir,

Yalnız her karşılaştığımız şoför her ilişki sözcüğünü kullanmadığı gibi,belirli yörelerdengelen şoförlerin özellikle daha sık kullandığı terimler mevcuttur.Biz Türkler için bu normaldir.Oysa bir sosyal antropolog için bu tür konuşmalarda kullanılan sözcükler,şoförün müşterisine karşı gerek psiko psikolojik gerekse sosyal ve duygusal yakınlığını belirler.Kısaca,şoförün kendi aile yapısı içinde müşterisini nereye yerleştirdiğini göstermez mi?

İSTANBUL ŞOFÖR GRUBU SAHA ÇALIŞMASI RAPORU:

Bu rapor, 22. III. 1976 günü Üsküdar çalışmamızın gözlem ve sohbet raporu niteliğini taşımaktadır.

Mülakat yaptığımız ilk şoför Mehmet Bey oldu. Son derece cana yakın, hoşsohbet bir şoför. Kırk dakika kadar mülakat yaptıktan sonra, bizi Beykoz'a bıraktı. Çakır Mehmet olarak tanınıyor çevrede. Kendisi ile konuşurken dırak kahyası da otomobile bindi. "Dikkat et, maliyeden geliyorlar, vergi alacaklarmış" dedi. Sohbetimiz boyunca da birkaç kere başını uzatarak -"Haydi yahu, hala bitmedimi?"- şeklinde ikazlarda bulundu. Çakır Mehmet ile mülakat yaptığım sırada birkaç gün önce kendileri ile mülakat yapmış olduğum itfaiyede çalışan Fazıl beyin arabanın kapısını açıp, benimle sohbet etmesi de Çakır Mehmet'in hakkımda iyi intibalar edinmesine sebep olduğu kamınsındayım.

Memleketini on yaşında terk etmiş, çok zengin bir anneannesi varmış, Çakır Mehmet'in ailesini daima yanına çağırırmış. Sonra birgün anneanne evinde ölü olarak bulununca, suçu Mehmet'in babasının üzerine atmışlar. Babası tutuklanmış. Çıktıktan sonra artık orada oturamayacaklarını anlamışlar. On-oniki yıl Demir Çelik fabrikasında gaz koruma şefliği yapan babası, ailesini alarak, Memleketi terk etmiş ve bir daha da uğramamışlar. Bu arada babasının otuz yıllık şoför olduğumu belirtmem yerinde olur sanıyorum. Bir sürü iş ve meslek değiştirdikten sonra öteden beri içinden gelen sese kulak vererek İsviçre'ye gitmek üzere harekete geçmiş Çakır Mehmet. Aranan işçilerin kayıtsız şartsız bekar olmaları gerekiyormuş. Bir takım numaralar çevirdikten sonra aslında evli olan Çakır Mehmet'in Avrupa seyahati gerçekleşmiş. İsviçre'de bir grupları varmış. Gezmedikleri yer kalmamış. O günleri özlemle yad ediyor Mehmet bey. Ve hayatta bir kere daha görebileceğini ihtimal vermediği için üzüntü duyuyor.

İsviçre de de dolmuş sistemini başlattıklarını anlattı, tabii ki iş saatleri dışında ve genellikle tanıdıkları çevre dahilinde.. Aradan zaman geçtikten sonra, Çakır Mehmet ailesini yanına aldırılmak ister. Fakat bekar olarak görüldüğü için bu isteğinin gerçekleşme oranı düşüktür.

Yetkililer sorarlar: "Hani sen bekarydın?" "Bu ne demek oluyor?" diye.. Mehmet bir kalem hatası yapılmış olabileceğini, ailesini Türkiye'den getirtmek istediğini belirtirse de kabul edilmez ve nihayet iş polise intikal eder. Polis, fabrika yetkilileri hakkında soruşturma açar, -"Bu ne biçim işçi kabul etme şartı?" diye.. Fabrikanın sahibi başı derde girdiğinden, Mehmete çeşitli hakaretlerde bulunur.

-"Senin yüziünden başımız derde girdi, defol git.." derler. Çakır Mehmet de yurduna dönerek şoförlüğe başlar. İfadesine göre, fabrikanın sahibesi çok açığız bir kadındır. Evli işçi almayı kabul ettiği takdirde, çocuk zammı ve sair eklentileri ödemesi gerektiğinden başka, ayrıca bekar işçilerin maaşlarından yapılan kesintiler 300 DM kadars fazla olduğu için evli işçi kabul etmemektedir."

Orası gelinecek yer değildi, fakat ne yapalım, hasretlik çok zor dayanamadım şeklinde konuştu Mehmet bey.

Çakır Mehmet ve beş erkek kardeşi şoför. Hepsi de eşlerini kaçırmak sureti ile evlenmiş. Sonuç olarak tek kız kardeşleri de bini ne kaçırmış.

En büyük korkusu, kendi kızının da kaçmak yolu ile evlenmesi.. Görülmektedir ki kişi, kendi için çıkar yol olarak kabul ettiği davranışlara yine kendinin maruz bırakılmasını istememekte, hatta bundan korku duymaktadır.

Faizcilerden çok şikayetçidir. Otomobilini alabilmek için, 93.000 T₺. faizciye borçlanmış. Bugün ise borcu TL. 100.000. Bu nedenle, arabasını şoföre verecek çalıştırdığını söyledi. Otomobil kullanmaya başladığı ilk senelerde, polislerle çok rüşvet dağıtmış. Ta onlarca tananana dek..

-Polisler hakkında şunları söyledi:

-"Adamlar resmen boyunlarını büker rüşvet isterler".

Çakır Mehmet'in bir diğer şikayati de Avrupadan gelen Türk işçileri. Boğaza gelince şaşırıyorlar ve trafik kurallarına katıyen riayet etmiyorlarmış. Bu güne kadar yaptığı kazaları sorduğumda, tatlı tatalı güldü ve "Kabahat ağaçtaydı, beni görmedi" dedi.

Beykoz'a yaklaşıştık. Kendisine bize-"Kendi gibi arkadaşlar" bulmasını rica ettikten sonra, aniden komuşmalarımız yön değiştirerek, kollektivism-kapitalizm noktasına geldi. Uzun uzun siyasi görüşlerini anlattı. Fakat burada mahsurlu olduğumu düşündüğüm için izninizle bahsetmek istemiyorum. Hiç bir şekilde kendilerine fikir beyan etmeyerek sorduğu soruları Bu konuda pek birşey bilmiyoruz şeklinde geçştirmeye çalıştık.

Bizi Beykoz Onçenmeler önündeki şoförler kahvesine bıraktı. İki arkadaşını yanına çağırarak, bir etüd yaptığımızı, sorularımıza doğru cevap vermelerini öğütledi. Kahveden içeriye girdik. Ve selam vererek en köşedeki masaya oturduk. Şüphesiz alışılmamış bir durumdu. Bir genç kızın yanında erkek arkadaşı ile bu tip bir kahveye girmesi. Hakkında fazla birşey düşünmelerine, yorum yapmalarına zaman bırakmadan, harekete geçmem gerektiğini düşünerek derhal en açık şekilde ve dictionümü bulunduğum yere azami şekilde uydurarak, sadece bizimle ilgilenenlerin ancak dikkatle dinledikleri taktirde duyabilecekleri tarzda ne sebeple orada bulunduğumuzu kısaca anlattım. İlk mülakatı tamamladığım esnada durağın kahyası kahvede olduğumu haber aldığı için gelmiş olduğundan kendileri ile ilgilenerek komuşmak zorunda kaldım. Zaten aramızda bir amca-yeğen ilişkisi kurulmuş olduğundan kısa dialogueumuz şoförlerle kaynaşmamız açısından son derece müsbet oldu. Bize çay ve kahve ısmarladılar. Sıkıldıklarımı hissettiğim an derhal mülakatı kesip, hiç değilse kendilerini sıkıp-sıkmadığımı soruyor, biraz da başka konulardan bahsetmeyi,

kısaça sohbet etmeyi teklif edeyordum. Özellikle belirtmek isterim ki, bu soruma her defasında olumlu cevaplar aldım. Asla sıkılmadıklarını, ve zevk duyduklarını belirttiler. Gösterilen ilgi ve doğal somucu olarak duyulan sevgi alış-verişinin süratle gelişme kaydettiğini görmek beni fazlası ile memnün ediyordu. Bir kere contact iyi ve sağlam temeller üzerine kurulduktan sonra, mülakat yapmanın hem benim hemde oılar için zor ve sıkıcı olmadığı, hatta zevk haline geleceğini daha önceki tecrübelerimden biliyordum. Önce benimle konuşmak istemeyenleri yumuşatmak zorunda kalıyordum. Öyleki bütün bulunanlar benim orada oluşumu sorduğumuz soruları, sanki yapılması gereken son derece doğal ve olagan bir olaymış gibi kabul edene dek.

Bu arada arkadaşım Ahmet²de süratle mülakat yapıyor, sohbet ediyor, arada sırada yönelttiği sorularla sohbetlerine katılmamızı temin ediyordu. Şunu kabul ettirebilmiştik, orada, onların mali durumlarını araştırmak için değil, onlarla sohbet etmek, derleşmek amacı ile bulunuyorduk. Mülakatlar uzayıp gidiyor, sohbetlerimiz koyulaşıyordu. Mülakat yaptığım şoförlerdenbiri olan Fury Yusuf arabası dolduğu için geleceğine söz verdikten sonra Üsküdar üstikametine gitmişti.

Orada ne kadar zaman kaldığımızı bilmiyorum, zamanın akış notionunu kaybetmiştim. Nihayet kahvenin sahibi gelerek uzun zamandır orada kaldığımızı belirterek başka mülakat yapmamamızı söyledi. Çevremdekilere neden bu şekilde davrandığımı sorduğumda, hepsi bir ağızdan "Ukalalık ettiğini, bu davranış biçiminin de adeti olduğunu" söylediler. Ve beni bir başka kahveye götürmeyi teklif ettiler. Fury Yusufu beklিয়েcektim. Gidemeyeceğimi belirttim. Bu arada dükkan kahyası, yani amcam içeri girdi. İşlerin nasıl gittiğini sordu. İyi olduğunu yalnız, bu tip bir davranışa, teklife niçin maruz kaldığımı pek iyi anlamamadığımı söyledim. Kendileri, kahveciye çıkışarak, bu hareketinden dolayı utanç duyması gerektiğini söyledi.

Hergün şoförlerin sayesinde ekmek parasını çıkardığım, kırk yılda bir dersini, işini-gücünü bırakarak şoförlerin problemlerini öğrenmeye gelen bir kız öğrenciye nasıl böyle davranabildiğini sordu. Bana dönerek "Sen aldırma, devam et, işin bitene kadar ne zaman istersen gel, ben buradayım, sana kimse laf söyleyemez" dedi.

Fakat bir kere teklif gelmişti, bir başka kahveye gitmeyi kabul ettim. Hemen karşıdaki kahveye geçtik. Bu arada şoför arkadaşlardan Kürt Hüseyin, Fury Yusuf'u bekliyordu. Bu arada konuşmalarımıza devam ettik.

Şoförler gerçekten dertli insanlardı. Kız vermiyorlardı onlara, şoför toplumunda kötü tanınıyordu, bilhassa gençler kolayca eş seçemedikleri için çok üzüntülüydüler. Kendilerine niçin şoförün toplum içinde kötü tanındığını sorduğumda bence gayet mantıklı bir yaklaşımla, şu cevabı aldım, "Bir esnaf düşününüz. Örneğin bir semtte kasaplık yapsın. Eğer bu şahıs karakter olarak bozursa, müşterileri alış-veriş etmekten vaz geçerler ve konu kapanmış olur.. Oysa bir şoförün kötü karakter özellikleri mevcut ise, bütün gün değişik semtlerde dolaşma imkanı olduğundan, şimdi Taxim(de birini kırar, biraz sonra Kadıköy'de bir bayana laf atar, bir saat sonra Bakırköyde birine küfür eder... kısaca bir tek şoför aynı gün içinde pek çok insanda kötü intibalar uyandırır. Akşam olduğunda muhasebe yaparsak eğer, bir tek kötü şoföre karşılık, o gün İstanbul'un birçok semtinde ve ailesinde konuşulan şey şoförlerin kötü olduğudur."

İşte bu şekilde aslında şoförlerin içinde pek az bir yüzde teşkil eden kötü ahlaklı şoförler, Bütün sürücülerin isimlerini lekeleyebilmekte ve aynı nedenle toplum şoförü iyi tanımamaktadır. Bir kere zihinlerde yer eden bir yargının değişmesi ise çok güçtür. Ve üstelik İstanbulla olan hızlı göç nedeni ile hergün Anadoludan binlerce eğitim görmemiş insan gelmekte, bunlar ise şehirli "kadın ve kızlara alışık olmadıkları için rahatsız etmekte" böylece mesleğin adını kötüye çıkarmaktadırlar..

-Peki buna nasıl çare bulunmalıdır? sorumu ise şöyle yanıtladılar..

-Yalnız şoförün ahlaken düzelmesi yeterli değildir. Toplum olarak düzelmeliyiz. Medenileşmeliyiz. Ahlaki değerlere önem veren, dürüst karakterli kişiler olmalıyız. Zaten bu görüş ve özelliklere sahip olan kişiler kötü yollara girmez, zararlı işlere bulaşmaz, yanlış fikirlere saplanmaz, insanı hakir görmez ve önemlisi, kötü işlere maşa olmaz. Bu nun temini ise, eğitimle hatta maneviyat eğitimi ile mümkündür. Herşeyden önce okullarad ahlaklı insan yetiştirilmelidir. Şoförlerde mesleğe girmeden önce nasıl direksiyon bilgisi konusundada sınava tabi tutuluyorlarsa, ahlaken bozuk olup olmadıkları da araştırılmalı ve kötü karakterli birine ehliyet verilmemelidir.

Şoför üniversite diplomasına sahip Dr. mühendis, avukat, v. s. gibidir.

Şoföre icabında 40 kişi emanet edilir, mukaddes bir vazifesi ve mesleği vardır. Bugün bir doktora, avukata 40 kişinin canı birden emanet edilemez.

Şoför doğumuda koşar ölümede.. Doğduğumuz gündən mezara gireceğimiz ana kadar şoför hizmet eder topluma. "Şüphesiz bu anlatılanlar mesleğin manevi tarafını hissedeni yada hissetmeyen fakat benim konuşabildiğim şoförlerin ifadesidir. Ve mesleklerinin böyle bir manevi vephesi olduğunu kabul etmeleri memnunluk verici ve düşündürücü bir şeydir. Soyledikleri tamamen doğrudur. Aralarında kötülerin bulunduğunu inkar etmedikleri gibi mesleğin huzur verici yönünü de idrak etmişlerdir.

"Peki şoförlük mü şoförü bozar, yoksa ahlaki değerlere pek bağlı olmayanlar mı bu mesleğe girerler" şeklindeki sorumu şöyle yanıtladılar.

Her ikiside geçerlidir. Mesleklerin hepsinde iyi insanlar olduğu gibi kötüleride vardır. Ama mesela bir sabıkalı devlet sektöründe yada özel sektörde kolay kolay iş temen edemezken, ehliyet alarak şoför olması mümkündür. Zaten şoför kaza yapabilme oranının yüksek olduğu bu meslekte hapse girmiş olması muhtemeldir. Yani şoför bir trafik suçundan hüküm giyebileceği için, mazide bir şekilde tutuklanmış olması çok şaşırtıcı bir olay gibi görülmez?"

Yada her hangi bir işte şu yada bu nedenle ki bu ahlaki bozukluk nedeni ile de olabilir-dikiş tutturamayanların, parası bol gözüken ve ilk okul diploması ile ehliyetten başka bir giriş şartı olmayan-ki ikisinin de bir miktar para karşılığında kısa sürede temin edilmesi mümkündür-şoförlüğü seçmeleri muhtemeldir. Böylece ahlaken bozuk olanların giriş-çıkışı kontrolsüz olan bu mesleğe kolayca intisap etmeleri olasıdır. Ayrıca kabul edilmesi gereken bir başka husus ise, bu meslek üyelerinin bir müddet sonra şoföre has bazı davranış modellerini kabullendiğidir. Bunun dışında kalan şoföre zaten Pişmiş şoför gözü ile bakılmaz. Yani şoförlükte mensuplarının karakteri üzerinde bir takım değişiklikler yapabilmektedir."

-Peki, Ahlaken bozulmanın nedenini nasıl açıklarsınız" diye sordum.

Şöyle cevapladılar:

I-"Adam köyde yetişmiştir. Ne kadın, ne kız görmüştür, hiçbir şeyden haberi yoktur. Bu mesleğe girer hem kendi dejenere olur, hemde daha sonra tanıyacaklarını bozabilir. Çünkü şoför herkesten ayrı bir laf duyar, değişik kültür ve felsefeye sahip insanları taşır. Eğer kendinin iyi temeller üzerine oturan prensip ve fikirleri mevcut değil ise, kolayca kapılır.

II-Herkes gibi şoförlerde içki içer. Hatta biz daha çok içeriz. Derdimiz vardır. En basiti istediğimiz kıızı vermezler. Bu durumda içmeyipte ne yaparsın. İçince bazen müşteri iyi olsada, istemeyerek kötü davranırız. Tabii asıl neden alkol almış oluşumuzdur.

III-Yolcu şoföre karşı haksızlık, aksilik yaparsa, bu da şoförün kafasına takılırsa, mesela sigaranı söndür der de söndürmezse, yada yere atıp söndürürse bu sefer hadise çıkar. Hem diğer yolcuların yanında rezil oluruz, bizi kötü tanırlar, hemde sonradan mahcup oluruz. Bu konudaki Konuşmalarımızı bir soru ile bağlamak istiyorum:

Toplumumuz neden kötü olarak tanır şoförü, gerçekten kendilerine kötü davrandıklarını tesbit ettikleri için mi, yoksa sadece pek çok ağızdan "şoför milleti değil mi en iyisi olsa ne olur" şeklinde konuşmalara körü körüne bağlandıklarından mı"

Bu sorunun cevabı da benim şoförlere sorduğum sorunun cevabı kadar önemli, düşündürücü ve zor bir cevap olur değil mi?

Aynı durakta daha pek çok şoförle amlarım vardır. Fakat bunları uzun uzun anlatmam gereksiz sanıyorum. Yalnız bu güne kadar dikkatimi çeken bir şeye işaret etmeden geçemeyeceğim. Meslek mensuplarının çoğunun bir lakabı vardır şoförlükte.. Bunlar bazen bir bazen daha fazladır. Fakat aradığımız şoförü lakapsız olarak ararsanız bulmanız imkansızdır. Ya felsefelerinin kadercî yönü ağır bastığından yada gerçekten nükteci bir grup olduklarından enteresan lakaplarla karşılaşılırsınız. Bende birkaçını size nakletmek isterim.

Kütük Yaşar: İri-yarı, kütük gibi bir adamdır abla, onun için bu lakabı taktık diyor şoförler..

Pembe Panter: Boyu, kolları ve bacakları vücuduna oranla fazla uzun, incecik bir yüzü ve vücudu var, ayrıca ten renginde tatlı bir pembedir.

Kürt Hüseyin: Malatyalı olduğu için kendine bu lakap yakıştırılmıştır.

Çiklet Ömer: Çok süratli araç kullanır ve çiklet gibi bir şofördür. Yerinde duramaz çiklet gibi bir şu semte bir bu semte uzamır, gider.

Fury Yusuf: İlk aracının markası Fury idi. Onu satmasına ve pek çok otomobil değiştirmesine rağmen adı Fury olarak kalmıştır.

69 Çetin: 1969 model bir otomobili olduğu için lakabı 69 dır.

Yavas-yavas: Çok süratli otomobil kullanır. Bir seferinde 1972 model bir Ford'u tanınamayacak hale getirmiş, parçalamıştır.

Abadi-Libyalı-Şişe Mehmet: Mehmet beyin babası suçu olduğu için gerek kardeşleri, gerekse kendi şişe namı ile tanınıyor. Sonrundan Libya'ya git-

miş olduğu için Libyalı demeye başlamışlar. Libyada geçen günlerin hikayesi oldukça enteresan olduğundan size kısaca nakletmek istiyorum. Mehmet bey çalışmak üzere Libyaya gider. Ücretin tatminkar olduğu söylenilmektedir. Fakat Libyada sıhhati bozulur, vücudunda kan çıbanları çıkmaya başlar ve yurda dönmek zorunda kalır. Agabeyleride şoför. Şimdi onların araçlarında yüzde ile çalışıyor. Şartlar değiştiği takdirde tekrar Libya ya dönmeyi düşünmekte. Fakat Libya da kazancının çok az olduğunu söyledi. Aslında aylıkları TL.10.000 olduğu halde ,onlara iş temin eden aracılar maaşlarından büyük paylar alarak elleriyle TL.3000 veriyorlarmış. Ayrıca Mehmet bey t.v.da bir süre önce gösterilen bir dizi filmin kahramanlarından birine çok benzediği için o günkü actüel adı Abadi idi.

Lakaplarını saydığım şoförlerden Fury Yusuf'un ekonomik durumu özellikle çok iyi. Damalı aracının yanında sadece gezmeye giderken kullanabileceği bir de damasız özel aracı mevcut. Bunu tatil günlerinde ailesini gezdirmek ve arkadaşları ile gezmek için kullanıyor. Kendileri, şoför olmanın toplum içinde kötü olarak tanınmak demek olduğunun bilincinde. Ekonomik durumunun iyi oluşu dahi onu bu nitilemeden uzak tutamadığından, kendini tanımayan çevrelerde bir başka meslek mensubu gibi özel aracı ile giderek hiç değilse şoför olduğunu biraz olsun unutmak isteğinde. Kendileri, özel aracını kullanmaktayken gördüğü hareketlerle, damalı aracını kullandığı zaman maruz kaldığı davranışların çok farklı olmasından sonsuz üzüntü duyuyor. Ticari amaçla otomobil kullananların toplum ve fertler tarafından hakir görüldüğü ve sevilmediği inancında. Özel oto alışının bir başka nedene de kendi tabiri ile "genç ve güzel kızlara hava atmak arzusu-biraz çapkınlık yapma" isteğidir.

Daha sonra pembe panter, Kürt Hüseyin, ve arkadaşım Ahmet ile birlikte dışarı çıktık. Bir başka kahveye gittik. Kürt Hüseyin elindeki ucuz tesbih bir şandan onunla oynuyor, bir yandan Fury'yi bekliyordu.

Nihayet Fury geldi, mülakatımızı tamamladık. İzin istediğim zaman beklediğim bir reactionla karşılaştım. Bizi yemeğe davet ediyorlardı. Geç kaldığımız için bu daveti kabul edemeyeceğimi, fakat bir başka sefer tekrar beraber olmaktan mutluluk duyacağımı belirttim. Pembe panter, "Ne olur, yarım saatten fazla vaktinizi almaz" diyordu. Onları ikna etmek oldukça güç oldu. Hep beraber dışarı çıktık. Soğuktan dişlerimiz birbirine vuruyordu. Vedalaştıktan sonra iskele önündeki dolmuşa kadar geçirdiler bizi. Sonra şoförün yanına gittiler. Birkaç dakika sonra pembe panter yanımdaki kapıyı açarak "Kızmayın ama, dolmuş paranızı ödedim" dedi.. Derhal müdahale ettim, fakat o koşarak uzaklaşmıştı bile.. Ahmet arkasından giderek borcumuzu ödemek istedi fakat kabul etmemişler..

Bütün günlerini bize ayırmaktan kıvanç duymuşlar, ve üstelik bizi bid de maddi borç altına sokmuşlardı. Bir süre için ekmek parası kazanmalarına mani olduğum bu insanların bu tiple bir incelikte bulunmaları üzdü beni.. Fakat şüphesiz tatlı bir üzüktü idi bu...

Bütün yazdıklarımından sonra, şunları söyleyebilirim..

Şoför grubunun içinde öyle bir alt grup mevcut ki, bunlar maddi yönden tatmin olsalar dahi manevi yönden "Aç"lar! Ş te bu grubu sevgi ve ciddiyetle sitimule edebilirsek, bizim için yapamayacakları şey yok. Gerçekten samimiyetimize inanırlarsa, arkadaşlarına dahi açıklamakta çekindikleri dertlerini bizimle paylaşabilirler kanaatindeyim. Daha detaylı bir analiz yapabilmek istememe rağmen raporu uzatmamak gayesi ile, şoför portreleri çizmeyi sona erdiriyorum, 69 Çetininki gibi.. Fakat emin olduğum şey her yeni adımda asla kaleme alamayacağım kadar çok bilgi ve tecrübeye sahip olduğumdur.

Bugün sizlerle İstanbul'un değişik bir semtinde, isimsiz bir lokantanın beyaz örtüler içindeki sofrasındayız, Muhataplarım rakıyı tercih ediyorlar ben ise anlatılınları dinlemeyi, sizlere iletmek için not etmeyi..

Sizlere tanıdacağım iki şoför kaçakçılıkla meşgul dolmuş şoförlüğünün dışında.. Mademki bir grubu bütün özellikleri ile tanımak arzusundayız, bazı kanıksuz işleri de bu grup mensuplarından soyutlayamayız.

Günlerden beri E. ile olan dostluğumuz ilerledi. Kendilerine bana sonsuz sevgi ve yardım gösterisinde bulundular ve her şeyden önemlisi bana güvendiler. E. nin hayatına bir göz atalım arzu ederseniz:

E. ve babası nın iki kamyonları var. Aynı zamanda E. babasının sahip olduğu kömür deposunda çalışmakta ve dolmuş şoförlüğü yapmaktadır.

Ne vakit uyduğunu ben dahi anlayamadım. İşler iyi gittiği taktirde (depoda)

-Etibank halka intikal ettirilen fiatın çok üstünde bir maliyetle kömür elde ettiğinden bu arada depoya kömür verme işlemini durdurmuş ve dola-

yısıyle işler azalmış-sabahtan akşama kadar depoda çalışıyor, sonra dolmuş yapmak için aracına biniyor, uykusu gelince direksiyona dayanıp

uyuyormuş. Müşter gelince bizi uyandırır diyor. Kamyonları ile, bazanda parti az olursa otomobilin bagajına koymak sureti ile, sigara kaçakçılığı

yapıyorlar. Kazançlarının origini kaçakçılıktan. Bu işten ayda TL. 10.000

hatta parti yüklü olursa daha fazlasını kazanabiliyorlar. Genellikle geceleri uğraşıyorlar bu karanlık işlerle. Heyecan artık hayatlarının bir parçası

haline gelmiş. Çok genç olmasına rağmen E. nin başından pek çok olay

geçmiş. On yaşlarında başlamış kamyonlarından kaçak eşyaları ve kömür

boşaltmaya.. Aynı yaşlarda oturmuş direksiyona, tutku haline gelmiş

şoförlük, ilkokul diplomasını rüşvet verekek almış. Okula gitmek üzere evden

çıkarak otomobillerin yanına gidermiş. Sonra babası direksiyonu ara ara ona

bırakmaya başlamış. Kaçak olarak şoförlük yapmış yıllarca. Semtte yaygın

bir sorun çok küçük yaşlarda şoförlüğe başlamak. Bu semt sessizdir, her

türlü gayrikamuni işler çevrilebilir geceleri burada.. Ne polis nede trafik

yetkilileri bulunur geç saatlerde bu semtte.

-Üç minder bir de okul çantamı koyardım altına dedi, direksiyona yetişebilme, gaz pedalına uzanabilmek için.

Bir başkasının yaşı sadece sekizmiş şoförlüğe başladığında. Küçük çocuklar tercih ediliyorlar bu konuda. Zira fazla para istemiyor azla kanaat ediyorlar ve genç şoförler kadar "ördeklemiyorlar" oto sahibini.. (Ördekleme-Tırpanlamak: Hasılatı az göstererek şoföre düşen paydan daha fazlasını alarak araç sahibine gerektiğinden az para götürmek yani bir nevi hırsızlık yapmaktır.)

Söz kaçakçılık ve kaçak şoförlerden açılmışken K.yı gösterdiler bana..

Sokakta görseniz katiyen şoför olduğuna inanmaz, ihtimal dahi vermezsiniz.

Çok zor oldu onunla konuşmak.. Sıkılırım dedi, elinde sigara vardı, cebindeki maltepe paketinde biri sönmeden bir diğerini alıyor ve derhal yakıyordu.

Gececiymiş, yani her akşam içirmiş, hemde "komalık oluncaya kadar".

Yanımıza gelmeyince ben onun oturduğu masaya gittim. Ben şoför değilim

dedi. Yüzüme bakmamaya çalışıyor, bakışlarımız kazara karşılaştığında

kulaklarına kadar kızarıyordu.. Sonra açıldı, bir iki kadehten sonra.. Eve

uğradığı yokmuş, arkadaşları hatırlattılar ona yeğeninin yaşını, yengesinin

nereli olduğunu, ağabeylerinin tahsilini.. Almanyada çalışmakta ağabeyleri,

Yengeler ve bir sürü çocuk dolu hane içinde. Dışarıda bulunan ağabeylerin

dışında hane nüfusu 13 kişi.. Belli ki eve pek gitmiyordu. Gerektiği zaman

arkadaşları ona evden haber getiriyorlardı. Sonra anlattı okuldan nasıl

kaçtığını, on-onbir yaşlarında direksiyona geçtiğini, makaslamaya, tırpan-

lamaya alıştığını anlattı. Kullandığı otomobilin sahibi hapisteymiş. Geçenlerde

bir akşam içmişler beraber, ama ne içmek, yanlarında tabanca varmış,

çıkışlar semtin meydanında ateş etmeye başlamışlar. Bekçiler koşup gel-

mişler, bu kez onlarda ateş etmeye başlamışlar. Karşılıklı bir süre ateş

edildikten sonra bir polis ve bir bekçi yanlanmış ama bunlarıda yakalamış-

lar. Çok dayak yemiş karakolda, zaten daha önce sabıkası var. Saçları hant

kısacıktı. Ver bir tane daha diyordu garsona.. Bir iki yudum alıyor, Abla

diyordu E. ile ikisi, "Gıcık oluyoruz şu aynasızlara, kelebeklere, şu alay-
laların içinde bir tane yoktur sevdiğimiz".

E. beş defa ehliyet alabilmek için sınava girmiş, ancak altıncısında rüşvet
vererek almış.

K. ise patronunun tahliye edileceği günü bekliyor dört gözle, patronu g. söz
vermiş, çıkar-çıkamaz sana ehliyet alacağım diye.

Trafik polislerine yada tabirleriyle kelebeklere gıcık oldukları gerçek, ço-
cukluklarından beri çok çekmişler polislerden, çok dayak yemişler, şimdi
işin kolayını öğrenmişler, 50 liraya fit oluyorlarmış polisler.

-Münasip bir yerde sıkıştırırsam, zumbalarım abla" diyordu K.

K. onsekiz yaşındayım diyordu, onikisinden fazla göstermiyordu, ben onun
onbeş yaşından fazla olduğuna ihtimal vermiyordum. Çünkü bir ara nüfus
kağıdını büyüüttüğü konusu açıldı isede araya başka laflar karıştığı için
umutludu gitti..

Bir süre sonra tekrar gittim aynı yere ve tekrar karşılaştım K. ile.. Yalnızdım.

"K? dedim, arkadaşlarım gelmedi bugün, beni yalnız bırakma olmaz mı?"

Gerçektende hiç yalnız bırakmadı beni, bütün bir gün boyunca.. Daha iyâ
gördüm bu sefer onu.. Krakolda kesilen saçları biraz daha uzamış, daha
bir sevimli, daha yakışıklı olmuş.. Birlikte Y. nin lokantasına çıktık.

- "Nasılsın, günlerin nasıl geçti o gündenberi?" dedim. Anlattı..

Hatırlarsınız K. kaçak şoförlerden, Geçenlerde yine yakalamışlar onu

"aynasızlar", Yaka-paça karakola götürmüşler, Birkaç tekme atmış

polisler bir güzelda dövmüşler. Gece yarısından sonra nezarete almışlar
sabah on sularında serbest bırakmışlar.

- "K. rüşvet verdin mi ?" dedim. "Rüşvet vermeden salıverirlermi hiç? 500
lira verdiköyle bıraktılar yakamızı" dedi.

- "Pekiyi K. dedim, dayak yemeden önce rüşvet verseydin olmaz mıydı?"

- "Olur mu dedi, Karakol ona garaz gidiyormuş, Hani üzerlerine tabanca
ile kurşun yağdırdıkları polisler varmış ya, onlar kolluyorlar beni, gördüler
mı alıp götürüyorlar, bir güzel dayak atmadan bırakmıyorlar.

Arkadaşı, patronu, kullandığı otomobilin sahibi G. nin bugün mahkemesi var dedi. Hala içerideymiş. Gidecekmisin K. dedim. -"Gidipte ne yapayım, zaten haftada bir kere gidiyorum, sigarasını, esrarını, yiyecek-giyecek şeylerini götürüyor, arabasını kullanmışsam onun payına düşünü veriyorum." dedi. -"Onun aracını kullanıyorsun, ailesine de sen mi bakıyorsun" soruma karşılık: "Hayır dedi, ben sadece ona bakarım, parasını götürür veririm gerisine karışmam" ..

500 lira rüşveti kime verdiğini sordum .. Kendini yakalayan polisler değil, komiserlere vermiş. O da serbest bırakılmış onu .. Nasıl bir ilişki idi, şoför-polis ilişkisi, birbirlerine açıktan açığa meydan okuyor, hatta öldürmeyi düşünüyorlarken, karşılıklı menfaatler söz konusu olduğu için görevlerini ihmal edebiliyorlardı ..

Yine sigaraların birini söndürüp diğerini yakıyordu. Bu arada bér kaç arkadaşı geldi, geçmiş olsun dediler. Bu arada -"Okumak istermiydin K. dedim?" -"Okumak isteseydim okurdum, Ailem okutmak istedi ama ben okumadım" dedi. -Peki ne yaptın dedim. Yapmadığı iş kalmamış .. Neden sorusuna cevap olarak -Sebebi serbest yaşantı, ailemin sözünü dinleseydim bu hallere düşmezdim" dedi ama halinden pek memnun değilmiş gibi gözüküyordu.

Netekim, halinden memnun olup olmadığını sorduğumda:

-"Halimden memnunuz, serbestim, hürüm, karışanım yok, yalnız karakolla uğraşırım dedi. Yapmadığım iş kalmamıştır, demişti .. Neler dedim, -Araba yıkamakla başladım işe, sonra şoförlük, kaçakçılık yaptım, şoför olarakta devam etmekteyim .. Bu arada ıvır zıvır bir yığın kaçakçılık işi yapmış. Tamdiklarının sayesinde başlamış kaçakçılığa .. Bilhassa G. nin aracılığı ile. İki yerden boşalmış mallar. Ş. den veya Y. dan. Whisky i Y. dan denize atarlarmış. 300-400 şişesini alıp bagaja atar, mal sahibinin söylediği yere götürür, parayı alırsın, ama bu işten ben pek para almam, maldan yani Whiskylerden alırım birkaç tabakada esrar düşer payıma ..

Bu nedenle esrara pek para vermem dedi .. Y. dan haftada bir gece boşalmış mallar. Fakat o günlerde kontrol grubu değişmiş, biraz sıkı

tutuyorlarmış işleri. Kontrol işinde çalışan jandarma başgediklisinin en kral otomobil vardır altında dedi..

Geçenlerde duydum dedi.. Buralara gelmişsin yine. Durakta araştırmaca kız geldi dediler. Bir kısmı da o kız maliyeden geliyor demişler.

Yine esrar konusuna döndük. Bulursam kaçırmam dedi. Plakasını elli liradan alıyormuş. İki sene beri esrar kullanıyor. Bafra fakat en iyisi filtresiz yeni harmanla içilir esrar dedi. Çünkü yeni harman sigarası daha sertmiş. Taxicilerden esrar içmeyen olsa olsa %20 kadarıdır dedi. Bu meslekten olupta sigara, içki, esrar ve kadını müptela olmayan azdır. Paralarımız da zaten buralara gider.

Nasıl başladın K. diye sordum.

-Tanıdıklardan, müşterilerden dedi. Önce dumanaltı olmamak için bir-iki duman vurursun. Sonra bir daha, bir daha işte böyle başladım..

İçince sakinleşirsin, gülersin yada ağlarsın, esrarın çok çeşitlileri vardır. Bazısını içtinmi kendi kendine ağlarsın, bazısını içince sanki karşındaki maymun olarak görürsün, yada bir başka garip yaratık gibi, tabii sonra gülersin, gülersin.. Nasıl gittiğini bilmezsin arabada o, daracık yol genişler sallanır, gümüş gibi parlar, Bir kersinde her halde çok çekmiş olmalıyım kâ, direksiyona kapaklandım kaldım. Öyle anlarda baban gelse tanımazsın.

-Neden içiyorsun dedim?? Biraz önce hayatından memnun olduğumu söylemedinmi? -"Sakinleşmek için içerim dedi, sakinleşmek her zaman için iyidir. Bir de silah var K.'nın eskiden hep yanında taşırmış. Şimdi ancak ara-sıra alıyor yanına. Zira bugünlerde ne zaman karakola gideceği ne zemen yakalanacağı belli olmuyormuş. G. ile polislere silah çektiğimizden beri mimlediler beni. dedi. İlerde ne olmayı düşünüyorsun K. dedim.

-"Belalı bir iş yapmak isterim. Kaçakçılığa devam etmek gibi..

Neden dedim, -"Maceralı iş dedi. Zaten başladık bir kere, üstelik bir tufa vurduğum zaman, kurtarırsın kendini, zengin olursun. Bu işe bir kere başladın mı bırakmak yok. Ama lüks hayat yaşarsın. İster içerde yat, ister dışarıda ol fedailerin besler, bakar sana. Ama gün gelir bırakacak olursan

nerede olursan ol, yaşatmazlar seni.. -K., evlenmeyi düşünüyor musun? dedim.
 -Bak, dedi. İçtiğim zaman bu şarkı çalarsa ağlıyorum. Çok dokunuyor bana..
 (o sırada pikapa yeni bir plak koymustu garsonlardan biri, sözlerini aynen yazıyorum.)

(Neden saçların beyazlanmış arkadaş, sana da benim gibi çettiren mi var?
 Görüyorum ki hergün meyhanedesin, yaşamaya küstürüp içtiren me var?
 Bir zamanlar ben de deli gibi sevdim.. O bana dert, ben ona mutluluk verdim.
 Yıllardır soruyorum bu soruyu kendime, bilmemki bu dünyaya ne diye geldim?
 Ben de yanmışım senin gibi arkadaş, dünyanın hali bitmez böyle arkadaş.
 Aşka mahkum edilen gâpî gülemez.....)

(Size ancak kaydedebildiğim kadarını yazdığım şarkı, aşk ve kader felsefesini dile getiren sözlerle devam ediyordu. Tanıdığım şöförlerin büyük bir kısmı gibi K. da bu tip müzikten hoşlanmaktaydı. Bunun nedeni grubun kadere fazla inanması ve her an kaza tehlikesi ile burun burnuna olduğunu bilmeleridir. Bir an vardılar, fakat biraz sonra bir kaza neticesi yaşamları noktalanabilir. Üstelik cemiyette fazla sevilen insanlar olmadıklarını ve hor görüldüklerini düşündüklerinden, yalnızlık, aşk ve ölüm temleri olan bu tip şarkıları pek severler.)

K. ile birlikte şarkıyı sonuna kadar dinledik. Bu arada gözleri dolu dolu olmuştu, müzik sona erer ermez sorumu yanıtladı.

-Ben evlenemem herhalde dedi. Çocuğum olsun isterim. Ama benim hayatımın sonu belli değil ki.

Sekiz yaşında sigaraya başlamış. Güne iki-ikibuçuk paket sigara içer. Eve arasına, haftada bir-iki gidermiş. Evdekilere para verip vermediğini sordum.

-Vermem dedi. Onlarda para varsa alırım. -Para biriktirirmisin dedim.

-Nerede... dedi, günde 60-100 lira kazanırsın, hepsini yersin. Bizin hayat böyle. Üstelik karakolla aram iyi değil. Bu arada boyuna yakalayamıyorum. Paralar onlara gidiyor. Geceleri ya arabada ya kahvede yatarım. Otel parası vermem.

-İlk kadını ne zaman tanıdın? K. dedim.

O zamanlar 16 yaşında imiş.

-Benden büyüktü dedi. Yaşım hiç sonmadım, ama, 19-20 yaşlarında vardı herhalde. Onunla eniştemin düğün salonunda tanıştık.

-Nasıl bir kadındı K. dedim?.

-Bak, dedi.., erkek arkadaşlarıma dahi anlatamadığım şeyleri nasıl oluyor da sana anlatıyorum, neden soruyorsun bunları bana?

(Bölüm arkadaşlarımdan biri olan Ahmet o sırada gelmişti, Bakışlarımla Ahmeti işaret etti. -Çünkü O, soramıyor, onun yerine ben soruyorum dedim, ve devam ettim. Bak, K. ayıp diye bir şey yoktur ilmi araştırmalarda. Karşı sexe duyulan ihtiyaç, ekmeğe, suya duyulan istek kadar normaldir. Bana anlatabiliyorsun bunları, çünkü, sende farkındasın, kardeşçe-arkadaşça soruyorum bunları ve sani bir kadreş gibi sevdiğimi hissediyorsun. Biliyorsun ve emensin bundan. Anlattıkların yüzünden seni asla kınamayacağımı da hissediyorsun.

Kadın randevu evinde çalışıyormuş. Sadece bir-iki ay sürmüş beraberlikleri.

-Onun çok parasını yedim, pezulüğümü yaptım. Onun yüzünden salonda iki ay çalıştım. Onu sevmedim ve birgün ondan habersiz bıraktım, buraya geldim. Çünkü beraberken her an ölümle karşı karşıyaydım. Yanımda hep onun silahını taşırdam. Tarlabasında oturuyordu. Onu elde etmek isteyenler vardı. Silahla tehdit ettiler beni, onun için bıraktım belkide..

K. dedim. Bugün bir erkekle bir kadın arasında sex ilişkisi söz konusu olabileceği gibi, iki erkeğin ilişkisinden de bahsedilebiliyor. Şoförler arasında da olduğunu duydum. Teklif geldi mi hiç sana? Esrar alemlerinde bu tip ilişkilerin oldumu?

Çok teklif ettiler dedi. Ama, ben hepsini kabul etmedim. (O sırada ezan okunuyordu, garsona seslendi, pikabın sesini kıs..) Para da teklif ettiler ama yinede hepsini kabul etmedim. Çünkü pek hoşlanmıyorum. Ancak kadın bulamadığım

zaman istediğim bir erkek arkadaşım ile sevişiyorum. Karşımdaki erkek, kadın rolüne giriyor. İlk olarak arabada başladım. Bir gün otomobil ile giderken, arkadaşım bana şoförlük öğretmemi istedi. Ben de, benimle yatarsan sana öğretirim dedim. O da kabul etti. Kucağıma oturdu ve ben de kendisi ile mesaide bulundum. Köy yoluna gittik. Orada beraberce iki saat kaldık. Ondan sonra aramızdaki ilişki devam etti. Ben onun parasını yiyordum.

Sonra yeni bir kadın tanıdım K., beraberlikleri bir süre devam ettikten sonra onu randevu evine satmak istediğini anlatır. Onu Beyoğlunda "Babanın Yeri" ne satmak istedim. Randevu evinin patronu ile anlaşamadık. Ben TL?40.000 istedim, patron vermedi. Ben de kabul etmedim.

Altı ay önce Biri Alman olmak üzere iki konsolosla arkadaşım ile birlikte gidip yattık (G. ile) Sonra arabamın bonosunu ödedik. 15.000 TL aldık adamlardan. Bazan onların evine gidiyorduk. Şahane yemekler, Whiskyler arasında onlarla yatıyorduk. Yine kafaları çektiğimiz zaman yine onların yanına gidiyoruz. Daha pek çokları var ama, onları ben istemediğim için beraber çıkmıyoruz. Kadınlarla olan ilişkisinde şu şekilde gerçekleşirmiş.

Arabaya bir kadın binerse, bir iki defa yemek ısmarlarım, sigara veririm. (Kaçak) Sonra onunla yatarım. Ama ben kendim hususi olarak kadına gitmem. Çünkü gereği yok. Kadın kendi gelir. Bazıları arabaya binince "Haydi....., ya yemeğe gidelim! der! Sonra biraz gezelim! der. Beraberce falan gideriz. Bu kadınlar belirli kişilerdir. Hele bir tanesi var topal. Ama ben kör-topal dinlemem. Bir kadın şoför eline düşünce bütün şoförler sıra ile ondan istifade eder. Biz bu iş için para harcamayız ama, hem de şahane hayatımız olur. İsteddiğimiz kadınla yatarız. Bu yüzden de evlenemeyiz. Evlenmemize de zaten gedek yok. Bütün bu durumlardan dolayı biz evimize bağlı olamayız. Gecemiz, gündüzümüz belli olmaz. Bütün şoför arkadaşların kendilerine ait dostları vardır. Bazen değişiklik olsun diye eş değiştiririz. Bu işler için bizim bir masrafımız oluyorsa, içki, sigara, yemek masrafları olur.

Kadınlar ,arabamız olduğu için bizi tercih ederler.İcabında kadının yatacak yeri yoktur,yatacak yeri olmadığı için hem benimle ilişki kurmuş,hem de geceyi geçirmiş olur.Bazen öyle durumlar olur ki kadınlardan para dahi alırız.Çünkü ben onun için gecemi mahvetmişim.Beni işinden etmiş,para kazanamamış,yerine göre onun için sabahlamışım.Kadınla gerçekten iyi dost olmuşsam o zaman bazı akşamlar o para öderken,bazı akşamlar ben para harcarım.Bazen 3-4 kadın birden düşürse,bizde üç-dört şoför beraber eğlenmeye gideriz.Herkes kadını alır,bir köşeye çekilir.Ama birbirimize bakmayız,bakmaya ihtiyaç duymayız.Röntgene yatmaya ihtiyaç yoktur,çünkü bizim yanımız da da kadın var.Şoförler arasında esrar ve homoseksüallığe önce hapisane sebep olur,sonra devam eder.Kadın arkadaşlarımızın da bazıları esrar kullanır,bazıları kullanmaz.

K. ya sormadığım pek çok soru olduğumu şimdi farkediyorumAslında onu sizlere daha iyi tanıtabilmem mümkündü. Ne tür kitaplar okur,yada kitap okur mu,sinemaya gidir mi,tip olarak hangi filmleri tercih eder?

Bir başka görüşmemizde sormak isterdim bunları..Fakat kendileri ile bir kere daha görüşmedim.

Bütün bunlarla K.ın hikayesi olduğu için ilgilenmedim.Beni öğrenmeye,gözleme iten şey,anlatılanların bir şoförün yaşantısından fragmentlar olmasıydı.

Araştırmanın sonuna kadar arkadaşlarım ve ben bu tip portrelerden birkaç tane çizebilirsek bu grup hakkında ilk kez bu kadar detaylı bilgi toplamış olacak kanaatindeyim.İnsan hayatına değişik yönlerden bakış,bizim hayat görüşümüüzü ve karakterlerimizi de pekiştirecektir sanıyorum.Hiç değilse bugün öğrendiklerim bana bunu telkin etti diyebilirim.

İlk raporumla yazmakta olduğum bu rapor arasına hayli uzun bir sürenin girmiş oluşu, raporumu okuduktan sonra bir takım sonuçlara ister istemez varmak zorunda kalışımı izah edilebilir. Raporumun sijective olduğunu daha kaleme alırken kabul etmiştim. Bilahare okuduktan sonra bu fikrimin doğruluk derecesini araştırmak vazgeçilmez bir düşünce haline aldı.

Kendileri ile üç?beş saat konuştuğum, belirli konularda fikirlerine mütacaat ettiğim bu grup acaba gerçekten benim tanıdığım karakterdemi?di?

Kısa bir süre içinde insanların hakkında pek net olmasa dahi böyle genel bir sonucu gitmem ne derece doğru idi?

Bu sorulara cevap verebilmek için önce kendimi analiz etmem gerekiyordu.

Davranış psikolojisi hakkında ne derece bilgi sahibiydim ki, karakter analizi yapabiliyordum. Kendileriyle yüzyüze konuştuğum şahısların gerçek kişilikleri benim tespit edebildiğim yöndemi?di?

Bunları cevaplandırmak ve grubu daha iyi tanımak için bir gün uzaktan gözlem yapmaya kesinlikle karar verdim. Bir öğleden sonramı Kadıköy iskelesi önünde bulunan dolmuş durağında geçirecek, şoförlerin davranışlarını inceledim. Tahminlerimin gerçekten doğru yönde olduğunu kısa zamanda anlamam mümkün oldu.

Her insanın karşısındaki insana göre davranışlarını ayarlamasının gerçekliği kadar bu grubunda davranışlarını contact kurduğu kişinin niteliğine göre ayarladığını gördüm. Bu konuda sayısız örnek verebilirim.

I-Kendileri ile bir süre önce mülakat yapmış olduğum ve mülakat formumun arkasına çekingen ve utangaç kartlere sahip olduğunu not ettiğim askerden yeni dönmüş genç şoförün benim yanımdayken izlemiş olduğum hareketleri ile, uzaktan gözlemek yoluyla tespit ettiğim davranışları arasında büyük farklar vardı. Konuşmamız süresince yüzünü kaldırıp bana bakmaya dahi utanan, sıkılgan şoför, birkaç gün sonra bu karakter özellikleri ile bağdaşmayacak şekilde davranıyor ve çapkın bakışlarla önünden geçen hemen her kıza takılıyor, laf atıyordu..

II-Express dolmuş olarak çalışmanın şoförler için yüz kızartıcı bir davranış

olduğunu belirten bir başka muhatabım, fırsattan istifade, birikmiş yolcuların karşısında otomobilinin kapılarını açmış "Suadiye dört lira" diye bağıırıyordu. (Express dolmuş: Bu tip çalışanlar dolmuş durağındaki sıralara itibar etmeyerek, otomobillerini kenara çekerek beklerler. Dolmuş bekleyen ve saatlerce kuyrukta bekleyen yolcular resmi hat ücretinin iki katını ödemeyi kabul ederlerse sıradan çıkarak express dolmuşa binerler. Böylece hem beklememiş olurlar hemde gidecekleri yere daha çabuk gitmeleri mümkün olur. Bu uygulama ile belediyece tespit edilen fiatın iki katını alan şoför taxi ücretinin dahi üstüne çıkan bir meblağ aldıklarından durak kahyasınada normal şartlarda ödedikleri paranın iki katını verirler. Uygulama, hemen hemen on senelik maziye sahiptir ve özellikle bir takım duraklar halen bu şekilde çalışmaktadır. Örnek vermek gerekirse bu usul, Karaköy-Şişli, Karaköy-nişantaş-, Karaköy-Kurtuluş, Emenönü-Şişli, Eminönü-Taksim, Eminönü-Kurtuluş, Kadıköy-Göztepe, Kadıköy-Suadiye duraklarında pek revaçtadır. Zira bu muhitlere oturan halk nispeten gelir seviyesi yüksek bir zümre olduğundan beklememek için iki kat tarife uygulanmasına rıza göstermektedirler. Bu sistemin ne zaman başladığını öğrenmek için sorduğum sorulara beş ila on sene arasında cevaplar aldım. Fakat kesinlikle ne zaman başladığı hakkında bir rakam vermek yanlış olur düşüncesindeyim. Belediye tarafından ücret ayarlaması yapılarak dolmuş ücretlerine zam yapıldığında bu uygulama birkaç gün için terkedilmekte fakat unutulmamaktadır. Bir süre sonra yeniden express dolmuş sistemi başlatılmaktadır. Daha açık belirtmek gerekirse, Suadiye-Kadıköy hattının o tarihlerdeki belediyece tespit edilen legal ücreti iki lira idi. Fakat express çalışanlar dört lira mukabilinde sıraya girmek söz konusu olmadan bu hatta yolcu tamınaıktaydı. Bu usul bazı şoförler tarafından bilhassa akşam saatlerinde uygulanırken, bazı şoförler katı sürette tasvip etmemektedirler.)

Yukarıdaki izahlarımdan anlaşılacağı üzere, araştırmamın başlamasından bir süre sonra, araştırmacılar olarak konuşulan şoförlerin tespit edebildiğimiz karakter özelliklerini ve fizyolojik görüntülerini, inançlarını ve çeşitli konulardaki fikirlerini mülakat formunun arkasına kaydetme kararını vermiştik. Fakat insanların karakterlerini bir bakışta kavramak imkansız olduğu düşünüldüğünden kısa bir süre sonra bu uygulamadan vazgeçilmiştir. Yukarıdaki satırlar araştırmamın belirli bir safhasına ve bu safhanın kısa sürede değişikliğe uğramasına sebep olan yorumu ifade etmektedir. Bu nedenle yaptığım mülakatların çoğunun arkasında karakter analizleri bulunmamaktadır. Yalnız kişinin kılık-kıyafeti, özel zevkleri, hobbyleri ve phenotypic özellikleri hakkında not bulabilmek mümkündür.

İyi bir Anthropolog neleri tespit etmeli, hangi konularda peşin hüküm vermekten kaçınmalı, bu sorunun cevabına araştırmamın her kademesinde biraz daha yaklaşılmıştır.

İSTANBUL DOLMUŞ-TAXİ ŞOFÖRLERİ SOSYO-EKONOMİK ARAŞTIRMASI
ANADOLU-BOĞAZ YAKASI GENEL RAPORU:

Boğazın Anadolu yakasındaki dolmuş-taxi şoförleri ile yeteri kadar mülakat yapmış olmamız dolayısı ile, sahadan çekilme kararına vaktimiz bana bir final raporu yazma fikrini telkin etti denilebilir. Raporu yazarken her ne kadar arkadaşlarımdan bana aktarmış oldukları bir-iki hususu gözden kaçırmamaya özellikle dikkat etmekteysem de, genel perspective itibariyle rapor, sahada karşılaştığım olay ve fikirlerin accepte ettiği görüş, ve kanaatlerimi yansıtmaktadır.

Bir kaç küçük pürüz dikkat nazarına alınmayacak olursa, Boğazın Anadolu yakasında yaptığımız grup çalışmasının başarılı geçtiği söylenilebilir. Bu başarıda en büyük pay, kendileri ile, ilk günden itibaren sor derece iyi ilişkiler tesis etmiş olduğumuz ve bu yaka şoförleri içinde key positiona sahip şoförlere aittir denilebilir.

Öyleki, şubat ayının ikinci yarısından itibaren sahayı hazırlamak, ya da mülakat yapmak için attığımız henüz adımdan haberdar olmamışlar ve sahayı hazırlamak konusunda bizzat bize yardımcı olmuşlardır.

Bunlar arasında Beykozlu Pembe Panter, 69 Çetin, Kuzguncuklu Hidayet Sayar bey, ve Paşabahçeli Baba'yı zikretmek yerinde olur kanaatindeyim.

Bu arada benim-yada-bilhassa arkadaşlarımdan müteaddit defalar grup tarafından püskürtülmeye çalışıldığımız oldu. En büyük güçlük bu kişilerle ikna etmek, kendileriyle mülakat yapmak ve dostane ilişkiler kurmak konusunda ortaya çıktı diyebilirim. Zira bunlar uzaktan bakıldığında aralarında bir grup ruhu yok gibi görünürken oysa, belirli konularda yüksek tansiyonda esprit de corps-a sahip şoför grubunu süratle aleyhimize çeviren bir rolu oynayabilmektedir. Bunlar arasında Beykozlu kürt Hüseyin, Anadolu Hisarında karşılaştığım Turan bey ve şimdi adını hatırlayamadığım otomobil

ticaretinden ayda otuz bin lira kazanan Üsküdarlı bir şoför sayılabilir.

Bize negative reaction gösterdikleri için onları kınamak asla aklıma gelmedi. Çünkü bir süre önce kendilerini ziyeret eden maliye memurlarından, bazılarının kendi tabirleri ile dili yanmıştı. Bir kısmı ise arkadaşlarının başına gelenlerin kendi başlarına da gelmesinden korkuyorlardı. Bu nedenle bu yakada bize inanmaları son derece güç olmuştur.

Sonuç olarak denebilir ki gruptan iki intibalarla ayrıldık.

Grup başkanı olarak çalışmam nedeni ile, ilk izahat tarafımdan yapıldığı için, karşı tarafın itiraz ve tenkitlerine ilk planda maruz kalan şahıs şüphesiz ben oluyordum. Yada arkadaşlarımın karşılaştığı sert reactionlardan derhal haberdar oluyordum. Bu nedenle nerede ve hangi sebeple kim tarafından en şiddetli şekilde püskürtüldüğümüzden daha doğrusu en şiddetli tepkinin nereden geldiğinden haberdarım ve geriptir ki bu tepkiyi gösteren bir şoför değil. Demokratik Parti ilçe merkezinde görevli olduğumu ve kardeşi ile birlikte inşaat müteahhilliği yaptığını daha sonraki araştırmalarım sonucu öğrendiğim Anadolu yakası Şoförler Cemiyetinde görevli olduğunu ve her hafta bir gün tebdili kıyafet ederek bizzat şoförler arasına karıştığımı ve onların derinlerini yakinen izlediğimi iddia eden fakat benim cemiyetle ilgili sorularıma bir türlü tatmin edici cevaplar veremeyen bir zattır. Kendileri ile araştırmamın amacı ve yararı konusunu bir saatten fazla konuştuğumuz halde, benim iyi niyetime inandığını fakat bu mülahakatların maliye tarafından istenildiği takdirde bölüm ve profesörlerimiz tarafından derhal yetkililere takdim edilebileceğini dolayısı ile, her kim tarafından yapılırsa yapılsun bu araştırmamın sonuçta şoförler aleyhine kullanılacak bir material oluşturacağını iddia etti. ve bilahare bu zat şoför arkadaşlarına bu araştırmaya katılmalarına müsaade ve rıza göstermediğini belirtti.

İfadesine göre henüz maliyecilerin masumane sorularına cevap verip imzaları taklit edilmek sureti ile haksız yere vergilendirilmiş şoförlerin temize

çıkması ile uğraştıklarım, şu sırada başlarına yeni bir dert çıkmasını önlemek için belki bize yardımcı olması gerekirken, arkadaşlarının menfaatleri söz konusu olduğu için elinden geldiği kadar bize mani olmaya kararlı olduğunu belirtti.

Konunun pathetic olan tarafı bu zatın yanımızdan uzaklaşmasından hemen sonra şoförlerden daha doğrusu olaya tanık olan ve toplumun belirli bir kesimince hakir görülen, aşağılanan şoför grubundan birinin benim yüzümden hiç de yalan söyleyecek ve itimada layık olmayan bir ifade olmadığını ve böyle bir physiognomye sahip biridenden kötülük gelemeyeceğini söyleyerek mülakattaki sorulara cevap vermek istemesi idi.

Bu cevap beni son derece etkilemiş ve araştırmanın niteliği, amacı hakkında koordinatör olarak gördüğüm öğretim üyelerimizden sayın prof. Saran ve asist. Dr. Akkayandan daha detaylı ve ikna edici cevaplar almak isteyişime neden olmuştur. Satırlarımdan gruba karşı duyduğum sempatinin bariz bir şekilde yansıdığına farkındayım. Ve bu tip duyguların tek taraflı olmadığını inandığımdan dolayı, bunu grubun şahsıma göstermiş olduğu sevgi ve hoşgörüye bağlemek pek yanlış bir düşünce tarzı olmaz zannediyorum.

I-Daha önce yazdığım raporlardan birinde şoförlüğün attractive karakterli olduğundan bahsetmiştim. Bunun yanlış bir ifade ve düşünce tarzı olmadığını bugünde kabul etmekle birlikte, tamamiyle doğru olmadığını ve tüm şoförlere teşmil etmenin doğru olmayacağını grubu daha yakından tanımış olduğuma inandığım şu sırada özellikle belirtmek isterim.

Bu güne kadar konuştuğum şoförlerden bir kısmı bu fikri accepte eden şekilde konuşmuş oldukları halde, bir kısmının ilkökul diploması ile kibunlardan bir kısmı bu diplomayı dahi dışadıran rüşvet vermek sureti ile temin etmişlerdir, daha kazançlı bir işi yapamayacaklarını bildikleri için ister istemez bu mebleği seçtiklerini belirtmişlerdir.

ve ifadelerine göre, "bu devirde şoförlük yapılacak meslek değildir. Şoförlerin seviliş, sayıldığı günler çok gerilerde kalmıştır. Bugün şoförlerin adı yüz buruşturularak söylenilmektedir."

Grubun içinde kötüler yok gibi bir tartışma şüphesiz manasız olur.

Fakat iyileri de pek çoktur denilebilir. Karşılaştığım kişilerin bıraktığı intibalar ve gözlemlerim sonucu "Şoförlerin tipik karakterine" sahip olduğumu gördüğüm birkaç şoföre aynı soruyu yönelttim:

Neden şoförlerin halk arasında iyi bir etiketleri yoktur?

Cevaplar genellikle benzerdi..

Şoförlerin bir kısmı gerçekten kötüdür. Bu kötü ve dejenere olmuş karakter çok eskilere dayanır. Sokakta büyümüşlerdir, tamirhanelerde çıraklık yapmak zorunda kalıp her türlü insanla karşılaşmışlar, sonra muavinlik devresinden geçenler içinde aynı şey söz konusudur. Fakat icimizde öyleleri vardır ki, bu mesleğe girdikten sonra bozulmuşlardır. Bu mesleğe intikal ettikten sonra efendiliğini korumak gerçekten zordur ve birazda çevreye bağlıdır.

İyi bir muhitte çalışan ve genellikle bu çevrelerde halk iyi olanı tercih ettiğinden şoför bozulma tehlikesi ile karşı karşıya kalmaz. Fakat zaten iyi bir eğitimden yoksun olan şoför pek de iyi olmayan bir muhitte, daha önce dejenere olmuş bir şoför grubunun arasına düşürse, onlara benzememesi imkansızdır. Şoförler son derece mobil bir grup olduğundan her türlü kötü davranışı yapabilme imkanları vardır ki bunu şu şekilde izah etmek müm? kündür.

Şoförler genellikle kendi muhitlerinde daha doğrusu devamlı çalışmak zorunda oldukları çevrede davranış bozuklukları göstermemeye azami dikkat etmek? tedirler. Fakat bu çevrenin dışına çıktıkları vakit her türlü hareketi yapabilirler. Zira o çevrede tanınmazlar ve bir daha ne zaman oroya gidecekleri belli değildir. Böylece ellerine içlerinden geldiği gibi davranma ve discharge imkanı ve zemini hazırdır ve bundan faydalanılır.

Bir başka perspektiveden bakıldığında ise, evvelce son derece efendi olan

olan ve mesleğe intikal ettikten sonra bozulduklarını iddia eden bir grup mevcuttur ki, bunlar nâden davranış bozuklukları gösterdiklerini şu şekilde izah etmektedirler.

Şoför her gün binbir çeşit insanla karşılaşır, ve alış-verişte bulunur.

Sabah işçi grubunu taşımakla işe başlayan bir şoför, biraz sonra öğrenci grubunu okula bırakır. Bundan sonra memur zümresi ile haşır neşir olur.

daha sonra toplumun üst kademelerindeki kişileri taşımaya devam eder.

Geceleri sarhoşlar vesrarkeşler ve hayat kadınlarıyla karşı karşıya gelir.

İşte bu çeşitli niteliklere, fikirlere, ve felsefelere sahip grupların her birinden bir kelime öğrendiği bir davranış modeli kaptığı farzedilecek

olursa, şoförlerin neden bu denli complex ve birbirini tutmayan karakter özelliklerine sahip olouklarının izahı kendiliğinden ortaya çıkar.

Bir de grubun mobile oluşu eklenecek olursa, halk arasında şoförlerin neden iyi bir grup sayılmadığı kolayca anlaşılır.

Sonuç olarak denilebilir ki: Hlem davranış bozuklukları gösterenler şoförlüğü seçmektedirler, çünkü mesleğe giriş ve çıkışta bunu kontrol eden bir organ yoktur, hemde belirli niteliklere sahip oluşu nâdenâ ile, meslek intikal edenleri bozmaktadır.

Bu konuda beni çok etkileyen bir olayı anlatmadan geçmek istemiyorum.

Yaşlı, görmüşgeçirmiş, son derece tatlı bir şoförle sohbet ettiğim zaman

sırada, konuşmasını bir yerde aniden keserek "Çok rica ederim kızım, umut-

madan söylemek istiyorum. Şu yerli yapım otomobilleri, bilhassa Aradolları

ve Renaultları ya dolmuş yapmalarını önleyecek bir kanun çıkarsınlar, yada

bunlara dört yolcudan fazlasını taşımayı mâen etsinler." dedi.

Bunun altından ekonomik bir sorunun çıkabileceğini düşünürken, konuşmanın

seyri bambaşka bir yönde devam etti.

"Bu arabalar yerden vitesli.. Ve çoğunun ön koltukları iki kişinin oturabileceği şekilde yapılmış. Bizim bir takım ahlaki değerlerden bi-haber olan

arkadaşlarımız, ön tarafa üç yolcu alıyorlar. Hele şoförün yanında oturan bir kadın ya da bir genç kız ise, şoför vites değiştirirken akla gelebilecek her türlü kötü davranışa maruz kalıyor ve sesini çıkartamıyor. Bu konu beni fazlasıyla rahatsız etmektedir".

II-Mülakatlar esnasında Trafik memurları ve polislerinden şikayetçimsiniz sorusuna bir çok şoför HAYIR demiş olmakla birlikte, ablında dolaylı olarak şikayetleri vardır. Boğazın Anadolu yakası kontrolden uzak sessiz ve sakin bir bölgedir. Trafik polislerinin bu bölgede kontrole çıktığı günler parmakla sayılabilecek kadar az olduğundan pek çoğu ceza ile karşılaşmamış, hatta polisle karşılaşmamıştır. Ancak bölgenin dışına çıktıkları vakit polislerin kötü davranışlarına maruz kalanlar bu durumdan çok şikayetçidirler. Aynı bölgenin belirli merkezlerinde kıdem yada ekonomik imkanları yüzünden yada tahsilli olmaları nedeniyle veya yurt dışında bilhassa TIR kamyonlarında bür süre çalışmış olmaları nedeni ile sevilen, sayılan, kısaca key-positiona sahip şoförler nisbeten genç ve ehliyetsiz yada belirli bir trafik suçunu işlemiş olan arkadaşlarının polisle olan işlerini tatlıya bağlayıp çeşitli problemlerin hallinde etkili olmaktadır. Polisle karşılaşanlar ise, kerdilerine özenli oto sahiplerinden farklı davranışta buldukları için bu grubu suçlamakta ve parası olanın her zaman haklı kabul edildiğini ve dolmuş-taxi şoförlerinin polis tarafından her fırsatta ezildiğini iddia etmektedirler. En fazla şikayet konusu olan huzus polislerin şoföre karşı kullandığı lisandır. Bir şoför şöyle bir teklifte bulundu? "Benimle birlikte karakola kadar gel, ve bu şoför benden elli lira fazla aldı iddiasında bulun. Bak bakalım polis bana ne şekilde davranacak, seninle hiçbir alış verişimiz olmadığı halde, meselenin içyüzünü soruşturmadan, çıkart ver ulan hanımefendinin elli lirasını diyecektir. dedi. Düşündüm, gerçekten doğruluk payı vardı ve daha önce tekrarlanan konuşmalar bu fikri doğrular nitelikte olmuştu..

Bütün bunların yanında birbirine her zaman muhtaç olan şoför ve polis grublarının arasında bir kader berliği olduğu da bir gerçek. Polis grubundan iyi bir arkadaşı olan şoför ceza ve rüşvet vermek zorunda değildir.

Bir kısımda çeşitli pürüzleri doğrudan doğruya rüşvet ~~vererek~~ vererek kısa yoldan halletmeyi tercih etmektedir. Şüphesiz elli lîre ceza vermektense, yirmibeş lire rüşvet vermek şoför için daha caziptir.

Polislerimizin rüşvet kabul eder nitelikte olması, pek çok konuda şoförün işine yaramaktadır. Trafik kazaları söz konusu olduğunda da fazla rüşvet veren taraf, yada yalnız rüşvet verebilen taraf, karlı çıkmakta, ve hâza bir dönmuş-taxi ile bir özel oto arasında cereyan etmiş ise, genellikle haklı çıkan taraf-haksız olsa dahi-daha büyük ölçüde rüşvet vermeye muktedir olan özel oto sahibi olmaktadır.

Bahamızda trafik kontrolü çok ender yapılmakta olduğundan büyük ölçüde ehliyetsiz şoför ve damasız araç çalışabilmektedir. Genç ve ehliyetsiz şoförlerin bir kısmı önümüzdeki günlerde ehliyet almayı düşünüyordu. Daha doğrusu bir kısmının imtihan günleri belli olmuştu. Ve istisnasız hepsi ehliyetlerini rüşvet vermek sureti ile alacaklarını belirtmişlerdir.

Bunların bir kısmı çok küçük yaşlardan beri araç kullanmakta olup, mükebmel otomobil sürücüleri idi. ve daha önce sınava girdiklerinde kendilerine ehliyet verilmesi uygun görülmemişti. Beş senedir dolmuş şoförü olduğumu söyleyen ve iddiası yanındaki arkadaşları tarafından accepte edilen bir kaçak şoför, iki gün sonra beşinci kez direksiyon imtihanına gireceğini, fakat artık bu işlemlerden bıktığı için TL 1400 rüşvet vermek sureti ile ehliyete sahip olabileceğini belirtti.

Yukarıda yazdıklarım konuştüğüm şoförlerin büyük bir yüzde ile şikayetçi oldukları konulardır. Fakat enteresan olan taraf Trafik polisi rüşvet alır mı? sorusunun cevabı büyük bir yüzde ile EVET olduğu halde, Siz polise rüşvet verdiniz mi şeklindeki bir soru daha küçük yüzde ile EVET olabilmektedir, ki ilgi çekici bir sonuçtur. Bu farkın bize telkin ettiği sonuç, şoför rüşvet verse dahi saklamaktadır. Zira iki grup

birbirlerine her zaman için muhtaçtır.

Şoför grubu içinde bir başka şikayet konusu da Trafik polislerinin sahip olduğu otoların son zamanlarda kendi sahalarında çalışmaları ve şoförlerin bu durumu ister istemez göz yummak zorunda kalışlarıdır.

İçlerinden bir tanesi neden müdahale etmediklerini sorduğumda, "Bir arkadaş dânedi ve dersini aldı, iki senedir hâpiste, şikayet ettiği polis arabasına esrar bırakmış, kontrol etmek üzere aracını durdurmuşlar, o ekliyet ve ruhsatını çıkartırken polis esrar paketini gizlice bir tarafa atmış, sonra arkadaşlarımı telsizle arayarak durumu bildirmiş, bir iki dakika sonra otomobili çeviren bir grup polis esrar bulundurduğu ve sattığı iddiası ile şoförüün tutuklanmasını sağlamışlar. Derken polis tarafından bir sinyal verilmiş." Başka denemek isteyen var mı?"

Bu durumda şoför grubu gizli kapaklı pek çok şeyden haberdar olmakla birlikte bu bunları açıklamaktan çekindiklerini söylediler. Anlatılanlar, izah eden şahsın arkadaşları tarafından doğrulandığı için buruya yazmak lüzumunu hissettim.

Anlatılanlar şu merkezdedir. Trafik polisleri, şoförlüğün kazançlı bir meslek olduğunu bildiklerinden, son zamanlarda yerli yapım otolardan arka rak damasız olarak dolmuş-taxi çalıştırmaktadır. Böylece şoförler polislerin kendi ekmeğe paralarına göz diktiğini söylemektedirler.

Tezimde araç sahibi olmayan şoföre sorulan sorulardan biri de araç sahibi ne iş yapmaktadır sorusudur. Ve rakamlara göre Toplam 110 araç sahibi içinde yalnız üç tanesi polistir ve bu toplamdaki meslek mensuplarının Sadece % 2,7 sini teşkil etmektedir.

Polislerin sahip olduğu damasız otomobillerin plaka numarası, isim ve etiketleri verilmek istenmiş sede bizim gayemiz dejenere olmuş bir düzenin ıslahı değil, bu düzenin işleyişini öğrenmek olduğu için tarafımdan tesbiti yoluna gidilmemiştir.

III-Ücretlerin düşük oluşundan istisnasız bütün şoförler şikayetçi..Bu konuya çözüm getirenlerin görüşlerini şu şekilde toplamak mümkün:

Birinci alternative yüksek frekansla tercih edilmekte..Belediye detaylı bir etüd sonucu adil şekilde dolmuş-taxi ücretlerini yeniden tespit etmeli. Bu ücretin saptanması için taxi fiatları üzerinden hesaplama yapılmalı. Dolmuş şoförüne göre dolmuş halka hizmet için ortaya çıkmış bir olgudur. Bu nedenle niçin şoför zarar görmektedir?Belirli bir mesafenin taxi olarak gidiş ücreti tespit edildikten sonra bu meblağın beşe bölünmesi sonucu ortaya çıkan para,o hattın dolmuş-gidiş ücreti olarak kabul edilme konusundadır. Bu uygulama tatbik edilirse durakta bekleyen yolcu sayısı azalacak, herkes her semte istediği zaman dolmuş bulabilecektir. Bu teklif yapılırken gözden kaçırdıkları komu halkın ödeme gücüdür. Kendilerine bunu hatırlattığımızda, biz avantajlıyız, halk dolmuşa alıştı, bırakmak veya isteyen daha ucuz olan İETT otobüslerine biner şeklinde oldu.

Bir başka görüş ise, halkın ödeme gücünün yüksek olmayışını hesaba katarak şu görüşü ortaya atmaktadır.

Ücretlere zam gelmesin,fakat yedek parça fiyatlarının sıkı bir kontrole tabi tutularak fahiş fiatlarla parça satışının kesinlikle önlenmesidir. Bu arada normal olarak bugün piyasada cari olan fiatlarda düşüş kaydedilecek ve bir kısım yedek parça satıcısı dahi kontrole tabi tutulacak olsa dahi, diğerleri rekabet edemeyeceklerinden bu tip kontrollerle fiyatlar normale dönecektir. Söylediklerini göre şoförün kazancı fena değildir,fakat onu yıkan yedekparça-tamar,bakım masraflarıdır.

Ücretlere zam yapılmamasına karşılık istenilen ikinci bir şey akaryakıt fiyatlarının dondurulmasıdır.

İlave edilen bir üçüncü husus da oto tamircilerinin tamir ücretlerinin fixed olması/fiatlarla ,parça değiştirmenin yada bakım processinin, benzin istasyonları dahil her yerde aynı tarife göre gerçekleştirilmesi.

Taxi saati olup da bundan şikayetçi olmayan bir şoföre rastlamadım. ? Bu saatler çok çabuk bozulmakta ve trafik muayeneleri esnasında ise çok işe yarayan şeylermiş gibi ilk önce saat sorulmakta ve saatler kontrol edilmektedir. Bu nedenle saati olmayan şoförlere muayenede daima zorluk çıkartılmakta olduğu söylenilmektedir.

Oysa şoförlerin söylediğine göre saat açtıran müşteriye ise nadiren rastlanmaktadır.

Bu uygulama Türkiye'de yeni başlatıldığı zaman pek beyni toplamış isede bu gün tatbikatta güçlük çıkarmakta ve boşuna her seferinde şoföre masraf çıkartmaktadır. Arzu edilen şey, zaten hiç bir işe yaramayan taxi saatlerinin mecbur tutulmasından bir an önce vaz geçilmelidir. Zaten millet olarak her konuda pazarlık yapmaya temayüllü olan kişileriz demekte şoförler, bu sebeple taxi ücreti müşteri - şoför arasında pazarlık yapılmak sureti ile taayyün (edilmektedir.) etmektedir.

Şoförlerin dediğine göre muayenede taximetre sormak bir kaç kişinin para kazanmasından başka bir fayda sağlamamaktadır.

Şoför grubu fazla kazanç sağlıyor gibi görünmekle birlikte, komuşulan şoförlerden büyük bir kısmı imkan buldukları takdirde bu mesleği bırakmak istediklerini ifade etmişlerdir. Bir zamanlar gerçekten iyi para kazanabiliyorlarmış. Fakat bugünün ağır şartları altında bu meslek fazla para getirmemektedir artık. Bu konuda şu tip bir ayırımı gitmek mümkündür.

Mesleklerinden memnun olanlar:

a-Tahsilleri olmayan, genç ve genellikle ehliyetsiz şoförler.

b-Serbest oluşu, başlarında amir olmayışı nedene ile şoför olan Bohem hayatı yaşamaktan hoşlananlar. (Adı geçen her iki gruba dahil olanlar büyük bir frekansla bekar şoförlerdir.)

c-Yıllarca bu meslekte çalışmış ve araç sahibi olmuş, meslektaşları tarafından sevilen ve saygı duyulan, ve yeteri kadar para kazanan şoförler-ki, yetişkin oğulları şoför olan ve arabayı vardiya ile kullanan ya da geceleri bir başka şoföre vererek çalıştıranlar bu grubun içindedirler.

d-Araçları "Model" olanlar.

e-Birden fazla damalı otomobile sahip olanlar.

f-Yan gelirleri, yada ikinci bir işleri olanlar, bilhassa otomobil ticareti ile meşgul olanlar.

Mesleklerinden memnun olmayan şoförler:

a-Nisbeten tahsilli olan fakat iş bulamadıkları için bu mesleğe intikal etmek zorunda kalanlar.

b-Şoförlüğün manevi yönünü idrak etmiş, halk ve polis cephesinden gelen davranışlardan fazlasıyla etkilenen ve bunu izzeti nefis meselesi yapanlar-ki bunlar mesleğin kötü gidişatının farkındadırlar.

c-Araçları eski model olanlar-kazandıkları paranın büyük bir kısmını arabanın toplatılması ve tamir masrafına harcanmaktadır.

Evlü ve henüz bir araç sahibi olmayan şoförler.

Mesleklerinden memnun olmayanların çoğu için tercih edilen meslek büyük yada küçük çapta ticaret işleridir.

Araştırma esnasında ortaya çıkan bir diğer husus da şoförlük mesleğine atılmak için belirli bir okul olmadığı halde, şoförlerin hemen hemen yarısına yakın bir yüzdesinin askerlik dönüşü şoför olduklarını işaret etmektedir. Askerden önce çeşitli mesleklerde çalışan gençler askerlikte araç kullanmasını öğrenmiş ve döndüklerinde şoförlük yapmayı tercih etmişlerdir. Mesleğe atılma konusundaki grafik şu sıvrilikleri göstermektedir. Legal olarak şoförlüğe başlama yaşı yüksek olmakla birlikte çalışma hayatına başlama yaşı ters orantı göstermektedir. Eğitim konusunda yüksek frekansla arzu edilen bir husus ta, şoför grubunun ahlaken ıslah edilmesi istenilmekte ise, bir kimsenin şoför olabilmesi için en aza orta eğitimden geçmiş olması şartının konulması ve ticari amaçla otomobil kullanmak isteyenler hakkında bir tahkikat yapılması, muhillerinde iyi isim yapmış olanlara çalışma izini verilmesi, zira bir yerde şoförün ahlaken sağlıklı olmasının halkın ahlaki sağlamlığı ile özdeş olduğunu belirtmekte olmalarıdır. Komuştüğüm şoförlerden hâmen hepsi bu görüşte birleşmektedirler.

V-"Şoförlerin kaderlerinde borçlu olmak, daima birine borçlu kalmak vardır" demişti komuştüğüm şoförlerden biri..

Gerçekten bugün yüksek frekansla borçlu şoför vardır.

Aracını alırken borçlanan şoför, daha bu borcu temâzlemeden tamirciye borçlanır, bu görüşü tekzip eden cevaplar şu şekildedir (Şimdi yedek parçacılar ve tamirciler veresiye alış veriş yapmaktadır, iş görmemektedir.) Beklenmedik bir kaza yada birkaç senede bir yaptırmak zorunda oldukları rectification bu borçları yineler, hele kaporta ve döşemeler tamir ettirilip gözden geçirilirse borçlanma yüksek rakamlara ulaşır. Şoförün borçlu oluşu, onun çalışma saatlerine direct olarak etki yapmaktadır. Bonosunun vadesi gelen şoförün çalışma saatleri artmakta ve yorucu bir devreye girmektedir.

VI-Şoföfler arasında genel temayül aracını alıştığı ustada tamir ettirmektir.

Yerli yapım otomobilleri olanlar genellikle servisleri tercih etmekte ve servislerde ise gereken ilgi ve ihtimamı görmediklerinden şikayet etmektedirler. Ayrıca servislerde bir takım âmtiyazlı kişilerin isteklerince araçlarından parça alınarak onların otomobillerine monte edildiği fikrine sahiptirler.

VII-Şoförler plaka fiyatlarının yükselmesinden memnunlar. Tabii burada söz konusu olan şoförler araç sahipleridir. Plaka fiyatı başka bir anlamda onların sigortaları olarak telakki edilmektedir.

VIII-Genellikle son zamanlarda piyasada fakla miktarda görülen özel otoların dolmuş-taxi olarak çalışmasından şoförlerimiz son derece şikayetçidirler. Bilhassa emeklilerin ikramiyeleri ile yerli yapım bir otomobil alarak çalıştırmalarına kesinlikle itiraz etmektedirler. Emekli maaşları varken neden bir de şoförlük yapıp yada bir araç alarak çalıştırıp bizim ekmeğe paramıza mani oluyorlar fikrindedeler.

Çok sıkı kontrolle ve ağır para cezaları ile bunun önlenebileceğini ve rüşvet kabul etmeyen, vazifesinin bilincine varmış olan dürüst polislerin varlığı ile bunun önlenebileceği kanaatindedeler.

IX-Boğazın Anadolu yakasında çalışan şoförler genellikle bir hat üzerinde gidip gelmektedirler. Nedenini şu şekilde izah etmek mümkün,

Beykoz-Üsküdar hattında çalışan bir şoför Paşabahçe-beykoz hattında çalıştığı takdirde dönüşte Paşabahçe'de aracını dolduramaz. Aynı şekilde Paşabahçe-Beykoz seferi yapan bir dolmuş ta dönüşte Beykoz'dan Paşabahçe yolcusu alamaz. Zira zaten pek işlek olmayan Boğaz Trafikinde belirli saatler dışında müşterileri bulmak pek zordur.

Şoförler bir oto-kontrol sistemi geliştirerek diğer meslektaşlarının ekmeğe parasına manâ olmamak için yolda bekleyen yolcu yok ise, boş dönmeyi tercih ederler.

Buna karşılık yaz mevsiminde başka hatlarda çalışan şoförlerin Boğaz hattına girmelerine pek kızmazlar. Yerli oto sanayinin gelişmesi ve Boğaz Köprüsünün inşası saha trafiğinin bilhassa dolmuş-taxilerin çalışma şekline direct olarak etkilemiştir. Daha önve pure taxi şeklinde çalışan bir grup şoför yerli otomobillerin devreye girmesi ile dolmuş-taxi olarak çalışmaya başlamışlardır.

Zira taxi kullanan grup belirli ekonomik imkanlara sahip kişilerden teşekkül etmektedir. Bu gruba dahil olanların büyük bir kısmı piyasada pek bol ve ödeme kolaylıklarına açık olan yerli yapım otomobillerden ayrılmış ve dolayısıyla azalan taxi müşterisi şoförleri ekmek paralarını sağlama-bilmek üzere dolmuş olarak çalışmaya yöneltmiştir.

Resmi kayıtlarda Boğaz Anadolu yakasında oldukça kabarık sayıda hat görülmektedir. Fakat bugün için devamlı çalışan bir kaç hat mevcuttur. Aradaki duraklardan indi?bindi şeklinde yolcu alınmaktadır.

Boğaz Köprüsünün trafiğe açılması ise, daha önce oldukça bol müşteri sağlayan-Taxi müşterisi-Üsküdar iskelesi önündeki durakta çalışan taxilerin Boğaz yada Taxim hattında dolmuş olarak çalışmalarına neden teşkil etmiştir.

X-Mesafelerin oldukça uzun, ücretlerin asgari ücret seviyesine göre oldukça yüksek ve hatta bol miktarda belediye ve halk otobüsünün çalışmakta oluşu, dolmuş müşterisini gün geçtikçe azaltmakta-yerli yapım korsan otomobilleride bu arada zikretmek yerinde olur kanaatindeyim. Resmi dolmuşlardan daha ucuza taşıma yaptıkları için ister istemez halkı cezbetmektedirler) ve dolmuş şoförleri birer kamyonet alarak yada kamyon temin ederek daha fazla para kazanmanın yollarını aramaktadırlar. Sahnada, kum, kömür, ve inşaat malzemesi taşıma ihtiyacı şehire akın nedeni ile talepte artmaya sebebiyet vermektedir.

Kazançların eskiye nazaran düşük olması bir grup dolmuş şoförünün Deniz Yollarında istihdam edilmeleri arzularını açıklayan sebeplerden biri olabilir fikrindeyim.

XI-Boğaz hattında çalışan şoförlerin şikayetlerinin en yoğun olduğu noktalardan biri de yolların son derece bozuk ve bakimsiz olmasıdır.

Gerçektende ilgililer sahanın yol problemi ile ya haberdar olmadıklarından ya da ekonomik sorunları yüzünden meşgul olamamaktadırlar.

Yıllardan beri yollar tamir görmemiş, genişletilmemiş, bozuk levha ve ışıklar yenilenmemiştir. Bilhassa Beylerbeyindeki hemzemin altgeçit trafik ışıklarının tamir edilmeyişi nedeni ile sayısız kazaya sebebiyet vermekte olduğu müteaddit defalar bana anlatıldı. Kilometreler bolunca yolda bir trafik levhası veya işareti görmek mümkün değildir. Şahsi kanaatime göre, bu bölgede trafik kazalarının çok sayıda oluşu, bölgede ehliyetsiz şoför, bilgisiz şoför, özel araç şoförlerinin oluşu, içkili lokantaların mevcudiyeti kadar son derece virajlı ve bozuk olan Boğaz yolunda akaz edici yada bilgi verici mahiyette trafik ışıkları ve levhalarının bulunmaması da etkin rol oynamaktadır.

XII-Sahada bilhassa hafta sonları gece trafik yoğunlaşmakta ve taxi müşterisi bollaşmaktadır. Fakat yaşlı ve tecrübeli şoförler genellikle söz konusu olan gün ve saatlerde çalışmamayı tercih etmekte, onların yerine genç ve kaçak olarak araç kullanan şoförler dolmuş-taxi olarak çalışmaktadırlar. Sahada trafik kontrollerinin yok denecek kadar az oluşu, ve kaçak çalışan şoförlerin çok daha düşük bir ücretle çalışmayı kabul etmeleri bölgede ehliyetsiz ve çocuk yaşta sürücülerin fasla görülüşünün nedeni olmaktadır.

XIII-Bölge şoförleri Şoförler Cemiyetinden kesinlikle memnun değildir.

Bu güne dek Cemiyet problemlerinin hallinde etkili olamamıştır. Cemiyetten beklenenleri şu şekilde toplamak mümkün:

a-Cemiyet kanalı ile ucuz yedek parça ve lastik temin edebilecek kooperatiflerin kurulması ve gerekirse bu kuruluşun şoförler için yurt dışından parça ithal ederek tek elden ve maliyet fiyatına satılması.

Birkaç sene önce karaborsacılığı teşvik eden ithal politikasından farklı bir politika izlenmesi gerektiği bilhassa belirtilmiştir.

b-Her an kaza ile karşı karşıya olan şoför grubu için özel hastahanelerin tesisi, ve acil vakalarda yada sağlık kontrollerinde şoför ve ailesinin faydalanması için ücretsiz sağlık hizmetlerinin organize edilmesi.

c-Şoförün akıl danışabileceği bir hukuki organın var olması yada bugün mevcut olan 17 avukattan müteşekkil hukuki kurulun görevini yerine getirmesinin sağlanması.

d-Türk Sosyal Güvenlik Systeminin kapsamına şoför grubunun da kesinlikle dahil edilmesine ait formalitelerin ivedi olarak yerine getirilmesi.

e-Kesin yasaklar konularak polislerin şoföre kötü muamele etmelerinin önlenmesi.

f-Şoförün rüşvet vermeye zorlanmaması.

g- Ücretlerin yeniden tesbiti.

h-Şoförlerin daha ucuz fiyatlarda tamir ve bakım yaptırabilecekleri benzin ve servis istasyonlarının, tamirhanelerin tesisi.

Bir organizasyon veya reorganization ile trafik içinde donmuş minibüs ve taxi sistemine kesin hatlar getirilmek kaydı ile ıslah edilmesi.

XIII-Şoförlerdeki genel fikir, onarın leh yada aleyhlerinde olsun, İstanbul da metro sisteminin gerçekleştirilmesinin elzem olduğudur. Geliştirilirse ne olud konusundaki görüşleri ise şu şekilde özetlemek mümkün.

a-Metro trafiği hafifleteceği için şoför benzin-dur, kalk olmayacağı için ve zamandan tasarruf edebilecek ve dolayısı ile daha fazla kazanabilme olanağına sahip olacaktır.

b-Dolmuş kalkacak yerini taxi ve tele-taxiler alacaktır. Bu uygulama sonucu araç sahibi olmayan şoförler başka yollardan para kazanmak yoluna gidicekledir.

c-Dolmuş yolcusunu bir başka taşıta çekmek mümkün değildir. Kültürümüz nedeni ile, halk alıştığı sistemı tercih edecek, ve diğerlerine rağbet etmeyecektir. Dolmuş sistemi halkımızın ekonomik yapısına da uygun düşmekte olup devam edecektir.

d-Metroyu her hatta uygulamak kabil değildir. Ana hatlarda metro çalışabilir, tali hatlar ise yine dolmuştan hizmet bekleyecektir. Bu arada ana hatlarda çalışan dolmuş sayısı kısmen etkilenecek ve hatlar arası kaymalar görülecektir.

e-Metro yapılsın yada yapılmasın, şoför bizzat dolmuş olarak çalışmayı bırakacak, yerli yapım otomobil sayısı ve hususi taxiler hızla artmaya devam edecek olursa, dolmuşçuluk maziye karışacaktır.

f-Metro yapılamaz.

Bu raporda verilen bilgiler 1976 yılı itibariyledir. Örneğin Beylerbeyi alt geçidi için yazılanlar bu yıl hatırda tutulmak sureti ile geçerliodir.

İSTATİSTİK:

Çağdaş Anthropoloji ve Etnografyada gözlem, sayısal veriler ve istatistik teknikleri ile birlikte kullanılmaktadır.

Gerek örnek seçimi gerekse mülakatların uygulanması, ve gerekse tabloların hazırlanması ve dokümanında istatistik methodlarından geniş ölçüde faydalandığımızı belirtmek isterim.

Her safhada İstatistik uygulamasına yer verilmiştir. Daha önce örnek seçimi konusunda benzer izahatlar yaptığım için tekrarın yersiz ve gereksiz olacağı kâmsındayım.

Fakat özellikle dikkat ettiğimiz şey bilgilerin İstatistiksel hesaplama ve yorumlara gidilmediği, rakamlara inhisar ettirilmediği takdirde yaptığımız tüm çalışmanın bir fanteziden öteye gidemeyeceğini, bir değer ifade etmeyeceğini kabul ederek, güvenilir hesaplamalara gitmeye prensip olarak kabul edişimizdir.

İSTANBUL TAXİ VE DOLMUŞ SİSTEMİ:

Bu bölümde dolmuş ve taxi kavremlerinden, çalışılan hatların tipinden, ve şoförün resmi ve gayriresmi kurumlarla olan ilişkilerinden bahsetmeye çalışacağım.

Önce araştırmamıza konu teşkil eden şoförün tanımını vermek yerinde bir davranış olur kamsındayım.

Karayolları Trafik Kanununun II. maddesinin f bölümünde şoför:

"Motorlu taşıtları müteharrik makinaları , veya lastik tekerlekli traktörleri sevk ve idare eden kimse" olarak tanımlanıyor.

Aynı maddenin 9. bendinde ise Taxinin tanımı şu şekilde yapılmaktadır.:

"Taxi taximetre veya tarife ile yolcu taşıyan, şoförden başka oturmaları şartı ile en çok yedi yolcu alabilen, insan taşımak için imal edilmiş bulunan motorlu taşıttır."

Aynı şekilde taxilerin adam başına yolcu taşıyanlarına ise dolmuş adı verilmektedir.

Diğer bir tanımla taxi belirli iki nokta arasında götürü usulü ile yada pazarlıkla taahhüt eden bir ücret karşılığında yolcu taşıyan araçtır.

Aynı şekilde belirli iki nokta arasında fert başına ve daha önce taahhüt etmiş bir ücret karşılığında yolcu taşımacılığı ise dolmuşçuluk olmaktadır.

Sözlük anlamlarına baktığımızda ise şu tariflerle karşılaşmaktayız:

DOLMUŞ (iskelede, doluncaya kadar yolcu alıp , dolunca hareket eden yolcu taşıması)

Doldurma sureti ile yolcu taşıma.

Doldurma şekli ile yolcu taşıyan nakil vasıtası.

Görülmektedir ki dolmuş, hem bir taşımacılık tipinin hem de bir vasıta tipinin adı olarak hatıra gelmektedir.

DOLMUŞÇU::Dolmuş yapan, dolmuş şoförü.

TAXİ: Taximetresi olan ve müşteri taşıma maksadı ile piyasada çalışan otomobil.

ŞOFÖR: Otomobili, sürüp idare eden kimse. (X I)

Bizim konumuz içinse dolmuş ve taxi şoförleri:

Belirli bir şoför kültürü içinde, bir şoför alt kültürüne mensup ve ticari amaçla insan taşımacılığı yapan esnaflardır.

Araştırmamın başlangıcında bu tip tanımlar bizlere de yeterli gelmekte idi. Ancak araştırmamın yürüyüşü esnasında öyle şoförlerle karşılaştık ki artık bizim için şoförler bir iki satırlık izahatlara sığmayan bir kavram haline dönuştü..

Bizler için şoför şimdi, yalnız müteharrik bir motorlu vasıtayı sevk ve idare eden ve bunun karşılığında götürü usulle yada adam başına tesbit edilmiş bir ücret karşılığında insan taşımacılığı yapan bir şahıs demek değildir.

Bizler için şoför, bir psikoloji, bir kültür, bir davranış modeli, bir yorum, bir baba, bir erkek çocuk, bir miktar para, belirli bir düşünüş, anlayış, fikir, belirli bir duyuş, kısacası belirli bir dünyadır.

Tekrar tez konuma dönersek, tezimin inceleme alanına inhisar ettirilen birinci derece dolmuş, ikinci derece taksi şoförü ne demektir?

*Bu gibi bir ayarıma gitmemizin nedeni, şoför grubunu teşkil ettiren alt kültür grupları arasında ekonomik, kültürel ve sosyal açıdan bir farklılık olup olmadığını tesbit etmek ve varsa bu farkların yorumunu yapmak-
idi.*

(I) Hayat BÜYÜK TÜRK SÖZLÜĞÜ-HAYAT YAYINLARI

DOLMUŞ-TAXİ MADDELERİ

Sarırm bu tip bir yoruma gitmek ise bölüm arkadaşlarımdan tez konularını İstanbul Trafik sistemi içinde ticari maksatla sürücülük yapanları inceleyen tezlerin birleştirilmesi ve analizi sonucu mümkün olabilecektir.

Bu konuda daha etraflı bilgi sahibi olmak isteyenler, Sosyal Anthropoloji ve Etnoloji bölümü kitaplığında bulunan, Bekir Usta, Mehmet Aydın, Sevinç Çetinsoy, Necdet Geçim, Nazan Pilten, Saadet Erdiñ ve Ahmet Doğru'nun tezlerinden faydalanabilirler.

Tez konuları dolmuş-minibus-taxi ve teletaxileri içermekte olup her biri hakkında detaylı bilgiler ihtiva etmektedir.

Benim konum olan birinci derece dolmuş ve ikinci derece taxileri-dolmuş tanımı yeteri kadar açık olduğu ve izahatı yapıldığı için tekrarlamak gereksiz olup kamsındayım-ise şu şekilde tarif etmek mümkündür.

Çalışma şekilleri dikkat nazarına alındığı takdirde, esas çalışma tipleri dolmuş olduğu halde belirli saatler, günler yada mevsimlerde taxi olarak çalışan, yani hem dolmuş ve hem taxi uygulamasının bir arada yürüten fakat ağırlıklı olarak taxx dolmuş olarak çalışan şoförlerdir.

Bunun yanında arkadaşlarımin tezlerinde pure taxi, teletaxi, birinci derece taxi ikinci derece dolmuş ve mimibus şeklinde çalışan ve asıl çalışma şekli taxi olduğu halde, taxi müşterisini gideceği yere bıraktıktan sonra durağına gelirken KK gidiş istikametindeki duraklardan dolmuş müşterisi alan şoförlerin ekonomik ve sosyo-kültürel özellikleri konu edilmiştir.

Dolmuş-taxi ve şoför tanımlarını basit şekilde izah ettikten sonra daha kompleks bir yapının izahına, trafik ve Kara trafiğinin tarihçesine ve trafiğin düzenlenmesinde göz önünde bulundurulması gereken hususlara göz atmak yerinde olur inancındayım.

TRAFİK:

Trafik terimi İtalyanca originlidir. Yayaların, hayvanların ve taşıtların karayolu, trenlerin demiryolu, gemilerin denizyolu, uçakların havayolu üzerindeki hareketi, gidiş gelişi kısaca seyri-seferi anlamındadır. (2) Türkiye 'de trafik, trafik kanunu ile düzenlenmiştir. Bu kanuna göre karayolları üzerindeki trafiğin düzenlenmesi ve denetimi emniyet Genel Müdürlüğü tarafından kurulan bölge ve il Trafik Zabıtası tarafından yapılır.

Bunun dışında, merkezde ve teşkilatında Şube müdürlüğü bulunan İl Emniyet Müdürlüklerinde Trafik Zabıtası genel zabıtanın bütün yetkilerine sahiptir. Trafik Kanunu, yol emniyetini de düzenlemektedir. Ayrıca kanun, trafik kazalarından doğan davaların kısa süre içinde sonuçlanması için, trafik mahkemelerinin kurulmasını öngörmüştür. Ancak bu mahkemeler Türkiyede henüz kurulmamıştır.

Trafik teriminin anlamı ve trafik kanunundan kısa bir tarıff verdikten sonra, trafik konusunda temel görevi ifa eden iki önemli organizasyon ve teşkilatına da değinmek yerinde bir hareket olacaktır kanısındayım. Bunlardan ilki İl Trafik Komisyonudur.

İl Trafik Komisyonu:

İllerde vali veya onun görevlendirdiği kişinin başkanlığı altındaki kişilerden kurulan bir organdır.

1-Belediye Başkanı**2-Emniyet Müdürü****(2) MEYDAN-LAROUSSE**

Fasikül II5 Trafik maddesi-Sayfa 252

3-Milli Eğitim Müdürü

4-Bayındırlık, İmar ve İskan müdürleri

5-Askeri Motorlu Birliklerin bulunduğu yerde, o birlikten bir yetkili,

6-İl teknik Ziraat Müdürü

7-Teknik Üniversite dene bir uzman

8-Şoförler Cemiyetenden ve Trafik Eğitimi ile ilgili derneklerden

birer temsilci.

Bu konuda görev yapan ikinci organ ise Merkez Trafik Komisyonudur.

Merkez Trafik Komisyonu İç işleri bakanlığında kurulan bu komisyon,

adalet, Milli Savunma, İç işleri, Milli Eğitim, Bayındırlık, Ticaret, Sağlık

ve Sosyal Yardım, Tarım, Ulaştırma, İmar ve İskan bakanlıkları

temsilcileri ile Teknik Üniversite, Türkiye Şoförler Cemiyeti ve

Trafik eğitimi ile ilgili dernek temsilcilerinden oluşur.

ULAŞTIRMA-KARA TRAFİĞİNİN TARİHÇESİ:

Taşıtların ve yayaların trafiğini düzenlemek için çok eski çağlardan beri birkatım kurallar konmuştur.

Babil'de trafik kurallarını kapsayan başlıbaşına bir sistem olduğu bilinmektedir.

Romalılar yolları, itinera, actus ve viae olmak üzere üçe ayırmışlardı.

Bu yollardan ilki yayalara aitti. İkincisinden ancak tek bir at arabası geçebilirdi. Üçüncüsü ise bir çok taşıtın yan yana geçebileceği kadar genişti.

Roma şehrinde Jul Sezar zamanında bazı yollar tek yönlü idi. Ve bazı alanlarda taşıtların park etmesi için ayrılmıştı. O çağlardan kalma metin olmadığı için, trafiğin nasıl uygulandığını kesinlikle bilmemiz olanaksızdır.

Fakat bilebildiğimiz kadarı ile trafik o devirde de sağdan yapılıyor atlı arabaların ve askeri taşıtların rahat ilerleyebilmesi için yolların bombeli olmasına dikkat ediliyor ve mesafeler taş kaidelere dikilen sütunlar ile (milliaires) belirtiliyordu.

Charlemagne zamanına kadar ulaşım Romalılardan kalma yollarla sağlandı. Daha sonraları mahalli senyörler yolcu ve taşıtlardan ayakbaştı parası alarak sağlayacakları karı düşünerek yeni yollar yapmaya başladılar ve bunların bakımını üzerlerine aldılar.

Kara Trafiğinin Tekniği:

Otomobil sanayinin gelişmesi, dünyanın bütün büyük şehirlerinde yolların ve sokakların yapımını, şeklini değiştirerek şehirlerin yaşama tarzını büyük ölçüde etkilemiştir. Kara trafiği meselesi yeni bir inceleme konusu olarak önce A. B. D. de ortaya çıktı.

Başlıbaşına bir doktrine bağlandı ve inşaat tekniğinin ayrı bir dalı olarak ele alında "Traffic Engeneering" yani trafik tekniği denilen bu disiplinin tanımında trafik meselelerinin başlıca üç unsurunu görürüz.

Trafik tekniğinin konusu, yol ve çevrelerinin düzenlenmesi, bu yolların ulaşımında tasarruf, rahatlık ve güvenliği sağlamak bakımında işletilmesidir.

Meselenin bu cephesi yeni değildir. Çok eski çağlardan beri yollar, üzerinden geçecek taşıtlara göre tasarlanmıştır. Fakat o zamanlar göz önünde bulundurulmuş yalnız bir tek taşıttı. Yola çıkan sürücü yolda kendisini serbest ve yalnız hissedirdi. Bu gün ise sürücü tek başına değil, bir taşıt dalgasının, trafik tekniğinin temel kavramı olan bir "trafik akımı"nın ortasındadır. Bu trafik akımı istatistik açıdan tahlil edilmiş ve bu tahlilde ayırdedici bir takım değişkenler kullanılmıştır. Belirli bir zamandaki miktar trafiğe katılan unsurların çeşitliliği, yoğunluk, sürat, trafik

Trafik düzenlenmesinde temel amaç, belirli bir ülkede trafiğe çıkmış veya çıkabilecek bütün arabalara park imkanının sağlanmasıdır.

Bu hesaba iki tekerlekli bütün araçları da (bisikletler, motorlu bisikletler, motorsikletler) eklemek gerekir. Elde edilecek rakamlar bir ülkedeki trafik imkanını belirtmeye yarar.

Bu bilgiye, gerçekten trafikte bulunan taşıt sayısını trafik akımlarının ve taşıtların ne gibi amaçlarla trafiğe çıktıklarının ortaya koyan istatistik incelenmelerde eklenmelidir.

I-Trafik yoğunluğu: Belirli bir yoldan geçen taşıt sayısı, pnomatik sayaçlarla belirlenir. Bu sayaçlar önlerinden geçen taşıt daha doğrusu lastik sayısını kaydeder. Ayrıca, karayolları uzmanlarının "tasnif sayımları" yapmaları da çok yaygındır. Tasnif sayımında belirli noktalarda duran uzmanlar önlerinden geçen taşıtları sınıflarına göre yayırlar.

Motorsuz bisikletler, ek motorlu bisikletler, motosikletler, skuterler, binek otomobilleri, kamyonetler, kamyonlar, römorklu kamyonlar, toplu taşıma araçları, traktörler, hayvanla çekilen arabalar...v.b...

Bu sayım sayaçlarla elde edilen sonuçların daha açıklığı kavuşturulması bakımından çok önemlidir. Ayrıca, herhangi bir aracın hareket ve varış noktalarını belirten trafik anketleri de çok önemlidir. Bu anketle belirli bir bölgede trafiğe çıkan taşıtların seçtikleri yol titizlikle incelenir. Trafik anketleri, yeni bir yol projesi hazırlanacağı, yeni bir yol yapılacağı ve bu yolun kaldırabileceği trafik hesaplanacağı zaman yapılmalıdır.

Bu çeşitli istatistik anketlerle yapılan trafik analizi sonucunda trafik kuralları ortaya çıkar ve bu kurallara dayanılarak trafik düzenlenmesinde değişiklikler yapılır. Alt yapı düzenlemelerine girilir. Kara trafiğinde üç ayrı değişme görülür:

Günlük değişmeler, haftalık değişmeler ve mevsimlik değişmeler?

Otomobil trafiğinde temel olarak gündüz trafiği ele alınır. Gerçi büyük merkezlerde ve bu merkezlere yakın yörelerde trafiğin gece de devam ettiği görülmüştür. Fakat genellikle hesaba katılacak trafik yoğunluğu saat 7-19 arasındaki yoğunluktur.

Uzmanlar gündüz trafiği ile gece trafiği arasındaki oranları hemen hemen bütün Avrupa şehirlerinde kesin oranlara bağlamışlardır. (Genellikle % 75) Şehirler arası yollarda bu oranın Avrupa da %65 e kadar düştüğü görülür. Trafiğin iş günlerinde en yoğun olduğu saatler sabah 8.30 ile akşam 18-20 arasındadır. Fakat her şehrin kendi özelliklerine göre bu saatleri ayrı ayrı belirlemesi gerekir.

Haftalık değişmeler şehirden şehire ayrı özellikler gösterir. Haftasonu tatiline çıkmanın yerleşmiş bir gelenek haline geldiği Avrupa ülkelerinde Cumartesi öğleden sonra başlayan trafik yoğunluğu pazar akşamına kadar en yüksek noktaya varır.

Mevsimlik değişmeler de özellikle sayfiyelerde ve turizmin ağır bastığı bölgelerde çok ilgi çekicidir. Bu artışların ve dolayısıyla azalışların üzerinde titizlikle durmak gerekir.

Bu çeşitli değişmeler iniş-çıkışlar tek bir eğride toplanabilir. "tasnif edilmiş saat debileri eğrisi" denilen bu eğri bir yıl içindeki 8760 saati, büyükten küçüğe doğru trafik yoğunluğu bakımından sıralar.

Yol projeleri hazırlanacağı zaman göz önünde tutulacak en önemli veri bu eğri olmalıdır. İstatistik anketler sonucunda, yol, şabekesinin kullanımı hakkında da yeni yeni bilgiler de ve turizmin ağır bastığı bölgelerde olduğu anlaşılmıştır.

1, -Nufusu 50.000 nin üstünde olan şehirlerde şehire giden taşıtların

aşağı yukarı % 80'inin varış noktası o şehirdir.

2-Şehre varan araçların % 40 ile %50'si doğrudan şehrin merkezine gider.

3-Otomobillerin menzili genellikle kısadır. 120 kilometrelik bir yol alan taşıt oranı %10,70 kilometrelik yol alan taşıt oranı % 20,40 kilometre ötedeki bir yere varacak taşıt oranı % 30,10 kilometre içinde dolanan taşıt oranı da % 40'dır. Bu istatistik asıl trafik meselelerinin büyük merkezlerde ve bu merkezler arasında ortaya çıktığını göstermektedir. Amerikalı İktisatçılar toplama merkezleri arasında görülen "Trafik Çekimi" nin kuralını bir formül halinde vermiş ve halk kütlesi çekimini düzenleyen kuralın şaşırtıcı bir kesinlikle trafik alanında da geçerli olduğunu bulmuşlardır.

Ayrıca şehirler arası yollar, ~~otobanlar~~ otobanlar, express yollar, hakkındaki eski görüşleri de bırakmak gerekir.

Bu yollar şehir girişlerinde kesilmemeli, şehrin içinden geçmelidir.

Ü-Trafik kapasitesi:

Trafik kapasitesi diye, belirli bir yol kesiminin belirli şartlar altında kaldı-
rabileceği azami taşıt sayısına denir. Bu kapasiteyi ölçmek için her araba-
nın hareket halindeki bir taşıt dizisi içinde işgal ettiği yere belirli bir değer
verilir. Bu değerlendirmede mesela birim olarak binek otomobilleri,
~~XXXXXX~~ (B.O.) alınırsa, Kamyon iki B.O., otobüs B.O., v. b. diye
hesaplanır.

Fakat bazı faktörler bu katsayıları değiştirebilir. Mesela hızda 1,2 B.O.
değerinde olan bir otomobilin şehir içindeki değeri 4,0 B.O. dur.

Düz yolda 2, B.O. sayılan bir kamyon dalgalı arazide 4,0 B.O., dağlık
bölgede ise 8,0 B.O. değerindedir.

Kapasite meselesi :Yani trafiği akıtma imkanı iki temel değişkene dayanır.
sürat ve aralık..

Yolda azami debiye tekabül eden en uygun sürat olarak saatte 50 kilometre seçilmiştir. Bu rakam üzerinde sürat arttığı zaman debi veya akım düşer, şehirlerde yasaklar o kadar çok ve sıktır ki, trafik akımı doğrudan doğruya bunlara bağlıdır. Taşıtların aralıkları yani ard arda giderken iki taşıt arasında bırakılan mesafe, üstünde yapılan istatistik incelemeler bir taşıtın belirli bir sıraya, bu sıranın akışını aksatmadan "dalma" imkanlarını ortaya koymuştur. Ayrıca yeşil ışık yandığı halde ilerleyemeyen araçların aralıkları incelenerek ışıklı işaretlerle donatılmış kavşakların kapasitesi ölçülebilmiş ve bu ışıkların hangi şartalar altında yararlı olabilecekleri belirtilmiştir.

İstanbul gibi büyük şehirlerde İstatistik incelemeler yapmak tabiatıyla çok daha güçtür. Ve yolların darlığı istimlaklerin güçlüğü ve pahalılığı istatistiklerden elde edilen sonuçların uygulanmasını büyük ölçüde kısıtlamaktadır. Bu gibi durumlarda trafik polisinin alacağı kararla bir takım ~~mesele~~ önlemlerle geçici çözüm yolları bulunabilmektedir.

1-Bazı büyük yollara öncelik tanınması

2-Sola dönme yasağı, Bu yasakla bazı kavşakların akışını % 60 a kadar yükseltmek mümkündür.

3-Tek istikametlerin tercih edilmesi-Yolların-

4-Bazı yollarda otobüslere, polis arabalarına, ambulanslara, ve taxilere ayrı ayrı koridorların ayrılması.

5-Park ve durma yasağı, bazı büyük Avrupa ve Amerikan şehirlerinde 7.30 ile 9.00 ve 16.30 ile 18.00 arasında park etmek yasaktır. Bu yasak akış kapasitesini % 60-80 arasında artırır.

III-Park:

Trafiğin günden güne artması, park meselesinin trafik meselesinden de daha önemli olduğunu ortaya koymaktadır.

Bir park planının hazırlanabilmesi için bir şehirdeki mevcut park imkanlarının kesinlikle bilinmesi ve aynı şekilde park ihtiyacının da hesaplanması gerekir. Park hacmi, belirli bir saatte belirli bir kesimde park eden taşıt sayısı ile ölçülür.

Park ihtiyacını ölçmek için de park yeri bulma güçlüğü hesaba katılmadığı takdirde o kesimde park etmeye istekli taşıt sayısı ele alınır.

Park hacmi ile, park isteğinin birbirini karşılaması ancak her taşıtın varış noktasına en yakın yerde park edebilmesi ile gerçekleşir.

Büyük bir şehrin merkezinde gerekli park sayısı şu formül ile belirtilir.

$$P = \frac{S}{V} \quad P = 0,12 \text{ ila } 0,16 s$$

(P, gerekli park yeri sayısı, S ise o şehirde bulunan taşıt sayısını gösterir)

Ayrıca, 100.000 nüfuslu bir şehirde ortalama park süresi binek otomobilleri için 46 dakika, kamyonlar için de 21 dakikadır.

Park ihtiyacını karşılamak için çeşitli usullere baş vurulur. En ucuz usul, şehrin belirli yerlerinde bir takım arsaları park yeri olarak ayırmaktır.

Fakat İstanbul gibi eski şehirlerde boş arsaların bulunmaması bu usulün uygulanmasını engeller. Aynı durumdaki Avrupa şehirlerinin çoğunda kat kat yükselen veya kat kat yerin altına inen asansörlü ve rampalı garajlar yapılmaktadır. Ayrıca şehir içi yolların çoğunda arabalara yeterince park yeri göstermek de imkansızdır. Bunun için bir takım kısıtlamalara gidilir.

Günümüzde bu kısıtlamalar iki sisteme bağlanmıştır.

I-Kaldırımların kenarına park izni verilen kesimlerde park sayaçları konulur. Her şoför park yerine gelince, sayacı işlekmeye başlar, ve park süresine göre belirli bir ücret öder.

II-Park Plakaları: Önce Pariste uygulanan, sonra birçok Avrupa şehirlerinde

kabul edilen bu sisteme göre, trafiğin çok yoğun olduğu kesimlerde, her taşıta sınırlı bir park süresi tanınmıştır. (Msl.) 1, 5 saat)şoför, parkın başlangıcını gösteren bir plakayı, parkettiği zaman ön camına koymakla zorundadır .Gerçi bu sistem park sayacılarına göre çok daha fazla kontrol personeline ihtiyaç gösterir ama her hangi bir tesis masrafı gerektirmediği gibi, kesilecek cezalar dolayısıyla geliri de bir hayli artırır.

Akla gelebilecek bütün çarelere rağmen büyük şehirlerde halkın büyük çoğunluğu umumi taşıtlara binmeyi tercih etmedikçe, özellikle komumuz olan İstanbul şehrinde trafik meselelerinin çözülebilmesi imkansızdır.

DOLMUŞ-TAXİ DURAKLARI:

Bu bölümde izah edilecek şey dolmuş-taxi sisteminin bir parçası olan gerek resmi gerekse gayri resmi , fakat her şekli ile mevcut olan durakların tipi ve işlevi olacaktır.

Ön araştırma safhasında , bütün gayretlerimize rağmen halen İstanbul şehrinde kaç adet taxi ve dolmuşun çalışmakta olduğunu ve hangi durakların bulunduğunu hiç bir kurumdan tesbit edemediğimizi belirtmiştim. Bu nedenle bir durak araştırması yapılmış ve Belediyenin bir tarihte , ücret tarifelerini hazırlamak amacı ile yaptığı listeden yola çıkılarak bu hatların ne derece işler olduğu , işlemeyenlerin niçin kalktığıın nedeni ve yeni tesis edilen hatlar öğrenilmeye çalışılmıştır. İstanbul meydan ve sokakları taranarak krokiler ve haritalarda işaretlenmek sureti ile halen çalışan hatlar , başlangıç ve bitiş noktaları , hatlarda çalışan maximal ve minimal araç sayısı , taxi durakları , teletaxi organizasyonları ve bağlı araç sayısı tesbit edilmiştir.

İstanbulda duraklar ne şekilde taayyün eder ve işler?

Aslında dışarıdan bakan biri için bu sistem hayli kompleks ve karışık hatta düzensiz gibi görünmekle birlikte kendi içinde sistimli bir işleyiş mevcuttur. Bir dolmuş yada taxi durağının resmi olabilmesi için birkaç şovörün bir dilekçe ile Şoförler ve Otomobilciler derneğine yazala olarak baş turması gerekmektedir. Dernek talebi inceledikten sonra Belediye ye sunar. Yani durakların yerleri İstanbul Trafik şubesi Planlama şefliğince tayin edilir. Bir heyet durak için talep edilen yeri gelerek inceler , üzerinde durulan nokta durak olacak yerin ana cadde ve kavşaklar üzerinde bulunmamasıdır. Raporunda bu hususları belirten İst. Trafik subesi bunu İl trafik komisyonluğuna sunar ve kabul edilirse komisyon tarafından araç sayısı saptanarak durağa taxi yada dolmuş durak levhası dikilir.

Bu şekilde oluşan hat ve duraklara resmi durak ve hatlar diyoruz.

Ancak uygulamada her zaman resmi hat ve duraklarla karşılaşmak olanaksızdır. Gerçi resmi hat ve duraklarda çalışma tercih edilen bir durum olmakla

beraber, durağın çalışması için resmi durak olması şart değildir ve bunlar biraz ileride anlatacağım şekilde kontrol mekanizmasından bir şekilde kurtulmayı başarmışlardır.

Resmi duraklarda çalışacak araç sayısı tesbit edilirdemiştik. Fakat uygulamada 5 ~~duraklık~~ araçlık durakta 10 taxinin çalıştığı hatta trafiği aksatacak şekilde müşteri beklediğini görmek mümkündür.

Prencip olarak durakların bütün şoförlere açık olduğu şoförler tarafından dahi kabul edilir görülmele birlikte, pratikte bu uygulama görülmemektedir. Belirli bir durakta çalışan araçlar çalışma hatlarına yada duraklarına tanımadıkları bir şoförün girişini hiç de iyi karşılamamaktadırlar. Bir durağa girebilmek için ya o durağın yerlilerinden bir dost edinmek veya bilek kuvvetine dayanarak bu işi halletmek gereklidir.

Fiziki özellikler yönünden de iri yarı ve kuvvetli olmak istenilen durakta çalışmaya etki etmektedir.

İster resmi ister gayriresmi olsun, son yıllarda yeni bir uygulama görülmektedir. Belirli duraklara ki bunlar iş yapan duraklardır belirli gruplar hakim olmaktadır. İstanbul şoförler cemiyetindeki bir yetkili bu uygulamanın, şoförün iş bulamadığı için İstanbulu iskele iskele parselleyerek kendi grubunun durağı hakim olmasını sağladığını anlattı. Bu şoförler ve grupları daha ziyade Anadoludan gelmiş olup, İstanbullulara nazaran aralarında bir grup psikolojisi bulunan ve birbirlerine son derece bağlı şahıslardan teşekkül etmektedir. Yeşilköy havalimanı durağı Refahiyelilerin, Yeşilköy-sirkece dolmuş hattı Sıxaniğdelilerin, Maçka oteli durağı Sivaslıların inhisarı altındadır. Aynı şekilde bilhassa Hilton, Intercontinental, Sheraton gibi büyük ve turistik otellerin durakları da belirli grupların tekelinde toplanmıştır. Bilhassa Refahiyeli şoförler zaman zaman basınada actüel bir konu olarak gözükmektedir. Konu hakkında detaylı bilgi bölüm arkadaşım Mehmet Aydın'ın tezinde mevcuttur. Ben burada onun değinmediği bir uygulamadan bahsetmek istiyorum.

Bölüm arkadaşlarımla Yeşilköy havaalanı taxi durağını ziyaretleri sırasında Refahiyeli bir grup şoförün adı geçen taxi durağını tekellerine alarak diğer şoförleri durağa sokmadıkları ve açıktan yolcuların yanına gidip taxi teklifi yapanları kaba kuvvet kullanarak müşterilerini ellerinden aldıkları tesbit edilmişti. Hatta diğer grup bir dilekçe hazırlayarak zamanın Başbakanı sayın Demirele müracaat etmişlerdi. Sonra olayın ne şekilde geliştiği gazetelerden itikaf eden kadardı ve sonucun ne olduğu belirsizdi.

Bu nedenle konu ile ilgilenen Şoförler Cemiyeti avukatı sayın Turan Ögel'e ziyaretim esnasında olay hakkında bilgi vermesini rica ettim. Ögel artık bu mesele ile uğraşmaktan vaz geçtiklerini ve grubun laf anlamaz cinsten olduğu için sınırlarını bozduğunu söyleyerek yeni bir uygulamadan bahsetti. Şimdi Refahiyeliler özellikle Almanyadan gelen Türk işçilerini fiat kırmak sureti ile diğer şoförlerin elinden almakta imişler. Genellikle Anadoludan Almanya ya çalışmak üzere gidenler Yeşilköyden Topkapı'ya otobüs terminaline gitmektedirler. Bu nu bilen şoförler Topkapı-yeşilköy taxi ücretini 100 lira olarak kabul ederse, Almanyadan gelen işçilerin yanına yaklaşıp Topkapıya kendilerini 80 liraya bırakabileceklerini söylemekte. Şüphesiz yolcu daha ucuza giden bu şoförü tercih etmekte imiş, ancak şoför bir müşteri ile yetinmeyerek en azından üç yolcu da aynı teklifi götürmekte ve onları da aracını almakta imiş. Böylece dört şoföre ait işi bir Refahiyeli şoför yaparken aynı zamanda 100 liralık taxi ücreti yerine 240 lira elde etmekte imiş. Refahiye grubunun son derece iyi bir organizasyonla sahip olduğunu söylemeye gerek yok. Bu konuda daha etraflı bilgi sahibi olmak isteyenler Mehmet Aydın'ın tezinden faydalanabilirler.

Takrur resmi ve gayri resmi durakların özelliklerine incelemeye devam edersek şunları tesbit edebiliriz.

Genellikle dolmuş ve taxi durakları için tercih edilen yerler Turistik otellerin civarı, trafik akımı yüksek olan meydanlar, eğlence merkezleri, iskele ve istasyon önleri ve resmi yada gayri resmi müesseselerin buldukları yerlerdir.

Ancak uygulama sadece bu kadarla kalmayarak, ana caddelere açılan sokak içleri de bilhassa şehrin kalabalık meydenlarında dolmuş durağı olarak tercih edilebilmektedir. Gerek taxi gerek dolmuş durakları için bu mahallere iltifat edilirken, teletaxi organizasyonları, telefon gibi bir imtiyaza sahip buldukları için sokak aralarına da kurulabilmektedir.

Bilinalığı gibi duraklar son derece canlı yerlerdir. Günün hemen her saatinde yolcular yada araçlar tarafından yoğunluk kazanırlar. Aynı zamanda bu mahaller seyyar satıcılar içinde bir pazarlama alanıdır. Hatta durakların tipik bir şahsiyeti olan kahyalar durak başlangıcına bir sergi açarak gazete, milli piyango ve bu gibi şeyleri satarak sureti ile ek bir kazanç dahi temin edilmektedirler. Bunun tipik bir misali Teşvikiye-Karaköy dolmuş durağındaki kahyanın durak başlangıcı olan duvar üzerinde bir sergi teşekkül ettirerek gazete mecmua satışlarıdır.

Müşterileri kısmen durak şoförleri, kısmen dolmuş müşterileridir.

Bilhassa yoğun trafik akımına konu olan durakların çevreleri daha çok şoförlere hitap eden kahve, lokanta ve oyun salonlarının açılmasına ve gelişmesine sebep olmaktadır. Aslında kahve ve oyun salonlarının müşterilerin, yolcuların kısmen daha az talep de buldukları saat 11.00-

16.00 arasında şoförlerin vakit geçirmek için tercih ettikleri yerler olması gerekirken, gözlemlerimiz özellikle trafiğin yoğun olduğu zamanlar çalışmayarak burularda oturmayı tercih edişleri merkezindedir.

Bu ise trafik sıkışıklığı nedeni ile şoförlerin dolmuş yaptıkları zaman elde ettikleri gelirin benzin, amortisman ve harcadıkları zamanın karşılığı olan parayı toplayamayışlarından ileri gelmektedir.

Bilhassa bu şekilde araçların piyasadan çekilmeleri ve kalanların bir kısmının ise taxi olarak çalışmayı tercih edişleri araç sayısında talebe oranla büyük bir boşluk yaratmakta ve yolcu grupları duraklarda uzun kuyruklar mey-

dana getirmektedirler. Bunun tersi ise talebin nisbeten az olduğu saatlerde durakların duraklarda yarattıkları kuyruklardır.

Arz ve talepteki bu mobilite korsan adı verilen minibüs ve şehirler arası çalışan yada turist taşıyan otobüslerin dolmuş duraklarındaki yolcuları toplaması sonucunu yaratmıştır. Ayrıca express taxi uygulamasını da başlatır.. Talebin yüksek olduğu saatlerde Belediye ve Trafik tarafından izin verilir görülen bu uygulama ise bugün günün her saatinde rastlamın bin olay haline gelmeye başlamıştır. Kabul etmek gerekir ki bundan hem yolcu hem de otobüs-minibus şoförü şikayetçi değildir. Şikayet eden grup dolmuş-taxi şoförleri olmaktadır. Belediyenin bu uygulamaya bazı saatler için göz yumması, korsan taşımacılık olarak adlandırılan bu uygulamanın gelişmesine sebep olmuştur. Ve kontrol mekanizmasının bu uygulamayı ortadan kaldırıp kaldıramayacağı tartışma konusudur. Şüphesiz bu tip taşımacılıktan zarar gören grup dolmuş ve taxi şoförleridir. Zira dolmuş bulunmayan saatlerde ,duraklarda bekleyen yolcuların, ya express dolmuş yaparak veya taxi olarak araçlarına binmek zorunda kalacakların düşüncülerinden bir grup şoför daima bu saatlerde araçlarını kenara çekerek beklemektedirler. İşte tam o sırada durağa yanaşan bir minibüs yada turist otobüsü durakta bekleyen yolcuları almakta ve dolmuş-taxi şoförlerinin bütün hayalleri de böylece suya düşmektedir.

Bu ise şu tip bir gerçeğin ortaya çıkmasına sebep olmaktadır. Pek çok şoför tarafından Halk dolmuşu alıştı, terk edemez iddiasının pek de tutarlı olmadığı görülmektedir. Eğer halk özellikle dolmuşu tercih etse idi, otobüs geldiği zaman dolmuş bekleyene devam edebilirdi. Demekki Belediye yeter derecede kitle taşımacılığını sağlayabildiği taktide halk illede dolmuşu binmekte ısrar etmeyecektir.

Aynı konuyu sayın Hasan Pulur ile tartıştık:Kendileri bu konuda şunları

Halk dolmuş a laştığı için dolmuş binmekten vaz geçemez gibi bir iddiayı yanlış buluyorum. Halkımızın geleneklerine bağlı olduğu gerçektir.

Fakat bu, Türk halkının fayda gördüğü şeyi uygulamayacağı anlamına gelmez. Eğer Türk halkı geleneklerinde ısrar etse idi, bütan gaz ocağı kullanmayı reddederdi. Oysa kısa bir süre içinde faydasına inandığı ve kolay, pratik olduğunu müşahade ettiği bütan gazı, tehlikeli oluşuna dahi aldırmasızın kabul etmiş, bütün gaz ocakları ve Hot'lar bütan gaz ocakları ile değiştirilmiştir.

Hatta bu uygulama en gelenekçi olarak bilinen Türk köylülerince dahi memnuniyetle kabul edilmiştir. Şoförlerin iddiaları işte bu nedenle pek inandırıcı ve mantıklı değildir.

Bu husus yalnız Türk halkına da kammızca teşmil edilemez. Bizde Sayın Pülür'un görüşlerine katılıyorum ve diyoruz ki, yararlı bir şeyin toplumlar tarafından kabul edilmesi evrensel bir olgudur.

En traditional bilinen toplumlar dahi, ihtiyaçlar söz konusu olduğunda geleneklerini bir tarafa bırakmak sureti ile yeniliğe açık kalmışlardır.

Bu Eskimolorda da böyle olmuştur, Arapeshlerde de, Yörüklerde de, Araplar da da..

Zira yenilik fayda sağlıyorsa onu benimsemek fikri mantıksal açıdan determinist karakterlidir. İnsanların ise daima daha pratik ve daha az yorucu olana karşı duydukları sempati, sağduyu sahibi oluşları nedeniyledir.

Aksi taktirde Medeniyetin var olması ve teknikte yapılan aşamaların söz konusu olması düşünülemezdi.

Tekrar konumuza dönersek, Belediye yada özel sektör yeter derecede araç sağladığı taktirde halk alışkanlıklarından vaz geçerek kültürüne dolmuş yerine otobüsü koyabilecek kadar mantık sahibidir.

Dolmuş ve taxiler bu uygulamanın ivedi olarak son bulmasını isterlerken,

arasında ağır para cezası ile karşı karşıya kalır. Şüphesiz bu uygulama da rüşvet vermek sureti ile geçiştirilmektedir. Rüşvet ise, bütün resmi ve özel dairelerimizde çalışanlar için az yada çok bir miktar geçerli olan bir problemdir ki, bunun da kendi cinsinden nedenleri mevcuttur.

Bu nedenlerden bazılarını şu şekilde şöyle sıralamak pek yanlış olmaz kamsındayım. Problemin temelinde ekonomik bir olgunun olduğu fazla iltifat gören bir neden olsa dahi, aynı zamanda bu bir karakter, kültürlenme, eğitim ve vicdan sorunuudur. Konumuz rüşvet olmadığı için burada keserek yine korsan Taxi-dolmuşlardan bahsedelim. Bölümüümüz ~~2000~~ arşivinde korsan olarak taşımacılık yapan 50 ye yakın şoföre ait mülakat yapılmış olması ve mülakatların bulunması son derece enteresandır ve kontrol mekanizmasının ne derece gevşek olduğunu yoruma gerek bırakmayacak bir şekilde ifade etmektedir. Araştırma sırasında araçların plakasına bakmadan bindiğimize ,mülakat yaptığımızı göre, araştırmamızın tarafımızdan böyle bir yöne kanalize edildiğini düşünmek bütün samimiyetimle ifade etmek isterim ki hatalı bir düşünce tarzı olacaktır. Bunun dışında ^{bu} mülakatların dökümde tercih edilmeyen bilgi teşkil ettireceğini bilişimiz ise bu tip mülakatlardan uzak durmamızı gerektirmekte idir. İşte buna mukabil 50 korsan taxi-dolmuş ile görüşme yapmamız enteresandır ve gerçeğin tartışma kabul etmez ispatıdır. İstanbulda artan nüfus, taşıtlara duyulan ihtiyaç pek çok şoförü cezbetmekte ve daha iyi kazanç sağlamak amacı ile diğer illerden -ki, plaka tahdidi gibi bir uygulamamızın olmadığı yerlerden-temin ettikleri ticari plakalarla veya plaka-sız olarak İstanbulda taxi dolmuş olarak çalışmaktadırlar.

Bu konuda tercih edilen aracın damasız olmasındansa, damalı fakat yabancı il plakalı oluşudur. Zira daması olmayan araçlara nazaran bu tip otolar daha az dikkati çekmektedirler.

gerek korsan taşımacılar gerekse halk hallerinden memnundurlar.

Halk işine yada evine istediği zaman gidebilmekte, otobüs ve minibüsler dolmuş fiyatına yolcu taşımak sureti ile daha çok para kazanabilmektedirler. Acaba iyé ve rasyonel bir koordinasyon ile bu araçlar Belediye'ye bağlanamaz mı?

Bunun cevabı bugün için belirsizdir. Şüphesiz bunu düşünürken dikkat nazarına lanması gereken bir husus bu araçların maliye ye vergi, Belediye ye rüsum vermeleri söz konusu olduğu bu halde, aynı istekle dolmuş tipi taşımacılık yapıp yapmayacakları sorunudur.

Aynı şekilde damalı araçların talebin fazla olduğu saatlarda taxi olarak çalışmak istemeleri yine şikayet edilen bir hususun doğuş nedeni olmuştur.

Bugün İstanbul Trafikine kayıtlı olmayan damalı araçların ve özel otoların, İstanbul şehrinde korsan olarak çalıştıkları görülmektedir.

Aslında özel oto sahipleri yakalandıkları taktirde, yani bir kontrol grubunun korsan taşımacılık yaptıklarını tesbitinde 1000 TL ile 25.000 TL arasında para cezası alabilmektedirler ve ayrıca maliyeye adları bildirilmek sureti ile haklarında vergi tahakkuk ettirilmektedir.

Fakat aslında, Trafik'in bu tip korsan taşımacılara ceza kesmeden maliyeyi haberdar etmeleri ve Maliyenin de 1000-25.000 Tl arasında olabilecek ceza ve vergi tahakkuk ettirmesi gereklidir. Fakat her iki uygulamada korsan taşımacılık alanında görülmektedir.

Buna rağmen yakalanma söz konusu olduğu taktirde uygulama trafik polisine 200-500 TL rüşvet vermek sureti ile atlatılabilmektedir.

Başka bir şehrin trafikine kayıtlı olan bir araç ise İstanbulda ticari amaçla taşımacılık yapmak isterse İstanbul Trafik Şubesine gideret, 1 ay İstanbul sınırları dahilinde çalışabilmesini sağlayacak olan bir izin kağıdı alabilir.

Fakat bu sürenin hitamında hala şehir içinde taşımacılık yapmaya devam ederse, Kontrol mekanizması tarafından yakalandığı taktirde 300-500 TL ara

Ve sanırım ilgililer böylesine large hareket ettikçe bu uygulama devam edecektir. Bunun ne derece zararlı yada faydalı olduğu tartışma konusu olabilir. Müşteri yani yolcu açısından bir positive olgudur. Çünkü yolcular taşıt ihtiyaçlarını bu şekilde temin edebilmektedirler. Fakat kamuni bir taşımacılık olmayışı nedeni ile şüphesiz yanlış bir uygulama olduğu gerçektir, ama yolcunun bu konuda tercih imkanı olmadığı için bulunduğu vasıtaya binmesi olağan bir neticedir.

Trafiğin kontrolla bu uygulamayı sona erdirmesini bekleyen şoförler bu konuda trafiğe yardımcı dahi olmaktadırlar. İstanbul plakalı olmayan veya damasız araçların yolcu aldığı görüldüklerinde bunların plaka numaralarını alarak yetkililere bildirmektedirler. Fakat bu güne kadar bunun önlenemediğini gören şoförler Cemiyetten yardım istemişler ve Şoförler Cemiyeti de bunun doğru olduğunu beyan etmiştir. Trafik Şubesinin kontrolünün yeterli olmadığını gördükleri için ekipler halinde korsan taşımacılık yapanları tesbit ettiklerini Şoförler Cemiyeti yetkilileri konuşmalarımız esnasında söylemişlerdir? Bu kontrole yeni başlayan Cemiyetin ise „ne derece başarılı olabileceği henüz belirsizdir ve önümüzdeki günlerde sonuç belli olabilecektir.

RESMİ HAT VE DURAKLAR:

Daha önce belirtmiş olduğum gibi bir hat veya durağın resmi olabilmesi için şoförler tarafından yapılan durak yada hat açmak teklifinin Şoförler Cemiyetine müracaatları sonucu İstanbul Trafik Şubesi Planlama Amirliğince O.K. alınması ve İl trafik komisyonunun bu kararı onaylaması gerekmektedir.

Bu şekilde kabul edilen tekliften sonra durak yada hatta bir levha dikilerek çalışabilecek araç sayısı ve dolmuşlar için hat ücreti ni belirten bir ibare konulur. Fakat çoğu kez durakta belirtilenden, izin verilenden daha fazla sayıda aracın çalıştığı görülmektedir. Bu ise durakların her şoföre açık oluşu prensibinin ortaya çıkardığı bir uygulamadır. Yalnız bu konuda söylenilmesi gereken şey durakta yalnız belirli şoförlerin çalışabilme imkanlarının olduğudur?

Durağın serbest olmasına karşılık her isteyen şoför bu duraklara girerek yolcu alamaz. Zira durakta yerli olan şoförler buna müsaade etmemektedirler? İstisna olarak talebin fazla olduğu saatlerde durakta bekleyen araç olmadığı durumlarda bazı araçlar kahyaya daha yüklü bir para vermek sureti ile durakta bekleyen yolcuları alabalarlar.

Resmi taxi duraklarının son günlerde gösterdiği bir yenilik ise bunların süratle teletaxi şekline dönüşmeleridir. Ancak her teletaxi organizasyonunun bir zamanlar resmi durak olduğu da söylenilemez. Zira teletaxi uygulamasını hem resmi hemde gayriresmi durak şoförleri yapabilmektedirler.

Bu konuda söylenilebilecek son söz, daha önce de belirtmiş olduğum gibi resmi durakların bazı gruplar tarafından işgal edilerek, ancak kendi hamşehrilerinin çalışmasını sağlayacak şekilde kontrol altına alırlarıdır. Bu uygulama ise şüphe yok ki pek çok şoförün şikayet nedenidir.

Aynı şekilde resmi dolmuş hatlarında çalışmakta olan şoförler ise hatlardaki araç sayısının dondurulmasının ve hariciden gelen araçların duraklarından yolcu almamasının sağlanmasını Belediye ve Cemiyetten talep etmektedirler.

Resmi duraklar konusunda göze çarpan bir husus ise şudur.

Bugün İstanbul belediyesince liste dahilinde olan birtakım durakları ararsanız bulamazsınız. Zira bunlar talebin az oluşu yada olmayışı yönünden zamanla ortadan kalkmış yada ekonomik yönden daha cazip olacak şekle sokulmuşlardır.

Bunu yapanların şoförler olduğunu söylemeye gerek yok sanırım.

Şöyle ki, bazı duraklar ortadan kalkarken, bu durağın yolcuları bir miktar fazla para vermek sureti ile girmek istedikleri duraktan geçen fakat orada durmayarak daha ileri giden araçlara binmek zorundadırlar.

Örnek vermek gerekirse Karaköy-Beyazıt bu tip bir uygulamaya konu olmaktadır. Bu gün için bu hat için konulan ücret 350 kuruştur. Fakat siz Beyazıt gitmek istediğiniz taktirde Karaköy-Eminönü(Sirkeci) 200 kuruş ve Eminönü-Beyazıt 300 kuruş vermek sureti ile yani beş liraya gitmek zorundasınız. Aynı şekilde Kadıköy -Göztepe durağı da bu şekilde çalışmaktadır. Göztepeye gitmek isteyen bir şahıs, araçlar bu semte çalışmak istemediklerinden 350 yerine 450 kuruş vermek sureti ile Bostancı dolmuşuna binecekler ve Göztepe'ye geldiklerinde ineceklerdir.

Şüphesiz bütün bunların nedeninde halkın taşıta duyduğu ihtiyacın çokluğu ve ne şekilde olursa olsun bu ihtiyacı karşılayana bindiği gerçeği bulunmaktadır.

GAYRİ RESMİ HAT VE DURAKLAR:

Bu tip durakların ortaya çıkışında etkili olan bir kaç faktör vardır ki sanırım öncelikle bunlardan bahsetmek yerinde bir hareket olacaktır.

Gayri resmi durakların teşekkülünde rol oynayan en önemli faktörlerden

biri daha önce bîngurup şoför tarafından durak yeri için yapılan teklif

O.K. görmez. Bunun üzerine aynı mahal şoförler tarafından işgal edilerek

burada çalışmaya başlanır. Şüphesiz bu anlatılanlar gayriresmi taxi

durakları için geçerlidir. Peki bu kakunen izin verilmeyen mahaller kont-

rol grupları tarafından lağv edilemez mi? İşte bu konuda tekrar rüşvet

mekanizmasının devreye girdiğini görmekteyiz. Şüphesiz şoför iş yapabile-

cek olan yerler için durak teklifinde bulunmaktadır. Ve burayı gayriresmi

taxi durağı haline getirdiğinde ise buradan bir kazanç sağlamaktadır. Ancak

durak yerinin kabul edilmeyişinin nedeni ise ilgili makamlarca trafiği aksatan

mahallerde seçilmiş olmasından dolayıdır. Bu noktada gayriresmi durak

kurulduğu takdirde tartışmasız sonucu olan trafik aksaması ortaya çıkacaktır.

Örneğ vermek gerekirse istanbulun en işlek duraklarından biri olan Adliye

durağı böyle bir duraktır. Her zaman için iş teminine açık oluşu şoförler için

tercih edilen duraklar arasında bulunan bu durak, (Adliyeden çıkarken sokak arasında

bulunan her iki durak kastedilmektedir) son derece iyi bir kazanç sağlamaktadır.

Zira adli vakalardan biri olan borçlar nedeni ile haciz koyma olayı , icra

memurlarından bir heyetin haciz konulacak mal veya gayrimenkul için bir

keşifte bulunmalarını gerektirmektedir. İşte bu nedenle ~~günde~~ hergün icra

memurları keşfe gidecekleri yere bu taxileri kullanarak ulaşmaktadırlar.

Bunların sayıca fazla oluşu, yani şoför için devamlı müşteriler haline gelişleri

yanında bir diğer avantaj, bu memurların şoförleri koruyucu şekilde hareket etme-

leridir. Taxi ücretini kendileri ödemediklerinden şoför için daima hakkettiğinden

fazlasının alması söz konusu olmaktadır.

İşte böylece son derece işlek ve iyi kazanç sağlayan bu durağın lağvedilmemesi

için durakta bulunan şoförler her türlü maddi fedakarlıklara katlanmaktadır. Ve bana anlatılanlara göre bunlar ki 20 şoför kadardır, her hafta trafik memurlarına 50 şer lira ~~bu rakam~~ rüşvet vermektedirler. Bu rakam ise 1976 yılının rüşvet miktarına işaret etmektedir. Rüşvet verilmediği takdirde bölgenin kontrolü ile görevli olan trafik memuru yada memurları şoförlerin o mahalde durmasına engel olmakta imişler. Gayri resmi durakların teşekkülünde ~~birçok~~ etkili olan bir diğer husus ise insan trafiği yönünden işlek olan yerlerde, yani iş imkanının iyi olduğu yerlerde bir grup şoförün taxi olarak beklemek sureti ile teşkil ettirdikleri duraklardır. Her iki cins durağın tabelası olmadığını belirtmem gerek yok sanırım. Hatta bu uygulamanın 15-20 metre aralıklarla tekrarlanabilmesi de olağandır. Özellikle eğlence yerleri, resmi daire ve hastahane civarları bu tip durakların kurulmasında tercih edilmekte, hatta bunlar birden fazla sayıda olabilmektedir. Örnek vermek gerekirse Haydarpasa Numune hastahanesinin önünde hemde ana caddenin üzerinde bir grup taxi şoförü kaldırıma paralel olarak araçlarını park ederek müşteri beklerler. Bu ise zamanla yolcular tarafından alışıldığı için devam edip gitmektedir.

Gayri resmi dolmuş durakları ise yine iki nedenle teşekkül etmektedirler. Bunlardan birincisi dolmuş hattı için taleplerinin yetkililerce geri çevrilmesidir. Örnek vermek gerekirse Taxim meydanında iki tane Kadıköy-Taxim ve iki tane de Suadiye-Taxim durağı mevcuttur.

Bunların birincisi yani Atatürk Kültür Merkezinin karşısında bulunan duraklar bogaz Köprüsünün trafiğe açılmasından hemen sonra legal yollardan açılmış duraklardır. Fakat Otağ büfenin önünde bulunan kadıköy ve Suadiye durakları sonradan kurulmuşlardır.

Bunun nedeni ise hattın nisbeten trafik yönünden iyi oluşu ve şoförün dir?kalk indi-bindi problemi olmaksızın çalışabildiği ve ücretinin iyi oluşu ~~benzer~~ gibi özellikleri bilisidir. Bu şoförler resmi durakta çalışmak istediklerinde

meslektaşları tarafından negative bir tepki ile karşılaşmışsan ve bunun neticesi olarak kendileri bir durak teşkil etmek yoluna gitmişlerdir.

Örnek verdiğim için bütün bu anlatılanların yerinde telkiki mümkündür.

Adliye durağından birkaç defa bir araca binme teşebbüsünde bulunduğumuz taktirde ,taxi şoförünün müşteri var gelecek diyeceğini ve şüphesiz bir keşif heyeti ile anlaşmış oluşu nedeni ile sizi taşımayı kabul etmediğini,

aynı durağı pazartesi sabahları ziyaret ettiğiniz taktirde polis-durak şoförü alış-verişini, Taximdeki durakları tesbit etmeniz mümkündür.

Bir başka gerçek ise gayrivesmi durakların-Taxi duraklarının son zamanlarda teletaxi organizasyonlarına dönüştüğü gerçeğidir.

Bu organizasyona giren şoförlere neden şeklinde bir soru yönelttiğimde şu cevapla karşılaştım.

Bu şoförlerin pek çoğu bir iki yıl önce resmi bir durak sahibi olabilmek için müruacatta bulduklarını fakat yetkililerin bu tekliflerini geri çevirdiğini söylemişlerdir. Bu şoförler ise bir şekilde telefon temin ederek teletaxi organizasyonu fikrini gerçekleştirmişlerdir.

Bunun için şu formaliteler gerekmektedir.

Şoförler Cemiyetine bir dilekçe verilerek araç sayısı, Çalışma karnelilerinin numarası, ehliyet ve ruhsatların fotokopisi verilerek müruacatta bulunulur.

Cemiyet yeni bir dilekçe tertip etmek sureti ile bu teklifi İl Trafik Komisyonuna iletir. İl Trafik komisyonu uygun görürse O.K. vermek kaydı ile

bunu Belediyeye gönderir. Belediyenin organizasyonu münasip görmesi halinde

park ve taxi durağı gönderir. Daha sonra şoförler, daha doğrusu organizasyon

Maliyeye müruacat ederek birer vergi numarası ve kuruluş için defter a

alırlar ve böylece gelir ve giderler deftere işlenmek sureti ile process

tamamlanır.

Bir organizasyonun teşkili için bir sit , belirli bir mahal tercih edilmekte ve ~~bir~~ bir telefona ihtiyaç duyulmakta isede bunlar bir teletaxinin gerçekleşmesi için şart değildir. Herhangi bir dükkan yada ticarethane sahibinin telefonu olması halinde şoförler bu şahısla anlaşmak sureti le bir organizasyon kurabilmektedirler. Örnek vermek gerekirse Feneryo- lunda bulunan Şal pastahanesi Selamiçeşme Taxinin bürosudur aynı zamanda Hatta bazı esnaflar taşımacılığın karlı oluşuna inandıkları için meslekle- rini terk etmek sureti ile telefon ve dükkanların teletaxilere vermekte kendi- leride bu organizasyonun başında durarak bir gelir temin etmektedirler. Mesela Erenköyde bulunan Ar Taxi bir süre önce bir kasap dükkanı idi. Sahibi kasaplıktan vaz geçerek organizasyonun koordinasyonu görevini üzerine almıştır. Eskiden muhtar olan kardeşi ise yine burada çalışarak para kazanmaktadır. Bu işletmeye gidilirse halen içeride bulunan kaşap- lara ait fridgeler görülebilir.

Organizasyona bağlı şoförlerin, işletme masrafların ödemeleri ikâ şekilde olmaktadır. Birinci şekil sabahdan arşama kadar yapılan her sefer sayısı için yani her müşteri taşıyışta alınan ücretin bir miktarı koordinatöre verilir. Onun aylık ücreti, telefon parası, kira, elektrik masrafları v. s. bu paradan karşılanır.

Diğer tip ödemede ise sefer sayısı göz önüne alınmayarak günlük belirli bir miktar para örneğin 25-30 lira yada daha fazla koordinatöre verilir. Böylece yeni bir meslek ortaya çıkmış oluyor. Teletaxi sahipleri..

Hatta bayanların dahi bu işe ilgi duymaya başlamaları bu işin karlı ve cazip olduğu anlamına gelebilir. Maltada yeni açılan 1977 Bali taxinin sahibesi bir bayandır. Daha başka bayan teletaxi işletmecileri var mı, buna cevap verecek bilgiye maalesef sahip değilim. Zira araştırmamın başlangıcından bu güne kadar İstanbul trafik sisteminde değişen tek şey teletaxi organizas- yonlarının hızla artışı oldu..

Niçin teletaxi oldular?

Bu sorunun cevabı çeşitli şekillerde verilebilmekte.

Örneğin dolmuşçuluğun artık kar getirmediğince üddia ederek teletaxi organizasyonuna girdiğini belirtenler mevcuttur. Diğer bir grup ise taxicilikten teletaxiciliği entikal etmişlerdir.

Bunlar sorumu şu şekilde cevapladılar. Bu zamanın ve şartların ortaya çıkardığı bir olgudur. Biz müşteri beklerken bir de bakıyorduk ki semtimizden üç-beş kilometre uzakta bulunan bir teletaxinin aracı sokak içinde durarak bir yolcuyu alıyordu. Böylece müşterilerin elimizden kaçtığımız göverek harekete geçmek zorunda kaldık. Halk teletaxileri tercih etmekte zira herhangi bir şey olduğu taktirde, şoförü bulmak mümkün bu ise güven sağlayan bir husus. Ayrıca tarife bilimli olduğu için, pazarlık söz konusu değil. Ayrıca istenildiği saatte müşterinin emrinde olduğu için teletaxiler rağbet görmekte..

Ücret konusunda söylenilenlere şahsen bende katılmaktayım.. ama sizde katılmıyorsunuz bilmem..

Eskiden İstanbulda taxi kullanmak bir yerde cesaret işi idi. Korkarak biner, ~~bu~~ kadar inene kadar rahat edemezdik.

Herhangi bir yerden taxiye bindiniz diyelim yada bineceksiniz..

-Şoförbey Şuraya beni kaç bırakırsın?

-Ablacığım, o mesele kolay, ne verersen ver canım..

?Olurmu kardeşim bir fiyat söyle uygunsuz binelim..

-Mühim değil dedem ya abla sen bin hele, oraya gidince düşünürüz..

Mecburen ~~g~~ binerdin otomobile, ama içinde bir sıkıntı, kaç lira versem uygundur acaba.. Kavgayı edecek, nasıl davranacak sonuçta..

Böylece istediğiniz yere gelirdiniz..

-Şoförbey borcum ne kadar?

-Ne verirsen ver abla...

Ve çıkartıp az çok birşeyler verirdiniz.. Ve şöyle bir davrenişle karşılaşmanız muhtemeldi..

-Sen beni dilenci mi sandın be, bu kadar para ile oradan buraya gelinir mi? al, paranda senin olsun, Senden gelecek kazanç allahın gelsi..

Ve şüphesiz bir de azar isiterek paranın üstünü tamamlayarak araçtan alı al, moru mor innmek zorunda kalırdınız..

Demek istediğim şey teletaxilerin böyle bir tatsızlığı ortadan kaldırmış olmalıdır. Reklam niteliğini taşıyan broşürlerinde belirli semtlerin ücretleri tayin edilmiş.. Laf işitmeyeceğinizden emin, gönül rahatlığı ile binebilmek mümkün olmakta bu cins taxilere. Şoförede fiat açısından emniyet sağlamaktadır. Bir taxinin teletaxi organizasyonuna gribilmesi için belirli şartları kabul etmesi yada belirli vasıflara sahip olması aranmaktadır,

Örneğin, şoförün araç sahibi olması gerekmektedir. Fakat bazı taxilerde bu özellik aranmaz. Yani tercih edilen bir faktör olmakla birlikte şart değildir. Ancak aracın damalı olması birçok tele taxi kuruluşunda prensip olarak kabul etmektedir. Ancak birden fazla aracı olan şoförler var ise bunların damasız araçları da damalı muamelesini gönerek çalışabilmektedir.

Organisazyona giren araçlardan belirli bir miktar para amblam ve depozite ücreti olarak alınmaktadır. Bunun karşılığında ise ışıklı amblem verilmektedir. Bundan başka şoförün karakter özelliklerine de dikkat edilmektedir. Ahlaken kötü tanınan şoförlerin bu tip organizasyonlara girebilme olasılığının az olduğu söylenilmektedir. Bundan başka aracın yeni model olması da girişte tercih sebebidir.

Bütün bu şartlara uyan şoförler, bir hafta yada belirli bir süre organizasyona dahil olurlar ve çalışırlar. Bu deneme devresini başarı ile tamamladıkları takdirde organizasyona girmiş olurlar.

Şüphesiz her organizasyonda bu uygulama vardır demiyorum. Fakat bunlar genel olarak tatbik edilmektedir.

Şoför organizasyonuna kabulünden sonra ise bazı hususları dikkat etmek zorundadır.

Müşteriye nazik davranacak, pazarlık yapmayacak, alkol lü araç kullanmayacak, dolmuş müşterisi almayacak, araçta eşya bildiği takdirde bunu yazıhaneye verecek, belirli günlerde gece çalışmayı kabul edecek, amblem mutlaka kullanılacak, araç temiz ve bakımlı olacak, organizasyona ödeyeceği parayı zamanında verecek, ve ahlaki değer sistemine uygun davranışlar dışında hareket etmeyecektir.

Fakat bunları kabul eden ve bütün vasıflara haiz şoförlerin ise belirli bir teletaxi organizasyonuna bağlanması mümkün değildir. Zira bu tip kuruluşların sayısı mahduttur ve geriye kalan şoförleri kabul etmemektedirler. Yani bu konuda da bir imtiyaz söz konusu olmaktadır. Diğer taxi şoförleri bundan yakınırken Şoförler Cemiyete de teletaxilerin karşısındadır. İfade ettiklerine göre bu uygulama dolayısıyla asıl meslekleri şoförlük olmayan bazı kişiler şoförlüğün sırtından geçinmekte yani onları sömürmektedirler.

İşte bu sebeptendir ki kendileri büyük bir uygulamaya girişimek istemişler fakat dernekler kamuhuna aykırı olduğu için bu gerçekleşmemiş ve izin verilmemiştir.

Dernek yetkililerinin anlattığına göre, fikirleri şu merkezdedir. Her araca bir telsiz telefon verilmek sureti ile araçlar şehir trafiği içinde serbest dolanacaklar yada işleri yoksa belirli duraklarda bekleyecekler ve tek bir santraldan yolcuların talepleri değerlendirilerek, o semte en yakın şoför telsizle haberdar edilerek müşteriye yollanacaktır. Böylece dernek bir şirket haline gelecektir. Ayrıca şimdi dernek merkezi olarak kullanılan Lamartin caddesindeki bina da bu işe tahsis edilerek bir santral haline getirilecektir. Ancak bu uygulama Radyo-Telsiz-Telefon kamuhuna aykırı olmakta ve bu tip bir kuruluşun telsiz kullanılmasına izin verilmediği için

tatbik edilememektedir.

Tekrar gayrivesmi duraklar konusuna dönersek, şunları söyleyebilmemiz mümkündür.

Bu duraklar istanbulda son derece çok sayıda olup kuruluş ve devamları şu nedenlerle açıklanabilir.

I-Yetkili merciler, belirli prensiplere uydukları için her yerde durak yapılmasına izin vermemekle birlikte, izin verilmeyen mahallerde gayrivesmi duraklar hizmete açılmakta ve başarı ile yürümektedir. Bu ise kararların etüd edilmeden verilisinin bir nedenidir. Sanki bu makamlar, "Yap fakat bana duyurma, haberim olmasın" görüşünü savunmaktadırlar.

II-Kontrol mekanizmasının gevşekliği bu durakların devam etmesini sağlamaktadır. Zira rüşvet olgusu iyice yerleşmiştir.

III-Halk ihtiyaçları nedeni ile bu durakları kullanmaktadır. Talebin oluşu ise bu durakların artışına sebep olmaktadır.

Bunun yanında halk ister resmi ister gayri resmi olsun, durak konusunda bilgisi bulunmadığından ve ister legal ister korsan ihtiyaç sahibi bulunduğundan tercih imkanı yoktur. Ve bu nedenlerle bulduğu her taşıta binecektir.

NASIL TİCARİ ARAÇ ŞOFÖRÜ OLUNUR?

Ticari maksatla araç kullanmak yani insan taşımaları yapmak istiyorsanız şu formaliteleri yerine getirmeniz ve şu vasıflara sahip olmanız gerekmektedir:

I-Profesyonel ehliyet sahibi olabilmek için 19 yaşında olmak gerekmektedir. Ayrıca ağır vasıta kullanabilmek için de en az beş yıllık ağır vasıta ehliyetnamesine sahip olmak aranan şartlardan biridir.

II-Şoför olmak isteyenlerin en az ilköğretim diplomasına sahip olmaları gerekmektedir.

III-Evvelce verilmiş olan bir ehliyetnamenin daimi olarak geri alınmamış olması, eğer geçici olarak alınmış ise müddetinin dolmuş bulunması.

IV-Yapılacak olan nazari ve ameli imtihanların başarılanması.

V-Uyuşturucu maddeleri kullanmadığını veya alkollü içkileri kullanmayı itiyat derecesine vardırması olmamasının tesbit edilmesi.

VI-Sağlık ve teknik muayenede şoförlüğe mani bir hali bulunmadığının anlaşılması.

VII-Türk ceza Kanununun 448-450 . maddelerinde yazılı suçlardan mahkum edilmemiş olmaları ve 403,404,414-418,429-436,491-493,495-503, 508-510 uncu maddelerinde yazılı suçlardan bir veya birkaçı ile mükerrer olarak mahkum edilmemiş olmaları şarttır.

Fakat bölümümüzün yapmış olduğu araştırmaya dayanarak şunları söylemek mümkündür.

Şoför olabilmek için ~~DİKKET~~ bu özelliklere sahip olunması şart değildir.

Eğer yeteri kadar paranız var ise bütün bu özelliklere sahip olmayabilirsiniz ve bu hallerde dahi İstanbul hudutları dahilinde şoförlük yapmak sureti ile kazanç temin etmeniz mümkündür.

ORGANİZASYON:

Şoförün ilişkilerini dikkat nazarına aldığımız haktırde, onun resmi yada gayrivesmi olarak bazı şahıflar yada kurumlarla ilişkide bulunduğunu tesbit ederiz. Bu başlık altında şoförün bu tip ilişkilerine kısaca göz atılacaktır.

KURUMLARLA OLAN İLİŞKİSİ:

Bu başlık altında ise şoförün ilişkili bulunduğu kurumları ikiye ayırarak incelemek mümkündür. Resmi kurumlar, gayrivesmi kurumlar..

Önce her şoförün ilişkisi olması gereken bir kuruluş, şoför oluşu nedeni ile, İstanbul trafik şubesi Dir.

Ticari maksatla taşımacılık yapan sürücüler profesyonel ehliyetnamelerini bu kuruluştan almaktadırlar. Ehliyetin alınması konusunda ise şu belgelirin temini gereklidir.

En az ilk okul diploması, ikamehğah senedi, savcılıktan sabıka kaydı olmadığına dair düzenlenen evrak, nüfus kağıdı sureti, sıhhi kurul raporu.. Bunları temin eden ve şoför olmak isteyenler ise yapılacak ~~bu~~ ameli ve nazari sınavlarda başarılı olması gerekmektedir.

İşte Trafik şubesi ile şoför ilişkisi bu şekilde başlamaktadır.

Ehliyetin tanziminden sonra ile şoför-Trafik şubesi ilişkisi periyodik aralarla devam etmektedir. Her profesyonel şoförün üç yılda bir bu ehliyetnameyi vize ettirmesi gerekmektedir.

Şoförün Trafik şubesinden başka Şoförler cemiyeti ile de ilişkileri mevcuttur.

Bu ise Çalışma karnesinin tanzimi şeklinde olmaktadır. Aslında ise her profesyonel ehliyet sahibinin Şoförler cemiyeti ile bir ilişkisi mevcuttur.

Zira ehliyet alımında kullanılan bütün evrekler Trükiye Şoförler ve Otomobilciler federasyonu tarafından basılmakta ve dağıtılmaktadır.

Şoförlerin pek şikayetçi olduğu bir husus olan çalışma karnesinin tanzimi ise bu kuruluş tarafından tanzim edilmektedir. Aslında çalışma saatlerinin

sınırlanması ve belirlenmesi içi verilmeye başlayan bu evrak şehir içi taşımacılıkta hiç bir yarar sağlamamaktadır. Zira şoförün kaç saat çalışacağı tamamen kendâ arzusuna göre tayyün etmekte ve kontrolü mümkün olmamaktadır. Ancak Çalışma kartesi şehirler arasında kullanılabilme alam bulmaktadır.

Şoförlerin Cemiyette olan ilişkilerinin son derece harekellendiği dönem Bağ-kuru üyeliğın ~~Kuruluşu~~ Çalışma kartesi ve dernekten alınan evrak suretiyle başladığı görülmektedir. Dernek yetkililerinin söylediğine göre bu dönemde Bağ-Kur un bütün işlemlerini şoföre yardım gayesi ile Dernek üzerine almış ve son derece fedakarca davrandıkları halde kendi deyimleri ile her iki tarafada yararlanamamışlardır. Bağ-kur işlemlerinin Dernek kanalı ile yapılması Dernekte çalışan personelin yetersiz oluşu, derneğin masraflara girmek sureti ile ek eleman temini ne neden teşkil etmiştir. Hatta Cemiyetin personeli gece sabahlara kadar şoförlerin Bağ-Kuru üyelik işlemleri için evrak tanzim ettikleri, maddi ve manevi külfete girdikleri halde hala sevilme işlerinin izahını yapamamaktadırlar. Daha önce bahsettiğim gibi görünüşta Şoförler cemiyeti ve Şoförler derneğini ayırdığımız surette bu takdirde şoförün her iki kuruluşlada ilişkisinin var oluşuna işaret etmemiz gerekir.

Bunun yanında Derneğin bazı üst kuruluşlarla ilişkili olduğu da hesaba katılırsa bu ilişkiler sistemini daha da büyütmek ve şoförün, Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu, İstanbul şoförler ve otomobilciler Cemiyeti, İstanbul Esnaf ve sanatkarlar dernekleri birliği ve Türkiye Esnaf ve sanatkarlar konfederasyonu ile indirect ilişkili olduğunu söyleyebiliriz.

Buraya kadar bahis konusu edilem ilişkiler bütün şoförler için geçerli idi. Ancak şoförün araç sahibi olması halinde bir başka ilişkiler sistemi devreye girmektedir.

Şoförün araç sahibi olması halinde bunu tescil ettirmesi gerektiğinden ilişkili olduğu bir kurum Trafik şubesi müdürlüğü Kayıt tescil Bürosudur. Trafiğe çıkan araçlara plaka verme görevi bu büroya aittir.

Aracın kendine ait olduğunu noter kanalı ile araç sahibi bildirir. Ayrıca aracın sicinilin belirten resmi belgeleri hazırlar. Diğer evrakın yani resim, nüfus sureti, ikametgah senedi, Kayıt tescil bürosuna verilmesinden sonra araç iki yaşını geçmemiş ise 471 sayılı kanun gereğince taşıt alım vergisini gösteren noter tasdikli bir belge istenmektedir. Kayıt tescil bürosu aracın motor ve şasi tesbitini yapar. Bu evrakların tanziminden sonra plaka yaptırılır ve şoförler cemiyeti devreye girer. Bu arada tanzim edilen evraklar maliye ye gönderilir. Şoförler cemiyetinden alınan bir makbuz ile ~~XXXX~~ tekrar kayıt tescil bürosuna gelen araç sahibi aracın ruhsatını alır.

Bu iki kurumla ilişkilerin dışında şoförün Maliye, Trafik Bürosu, Bağ-kur gibi kurumlarla ilişkisi mevcuttur.

Maliye ile ilişkisi ticari amaçla taşımacılık yapması nedeniyle dir. Buna göre ~~Kör~~ şoför maliyeye müraacatla bir vergi numarası almak zorundadır. Şoförün vergi vermekten son derece çekindiğini araştırmamızın her safhasında tesbit etmiş bulunuyoruz. Bununla birlikte şoför ~~XXXX~~ çok küçük bir miktar vergi vermektedir.

15 yaşını geçen araçlar vergiden muaf tutulmaktadır.

Bunun yanında şoför:

Götürü usulde gelir vergisine tabidir ki araştırmalarım sonucu bunun senede maximal 500 lira olduğunu gördüm. Ve yetkililer de bunu doğrulamışlardır. Plaka vergisi olarak ise yılda ~~32X~~ 300 liralık bir ödeme yapmaktadır.

Şoförler ise Maliyeye ödenen plaka vergisinin Belediyeye devredildiğini söylemektedirler.

Şoförün Trafik Burosuna ile olan ilişkisi ise cazei durumlarda söz konusu olmaktadır. Diğer bir deyimle şoför trafik kontrollerinde eksik muayene ve teçhizattan dolayı yada belirli bir trafik suçunu işlemesi söz konusu ise bilindiği gibi trafik polisi tarafından plakası sökülür, ehliyet ve ruhsatı alınabilmektedir. İsti bu evrak ve plakanın yeniden elide edilebilmesi şoförün trafik bürosuna giderek belirli bir ceza vermek sureti ile bunları almasını yada eksiklerini derhal tamamlamasını gerektirir. Her halde ve şartta şoförün Büroya gitmesi kaçınılmaz sonuçtur.

Bağ-kur la olan ilişkisi ise kısa bir geçmişe dayanır ve çoğunlukla bu ilişki araç sahibi şoför ile Bağ-Kur arasındadır. Şoför belirli periyodlarla bağ-kur primini yatırır ve bunun karşılığında uzun vadede emeklilik imtiyazına hak kazanır. Araç sahibi olmayanlar ise eksik bilgileri nedeni ile bu kurumla ilişki tesisinde küçük bir yüzdeyi teşkil ettirmektedirler.

Bütün bunlardan başka bir trafik kazası söz konusu olduğu takdirde şoförün karakol ve mahkemelerle ilişkisi başlamaktadır ki bunlar spesifik vakalar olduğu için konumuz dışında kalmaktadırlar.

ŞOFÖRÜN ŞAHISLARLA OLAN İLİŞKİLERİ:

Daha önce belirtmiş olduğum gibi şoförün bir takım kurumlar yanında bazı şahıslarlada ilişkisi vardır. Bu başlık altında ise bu ilişkiler sisteminden bahsedilicektir.

ŞOFÖR-ŞOFÖR İLİŞKİSİ:

Şoförün en yakın ilişki içinde bulunduğu grup şüphesiz meslekdaşları ile olan ilişkileridir.

Şoför hiç ilişki tesis etmese dahi yolda kaldığı, aracı arızalandığı taktirde yine bir meslektaşı tarafından yardım germektedir. Bunun yanında şoförler hiçte introvert bir karaktere sahip olmadıklarından-Şüphesiz istisnalar mevcut olmakla birlikte genel karakter yapısı extroverttir-hemen her şoförle iyi yada kötü ilişkileri mevcut olmaktadır.

Durakları gözleme tabi tutacak olduğunuz taktirde şoförlerin içinde özel bir yeri olan, sevgi ve saygı gören bir yada iki şoförün varlığını müşahade edersiniz. Bunlar durağın akıl hocası, dert babası, marko paşasıdır. Yaşları, tahsilli oluşları, tecrübeleri yada fiziksel üstünlükleri ile bu farklı oluşu komudurlar. Ya son derece ağırbaşlı yani onların deyimi ile "Baba" yada son derece hazır cevap ve bıçkindırlar. Bazen de ekonomik imkanları en iyi olanın bu key positiona sahip oldağı görülebilir.

Her şoför problemini bu şahıslara açar. Polisle başı derde girdi ise polisi bulan, rüşvet veren yada ikna eden bu babalardır. Genellikle bu şahıslar pek çok polisi tanırlar ve ahbaptırlar. Zira pek çoğu yılların şoförüdür ve polislerle ilişkileri istikrar kazanmıştır. Bunların ise muhatapları gene kendileri gibi yaşlı, ortak anılarını paylaşan şoförlerdir. Genç ve serseri karakterli olanlara öğüt verirler. hatta onlara küfür edebilme yetkisine dahi sahiptirler. Genç şoförler ise bunu büyük bir kayıtsızlıkla dinler geçerler.

Duraklar gözlenildiğinde gözlenecek bir diğer husus şoförlerin aralarındaki davranış modelleri ve konuşma tarzıdır.

Genel olarak şoför argoyu son derece büyük bir maharetle kullanan bir grup özelliğini taşır.

Aralarında el şakaları son derece doğal bir olay olarak karşılanmaktadır. Ayrıca grubun son derece ince ve anlamlı bir espri kabiliyeti mevcuttur.

Bu davranış ve konuşma tarzı eski ve tecrübeli diğer bir deyimle durulmuş şoförler tarafından kınanır. Birbirlerini severlerse çok severler fakat eğer hoşlanmadıkları bir taraf varsa her an kavgaya hazırdırlar.

Bilhassa bu kavgalar durağın yerli şoförleri arasına yabancıların girişi ile görülür. Şoförün en etkilendiği husus müşterisini bir başka şoförün kapması yada alışmasıdır. Buna asla tahammülü yoktur.

Şoförler arasındaki şakalaşmaya yollarda, caddelerde de rastlamak kabildir.

Trafiğin tıkanıdığı an başlayan sohbetler açıldığı zaman dahi devam edebilir.

Bu arada iki araç ha çarpıtı ha çarpacak oıye içindeki yolcular tedirgin

olurken her iki şoför son derece olağan bir işmiş gibi sohbetlerine devam eder-

ler. İki aracın hareket anında oluşu sırasında yapılan bu sohbetler genellikle aynı

şekilde noktalanır. Akşam belirli bir yerde buluşmak kararı ile. Sohbet

konusuları ise çoğunlukla ortak tanıdıklarla bir akşam önce yapılan

içkili toplantının ballandıra ballandıra anlatılması yada yine ortak bir

tanıdığın başına gelen trafik kazasıdır. Bazan da aracın arıza yaptığı ve

hangi tamircide yaptırması konusunda aranan referansla ilgilidir.

Tanıdık olsun olmasın iki şoför arasında bir ilişki doğuran ve sınırlı

bir yakınlığa sebep olan bir neden de trafik kontrolleridir. Şoförler

iki elleri kanda olsa, karşıdan gelen vasıtalara ileride trafik kontrolü oldu-

ğunu işaret etmektedirler. Bu ise grup içinde bir esprit de corpsun bulun-

duğu şeklinde izah edilebilir.

ŞOFÖR-KAHYA İLİŞKİSİ:

Şoförlerle kahyalar arasındaki ilişkiler son derece enteresan bir mahiyet arz etmektedirler.

Kahyalık nereden ve ne şekilde doğmuştur. ?

Dolmuşun henüz bu güne kadar iltifat görmediği günlerde, yani bir hayli zaman önce, bu şahıslar dolmuşa müşteri çekmek amacı ile göreve başlamışlardır. Zira ozamanlar talep daha aza, araç ise fazla imiş. Böylece sabahtan akşama kadar direksiyon kullanan şoför bir de duraklarda bağırarak, müşteri toplamak zor geldiği için bu gibi şahısların çığırkanlık yapmalarına engel olmamışlar ve her seferde üç beş kuruş vermek sureti ile yardım etmeye başlamışlardır. Fakat daha sonra kahyalık bir meslek haline gelmiştir. Bu olgunun ne zaman başladığı ise hiç bir şoför tarafından cevaplanamamaktadır.

Araçlar aynı sayıda kalıp, insanlar ve talep arttıkça kahyanın çığırkanlık görevi büyük ölçüde hitam bulmuş ve yerine durağın organizasyonu ve müşterilerin tanzimi görevleri başlamıştır. Şoföre az yada çok fakat bir miktar maddi külfet olduğu tartışmasız gerçek olan bu şahıslar neden beslenmektedirler? bunun nedeni yaşlı ve artık çalışamayacak şoförlerin kahya olmak sureti ile para kazanabilmeleri düşüncesi dir. Fakat bu gün bu düşünüş dejenere olmuştur. Kahyalık para ile satılabilmekte yanı devredilebilmektedir. Bazı durakların kahyasından ise korkulur. Bunlar son derece otoriter şahıslardır. Kahyaların varlığını kabul eden şoförün ise bir takım menfaatleri söz konusudur. Durağa gelen kendini arayan herkesten kahya vasıtası ile haberdar edilir, polisle olan ilişkilerini kahya düzenler, hatta polisin başkan yapacağı saati kahyadan öğrenir. İşte karşılıklı menfaatler şoföre adam başına aldığı ücretin yarısına yakın bir kısmını kahyaya vermesinin nedeni olmaktadır. Kahyanın ise şoför üzerinde genellikle bir otorite sağlaması söz konusudur.

ŞOFÖR- POLİS İLİŞKİSİ:

Şoför ve trafik polisi arasındaki ilişki kadar enteresan bir ilişki sistemine rastlamak her halde çok ender görülen bir olaydır.

Bu iki grup birbirinden nefret etmekle birlikte aynı zamanda birbirlerini de koruru ve gözetirler, Zira her iki grup birbirine muhtaçtırlar.

Şoförlerin kahvelerde yaptığım mülakatlar sırasında polislerle ne kadar iyi ilişkiler tesis ettiklerine çok şahit oldum. Ayrıca şoför ve polis birlikte raki içirler, arucına bir şoför bindiği takdirde-şoför aXX gidiş ücretini küçük bir ikramın kabul etmesini rica eder. Bu kadar iyi ve nazik ilişkiler içinde bulunan bir grubun nasıl olurda bu derece nefret beslediği gerçekten şaşırtıcı bir konudur.

Şoför için en büyük nimet bir trafik polisinden arkadaşı olmasıdır. Bu arkadaş onu bütün trafik cezalarından kurtarabileceği gibi yakın arkadaşlarını da bu tip vakalarda haber vermek sureti ile cezadan kurtarmış olur.

Fakat polisler içinde sert ve rüşvet kabul etmeyen karaktere sahip olanları da vardır. Bazı şoförler bunları takdir ederken bazıları ise açıkça hoşlanmadığına belli eder.

En büyük şikayet polislerin şoföre hitap tarzlarıdır. Bu arada özel araç sahiplerine farklı davrandıklarından, buna karşılık şoföre küfür ettiklerinden hatta tokatladıklarından ötürü kınamırlar.

Ayrıca bazı şoförler tarafından, polis açıkça rüşvet istemektedir. Rüşvet ister polis tarafından istenilsin, ister şoför tarafından taklif edilsin bu iki grup arasında yakınlaşma sağlayan bir husustur.

Şüphesiz bunun kaynağı ise polisin ekonomik imkanları ile alakalıdır. Bazı şoförlerin torpido gözlerinde küçük tebrik zaffları içinde 25-100 lira tutarında rüşvet taşıdıkları gerçektir. Bunlar polis tarafından tesbit edilen eksikliğin önemine göre el altından verilmektedir. Bazı sorunların kaynağında ise rüşvet olgusunun yattığı tartışılmaz gerçektir.

Polis ve şoför genel olarak birbirlerinden ne sebeple nefret etmektedirler?

Şüphesiz bu konu değişik yorumlarla açıklanabilir. Ancak bizim izah tarzımız şu şekilde olacaktır.

Şoför rüşvet veren, polis ise rüşvet alandır. P olusun şoförden nefret etmesi son derece olağandır. Zira kötü bir hareket yaptığını, değer yargılarını alt üst eden bir davranışta bulunduğu farkındadır ve bu suçuna şoför ortak olmaktadır.

Rüşvet küçültücü bir olgudur. Polisi küçültür, şoför karşısında. Polis de şüphesiz bunu hisseder. Parayı almanın ezekliğini duymaktadır.

Şoför rüşvet vermekle işinde kolaylık ve menfaat temin ederken, polisin ahlaki bir davranış yapmadığına da şahit olur. Ve polise karşı bu davranışından ötürü artık hürmet duymamaya başlayacaktır.

İşte her iki taraf birbirlerinin açık taraflarını, yönlerini bildiklerinden birbirlerine düşman iki meslek grubunu teşkil etmektedirler ve sanırım ka rüşvet devam ettiği sürece bu düşmanlıkta devam edecektir.

ŞOFÖR-MAL SAHİBİ İLİŞKİSİ:

Araç sahibi olmayan şoförlerin mal sahipleri ile olan ilişkisi ancak belirli noktadan mümkün olabilmektedir.

Şoförün araç sahibi konusunda pazarlık kuvveti son derece sınırlıdır. Zaten aralarındaki ilişkinin temelini ekonomik ve aracın bakımı ve tamiri ile ilgili faktörler oluşturmaktadır. Araç sahibi sermayeyi kullanıma sunun rolünü oynadığı için genellikle kabul edilin omunu şartları olmaktadır. Bu arada şoför araç sahibinin kazancı kuruluşuna kontrolü imkansız olduğu için ördeler, tırpanlar veya makaslar yani kazancı az göstermek kaydı ile araç sahibinin payını bir miktar düşürür. aralarındaki akit genellikle sözlüdür. İşin garantisini genellikle mevcut değildir. İşsiz şoför bol olduğu için araç sahibi derhal şoförün işine son verebilme yetkisine sahiptir. Her hangi bir kaza halinde doğacak zararı genellikle araç sahibi öderse de şoförün de bunu ödemeyi üzerine aldığı yada yardım ettiği görülebilir.

Aracın bakım ve tamiri ile genellikle şoför uğraşırsada araç sahibinin de şoför olduğu durumlarda bakım ve tamir araç sahibine ait olmaktadır.

Konuşulan araç sahibi olmayan şoförlerin % 24 ü araç sahibi ile aralarında yürürlükte olan anlaşmalardan memnun olmadıklarını beyan etmişlerdir.

Memnuniyetsizliğin nedeni ise genellikle ücretin tesbitinde araç sahibine daha fazla pay düşmesidir.

Butün bunlara ek olarak K.ın hayat hikayesinde görüldüğü gibi şoför , araç sahibinin hem iyi hem de kötü gün arkadaşı olabilmektedir. Hapıste ise ona bakar, düşmanları varsa onu korur. Kısaca onunun fedaisidir.

Aralarındaki ilişkiyi ortak kılan bir yön ise her iki tarafın ortaya bir şey koymuş olmalarıdır. Kazanç sağlamak için araç sahibi malını ortaya koyarken şoför ise canını koymaktadır. Araç sahipleri açısından şoför kolay bulunan bir eleman oluşu dolayısı ile anlaşmazlık konusu teşkil etmemekte yani iki araç sahibi arasında birbirlerinin şoförlerini ellerinden alma gibi bir husus bizce tesbit edilmeyen konulardan birini teşkil etmektedir.

ŞOFÖR-MÜŞTERİ İLİŞKİSİ:

Şoför açısından ilişkilerin enteresan olduğu bir diğer şekil ise müşteri - şoför ilişkisidir.

Büyük bir grup şoför bizim komşuklarımız arasında % 63 den fazlası müşterilerinden şikayetçidirler. Bunlar zaman zaman ufak tartışmalara, zaman zaman sözle geçistirilen kavgalara bazende kaba kuvvetini gösterisi şeklinde sonuçlanmaktadır. Şoför ile müşteri nicin anlaşamazlar. Herhalde bunun cevabı müşterinin şoföre kötü davranışı kadar şoförün de müşterisine karşı saygısız oluşu ile açıklanabilir. Tartışma konusunun originini büyük bir yüzde ile ücretler teşkil eder. Şoför gerektiğinden 25 kuruş fazla aldı ise müşteri buna karşı koyar, bunun temelinde ise bozuk para sorunu yatmaktadır, ayrıca taxilerde ücret pazarlık konusu olduğu için bu konuda minükaşa sor derece olağındır. Sigara içme, kapıları hızlı kapatma ve her iki metredi bir inmek isteği şoförü çileden çıkartmaktadır.

Bununla beraber son derece nazik şoförlere de rastlamak mümkündür.

Bunları müşterinin kaba davrandığı anlarda dahi, sükunetlerini kaybetmeyerek karşılık vermezler. Şu tip bir hadiseye Beyazıt-Karaköy hattında şahit olmuş ve bir türlü unutmamıştım. Şoför efendimsiz konuşmayan son derece nazik bir beyefendi idi ve alışılmışın dışında araçta pipo içmekte idi. Fakat bunu yaparken müşterilerinden izin almış ve bozuk parası olmayan bir bayan yolcusuna "Aman kardeşim, mühim değil .aşka zaman karşılaştığımızda verirsiniz demişti" fakat ben bir daha o şoförün ne aracına bindim ne de kendisine tesadüf edebildim. Görülmektedir ki müşterisini velinimet olarak kabul edenler bulunduğu gibi, son derece kaba davrananlarda mevcuttur. Bu ise gurubun complex karakterinin bir sonucudur denilebilir. İleride yolcu-şoför meselesine kekrar değinileceği için daha fazla bilgi vermek gereksiz zannediyorum. Verilerin analizi kısmında şoförün şikayetleri incelenecektir.

BOŞ-VERİ YOK-BİLMEZ-BELLİ OLMAZ-ANLAMSIZ SORUNU:

Mülakatların dökümünde ve paralel olarak tabloların hazırlanması esnasında karşılaşılan bir sorun boş, bilmez, veri yok, anlamsız cevaplarıdır. Bunları verilerin analizine geçmeden önce izah etmek ve ne ifade ettiklerini açıklamak yerinde bir hareket olur inancındayım.

Görüşmeye dayanan araştırmalarda bazı mülakatlar boşluklar ihtiva eder. Bunlar ya gerçekten mülakatçı tarafından soru sorulduğu halde cevap bilmiyor şeklinde alındığı için boş bırakılmış veya araştırmacının dalgınlığına gelerek sorulmamıştır. Şüphesiz araştırmada arzu edilen şey bu gibi müphem hallerin mümkün derece az olmasıdır. Bununla beraber bizim araştırmamızda da son derece itina göstermemize rağmen bu tip boşluklar bulunmaktadır. Mülakatların yapımı süresince bu tip mülakat getiren öğrenciler tenkide uğramış ve mülakatları hatalı ve eksik kabul edilerek kontrol grubunda çalışması uygun görülmüştür.

Fakat görüşme yaptığımız kişiler arasında muayyen tipler ve mülakatlarımızda belirli sorular mevcuttur ki bunlar hakikaten Bilmiyorum şeklinde cevaplanmıştır. Örneğin aracın ortalama tamir ve bakım masrafı konusunda ilk alınan cevaplar belli olmaz şeklindedir. Bu cevabı verenlerin bir kısmı verdikleri bilgiyi bu noktada kesmişler bir kısmı ise küçük bir hesaplama yapmak sureti ile ortalama bir rakam verme yoluna gitmişlerdir.

Şimdi sizlere bu müphem ifadeleri açıklamaya çalışmak istemekteyim:

BOŞ: Mülakatlarımızın ilk tanziminde bazı sorulara gösterilecek reaction belirlenmediğinden ya da grubu iyi tanımıyor oluşumuz nedeni ile, bir takım bilgiler alınmamıştır. Yani bu bilgilere ait sorular mülakatta bulunmamaktadır. Örneğin ailenin borcu varmıdır sorusu, önce araştırma sonucu mülakat formuna eklenmiştir. Durum bu merkezde olunca çok az sayıda

mülakatta olsa da bazılarında bu soruları ait bilgi yoktur. Fakat bu sorular son derece küçük miktardadırlar. İşte bu tip mülakatların dökümü esnasında mülakatta soru olmadığı halde BOŞ kategorisi açılmış ve yüzde hesaplarında, mean ve median tesbitinde grubu etkilememesi için bilinmeyen başlığı altında toplanarak toplamdan çıkartılmıştır.

BİLMEZ: Görüşülen şahış sorduğumuz bazı bilgiler hakkında gerçekten malumat sahibi değildir. Örneğin ailesine ait olan arazinin yada arsanın kaç metrekare olduğu hakkında kesin bir rakam verememiştir. Bu tip boşluklar verilen cevap aynen muhafaza edilerek bilinmeyen kategorisi içinde BİLMEZ olarak ayrılmıştır.

VERİ YOK: Bu ifade mülakat formunda ya araştırmacının ya da görüşülenin cevap vermeyisi-cevabı kaydetmeyişi halinde cevap sütunu boş olan mülatakların dökümünde kullanılmıştır.

BELLİ DEĞİL: Bazı sorular Belli değil ya da belli olmaz şeklinde cevaplandırılmıştır. Günde kaç saat çalışırsınız, kaç lira kazanırsınız soruları bunlara örnek teşkil eder. Bu sorulara veriyen cevaplar araştırmacı tarafından mülakat formuna Belli değil veya belli olmaz şeklinde belirtilmiş ve bilgilerin dökümü esnasında aynı kategori muhafaza edilmiştir.

ANLAMSIZ: Bir takım sorular sorulduğunda görüşülen soru ile ilgisiz cevaplar vermekle yetinip ısrara rağmen başka bir açıklama yapmadı ise cevap mülakattaki soru karşısına aynan işlenmiştir. Örneğin otomobilin günlük kazancı ne kadar dır? sorusuna alınan cevaplardan biri "Öldürmeyecek, aç bırakmayacak kadar" şeklindedir. Bu tip cevaplar ise anlamsız kategorisi içine katılmıştır.

Bu ifadelerin tümü sayıma dahil edilmemiştir. Zira aksi takdirde bunların araştırmanın sonucunda verileri etkilemesi söz konusu olabilirdi. Bütün istatistik hesaplar toplam sayıdan bu miktarlar düşüldükten sonra hesaplanmış ve bu tip tablolarda bilinmeyen sütunundan sonra bir N sütunu açılmak sureti ile bazan mülakat bazende cevap sayısı

tutulmuşur.

Boş-bilmiyor-Anlamsız gibi müphem ifadelerin bulunmadığı yani anket sayısı ile N sütunundaki rakamlar eş olduğu takdirde yani bilinmeyen "0" olduğunda N ve mülakat sayısı aynı rakam olduğundan hesaplamalar N üzerinden yapılmıştır.

VERİLERİN ANALİZİ:

Bu bölümde sizlere, raporu eklemiş bulunduğum tabloların izahı için genel bazı bilgiler vermeye çalışacağım. Şunu hemen belirtmek yerinde olur kamusundayam ki, tabloların büyük bir kısmı hiç bir açıklamaya ihtiyaç göstermeyecek şekilde açıktır. Kendi başlarına hiçbir açıklamaya lüzum olmaksızın, ait oldukları başlıklar, tabloda nelerin ifade edilmek, açıklanmak istenildiğini gösterebilmektedir. Bu sebeple raporda her bir tablo teker teker izah edilmeyecektir. Sadece tablolar yapılırken nelere dikkat edildiği ve eldeki tablolarımın niçin bu şekli aldığı açıklanmaya çalışılacaktır.

A GRUBU TABLOLAR:

Demografik yapı, aile, evlilik ve bu evliliklerden doğan çocuk sayısını kaplayan bu tablolar sosyal bünyenin analizinde kullanılması zaruri olan göstergelerdir. Aynı zamanda bu veriler yavaş değişme özelliğine sahiptirler. A grubu tabloların birincisi "Hane Başkanı Kim" başlığını taşımaktadır. (T.A.D) Hane başkanı kim sorusundan öğrenmek istediğimiz şey, toplumun en küçük ünitesi olan aile içinde en büyük otoriteye sahip kişinin tesbitidir. Bu soru aynı zamanda hane içindeki diğer fertlerin statülerini de belirleme konusunda büyük öneme sahiptir. Örneğin, hane reislerinin genellikle baba olduğumu dikkat nazarına alacak olursak, böyle bir hane içindeki fertlerin statüsü ile, hanede bir baba mevcut olduğu halde Hane Başkanı'nın erkek çocuk olması (ki bu çocuğun evli ve baba olması halinde durum tamamı ile değişik olacaktır) halinde sahip olunan statüler birbirinden çok farklı olacaktır. Verilerin bu şekilde standart bir mesnede dayandırılmadan yapılacak olan analizi de bizi bir takım yanlış sonuçlara götürebilecektir. Bu nedenle hane içindeki fertlerin statüleri araştırmamızda komşuların initiativeine bırakılmayarak, soruların formüle edilişi safhasında aile içindeki fertleri belirli bir base'e göre sıralamak sureti ile standart bir

statü analizine varmak istedik.

Bu nedenle komşulana ilk önce hane içindeki başkanın yani Hane Reisinin kim olduğu sorularak, buna göre diğer fertlerin statülerini tayin ettik.

Bu arada dikkat ettiğimiz bir başka husus da hane kavramını esas tutmaya yönelik oluşumuzdur. Aksi takdirde örneğin bir hane içinde birden fazla ailenin olması halinde bu iki aile suni olarak ayrı analiz edildiğinde bizi yanlış sonuçlara götürmesi mümkün olan bir bilgi olabilirdi.

Hane başkanlarının büyük bir kısmını teşkil eden "Baba"lar hane içinde otorite sahibi, olan ve genellikle evli ve çocukları olan şahıstır.

Hane Reisi babanın ölümü halinde, erkek çocuklardan biri ki bekar olması söz konusudur (aksi takdirde yani çocuğun evli olması halinde otomatikman hane reisi baba statüsünü alır) - hane başkanlığını üzerine almış ise otoritenen bu şekilde bekar erkek çocukta toplanmasından

doğan hane reisleri Hane reisi Bekar Aileli şeklinde gösterilmiştir.

Bekar aile reisleri tek başına yaşamakta olup ailelerinden şimdilik kopmuş yada uzakta yaşamayı tercih etmiş olanlardır.

Hane reisi anne kategorisi ise, herhangi bir nedenle babanın ölümü ile veya bir başka nedenle hane içinde boşalan hane reisi statüsünün Anneye geçmiş olmasından doğmaktadır.

Görülmektedir ki Hane reisi statüsü büyük bir yüzde ile baba ya iat bulunmaktadır. Babanın olmaması halinde boşalan hane reisi statüsüne kimin -annenin mi yoksa erkek çocuğun mu-geleceği bir başka araştırmamızın komşuunu teşkil edebilir se de bizim araştırmamızdaki kantitatif veriler bu statünün genellikle bekar erkek çocuğa geçtiğini vurgulamaktadır.

Görülmektedir ki hane başkanlığının % 89.3 ü "baba" statüsündedir.

(T?A.I.) Araç sahibi olmayan grupta ise yüzdenden bekar şoförler lehine artmış olması bu grubun daha genç oluşu ile yakından ilintilidir. Tablo A.5 de görüleceği gibi Araç sahibi olmayan şoförde Medyan yaş 28.6 Araç sahibi şoförde ise Medyan yaş 38.5 u göstermektedir.

Tablo A,2 de hane büyüklüğü gösterilmekte ve ortalama toplamda 4,1 i işaret etmektedir. Araç sahibi ile araç sahibi olmayan kıyaslandığı taktirde arada büyük bir fark mevcut olmama ile beraber ortalama araç sahibinde daha büyük görünmektedir. Bu ise araç sahibinin araç sahibi olmayan şoförden yaşça daha büyük olması ile açıklanabilir. Araç sahibi ve araç sahibi olmayan şoförlerin alt gruplarında ise hane büyüklükleri önemli bir farklılık göstermemektedirler. Hane büyüklüğünün 4,1 oluşuna bakılarak aile şeklinin "çekirdek aile" olduğu yargısına varılabilir. Fakat bu yalnız başına incelenmemelidir. Zira İstanbul doğumlu şoförlerde çekirdek aile tipi yüksek frekansla mevcut olurken, İstanbul dışı doğumlularda sonuç farklı olabilmektedir. Türkiye ortalama hane büyüklüğünün İstanbul-ankara ve İzmir olmak üzere üç büyük şehrimizde 4,1 olarak görülmesi de tablolarımızdan çıkan sonucu doğrulamaktadır. Ayrıca tablo A,6 da şoförlerimizin idari taksimata göre doğum yerleri incelendiğinde %90 a varan bir yüzde ile il doğumlu olduğu göz önüne alırsa hiç değilse İstanbul doğumlu olan şoförlerde aile tipinin Çekirdek aile olduğu sonucu ortaya çıkmaktadır.

Aslında bu sonuca varabilmenin en sağlıklı yolu araştırma da "Anneniz sağ mı-kiminle oturmaktadır? Babanız sağ mı-kiminle oturmaktadır sorularını sormak sureti ile bir klasifikasyona gidilmesi idi. Ancak başta da belirtmiş olduğum gibi bu tip sorular araştırma ve mülakat müddetlerini son derece etkilediği için sorulması mümkün olmamıştır. Zira grupta tespit edilen yürürlükteki aile tipi Çekirdek aile imiş gibi görünmekle birlikte ebeveynlerin komşularının dışında erkek yada kız çocukları olmasa ve bunlarla ikamet etmeleri mümkündür. Bu nedenle aile tipinin ne olduğunu kesinlikle ifade etmek gerektiğinde mutlaka anne babanın bir başka çocukları ile oturup oturmadıkları konusunda bilgi almak gereklidir.

Ara tablolarımızdan biri, ortalama hane büyüklüğü içinde fertlerin oranını belirtmektedir. Görülmektedir ki hane içindeki anne ve babaların

oranı eşittir.

Görülmektedir ki aile içindeki erkek çocukların oranı kız çocuk, diğer kadın ve diğer erkeğin oranları ile paralel olarak yükselmektedir. Kız çocuğun erkek çocuğa nazaran daha düşük bir yüzde ile mevcut olması ise kız çocuğun evlenip hane dışına çıkması ile açıklanabilir. Grafik A/9 da da kız çocuk yaşının orta nokta olan 17 dan itibaren büyük bir düşüş göstermesi de ifademizi doğrular niteliktedir. Zira A/59 ve A/60 tablolarında da görüleceği üzere doğan sağ erkek ve kız çocukların ortalaması 1,4 rakamı ile eşit olduğu halde yaşlar evlilik çağını gösterdiğinde hanelerde bir erkek çocuk fazlasına işaret eder mahiyettedir. Bu ise kız çocuk evlilik yaşının erkek çocuk evlilik yaşından küçük olması ile izah edilebilir.

Tablo A/3 ise hanede bulunanların statüsünü göstermektedir. Bu tabloda da erkek çocukların fazlalığı bariz olarak göze çarpmaktadır. Diğer kadının diğer erkekten fazla olması ise, Türkiyede kadın ömrünün erkek ömründen ortalama olarak daha uzun oluşu ve paralelinde getirdiği ölen babanın eşi olan annenin evli erkek çocukla ikametinin doğurduğu bir sonuçtur. Ayrıca Türkiyedeki iş gücünün yapısında kadınların az oluşu yani kadının ekonomik hayata atılmak yerine bekar ve aile reisi olan kardeş ile oturmayı tercih etmesi ile de açıklanabilir.

Tablo A/4 komşuların büyük kısmının hane reisi baba olduğunu işaretlemektedir. Bunu takiben Türkiyedeki iş gücünün bünyesine uygun olarak çalışan erkek çocuk takip etmektedir.

Komşuların şoförlerin daha genç olduğu grubun Araç sahibi olmayan şoförler grubu olduğunu tablo A/5 de görmek mümkündür. Araç sahibi şoförler içinde ise dolmuş yapan şoförlerin yaşları 38,5 i göstermektedir. Aslında daha yaşlı olan bu grubun birinci derece dolmuş, ikinci derece taxi gibi nisbeten daha rahat bir çalışma şeklini tercih etmeleri gerektiği düşünülebiyecek olursa da tablo D/4 de görüldüğü üzere araçları eski model olduğu için dolmuş olarak çalışmalarını

mümkün olmaktadır. Zira taxide aranan bir husus aracın "Model" olmasıdır.

İstanbul Doğumlu Şoför		ARAÇ SAHİBİ DEĞİL		ARAÇ SAHİBİ		ORTALAMA HANE BÜYÜKLÜĞÜ İÇİNDE FERTLERİN ORANI:									
		TOPLAM	D	TOPLAM	D	H. Reisi	ANNE	Erkek Çocuk	Kız Çocuk	Diğer Kadın	Diğer Erkek	H. Reisi Ateli Bekör	H. Reisi Bekör		
TOPLAM	1662	1133	273	831	199	.89	.89	1.11	.61	.34	.16	.05	.04	N	Ortalama Hane Büyüklüğü
D	369	90	4.10	.82	.81	1.02	.55	.49	.23	.07	.08				
D ₁ T ₁	160	40	4.00	.88	.88	1.25	.62	.18	.10	.02	.07				
TOPLAM	529	130	4.07	.84	.86	1.09	.57	.39	.19	.06	.07				
D	302	74	4.08	.91	.91	1.01	.74	.30	.12	.08	.01				
D ₁ T ₁	831	199	4.17	.92	.90	1.16	.65	.33	.15	.04	.02				
TOPLAM	1133	273	4.15	.92	.90	1.12	.68	.32	.14	.05	.02				
TOPLAM	1662	403	4.12	.89	.89	1.11	.61	.34	.16	.05	.04				

HANE BÜYÜKLÜĞÜ İÇERİSİNDE FERTLERİN YÜZDE (PROPORTION) OLARAK DAĞILIMI:

((X) İŞARETLİ SINIFLARDA PROPORTION DİĞERLERİNDE YÜZDE ALINMIŞTIR)

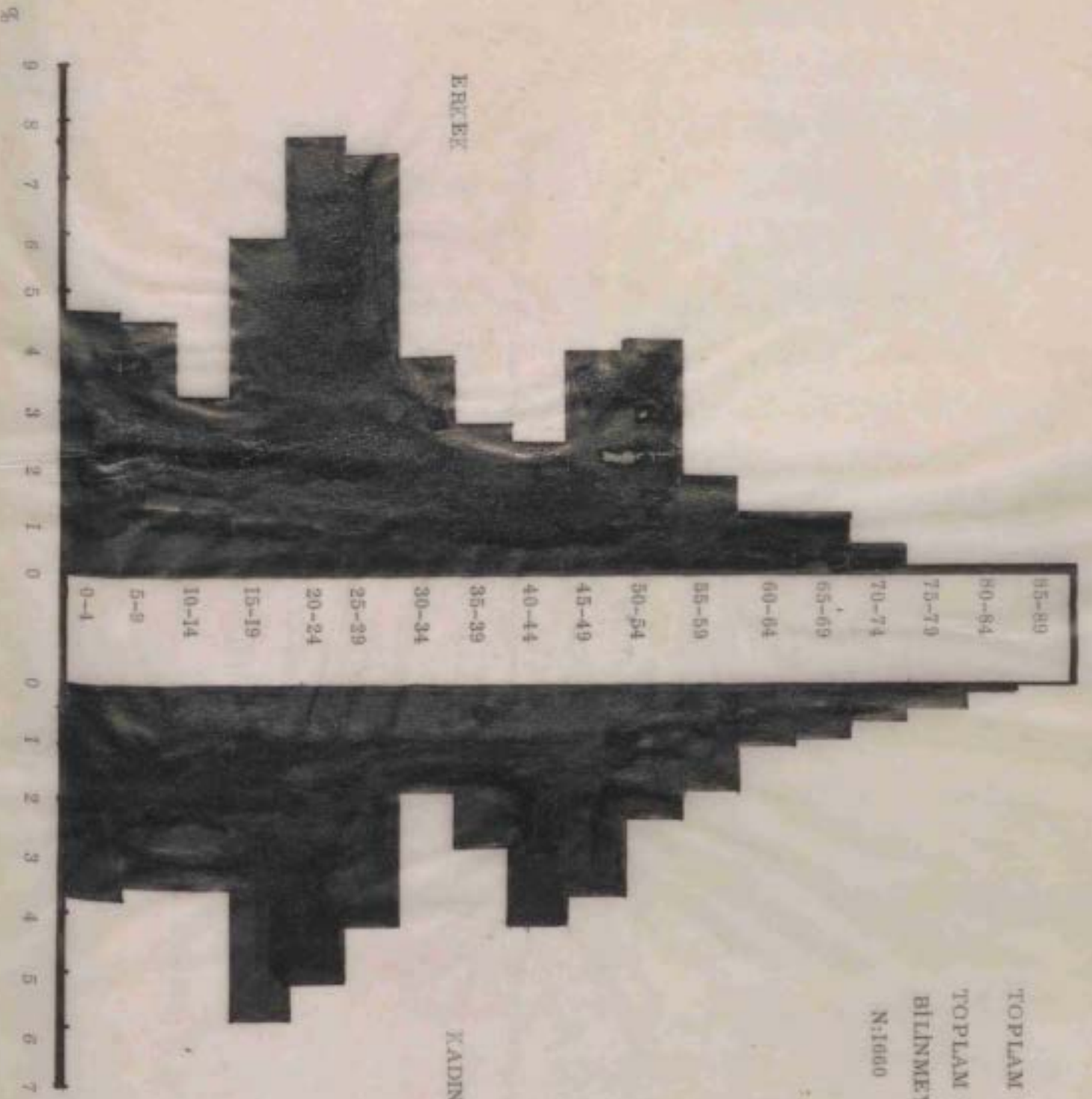
HANE			BABA		ANNE		ERKEK ÇOCUK		KIZ ÇOCUK		DİĞER KADIN		DİĞER ERKEK		H. REİSİ BEKAR		H. REİSİ AİLELİ BEKAR	
BÜYÜKLÜĞÜ	f	N	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%
1 KİŞİLİK	16	16	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16	100.0	-	-
2 KİŞİLİK	43	86	35	40.7	36	41.9	1	1.2	-	-	6	6.9	1	1.2	-	-	7	8.1
3 KİŞİLİK	86	258	79	36.6	78	30.3	56	21.7	24	9.3	13	5.0	3	1.1	-	-	5	2.0
4 KİŞİLİK	108	432	100	23.1	100	23.1	126	29.2	63	14.6	25	5.8	11	2.5	-	-	7	1.7
5 KİŞİLİK	78	390	75	19.2	72	18.4	124	31.8	70	18.0	32	8.2	15	3.9	-	-	2	.5
6 KİŞİLİK	41	246	41	16.7	40	16.3	75	30.4	52	21.1	27	11.0	11	4.5	-	-	-	-
7 KİŞİLİK	20	140	20	14.3	20	14.3	36	25.7	34	24.3	18	12.8	12	8.6	-	-	-	-
8 KİŞİLİK (X)	7	56	6	.108	7	.125	15	.268	7	.125	12	.214	9	.160	-	-	-	-
9 KİŞİLİK (X)	2	18	2	.111	2	.111	8	.444	2	.111	4	.222	-	-	-	-	-	-
10 KİŞİLİK (X)	2	20	2	.100	2	.100	7	.350	7	.350	1	.050	1	.050	-	-	-	-
TOPLAM	403	1662	360	21.7	357	21.5	448	26.9	259	15.6	138	8.3	63	3.7	16	1.0	21	1.3

TOPLAM HANE NÜFUSU YAŞ PİRAMİDİ

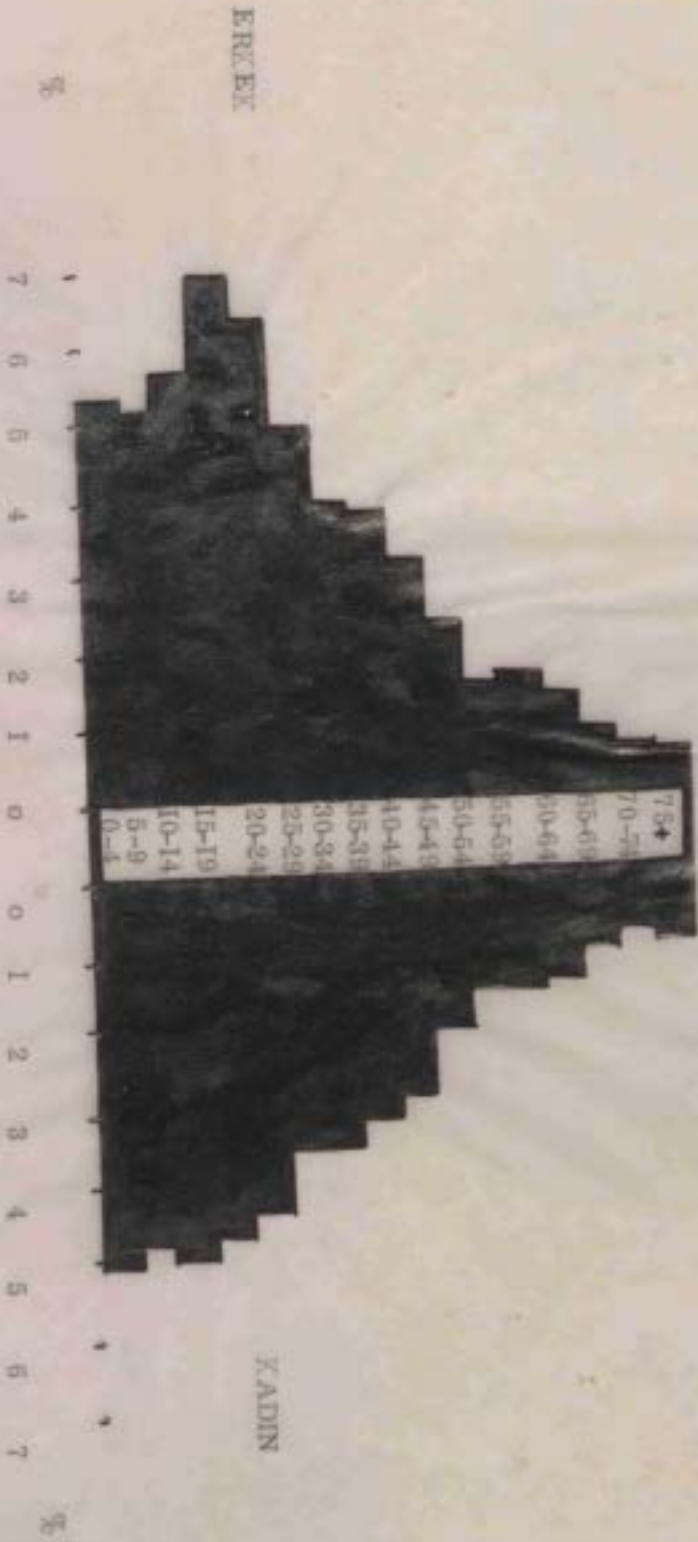
TOPLAM NÜFUS:1862

BİLİNMEYEN:2 (ERKEK)

N:1660



1970 NÜFUS SAYIMINA GÖRE İSTANBUL NÜFUSU YAŞ PİRAMİDİ



Araç sahibi olmayan şoförlerden daha genç olanları ise birinci derece dolmuş, ikinci derece taxi olarak çalışmayı tercih edenlerdir.

Tablo A/6 da ise komuşulanın doğum yerleri belirlenmektedir. Görülmektedir ki şoförlerimizin büyük kısmı il doğumludur. Bu ise grubun yalnız İstanbul doğumlulardan meydana gelmiş olması ile yakından ilintilidir.

Tablolarımızdan A/9 ise enteresan bir gerçeği işaretlemektedir. Komuşulan şoförlerden %2.7 sinin yada diğer bir deyimle II inin ehliyeti yoktur.

Bu ise bu müessesenin kontrolsüz ve kaidelere uyulmaksızın işleyişinin bir belirtisi olmaktadır. Zira bu şoförler mülakat esnasında ehliyetlerini rüşvet vermek sureti ile aldıklarını belirtmiş olan şoförlerimizdir.

Tablo A/10 ise şoförlerin tahsil seviyesini göstermektedir. Görüleceği üzere, şoförlerimizin büyük bir kısmı %45.5 ii ilkokul tahsillidir.

Kurumsal eğitim görenlerin yarısından fazlası yani %61.0 ı ise eğitimlerine devam edemeyerek şoförlüğü tercih etmişleridir.

İise, teknik okul ve yüksek okula devam edenlerin varlığı ise bazı kişilerin okula devam ederken çalışabildikleri bir meslek olan şoförlüğün ek kazanç ve gerekse kazanç sağdamada tercih edilen bir meslek oluşuna işaret etmektedir. Teknik okul ve sanat okulundan mezun olan 8 şoförün bu mesleği seçme nedeni ise daha kolay kazanç sağlama şeklinde izah edilebilir.

Komuşulan şoförün medenî hali TabloA/9 da görülmektedir. %65.5 ile evli şoförler birinci sırayı almakta ve 31.3 ile bunu bekar şoförler takip etmektedir. Komuşulan şoför medyan yaşının 38.5 olduğu göz önüne alınacak olursa şoförlerin evlilik yaşının çok yukarılara çıktığı düşünülebilirse de komuşulanların %30.0 unu erkek çocukların teşkil etmesi ve bu komuşulanların yaşlarının 72 orta noktasına kadar çıkmış olması bu görüşün yanlışlığını ortaya koyar kanısındayım. Zira komuşu-

lan şoförün ilk evlilik yaşını gösteren tablo A/53 bu yaşın medyan 23.9 da kaldığını belirtmektedir.

Ayrılmış olan şoförlerimizin sadece % 2.0 oranında var oluşu ise eğer Türk toplumunda evlilik çözümlenmesinden doğan bir dejenerasyonun varlığı iddia edilecek olacağı taktirde bunun şoför grubunda büyük oranda mevcut olmadığını belirtmektedir. Bekar şoförlerin ise araç sahibi olmayan şoför grubunda daha büyük bir yüzde ile var olması, aracın mülkiyeti ile yaş arasında bir korelasyonun varlığını belirtmektedir.

Konuşulan şoförlerden % 90 ından fazlası bir başka işle meşgul olmamaktadır. Zira daha fazla kazanç istenildiği taktirde daha çok çalışma ile bunu şoförlükten temin etmek mümkündür. İkinci bür iş yapan 34 şoförümüzden 8 tanesi ise yine iş olarak şoförlük yapmaktadırlar. Bu ya özel sektör ya da devlet sektöründe şoförlük yapmak şeklinde taayyün etmekte yada yine serbest olarak çalışılarak kamyon veya TIR şoförlüğü tercih edilmektedir. Toplamda ek işi olan 34 şoförden 12 si araç sahibi olmayan şoför positionundadır. Ve görülmektedir ki devlet yada özel sektörde memur ya da şoför olarak çalışmak tercih edilmiştir. Veya diğer bir deyimle devlet sektöründe memurluk yada şoförlük yapılmak sureti ile kazanılan para yeterli olmayıp ek iş olarak serbest şoförlük seçilmiştir. Mal sahibi olanlarda ise ek iş yapmak temayülü daha bariz bir şekilde izlenmektedir. Aracın istenildiği zaman bir şoföre verilmek sureti ile çalıştırılabilmesi bu özelliği yaratmaktadır. Mal sahibi şoförlerin ek işleri ise genellikle serbest işler olarak belirlenmiştir.

Bu tabloda görülen kömür deposu olan ve aynı zamanda nakliyatçı ve şoför olarak belirtilen bir şoförümüz ise Whisky ve kaçak sigara işi ile meşgul olmaktadır. Nakliyatçılıktan kastedilen şey kaçakçılık olarak izah edilmiştir.

Konuşulan şoförün demografik yapısı bu şekilde analiz edildikten sonra

sıra hane içindeki fertlerin demografik özelliklerini saptamaya geldi kamıstayım.

Tablo A/II de hane reisi babanın yaşını görmekteyiz. Medyan yaşın bu tabloda 46.0 oluşu komşuların yaşı tablosunda ise toplamda median yaşın 38.5 a işaret edişi komşuların şoförlerin %30 u erkek çocuk olduğu için tabloların etkilenmesinden ileri gelmektedir. Hane reisi bekar ve hane reisi aileli bekarın yaşları komşuda söylenilecek fazla bir şey yoktur. Sadece meslek mensuplarının düzensiz hayatı göz önüne alındığı takdirde bu düzensizliğin evlilik yaşını yukarıya çıkartmakta olduğu söylenilebilir. (TabloA/12)

Tablo A/19 de hane reisi babaların büyük oranla İl doğumlu olduğunu görmekteyiz. Bu da komşuların İstanbul doğumlu olması ile yakından ilintilidir.

Tablo A/15 hane reisi babanın bölgelere göre doğum yerini işaret eder. Komşuların grup İstanbullu olduğu için Marmara bölgesi büyük ağırlıkla birinci sırayı almaktadır. Diğer sıraları takip edenlerin ise Karadeniz, Ege, İç ve doğu anadolu şeklindeki sıralanışı Türkiye çapındaki gerçeklere tamamen uygundur. Bölgelere paralel olarak özellikle bazı iller göç veren il karakterine sahip bulunmaktadır. Bölüm Asistanlarımızdan Dr. Taylan Akkayan'ın sosyal Antropoloji ve etnoloji Güz 2 sayısındaki sonuçlar araştırmamız sonucu tespit edebildiğimiz gerçeklere uygundur.

Tablo 18 deki hane reisi babaların tahsili olmayanların komşuların tahsili tablosundaki rakamdan fazla oluşu, görülmeyen babaların tahsilinin görülmeyen babalara oranla daha fazla "yok" oluşu ile açıklanabilir. Tahsili olmayanlar ise büyük çoğunlukla ilk mektepten ayrılanlardır.

Tahsil derecesini gösteren tablo A/19 ise Hane reisi babaların %56.4 ünün ilk mektep mezuni olduklarına işaret etmektedir. Kurumsal eğitim görenler ise 43.6 oranındadırlar. Fakat bu eğitim prosesinde bir istikrar bulunmadığı barizdir. Zira kurumsal eğitim yapanların %53.5 i eğitimlerini devam ettirmeyerek takip ettikleri eğitim müesseselerinden ayrılmışlardır ki, bu da komşuların istikrarsızlığı ile paralellik taşır.

Hane reisi babalarımızın %97,8 i evlidir. Nisbeten daha genç olan Araç sahibi olmayan şoför grubunda ise dul babalarımızın %1,8 ile daha büyük oranda evli oluşları yaşları ile orantılıdır.

Hane reisi bekar ve alleli bekarların ise tümünün bekar ve ayrılmış olmaları zaten beklenen bir sonuçtur.

Tablo A/22 hane reisi babanın işini ve sektörler itibarıyla dağılımını göstermektedir. Toplamda çalışmayan babaların %9,4 oluşu, araç sahibi olmayan babalarda ise çalışmalanların %11,9 a yükselmesi muhtemelen N in daha küçük oluşu ile ilgilidir. Sektörler itibarıyla dağılımın serbest sektörde yığılması ise komşulan şoförlerin büyük bir kısmının hane reisi baba olması ile açıklanabilir.

Tablo A/23 çalışmayan babaların nedenlerini izah etmektedir. Bu tabloda bulunan Belli değil kategorisindeki babalar ise muhtemelenb yaşlı olduklarından çalışmamaktadırlar.

Serbest sektördeki yığılmanın komşulan şoförlerin çalıştığı sektörün serbest sektör oluşu ile yakından ilgili olduğunu belirtmiştik. Bunun yanında araç sahibi olmayan grup belirli bir mal sahibi yanında çalıştıkları göz önünde tutulacak olduğu takdirde "şahıs Yanında Çalışır" kategorisine ilave edilmelidir. Bizim grubumuz şoför olduğu için bu türü bir düşünce ve yorum tarzına gitmemiş bulunuyoruz.

Hane reisi babanın özel sektörde çalışması halinde yapılan meslek klasifikasyonunda görülmektedir ki grup büyük bir yüzde ile şoförlük yapmaktadır. Tablodan da anlaşılacağı üzere bunu esnaflık yapan babalar takip etmektedirler. Bilahare serbest ticaretle işigal edenler gelmektedir. Sektörleri belirten diğer tablolarda işler ve çift sektörde çalışanların yaptıkları iş ayrıntılı olarak görülebeldiği için burada izah gereksiz samsındayım.

Hane reisi bekar ve aileli bekarın çalıştıkları sektörler ve işleri TabloA/26 da genel olarak gösterilmiştir. Özellikle hane reisi bekar ailelide birden fazla iş yapanların göze batan sayıda oluşu enteresandır. Bunun nedeni şoförün vakit bulamadığı için evlenemediği veya evli olmadığı için fazla çalışmaya vakit ayırdığı şeklinde düşünülebilirse de bu rakamlara bakarak sıhhatli bir yoruma gidibilmem hatalı olur kanısındayım.

Tablo A/27 de annelerin yaşları görülmektedir. Kategoriler içindeki küçük rakamlar Hane reisi anneleri ifade etmektedirler.

Görüldüğü gibi toplamda Hane reisi baba ve annelerin yaşları arasında median yaş olarak 6.1 lik bir fark mevcuttur. Anne ve baba arasında 6 yaşlık bir fark olması ise Türkiye ortalamasına uygundur. Zira bilindiği üzere toplulumumuzda daima erkeğin kadından birkaç yaş büyük olması gerektiği tezi daha büyük ölçüde iltifat görmektedir. Bizim grubumuzda da Türkiye ortalamasına uygun olarak yaşlar arasındaki farklar median olarak 5.2 yaş ile 6.3 yaş arasında değişik değerler almaktadır.

Hane reisi baba ve annelerin doğum yerleri nazarı itibare alındığında yurt dışı doğumlu annelerin yurt dışı doğumlu babalardan daha fazla olduğu görülmektedir. Bu fark ise il doğumlu anne ve babalar karşılaştırıldığında ortadan kalkmaktadır. Rakamların analizinden anlaşılacağı gibi genellikle ~~evlilikler~~ doğum yerleri büyük farklılık göstermemektedir. Bunun nedeni Türkiye'de evlilik konusunda genellikle aynı yöreden, aynı muhitten olanların evliliğinin tercih edilmesi ile açıklanabilir. Annenin bölgelere göre doğum yeri ise Hane reisi babaninkine kıyasla büyük farklılıklar göstermemektedir. Yine Maramara bölgesini takiben en çok göç veren karadeniz bölgesi sırayı almaktadır. İlleri göre doğum yerleri tablosu ise paralel özellikler göstermektedir.

Tablo A/30 da annelerimizin tahsil durumu analiz edilmektedir. Görüldüğü gibi annelerin babalara oranla daha az okumuş bulunmaktadır. Tahsili olmayan anneler %19.1 gibi bir orana çıkarken, tahsil olmayanlar içinde "Hiç yok" larda babalardan farklı özellik göstermektedirler. Tahsilli kabul edilen annelerimizin ise % 73.61 i sadece ilkokul mezunudur. % 26.38 i ise kurumsal eğitim görmüşlerdir. Burada enteresan olan husus kadınların erkeklere oranla eğitimde daha istikrarlı oluşlarıdır. Yani ortaokula yada liseye veya bir başka eğitim kurumuna kaydolan bayanlar erkeklere oranla daha istikrarlı bir şekilde devam etmekte ve buralardan mezun olmaktadır. Kurumsal eğitim gören annelerden yalnız % 22.3 ü okudukları eğitim kurumundan terk sureti ile ayrılmış bulunmaktadır. Oysa bu rakam hane reisi babalarda % 53.5 e işaret etmekteydi. Yüksek okul mezunu iki annenin bulunması ilginç görünmektedir. Bu annelerden biri eczacılık fakültesinden mezun bulunmakta ve eşi araç sahibi şoförler arasında birinci derece dolmuş ikinci derece taxi şoförlüğü yapmaktadır. İkinci annemiz ise İktisadi ve ticari ilimler akademisinden mezundur.

Annelerimizin büyük bir kısmı ev kadınıdır. Bu da Türkiye işgücü yapısı dikkat nazarına alındığı takdirde doğaldır. Toplam annelerimizin ancak 4.8 i ev hanımlığı dışında bir işle meşguldür. Bunların büyük bir kısmında devlet sektöründe ve özel sektörde memur olarak istihdam edilmektedir. Dul annelerimizden biri ki aynı zamanda hane reisi aine positionunda dir, trikotaj işçisi olarak çalışmaktadır.

Demografik özellikleri nedeni ile kız ve erkek çocukların tablolarının karşılaştırmalı olarak incelenmesi bazı hususların correlationu yönünden faydalı olur inancındayım.

Ara tablolarımızdan incelenebileceği üzere, toplam 1662 hane nüfusunun 448 i yani % 26,9 u erkek çocuk 259 u yani % 15,6 sı kız çocuktur.

Bu rakamlara bakılacak olursa erkek çocuk fazlalığı aşikar olarak kabullenilmelidir. Aynı zamanda Ortalama hane büyüklüğü içinde fertlerin oranı tablosunda da erkek çocuğun toplamda 1,11 proportionuna oranla kız çocuğun proportionu .64 de kalmaktadır.

Bu erkek çocuk fazlalığı ilk bakışta varmış gibi görünsede verilerin analizi ve tabloların karşılaştırılması pratikte böyle bir fazlalığın olmadığına işaret etmektedir. Zira median yaşlara bakılacak olursa erkek toplamda median yaş 17,1, kız çocukta ise median yaş 12,1 dir. Yani hane içindeki çocukların yaşları dikkat nazarına alınacak olursa aile içinde ikamet eden kız çocuklar daha küçük yaşlardadır. Bu ise erkek çocukların yaşlarının büyük olduğu halde kız çocukların evlilik nedeni ile haneden daha erken ayrılması ile izah edilebilir. Gerçekte Tablo A/59 ve A/60 a bakılacak olursa doğan erkek ve kız çocuk sayısında bir eşitlik olduğu görülecektir ki bu da tabiattaki determinizme paraleldir. Aynı şekilde kadın ve erkeğin ilk evlilik yaşlarını izah eden Tablo A/53 ve A/54 e bakıldığında kız çocuk evlilik yaşının erkek çocuğa oranla toplamda median olarak 5,1 lik bir yaş farkı mevcuttur. Tablo A/33 ve A/39 a dikkat edilirse görülecektir ki kız çocuk hane içinde maksimal değerini ortalama 17 yaş civarında almakta bu noktadan sonra süratli bir düşüş başlamaktadır. Erkek çocuk ise maksimal noktayı 22 yaş civarında alabilmekte ve daha yukarı yaşlarda da nisbeten istikrarlı bir şekilde varlığını devam ettirmektedir.

Bak. Grafik A/33-A/39

Diğer ilginç ve iddiamızı doğrular bir husus da 20-24 yaş kız ve erkek çocuk yaşlarına bakıldığında ortaya çıkmaktadır. Bu yaş grubundaki erkek çocukların diğer erkek çocuklara oranı % 22,4 iken aynı oran kız çocuklarda sadece 8,1 dir. Kız ve erkek çocuk doğum yerleri bir hususiyet göstermemekle beraber birbirlerine paraleldir.

Kız ve erkek çocukların tahsilleri tablo A/35 ve A/43 de düzenlenmiştir. Tablolarda görülen -7 yaş ve artı 7 yaş okul çağına gelmiş çocukların belirlenmesi için tesbit edilmiş kategorilerdir. Zira böyle bir ayrıma gidilmediği takdirde okula gidecek çağıdaki nüfusu belirleyip, tahsilli olup olmama özelliğini kaybetmek mümkündür.

Gerek erkek gerekse kız çocukta tahsil durumu yüksek frekansla vardır. Sorumuzu var şeklinde cevaplayanlar erkek çocukta %98,6 kız çocukta ise %98,5 gibi büyük bir yüzdeye ulaşmaktadır. Oysa anneler ve babalarda bu yüzdeler, 80,9 ve 91,9 da kalmaktadır. Yine erkek çocuk tahsilinde eğitimi daha ilk okulda terk etme kızlara oranla daha fazladır.

Ayrıca ilk okula devam eden ve mezun olan kız ve erkek çocuklar bir tarafa bırakılacak olursa, ilkokul dan daha yüksek seviyeli bir eğitim kurumuna devam eden kız ve erkek çocuklarad şu özellik tebbit edilebilir:

	Devam	mezun	Terk
Erkek	22,9	10,3	22,1
Kız	34,5	12,4	4,6

görülmektedir ki yüzde temelinde dayandıracak olursak kız çocuklar erkek çocuklara nazaran daha istikrarlı bir öğrenim hayatı geçirmektedirler. Terk yüzdelerininin 22,1 ve 4,6 gibi büyük farklara sahip oluşu bu fikrimizi doğrulamaktadır.

Medeni halleri belirten tablomuzda erkek çocukların % 8,0 ının kız çocukların ise sadece % ,8 ının evli olduğunu görmekteyiz. Bu farklılık erkek çocukların evlendiği takdirde hane içinde kalışının mümkün olduğu fakat kız çocukların genel olarak evlendiği takdirde hane dışına verildiğine işaret etmektedir. Bunun yanında ayrılmış kız çocukların erkek çocuklara nazaran daha büyük bir oranla hane içinde olması kız çocuk eşinden ayrıldığı takdirde döneceği yerin baba evi olması şeklinde izah edilebilir.

Erkek ve kız çocukların çalışır olup olmama durumları hane reisi baba ve annenin çalışma durumları ile paralellik göstermektedir. 259 kız çocuğumuzun sadece % 6.2 si çalışmaktadır. Çalışmamamın nedenleri ise küçük ve öğrenci kategorileri altında yığışimli olarak toplanmaktadır. Çalışmayanların % 22.6 sı ise ev işlerini teşkil ettirmektedir. Buna göre tıpkı annede olduğu gibi hanede kadınlar çalışmamakta ev işleri yapmayı tercih etmektedirler. Çalışan kız çocukları ise büyük bir yüzde ile şahıs yanında çalışmakta bunu özel sektörde memur olarak çalışan kızlarımız takip etmektedir. Çalışan 202 erkek çocuğundan 130 u yani %64.35 i dolmuş-taksi şoförlüğü yapmaktadır. Şoförlüğün büyük bir frekansla meşgul olunan meslek oluşu konuşulan şoförlerin %30 unun erkek çocuk statüsünde oluşu ile izah edilebilir. Çalışan erkek çocuklarının % 4.95 i şoförlük yanında ek bir iş yapmaktadırlar. Yine çalışan erkek çocukların % 4.0 ı serbest sektörde çalışmaktadır. Bu ifadeden şoförlüğün dışında iş yapanlar anlaşılmalıdır. Serbest sektörde çalışan erkek çocukların şahıs yanında çalışanlar izlemektedir. Bu grupta bulunanlar ise büyük bir oranla taze-gahtarlık yapmakta bunu oto ile ilgili işlerde çalışanlar daha büyük bir frekansla geride bırakmaktadırlar. Diğer sıralarda ise elektrikçi yanında kalfalar ve sanatkar yanında çıraklık yapanlar teşkil etmektedirler. Devlet sektörü ve özel sektör ise çalışma alanı olarak fazla iltifat görmemektedir. Bu da şüphesiz erkek çocukların eğitim seviyeleri ile yakından ilgilidir. Kurumsal bir eğitime yeteri derecede sahip olmayanların devlet sektörü ve özel sektörde kalifiye eleman olarak çalışmaları kuşkusuz mümkün değildir.

Demografik bilgi alınan 403 hanenin II2 sinde ,diğer bir deyimle % 27.8 inde diğerler bulunmaktadır. Diğerlerin dağılımında ise kadın diğer, erkek diğere nazaran fazladır. Ve hanedeki ortalama diğer sayısı 1.8 olarak tespit edilmiştir. Kadın diğerleri büyük frekansla büyükanneler teşkil ederken, bunu gelinler takip etmektedir. Bu özellik ise Türk

toplumunda özellikle kırsal alanda görülen patrilocal yerleşme tipinin şehirde de var olduğuna işaret etmektedir. Kadın diğer de görülenin aksine erkek diğerleri büyük oranda %34.9 ile erkek torunlar teşkil etmektedir. Bu sonuç ise evli erkek çocukların hane içinde olmasına ve gelin sayısına paralellik göstermektedir.

Diğer erkek ve kadına ve bu şahısların demografik özelliklerine ait tablolar, müsvette tablo olarak mevcuttur. Arzu edildiği takdirde bölüm arşivinden temin edilebilir.

Toplam 1662 ferdin dikkate alınarak hazırlandığı yaş piramidinde görülmektedir ki, nüfus genç bir yapıya sahiptir. Bu tip piramit genç nüfusa sahip olan ülkelerin sahip olduğu nüfus piramidi tipine paralellik göstermektedir. Her iki piramitte görüleceği gibi piramitlerin tabanı yani genç nüfusa işaret eden bölgeler olgun ve yaşlı nüfusa oranla daha geniştir.

Demografik yapı konusundaki açıklamalarımızı aile ve evlilikle ilgili izahatları vermek sureti ile tamamlamak yerinde olur kanısındayım. Komşulan şoförlerden % 65.5 i evlidir. Bu oran araç sahibi şoförler ile araç sahibi olmayan şoförler arasında oldukça büyük bir farka işaret etmektedir. Burada araç sahibi olmayanların bekar oluşları ve genellikle komşulan çocukların araç sahibi olmamaları, sonucu etkilemektedir.

Evlilik müessesesinin kaçınıcı evlilik olduğu harfler yanındaki sayılarla ifade edilmiştir. E_2K_1 den kasıt ,erkeğin ikinci ,kadının birinci evliliğini yapmış olduklarıdır.

Tablomuzaya göre evliliklerin büyük bir kısmı, % 89.8 i erkek ve kadının birinci evliliklerinin yürürlükte olduğuna işaret etmektedir. Bu rakamın varlığı ise Türk toplumunda evlilik müessesesinin dejenerasyonu söz konusu olduğu takdirde bunun şoför ailesinde mevcut olmadığını belirler.

Diğer evlilik tipleri çok küçük frekanslarda olup ekstrem değerini erkeğin

onaltıncı ,kadının birinci evliliği ile almaktadır. Bu şahıs evlendiği eşlerinin isimlerini dahi hatırlamamaktadır. Son derece neşeli ve sıhhatli bir kişiliğe sahiptir ve bu özelliğini evliliklerine bağlamaktadır.

Erkek ve kadının ilk evlilik yaşlarını gösteren tablo A/53 ve A/54 de görülmektedir ki kadın ve erkek arasında toplam median yaşta 5.3 yaşlık bir fark mevcuttur. Bu fark araç sahibi şoförler ile araç sahibi olmayan şoförler arasında bir değişiklik göstermektedir. Araç sahibi grubunda fark 5.7 olarak tespit edilirken, araç sahibi olmayan şoför grubunda fark 4.5 a düşmektedir. Bunu ise araç sahibi olmayan ve pure dolmuş olarak çalışan grubun median yaş farkı olan 4.2 etkilemektedir.

Konuşulanan yaş tablosuna bakıldığında görülecektir ki bu grup, bütün dağılımda en küçük median yaşa sahiptir. (28.1 mediana yaş) Türk toplumunda evlilik müessesesi söz konusu olduğu zaman erkek ve kadın arasında mutlaka erkek lehine bir fazlalık olması arzu edilmektedir. Denilebilir ki generation gençleştikçe evlilikler *axası fax* söz konusu olduğunda eşler arasında yaş farkı olması özelliği yada şartı aranmamakta veya bir başka deyimle ikinci plana atılmaktadır. Dağılımımızın ortalama median yaş farkı 5.3 ile normal gözükmektedir. (X)

Tablo A/55 te incelenebileceği üzere, eşlerden birinin büyük olması söz konusu olduğu takdirde oran erkek lehine bir görünüm arz etmektedir. %92.4 oranında erkeğin kadına nazaran büyük olduğu tesbit edilen bilgiler arasındadır. Buna karşılık % 6.8 evlilikte kadın ve erkek yaşları eşittir. Kadının erkekten büyük olması durumu ise specific bir olaydır. Eşler arasında akrabalık olması hali % 6.9 oranında mevcuttur. Bu sonuç ise grubun istanbul doğumlu oluşu ile yakından ilintilidir kamsındayım. Bu konuda daha sıhhatli bilgi edinmek bölüm arkadaşlarımızın yaptıkları ve yapmakta oldukları İstanbul dışı doğumlu şoförlerin demografik yapılarının ve evlilik tiplerinin karşılaştırılması sonucu elde edilen bilgiler mümkün olabilir.

Eşler arasında akrabalık söz konusu olduğu takdirde Baba tarafından akrabalarla yapılan evlilikler ,anne tarafından yapılan evliliklerden nispeten daha yüksek frekanstadır.

Ancak en çok tercih edilen evlilikler baba tarafından uzak arkada ile yapılan evliliklerdir. Anne tarafında tercih edilen evlilik teyze kızı ile yapılan evlilik şeklindedir. Amca kızı ve hala kızı ile evlenme durumu ise ayrı frekanslarla mevcuttur.

Erkek ve kadının ilk evlilikleri yürürlükte olduğu durumda evli çiftlerin çocuğa sahip olma yüzdesi % 83,1 dir. Bu yüzde gerek araç sahibi şoförlerde gerekse araç sahibi olmayan şoförlerde aynı değeri taşımaktadır. Araç sahibi olmayanlardaki 1,1 lik alayhte durum ise muhtemelen grubun daha genç şoförlerden teşekkül etmiş olmasına bağlıdır.

Toplam sağ çocuk sayısı 419 dur. Toplam sağ erkek çocuk 222 ye varan değeri ile 197 tane olan kız çocuktan fazla gibi görünmekle beraber ortalama kız ve erkek çocuk sayılarına bakıldığında her iki cins çocuk 1,4 değer ile eşitlik kazanmaktadır.

Tablolarımızdan kaba doğum oranını saptamak maalesef mümkün olamamaktadır. Bunun nedeni ise "Ölü çocuk var mı-var ise kaç tane?" sorusunu miilakattaki soruların fazlalığı nedeni ile formumuza koyamamış olmamız ile açıklanabilir.

Tablo A/58,A/59,A/60 sağ çocuk ve toplam erkek ve kız çocukların adedini ve cinsiyet olarak dağılımını açık olarak izah etmektedir kamısındaayım.

(X)Ayrıca ,daha genc yaştaki şoförlerin eşleri ile aralarında daha az yaş farkı oluşu bunların eşlerini kendileri seçmiş oldukları ile de açıklanabilir.

Şüphesiz tek neden neslin gençleştikçe arada yaş farkı aramadığı şeklinde izah edilemez.

II-B GRUBU TABLOLAR:

Oturulan mesken, meskenle ilgili özellikler ve arazi mülkiyetini incileyen B grubu tabloları 17 adettir. Ablında 18 tane olan tablolar komşulan grubun İstanbul doğumlu olması halinde bazı sorular işlemediği için çıkartılmak zorunda kaldığı için 17 ya inmiştir ki bu soru ise memlekette araziniz var mı?" sorusuna tekabül etmektedir.

Tablo B/1 de görüleceği üzere şoförlerin büyük bir kısmı kiracıdır. Ev sahipleri %42,6 oranına ulaşmışsada bu yüzde araç sahibi olmayanlarda düşüş kaydetmektedir. Araç sahibi olan şoförlerde ev sahibi oranı % 46,5 e çıkarken, araç sahibi olmayan şoför grubunda bu oran % 34,6 ya inmektedir. Şüphesiz bunun nedeni de ekonomik imkanlar ile yakından ilişkilidir. Zira intibalarını da belirtmem gerekirse şoförler kendilerine ait bir araçları olmadığı takdirde bir ev sahibi olmayı düşünmemektedirler. Yani mesken alma arzusu araç alma arzusundan sonra ikinci planda yem almaktadır.

Kirasız kiracıdan kasıt, aslında kiracı olduğu halde herhangi bir şahsa kira adı altında bir ödeme yapmayanlardır. Bu durum ise genellikle bir yakınını evinde ikamet söz konusu olduğu takdirde ortaya çıkmaktadır. Vakıf evinde oturdukları belirtilen üç şoförden ikisi evlerin evkaf tarafından verildiğini ve kira adı altında aylık bir ödeme yapmadıklarını beyan etmişlerdir. Vakıf evinde oturan bir şoförümüz ise ayda 60 TL kira ödediğini belirtmiştir.

Bundan sonra gelecek olan tablolar iki büyük grup, kiracı ve ev sahibi grubunun bilgilerinin analizi şeklinde olacaktır. Diğer gruplar ise çok küçük frekanslara sahip olduklarından inceleme dışında bırakılmışlardır.

Tablo B/2 de kiracıların yalâk kira miktarları belirtilmiştir.

Median değeri daha güvenilir bir ölçü kabul edebileceğimiz bu tablo araç sahibi şoförlerin ödedikleri kira miktarı ile araç sahibi olmayan şoförlerin ödediği kira miktarı arasında median değerde 84 TL lık bir fark işaret etmektedir. Bunun nedeni ise ekonomik imkânların derecesi ile açıklanabilir. Tablomon daha anlamlı izahı ise F grubu tabloları arasında bulunan toplam gelir tabloları ile karşılaştırma sonucu ile mümkün olacaktır. İlgi çekici olan husus aylık kira ödemesinin en büyük olduğu grubun pure dolmuş olarak çalışan araç sahibi olan şoförler oluşudur. Zira konuşulan dolmuş şoförleri kazançlarının taxi şoförlerine nazaran daha az olduklarından yakındıkları halde gelir tabloları bu iddiayı doğrular nitelikte olmaktan uzaktır. Aynı zamanda kira gideri ailenin aylık toplam gelirinin toplamda %13,7 sini götürmektedir.

Ev sahibi olan şoförlerin büyük bir kısmı evlerini satın alma yolu ile sahip olmuşlardır. Evlerine yaptırmak ~~sahibi~~ sureti ile sahip olanlar da hesaba katılacak olursa %72 oranında bir değer ile araç sahibi şoförler arasında bir mesken sahibi olmak bunu para karşılığında temin etmekle mümkün olmaktadır denilebilir. Ancak evlerin mülkiyet durumu dikkat nazarına alınacak olursa oturduğu evin kendi malı olduğunu beyan edenlerin yüzdesi araç sahibi olan şoförlerde yarı yarıya düşüş kaydetmektedir. Bunun nedeni ise konuşulan şoförlerden bir kısmının hanede erkek çocuk positionunda olmasa ve oturduğu evin ailesine ait oluşu ile açıklanabilir. Böylece sonuç olarak denilebilir ki, araç sahibi olan şoförlerde bir meskene sahip olma oranı %50 nin altında mümkün olabilmektedir.

Oturulan konutun cinsi söz konusu olduğunda apartman dairesi %44,4 değerle ilk sırayı almaktadır. Bunu müstakil kargir ev izlemektedir ki bu değer de %40,9 oranı ile apartman dairesine yaklaşmaktadır.

Tablo B/4 ve tablo B/ 9 karşılaştırılırsa görülecektir ki, apartman dairesi gerek ev sahibi gerekse kiracı grubunda tercih edilen konut tipidir. Kiracı grubunun da ev sahibi grubuna paralel olarak ikinci tercihleri müstakil kargir evler olmaktadır. Gecekondu ise en az tercih edilen mesken tipidir.

Bu arada dikkati geçen bir husus ev sahiplerinin müstakil kargir ev konusunda %48,9 u teşkil ederken kiracıların ev tipi müstakil kargir ev olduğunda bu yüzde 18,5 e düşmektedir. Bunun nedeni iki şekilde izah edilebilir. Ev satın alma söz konusu olduğunda arsa mülkiyeti de söz konusu olduğu için müstakil kargir ev almak tercih edilmekte ya da bir vakitler müstakil kargir ev apartman katından daha düşük bir fiatla satın alınabildiğinden bu sonuç ortaya çıkmaktadır. Bu arada kiracı grubu ise biraz daha fazla kira vermek sureti ile daha modern tarzda inşa edilmiş olan apartman katında oturmayı müstakil kargir evde oturmaya tercih eden gözükmektedir.

Ev sahibi toplam nüfusu olan 765 kişinin sahip oldukları oda sayısı 612'dir. Buna göre kişi başına bir odadan daha az bir ünite düşmektedir yada diğer bir deyişle bir odaya 1,3 insan sahip olabilmektedir. Bu oran araç sahibi olmayanlardaale yhte bir değere ulaşmaktadır.

Kiracı ve ev sahiplerinde oda başına düşen nüfus karşılaştırılacak olursa, arada önemli bir farkın olmadığı görülecektir. Aynı zamanda oda başına düşen nüfusun kiracı grubunda ödenen kira ilede büyük paralellik gösterdiği söylenilemez.

Tablo B/7 ve B/12 de evsahibi ve kiracının meskenlerinin konforlu olup- olmadığı konusunda bilgiler mevcuttur. Bu bilgilere göre, ev sahiplerinin evleri kiracıların evlerine oranla daha konforludur denilebilir.

Zira Mutfak, Yıkama yeri, ve elektrik ev sahiplerinde kiracılara oranla daha yüksek frekansla mevcuttur. W.C ye sahip olma iki grupta da aynı oranla %100 ne geçerlidir. Ancak bu durum konut içinde su varlığı söz konusu olduğu zaman kiracıların lehine bir artış kaydetmektedir.

Su konusundaki bilgiler bir kenara bırakılacak olursa denilebilir ki, satın alma durumu söz konusu olduğu takdirde daha konforlu eve sahip olunmak istenmektedir. Fakat grubun genel temayülü kötü de olsa bir ev sahibi olabilme çabasıdır.

Meskenin ne şekilde ısıtıldığı sorusuna verilen cevaplar iki grup arasında büyük bir farklılığa işaret etmemekteyse de kaloriferli bir eve sahip olma kiracılarda daha büyük bir frekansla görülmektedir. Hatta bir ev sahibinin evini ocak yakmak sureti ile ısıttığını beyan etmiş olması yukarıdaki iddianın doğruluğuna işaret etmektedir.

Yakıt olarak nelerin tercih edildiği konusundaki bilgiler birbirinden farklı değildir. Her iki grupta da katı yakıtlarla ısınma temayülü daha büyük frekansla mevcuttur. Ancak kiracılarda daha rahat bir ısınma şekli olarak kabul edilen akaryakıt kullanmak sureti ile temin edilen ısınma şekline daha fazla iytilat edilmektedir.

Tablo B/14 konusulan şoförün İstanbul'da arsası olup olmadığını göstermektedir. Görülmektedir ki şoförlerin büyük bir kısmı % 78,9 u arsa sahibi değildir. Arsası olduğunu beyan edenler de ise arsanın mülkiyet durumu göz önüne alınacak olursa büyük bir kısmının arsa sahibi oldukları fakat gelecekte olabilmelerinin muhtemel olduğu gerçektir. Bu arada İstanbul doğumlu olduğu halde anne yada baba orijininin bulunduğu memleketinde arazisi ve arsası olan şoförler bulunmaktadır.

Fakat bunlara ait bilgiler bir karışıklığa sebep vermemeleri için tablolar arasında konulmamıştır. Arzu edildiği takdirde bölümde muhafaza edilecek olan müsvette tablolardan ayrıntılı bilgi temin edilebilir.

Bütün mülkiyet durumlarında görüldüğü gibi Araç sahibi olan şoförlerde arsa mülkiyeti de araç sahibi olmayan şoförlere oranla lehte bir durum arz etmektedir.

B grubu tablolarının somuncularının ev sahibi ve kiracıların evlerinde mevcut çağdaş yaşantının bir parçası haline gelmiş olan bir takım cihazların varlığı kamusunda elde edilen bilgilerin tasnifi belirler.

Şüphesiz bu aletlerin varlığı ekonomik imkanla bağıntılı olduğu kadar kültürlenme ile de orantılıdır.

Ekonomik imkanlar ve muhtemelen ihtiyaçlar göz önüne alındığı takdirde evlerde en büyük frekansla var olan cihaz radyodur.

Radyo, Ev sahiplerinde % 95,3, kiracılarda %90,9 oranında mevcuttur.

Aynı şekilde ütü çağdaş yaşantının bir göstergesi olarak ev sahiplerinde %95,9, kiracılarda %94,1 oranlarında mevcuttur. Likitgaz kullanma alış-

kanlığı ise yaygındır. Kantitatif verilerle izah istenirse Likitgaz ev sahiplerinde %93,6 kiracılarda ise %94,1 oranında mevcuttur. Fakat bu sonuç

bir ihtiyaçtan doğmaktadır. Şehirde havagazı şebekesi yeteri kadar hacim ve düzenlilikte olmadığı için likitgaz kullanma alışkanlığı bütün şehirde ve ailelerde kolay ve zaruri bir ihtiyaç haline gelmiştir.

Buzdolabı, radyo-ütü ve likitgazdan sonra büyük frekansla gerek kiracı gerekse ev sahibi ailelerin evlerine girmiş bir araçtır.

Diğer cihazları sahip olma durumuna göre sıralayacak olduğumuz takdirde şu diziyi elde edebiliriz:

Televizyon-dikiş makinesi-Çamaşır makinesi-Teyp-Pikap-Elektrik süpürgesi..

Görülmektedir ki son derece yeni bir mazisi olan televizyon kitle eğitim ve eğlence araçlarının en zelişmiş olduğu için şoför ailesine büyük ölçüde girmiş bulunmaktadır. Televizyon ev sahibi ailelerin % 76,7 sinde, kiracıların ise % 68 ,9 unda bulunmaktadır.

Elektrik süpürgesi ise % 25,0 ile ev sahiplerinde, % 21,0 ile kiracılarda bulunan ve en düşük frekansla sahip olunan bir araç görünümündedir.

Likitgaza sahip olma durumu göz önüne alınmayacak olursa, görülmektedir ki yukarıda sözü geçen cihazlara kiracılara nazaran ev sahipleri daha yüksek oranla sahiptirler.

Bunun nedeni ise ev sahiplerinin kiracılara oranla ekonomik imkanlara konusunda daha elverişli duruma sahip olmalarıdır denilebilir.

Sonuç olarak söylenilmesi gereken şey, mülkiyet açısından nispeten daha iyi duruma sahip olan ev malikleri çağdaş tux eğlence ve kolaylık sağlayan araçlara ekonomik imkanları nedeni ile daha kolay sahip olabilmektedirler.

Bu arada ailenin ortak eğlence ve kullanımında faydalanılacak araçlar ev hammının yardımcısı olan çamaşır makinesi ,elektrik süpürgesi gibi araçlardan daha yüksek frekansla tercih edilmektedir. İlaveten anneye yardım edici nitelikte olan aletler, ekonomik imkanların daha müsait olduğu şartlarda alınabilmektedir.

Hobby ve özel zevklerin bir dereceye kadar öğrenilebilmesi için mülakat formunda görüşülene yöneltilen bir soru da "Sözü geçen araçların dışında sahip olduğunuz diğer eşyalar da varmıdır?" şeklinde idi.

Ancak verilen cevapların son derece dağınık olması ve kişilerin subjektive yargıları sonucu bazı eşyaların özel ve değerli sayışları nedeni ile alınan cevaplar son derece yaygın olup burada klasifikasyonuna gidilmemiştir. Ancak arzu edildiği takdirde müsvette tablolardan konu ile ilgili bilgi toplanılabilir.

C GRUBU TABLOLARI:

C grubu tabloları araştırmanın makro seviyede düşünülmesi halinde göç ve çalışma hayatı ile ilgili soruların tasnifini ihtiva etmekte ise de, çalışmanın benim analiz ve dökümüme bırakılan kısmı yalnız İstanbul doğumlu şoförleri içirdiğinden, bu bölüm çalışma hayatına başlangıç ve şoförlüğe giriş konusundaki bilgileri yansıtabilecektir. Tablo C/1 e bakıldığında müşahade edilecektir ki, çalışma hayatına başlama yaşı 5 yaş dolaylarından başlayıp, 26 yaş gibi ekstrem bir değer alabilmekte ise de bize en güvenilir bilgiyi vermekte olan median yaş 14,3 civarındadır. Diğer mesleklere oranla bu yaş oldukça küçük bir yaştır, çalışma hayatına başlangıç için. Fakat komşuların tahsili konusundaki bilgilerle karşılaştırıldığında eğitime devam etmeyenlerin daha büyük yüzde ile var oluş nedenine paralel bir somuş teşkil etmektedir. Yine aynı tablo incelendiğinde görülecektir ki, araç sahibi olmayan şoförler, araç sahibi şoförlere oranla daha küçük yaşta çalışma hayatına başlamışlardır. Bunun nedeni ise, bu grubun diğer gruba oranla bir iş seçme konusunda daha istikrarsız oluşu ve fazla iş değiştirmiş olabidir. Zira tablo C/8 e baktığımızda bu gruptaki şoförlerin % 80 oranında birden fazla iş değiştirmiş olduklarını müşahade ediyoruz.

Tablo C/2 nin analizine geçmeden önce bazı kategori başlıkları altında hangi işlerin sayıldığını belirtmek yerinde olur kanaşındayım.

Buna göre:

ŞOFÖR: Dolmuş-taxi şoförü, belediyede şoför, özel şoför v. b.

OTO TAMIRI İLE İLGİLİ İŞLERDE ÇIRAK: Oto tamirci çirak, oto döşemeci çıkar, oto lastikçisi çirak v. b.

SANATKAR YANI ÇIRAK: Berber çıkar, kunduracı çirak, mobilyacı çirak..

ESNAF YANI ÇIRAK: Bakkal, manav, şekerçi v. b. çirak.

DİĞER İŞLER ÇIRAK:Çömlekçide çırak,oto komisyoncusu çırak v.b.

HER NEVİ SEYYAR SATICI:Kibrit satar,Seyyar satıcı,Gazete satar...

TEKNİK İŞLER ÇIRAK:Soğuk demir kaynakçı çırak,Demirci çırak,

Nikelajcı çırak,bisikletçi çırak v.b.

DENİZ YOLLARINDA ÇALIŞIR:Tayfa,çımacı,raspa...v.b.

TİCARET-ESNAF:Zahireci dükkana var,radyo alır satar v.b...

MEMUR:bankada memur,Sular idaresi memur,tramvay vatman,sahil korumada memur...v.b.

ŞAHİS YANINDA ÇALIŞIR:Gömlek kutucusu,rulman satış görevlisi..

KENDİ HESABINA ÇALIŞIR:satış mümessili,v.b.

DİĞER:Tercüman,boksör,odun getirir satar...v.b.

Tablounun analizinde müşahade edileceği üzere,komuşulan şoförlerin % 10,2

si doğrudan şoförlük mesleğine atılmışlardır.Bunun yanında % 29,5 i

oto ile ilgili işlerde çalıştıktan yada muavin veya kaçak şoförlük yaptıktan sonra mesleğe intisap etmişlerdir.Bizim gözlemlerimiz ve gerekse

tabloların işaret ettiği kantitatif veriler mesleğe girişin bir alt kadameden

geçilerek mümkün olduğu ve bunun ise oto tamiri ile ilgili işler ,kaçak

şoförlük ve muavinlik başlıkları altında toplanabileceği mahiyetindedir.

Zira eski şoförler belirli bir devreden geçmedin,iyi bir şoför olunmayacağı

kanaatinde oldukları gibi,yenilerde meslekte pişmek için bir kaçak şoförlük

yada muavinlik devresini geride bırakmanın şart olduğu fikrinde birleşmektedirler.

Çalışma hayatına başlama yaşının küçük oluşu bir başka sonucun ortaya çıkmasında

önemli bir neden teşkil etmektedir.Muavinlik çıraklık dışında bırakılacak

olursa komuşulanların % 30,9 u çalışma hayatına çıraklıkla başlamışlardır.

Bu ise eğitim imkanları ve eğitim seviyesi ile sıkıca bağıntılıdır.

Muavinlikte mesleğe girişte geçirilen bir nevi çıraklık devresi olarak

düşünülecek olursa ,çıraklık yüzdesi % 42,6 ya ulaşmaktadır.

Bu arada araç sahibi olmayan grupta Kaçak şoför lükle mesleğe başlama nın söz konusu olmaması ilk bakışta enteresan bir sonuç olarak gözükmekle birlikte bunların çalışma hayatları detaylı olarak incelendiği taktirde %13,4 ünün mazisinde bir kaçak şoförlük başlangıcı bulunmaktadır. Yani ilk bakışta kaçak şoförlük devresi geçirmeden mesleğe başlamış gibi gözüken bu grup, bilahare bir veya daha fazla iş değiştirdikten sonra şoförlüğe kaçak şoförlük yaptıktan sonra başlamışlardır. Teker teker yaptıkları işler incelendiği taktirde mazisinde kaçak şoförlük olanların yüzdesi daha da yükselmektedir. Bu konuda bölüm arşivinde bulunan müsvette tablolardan kaçak şoförlük mütessesesi hakkında daha detaylı bilgi edinmek mümkündür. Tablo C/B'da konuşulan şoförün baba mesleği görülmektedir. Toplamda 65 rakamı ile babaların büyük bir kısmının, hatta dağılım içinde en büyük yüzde ile şoför babaların ilk sırayı aldığını görmekteyiz. Bunu çiftçi-vençber babalar ile esnaflıkla işigal eden babalar %11,9 ve %10,1 gibi oranlarla takip etmektedir. Bu sonuçlar göz önüne alınacak olursa, baba mesleğinin erkek çocuğun yaptığı işi etkilemesi düşüncesi kesinlikle iddia edilemese dahi meslek seçimi ve mesleğe giriş konusunda önemli bir faktör olduğunu söylemek mümkündür. Dağılım içinde Deniz yolları ve demiryollarında çalışan babalarının diğer mesleklere oranla %8 e varan bir orana sahip olması ilginçtir. Bu babalar kaptan ve makinist olmak üzere çalışan bir makineyi idare etmek positionunda olan kişilerdir ki bu da şoförlüğünde mükharrik bir makineyi idare etme oluşu ile paralellik kurularak incelenecek olduğu taktirde anlamlı bir bilgi teşkil eder. Türkiyede ehliyet sahibi olabilmek bilindiği gibi minimal 18 yaşında olmakla mümkündür. Buna rağmen tablo:C/4 ehliyet alma yaşının 17 olabildiğini göstermektedir. Bunun nedeni bizim resmi evraklarda mevcut bilgiyi almak yerine gerecek bilgileri tesbit etmek konusundaki gayret ve çalışmamızdır.

17. yaş kategorisi 4 frekansa sahip bulunmaktadır. Bu şoförler ise ehliyetlerini nüfus kağıtlarını büyütmek sureti ile ehliyet sahibi olduklarını mülakatların yapılması sırasında beyan etmişlerdir.

Bununla beraber konuşulan şoförlerimizin median olarak ehliyete sahip olma yaşı 20,4 dir ki bu da oldukça bir genç yaşa işaret etmektedir.

Bu yaşın askerlik dönemi yaşı ile yaklaşık olmasının nedeni ni iki şekilde izah etmek mümkündür. Mesleki ve teknik bir eğitimden geçmemiş olanlar ilerideki mesleki notionlarını askerlik döneminde kazanabilmekte, askerde araç kullanmasını öğrendikten sonra askerlik dönüşü ehliyet almak sureti ile mesleğe intisap etmektedirler. Tablo C/23 te bu bilgi % 11,5 rakamı ile doğrulanmaktadır.

İkinci neden ise Türkiyede genellikle erkek çocukların istikbaldeki mesleklerini seçme yaşı askerlik sonrasına başlayan çağdır. Erkek çocuktan askerlik dönüşü sonunda bazı mesuliyetleri yüklenmesi, örneğin bir meslek seçmesi ve yuva kurması beklenilir.

Bütün bu bilgiler yanında kantitatif veriler şoförlüğe başlama yaşının 42 yaşa kadar çıkabildiğini göstermektedir.

Dağılımda böyle ekstrem puanlar oluşunun nedenini ise, ek kazanç imkanı arayanların bir ehliyete sahip olmak sureti ile ikinci bir iş olarak şoförlüğü tercih etmesi ve emekli olan kişilerin şoförlük yapmak kaydı ile emekli maaşlarına katkıda bulunmak arzuları şeklinde açıklayabiliriz. Araştırmanın yürütülüşü esnasında arkadaşlarımızı ve ber bilhassa ordudan emekli olanların, ikramiyeleri ile bir araç olarak şoförlük yapmakta olduğunu sık sık gördük. Bu ise başka bir iş yapamadıkları için şoförlüğe devam eden yada şoförlükten kaçancı tek ve sabit geliri olan şoförler adasında hoş karşılanmamakta ve emekli ordu mensuplarının şoförlük yapması "Aç gözlülük ve asıl şoförlerin ekme parasına mani olmak" şeklinde yorumlanmaktadır.

Ehliyet alma yaşı konusunda söylenebilecek son bilgi herhalde araç sahibi olan ve araç sahibi olmayan grupta median yaşların 1,3 lük bir median yaş farkına sahip oluşları konusunda olabilir. Bunun sebebi ise şu şekilde izah edilebilir. Daha önce çalışma hayatına hangi meslek mensubu olarak başlanıldığı konusunda aldığımız bilgiler araç sahibi olan şoförlerin mazisinde araç sahibi olmayan şoförlere nazaran bir kaçak şoförlük devresi olduğunu ortaya koymaktaydı. Bu nedenle, araç sahibi olmayanlar daha küçük yaşlarda ehliyet sahibi olmuşlardır denilebilir.

Konuşulan şoförlerin ilk ehliyetlerini nereden aldıklarını tablo C/5 de görmekteyiz. Buna göre konuşulanların % 91,3 ü ehliyetlerini İstanbul'dan almış bulunmaktadır. Bu ise Türkiye çapındaki bir gerçeği vurgulamaktadır. Türkiyede ehliyet almak konusunda ilk sırayı alan şehir İstanbul'dur hatta bu konuda bir vakitler ehliyet alımı konusundaki yolsuzluk iddiaları pek yaygınlaştığı sırada devrin İçişleri Bakanı tarafından ehliyetlerin büyük bir yüzdesinin İstanbul'lu olduğu hatırlatılarak İstanbul Trafik Şubesi uyarılmıştır. Şüphesiz Ehliyetlerin orijini konusundaki bu tartışmasız şekilde İstanbul'a ağırlık kazandıran bu rakam konuşulanların İstanbul doğumlu oluşu ile yakından ilişkilidir.

Alınan ehliyetlerin cinsi -ilk ehliyetlerin cinsi-% 81,1 oranında profesyonel ehliyetlerin kesin üstünlüğüne işaret etmektedir. Bu rakama bakılarak denilebilir ki, zaten ehliyet alınırken ticari amaçla sürücülük yapmak fikri ağırlık kazanmıştır. Yani şoför ehliyeti olduğu için şoförlük mesleğine intisap etmez, şoför olabilmek için ehliyet sahibi olur. Mesleğe girişte de bir kaçak şoförlük müessesesinin var oluşu bu iddiayı doğrular niteliktedir. Amatör ehliyetlerin dağılımında var oluşu bir vakitler profesyonel ehliyet sahibi olabilmek için konuşulan yaş barajı ile yakından ilintilidir.

Ağır vasıta ehliyetine sahip olabilme konusundaki uygulama ise yıllar içinde değişiklik göstermektedir. Eskiden doğrudan ağır vasıta ehliyeti alınması mümkün olduğu için komşuların % 12,4 ü ilk ehliyetlerinin ağır vasıta ehliyetnamesi olduğunu beyan edebilmişlerdir. Günümüzde ise bu şartın kaldırılmış olması şoföre bu konuda kolaylık yaratmış ve tercih edilen ehliyet cinsi ağır vasıta olduğundan alınan ehliyetler konusunda yüzdelerin değişmesine sebep olmuştur.

Ağır vasıta ehliyetinin tercih nedeni, şoförün meslekte çalışma alanının genişlemesi ve daha yüksek statüye sahip olabilme isteğidir. Aynı zamanda ağır vasıta kullanılabilir oluşu şoföre ek bir gelir imkanı sağlama kapasitesinde çalışmaktadır. Aynı tabloda görülen "Diğer" kategorisi adı altında ise askeri ehliyetnameye sahip olanlar toplanmak istenmiştir.

Tablo C/7 de % 80,6 gibi bir yüksek oranla ilk alınan ehliyetlerin değiştirilmediği gerçeğine şahit olmaktayız. Bunun nedeni ise ilk alınan ehliyetlerin ticari amaçla sürücülük yapmak için yeterli olan profesyonel ehliyet alma yüzdesinin büyük oluşu ile izah edilebilir. Komşuların % 19,4 ü ise ilk ehliyetlerini değiştirmek lüzumunu hissetmişlerdir. Bunlar büyük bir oranla amatör ehliyetname sahipleri (yalnız bir şoförün halen Amatör ehliyeti vardır) ile büyük bir oranda ehliyetlerini profesyonelden ağır vasıta tipine çevirenlerdir. Bu lüzumu niçin hissettikleri ise yukarıdaki satırlarda anlatılmak istenmiştir.

Ve sonuç olarak görülmektedir ki ehliyet sahibi olan şoförlerin biri hariç tutulacak olursa tümü ticari amaçla sürücülük yapmak için yeterli vasıflara ve ehliyete sahiptir.

Ehliyete sahip şoförlerin % 28,3 ü ise dolmuş-taxi kullanabilmekten öte, daha büyük hacimde taşımacılık yapmak için gerekli bilgi ve ehliyete sahip bulunmaktadır.

C grubu tabloların dokuzuncusundan itibaren konuşulanların çalışma hayatına giriş ve devamları konusundaki bilgilerin analizi başlamaktadır. Kategori başlıkları altında anlatılmak istenilen şeyleri şu şekilde izah etmek mümkündür.

Doğru şoförden kasıt, şoförlük mesleği mensubu olmadan önce çalışma hayatında mazisi olmayan şahısların teşkil ettirdikleri gruptur.

Kademeli iş modeli ise, şoförlüğe intisap etmeden önce bir veya daha fazla iş değiştirdikten sonra şoförlükte karar kılanları ihtiva etmektedir.

Dönüşümlü şoför modelinde ise birtakım işler yapmış fakat bunları belirli zaman aralıkları ile tekrarlamış şoförler bulunmaktadır.

İşXşoför modelinden kasıt ise, şoförlüğün yanında bir başka işe yada mesleği olan, yani bir başka işi birlikte yürütüp şoförlükten başka bir gelir sağlayan şahıslardır.

Tablo incelendiği vakit görülecektir ki, Yapılan iş modelinde ağırlıklı yüzde kademeli iş modelinde toplanmış bulunmaktadır. Bu ise çeşitli meslekler denendikten sonra, bunların başarısızlıkla sonuçlandığından yada mesleğin mensubu olan şahsın karakter yapısına uygun özelliklere sahip olmadığından doğabilecek bir sonuçtur. Bu konuda konuşulan şoförlerimizin büyük bir kısmının mesleki ve teknik eğitimden yoksun oluşları büyük rol oynamaktadır. Ayrıca şoförlük mesleğine girişin son derece kolay oluşu ise sonunda niçin şoförlükte karar kıldıkların açıklığa kavuşturan bir factördür.

Doğrudan şoför olanlar, bütün şoförlerin içinde az bir yekun tutmaktadır.

Ve tabladan anlaşılacağı üzere doğrudan şoför olanlar araç sahibi şoförler ile, araç sahibi olmayan şoförler arasında çok büyük bir farka işaret etmemektedir. Oysa araç sahibi olanların doğrudan şoför olma yüzdesinin daha yüksek oluşu beklenilirdi. Burada göz önünde tutulması gereken husus ise yine şoförlüğün girişi kolay bir meslek oluşudur.

Diğer bir deyişle, şoförlüğe intisap etmek için yalnız bir ehliyet ve ilkokul diplomasının yeterli oluşu, meslek seçiminde araç sahibi olmanın avantajını indirgemektedir. Araç sahibi olmadan da şoförlük yapabilmek mümkün olduğundan doğru şoför olanlar arasında araç sahibi olup olmama yüzdeyi etkilememektedir.

Tablo C/10 ve C/13 ün mukayesesinde ise enteresan bir hususla karşılaşırız. Doğrudan şoför olanların normal olarak meslekte geçirdikleri sürenin kademeli modelde çalıştıktan sonra şoförlük mesleğine intisap edenlerin şoförlük mazisinden daha uzun olanaı beklenirken, kademeli modelde çalışanlar ile doğrudan şoför olanlar arasında medaan meslekte çalışma süreleri büyük bir farka işaret etmemektedir. Yalnız grup araç sahibi ve araç sahibi olmayan şoförler şeklinde bir ayırımı gidildilerik incelenecek olduğu taktirde araç sahibi olan doğru şoförlerin, araç sahibi olmayanlara nazaran meslekte daha eski bir maziye sahip olduklarına işaret eder. Bunun nedeni ise araç sahibi olmak bir yerde şoförü mesleğe daha çok bağlamak demek oluşudur.

Doğru şoför olanlar ile, kademeli iş modelinde çalıştıktan sonra şoför olanların meslekte geçirdikleri sürenin fazla farklı olmayışı bir gerçeğe de işaret etmektedir. Mademki kademeli modelde çalışanlar, doğru şoförler kadar eski bir şoförlük mazisine sahiptir, o halde bunların daha önce değiştirdikleri işler kısa süreli olmuştur. Yine aynı gerçek göz önüne alınarak şoförlükten önce değiştirilen işlerin adedi fazla değildir. Gerçektende Tablo C/10/A bu fikrimizi doğrular niteliktedir. Zira şoförlükten önce değiştirilen iş sayısı büyük bir oranla bir iş ve takiben iki iştir. Diğer iş adetleri ise toplamda % 20,6 oranındadırki bununda büyük kısmını üç iş yapanlar teşkil etmektedirler.

İş X şoför modelinde çalışanların şoförlük haricinde bir başka işle meşgul olan şoförler olduklarını daha önce söylemiştik. Bu model dahilinde çalışanlar toplam içinde % 5,7 yi kaplamış olmakla birlikte kantitatif verilerin analizinde, bu modelde çalışanların daha büyük yüzde ile araç sahibi olmayanlar olduğunu müşahade ediyoruz. Bunun nedeni iki şekilde incelenebilir. Birincisi araç sahibi şoförler, araç sahibi olmayanlara nazaran daha iyi ekonomik imkanlara sahip olduklarından ek bir iş yapma ya da ek bir kazanç sahibi olma lüzumunu hissetmemektedirler veya daha az hissetmektedirler.

İkinci neden ise bir patronun yanında çalışan şoförün, araç sahibi şoföre kıyasla çalışma saatleri daha bir belirlidir ve çalışma saatleri dışında, aynı zamanda daha düşük olan gelirini yükseltebilmek amacı ile ek bir kazanç sağlama yoluna gidebilmektedir.

Bunların yanına eklenilebilecek üçüncü bir neden ise şoförlüğün attractive karakterinden ileri gelmektedir ki, bir meslek sahibi olan şahıslar boş zamanlarında hobby olarak nitelendirebileceğimiz şekilde arkadaşların araçlarını kullanmak sureti ile şoförlük yapmaktadırlar.

*Bu iddiayı doğrulamak ise şu şekilde mümkündür. Komuştuğum şoförlerin hangi meslekleri yaptıkları Tablo E/12 de incelenilebilir. Bunlar arı-
sırtı oto tamirhanesi, Kendi adına büfesi, marangoz dükkanı bulunanlar mevcuttur. Bilhassa komuştuğum şoförlerden Bay Hidayet Er buna güzel bir örnek teşkil etmektedir. Kendi adına büfesi olduğu halde büfeyi sık sık küçük kardeşine bırakmakta ve kendi arkadaşlarının arabasını alarak Kuzguncuk-Üsküdar hattında şoförlük yapmaktadır. Sözümlü ettiğim bu şahısların mazisinde Bir şoförlük devresi mevcuttur.*

Ve onlarca şoförlük zevkli meslek olarak yorumlandığında halen bir meslekleri olduğu halde fırsat buldukça şoförlük yapmaktan büyük zevk duymaktadırlar.

Sonuç olarak denilebilir ki, imtiyazlı grup olan araç sahibi şoförlere oranla şoförlük yanında bir ek işle meşgul olma, yada ek bir iş olarak şoförlük yapmak araç sahibi olmayanlar tarafından daha büyük bir yüzde ile gerçekleşmektedir.

Yine aynab tabloda dönüşümlü şoförlerin % 1.0 oranında var olduğunu görüyoruz. Bunlar çeşitli mesleklere girmiş bunların arasında şoförlük yapmış önceki işlerde başarısız olarak tekrar eski meslekleri olan şoförlükte karar kalmış olan şahıslardır. Zaten küçük bir yüzde ile var olan bu grup hakkında yorumlara gitmek hatalı olacaksa da araç sahibi olmayanların daha yüksek frekansla dönüşümlü şoför olmaları konusunda şunlar söylenilebilir.

Araç sahibi şoförde var olduğu gibi, araç gibi bir sermayenin yok oluşu bu grubun mesleğe girip-çıkmadaki tutarsızlığına neden teşkil edebilir. Zira araç sahibi olmadığı için şoför kendini mesleğe bağlı hissetmemekte ve böylece kolaylıkla diğer işleri denemektedir. Bununla beraber diğer işlerdeki başarısızlık veya mensubu olunan mesleğin karakterlerine uygun olmayışı tekrar eski mesleklerine dönüşlerine neden olmaktadır.

Tablo C/10 doğru şoförlerin meslekte kalış sürelerini belirler.

Buna göre şoförlükte geçen süre Median 6.6 yıldır. Ancak bu rakam araç sahiplerinde 9.5 yıla çıkmakta, araç sahibi olmayan şoförlerde ise 3.1 yıla düşmektedir. Bunun nedeni ise araç sahibi olmanın şoförü mesleğine biraz daha bağladığı şeklinde izah edilebilir.

Tablo C/10/A da kademeli modelde çalışanların kaç iş değiştirdiklerini görmekteyiz. Daha öncede bahsettiğim gibi büyük bir yüzde ile bir iş değiştiren şoförler ağırlıktadır. Bu ise mesleğe girişin kolay oluşu ile bağlantılıdır. Aynı şekilde iki işi değiştirenler ikinci sırayı almaktadırlar. Yapılan iş adedi tablo C/10/A da görüldüğü üzere sekize kadar çıkmaktadır. Ancak bu işler ve terk nedeni bizler için şoförlüğe girişte ve meslekler arası ilişkide önemli rol oynamadığı için ayrıntılı

tablolar burada gösterilmemiştir. Ancak arzu edildiği takdirde bölüm arşivinden müsvette taslalara bakılmak sureti ile bilgi edinilmesi mümkündür.

Tablo C/II de kademeli iş modelinde çalışanların şoförlükten bir önce yaptıkları işler görülmektedir. Dikkat edildiği takdirde bu işlerin % 34.9 unu Diğer şoförlük, muavinlik ve kaçak şoförlüğün teşkil ettiği görülebilir. Bu da önemli bir hususa işaret etmektedir. Bilhassa dolmuş-taxi şoför-şoförlüğü haricinde şoförlük yapmış olanların mesleğe intikalı son derece kolay olmaktadır. Bu nedenle yüksek bir yüzde ile % 13.5 diğer şoför oranı görülmektedir. Aynı kolaylık gerek kaçak şoförler gerekse muavinler için de geçerlidir. Bu nedendir ki tablomuzda bariz olarak bu üç grup yüksek frekansla mevcuttur. Zira zaten şoför grubunun alt kültürüne sahip bu iki grup sadece ehliyet almak sureti ile şoförlük mesleğine giribilmektedir. Oto ile ilgili işlerde çalışanlar ise, 10.6 yüzde ile yine aynı kolaylığa sahip olan kişilerdir. Meslekleri icabı şoförü en iyi tanıyan ve bu kültürü bilen kişiler olmaları mesleğe giriş konusunda bir kolaylık ve imtiyaz yaratmaktadır.

Tabloya bakıldığında görülecektir ki, hemen her meslek mensubu olan kişiler şoförlüğe giribilmektedir. Bu ise şoförlüğe girişin kolay oluşu nedeni ile izah edilebilir. Hiçbir mesleki ve teknik eğitime ihtiyaç duyulmaksızın bu meslek arzu edilen herkese açık görülmektedir. Aynı nedenle komuştüğümüz şoförler tarafından Anadolu'dan İstanbul'a göçün şoför sayısını etkilediği iddia edilmiştir. Şehre akan dolayısıyla İstanbul'a göç edenler hiçbir iş bulamadıkları takdirde bir ehliyet hatta rüşvet vermek sureti ile bir diploma ve bir ehliyet almakta ve mesleğe girebilmektedirler. Oysa hiçbir müessese gerek devlet gerekse özel sektörde olsun bu kadar asgari şartla eleman kabul etmemektedir. Şoförlüğün gün geçtikçe bozulması ve dejenere oluşu da yaşlı ve tecrübe sahibi şoförler tarafından bu gerçeğe dayanarak izah edilmektedir.

Sonuç olarak, mesleğe girişin bu denli kontrolsüz ve kolay oluşu, sermaye gereksinmesi olmayışı ve üstelik ekonomik imkanlar yönünden cazip olan karakteri bir de serbest meslek faktörü eklenince bu şoförlüğe akını başlatmış, yerli yapım oto sanayinin gelişmesi ve ödeme kolaylıkları ile çok az bir peşin ödemek sureti ile bir araç sahibi olmamanın imkan dahilinde oluşu ise aynı akımı körüklemiştir. Şahtlar aynı kaldığı taktirde bu akımın devam edeceği de tartışmasız bir gerçektir.

Bunu Tablo C/12 de doğrulamaktadır. Tabloda yüksek frekansa sahip iki kategori mevcuttur. "Mesleğe giriş kolay" ve "Askerlik sonrası". Bu iki kategoriyi aynı isim altında toplamak sanırım yanlış olmaz. Şoförlüğün askerlik sonrası yapılan iş oluşu yine mesleğe girişin kolay oluşu ile bağlantılıdır. Ve sonuç olarak konuşulan şoförlerin % 54,8 inin aynı cevabı vermiş oluşu bu iddiamızı doğrulamaktadır. Mesleğe girişin kolay oluşu araç sahibi olmayanlar tarafından daha büyük bir yüzde ile beyan edilmiştir. Bunun nedeni ise sermaye yani araca sahip oluş faktörünün dahi araç sahibi olmayan şoförler için bir zorluk yaratmamasıdır.

Şoförlüğe özlem, ekonomik imkanlar iyi, şoförlük serbest meslek, rahat meslek, önceki işlerde başarısızlık, geçimsizlik gibi cevaplar ise tablomuzda diğer kategorilerin başlığı olurken, mesleğe girişin kolaylığı yanında şoförlüğün attractive karakterinin bir neticesidir. Karışan ve amir yoktur, çalışma saatleri şoförün keyfine göre tayyün eder ve diğer mesleklerden daha kolaydır. Çalışma şekli konusunda da variabledir. Ve bunların yanında sermayenin batırılması gibi bir riskte yoktur. İşte bu nedenler şoförlüğün seçilmesinde yada diğer bir deyişle önceki mesleğin terkine amil olmaktadır.

Kademeli ve işxşoför modelinde çalışmakta olanların meslekte kaç yıllık mazileri olduğu tablo C/13 ve C/14 de görülmektedir. Burada dikkati çeken

husus işXşoför modelinde çalışanların diğer gruba nazaran şoförlükte çalışma sürelerinin daha uzun yıllara dayanmasıdır. Bu fark bilhassa araç sahibi olanlarda maximal değere ulaşmaktadır. Diğerlerinde ise fazlaca önemli bir fark bulunmamaktadır.

Tablo C/15 da ise dönüşümlü şoförlerin şoförlük mesleğinde çalışma süreleri görülmektedir. Normal olarak çalışma süreleri cumulative olarak eklendiğinden bu grup diğerlerine oranla şoförlükte daha eski bir maziye sahip olmaktadır.

Tablo C/16 da şoförlük mesleğinde çalışmanın tüm şoförler çapında median 7.0 yıl olduğunu müşahade ediyoruz. Bu yüksek rakam araç sahibi olanlarla olmayanlar arasında bariz bir farklılık göstermektedir. Bunun nedeni ise yine bir araç sahibi olmanın mesleğe bağlayıcı bir rol oynadığına işaret olabilir. Bunun yanında ekonomik imkanların araç sahibi olmayanlara nazaran daha iyi oluşu meslekte kalışı etkileyen bir faktör olabilir. Zira fertlerin bir meslekte kalış sürelerini meslekten elde ettikleri gelir ve çalışma şartlarının rahatlığı ile oranlamak daima mümkündür. Buna ilaveten son yıllarda şoförlüğe akın processinin varlığını ise 0-9 basamaklarındaki 247 şoför bulunuşu ile izah etmek mümkündür. Sözü geçen 247 şoförün 152 sinin araç sahibi oluşu ise meslekte kısa bir süre çalışmak sureti ile bir araç sahibi olunabileceği olgusunu vurgulamaktadır.

Tablo c/17 şoförün mesleğe başladığı zaman ehliyete sahip olup olmadığını göstermektedir. Görülmektedir ki konuşulan şoförlerden % 13.0 ının mesleğe başladığında ehliyeti bulunmamaktadır. Bu işe büyüklük bir açıklığın ve kontrolsüzlüğün örneğidir. Özellikle araç sahibi olmayan şoförlerde bu oran % 20.2 ye çıkarak grubun beşte birine teşmil olmaktadır. Son yıllarda ehliyet alma konusundaki yolsuzluk söylentileri de bu şekilde bir dayanak bulmaktadır.

Yine aynı tabloya bakıldığında görülecektir ki, ehliyeti olmayan bu kaçak şoförler trafik kontrol kadrosunun nisbeten daha küçük olduğu şehirlerde değil İstanbul gibi kontrol personeli binlerle ölçülen bir büyük şehirde çalışmışlardır. Bunların çalışabilmiş olmalarının bir tek izahı olabilir. Rüşvet konusunda kulağımıza gelenlerin doğru oluşu..

Çalışma hayatı başlangıcında kaçak olarak dolmuş-taxi şoförlüğü yapanların yaşlarına bakacak olursak bunların 35 i ehliyet alabilmeki için gerekli yaş barajını aşmışlardır. Buna rağmen ehliyet almamış olmaları kontrolün yetersizliğine ve dejenere oluşuna işarettir. Komuştüğüm şoförlerden ehliyet sahibi olmayan bir kısmı ise rüşvet vermek istemedikleri için kendilerine profesyonel ehliyet verilmediğini, müteaddit defalar direksiyon imtihanına girdikleri halde başarısız kabul edildiklerini ve hatta girecekleri son imtihan için şimdiden bir miktar rüşvet verdiklerini söylemişlerdir.

Tablo C/19 da ehliyetle olarak şoförlüğe başlama yaşının median 21,9 yaş olduğunu görüyoruz. Bu ise muhtemelen bu şahısların bir yada birkaç iş denedikten sonra bir ehliyet almak sureti ile şoförlüğe intisap ettiklerine işaret eder. Yine tez komum olan şoförlerin tümünün İstanbul doğumlu oluşları bir başka sonucu doğurmaktadır ki, bu da komuşulanların % 98,6 gibi büyük bir oranla şoförlüğe İstanbul'da başlamış oluşlarıdır. Bunun yanında çeşitli nedenlerle İstanbul'u terk edenler mesleğe bir başka şehir hudutları dahilinde başladıklarını beyan etmişlerdir.

Mesleğe İstanbul dışında başlayanların tümünün araç sahibi oluşu ise enteresandır. Bu da İstanbul'da araç sahibi olmadan şoför olarak çalışabilme olanağının daha fazla oluşu ile izah edilebilir.

Tablo C/21 komuşulamanın mesleğe girişinde yakınlarının etkisi olup olmadığını belirlemek için tanzim edilmiştir. Bu tabloya göre meslekte yakın olanların yüzdesi 56,9 dur. Bu tablo bilahare gelen tablo C/22 ile birlikte incelendiğinde meslekte olan yakınların büyük bir oranla baba, erkek kardeş,

amca, dayı ve enişte olduğu görülür. Buna göre konuşulan şoföre mesleğe giriş konuşunda etkili olan kişilerin geniş bir yayılama sahip olmakla birlikte genellikle yakın akrabalar olduğu ortaya çıkmaktadır.

Yine tablo C/23 te görülen mesleği yakınlardan öğrendi kategorisinin % 20,4 ile en yüksek frekansa sahip oluşu bu fikri doğrulamaktadır. Sonuç olarak şoförlüğe başlangıçta azda olsa yakın akraba ve tanıdıkların yardımı olduğu gerçektir. Araç sahibi olmayanlarda ise akraba yardımı ile şoförlük öğrenenlerin bulunmayışı bu iddiamızı kesinlikle doğrular nitelikte ve sını derece enteresandır.

Aynı tabloda Muavinlikte ve oto ile ilgili işlerde çalışmak sureti ile ve kendi kendine şoförlük öğrendiğini belirtenlerin toplam içinde % 50,4 gibi yüksek bir yüzde ile var oluşu bazı mesleklerin şoför grubunun alt kültürüne sahip oldukları için mesleğe girişlerinin kolay olduğu yolundaki iddiamızı kesinlikle kanıtlamaktadır.

Askerlikte şoförlüğü öğrendim diyenler ise % 11,5 ile büyük bir yekun teşkil etmektedirler. Bu sonuç ise Türk eğitim politikası içinde bir gerçeği yansıtmaktadır. Çeşitli nedenlerle mesleki bir eğitim kazanamayanlar askerlikteki eğitim sonucu belirli bir meslek notionuna sahip olabilmektedirler. O halde Türkiyenin iş gücü yapısı analiz edilerek açık işlere eleman sağlamak-şüphesiz bazı işler için bu öneri geçerlidir- askerlikte eğitim politikası tesbit edilerek sağlanabilir.

Tablo C/24 göstermektedir ki mesleği öğrenmeye başlamada median yaş 17,6 dır. Bütün şoförlerini % 20,2 si ise mesleği çocukluk ve ilk gençlik çağlarında öğrenmişlerdir. Bu ise şoförlüğün müteharrik bir makinenin idaresi gibi bilhassa erkek çocuklarının havanlığı kazanma niteliğinden ileri gelmektedir. Bazı şoförler çocukluklarından beri otomobil kullanmaya bir özlem duyduklarını ve eğitimlerine bu nedenle devam edemeyerek şoförlükte karar kılmak zorunda kaldıklarını ısrarla beyan etmişlerdir.

Tablo C/25 ise daha önceki iddialarımızı doğrular niteliktedir. Bu tabloda görüldüğü gibi şoförlük mesleğinin canlanması 1946 yıllarından sonraya rastlamaktadır. Fakat mesleğe akin olarak adlandırabileceğimiz olguyu 1961 yılından itibaren görmekteyiz. Bilhassa 1966-1970 yıllarında araç kullanmayı öğrenenlerin frekanslarının 101 gibi büyük bir rakamı işaret etmesi herhalde sadece bir tesadüf değildir. Bu sonuç ise İstanbul'dan alınan profesyonel ehliyetnamelerin yıldan yıla artışı ile paralellik göstermektedir. Bilhassa araç sahibi şoförlerde görüleceği gibi 1966-1970 yıllarında araç kullanmayı öğrenmiş olmaları yerli yapım otomobillerin ortaya çıkış tarihi ile de korelasyonlu gözükmektedir.

Tablo C/26 komşulan şoförün araç kullanmayı hangi vasıta tipinde öğrendiğini belirler. Buna göre salt çoğunluk % 57,2 oranı ile otomobil kullanarak mesleği öğrenmişleridir. Bu ise mesleği oto ile ilgili işlerde çalışarak öğrendiğini beyan edenler ve araç kullanmaya meslekte olan yakınlarından öğrenenler göz önüne alınacak olursa doğal ve beklenen bir sonuçtur. Zira şoförlük öğrenilmesinde en hafif vasıta olan otomobilin seçilmesi meslekte olanlar gibi meslek dışından olanlar tarafından da tercih nedenidir.

Bununla beraber araç kullanmayı askeri araç tipindeki otolardan öğrenenlerin % 10,0 ile var oluşu askerlik müessesesinin mesleki notion kazanmaktaki önemine bir kere daha işaret etmektedir.

Minibus, otobüs, kamyon gibi vasıtalarda şoförlüğü öğrenenler ise muhtemelen mesleğe intisap etmeden önce muavinlik devresi geçirmiş olanların beyanlarıdır.

Araç kullanmayı her tip vasıta kullanmak sureti ile öğrendiklerini söyleyenlerin ise oto ile ilgili işlerde çalıştıkları süre içinde mesleği öğrendikleri kuvvetle muhtemeldir. Öğrenilen araç tipi ne olursa olsun sonuçta en rahat şoförlük tipi komşulanlar tarafından tercih edilerek dolmuş-taxi şoförlüğü diğerlerine tercih edilmiştir.

D GRUBU TABLOLARI:

Bu bölümde araç mülkiyeti ve komuşulan şoför araç sahibi ise, mülk olduğu aracın özellikleri ile ilgili sorular bulunmaktadır.

Tablo D/I de görüleceği gibi komuşulan şoförlerin % 67,7 si araç sahibi bulunmaktadır. Aracın mülkiyet durumuna bakıldığında ise % 89,8 i kendilerinin, % 4,4 ü ailesinin, % 1,8 i ise babasınındır. Baba ve ailesinin kategorisinin olmasına sebep ailede bir otomobilin bulunmuş ya baba ya da hem erkek kardeşler hem babanın şoför olması nedeni ile birden fazla şahıs tarafından aracın kullanılabilme durumudur.

Şoförlükte ortaklık müessesinin daha büyük çapta taşıma araçlarında büyük orala var oluşuna karşılık dolmuş-taksi tipi vasıtalarda gelişmiş olmadığını görüyoruz. Bu ise şüphesiz araç fiyatı ile yakından ilişkilidir. Araştırmamız esnasında görüşülen şoförlerin büyük bir yüzdesinin bir tek aracı bulunmaktadır % 97,1. Bazı hallerde ise araç sayısının 4 e kadar çıktığı görülmekle birlikte bu çok küçük bir yüzdeyle kabildir.

Bu arada sizlere bir araca sahip olma konusunda fikir verebilmek amacı ile halen geçimini temin için Kadıköy yakasında faaliyette bulunan bir tele-taksi organizasyonuna bağlı olarak çalışan şoför Mehmet beyin hikayesini anlatmak yerinde olur kanısındayım. Gerçi Mehmet beyin ilk aracına sahip olması karşısına çıkan iyi bir insanın gayret ve yardımı ile mümkün olmuştur ama araç sayısını çoğaltmak yine tesadüfler yardımı ile birlikte kendi çalışmasının da eseridir.

Mehmet bey 1909 İstanbul doğumludur. Babası Balkan harbinde şehit olduktan sonra 4 yaşlarında yetim kalmış ve dedesinin yanında yaşantısına devam etmek zorunda kalmıştır. Baba tarafından varlıklı bir ailenin oğludur. Bebek Nafi Paşada ve Fatih'te büyük ahırlara ve tavlalara sahiptirler. Buralarda değerli cins atlar yetiştirilmektedir ve atlarının sayısını kendileri dahi bilmezler. Bir süre sonra Mehmet bey 11 yaşına bastığı sırada dedesi de vefat eder. Bunun üzerine malların yönetimi ablasının kocasına kalır. Fakat içki ve kumar düşkünlü olan hayırsız eniştenini somu gelmez harcamaları

biütün varlıklarını alır götürür.

Mehmet bey İptidai okuldan sonra Heybeli ada Bahriye Okuluna gider. Fakat yukarıda sözü geçen nedenle İstiklal Harbi sonlarında askeri okulu birinci sınıftan terk zorunda kalır. Bunun üzerine muavinliğe başlar. İstiklal savaşı sonrası İstanbul'da ne varlık ne yiyecek ne de insan kalmıştır. İstanbul'u şehir olarak tanıyan dahi yoktur. Herkes Anadoluda dır. İstanbul politik yönden perişan günler yaşamaktadır. Mehmet bey muavinlikten kazandığı günde 25 kuruşa anacak bir tabak fasulye ile ekmek alabilmektedir. Mesleği taxi muavinliğidir. O zamanlar otomobiller karpitle çalışmaktadır. Bunun için aracı çalıştırmak otomobilin ön tarafında bulunana kolu çevirmekle mümkündür. Bu nedenle de taxilerde muavine ihtiyaç duyulmaktadır. Lastik bulunmamakta, hatta kabara çivili lastikler kullanılmaktadır. Kısa bir süre sonra araç kullanmayı öğrenen Mehmet bey şoförlüğe intisap eder. Ehliyeti yoktur zira şoför olabilmek için yaşı küçüktür. Belediye anacak seyri-seferder askerliğini yaptıktan sonra ehliyet alabileceğini söyler.

O sırada Kayseri'li avukat fikret beyi tanır. Kendisinden kolaylık rica eder. Avukat Fikret beyin Kayseride bir erkek kardeşi vardır ve ona bir araba göndermek istemektedir. Mehmet beye aracı Kayseriye götürmesini teklif eder. Mehmet beyde İstanbulda zaten işler iyi olmadığı için ve üstelik ehliyeti de olmadığından bu teklifi kabul eder. Aracı olarak yola çıkar. İstanbul dan Kayseri'ye tam sekiz gün yedi gecede gidir. Yıl 1926 yı göstermektedir. Kendi deyimi ile henüz yüzünde tüy bitmemiştir. Kullandığı araç 1926 model bir Stutbacker. Kayseriye gittiğinde aracı sahibine teslim eder. Fakat araç sahibi otomobil kullanmaya bilmemektedir. Bu nedenle kendisine şoförlük teklif eder. Ehliyeti olmadığını öğrenince de Kayseri belediye reisine bir kart yazarak Mehmet beye bir ehliyetname verilmesini rica eder. Bunun üzerine Mehmet bey imtihana dahi lüzum görülmeksizin bir ehliyet sahibi olur. İki yıl bu işte çalıştıktan sonra Sivas'a geçer. Zira çalıştığı yerden gururunu inciten çirkin bir hareket görmüştür. Sivasa gittiğinde takvim 1928 yılına

işaret etmektedir. Bir otel kahvesinde bacanakzade Ethem Efendi namında bir zatla tanışır. Ahpap olur, durumunu anlatır. Baa nakzade kendisine bir araç almayı teklif eder. Kara ortak olacaktır. Bu proje gerçekleşir ve Mehmet bey sekiz yıl süre ile taxicilik yaparak kazancı Ethem Efendi ile paylaşır. Bu arada askerliğini yapar. Askerlikte Korgeneral Abdullah paşa Dördüncü Umumi Müfettiş ve Kumandanı olur. Mehmet beyide çok sevdiği için baş şoför tayin eder. Mehmet bey on yıl hareket sahasında kalır, çalışır. Son derece hareketli bir günler geçirir. İcabında tahta üzerinde yatar, icabında kuştüyü yataklarda uyur, fakat kendi deyimi ile bir Orgeneralin yaşayacağı hayatı yaşar. Atatürk, İnönü -Çakmak gibi büyük devlet adamlarını on sene müddetle gezdirir. Hatta kendisinde bu yıllara ait bonservisler mevcuttur. 1944 de Elazığ'da evlenir, ve kısa sürede iki kız çocuk sahibi olur.

1946 da Müfettişlik lağvolunca Mehmet beyde bu görevden ayrılmak zorunda kalır.

Bunun üzerine İstanbul'a gelirler. Cebindeki bütün parası 2500 liradır. İstanbulda Elazığ'da tanıdığı bir zatla karşılaşır. İhsan Ünver bey. İhsan beyin yardımı ile 1946 yılında 1926 model Desoto bir otomobili 11.000 TL. ya alır, ve taxiciliğe başlar. İstanbul yakasında çalışmaya bir türlü alışamadığı için Kadıköy yakasına geçer ve çalışmaya devam eder. Yine yakın dostlarından müteahhit Ziver bey Packard marka bir otomobilin satıldığını duymuştur. Mehmet beye söyler. Mehmet bey aracı satın almak istemektedir fakat parası yoktur. Ziverbey Mehmet beyi çok sevdiğinden 1941 Packard'ı kendisine alır. Mehmet bey aracın bedelini taksitle ödeyecektir. Şimdi iki aracı olmuştur. Bu arada bir kızı daha dünyaya gelir. 1950 yılında 1950 model bir Dodge alarak araçlarının sayısını üçe çıkarır. Önceki araçlarının taksitlerini ödemiştir. Ve araçlarının birinde kendi çalışırken ikisini şoföre vermek sureti ile gelir temin eder.

1954 de Fahri E. isimli bir zatla ortak olur. Ve otobüs işletmeciliğine başlar, tabii bu nedenle taxilerini satar. 1955-1959 yılları arasında otobüs

işletmeciliği sonucu beş otobüse sahip olurlar. Oysa 1955 de bu işe başlar? ken ancak bir otobüsleri bulunmaktadır. Her yıl yeni bir otobüs alabilecek para kazanmışlardır. Bu arada kızlarını evlendirir. Bir tanesi enstitü tahsillidir ve bir hava subayı ile evlenir. İkinci kızı ise orta mektep mezunudur ve o da bir hava subayı ile evlenir.

Otobüs işletmeciliğinden ortağı olan Fahri beyin bazı dengesiz işler yapması nedeni ile ayrılmak zorunda kalır. Hisseleri paylaşırlar. Kendisi yaşlı olduğunu ileri sürerek otobüslere yalnız birini çalışmak üzere alır. Diğerleri üzerindeki hissesini de para olarak alarak Kadıköyde bir apartman satın alır. 1977 yılına kadar tek başına otobüsçülük yaparak hayatını kazanır. 1978 ini birinci ayanda otobüsü satarak bir otomobil alır. Şimdi kendisi Bağ-kurdan emeklidir. Eline yalnız 2500 lira emekli maaşı geçtiği için tekrar şoförlük yapmak zorunda kalmıştır. Üçüncü kızı ilk mektep mezunudur. Pratik sanatlar okuluna giderek ev ve el işleri konusunda eğitim görmüştür. Kızını iki otobüs sahibi olan bir şoför istediği halde evliliklerine rıza göstermemiştir. Zira kendi deyimi ile ailesi ile çok ayrılık çektikleri için kızının da aynı hayatı yaşamasını istememektedir. Kısa bir süre önce üçüncü kızını da bir tüccar tarzı ile evlendirmiştir.

Mehmet bey gerçekten maceralı hayatı olan bir şofördür. İki defa ölümle burun buruna gelmiş ve bir defasında 12 gün Suşehri yakında Karabayında aracı kara saplanmış 12 gün mahsur kalmıştır. Yanındaki iki arkadaşı donarak ölmüş kendi ise ölümden dönmüştür. Bu tip olaylar şoförlük mesleğinin cilveleridir onun deyimi ile. Oğlunun şoför olmasına istemez. Zira şoförün intizamlı bir hayatı yoktur. Ama şoförlüğün hoş olan tarafı mensubunun bir amele hayatını da yaşayabilmesi, bir paşa hayatından da tadabilmesini sağlaması. Bu da şüphesiz şoförün taşıdığı müşterisinin hayatı ile paralelle göstermektedir. Şoförlükte para vardır. Hele kötü yola sapıldığı vakit kazanç sınırsızdır. Fakat o zaman da bir daha bu hayattan kendini kurtarmak imkansızdır.

Arkadaşlarının bir kısmı bu yolla büyük paralar kazanmışlardır.

Kendisine esrar, eroin, silah kaçakçılığı, beyaz kadın ticareti konusunda pek çok teklif yapılmakla birlikte kabul etmemiştir. Hatta bu gün dahi bu taklifler yapılmaktadır. Zira kendisi son derece cesurdur ve çevresinde bu huyu ile tanınır. Ölüm kürşosunda dahi cesaretini kaybetmeyen şoförler ise özellikle bu işler için aranan insanlardır..

Tablo D/2 de görülen komşulamanın birden fazla araca sahip olması halinde döküm ve analizde karışıklık ve belirsizlik yaratmamak için komşulamanın o an kullanmakta olduğu araç dikkat nazarına alınarak yalnız o araç hakkındaki bilgilir tasnif edilmiş diğer araçlar hakkındaki bilgiler tablolarda gösterilmemiştir ki bu da arızı bir durumdur.

Tablo D/3 de görüleceği üzere sahip olunana araçların % 80,8 inin menşei yabancıdır. Zira bu araçlar tecari amaçla otomobil kullanımı söz konusu olduğunda yedek parçalarının pahalı oluşu faktörü bulunmasına rağmen daha kullanışlı ve rahattır. Aynı zamanla taşıma kapasiteleri de yerli yapım otomobillere nazaran dah müsaittir. Dolmuş-taxi konusunda en çok tercih ediler araç tipleri modelleri 1955-65 yılları arasında değişebilen Chevrolet, Desoto ve Plymouth dur. Bunların kullanışlı oluşu yanında kazalardan daha az göreceğ şekilde kaporta ve şasi özelliklerine sahip oluşları da bir tercih nedenidir. Toplam araç sayısı içinde % 19,2 oranında yerli araç mevcuttur. Bunlar ise pure dolmuş yapanlardan ziyade birinci derece taxi ikinci derece dolmuş yapanlar tarafından kullanılmaktadır. Gerçekten de bu araçlar dolmuş olarak kullanabilecek rahatlığa sahip değildirler. Bu gerçek ise tablomuzda bariz bir şekilde görülmektedir. Tablo D/4 sahip olunan araçların modelleri hakkında bilgi vermek üzere düzenlenmiştir. Daha önceki iddiamızı doğrular nitelikte olan bu tablo, 1950-1960 yılları arasında çıkan modellerin iltifat gördüğünü ortaya koymaktadır.

1970 ve daha yeni model araçlar ise genellikle yerli yapım otomobil araç modelleridir. Yerli yapım otomobillerin Tablo D/3 de 52 frekansla var oluşu Tablo D/4 de ise 1970 ve daha yeni model araçların ise 53 frekansla var olması bu iddiayı doğrulamaktadır. Aynı şekilde bu araçlar birinci derece dolmuş ve ikinci derece taxi yapan grup tarafından kullanılmaktadır.

Tablo D/5 kullanılan araçların hangi yolla satın alındığı hakkında bilgi vermektedir. Görüldüğü gibi araçların % 45,1 i elden satın alınmıştır. Bu sonuçta sebep olan iki amili şu şekilde sıralamak mümkündür.

I-Kullanılan araçların büyük bir kısmı "Model" otomobil olmadığından bunları sahip olmak ancak ikinci elden mümkündür.

II-Araçlar ticari plakalı oluşları nedeni ile genellikle yalısır vaziyette yada diğer bir deyişle hareket halinde satıldığından bu sonuç ortaya çıkmaktadır. Acenta ve komisyoncudan alınan araçların büyük bir kısmı ise yerli yapım otomobillerdir. Sorumuza aracımı arkadaştan aldım şeklinde cevap verenler ise bir başka gerçeği ortaya koymaktadırlar. Bu günlerde bazı şoförler şoförlük yanında oto komisyonculuğu da yapabilmektedirler. Üstelik bu otlar için hem kolay hemde kazançlı bir işi alanı olmaktadır.

Tablo D/6 da görülen 1970 yıllarından sonra araçların alış tarihlerinin yığılmasını kısmen de olsa şu şekilde açıklamak mümkündür. Bu tarihler yerli yapım otomobillerin uygun şartlarla piyasaya sürüldüğü otomobil ticaretini hayli hızlandıran bir dönemdir. Daha önce yerli yapım otomobillerin birinci derece dolmuş, ikinci derece taxi yapan şoförler tarafından alındığını tablolarımızdan tesbit etmiştik. Araçın satın alması tarihinde yukarıda sözü edilen yıllarda aynı kategorilerde bir fazlalık oluşu bu iddiamızı doğrular niteliktedir.

Tablo D/7 konuşulan şoförlerin büyük bir yüzde farkı ile plakalı araç almaya iltilat ettiğini göstermektedir. Bunun nedenini ise şu şekilde izah etmek mümkündür. Şoförler için aracın plakalı olarak alınışı daha ucuza yani daha karlı olmaktadır.

Zira tablo D/8-D/11-D/12 ye bakıldığında görülecektir ki arç plakasız alandığı taktirde araç fiati median 65.416 TL,plaka fiati 57.499 Tl civarındadır,Toplam ise 122.915 Tl olmaktadır,Oysa tablo D/8 de görüleceği gibi plakalı alınan araçların toplam fiati median 81.249 Tl dir,Buna göre Plakalı ve plakasız satın alınan iki araç söz konusu olursa aralarındaki fiat farkı median 41.666 Tl dir .Bu ise sanırım yeterli bir tercih nedenidir. Plakasız alınan araçlar konusunda yine aynı şekilde birinci derece dolmuş ikinci derece taxi yapanlar arasanda bir şişkinlik mevcuttur.Bu ise yine yerli yapım otomobillerin acentadan alınırken plakasız satılır olmasından ileri gelmektedir.Ve araçlar yerli yapım olmasına rağmen plaka ve araç parası ayrı ayrı şoförün cebunden çıktığı için,bir hayli pahalıya gelmektedir. Fakat şoförün tercih nedeni 0 kilometrede -el değmemiş bir araç kazanma düşüncesi ve ilk yıllarda arıza yapma ihtimalinin az oluşu nedini ile tamir ve yedek parça masrafları olmayacağından bunun amortize edilebileceği fikridir.

Bu konuda söylenilmesi gereken bir hususta sanırım şudur,Plaka tahdidi nedeni ile araç plaka fiatları bilhassa son zamanlarda sıratle artmış,plaka spekülâtörleri çoğalmıştır.Tablo D/12 ye bakıldığında plaka fiatının maximum fiatına değerinin 90.000 TL,Tablo D/10 da bu değer 110.000 Tl olduğunu görmekteyiz.Buna mukabil Tablo D/27 de o günkü rüice göre araçların plaka değerleri öğrenilmek istenmiş ve bu değer 215.000 TL kadar yükselbilmiştir.Aradaki fark şüphesiz korkunçtur ve iddiamızı doğrular niteliktedir. Plaka spekülasyonu eski şoförlere bir fazla kazanç imkanı da doğurmaktadır. Aracı çok eski olmasına rağmen ticari plaka sahipleri buıkları değerlerinden daha pahalı bir fiata satabilmektedirler.Oysa satın alan parayı araçta değil plakaya vermektedir.Bu ise plaka tahdidi söz konusu olduğundan ancak yukarıda bahsettiğim şekilde yürütebilmektedir.Aynı sonuç kendi cinsinden bir probleme de sebep olmaktadır.Korsan taxicilik..

Şoförlük mesleğine intisap son derece kolay olmakla birlikte her şoförün şüphesiz bir araç sahibi şoför olmak arzusu vardır. Bu daha geniş imkan ve daha çok kazanç demektir. Olsa plaka fiyatlarının yüksek oluşu şoförleri araç sahibi olsa dahi plaka sahibi olamama gibi bir durumla karşı karşıya bırakmaktadır. Hele son günlerde haddinden fazla artan plaka fiyatları berberinde korsan taxicilik olgusunu da getirmiş ve korsan taxiler gün geçtikçe çoğalmaya başlamıştır. Yerli yapım otomobillerin uygun şartlar ile piyasaya arzı ise şüphesiz bunu körükleyen bir amildir.

Tablo D/7 ile D/13 arasında verilmek istenen bilgiler bütün yönleri ile bazı gerçekleri yansıtmaktadır.

Şoförün ekonomik durumunu tablolardan biri D/13 dir. Burada aracan ne şekilde satın alındığını incelemekteyiz. Görülmektedir ki satın alma şekli konusunda peşin ve taksit kategorisinde büyük bir frekans yığılması söz konusudur. Bu ise şoförün ekonomik imkanları ile yakinen ilgilidir. Bilindiği gibi her şoför bu işe sermaye sahibi olarak başlamamaktadır. Büyük bir kısmının mazisinde kaçak şoförlük ve muavinlik bulunmaktadır. İşte bu nedenle şoför işe kardan aldığı oranla yada kardan aldığı yüzde ile çalışmaya başlar. Birkaç yıl sonra ise bir miktar toplu para biriktirerek belirli bir araca peşinat ödeyerek, aracı kullanmaya başlar. Artık araç sahibi olmuş ve kazançtan bir miktar parayı ise aracın bonolarına yatırmak zorunda kalmıştır. Pek çok şoför mesleğe bu şekilde atıldıklarını iddia ederek şoför ölümler borcu bitmez demişlerdir.

Tamamen taksit kategorisi ise bir gerçeğe işaret etmektedir. Son yıllarda piyasaya şoförün alam gücüne hitap eden bir nitelik kazanmıştır. Yerli yapım otoların hiç tax peşinsiz -tamamı taksit prensibi ile piyasaya sürülmesi, şoförler arasında yeni bir uygulamanın amili olmuştur. Aracını yüksek fiyata satmak isteyen biri yerli yapım otomobillerle rekabet edebilme gücüne sahip değil ise, muhtemelen taleplerin karakterine göre satış tipini belirlemek zorunda kalacak, aracı tamamı taksitle ödenmek kaydı ile satacaktır.

Ayrıca konuşulan şoförlerin beyanına göre daha önce araçların takasXtaksit yolu ile alınışı daha yüksek oranda imiş. Zira aracın eskimesi ve bir şoförün meslekten ayrılması hallerinde takasXtaksit usulü ile otomobil satılmış, Ancak son zamanlarda araç ve plaka fiyatlarının artması bu uygulamayı hayli azaltmış.

Tablo D/14-D/15-D/16 araçların alış tipine göre maliyetlerini belli etmektedir. Şüphesiz bu üç ayrı alım tipi söz konusu olunca önemli olan husus şoföre en ucuz yada en pahalı gelenin belirlenmesi dir. Görülmektedir ki, beklenen sonuç en ucuzdan en pahalıya sıralama yapıldığı takdirde, Peşin-PeşinX taksit-Taksit olması gerekirken, kantitatif veriler bu sıralamanın Peşin-Taksit-PeşinXTaksit olduğuna işaret etmekte. Tablolar ikişer ikişer kendi aralarında karşılaştırıldığında, Aracını peşin alan bir şoförün, aracını taksitle alan bir şoföre oranla median 16,250 lira karlı olduğunu görüyoruz, Aynı şekilde aracını peşin alanla peşinXtaksit tipinde alanlar arasındaki fark 31,071 gibi büyük bir rakama işaret etmektedir. Bunun tamamı araçların değer farkı olamayacağına göre, taksitle araç satın almanın şoför için ne kadar olumsuz bir satın alış tipi olduğu görülmektedir. Ancak şoförün ekonomik imkanları ise ancak bu şekilde araç sahibi olmaya elverişli mahiyettedir. Bu ise şoförün niçin borcu eksik olmaz sorusuna kısmende olsa cevap verir kanıtındeyim.

Sadece taksit vermek tipi ile sahip olan araçların median maloluş fiyatının peşinXtaksit modelinden daha ucuz oluşu gerçekten enteresandır. Küçük bir dağılım içinde exter değerlerin bulunması ise bu sonucu etkileyen factör olabilir.

Tablo D/17 ye bakıldığında şoförün ödeme gücü daha doğrusu peşin ödeme gücünü müşahade etmekteyiz. Buna göre bu değer median 29,871 TL civarındadır. Bu ise peşinX taksit modeli ale alanan araçların yaklaşık olarak fiyatının % 30 unun peşin olarak ödenmesidir. Tablo D/18 de görülmektedir ki yaklaşık olarak araç fiyatının % 60 ından fazlası taksitle ödenmektedir. Ayrıca

periodik bonolar arasında üç yada altı ayda bir ödenen ara bonolar dâhil edilmektedir.

Geriye kalan taksit miktarının kaç ayda ödendiğini tablo D/19 da inceleyebilmekteyiz. Bu süre median 29 ay civarındadır. Yani belirli bir miktar peşin paraya sahip olan her şoför devamlı ve muntazam çalışmak sureti ile bir sereden kısa bir süre sonra bir araca sahip olabilir.

Tablo D/20 de görülen aylık taksit miktarları median olarak 2323 TL civarındadır. Grubun ortalama aylık gelirinin 4466 TL olduğu düşünüldüğü takdirde aylık kazancın yarısından fazlasının aracın tasitine gittiği hesaplanabilir. Bu aylar ise şoförün zor aylarıdır. Araç taksitinin devam ettiği sürece çok çalışmak ve az harcamak zorunda kalmaktadır. Aracın taksiti bittiğinde eğer bir aksilik çıkmazsa şoförün geliri iki katına çıkacak ve büyük bir ihtimalle ödenecek bonusu olmayan şoför arkadaşları ile birlikte yaşantısını daha cazip kılan toplantılar yapmaya başlayacaktır.

Fakat tablo D/21 de görüleceği gibi şoförlerin borçtan kurtulma imkanları diğer borçlanmalar nedeni ile yarıya inmektedir. Zira aracın tamir ve bakım masraflarının yüksek oluşu nedeni ile bazı şahıslara borçlanmak uzak bir ihtimaldir. Araç daima para yiyen bir makinedir şoför için. Ne zaman nerede arıza yapacağı ve onu ne kadar masrafa sokacağı belirsizdir. Ve üstelik şoför gün kazanıp gün yiyen bir karaktere sahip olduğundan bu beklenmeyen arızalar büyük borçlanmalara sebep olabilir.

Tablo D/22 de borcu olan araç sahiplerinin % 71,7 si taksit borcum var beyanında bulunmuşlardır. Araç sahibi olma tarihlerinin yakın oluşu ve araç satın alma tarihlerinin son yıllarda toplanması şüphesiz bu sonucu etkileyen bir faktördür.

Taksit, oto alım, plaka alım, sigorta ve vergi borçları hariç tutulursa kalan borçlar aracın tamir ve bakımı ile ilgili borçlardır. Bu ise bütün borçların % 22,9 unu teşkil etmektedir.

Aynı tabloda bulunan Oto alım borcu-3. şahısa kategorisi ise şoförün araç sahibi olma yolunda tefecilere borçlandığını belirtmektedir.

Bir sonra gelen tablo D/23 borcu olanların yaklaşık %10 nun araç konusunda akraba ve arkadaşları yardım görebilmek için harcama yaptığını belirtmektedir. Araç sahibine borcum var cevabının yüksek frekanslı oluşu araçların büyüklük bir kısmının elden alınmış olması ile ilgilidir. Diğer kategoriler ise bir önceki tablo ile paralellik arz etmektedir.

Tablo D/24 de konuşulan şoförün median borcu 40.000 TL civarında görülmektedir. Bu arada araçla ilgili olan taksit borçları dağılımında yüksek borç miktarları yaratırken, diğer borçların var oluşu ise küçük çapta borçlanmalara işaret etmektedir. Bilhassa aracın rectificationı sırasında yapılan borçlanmalar dağılımın başında kalan kategorilerde görülmektedir. Aracın o andaki peşin değerinin incelendiği tablo D/26 bu değer 106.000TL civarında olduğunu göstermektedir. Oysa aynı tablo, Tablo D/14 ile birlikte yorumlandığında görülecektir ki iki peşin değer arasında median olarak 36.000 TL lık bir fark mevcuttur. Bu fark ise inflation hızı ile karşılaştırılabilir taktide daha anlamlı olacaktır. Ancak bizim konumuz ekonomi olmadığından bu konuda bir yoruma girmek gereksiz kanaatindeyim. Görülmektedir ki sahip olunana araç gün geçtikçe eskidiği halde belirli bir miktar değer kazanmasına da konu olmaktadır. Şoförün ise tek güvenci budur. Pek çoğu sahip oldukları aracı, bilhassa plakayı ikramiye olarak kabul etmektedirler.

Tablo D/26 ve D/27 incelendiğinde plaka için verilen değerlerin, araç için tespit edilen değerlerden yüksek oluşu son derece anlamlıdır. Bunu bilen şoför de altındaki araçtan çok plakasına güvenmektedir. Plaka tahdidi konusunda lehte düşüncelere sahiptirler. Zira daha öncede belirttiğim gibi plaka onların sigortası, emeklilik ikramiyesidir.

Araç sahibi aracını belirli bir ustaya mı götürür sorusuna iat bilgiler TabloD/28 de incelemmektedir. Araç sahiplerinin büyük bir kısmı olan % 73.6 sınıf aynı uslayı tercih ettikleri görülmektedir. Niçin sorusunu sorduğum zaman kendileri bana bir diğer soru ile cevap vermişlerdir: "Sen hasta olduğun zaman değişik doktorlara mı gidirsin?" ve bu sorunun daha açık ve anlamlı olan amillerini tablo D/29 da izleyebilmekteyiz. Şoförün aracını ekonomik nedenlerle değil iyi tamir edene, aracı tanıyana, güvendiği ustaya götürmesi sadece kişisel yakınlığa dayanmamaktadır. Temelde yine ekonomik faktör bulunmaktadır. Zira pek çok şoför tarafından tamdik ustaya araçlarını teslim etmedikleri zaman diğer bir deyimle otomobili rastgele tamircilere emanet ettiklerinde, bunlar tamdiklarının araçlarında eksik olan parçaları bu şoförün arabasından sökerek diğerlerine monte edebiliyorlarmış. Ve daha önemlisi para kazammak hırsı ile aracı ya yeterli şekilde tamir etmiyor veya bir yerini tamir ederken bir başka tarafını bozmak sureti ile adeta şoförün kendilerini tekrar ziyaret etmesini garanti altına alıyorlarmış. Bu tip bir hareket ise şoföre durmadan masraf çıkartan bir zemin hazırlayarak tamircinin kasasına bol para girmesini temin ediyormuş. Şüphesiz bu da şoförün aracını güvendiği, tanıdığı kişiye emanet etmek isteğine cevap teşkil edecek kadar önemli bir faktördür.

Aracını belirli bir ustada tamir ettirmeyişin nedeni ise üçtür.

1-Aracın beklenilmeyen arızaları nedeni ile , şoförün otomobilini en yakın tamirhaneye götürmek zorunda kalışı.

2-Ekonomik nedenler ile , tamirhaneleri dolaşıp arıza cinsini belirtip, fiyat alarak en ucuz yarına aracını bırakması.

3-Şoför için her dakika lira ile ölçülmektedir. Diğer mesleklerde olduğu gibi boş durduğu vakit aylığı kendiliğinden çalışmaya devam etmez. Bu nedenle vakit nakittir ve şoför aracının bir an önce tamir edilmesini ister. Böylece ustaları dolaşarak hangi usta ona aracını en kısa zamanda verebilecekse onu tercih eder.

Bunun yanında küçük yüzdeler teşkil ettirecek surette aynı soruyu, kendim yaparım-kimseye götirmeme, henüz aradığım ustayı bulamadım, arabanın parçası kolay bulunduğundan her usta tamir edebilir şeklinde cevap verenler bulunmaktadır.

Tablo D/30 ve D/31 aracın ortalama aylık ve yıllık tamir ve bakım masraflarını göstermektedir. Buna göre bir aracın g \ddot{u} aylık ortalama masrafı 1216 TL civarındadır. Aylık masrafların 12 ile çarpımının yıllık masrafa eşit olması prensip olarak kabul edilebilirken, aracın belirli periotlarla yaptırılan rectification işlemi ve beklenmeyen bir sürü masrafı göz önünde tutularak böyle bir ayrıma gidiymiştir. Dağılımda extrem değerlerin olması araçların modelleri ile yakından ilişkilidir. Araçları model olanlar araçları eski olanların hemen hemen onda biri kadar aylık bakım masrafı yapmaktadırlar. Aylık masrafların maximal 9000 TL civarına ulaşması ise bazı özel durumlar söz konusu olduğu taktirde geçerliğini muhafaza edebilir.

Bu tabloların analizinden doğan sonuç şowörlüğün kazançlı bir meslek gibi görünmekle birlikte harcamaları bol bir meslek olduğunu ortaya koymaktadır. Zaten pek çok şoför yedekparça ve tamir masrafları olmasa mesleklerinden ve kazançlarından çok memnunu olduklarını ısrarla bel irtmişlerdir.

Tablo D/32 da araç sahibinin yılda kaç lastik kullandığı gödülmektedir. Ortalamamın 6.3 lastik oluşu, median değer in ise 6.2 oluşu gerçek lastik tüketim miktarının bu dolaylarda olduğuna işaret eder. Ancak dağılımda 16 lastik harcarız beyanlarının var oluşu ister istemez şunu düşündürmektedir. Kaplama lastiklerini kullanılması halinde de şoför bunu yeni lastik sayarak hesaba katmıştır. Aksi taktirde bir şoförün yılda 16 lastik değiştirmesi gerçeğe pek yakın düşmez.

Şoförün bir şikayet konusuda lastikler olmaktadır. Lastik piyasasının son derece mobil oluşu hem fiyat istikrarının sağlanmamasında etkili olmakta hem de karaborsacılığı teşvik etmektedir.

Ayrıca Türkiye'de lastik fabrikaları mevcut olduğu halde hala lastiğin haddinden yüksek fiatlarla karaborsadan temin edilebilmesi şoförler tarafından hükümetin bu konudaki politikasının yanlış olduğu şeklinde yorumlanmaktadır.

Tablo D/33 te şoförlerin günlük net kazançları görülmektedir. Bu kazanç benzin ve diğer harcamalar sonunda şoförün elinde kalan para şeklinde düşünülmelidir. Bu miktar ortalama olarak 186,7 lira, median değer olarak ise 176,9 liradır. Bu sonucu kontrol etme gayreti ile daha ilerde sorulan aylık kazancınız ne kadar sorusuna verilen cevaplar da aldığımız bilgilerden doğru olduğuna işaret etmektedir. Şoförün aylık çalışma süresi 25 gün kabul edilerek yapılacak bir hesaplama, şoförün günlük kazancı ile aylık kazancı arasında büyük bir farkın olmadığını ortaya koyacaktır. Median kazanç olarak 176,9 un yorumunu yapmak gerekirse, bu miktar eğitim düzeyi ve diğer meslek mensuplarının aylık gelirleri göz önünde tutulacak olursa son derece iyi bir gelirdir. (Hesaplamalar 1976 yılı indexleri üzerinden yapılmaktadır.) Fakat gideri çok ve riskli bir iş olduğudagerçektir. Tablo D/34 görülmektedir ki araç sahibi %91,2 gibi büyük bir oranla aracını bir şoföre vererek çalıştırmak istememektedir. Prensipte olarak kabul edilen şey bu olmakla beraber, piyasada araç sahibi olmaksızın çalışan şoförlerin varlığı bunun bir mecburiyetten doğduğuna işaret etmektedir.

Aracını şoföre verip çalıştırmak istemeyişin nedenlerini ise tablo D/35 de görmekteyiz. En büyük yüzde ile ileri sürülen neden şoförün kar getirmeyeceği, bunun ekonomik olmadığıdır. Oysa aracını şoföre verip çalıştıranlar ise aynı nedenle bu yolu tercih ettiklerini söylemektedirler. Şüphesiz bunun yorumu uzun ve kısa vadede gelen kar oranları karşılaştırılmak sureti ile ölçülebilir. Fakat biz bu uygulamaya gitmemiş bulunuyoruz. Ancak kendim çalışırım cevabı ise şoförün çalışma saatlerinin sınırlı olmayışı ile yakından ilgilidir. Şoför bu araçta çalışmaya tenezzül etmez

beyanları ise son derece ilginç bir konuya işaret ettikleri için dağılımda orijinal halleri ile gösterilmiştir. Zira bilindiği gibi sosyal araştırmaların analiziinde yüksek frekansa sahip olgular bir gerçeğe işaret ettikleri gibi en düşük frekanslara sahip olgulur da bir başka gerçeği yansıtırlar.

Şoförün araçta çalışmaya tenezzül etmeyişinin nedeni ikidir. Birincisi araç eski model olduğu için sık sık arıza yapması ve kazancı büyük bir kısmının eksilmesi.

2-Şoförlerin yeni ve model olan araçlarda çalışmaya daha çok iltifat etmeleri. ve eski model araçta çalışmaların daha yorucu oluşudur.

D/36 da aracımı şoföre vererek çalıştıranların konuyu izah şeklini görüyoruz.

Toplam sayı küçük ve dağılım geniş olduğundan bu tabloun izahı gereksiz olmakla birlikte, aynı dağılım kategorileri içinde "Arkadaşım işsiz kalmasın diye aracımı kendisine vererek onun da para kazanmasına yardım ederim" cevabı son derece ilginç ve grup dağılmak ve birbirini tutmayan bir toplulukmuş gibi görünsede, bir miktar da olsa "esprit de corps"a sahip olduklarına işaret etmektedir.

Aracımı şoföre vererek çalıştıranların büyük bir kısmı yüzde yani ondalık usulü ile çalıştırmaktadırlar. Bu ise araştırmanın yapıldığı günlerde % 30 luk bir değeri göstermekteydi. Bilahare araç sahibi olmayan grup hakkındaki bilgilerin yorumu esnasında tekrar konuya dönülecektir.

Araç sahibi ve şoför arasında yapılan anlaşmalar arasında tabloda işaret edilen "diğer anlaşmalar"dan kasıt ise, günlük payların ~~xxxx~~ kilometre başına ~~gelişmiş~~ belirli bir miktar para tesbit edilerek, yapılan kilometreye göre bu para miktarının ya şoför tarafından araç sahibine ya da araç sahibi tarafından şoföre verilmesi durumlarının ~~a~~ variationlarıdır. Örneğin kilometre başına şoföre 100 krş. veririm, veya kilometre başına 150 krş isterim gibi uygulamalar çok çeşitli miktarlar belirttiğinden bu başlık altında toplanmıştır.

D grubu tablolarının somuncusu olan D/38 konuşulanan araç sahibi olması halinde bir başka iş yapıp yapmadığı hakkında bilgi vermektedir.

Görülmektedir ki büyük bir yüzde ile şoförlük yapılan tek iş ve bu işten kazanılan para tek gelirdir. Bunun araç sahibi olmayanlarda daha yüksek frekansla mevcut oluşu şuhub düşündürmektedir. Araç sahibi zaten aracı olduğu için başlangıçta imtiyaz sahibidir. Bir ek işin düşünülmesi ise ancak gelirin yetersiz olduğu durumlarda söz konusu olabilir. Şoförlükte bilhassa araç sahibi olanların sürücülüklerinde ise gelir çalışma saatine göre taayyün ettiği için daha çok kazanma imkanı daha çok çalışma ile mümkün olacağından bir başka işe girmek yolu ikinci planda kalabilir. Ancak sosyal imkanlar ve tatil-çalışma saatleri ve intizamlı bir iş söz konusu olduğu takdirde şoför ek bir işe girmek için çaba gösterebilir.

E GRUBU TABLOLARI:

Bu grup tablolar araç sahibi olmayan şoförlerin, araç alma konusundaki fikirlerini, araç sahibi ile olan anlaşma ve yakınlaşmasını ve ekonomik yönü ile araç sahibi olmayan şoför-araç bağıntısı konusunda bilgi edinmek için düzenlenmiştir. Bu grup tablolarının ilki komuşulan şoförün araç sahibi olup olmama konusundaki fikirlerini belirler. Görülmektedir ki komuşulanların yarısından fazlası araç almayı düşünmemektedir. Bunun nedeni ise ekonomik imkanların yetersiz oluşu ile büyük bir oranda açıklanmaktadır. Bunun yanında şoförlüğün çok dertli ve riskli bir meslek olduğunu içinde bulunduğu için yakinen incelemek fırsatını bulun, trafik sorunlarından ve bu sorunların yarattığı keşmekeşten ruhen yıpranan, mesleği sevmeyen ve halk tarafından şoförün hakir görüldüğünü düşünerek mesleğe devam etmek istemeyenler de bulunmaktadır. Ayrıca, aracın masraflarını incelemek gibi bir avantaja sahip olan şoför araç aldığı takdirde bu masrafların kendi kasasından çıkacağını düşünerek araç sahibi olmayı karlı görmemektedir. Diğer nedenler ise ayrı ayrı konularda çeşitli frekanslara sahip bulunmaktadırlar. Bu arada özel otosu olduğu halde bununla çalışmadığını ve şoförlük yaptığını beyan edenler enteresandır. Bunlar toplum tarafından şoförlüğün hakir görüldüğünün iyice farkında olan şahıslardır. Bu nedenle çalışma saatleri dışında diğer meslek mensupları gibi özel otolarına binmekte ve kendilerini şoförlük atmosferinden kurtarmaktadırlar. Araçlarını ticareti amaçla kullanmamalarının nedenlerinden biri ise karlı olmayaş faktörü ile izah edilebilir.

Tablo E/2 toplam içinde oranları % 46,9 u bulan araç sahibi olmak isteyenlerin cevaplarının düzenlenmesidir. Buna göre araç sahibi olmak isteğinin en belirgin nedeni daha rahat ve daha karlı çalışmak arzusudur. Karlı oluş nedeni ile araç sahibi olmak isteyenler sadece bu faktör göz önüne alınacak olursa % 65,6 ya kadar yükselmektedir ki bu da araç sahibi olmayı isteğinin

ekonomik orijinli olduğuna işaret eder. Yine bir başka kategoride cevapların % 24,5 inin yığıldığını görmekteyiz. Bu, şoförlükten başka yapabilecekleri bir işi olmadığını beyan ederek şoför olarak kalmayı düşünenlerdir. Zira tüm şoförlerin aylık kazançlarına bakıldığında görülecektir ki araç sahibi olan şoför ile araç sahibi olmayan şoförler arasında bir gelir farkı araç sahiplerinin lehine bir fazlalık göstermektedir. Her insanda olduğu gibi şoförlerin de yaptıkları işten daha fazla gelir temin etmek isteyişleri doğaldır.

Anlaşma tipinin bilgilerini ihtiva eden tablo/E/3 de yüzde ya da ondalık ile çalışmanın en yüksek frekansa sahip olduğunu görmekteyiz. Bu yol gerek araç sahibi gerekse şoför tarafından en çok tercih edilen yoldur. Ancak iki tarafın da bir türlü memnun olamadığı konu bu yüzdenin ne kadar olması gerektiğidir. Bu yüzde miktarı büyük bir oranla % 30 dur. Ancak şoför bundan memnun kalmamaktadır. "Ben canımı koyuyorum bütün gün çalışıyorum, araç sahibi oturduğu halde karın ~~benim~~ paylaşılması söz konusu olduğunda benim hissemeye düşenden daha fazlasını alıyor" fikri şoförler arasında pek yaygındır. Gerçi araç sahibi belirli bir sermaye sahibidir fakat çalışan şofördür. Bu nedenle şoförün fikri kazancın iki taraf arasında eşit oranda paylaşılmasıdır. Fakat genellikle araç sahibi bu konuda imtiyazlı kişi positionunda bulunduğundan anlaşmanın tespiti sırasında onun sözü geçmektedir. Bununla birlikte aracın günlük net kazancı şoförün elinde bulunduğundan bundan istediği şekilde tasarrufu mümkündür. Şoförler arasında "ördekleme" ya da "makaslama" şeklinde tabir edilen bir deyimde araç sahibine az gelir göstererek anlaşmanın hususlarını ihlal ederek kardan daha büyük bir pay almaktır. Bu mal sahipleri tarafından da kabul edilmektedir. "Arabanın üç tekerleği şoföre, bir tekerleği mal sahibine çalışır" sözüde buradan gelmektedir. Anlaşmalı tipte çalışanlar, akitteki maddelerin niteliğine göre ya mal sahibine hergün belirli bir miktar para götürmekle mükelleftirler ve iyi iş yapmasalar dahi bu miktarın bir kısmını ceplerinden ödemek zorundadırlar-Ki bu da kendi içinde ikiye ayrılır: Mal sahibi benzin ve aracın

tamir ve bakım masrafları ile ilgilinmez. Buna karşılık şoförden her gün belirli bir miktar para ister, örneğin günde 100 TL..

İkinci yol ise aracın tamir ve bakım masrafları araç sahibine aittir ve buna karşılık şoförden daha yüklü bir miktar para bekler..z.B.175TL gibi.. yada kilometre başına kendileri için bir fiat veya araç sahibine verilmek üzere belirli bir fiat tespit ederek anlaşmaçg yoluna giderler.

Belirli bir anlaşma yok kategorisi ise, ne varirse alır ya da ~~karş~~ kazancın hepsini ona götürürüm kendi istediği kadar alır gerisini bana verir şeklindeki cevapların toplandığı kategoridir.

Tablo E/4 ü incelediğimizde araç sahibi olmayan şoförlerin ,kendileri ve araç sahipleri arasındaki anlaşmadan büyük bir yüzde ile memnundurlar. Memnun olmayanlar ise kardan daha fazla pay almayı arzu etmek ve buna ilaveten sosyal haklara sahip olmayı istemektedirler.

Tablo E/6 da otomobilin ortalama günlük kazancını görmekteyiz. Bu kazanç ortalama 258,7 median 258 TL civarındadır. Bu kazancın iki taraf arasında ne şekilde paylaşıldığı ise Tablo E/6 ve tablo E/7 de incelenilebilir.

Gerçi Araç sahibinin kazançtan aldığı pay ile şoförün payı arasında şoför aleyhine ortalama 50 TL civarında bir fark olduğu görülmekti ise de Tablo E/ 9 a bakıldığında aracı kullanan şoförün günde ortalama 30 lira masrafı olduğu görülmektedir. Bu masraf ise araçta bulunan çantadan karşılanmaktadır. Bu ise araç sahibi ile ,şoför arasındaki gelirin paylaşılması farkını ortalama 20 TL ya indirmektedir. Arada böyle bir farkın bulunması ise F grubu tablolarında inceleyeceğimin konuşulan şoförün aylık kazancın~~ın~~ konuşunda araç sahipleri ve şoförlerin gelir beyanlarına uymaktadır. Bu arada gözden kaçırılmaması gereken bir husus şudur.

Daha önce araç sahibi şoförlerin günlük gelirlerinin ortalama 186,7 TL olduğunu söylemiştik. Araç sahibi olmayan şoförlerin beyanına göre

Tablo E/8 de mal sahibinin ortalama 158,5 TL pay aldığını da tespit etmekteyiz.

Bu iki bilgi birleştirilecek olduğu takdirde bir araç sahibinin aracını bir şoföre vererek çalıştırmak sureti ile günlük kazancı ortalama 345,2 Tl yi bulmaktadır. Bu sonuç ise araç sahibi olmanın sağladığı bir imtiyaz yada bir avantaj olarak nitelendirilebilir.

Buna mukabil araç sahibi sermayesini rizikolu bir işe yatırmakta ve her an bunu kaybedebilmesi ihtimal dahilinde olmaktadır, şoförün ise bu işe koyduğu şey candır.

Araç sahibi ile yakınlığınız var mı sorusuna verilen cevaplar hemen hemen iki eşit grup meydana getirmektedir. Sorumuzun % 55,8 oranında hayır cevabı verilirken, % 44,2 oranında yanıt evet olmuştur. Denilebilir ki profesyonel ehliyete sahip bir kişinin şoför olabilmesi için mutlaka mes- bir araç sahibi ile tanıdık olması gerekmez. Bununla birlikte bir araç sahibinin arkadaşı ya da akrabası olmak bu işi kolaylaştırır. Bunun nedeni ise gerilere dönerek araç sahibinin aracını niçin şoföre verip çalıştırmak istemediği konusundaki bilgilere müraacat etmek sureti ile bulmak mümkündür. Yakınlığın derecesi % 50,9 oranla arkadaş ya da hakimiyetindedir. Bunu % 42,1 ile akrabalar izlemektedir.

Tablo E/II de araç sahibinin ne iş yaptığı konusundaki bilgilerin tasnifini görmekteyiz. Buna göre bir meslek sahibi olupta aracını şoföre vererek çalıştıranların % 62,7 si yine şofördür. Bu ise daha önce mal sahibi şoför- lerde verilen cevaplarla çelişik gözükmemektedir. Şüphesiz araç sahibi mümkün mertebe aracını şoföre vererek çalıştırmayı prensip olarak kabul etmemiş olsa dahi ekonomik şartların cazip duruma gelecek oluşu yada ekonomik imkansılıkların zorlayışı nedeni ile araçlarını şoföre vermek sureti ile çalıştırmaları mümkündür.

Oto tamircilerinin de nispeten büyük ölçüde araçlarını çalıştırdıklarını görmekteyiz. Bu ise tamirciliğin bu mesleğin imkanlarını iyi tanıma olanağına sahip oluşu ve ucuz araç temin etme imkanı ile yakından ilişkilidir. Mesleklerin tipine bakıldığında hemen her meslekten araç sahipleri

leri-görölmektedir. Bu arada ev hanımları ve emekliler arasında dahi araç sahiplerinin oluşu şu olguya işaret etmektedir.

Ticari amaçla sürücülük kavlı ve hergün belirli olmasa da bir miktar kazanç getiren bir iştir. Devamlı bir gelir temin ettiği için dir ki belirli bir miktar paranın çalıştırılması söz konusu olunca son zamanlarda aklı gelen ilk şey bir araç almak sureti ile şoföre verip çalıştırmaktır.

Bunu yapabilen şahıs yorulmadan ve devamlı bir gelir temin etmiş olmaktadır.

Emeklilerin ise ikramiyelerini bu konuda yatırım yaparak değerlendirme istekleri ne de bu izahla cevaplamak mümkündür kamsındayım.

Araç sahibi olmayan şoförlerin % 9.2 si bir başka işle meşgul olmakta ve ek bir gelir temin etmektedirler. Bu ise araç sahibinde izah ettiğimiz şekilde daha fazla kazanç imkanının daha fazla çalışma ile mümkün olması nedeni olabilir. Bununla beraber bu gruptaki şoförlerin araç sahiplerine oranla daha yüksek frekansla ek bir iş yaptıklarını söylemeleri, birkaç şekilde izah edilebilir.

1-Şoför , mal sahibi şoförden ekonomik yönden bir telafi ihtiyacını daha fazla duymaktadır.

2-Başka bir işte çalışmak sureti ile yeni iş ve meslek seçme imkanları aramaktadır.

3-Sosyal güvenlik sisteminden faydalanabilmek için bu uygulamaya gitmektedir.

4-Kendisi aslında bir meslek sahibi olduğu halde esas mesleğine iyi bir yan gelir kaynağı aramış ve kazancı iyi görünen dolmuş-taxi şoförlüğünü ek işi olarak kabul etmiştir.

5-Şoför olarak çalışanların , araç sahibi şoförlere oranla çalışma saatleri daha belirli olduğundan belirli bir süre içinde başka işi görebilmektedirler.

F GRUBU TABLOLARI:

Konuşulan şoförün ve ailesinin ekonomik durumların incelemik üzere hazırlanmış olan bu tablolar toplam 44 adettir.

Şüphesiz konuya bakış açımız bir ekonomistin yapabileceği gibi makro seviyede olmayıp sosyo-kültürel yaş antıyı takviye eden ekonomik yapı nun küçük çapta bir analizi olacaktır.

Tablo F/1 henede çalışanların sayısı hakkında bilgi edinmemizi sağlamaktadır. Görülmektedir ki şoför ailesinde çalışan fert sayısı 1,5 kişi olarak belirlenmiştir. Bu değer araç sahibi yada araç sahibi olmayanlar arasında büyük bir farklılık göstermemektedir. Hane büyüklüğünü daha önce 4,1 olarak tesbit etmiş olduğumuza göre yaklaşık olarak şoför ailesinde bulunan üç kişi bir kişinin çalışarak kendilerine bakmasını beklemektedirler. Bu ise Türkiyenin çalışma gücü yapısına son derece uyum göstermektedir.

Hanede çalışanların statüsüne bakacak olursak işgücü bünyesinde büyük bir yüzde ile hane reisi babaların bulunduğu müşahade etmekteyiz. Bunu erkek çocuk takip etmektedir. Denilebilir ki Türkiyede olduğu gibi şoför ailesinde de çalışarak aileye bakmak görevi birinci derecede hane reisi babanın, ikinci derecede ise erkek çocuğun görevidir. Çalışan anne ve kız çocukların çalışanlar içinde yüzdesi hemen hemen aynıdır. Bu ise şoför ailesinde kadınların dışarıda çalışarak bir gelir temin etmesin fikrinin iltifat görmediğine işaret etmektedir. Grafik F/2 ye de bakıldığında anlaşılacaktır ki, kazanç temini hane reisi baba ve erkek çocuğu ilgilendirmektedir. Türkiye'de son yıllarda bazı kesimlerce hayat standardını yükseltmek gayreti ile kadın işgücü konusunda söz konusu olan "Open door" cereyanına şoför ailesi henüz katılmamış gözükmektedir.

Tablo F/2/A da ise çalışanların açık olarak statüsünü görmekteyiz. İlk tabloda diğer olarak adlandırılan işgücü bu tabloda hanedeki positionları gez önüne alınarak ayrılmışlardır. Bunların var oluşu ise şoför ailesinde diğer kadın ve erkeklerin var oluşunun bir nedenidir.

Şoförün genel olarak hanede çalışan tek kişi oluşu ve gelirini ailesinin diğer üç ferdine bakmak sureti ile paylaşması, onun ekonomik açıdan yükünü artırır gözükmektedir.

Bilhassa otoritesi altında bulunan kadınların çalışmasına karşıdır. Zira toplumun en iyilerinden en kötülerine kadar her kesimini tanıdığı için topluma karşı güvenini kaybetmiştir.

Bu nedenle kadınlarının çalışmasını arzu etmez. İleride göreceğimiz "Kızımın ne olmasını istersiniz" sorusuna gelen cevapların büyük bir kısmı kızlarının ya belirli bir eğitim processinden geçtikten sonra ya da geçmeden, erken yaşta edenerak anne olmasını arzu ettiklerini beyan etmektedirler. Bu ise şoförün kazancının dört kişiye yetecek miktarda olması gerekliliğine neden olmaktadır. Fazla kazanç için bir dolmuş-taxi şoförü için genel olarak üç alternative söz konusudur.

1-Daha fazla çalışma,

2-İllegal yollardan kazanç sağlama

3-Express tipi çalışma, kısa mesafede çalışmayı tercih etme gibi dolmuş sistemini dejenere etme veya taxi müşteresinden fazla para almak için münaakaşa etmek.

Her üç uygulamada tezâm bütünüyle okunduğu takdirde örneklerle müşahade edilecektir.

Muhtemelen şoförlerin bir kısmının kaçakçılık, beyaz kadın ticareti gibi illegal yollardan çalışmaları ekonomik ihtiyaçlara kısmen de olsa bağlanabilir. Bunun yanında ekonomik yaşantının güç oluşu yani maddî yönden duyulan sıkıntı hemen hemen bütün şakaşlarda davranış bozukluklarına, depresyonlara neden olabilmektedir. Şoför muhtemel dir ki ekonomik yetersizliği, bankmakla yükümlü olduğu insanların çokluğu nedeni ile uyuşturucu madda ve alkole itibar etmektedir.

Bu konuda söylenebilecek son söz şoförâilesinde bağımlılık oranının hiç de küçük bir rakam olmadığıdır. Bu ise Türkiye'de atıl iş gücünün bağımlılık oranı ile paralellik arz etmektedir. Zira hemen hemen bütün İslam ülkeleri için geçerli olan bir husus, kadının iş gücüne iştirak nispeti bilhassa cebri çalıştırmanın uygulandığı ülkelere nazaran ço düşüktür. Konuşulanan yaptığı işler tablo F/2/B de görülmektedir. Bu konu daha önce izah edildiği için tekrar incelenmeyecektir.

Konuşulan şoförün dolmuş-taxi şoförlüğüünden başka iş yapmaması halinde aylık ortalama kazancı 3861,8 lira civarındadır. Bu miktar araç sahibi ve araç sahibi olmayan şoförde bariz bir farklılığa işaret etmektedir. Bu iki grup arasında gelir farkı ortalama 1609,2 Tl dir. İki grup arasında çalışma saatleri yönünden bir farklılık söz konusu olmadığı için bu farkın nedeni büyük bir ihtimalle araç sahibinin aracında bir şoför çalıştırmak sureti ile elde etmekte olduğu ek gelirden doğmaktadır.

Konuşulan şoförün şoförlükten başka bir işi olması halinde toplamda ortalama 363,7 liralık bir fark ortaya çıkmaktadır. Bu fark araç sahipleri söz konusu olduğunda, 459,8 liralık bir farka işaret etmekte, araç sahibi olmayan gurupta ise daha düşük bir değer olan ortalama 112,5 liraya baliğ olmaktadır. Aslında iki iş yapanların bir sadece şoförlükten gelir sağlayanlara nazaran kazançlarında büyük bir farklılık söz konusudur. Ancak dağılımda iki iş yapan şoförlerin küçük bir frekansa sahip olması meani etkileyen bir factör olmaktadır.

Tablo F/5 şoförün sosyal güvenlik sistemi kapsamına ne derece girdiğini ölçmek için tanzim edilmiştir. Görülmektedir ki, şoför grubunun büyük bir kısmı sosyal güvenlik kapsamı dışında kalmaktadır. Bunun nedeni işi şoförün uzun vadede sosyal güvenliğini sağlayan Bağ-kur'un mazisinin yeni olmasıdır. Bilindiği gibi şoför bir esnaf sayılmaktadır.

Esnaf nedir? İş kanununun 5. maddesinin 5. bendi, Esnaf ve sanatkarlar kanununun 2. maddesine göre bir kimsenin esnaf sayılabilmesi için önce ticaretinin sermayesi ile birlikte vücut çalışmasına dayanması gerekmektedir. Sonra da ge

gelirinin o yer gelenek ve teamülüne göre, tacir niteliğini kazanmasını gerektirmeyecek miktarda sınırlı olması gereklidir. Bu madde geçimini sınırlı olarak kamyonculuk, otomobilcilik ve şoförlükle sağlayan kişileri de küçük sanatkar ve esnaflar arasına koymuştur. Buna göre şoförler Bağ-kur kapsamına girebilmektedirler. Ancak bu konuda bazı şoförler yeterli bilgiye sahip bulunmamaktadır. Çalışma Karnesine sahip ve dernekten gerekli evrakları temin eden her şoför ister araç sahibi olsun ister olmasın Bağ-kur'a kayıt olabilir, prim ödeyebilir. Ancak bu gerçek pek çok şoför tarafından bilinmemektedir. Bunun için de Bağ-kur'a kayıpla olan şoför sayımız araç sahibi olan grupta 142 şoförün 118 i iken, araç sahibi olmayan grupta 23 şoförün 9 udur. Bunların daha önce Bağ-kur kapsamına girmiş olmaları yani bir vakitler araç sahibi iken, bilahare araçlarını satmak zorunda kaldıkları ve bu nedenle bağ-kur kapsamına girmiş olmaları mümkündür. Ancak şoförler Cemiyeti tarafından araç sahibi olmayan şoförlerin de kanun kapsamına dahil olabilecekleri söylenilmektedir. Görülmektedir ki sosyal güvenlik müesseselerine kayıtlı olan şoförler yalnız Bağ-kura bağlı bulunmamaktadırlar. Sosyal sigorta, Emekli sandığı, Ordu yardımlaşma ve Banka sandığına da bağlı şoförlerimiz mevcuttur. Bunun iki nedeni vardır. Kısa bir süre öncesine kadar sosyal güvenlik kapsamı haricinde olan şoför grubundan bazıları istikballerini garanti altına almak için bir dost yada yakının yardımı ile sosyal güvenlik müesseselerinden birine kaydolmuş ve prim ödemeye devam etmişlerdir. Veya şoförlükten önce yapılan işler esnasında sigortaya kayıt yaptırılmış ve şoförlüğe intisap ettikten sonra da prim ödenmesine devam edilmiştir. Bu konuda bir gerçeğe işaret etmeyi özellikle gerekli görmekteyim. Bağ-kur aldığı primlerin az oluşu nedeni ile Türk sosyal güvenlik sistemi içindeki müesseselerin en uygunu olduğu halde şoför tarafından yararına pek inanılmamaktadır. Zira kanun kapsamında ve işleyişte bir açık nokta mevcuttur. Bağ-kur kısa vadede şoföre sosyal güvenlik müesseselerinin yaptığı

Kısa vadeli sağlık yardımı m arzedemektir. Oysa şoför mesleği icabı kaza ve paralelinde getirdiği sakatlıklara, iş kazalarına en fazla maruz kalan , tehlikeli ve riskli bir görev yapan bir şahıstır. Kısa vadede Bağ-kur un bu boşluğu doldurabilmesi gerek şoförler gerekse bizler tarafından kuvvetle arze edilen bir husustur.

Tablo F/6 da hane reisi babaların median yaşının toplamda 44,9 olduğunu görmekteyiz. Oysa hanedeki tüm babaların yaşları toplamda median 46,0 yaş idi. Aradaki 1,1 lik median yaş farkı çalışmayan babaların daha yaşlı olmalarından ileri gelmektedir. Komuşulanın median yaşı ise toplamda 38,5 olarak tesbit edilmişti. İki grup arasındaki 6,4 yaşık median farkı ise komuşulan şoför gurubu içinde % 30 oranında erkek çocukların bulunmasından doğmaktadır.

Hane reisi babanın işinde büyük bir yüzdeye şoför babalar sahip bulunmaktadır. Bu ise komuşulan şoförlerin % 60 ının hane reisi baba olmasının doğal bir neticesidir. Her nevi şoförlük söz konusu olduğu taktirde ise şoförlük yapan bab yüzdesinin % 84,6 gibi büyük bir yüzdeye yaklaştığını görmekteyiz. Komuşulan şoförün aylık geliri ile hane reisi babanın aylık geliri arasında ortalama 173 liralık bir fark mevcuttur. Bunun nedeni ise hane reislerinin tümünün şoför olmayışı ve komuşulanların tümünün baba olmayışı ile açıklanabilir. Komuşulan şoför ile Hane reisi babaların emeklilik durumlarını karşılaştıracak olursak hane reisi babaların daha yüksek nisbette sosyal güvenlik kapsamı dahilinde olduğunu tesbit ederiz. Bunun bir nedeni ise hane reisi babanın bir ailede baba rolü oynaması nedeni ile bakmakta mükellef olduğu kişileri düşünmesi ve sorumluluklarına daha bir sahip olması şeklinde açıklanabilir. Bu arada bağ-kura ~~ba~~ kayıtlı olan babaların komuşulan şoförün kayıtlı olduğu yüzde ile üye olmadığını görmekteyiz. Bu sonucu ise şoförlük dışında , başka müesseselerde görevli olan babalar doğurmaktadır.

Tablo F/12 de çalışan Hane reisi bekarın aylık kazancını öğrenmekteyiz. Komşulan şoförün aylık gelir ile, hane reisi aile bekarın geliri arasında toplamda ortalama olarak bariz bir fark bulunmamakla birlikte araç sahibi grubunu incelediğimizde ortalama 308 liralık bir fark olduğunu tesbit ediyoruz. Bu ise grubun küçük olması ve ekstrem değerlerin varlığı ile ilgilidir. Hane Reisi Aileli bekarlar ise hemen hemen beşte biri oranında ek bir iş yapmakla birlikte aylık kazançları komşulanan aylık kazancından ortalama olarak daha azdır. Bunu grubun üçte birinin araç sahibi olmayan şoför tipinde çalışmakta oluşu etkilemekte ve araç sahiplerinde ortalama 4980 lira olan gelir araç sahibi olmayanların ayda 2320 liralık kazançlarından etkilenerek ortalama 4049 lira değerini almaktadır.

Tablo F/14 de görüldüğü gibi evlilik müessesine intisap etmemiş şoförler sosyal güvenliğin önemini kavramamış görünmektedirler. Hane reisi aileli bekarların üçte ikisi, hane reisi aileli bekarların ise dörtte üçü sosyal güvenlik sistemi kapsamı dışında kalmaktadırlar. Denilebilir ki, istikbali garantisi altına lama notionu evlilik müessesini kıldıktan sonra dah şiddetle arzu edilir hale gelmektedir.

Çalışan erkek ve kız çocuk yaşlarını karşılaştırdığımızda kız çocuk yaşının erkek çocuk yaşından küçük olduğunu görmekteyiz. Bu ise kız çocuklarını daha önce izahını yapmış olduğumuz yaş profili ile ilgilidir. Çalışan erkek çocuk ve kız çocuk oranları ise hayli enteresandır. 403 şoför ailesinde çalışan 202 erkek çocuğa karşılık sadece çalışan 16 kız çocuk bulunmaktadır. Bu ise kadının iş gücü iştirak nispetine olumsuz etkisini yansıtan bir faktördür.

Çalışan kız çocuk yaşının toplam kız çocuk median yaşından, çalışan erkek çocuk yaşının toplam erkek çocuk median yaşından büyük olmasının nedenini ise normal olarak hanede bulunan ilk çocukluk ve gençlik çağındaki evlatlara bağlamak mümkündür.

Tablo F/16 da çalışan erkek çocuğun yaptığı işleri görmekteyiz. Bu tablo, A grubu tablolarında yapılan klasifikasyonun hemen hemen aynıdır. Ancak iki tablonun düzenlenmesinde amaçlar farklı olduğu için tablolar karşılaştırıldığında F/16 nın altında bulunan açıklama göz önünde bulundurulmalıdır.

Tablo F/17 de çalışan kız çocuk işleri belirlenmiştir. Görülmektedir ki toplumda hissedildiği gibi bazı meslekler kızlar için fazla tercih edilen meslekler olmaktadır şoför ailesinde de. Bunlar katibelik yada memurluktur. Zaten çok küçük bir sayıya tekabül eden bu rakamların izahına gerek yok kanısındayım. Tablo F/1_ de erkek çocuğun aylık kazancı görülmektedir. Komşuların ve hane reisi babanın kazancı ile erkek çocuk kazancını karşılaştırdığımızda toplamda şu bilgilerle karşılaşıyoruz. Erkek çocuk kazancı gerek hane reisi babanın gerekse komşuların kazancından daha düşüktür -ortalama olarak, -bunun nedeni ise tablonun ilk kategorilerinde mevcut ve genellikle çıraklık müessesinde çalışan erkek çocukların dağılımı değerleri düşürücü şekilde etkilemesi sonucudur. Ayrıca tecrübe yönünden ve yaş faktörü bakımından daha değişik yapıya sahip olan erkek çocuğun babsından daha az bir gelir sağladığı da düşünülebilir.

Erkek çocuk ve kız çocuk gelirini karşılaştığımızda ister istemez Türkiye çapında bir gerçeğe karşı karşıya kalıyoruz. Kız çocuklar erkek çocuklardan toplamda ortalama 2293 lira daha az bir kazanç elde etmektedirler. Bu ise Türkiyede kadın işgücünün daha düşük ücretle çalıştırılarak emeğin karşılığını verilmediği konusundaki iddiaları doğrular mahiyettedir. Ancak araç sahibi olmayan şoförler grubunda bu farkın ortalama 534 liraya kadar düşmesi ilgi çekicidir.

Kız ve erkek çocukların sosyal güvenlik kapsamına girip girmediği hakkındaki bilgiyi tablo F/20 de görmekteyiz. Buna göre erkek çocuklar büyük bir oranda sosyal güvenlik kapsamı dışında kalmaktadırlar.

Kız çocuklar ise üçte iki oranında sosyal güvenlik kapsamına dahildirler, Bu somuç kız çocukların genellikle memur olarak çalışmasından doğmaktadır. Erkek çocuk işleri ise büyük bir oranda şoförlük ve sosyal güvenlik sistemi uygulaması fazla görülmeyen serbest sektör sahas yanında çalışır tipindedir. Bu nedenle %70,1 lik bir grup sigortasızdır. Sigortalı olanların ise büyük yüzdesini sosyal sigorta ya üye olanlar teşkil etmektedir. Bunu ise fabrikada çalışanlar ve devlet sektöründe işçilik yapanlar oluşturmaktadır.

Tablo F/2I ile F/32 arasında sıralanan tablolar ailedeki diğerlerin işlerini, ekonomik durumlarını ve sosyal güvenlik sistemine ne ölçüde dahil olduklarını izah etmektedir. Bu arad annelerin çalışma hayatı dikkate değer olup diğerleri çok küçük frekanslarla mevcut olduklarından şoför ailesine ekonomik katkıları ve işgücü içinde bir grup olarak incelenmeleri belirli hata yapma olanaklarını hazırladığından bu konuda yorum yapmak hatalı olur kanaatindeyim. Zaten böyle küçük bir grubun şoför ailesinin ekonomik yaşantısını fazla etkileyeceği de söylenilemez.

Annelerin çalışma hayatı ile ilgili sorulara baktığımızda çalışan anne mesleklerinin belirli sınırlar dahilinde bulunduğunu görmekteyiz. Bu işler devlet ve özel sektörde işçi yada memur statüsü ile belirlenmektedir. Yalnız eczacı olan bir annemiz ve benzin istasyonu sahibesi olan bir annemiz bulunmaktadır ki, bunlar da şoförün her kesimden gelen genç kızlarla izdivaç yapabilme imkanının mevcut olduğunu göstermektedir. Annelerin kazancı da babaların ve komşularının kazancından ortalama itibari ile küçük düşük bulunmaktadır. Bunu ise kadın işgücü nün kazanç yönünden erkeklerden daha az ücretle çalıştırılabilir oluşu ile açıklamıştık.

Çalışanların dışında ailenin başka bir yerden geliri var mı sorusuna alınan cevaplar % 83 oranında hayırdır. Yani bir başka deyişle şoför ailelerinin büyük bir kısmında emeğin arzı ile sağlanan gelir sabit ve tek gelirdir. Dışarıdan geliri olanların büyük bir kısmı bu gelirlerinin emekli maaşı

aynı şekilde gelir sahibi olanların % 30,9 u ise bu gelirin kira hüviyeti taşıdığı beyan etmişlerdir. Diğer gelir başlığı altında toplananlar ise Almanya'da yada yurt dışında bir başka ülkede çalışan kız ve erkek çocukların Türkiye ye gönderdiği nakit para, nafaka gelirleri ve belirli bir mülkün satılması halinde bunun bir takım taksitlere bağyanmak sureti ile aile bütçesine girişi kastedilmiştir.

Çalışanların dışında gelirleri teşkil eden kira, emeklilik maaşı, memlekette gelen nakitler ve diğer gelirlerin tutarı bu konuda bilgi sahibi olabilmek düşüncesi ile Tablolar F/34-F/35-F/36-F/37 de tanzim edilmiştir.

Çalışanların geliri ve ailenin geliri tabloları üç kısma ayrılarak incelenmiştir. Bunlar mülakatlardaki cevap alınamayan sorular yada boş bırakılan soruların varlığı nedeni ile ortaya çıkmışlardır. Gelirleri üç şekilde tasnif etmek mümkündür.

1-Hiç bilinmeyenler: Bu tip gelirler hakkında bir bilgi sahibi olmadığımızdan istatistiki hesaplamalar bunlar ekarte edildikten sonra yapılmışlardır. Şüphesiz bunlar hakkında bir yorum yapmak imkansızdır.

2-Kısmen bilinen gelirler: Bu tip bilgiler araştırma sırasında ya mülakatçının ihmalkarlığı nedeniyle ya da konuşulmuş konu hakkında bilgi sahibi olmayışı halinde ortaya çıkmıştır. Örneğin ailede çalışanların gelirleri bilindiği halde babanın emekli maaşının varlığı kabul edilmiş fakat miktarının bilinmediği mülakatçıya söylenilmiştir. Bu tip gelirler hakkında da bir correlation yapılması mümkün değildir.

Tablo F/39 ve tablo F/41 de çalışanların ve ailenin toplam gelirleri incelenmektedir ki bu iki tablonun karşılaştırmalı incelemesi daha olumlu bir sonucu verir düşüncesindeyim.

Bilindiği gibi çalışanların toplam geliri aile içinde çeşitli statüde bulunan fertlerin emeklerini emek piyasasına arzları sonucu sağlanan bir gelirdir.

Bunların toplamda ortalaması ise 5362 lira civarındadır. Bu gelirler araç sahibi olan ya da olmayan şoförler arasında bariz bir farklılık göstermektedir bu fark ise ailede çalışan fert sayısı ile ilintili değildir. Ayrıca araç sahibi

şoförlerin, baştan beri araç sahibi olmayan şoförlere nazaran daha yüksek bir kazanç sağladığını müşahade etmiş ve nedenlerini izaha çalışmış-tık. İşte bu farklılık hanede çalışanların sayısında bir fark olmakla birlikte (araç sahibi şoför ailesinde ortalama 1,5 fert ,araç sahibi olmayan şoförün ailesinde ise ortalama 1,6 fert çalışmaktadır) çalışanların gelirlerinin ortalama olarak farklı oluşu nedeni ile mean olarak 2001 liralık bir değişikliğe işaret etmektedir. Bu ise şu şekilde yorumlanabilir. Araç sahibi olmayan şoför ailesinde fertlerin emeklerini piyasaya sürmesi daha büyük frekansla mümkünken, emekler araç sahibi şoför ailesine nazaran daha ucuz fiatla arzedilmektedir. Bu ise ekonomik yapının bir görüntüsüdür. Zira ekonomide emeğin bol miktarda arzedilmesi, emek fiatının düşmesi şeklinde tezahür etmektedir.

Ailenin toplam geliri ile çalışanların toplam gelirini karşılaştırdığımız vakit iki tip gelirin mean olarak toplamda ancak 175 liralık bir gelir artışına neden olduğunu görüyoruz. Bu ise şoför ailesinde gençlerin büyük bir farklılık yaratmadığına işaret eder. Şüphesiz bu gelirler aile bütçesine yararlıdır fakat ekonomik yapıyı büyük ölçüde etkiler mahiyette değildir. Aynı şekilde çalışanların dışında mevcut gelirlerin araç sahibi şoför ailesinin bütçesinde 99 TL, araç sahibi olmayan şoförlerin ailesinde ise nispeten daha büyük, 262 liralık bir değer fazlalığına sebep olduğunu görüyoruz.

Komşulan ak şoförlerin % 37,4 ünün araç dışında borçları bulunmaktadır. Bu borçlanmalar ise araçla ilgili borçlar ile yakından ilişkilidir. Zira araca ait borçların ödenmesi devresi şoför için ekonomik sıkıntının had safhaya ulaştığı bir devredir. Daha önce şoförün günlük ve aylık kazancının yarısını araçla ilgili taksitlere yatırdığını hesap etmiştik. Bu taksitlerin ödenmesi aile bütçesinde pek çok fedakarlıkların yapılması ile mümkün olmaktadır. İşte bu devrede ise bir takım zaruri ihtiyaçlar bir takım borçlanmalara sebep olabilmektedir. Araç sahibi ve araç sahibi olmayan grupta borç varlığı ayrı ayrı

incelenecek olursa ,bu firki doğrular nitelekte ,araç sahibinin diğer borçlanmalarının araç sahibi olmayan şoförün borçlarına nazaran daha kısıtlı olduğu görülmektedir. Zira araç taksitleri nedeni ile zaten bozulan ekonomik ~~istatistik~~ durum başka borçların ilave edilmesi ile daha da bozula- caktır. Sanırım bu iki nedenle borçlanmanın neden ve ne şekilde taayyün ettiği görülebilir.

Görüldüğü gibi borçların büyük bir kısmını ev eşyası alımından doğan borçlanmalar oluşturmaktadır. Bunu takiben şahıslardan alınan borçlar gelir. Bunların mahiyeti açıkça belirtilmemiştir. Ancak çeşitli nedenlerle tanıdık ve arkadaşlardan alınan paralardır. Komut borcu olan 24 şoförün 20 sinin araç sahibi şoför positionunda oluşu bir gerçeği vurgulamaktadır. Araç sahibi olunduktan sonra sahip olunmak istenen ikinci şey bir evdir. Ayrıca bu rakamlar zaten alım gücü sınırlı olan araç sahibi olmayan şoförlerin büyük borçlara girmekten ~~gekindikleri~~ kamsını da uyandırmak- tadır. İkinci iş ile ilgili piyasa borçları ise ,şoförlük dışında ek bir işle meşgul olanların bu işleri dolayısı ile yaptıkları boçlanmalardır. Örneğin demir borcu.. gibi.

Ailenin diğer borçları-araç dışındaki borçları- ortalama 26.499 Tl civarın- dadır. Ancak ilgi çekici olan husus ,araç sahibi şoförlerin araç sahibi olmayan şoförlere nazaran daha az borçlu olmakla ~~bütlikte~~ bu borçların miktarları söz konusu olduğunda araç sahibi şoförün borçları daha büyük bir yekun teşkil etmektedir. Bir başka deyişle araç sahibi şoför araç sahibi olmayan şoföre nazaran daha büyük çapta borçlar altına girebilmektedir. Bu ise şüphesiz tarafların ödeme güçleri ile yakından ilintilidir.

Yani her iki grup imkanları ve kazançları nispetinde borçlanabilmektedirler.

G GRUBU TABLOLARI:

Şoförün çalışma tipi ve çalışma şekli ile çalışma hayatı konusundaki bilgiler G grubu tablolarında toplanmıştır.

Bu tabloların birincisinde şoförün çalışmakta olduğu hattı seçme konusunda bir seçim yapıp yapmadığı sorulmuştur. Cevapların büyük bir kısmı evet şeklindedir. Yani çalışılan hat şoförün arzusuna göre tayin edilmektedir. Bununla birlikte araç sahibi olmayan şoförlerde bu yüzdenin 86.2 ye düşmesi ,araç sahibi şoförlerde ise %98.2 ye kadar çıkması, araç sahibi şoförün çalışma hattını kendi arzusuna göre seçmekle birlikte, araç sahibi olmayanların bu konuda aynı serbestlik içinde olmadığı intibayı uyanmaktadır. Bunun nedeni ise araç sahibi olmayan şoförlerin mal sahibinin arzu ettiği yada belirlediği hatta çalışmak zorunda oluşudur.

Tablo G/2 de görüldüğü gibi çalışma hattının tesbiti konusunda muhit önemli bir rol oynamaktadır. Hatta hattın kazançlı olması dahi muhit ve rahatlık faktörlerinden sonra tercih nedeni olabilmektedir. Ayrıca hatların seçimi konusunda arkadaşların da aynı hatta çalışır olmaları tercih edilmektedir. Hattın rahatlığı başlığında kasıt, hattın açık, trafik yönünden az problemlili oluşudur. Bu ise çalışma hattının seçiminde önemli bir rol oynamaktadır. Araç sahibine oranla, araç sahibi olmayanların hattın rahat oluşu faktörünü nisbeten gözden kaçırmış olmaları ise, çalışma hatlarının kısmen araç sahibi tarafından belirlenmiş oluşu ile izah edilebilir.

Özel müşterileriniz var mı? sorusunu hazırlarken, son zamanlarda görülen bir uygulamamın derecesi hakkında bilgi edinmeye düşünmüştük.

Bu soruda öğrenilmek istenen şey, şoförün belirli bir aylık aymak kaydı ile öğrenci ya da fabrika servisleri yapıp yapmadığı idi. Sonuç dolmuş ve birinci derece dolmuş, ikinci derece taxi olarak çalışanların bu tür uygulamaya pek rağbet etmediğini ortaya çıkardı. Bu tür çalışma yapanların oranı % 7.7 idi ve araç sahibi olmayan şoförler tarafından daha

fazla iltifat görüyordu. Bu sorunun cevaplarından ise bir başka gerçek daha ortaya çıkmaktadır. Şoför günün değişik saatlerinde, değişik alt kültür mensuplarını taşımakta ve her kalitede insanla contact kurmaktadır.

Tablo G/4 de çalışan şoförlerin büyük bir yüzde ile Gün boyu çalıştıklarını müşahade etmekteyiz. Araç sahiplerinde gün tipi çalışma daha yüksek frekansla mevcutken, beklenen şekilde araç sahibi olmayan şoförlerde vardiya sistemi ile çalışma tipi toplamdaki yüzdeye oranla daha yüksek bir değere ulaşıyor. Genç şoförün gece çalıştırılması ise fiziki gücü ile açıklanabilir. Araç sahibi şoförlerin büyük bir kısmının araçlarında şoför çalışmadığını beyan etmeleri, kendilerinin normal olarak gün boyu çalışmalarını gerektiren bir neden olmaktadır. Böylece beklenen bir sonucu % 91,9 oranı ile tutturmuş oluyorlar.

Araç sahibi olan ve araç sahibi olmayan gruplar arasında % 10 a varan bir farklılık olmasına rağmen konuşulan şoförlerin büyük bir yüzde ile gün boyu çalıştıkları tespit edilmektedir. Çalışma saatleri büyük bir oranda 06.00 ile 20.00 ve ya 21.00 arasındadır. Genellikle 11.5-12 saat çalışmayı tercih eden şoförler araç sahibi ve araç sahibi olmayan grup arasında çalışma saatleri yönünden kısmen de olsa bazı farklar gösterirler.

Sabahtan akşama kadar çalışma tipi araç sahibi tarafından daha fazla tercih edilmektedir. Oysa daha zor ve tehlikeli bir çalışma tipi olan 21.00-05.00 saatleri arasında kalan akşamdan sabaha kadar olan çalışma daha çok araç sahibi olmayanların yaptıkları bir iştir. Bunun nedeni ise, araç sahibi gündüz otomobilinde kendi çalışarak gece aracı şoföre vererek çalıştırmaktadır. Aynı şekilde diğer saatler arasında çalışma şekli yine araç sahibi olmayan şoförler arasında daha yaygın olarak yapılmaktadır. Bu sonuç ise, araç sahibinin çalışma saatleri konusunda tamamiyle inisiyatifi kullandığı halde, araç sahibi şoförün para kazanmak amacı ile araç sahibinin arzu ettiği saatlerde çalışmak zorunda olduğu gerçeğini ortaya koymaktadır. Tablo G/6 da görüleceği gibi şoförlerin büyük oranda tercih ettikleri işe başlama saatleri 07.00 ve 08.00 saatleridir. Bu saatler ise işyerlerinde

mesai nin başlangıç saatine rastlayan ve trafik yoğunluğunun had safhada bulunduğu saatlere tekabül etmektedir.

Tablo G/7 de aynı şekilde, ve bir önceki tablomun paralelinde hazırlanmıştır. Şoför çalışmayı 19.00 ile 20.00 saatleri arasında sona erdirmeye temayülünde görülmektedir. Genellikle şoförlerin çalışma saatleri belirli olmaz fikri kabul edilmekle birlikte, şoför grubunun bir oto-kontrol mekanizması ile kendi çalışma saatlerini kısmen de olsa tesbit etmiş olduğu söylenilebilir.

Genellikle şoförlerimizin işi terk ettiği saat ise, işgücünün evlerine döndüğü ve trafiği yoğunluğunu kaybetmek üzere olduğu saatlere rastlamaktadır.

Tablo G/8 incelendiğinde komuşulan şoförlerin günlük çalışma sürelerinin ortalama 11.4 saat olduğu görülmektedir. Bu sonuç ise şoförün diğer meslek mensuplarına göre çok daha fazla çalıştığı gerçeğini ortaya koymaktadır. Araç sahibi olmayan şoförlerin, araç sahiplerine oranla çalışma saatlerinin daha az oluşu ise, bunların çalışma sürelerinin mal sahibine bağımlı olarak düzenlendiği fikrini telkin etmektedir. Ancak iki grup arasında çalışma saatleri yönünden önemli bir fark mevcut değildir.

Tablo G/9 ve G/10 a bakıldığında en yüklü saatler ve bunların oranını incelemek mümkün olmaktadır. Buna göre işin en yoğun, trafiğin en karmaşık olduğu saatler sabah ve akşam diğer bir deyimle işi gidiş ve dönüş saatleridir. Aslında bu saatler şoförün en çok müşteri temin edebileceği saatler olarak yorumlanabilirse de şoför bu saatlerde çalışmaktan hiç de memnun kalmamaktadır.

Trafiğin anormal derecede yoğun oluşu ve sık sık tıkanması hatlar arasında gidiş ve geliş sürelerini son derece uzattığı için müşteriden toplanan ücretler benzin parası ve masrafları karşılamamakta ve bu nedenle şoför bu saatlerde ya çalışmamayı tercih etmekte, ya express dolmuş uygulamasına gitmekte veya taxi olarak çalışmaktadır. Bu ise müşterilerin hoşnutsuzluğuna yol açmaktadır. Talebin en çok olduğu saatlerde yeter sayıda dolmuş yapan araç bulunmaması şüphesiz yolcu aleyhinedir. Fakat bu uygulamadan zarar gö

gören bizzat şoför olduğu için kazancı arttırıcı bir takım önlemler almak yolunu tercih etmektedirler.

Tablolar G/II-G/12-G/12A da açık olarak en yüklü saatler ve bunların devam süresi görülmektedir. Trafiğin düzenlenmesi konusunda etüd edilen bu saatlere göre ayarlama yapmak olumlu sonuçlar doğurur kanaatindeyim. En yüklü günler Tablo G/13 de gösterilmiştir. Görülmektedir ki haftanın başlangıç günü olan pazartesi ve sonu olan cuma günleri trafiğin en yoğun olduğu günlerdir. Cumartesi günü ise gerek eski hafta sonu oluşu nedeni ile gerekse tatil günü olması yüzünden kalabalık bir gün olma özelliğini korumaktadır. Adı geçen diğer günler ise, komuşulan şoförlerin çalıştığı hatta kurulan mahalli pazarlar yada eğer yakında bir sağlık kurumu mevcut ise, hasta ziyaret günleri, ya da eğlence merkezlerinin toplandığı yerlerde matinelere ya veya programların düzenlendiği günler olarak belirlenmektedir. Aynı tabloda adı geçen diğer günler dene kasıt belirli tatil ve bayram günleridir. Belirli eğlence merkezlerinin bulunduğu semtlerde de mülakat yapılmış oluşu bu tip cevapları işler hale getirmiştir.

Komuşulan şoförlerin % 51,3 ünün devamlı olarak çalıştığını görmekteyiz. Bu oran araç sahibi ve araç sahibi olmayanlarda % 2,1 lik araç sahibi olmayanlar lehine bir farklılık göstermekle birlikte büyük bir ayrılığa işaret etmemektedir. Farkın nedeni ise ekonomik yönden daha zayıf olan araç sahibi olmayan grubun daha fazla çalışmaya gerek duyduğu şeklinde açıklanabilir. Tatil günleri büyük bir frekansla pazar olarak kabul edilmiştir. Bu gün ise resmi tatil günü oluşu ve müşterinin nisbeten az oluşu nedeni ile tercih edilmiş olabilir. Belirli bir tatil günü olmayan şoförler ise, sonularımız ı aklıma estiği zaman tatil yaparım, bir gün çalışmam veya araba ne zaman arıza yaparsa o zaman tatil yaparım şeklinde cevaplamış olanlardır.

Tablo G/15 komuşulan şoförün kullandığı araçta bir başka şoförün çalışıp çalışmadığı konusunda bilgi vermektedir. Cevaplar % 73,9 oranında hayırdır.

Anca**k** bu tablo Tablo D/34 ile birlikte inc**el**endi**ğ**inde daha anlamlı olacaktır. Tablo G/15 de ara**ç** sahibi olan grupta kullanılan ara**ç**ta % 17,9 oranında bir başka şoförün çalıştığını müşahade etmekteyiz. Tablo D/34 de ise ara**ç** sahibi olan şoförler arasında % 8,8 i ara**ç**larını bir başka şoföre vererek çalıştırdıklarını beyan etmektedirler. Bu iki tablo kendi arasında çelişik gibi görünmekle beraber aslında bu ifade değişikliği izah edilebilir cinstendir. Şoför aracında babasının yada oğlunun çalışması halinde onu bir şoför olarak değerlendirmemektedir. Aracınızı bir şoföre vererek çalıştırmısınız sorusundaki şoförü hariçten bir şoför olarak yorumlamış olması muhtemeldir. Bu nedenle de iki tablo arasında bir fark mevcut olmaktadır. Tablo G/15 ise dolmuş -taxi tipi bir ara**ç**ta azami iki şoför çalışmasının mümkün olduğunu göstermektedir. Bunun nedini ise çalışma saatlerinin son derece fazla oluşundandır. Ara**ç** sahibi olmayan şoförlerin kullanmakta oldukları ara**ç**ta bir başka şoförün çalışmasının daha büyük bir oranda var olduğunu görmekteyiz. Bu ise Ara**ç** sahibi ne işe yapar tablosunda görülen ara**ç** sahibinin şoför olması halinde anlamlılık kazanmaktadır. Ara**ç**ta kendisinden başka çalışan bir şoför vardır ve bu kişi büyük bir ihtimalle mal sahibidir.

Tablo G/16 çalışan şoförlerin çalışma saatlerini göstermektedir. Çalışma saatlerinin diğer saatlere kaymış olması, çax mülakat yapılan şoförün genellikle diğer saatlerde az bir oranla çalışmasının doğal sonucudur. Diğer saatlerin ne olduğu ise aynı tabloda izah edilmektedir.

G grubu tablolarının somuncuları olan tablo G/17 ve 18 de şoförün günde kaç kilometre yol gitmekte olduğu ve ~~bu~~ kaç liralık benzin yaktığı hakkındaki bilgiler girmektedir. Buna göre şoför günde median olarak 114,1 kilometre yapmakta ve buna karşılık Median 66,4 lira masraf yapmaktadır.

Bu rakamların analizinde ,kullanılan araçların 100 kilometrede 58,19 liralık benzin yaktığı ortaya çıkar ki bu da gerçekten korkunç bir rakamdır. Zira araçların özelliklerinin tesbiti sırasında kullanılan araçların genellikle dört silindirli araçlar olduğu saptanmış idi. Dört silindirli bir aracın şehir dışında 100 kilometrede harcadığı yakıtın ücreti 37,0-38,0 lira, aynı aracın şehir içi trafiğinde yaptığı her yüz kilometre için benzin masrafı ise 47,0-46,0 lira idi. Şüphesiz bu rakamlar 1976 yılı yakıt fiyatları itibariyledir.

Bu gerçek dikkat nazarına alındığı takdirde şoförün ısrarla şikayet ettiği bir gerçek ortaya çıkmaktadır. Trafik tıkanıklığı büyük ölçüde yakıt masrafına yol açmaktadır. Bu ise milli servetin büyük bir miktarının her yıl büyük şehir trafik sorunları nedeni ile sokağa atılmasıdır. Dileğimiz hem şoförün ekonomik durumunu negatif yönde etkileyen hem de milli servetimize büyük ölçüde zarar veren bu israfı bir trafik çözümü ile ortadan kalkmasıdır.

H GRUBU TABLOLARI:

Komşulan şoförlerin çeşitli konulardaki düşüncelerini ,fikir ve yorumlarını bu gruptaki tablolarda toplamaktayız.

Tablo H/1 de komşulan şoförlerin % 46.8 inin bir resmi kuruluşu veya devlet dairesinde çalışmak istermisiniz sorusunu evet şeklinde cevaplamış olduklarını tesbit etmekteyiz. Bunun nedeni ise sosyal güvenlik sistemi kapsamına girerek daha geniş çapta bu haklardan faydalanmak ve daha muntazam bir hayat yaşamayı arzu etmeleridir.

Araç sahibi olmayan grupta bu arzusun daha şiddetli olduğunu müşahade etmekteyiz. Zira bu grup araç sahiplerine nazaran kısmen bağımlı ve geliri daha az olan bur zümre teşkil etmektedir.

Daha sıhhatli bir izahat için bu tabloyu tamamlayan Tablo H/2 ve H/3 ü incelemek gereklidir. Tablo H/2 de resmi bir kuruluş yada devlet dairesinde çalışmak istemelerinin nedenleri sıralanmaktadır. Buna göre:

1-Soförün bu konuda birinici planda düşündüğü şey, bu tip bir şoförlüğün gerçekleşmesi halinde daha geniş alanda sosyal haklara sahip olabilmektir. Zira araç sahipleri için Bağ-kur gibi bir sosyal güvenlik müessesesi bulunmakla birlikte şoför bunu yetersiz saymaktadır. Gerçekten de bu kuruluşun sosyal güvenlik rejimi açısından bir takım boşluklara sahip olduğu bilinen bir gerçektir.

2-İkinci olarak göz önüne alınan husus, resmi bir müessesede çalışmanın iş garantisi sağlayacağı fikridir. Bilhassa araç sahibi olmayanlar tarafından kabul edilen bu yaklaşım, şoförün her istediği zaman münhal araç bulma sorumunu ortadan kaldıracağı için önem taşımaktadır.

3-Özellikle araç sahibi olmayanlar tarafından resmi bir kuruluş yada devlet dairesinde çalışmanın daha çok kazanç sağlayacağı fikri iddia edilmektedir. Bu gelir artışı ise şoförü bu tip bir çalışma sistemini kabul eder hale getirmektedir.

4-Resmi bir daire yada devlet müessesesinde çalışma fikrini kabul edenlerin dördüncü derecede ortaya sürdükleri husus bu tip bir şoförlüğün dolmuş-taxi şoförlüğünden daha az yorucu olduğunu iddia etmeleridir. Gerçekten herhangi bir kuruluştaki aylıklı şoför olarak çalışmak beraberinde bu avantajı getirmektedir. Resmi tatil ve bayram günleri mevcut olduğu gibi çalışma saatleri de belirlidir. Ve şoför sorumluluklarından haberdar olacaktır. Görevi ve ücreti belirlidir. Araç arıza yapsa dahi şoför için bir sorun arzetyemeyecektir. Bu tip bir çalışma rejimi ise şüphesiz şoförü cezbetmektedir.

5-Diğer nedenleri ise şu şekilde sırlamak mümkündür.

a-Moralim bozulmaz. Sinirlerim sıhhatli kalır.

b,-Toplum içinde bir yerim olur, hakir görülmem.

c-Karaborsa yüzünden mesleği bırakmak ister.

d-Trafiğin sıkışık olması nedeni ile resmi bir dairede şoför olarak çalışmak ister.

Bu nedenleri son derece değişik cevaplarla uzatmak mümkündür. Arzu edildiği takdirde müsvette tablolardan inceleme yapmak mümkündür.

Tablo H/3 resmî bir kuruluştaki yada devlet dairesinde şoför olarak çalışmak istermisiniz sorusuna % 53,2 oranında hayır cevabı verenlerin düşünce ve yorumları ile ilgilidir. Bunları şu şekilde saralayabiliriz.

1-Aylıklı şoför olarak çalışmak istemeyişin birinci derece de kabul edilen nedeni şoförün serbest çalışmaktan hoşlanmasıdır. Emir altında çalışmak, ya da bir amiri olacağı düşüncesi işin cazibesini yok etmektedir. Zira daha sonra da göreceğimiz gibi mesleğin attractivitesi hür oluşundan ve kimsenin emri ile hareket etmek zorunluğundan kalınmayaşından ileri gelmektedir. Hemen hemen herşey aracı kullanmanın keyfine göre taayyün etmektedir. Bu imkanın yok olması ise şoförü bu tip bir bağlantıya girmekten alakoy-maktadır.

2- Komşulanların median yaşının 38,5 civarında oluşu soruya yaşım müsait değil şeklinde cevap veren 55 şoförün niçin bu tip bir bağlantıya girmek istemediklerini açıklamaktadır. Artık bir takım sondajlar yapılacak çağ geride kalmıştır.

Pek çoğu mesleklerine alışmışlardır ve bu yaştan sonra hiç kimsenin emir ve tahakkümü altına girmik istememektedirler.

3- Sorumuza hayır şeklinde cevap verenlerin % 18,4 ü mesleklerinden memnun olduklarını beyan ederek resmi bir kuruluştaki şoförlük yapma fikrini kabul etmemişlerdir. Bunlar çoğunlukla mesleklerini seven, manevi yönünü idrak etmiş, kazançları iyi ve serbestliğe aşık şoförlerdir.

4-Resmi bir kuruluştaki şoför olarak çalışma fikrini benimsemeyenlerin % 17,1 i bu işten sağlayacakları gelirin şimdiki kazançlarından az olacağı görüşündedirler. Yani o günkü kazançları iyidir ve aylıklı olarak çalışmak onlar için ekonomik yönden cazip olmayacaktır.

5-Diğer nedenler arasında okunuk istiyorum, askere gideceğim gibi son derece çeşitli şifitli cevaplar bulunmaktadır. Bunlarda yukarıda bahsedildiği gibi incelenilebilir.

6-Komüşulanların bir kısmı zaten resmi yada özel sektörde şoför olarak çalıştıklarını belirterek, böyle bir bağlantının söz konusu olduğunu belirtmişlerdir.

7-Komüşulanların % 2,2 si şoförlükten başka bir meslek yapmayı arzu ettikleri için şoför statüsünde çalışmayı reddetmektedirler.

Mesleğinizden memnunsunuz sorusuna aldığımız cevaplar tablo H/4de görülmektedir. Buna göre komüşulanların % 53,1 i bütün problemlerine rağmen mesleklerinden memnundurlar. Bu oran araç sahiplerinde lehte bir artışa işaret etmektedir. Bu ise muhtemelen kendi arzularına göre çalışmalarının sağladığı imkanlar ve kazançlarının araç sahibi olmayanlara göre nisbi fazlalığından ileri gelmektedir. Zira gerçekten bilmektedirler ki eğitim seviyelerinin pek de yüksek olmamasına rağmen iyi para kazanabilmekte ve herşeyden önemlisi başlarına buyruk çalışabilmektedirler.

 46.9 oranında mesleğimden memnun değilim cevabını verenlerin memnuniyetsizlik nedenleri şu şekilde tasnif edilebilir.

a,-şoförlük zor meslektir. Mesleğin insanla uğraşmak zorunda olan karakteri, trafigin keşmekeşi, trafik polisleri ile mevcut problemler, her cins insanla yüzyüze kalınmak zorunluğu, müşterilerin kaprisleri, yol sorunu, tehlikesi, kaza yapma olasılıkları, yedek parça-lastik sorunu, tamir ve bakım masraflarının yüksek oluğu bir de halk tarafından hakir görülen meslem olma niteliği şofrlğu zor meslekler kategorisinin ilk sıralarına dahil etmektedir ki bu görüşe biz de katılmaktayız.

b-Meslek alışma saatlerinin fazla oluşuna, yorgunluğuna ve yıpratıcı karakterine oranla kıyaslama yapılacak olursa gerçekten tatmn edici bir kazanç sağlamamaktadır. Gerçi kazanç pek düşük değildir. Fakat büyük bir kısmı yakıt ve aracın tatar ve sakım masraflarına harcammaktadır. Kısaca şoför günde 11.5 saat her cinsten her karakterde insanla karşılaşmakta, nazım çekmekte, trafik sorunları nedeni ile sinirleri yıpranmakta ve buna karşılık araç sahibi ise 4848 ilkazan sağlamaktadır. Araç sahibi olmadığı hesaba katıldığında bu kazanç 2900 TL ya düşmektedir. Yedek parça karaborsası, toplum tarafından küçük görülmesi caba..

c-Mesleğin sosyal güvencesi yok denecek kadar azdır. Hastahanesi yoktur, koera-tifleşme mevcut değildir. Hatta sigorta kapsamına girişi dahi çok kısa bir maziye sahiptir. şoför sosyal yonden kendini emniyet altında hissetmemektedir.

d-Trafiğin son derece tıkanık ve problemlili oluğu, trafik anağsisi, kontrolsuzlk, gelişi güzel yerlerde park, yolların yetirsiz ve bozuk oluğu, halkın ve şoförlerin kurallara riayetsizliği şoförü günün 12 saati bezdirmektedir. Ruhun ve bedenun yorulan şoförün bu trafik keşmekeşinden son derece rahatsızlık duyması ise doğal bir neticedir.

e-şoför kendi yada karşı tarafın dalgınlık yada veya bilgisizliği nedeni ile her an kaza yapma tehlikesi ile karşıkarşıyadır. Bu kasalar neticesinde sakat kalması veya hayatını kaybetmesi söz komusudur. İşte mesleğin bu karakteri çok az meslekte görünen şekilde tehlike arzeder mahiyettedir.

f-Mesleğin bir diğer olumsuz yönü bir nevi sermaye olarak kabul edebileceğimiz aracın her an bozulma ve arıza yapma tehlikesine maruz kalabilmesidir. Bunun neticesi ise şoföre çeşitli ve ağır ~~max~~ harcamalara mal olmaktadır. İşte şoförlerimiz artık araç sorunlarından bıkmış ve bezmiş görünmektedirler.

g-Bir kamu hizmeti görmesi söz konusu olduğu halde şoför belirli nedenlerle halk gözünde hakir görülen bir insan positionumdadır. Kendisine saygı gösterilmez ve iyi davranılmaz. Sözüne fazla güvenilmez hatta kendisine kaz dahi verilmez. Şoför bütün bu davranışlar karşısında büyük bir üzüntü duymakta ve mesleğine olan sevgisini kaybetmektedir.

h-Yukarıda sıraladığımız nedenler aslında bir sonucu etkilemektedir. Şoförün mesleğinden soğuması. Komuştuğumuz şoförlerin mesleğinden memnun olmadığını beyan eden 188 içinde 15 tanesi direct olarak mesleklerini sevmediklerini söylemişlerdir.

ı-Şoförler eskiye oranla şoförlük mesleğinin bozulduğunu, dejenere olduğunu fark etmektedirler. Bu ise onları mesleklerinden soğutmaktadır.

Mesleğinizden memnunmusunuz sorusuna 213 şoför evet cevabı vermiştir. Bunların analizi ise şu şekildedir.

a-Şoför kendine karışan, emreden, işini etkileyen bir amiré olmamanın rahatlığı içindedir. Çalışma saatleri ve günleri tamamen kendi istekleri çerçevesinde tayin ediler. İsteddiği kadar çalışır, gerektiği miktarda kazanabilir.

b,-Şoförlük iyi ve ciddi çalışanlar için bol kazançlı bir meslektir. Eğitim ve sermayeye ihtiyaç göstermez. Çalışıldığı taktirde büyük kazanç temin etmek mümkündür.

c-Komşulanların , mesleğimden memnunum cevabını veren % 53.1 arasında % 20.0 oranında başka mesleğim olmadığı için memnunum cevabını veren şoförlerimiz bulunmaktadır. Bu istenilen cevap olmamakla birlikte yi ne de bir memnuniyetsizlik belirtmediğinden bu sorulama dahiline alınmıştır. Bu şoförler , yaptıkları iş, seçtikleri meslek şoförlük olduğu için memnun

olduklarını beyan etmektedirler.

d-Konuşulanların içinde mesleğinden memnun olanların 16,6 sı mesleklerini rahat ve zevkli bir iş olarak addederler. Gerçekten şoförlüğün cazip bir yanı devamlı olarak başka kişilerle karşılaşılması ve değişik yerler görebilme imkanının var oluşudur. Yalnız her şoför mesleğinin bu yönünden memnun değildir. Macerayı sevenleri ise bu yönü çekmektedir. Size Bir taxi şoförü olan Mustafa beyin ağzından bir Haziran öğleden sonrasını anlatmak yerinde olur kanısındayım.

Mustafa bey İstanbulun Eminönü kazasında şoförlük yapmaktadır. Belirli duraklarda müşteri bekler ve yalnız taxi olarak çalışır. Kendisi ile tanışmamız tesadüf eserdir. Acele bir işim olduğu için Taxime gitmek üzere Cağaloğlunda bir taxi arıyordum. Mustafa beyin boş olduğunu görünce gideceğim semti söyleyerek arabasına bindim. Bozuk param olmadığı için bir beşyüz liralık uzattım. Kendileri parayı bozmak için aracın güneşliğini indirdiler. Banknotlar orada saklıydı. Dayanamayarak Paralarını güzel bir yerde saklamış olduğumu söyledim. Kendileri bu günlerde kimseye güven olmadığını ve pek çok arkadaşının kötü niyetli kişiler tarafından soyulduğunu bu nedenle paralarını cebinde taşımaktansa, oraya koymayı uygun gördüğünü anlattı ve şu şekilde devam etti.

Birkaç gün önce son derece enteresan bir olayla karşılaşmıştı. Yine müşteri beklediği bir sırada oldukça temiz giyimli bir kadın ve iki erkek çocuğu yanına yaklaşmışlardı. Hanım kendisini ve oğullarını İstanbul içinde iki saat gezdirdiği taktirde kendisine bir bin liralık vereceğini söylemişti. Bu Mustafa beyi normal olarak şaşkırtan bir rakamdı. Hama bu paranın çok fazla olduğunu söyleyerek kendilerini gezdirebileceğini ve münasip bir ücret alabileceğini anlatarak! peki ama bu kadar para verdiğinizde göre otobül giremeyecek kadar kötü bir yere gitmeyin sakın" düşüncesini ortaya atmıştı.

Fakat müşteri adayı hanım böyle bir şeyin asla söz konusu olmadığını kendilerinin bulvarlarda, meydanlarda dolaşmak istediklerini belirterek iki oğlu ile birlikte araca bindiler. Mustafa bey, "Peki şimdi nereye gideceğiz" diye sorunca hanım büyük bir soğukkanlılıkla "Adam çarpmaya yanıtlı vermiş" Mustafa bey buna asla ihtimal vermeyerek her halde hanım içkili yada benilile biraz eğlenmek istiyor diye düşünmüş.

Fakat iki saat sonunda alacağı parayı ve işin sonunu pek merak ettiğinden nereye gitmek istediklerini sorunca hanım Beyazıt meydanına gidelem cevabını vermiş. Birlikte Beyazıt meydanına gelmişler. Hanım biraz beklemesini söyleyerek iki oğlu ile birlikte araçtan inmiş ve Beyazıt durağında duran otobüslere yaklaşmış, tabii iki oğluda birlikte. Her otobüse binen yolcuları fazlası ile rahatsız edip, iterek otobüsün hattı dışında kalan bir semitten geçip geçmediğini sormaya başlamış.

"Biletçi bey bu otobüs Aksaraydan geçen mi?"

"-Hayır ablacığım bu otobüs Eminönüne kadar gider, sen şu numaralı otobüse bineceksin".

İşte bu karışıklık arasında hanımın iki oğlu etraflarında ne kadan yükte hafif pahada ağır nakit ve mal var ise toparlıyorlarmış. Otobüs kalktıktan sonra ise, doğru arabaya mallar arabada sayılıyor, yerleştiriliyor sonra başka araçlara yaklaşıyorlarmış. Tabii Mustawa bey daha ilk harekatta Yolcularının maksadını anlamış ve sonsuz korku ve üzüntü duymuş. Hislerini bana aynen şu şekilde nakletti.

"Ablacığım, meydan meydan dolaşmaya başladık, yapmayın, ini arabadan diyemiyorum. Zira bunlar tehlikeli insanlardır. Araç ticari plakala, numarayı aldılar mı tamam, bulurlar beni, sonra bir yarıyam gelir biner arabaya, hayatımı sona erdirir. Böyle kaç arkadaş gitti biliyormusun? Meçburen sustuk. İki saatin hitamında hanıma, para pul istemem, ini bu arabadan ben çocuk çocuk sahibiyim, vazgeçtim benzin parası da benden olsun dedim.

Fakat kadın yanaşmaz.

"Sen ne korkak adamsın , şu çocuklardan utan, bak onlar hiç korkuyorlar mı? Yarın sana ikibin beşyüz lira var. Beş-alta saat Kadıköy yakasında çalışacağız. Saat ona doğru bizi şu duraktan al der.

Mustafa bey korkak olmadığını fakat bu tip işlere bulaşmak istemediğini böyleince hanım şu cevabı verir.

"-Başka şoförler böyle rahat bir iş bulmak için can atarlar. Sen buldun korkuyorsun? merak etme ben her şeyi ayarladım. Her ay birinci Şubeye 50.000 (Elli bin)lire rüşvet veriyorum rahat çalışasileyim diye, yoksa beni de yakalarlar, gel şu işi kabul et, hem sen hem biz çok kazanırız . der.

Fakat Mustafa bey korkusundan bu işe yanaşmaz ve hanımla iki oğlunu Kaşımpaşa semtine bırakır.

Mustafa beyin o günkü bin lirayı alıp almadığını bilmiyorum. Zira önemli değil. Önemli olan şey bir şoförün karıştığı tekliftir. Daha sonra bu komulara daha etraflı olarak değineceğim. Şoförlük değişik bir meslektir. Hatta anormal derecede kazançlı olabilen bir iştir, yeterki bazı şeyleri bir kere de olsa taşımak kabul edilsin. Çünkü yaşantımızda öyle şeyler bulunmaktadır ki bunlar yalnız bir kere taşınırlar. Bunun içinde her seferinde değişik bir elemana ihtiyaç vardır. Araç ise içinde her şeyin bütün gözlerden saklı olarak yapılabileceği seyyar odalardır. Mesleğin sandığımızdan fazla berrak illegal yönleri olmasını da ancak arabanın seyyar bir oda olma hüviyeti ile açıklayabiliriz.

e-Komüşulanlar içinde mesleğinden memnun olanların % 6.4 ü mesleklerini sevdikleri için bu işi yapmaktan memnurluk duyduklarını beyin etmektedirler.

f-Mesleklerine ayaştıklarını ve başka bir işi beceremeyecekleri için mesleklerinden memnun olmaları gerektiğini söyleyenler ise, mesleğinden memnun olan 213 şoförün 10 udur.

Mesleklerinden memnun olduklarını belirten şoförlerin verdikleri değişik cevaplar ise diğer kategori başlığı altında toplanmışlardır. Bunlara örnek vermek gerekirse, Şoförlük ihtiyar mesleği, Amme hizmeti yaptığımız için, Mal sahibiyim, . . . gibi cevapları saymak gerikir.

Konuşulan şoförlerin % 43.8'inin başka bir iş yapmayı düşündüklerini tablo H/7 de görmekteyiz. Bu fikirde olanlar kendi aralarında karşılaştırmaya tabi tutulacak olurlarsa, somuncun araç sahipleri lehinde, yani daha yüksek frekansla araç sahibi olmayanlar tarafından şoförlüğün bırakılmak istendiği gerçeği ortaya çıkar. % 56.2 oranındaki şoförler ise mesleklerine devam etmeyi düşünmektedirler.

Şüphesiz meslek değiştirmek isteyenlerin ilk planda belirttikleri neden daha geniş ekonomik imkanlara sahip olabilmek için yeni bir işe başlamak olacaktır. Bu cevap ise diğer cevaplardan bariz olarak sıvrılmaktadır. İkinci olarak beyan edilen neden mesleğin zor ve tehlikeli oluşu nedeni ile bir başka işi seçmek isteştir. Bundan sonra şoförlüğün açık bıraktığı boşluklar ve mesleğin sosyal güvencesi olmayışı mesleği terk nedenleri arasına girer.

Diğer kategorisindeki nedenler ise şu tiptedir: Babamın mesleğini yürütmek isterim, Tahsilim var, Kır hayatını seviyorum. . . v. b.

Yapılması düşünülen işleri tablo H/9 da görmekteyiz. Görülyüyor ki, Büyük bir frekansla yapılması düşünülen şey, ticaret ve küçük çapta ticaret denilebilecek esnaflıktır. Zira son zamanlarda fiatların kontrol mekanizmasının kısmen eldin kaçması ve esnaf -tüccarın kar haddini artırmak sureti ile fiatları keyfi olarak düzenlemesi halkın gözünde esnaf-tüccarlığı kolay para kazanılan bir meslek haline getirmiştir.

İkinci derecede arzu edilen iş oto tamircisi olarak çalışmaktır. Şüphesiz oto tamircilerinin şoförün kızıncım bilme imkaları olduğu gibi, şoförlerin de oto tamircilerinin gelirlerini kısmen de olsa gözleme imkanları vardır. Bu nedenle tamircilik çok para getiren bir meslek olarak kabul edilmektedir.

Diğer tip şoförlük olarak kastedilen şey her hangi bir resmi yada özel sektör kesimindeki müessesede maaşlı şoförlük yapmaktır ki ,bu ise şüphesiz sigorta imkanlarından tamamen faydalanmak,iş garantisi temin etmek ve devamlı çalışabilme imkanı sağlamak için arzu edilmektedir.Diğer cevaplar yeteri kadar açık olduğu için samırım izahat gerekmemiştir.

Başka bir iş yapmayı düşünmeyenlerin cevapları ise tablo:H/II de görülmüyor. Ablında bu tablodaki, başka mesleği yok,yaşı müsait değil,Ekonomik imkanları müsait değil,kategorileri şoförlükle kalmak isteyişi belirttiği kadar şoförlükten ayrılmayı düşünmeyi de akla getirmektedir.Fakat bu cevaplar kapalı uçlu cevaplar olduğu için şoför evet yada hayır şeklinde yaptığı beyanlar göz önünde tutulmuştur.

Dikkat edilmesi gereken husus bu tablonun incelenmesi esnasında özellikle aracç sahibi olan ve olmayan gruplar ayrı ayrı karşılaştırılarak bazı cevapların mülkiyet faktörü göz önüne alınmak sureti ile yorumunun daha sağlıklı olacağıdır.

TabloH/12 de komşuların % 92,9 gibi büyük bir oranda oğullarının şoför olmasına rıza göstermeyeceklerini yada göstermemiş olduklarını müşahade ediyoruz.Evet cevabını verenler ise çok küçük bir grup olup,mesleğini zevkli ve karlı oluşunu öne sürmüşlerdir.

Oğullarının şoför olmasını istemeyenlerin ileri sürdükleri nedenler ise hayli ilginçtir.Zira mesleğinden 188/401 gibi bir oranla kendileri de memnun değildirler.

Mesleğin zor ve tehlikeli olan tarafını düşünerek oğullarını şoför olmasını istemeyenlerin oranı % 23,1 dir.Şüphesiz bu beyan doğrudur.Şoförlük her an kaza yapılması mümkün olan,çalışma saatleri belirli olmayan gayrimuntazam bir yaşantıya sebep olan bir meslektir.Bu yönü ise şüphesiz bir ebeveyn için itici bir sebeptir.

Mesleği sevmiyorum, son derece kötü bir meslek olduğu için oğlumun şoför olmasını arzu etmem diyenlerin verdikleri cevaplar ise hayli enteresandır. Bunlar şoförlerin içinde ahlaken bozuk olanların bulunduğunu söyleyerek, alkolü, uyuşturucu maddeye düşkün bir grup olarak nitelmişlerdir. Şoförler içinde kaçakçılık yapanların ve beyaz kadın ticareti ile uğraşanların bulunduğu bu nedenle mesleğin pis bir karakteri olduğunu beyan etmişlerdir. Bunları duyduğum zaman doğruluk derecelerini aramayı aklıma koymuştum ve zaman zaman karşıma çıkan şoförlerden bu konuda bilgi almaya çalıştım. Bunları kısmen de olsa burada anlatmam grubun bir kısmı hakkında bilgi verir kapsamındayım. Anlattıklarım asla bütün bir gruba teşmil edilmemelidir. Fakat grup içinde anlattığım işlerle meşgul olan şoförler vardır.

Şoförler arasında uyuşturucu madde kullanma oranının yüksek olduğunu ilk defa sizlere hayat hikayesini anlattığım K. dan duymuştum. Kendisi de uyuşturucu kullanmakta idi. Bunun nedenini ise hapse girip çıkması ile açıklamıştı. Daha sonra yaptığım incelemelerde gerçekten şoförler arasında uyuşturucu madde kullananların sandığımdan da çok sayıda olduğunu öğrendim. Nasıl başlıyorlar ve nasıl devam ediyorlardı? Bunu şu şekilde izah etmek mümkündür:

a-Şoförlüğün bir alt kültüre sahip olduğunu çalışma hayatını öğrenmeye çalıştığımız mesleğe başlangıç tablolarından öğrenmiştik. Şoförler genellikle muavin olarak küçük yaşlarda işe başlarlar. Etrafta gördüklerini kolayca benimseyecek ve tatbik edecek bir çağıdadırlar. İyi ve kötü notionu fazla gelişmemiştir. Bu nedenle gördükleri her şeyi denerler ve imkaları da vardır. Uyuşturucu madde kullananların bir kısmı bunu seyyar bir oda olarak kabul edebileceğimiz araç içinde yapmaktadırlar. Şoför önce duman altı olarak işe başlar daha sonra bu alışkanlık halini alır. Bazıları ise bu alışkanlığı kahvelerde arkadaşlarının teşviki ile başlamaktadırlar.

b-Müşterilerin ikramından sonra uyuşturucu madde kullanmaya başlayan pek çok şoförle karşılaştım.

c-Fakat uyuşturucu madde alışkanlığının büyük bir frekansla başladığı yer hapishaneler dir denilebilir. Zira bu işin ne derece doğru olduğunu öğrenmek için İstanbul'umu bazı hapishanelerinde şoförlerle yaptığım konuşmalar olmuştur. Bunların büyük bir kısmı burada geçirdikleri hayatın çok monoton ve sıkıcı olduğunu bu nedenle esrar kullandıklarını anlattılar.

Bunların içinde Y.R. nin hikayesi oldukça enteresandır. Kendisi bana uyuşturucu madde alışkanlığının kazanıldığı yerlerin hapishane ve kışla olduğunu söylemiştir. Kendisi de hapishane hayatı dolayısı ile esrar kullanmaya başlamıştır. Oysa hapishane müdürü mahkûmların asla uyuşturucu madde kullanmasına izin vermediklerini herşeyin sıkı bir kontrole tabi tutulduğunu hatta arasına esrar tabakası yerleştirilir düşüncesi ile mahkûmların ailelerinden gelen börek tepsilerinin dahi kabul edilmediğini anlatmaktaydı. Benim mahkûmlarla olan konuşmalarım ise, bütün gözlerden uzak olan gardiyanların odasında gerçekleşmiştir. Gardiyanlar ve müdür benim ricam üzerine bazı anlarda bizi yalnız bırakmış ve bu süre zarfında benim bu konular hakkında bilgi edinmem mümkün olmuştur. Y.R. esrarın hapishanede el altından satıldığını ve çok müşterisi olduğunu söyledi. Diğer mahkûm şoförler ise bunun doğru olduğunu ve kendilerinin de kullandıklarını ifade etmişlerdir. Y.R. nin hikayesine gelince:

Y.R. uzun boylu, esmer, son derece yakışıklı ve hareketli bir gençtir. Kendisi ile görüşmeye gittiğim zaman üzerinde bir Levis Jean takım vardı. Dikkatimi çektiği için hapishane içinde daima Jeanle mi gezdiğini sordum. Cevabı hayli enteresandı.

-Hayır dedi. Bu gün ziyaret günü değil onun için jean giydim. Aslında ziyaretçi beklediğim zaman çok şık olmaya özellikle itina gösteririm.

Y.R nin bir tutukluya benzer havası yoktu. Bir cafede arkadaşlarını bekleyen delikanlıların heyecam vardı üzerinde. Cıvıllı cıvıllı ve hayat dolu idi. Oysa gasp suçundan 18 yıl 4 ay mahkûm edilmişti. Müdürle de araları çok iyi idi. Bütün arkadaşlarını seviyorlardı. Bunun her halde ekenemik bir sebebe dayandığını düşünmek pek yanlış değildi her halde.

Adı dedesinin babasından gelimiktir ve son derece değişik bir isimdir.

Suç 197... yılında L...dan silah tehdidi ile gemi kaçırmaktır. Y.R. olayı şu şekilde anlatır. Aslında kaçırdıkları gemi onlara aittir. Babası armatördür. Gemilerle çeşitli limanlara eşya taşırlar.

Y.R. orta okul mezunudur. Babası lise mezunu olup oğlumun okumasını arzu etmiştir. Fakat Y.R. nin kendi ifadesi ile baba parası çok olduğu için orta okuldan sonra öğrenim hayatına son vermiş ve liseye devam etmemiştir.

18 yaşında çalışma hayatına başlar Y.R. Babasının yazıhanesinde ona yardım etmekten hoşlanmaz. Zira bu durumda daima babanın kontrolü altındadır. Gideceği yeri, yapacağı işi ona bildirmek zorundadır. Bu nedenle bir şoförün arabasında gündelik olarak çalışmaya başlar. Kazancı iyidir. 1974 de aylığı 4000 liraya gelmektedir. Gerisini ise mal sahibi alır. Günlük kazancı 400 liranın altına düşmemektedir. Annesi ilk okul mezunudur ve ev hanımıdır. Y.R. evli değildir. Bir ağabeyi geofizik mühendisidir. Kız kardeşi ise halen İktisat Fakültesinde öğrencidir.

Y.R. 1970 yılında rüşvet vermeden bir ehliyet almıştır. Kendi özel otosu vardır fakat onunla dolmuş yada taxi yapmaz. Arada kaçak olarak kamyon kullandığı da olmuş. Fakat asıl mesleği dolmuş-taxi şoförlüğüdür ve tutuklanıncaya kadar mesleğine devam etmiştir.

1974 yılında gemilerden biri Fransaya yük götürecektir. Bu arada Deniz yollarında çalışan bir kaptan... T... kaptan transatlantığınin kaptanıdır. Fransaya gitmek istemektedir. Kaptanı tanıdıkları için onunla şileple birlikte gitmesine

izin verirler. Fakat şileplerde yolcu taşımak yasak olduğu için kaptan-misafir kaptan-formalite icabı geminin ikinci kaptanı statüsünde görülmektedir. Gemi Fransa-Marsilya'ya yanaşır. Gümrük kontrolünden sonra yükünü boşaltmaya başlar. Bu arada geminin oldukça uzağında bir balıkçı avlanmaktadır. Gözüne suşun üzerinde büyükçe bir patek ilişince derhal dümen kırar ve paketi alır. Fakat içinde bulunan şeyin mahiyetini anlayamayınca polise paketi teslim eder. Paket muhteviyatı 159 kilo baz morfindir. Polis derhal Leman Kontrolü arayarak, o gün o sulardan geçen gemilerin listesini ister. Ve bir Türk bandıralı şilebin limanda olduğunu duyunca zanlı olarak takip etmeye başlarlar. Bu arada polis paketi suya atanın mutlaka gelerek paketini alacağını düşünerek paketi bulunan yere bırakarak gözlemeye başlar. Bu arada ikinci kaptan-misafir kaptan- bir sandala binerek dolaşmaya çıkınca derhal yakalanır ve ifadesi alınır. Kaptan paketin kendine ait olmadığını söyleyedürsun suçlu görülerek tutuklanır ve Fransız makamlarınca gemiye el konur. Y.R. ve babası bu olaya çok üzülürler. Bir gemi kaybetmek kolay değildir orta çapta bir armatör için. Bunun üzerine tanınmış hukukçularımızdan M.A.S. e başvurup olayı anlatırlar. Avukat onlara eğer gemiyi kaçırarak türk sularına getirebilirlerse otomatikman yeniden sahip olacaklarını zaten halen geminin Türk bandıralı olduğunu ve bağlama limanının İstanbul olduğunu anlatır. Y.R. boştur ve macera aramaktadır. Kendi gibi şogör olan 8 arkadaşın bu işe razı eder ve silahlanarak yola çıkarlar. Gerçekten de Fransa da gemiyi ele geçirirler ve yola çıkarlar. Fakat Libya sularına geldikleri vakit Fransız makamlarınca gasp suçundan yakalanırlar. Gemiye tekrar el konur. Y.R. mahkeme sonucu 18 yıl 4 ay hüküm giyer. Şoför arkadaşları ise daha kısa süreli cezalar alırlar. Cezasının 4 yılını tamamlayan Y.R. sanki normal hayatta yaşarmışçasına hareketli ve hayat doludur. Şimdi ufukta bir ümit ışığı daha belirmiştir. Uyuşturucu madde getirme

suçu ile Fransız mahkemelerinin 15 yıl ağır hapse mehkum ettikleri misafir kaptan kaçarak İ.....gelmiştir sekiz ay önce. Ve bir mahkeme açarak aradığımız suçlu zanlısı benim fakat benim ne ~~asrar~~ morfinle ilişkim vardır ne de gemi sahibi böyle bir şeyden haberdardır iddiasında bulunmaktadır. Eğer bu iddia doğrulanırsa, yani kaptan suçsuz olduğumu ispat ederse hem gemi Y.R. nin babasına iade edilecek hemde kendisi haptisten çıkacak..

Bon derece hareketli bir hayatı olan Y.R. parası bol mahkamlardan biri . günde bir paket sigara içer. Eskiden haftada iki üç, denizde olduğu zaman- Yazın kullandığı bir teknesi varmış-her akşam alkol alır. Uyuşturucu maddeyi mahkumiyeti sırasında tanımıştır ve arkadaşlarından temin etmektedir. İlk kadını 14-15 yaşlarında tındığını anlattı bana. Son derece yakışıklı olduğu çini kadınların her zaman ilgisini çektiğini söylemektedir. Çok sert bir babası vardır. Birgün arkadaşlık ettiği bir kız bavalı olarak Y.R. nin evine gelmiştir. Babası seyahatte olduğu için annesi de Y.R. yi kıramadığından kızı bir iki gün misafir ettikten sonra ,eve dönmesi için ikna etmişler ve ebeveynlerine götürerek teslim etmişlerdir. Giyimine düşkündür. Çıktığı zaman babsının işini devam ettirmek arzusundadır. Kızının doktor veya eczacı olmasını isteyen Y.R. bütün başına gelenlere rağmen oğlunun ileride kaptan olmasını arzulamaktadır.

Gerik tutuk evindeki şoförlerden gerekse bazı yaşlı şoförlerin ağzından dinlediğime göre şoförler arasında uyuşturucu madde kullanmak kadar yaygın olan bir husus da homoseksualittir.

Şoförler arasında yaygın olan bir söz vardır ki bu bilhassa otobüs ve minibüs şoförlerine teşmil edilir:

"Şoföre Belimisin demişler, -Hayır, muavinim var'ilemiş...

Bu söz hayli anlamlıdır ve topladığım bilgilere göre bir gerçeği ifade etmektedir.

Homosexuallığın en büyük oranda görüldüğü iki meslek vardır. Bunların birincisi kunduracılar, ikincisi şoförlerdir. Kunduracıardan kasıt, han içinde ayakkabı imalatı yapan kişilerdir. Gerek bunların gerekse şoförlerin ardu arasında homosexuallığın yaygın olması şu şekilde açıklanabilir.

Kunduracılar, çıraklarını çok küçük yaştaki erkek çocuklarından seçerler, diğer bir deyişle kunduracı çıkakları küçük yaştaki erkek çocuklarıdır. Bunlar bir han odasında ustaları ile birlikte çalışıp meslek öğrenirler. İşte bu kapalı yerde hem kunduracılar arasındaki alkolizm hemde arzu ettiği bir çıraktan faydalanmak söz konusudur. Çocuk ise küçüktür ve bazı şeyleri idrak edemez. Şoförler ise yine küçük yaşlarda muavin kullanmaktadırlar. Şoförün her zaman bir kapalı ve seyyar oda olan aracının içinde uyuşturucu madde alması veya muavini ile ilişki kurması mümkündür. Zira arzu ettiği zaman arzu ettiği yere gitmesi imkan dahilindedir. İştî muavinlikte başlayan bu alışkanlıklar olgun bir erkeğin fiyolojisine sahip oldukları zaman da devam ettirmektedir. Bazen aktif olarak, bazende pasif olarak faaliyette bulunmaktadırlar. Hapishanelerde konuştüğüm şoförlerden ise, mahkumiyet süresince homosexuallığın büyük oranda başlayıp geliştiğini öğrendim. Hapiste bulunanlar her türlü biyolojik ihtiyaçları karşılandığı halde sexual ihtiyaçlarını tatmin edememektedirler. Bu tatminsizlik ise normal olanı değil, normal olmayı yapabilmek için, imkan mevcut olduğu için bu yola kanalize edilmektedir. Bunu ya tehdit ile kabul ederler. Çünkü bazıları için bu tip ilişkiler kurmak imkansızdır. Eğitimleri, ve kültürlenmeleri buna asla müsaade etmez. Bunlar eğer kendi deyimleri ile bir cazibeye sahip iseler, mahkûmaların bazılarının doğdu aktif bir karaktere sahip olanları tarafından bu tip bir ilişkiye zorlanmaktadırlar. Böylece korkudan bir homosexual ilişki doğmaktadır. Bazıları ise muavinlik sırasında bu tip ilişki kurmaya alışmışlardır ve kendilerine kolayca bir arkadaş temin ederler. Bir kısmı ise sadece para temin etmek amacı ile homosexual ilişkiyi kabul etmek zorunda kalırlar. Böylece başlayan ilişkiler mahkumiyet sonrası da devam edecektir.

Şoförlük ve homosexuality arasında bir çelişki var gibi gözükmektedir.

Zira şoförlük fiziki güç isteyen yani erkekçe bir iştir. Bu meslek mensuplarının içinde sexual yönden passive olanların mevcudiyeti ise insanı hayli şaşırtmaktadır.

Fakat gerçek şudur ki, bana anlatılanlara bakacak olursak şoför grubu içinde sexual yönden hem active hemde passive olanlar mevcuttur.

Nasıl olmaktadır bu çelişik durum.

Şoförlerin ifadesine göre şoförler aslında active dirler. Güçlüdürler.

Ancak genellikle ilişkide buldukları şahıs yani muavinleri passive rol oynama durumunda kalırlar. Bu şekilde başlayan ilişki şüphesiz bu muavin şoför olduğundada devam edecektir .

Sexual ilişkiler yönünden passive rol oynamaya alışmış olan muavin ise passive karakterli bir şoför olacaktır.

Şoförler içlerinde hem passive hem de active şoförlerin olmasını işte bu şekilde açıklamaktadırlar.

Şüphesiz bu konu başlı başına bir araştırma konusu olacak kadar geniş ve derindir.

Ben bu konuyu bir başka araştırmaya bırakarak şoförler içinde görülen bir başka gruptan söz etmek istiyorum.

Şoförler arasında bir grup daha bulunmaktadır ki bunlara *procureur şoför* ya da muhabbet tellalı şoförler diyebiliriz. Bu da gruba mensup şoförlerin bir kazanç kapısıdır, şüphesiz bir grup şoföre teşmil edilecektir. Bunlar hakkında topladığım bilgiler şu şekildedir:

Bu gruba mensup şoförler İstanbul'un belirli semtlerinde ve belirli duraklarda müşteri beklerler. Bilhassa 1959 model Chevroletlerin muhabbet tellalı şoförlerin tercih ettikleri araç tipi olduğu şoförler tarafından söylenilmektedir. Zaten dediklerine göre bu tip arabalar da ancak bu şekilde bir kazanç sağlamak sureti ile elde edilebilirmiş .bir vakitler..

Bazı hayat kadınlarına iş temin eden ayakçı tabir edilen şahıslar bulunmakta imiş. Bunlar genellikle belinli köşebaşlarında durarak gelip geçen erkeklere yaklaşır ihtiyacımız var mı? diye sorarlarmış. Eğer soru yöneltilen şahıs evet der ise, derhal ayakçı beyi belirli bir şoföre, ki bu devamlı olarak çalıştığı yani ortaklık yaptığı şofördür, götürerek, arabaya bindirirmiş. Tabii bu adımda müşteriden bir miktar para alarak bunun bir kısmını da müşteriyi hayat kadınına götüreceğ olan şoföre vermeyi ihmal etmezmiş. Şoför beyi alarak hanımın bulunduğu yere götürürmüş. Oradan hanımı alarak genellikle boğaz tarafında bir otele doğru yola çıkarlarmış. Otelin Boğazda seçilişinin nedeni taxi ücretini arttırmak imiş. Böylece şoför hanım ve beyi tanıdık bir otele götürdükten sonra gerek taxi ücretini gerekse beyden bir miktar bahşış aldıktan sonra otelciden de müşteri getirdiği için bir miktar komisyon almış? Ayrıca hanım da aldığı paranın bir kısmını şoföre vermekle yükümlü imiş. Eğer başka bir usul tatbik edilmezse şoför bu işten oldukça kazançlı çıkarmış. Eğer müşteri taşralı ve biraz toy bir delikanlı ise, hanım ve bəy otele gərdikten bir müddet sonra hanım ,kendi tabirleri ile ,vizite ücretini talep eder bundan sonra ise şoför odaya girerek kavga çıkartır ve adamın tüm parasını alabilirmiş. Görülmektedir ki, bu tip işlerden bir çok kişi kazanç sağlamaktadır.

İş organize eden ayakçı,şoför ,hayat kadını,otel sahibi.. Bu tip bir iş neticesi ise,eğer seçilen otel boğaz tarafında ise,taxi ücreti ile birlikte taşımacılığı yapan şoföre bir seferde 500 lire temiz para kaldığı yine bu tip işlerde çalışan şoför M..bey tarafından söylenildi.

Şoförler arasında kolay para kazanmanın bir yolu ise kaçakçılık şebekeleri ile işbirliği yapmaktır. Bu gibi bir iş teklifi birçok şoföre yapılmıştır. Bunların bir kısmı işi kabul etmiş bir kısmı yamayı reddetmiş bir kısmı ise kısa bir süre için yapmıştır. Genellikle illegal yollardan getirilen veya dağıtım yapılan maddeler mutlaka bir motorlu taşıt ile taşınmayı gerektirecek hacimdedirler. Bu işi yapabilecek şahıs ise gözüpek bir şofördür. Bu yolla büyük kazançlar sağlamış pek çok şoförün hikayesi bana anlatıldı. Karşılaşmış olduğum kaçakçı şoförlerden biri hakkındaki veriler ise tezimde bulunmaktadır ve kendisinin yaptığı iş,serbest ticaret ve şoförlük olarak geçmiştir. Bu işler konusunda origin iş yarinin müteharrik,yürüyen bir araç ve kapalı bir yer olma özelliğinden doğmaktadır. Mesela İ.....kentimizdeki tanınmış bir otelin(A..oteli) sahibi olan şahıs eski bir şofördür. Bu gün sahip olduğu serveti beyaz kadın ticareti,silah ve mermi kaçakçılığı,esrar ve eroin işlerinde kazandığı paralarla meydana gelmiştir. Bana anlatılanlara göre ki,bunları anlatan şoför de bir müddet mermi kaçakçılığı yapmıştır,o vakitler Avrupa ya bir gidiş geliş için şoförlük ücreti standarttır. Bu ücrete X dersek şoföre 20X -15 x ücret teklifleri yapılmaktadır. Bu para ise çok caziptir. İstenilen şey de şudur: Gidişti Avrupa 'ya yolcu götürülecek,dönüşte ~~butun butun~~ bulabildiği kadar yolcu ile yetinecektir. Fakat dönüşte küçük bir değişiklik bahis konusudur. Dönerken koltukların özel yerlerindeki bölmelere mermi yerleştirilecek ve Türkiye ye sokulacaktır.300000 ~40.0000 merminin ağırlığını taşımaktır bütün zorluk . Zira kapıdaki gümrükçüler de ayarlanmıştır. Büyük bir aksilik olmadığı takdirde kolayca otobüs sınırdan geçebilmektedir.

Zorluk sadece mermilerin yarattığı ağırlıktan ibarettir. Bu da tecrübeli bir şoför için büyük bir problem teşkil etmez. Mermi başına 50 kuruş kazanır şoför, ki bu gerçekten büyük bir meblağ teşkil eder, bu işi bir kere yaptıktan sonra zengin olmak mümkündür.

Konuştüğüm şoför kendisine bu tep tekliflerin bu gün dahi geldiğini ve arzu ettiğim taktirde beni bir yere götürerek dinlememi sağlayabileceğini söylediği halde kabul etmedim. Fakat her zaman için ispatı mümkündür. Zira genellikle kaçırılma olayına konu olan eşyalar ve mallar değerli taşlar hariç tutulduğu taktirde bir insanın yanında taşıyabileceğinden daha cüsseli ve büyük hacimli dirler aynı zamanda ağırdırlar. Kaçakçılığı düzenleyen zat ise aracı kendi kullanmak gibi bir riske girmek istemez. Zira yakalandığı taktirde tutuklanması mümkündür. İşte bu nedenle ,şoförlerin ifadesine göre, yüksek ücretler mukabilinde aracı kullanacak bir soföre ihtiyaç vardır ve kaçakçı şoförlerin hikayeleri ise bu şekilde başalayacaktır...

Yukarıdaki satırlarda anlattığım şeyler belirli bir grubu yermek yada kötü tanıtmak amaca ile yazılmamıştır. Fakat şu 9u kabul etmek gerekirken, bazı grupların ,bir kısmına teşmil edilebilecek olsa dahi bazı özellikleri mevcuttur ki bunlardan o grubu soyutlamak imkansızdır. Ben sadece bu grubu iyi tanıyabilmek için bu tip bir çalışmaya başlamıştım. Fakat karşıma beklemediğim denecede karışık işler yapmış olanlar çıktı. Şüphesiz bu bilgileri toplamak, binlerce mülakat yapmaktan daha fazla yorucu ve tehlikele oldu. Hatta şoförlerin ilerei kademelerinde bulunan biri şahıs bana yardım teklif etti. Kendisini bir baba olarak kabul edecektim ve günün birinde bir kişi tarafından rahatsız edilecek olursam bu şahsın işmine telefon ile kendilerine bildirmem yeterli idi.. Bu gerçekten şok düşündürücü bir tekliftir. Acaba bana duyulan sempati böyle bir teklif yapmaya yeterli neden midir? Aslında bana söylenilmek istenen şey, grubun son derece güçlü olduğu

ve eğer kendileri ile daha fazla bilgi sahibi olmak için ilgilenecek veya diğer bir deyişle ruhatsız edecek olursam, beminde aynı actiona maruz kalabileceğimi anlatmaktı. Tekrar belirtmek isterim. Şoförlerin hepsi bu anlatılanları yaparlar demek istemiyorum, Yalnız çalışmaları somucu şoförler içinde bu tip işleri yapanlar vardır diyebilirim.

Bu işlerin hangi oranda ve ne şekilde yapıldığının izahı ise başka bir tez konusu olabilecek hacımdedir. Her grup içinde suçlular vardır. Benim anlatmaya çalıştığım şey şoförlük yanında bazı işlerinde yapılabilme imtiyazının yine bu grup elinde bulunduğunu izaha çalışmaktır. Bütün şoförlerin af dilerim..

Şüphesiz şoförlük mesleğine mensup bir şahıs yukarıda anlatılanların tümü olmasa dahi mutlaka bir kısmını duymuş ve bilmektedir. İşte bu nedenle oğullarının şoför olmasını istememekte ve daha iyi bir meslek seçmesini arzu etmektedirler. Cevaplar ise, şoförlük belalı meslek, şoförlük pis meslek şeklindedir. Hatta bu yanıtlar ilk mülakatları yaptığımız sırada beni hayli şaşırtarak bir insanın kendi mesleği hakkında nasıl böyle bir kanaate sahip olacağını uzun uzun düşündürmüştü..

Tablo H/15 i incelersek konuşulan şoförlerin büyük bir kısmının yani % 98,5 inin oğullarını okutmak istediklerini görüyoruz. Bunun nedeni kendi imkanları okumaya müsaade etmediğinden yada eğitimi sıkıcı bulduklarından büyük kısmı tahsilsiz olan şoför grubunun eğitime duydukları açlık ve sempatiyi kendi çocuklarını okutarak tatmin etmek isteyişleri şeklinde açıklanabilir. Büyük bir kısmı oğullarının yüksek tahsil yapmalarını istemişlerdir. İsteddiği-okuyabildiği kadar okusun kategorisi de bir yerde yüksek tahsil yaptırmaya temayüüllü göstermektedir ki bu iki kategori toplandığı zaman % 86,5 gibi büyük bir yüzdeye ulaşır.

Tablo H/16 da ise oğullar için düşünülen mesleklerin ne olduklarını inceleme mümkündür. Türk toplumunun hemen her kesiminde görüldüğü gibi şoför grubumudada temayül oğulların doktor % 22,7 ve mimar-mühendis 18,7 olmasıdır. Meslek secimini oğullarının kabiliyetine bırakanlar % 18,9u teşkil etmektedirler. Bunu oğullarının ordu mensubu olmasını isteyenler takip eder. Oğullarının şoför olmasını isteyenlerin yüzdesi sadece 1,5 dir. Oto ile ilgili işler yapsın diyenler ise yüzde .5 civarındadır.

Kız çocuk için düşünülen eğitim seviyesi erkek çocuklara göre nispeten daha düşüktür. Komşuların % 88,2 si kızlarını okutmayı istediklerini beyan ederlerken, bunların %40,6 sı ancak yüksek tahsil yaptırmayı arzu ederler. Pek çok şoför ise okuyan kızları gördüklerini ,okuyan kızların iyi olmadığını beyan etmişlerdir. Bu ise bazı genç kızların dolmuş ve taxi de yapmış oldukları ayarsız hareketlerle açıklanır. Okuyabildiği kadar okusun diyenlerin ise kızlarını yüksek tahsil yaptırmaya meyyal oldukları söylenilebilir.

Bu arada ilk okul tahsilinin yeterli olduğunu söyleyenler % 5 e yaklaşırlar. Kızlar için düşünülen işler ise, erkek çocuklar için düşünülen işlerden biraz farklı karaktere sahiptir. Büyük bir yüzde ale kız çocuğun evlenerek ev hanımı olması arzu edilir. Bunun yanında meslek saçimini kızlarına bırakan babaların yüzdesi 16,1 ile hayli yüksektir. Beyan edilen meslekler içinde ise en büyük yüzdelere sahip olanlar doktorluk ve öğretmenliktir. Ayrıca komşuğum şoförlerden birinin sözlerini enteresan bulduğum için burada bahsetmeden geçemeyeceğim. Kendisine kızının ne kadar okumasını istediğini sorduğum vakit "Kolej mezunu olsun "şeklinde cevap vermişti. Bu cevabın yabancı dil öğrenmesi için verildiğini düşündüğüm halde kendisine "Niçin kolej?"şeklinde bir soru yöneltimce şu cevapla karşılaşmıştım:"Çünkü kolej mezunları çok çabuk koca buluyorlar"Bu cevap kızların bir an önce evlenmesi fikrine şoför grubunun iltifat ettiğini göstermeye tipik bir örnektir. Ayrıca dağılımda en büyük yüzdeyi kız çocuklarının evlenerek iyi bir ev hanımı

olmasını arze eden babların teşkil ettirmesi bu fikrimizi kantitatif verilerle doğrular nitelektedir.

Tablo H/19 kızınıza bir şoför talip olsa verirmisiniz sorusuna gelen cevapları belirtir, övrülmektedir ki büyük bir oranda % 35,5 cevap hayırdır.

Hayırlara kısmende olsa kararsızım, kısmet ve kendi bilir cevaplarımı da ilave etmek mümkündür. Komşuların % 45,6 sı ise bu tip bir izdivaça rıza göstereceklerini beyan etmektedirler. Ayrıca enteresan olan bir husus 'Arac sahibi olursa, kızımı kendisine vererim' diyenlerin içinde araç sahiplerine nazaran daha büyük bir oranda % 7,7 ile araç sahibi olmayanların bulmuşudur. Muhtemelen bunlar ekonomik faktörleri hesaba katarak kızlarını isteyenlerin araç sahibi oldukları takdirde daha iyi şartlarla yaşayabilmelerinin mümkün oluşumu düşünerek bu tip cevap vermişlerdir.

Kızlarını şoföre vermek istemeyenlerin beyan ettikleri nedenler ise daha önceki izahatlarımı doğrular şekilde mesleğin ve meslek mensuplarının ahlaken bozuk olduklarını ortaya atmaktadırlar. Bu ise enteresandır. Şoför toplumun bu grubu hor görmesinin farkında olduğu halde kendi de grubun davranışlarını ve yaşantısını büyük oranda tasvip etmekte ve bunu kabul etmektedir. Kızını vermek istemeyenlerini % 21,1 i ise bu evliliği ekonomik sıkıntı çekerler düşüncesi ile tasvip etmemektedir. Şoföre güvenemez kategorisi içinde ise yine şoförlerin karışık ve pis işler yapabildikleri ve grubun bilhassa son yıllarda hayli bozulduğu ifade edilmiştir.

Tablo H/21 de şoförlerin içki ve sigara kullanma alışkanlıkları tebit edilmeye çalışılmıştır. Tabloya göre şoförlerimizin % 78,7 si sigara tiryakisidir. İçilen sigaraların cinsi dökümlerde ayrıntılı olarak tespit edilmekle birlikte burada tablo arasına sokulmamıştır. Fakat bu konuda bilgi temen ebnek mümkündür. Kullanılan sigaraların büyük bir kısmını Samsun-Maltepe ve Marlboro teşkil eder. Filtresiz sigara içen şoföre rastlamak gerçekten biraz zordur. Hemen hepsinin güneşleklerinde yada ön camlarında bir paket filtreli sigara görmek mümkündür.

İçki kullananlar ise nisbeten düşük bir yüzde teşkil ederler.

İşki kullanma alışkanlığı olan şoförler toplamda % 54,5 dir. Araç sahibi olmayan grubun ise daha çok içki kullanması gelirleri ile kıyaslandığı taktirde entere- sandır. İçki içenlerin yaklaşık olarak % 25 i akşamcı olduklarını beyan etmişlerdir. Bazı şoförler özellikle genç şoförler için içkili olarak araç kullanma hatta uyuşturucu madde aldıktan sonra otomobil kullanma maalesef bir öğünç kaynağı olmaktadır. Çevreleri de bunları tasvip eder görünmektedir. Kendileri ile olan sohbetlerimiz esnasında şişe içtikten sonra nasıl arabayı çaptıkları yada çarmadan, kaza yapmadan gidecekleri yere götürdüklerini adeta haz duyarak anlatırlar ve arkadaşları da kendilerine taktilik ederdi. Zira şoförlere göre kendi tabirleri ile komalık oldukları zaman araç kullanmak hele kaza yapmadan bu işin üstesinden gelmek büyük bir ustalık ister. Bazılarının en büyük zevki ise uyuşturucu madde kullandıktan sonra araç kullanmaktır. Böyle hallerde daracık yolların dahi gümmüş gibi parlayarak genişlediği, daha genişlediğini gördüklerini izah ederler.. Bu şekilde araç kullanmak onlara büyük haz vermektedir.. Sanki kanat takmış uçuyorlarmış gibi hissettikleri olurmuş. Ben bir tanesinin bir gazoz kapağı içinde bir uyuşturucu tozdan koyarak üzerine bir miktar su koyduğunu sonra bunu bir çople iyice karıştırdıktan sonra damara zerkettiğini izledim. Bilhassa genç şoförler arasında uyuşturucu kullanmak yaygındır ve maalesef bunların sayılarının gün geçtikçe arttığı yine şoförler tarafından bana söylenilmiştir. Bizim tesbit etmek istediğimiz şey içkili araç kullanıp kullanmadıkları hakkında bilgi edinmektir. Fakat şüphesiz buna verilecek cevaplar büyük oranda hayır olacaktır. Bu nedenle bu konuyu bir başka araştırmanın konusu olarak ayırıp, sadece grubun büyük oranda alkol ve sigara kullandığını söylemekle yetiniyoruz. Bu arada son derece fazla alkol alan ve belki de bu alışkanlığı içinde bulunduğu acı sonu hazırlayan İ. B nin hikayesini anlatmak isterim.

Kendisi ile bir ceza evinde tanıştım. Son derece hassas bir kişiliğe sahiptir. Hunharca cinayet suçundan ömür boyu hapse mahkum edilmiştir. Bir piano virtüözünün elleri gibi ince uzun parmakları ve zayıf elleri olmasına rağmen bu ellerle çocuklarının annesini boğarak öldürmüştür.

İ. B. orta halli bir ailenin çocuğudur. Babası İstanbulda doğmuştur, seyyar satıcılık yapar ve ilkokuldan terk sureti ile ayrılmıştır. Babası bir süre gardiyanlık yapmış sonra seyyar satıcılığı başlamıştır fakat İ. nin söylediğine göre imzasını atamayacak kadar cahildir. 50 yıl önce baba tarafı Kastamonudan İstanbula göç etmiş. Annesi ev hanımıdır. İ. nin dedesi ise İstanbulun tanınmış camilerinden birinde imamlık yapmaktadır. Oğlunun hafız veya imam olmasını arzu etmişse de İ. nin babası okumamış ve pak haylaz olduğu için dedenin bu isteğini yerine getirmemiştir. Dede bu nedenle İ. in hafız ve imam olmasını arzu etmektedir. İ ilkokulu bitirdikten sonra ortaokula girmiş fakat eğitim zor geldiği için I. sınıftan terk etmiş. Bunun üzerine üç yıl hafızlığa çalışarak İstanbulun çeşitli camilerinde küçük yaşta hafızlık yapmış. Fakat gözü hep dışarıdaymış. Zira dini espirisi olan bir mesleğin mensubu olmak bir takım şeylerden uzak bulunmayı gerektirir. Oysa İ. de arkadaşları gibi sigara ve içki içmek istiyor, genç kızlarla arkadaşlık yapmayı arzu ediyormuş. Hem hafızlık hem de bunlar bir adada yürümeyeceği için hafızlıktan ayrılmış. Berber çıraklığı ve marangozluk yaparak bir süre hayatını kazanmış. Daha sonra babasının bir arkadaşı kendi deyimi ile torpille Çayırovada bir fabrikada bir iş bulmuş ve bu şekilde marangozluk yapmaya devam etmiş. Fabrikadaki ustası Necip bey bir süre sonra bir ehliyet alınca İ. de heveslenmiş ve böylece bir ehliyet sahibi olmuş. Yazılı imtihanı vererek 1969 yılında profesyonel ehliyetname için 700 lira rüşvet vermiş. bu şekilde ehliyet alabilmiş. Birkaç ay boş gezdikten sonra komsuları olan bir yarbayın arabasında Aygaz taşımaya başlamış hatta tüpleri indirme bindirme işini, kendi tabiri ile hamallığını, dahi kendi yapıyormuş.

Şüphesiz daha fazla kazanabilmek için.. Daha sonra Aygaz işini bırakarak Pendik-Kadıköy hattında minibüsçülük yapmış bu işe üç yıl devam ettikten sonra taxi-dolmuş şoförlüğüne başlamış.. Araç kendinin olmadığı için ancak dört yıl çalışabilir. Daha sonra araç sahibinin oğlu ile geçinemeyerek araçta arıza yaptığı için işi terk eder. İ. ye göre araç sahibi olmayan şoförün hayat garantisi yoktur. Zira yarın ne kadar kazanacağı belli değildir. Açlık kötü işler yapmaya neden olur, kötü işler ise hayat pahasına yapılan işlerdir. Minibus şoförü olduktan sonra dolmuş şoförü olanlar diğer şoförler arasında daha çok ilgi görürlermiş. Zira her mesleğin bir çıraklık devresi varmış. En iyi şoför de minibüs şoförlüğü ve aynı zamanda muavinliği yapanlar arasından çıkarmış. Zira minibüst çok süratli kullanılan bir araçmış yolu uzun olduğu için inidi-bindisi de fazla olurmuş. Ancak usta şoför direksiyon hakimiyeti sağlayabilirmiş. İ. aslında resmi bir teşekkülde çalışmak istermiş, zira düzenli bir hayatı olsun, kamancım belirli olsun arzusundaymış ve kendi ifadesine göre eğer işi böyle düzensiz saatlerde çalışmasın gerektirmesiymiş şimdi burada olmazmış. Kendisi dolmuş-taxide öğlenden sonra işe başlar ve saat 24.00 den sonra işi bırakırmış.

Daha sonra bir müddet daha minibüste çalıştıktan sonra tekrar taxi şoförlüğüne başlar. Araç 1961 model Chevrolettir ve kazanç oldukça iyidir.

Mesleğe başlangıçta iki ay kaçak şoförlük yapmıştır. Trafik suçu işlememiştir. Ve asla rüşvet vermediğini söyler. Önemli bir kaza yapmadığını söyleyen İ. kaza yaptığı zaman zararı sigorta ve mal sahibinin ödediğini anlattı. Başından ufak tefek bir kaç kaza geçmiştir fakat bunların içinde biri özellikle entere-sandır. Yağmurlu bir günde Küçükalyalı 63 sinemasının önünde caddeye aniden yaşlı bir hanım fırlar. Arabada dört tane delikanlı vardır. Caddenin ıslak oluşu nedeni ile frenler tutmaz ve kadına çarparlar. Kadını hastahaneye götürmek için arabaya bindirmek istediklerinde, hanım feryada başlar. Önce

kasap olan kocasını görmek istemektedir, gerçi hamının büyük bir sancısı yaktır ama bir iç kanama her zaman söz konusu olabilir. Hamımı ikna edemeyeceklerini anlayınca arabaya bindirerek Bostancı'da kasaplık yapan eşinin yanına götürürler. ~~Kocası~~ Hamının eşi ise hastahaneye gitmenin gereksiz olduğunu Suadiye'de kasaplık yapan İdris beyin bu işlerden iyi anladığını söyler ve ısrarla ona gitmelerini teklif eder. Tehlikenin büyüklüğünü gerek hamma gerekse beyine anlatmanın mümkün olamayacağını anlayan İ. teklifi kabul etmek zorunda kalır ve İdris beye giderler. Bomunda hanıma birşey olmaz ve davacı olmazlar. Fakat İ. nin vurgulamak istediği şey şudur. Eğer bir iç kanama söz konusu olsa idi yine davacı olmaktan vaz geçerlermiydi? Şoförler bazen bu tip cahilce davranışlara maruz kalmaktadırlar. Ve ihmalkarlık sonucu hastahaneye götürülmeyen kazazede ya bir aksilik olur ise hayatını kaybetmekte ve şoför suçlanmaktadır.

İ. eskiden günde üç paket sigara içermiş. Şimdi ise günde iki paket içiyor. Her akşam en az bir küçük şişe rakı içme alışkanlığını tutuklanınca büyük güçlükler sonucu bırakabilmiş. Bana direksiyonda dahi içtiğini söyledi. Evlenmeden (illegal velilik) yani 1974 de esrar kullanmış bu alışkanlığı üç sene devam etmiş. Sonra zaman zaman içmeye devam etmiş ve halen tutuklu arkadaşlarından temin etmekte. Sigaraya 13 yaşında başlamış, içkiye başlayışı ise onüç yaşlarına rastlar. Esrara ise ilk kullanışını kabul edersek 20 yaşında başlamış. Şimdi 28 yaşındadır. Uyuşturucu maddeyi müptela olarak kullanışı ise 23 yaş dolaylarıdır.

Askerliğini Daire Başkanlığı şoförü olarak yapmış. Aslında şoförlüğü değerli bir meslek olarak addeder. Zira hastayağa da sağlığa da şoför koşar. Ölümde de, doğum da da şoför yardım eder. Fakat kurumun yanında yaş ta yanar misali bazı şoförlerin kötü adları, bütün şoförlere teşmil edilir. Şoförlerin aralarında çok kötülerini de bulunduğunu anlatır İ. bir çok örnek vererek. Bunlardan biri de şu şekilde cereyan etmiş:

Arkadaşlarının karakter olarak pek bozuk olan birinin aracına birgün biri erkek olmak üzere bir turist çift biner. Kendilerini belirli bir semte götürmesini

şoförden rica ederler. Turist bayan son derece güzel bir hanımdır ve biraz dekolte giyinmiştir. Araç hareket eder ve bir müddet sonra durur. Şoföre ne olduğunu sorduklarında el işareti ile otomobilin stop ettiğini ve itmek gerektiğini anlatır. Bunun üzerine bay arabadan inerek aracı itmeye başlar. O sırada araç hareket ederek son hızla uzaklaşır ve gözden kaybolur. Birkaç gün sonra bayan Çamlıca 'da tecavüze uğramış olarak bulurlar. Şoför tesbit edilir ve tutuklanır. İşte bu tip olayları duyan halk şoförün her kötülüğü yapabileceğini inanmaktadır.

İ. kızının ve oğlunun somuna kadar okumalarını arzu eder. Fakat tutuklu olduğu için bunu buruk bir tarzda söylemekte, her halde kızım yüksek tahsil yapamayacak hiç değilse sekreter olsun demektedir. Oğlu ise sanat okulunu bitirerek sanatkar olsun arzu eder. Meslek olarak oğlu için tornacılık idealidir. Tabi atelye sahibi olması kaydı ile..

Kızınızı bir şoföre verirmisiniz sorusuna gözleri dolu dolu olarak şu cevabı verdi.. İkiside severse veririm. Çünkü bize karşı çıktılar, somumuz böyle oldu. Kendi eşene kaçırmak sureti ile evlenmiştir. Tanışması ise enteresandır. Kadıköy-Pendik hattında çalıştığı sıralarda Küçükalyalı yetiştirme yurdundan Ç. adında bir kızla tanışır. Kızın anne ve babası ayrı yaşamaktadır. İki kız kardeşten küçük olanın velayeti babaya, büyük olan Ç. nin velayeti ise anneye verilmiştir. Fakat anne bir süre sonra Ç. yi bırakıp gidince, mecburen Yetiştirme yurdunda kalmaya başlamıştır. Ç ile İ. bir süre arkadaşlık yaptıktan sonra birbirlerini zevdiklerini anlarlar ve kaçmaya karar verirler. Zira Ç evlenecek yaşta değildir. Ve bir gün İ. Ç. yi kaçırarak eve getirir. Annesine teslim eder ve onu kızı gibi kabul etmesini rica eder. Fakat Yurt müdürü İ. hakkında dava açmıştır. Kızın annesi aramır fakat bulunamaz. İ. ve Ç. İ. nin evende 2 ay kaçak olarak yaşarlar fakat İ. nin dediğine göre aynı yatağı dahi paylaşmazlar. Bu arada mahkeme sonuçlanır. Kızın annesi bulunamamıştır ve Ç. nin ifadesine göre İ. suçlu bulunmaz ve mühlet verilerek serbest bırakılır. Hakimin verdiği karara göre Ç. İnin evende ve ailebi ile birlikte 18 yaşına kadar kalacak ve bu tarihten sonra İ. Ç. ile resmen evlenebilecekler.

İ ve Ç bu şekilde kamunen olmasa dahi İ'nin tabiri ile Allah huzurunda karı-koca olmuşlardır. Son derece mutludurlar ve birbirlerini zevmektedirler. Evliliklerinin ilk senesi tamamlanırken bir kız çocukları dünyaya gelir, bu gün iki yaşındadır, oğlu ise 1977 nin eylül ayında doğmuştur. İ'nin deyimi ile "Çok muhabbet tez ayrılık getirir" bir müddet sonra Ç'nin teyzesi ve akrabaları bu beraberliğe karşı çıkarılır. İ için serseri, şoför ondan koca olmaz derler ve Ç'yi soğuturlar. Sen çok güzel bir kızsın, sana kimler layık değil, çocukları bırak İ'nin olsun gel sen bize sana ne kadar iyi kısmetler buluruz derler. Fakat İ bunlara fazla ehemmiyet vermez. Eşini teyzesinin evine götürmeye devam eder, hatta orada yatmasına izin verir. Tek arzusu Ç'nin ondan habersiz komu-komşuya gitmemesidir. Zira kıskanmaktadır. Bana söyle ben seni nereye istiyorsan götüreyim der. Fakat Ç'nin gözü dışarıdadır. İ evden ayrıldıktan biraz sonra sokağa çıkar ve gezmeye başlar. İ işi icabı araç arızalandığında ya da birşey almak için eve uğradığında Ç'yi bulamaz. Bu arada mahallede Nusret adında bir çocuk vardır. Askerden gelmiştir ve iş aramaktadır. İ'nin ev sahibinin ise üç tane taxisi vardır ve hemen İ'lerin evinin üst katında oturmaktadır. Evlerinde TV vardır. Ç ise hergün ve akşam TV seyretmek üzere ev sahiplerine gitmektedir. İ buna kızdığı halde bir türlü TV alacak kadar parayı toplayamamaktadır. Ve olayın çıkmasından bir kaç gün önce bir satıcı ile anlaşmış ve bir TV cihazı alama kararı vermiştir. İ Nusreti bir arkadaşına tavsiye eder. Temiz çocuksun senin arabada çalışsın der. Fakat araç biraz eskidir ve yeni araçlar kadar büyük bir gelir temin etmemektedir. İşte bu nedenle Nusretin annesi İ'lerin ev sahiplerini ziyaret etmekte ve sohbet etmek bahanesi ile dostluklarını ilerleterek ev sahibinin üç aracından birini Nusrete vermesine zemin hazırlamayı düşünmektedirler. Nusretin annesi ve kız kardeşi evsahiplerine geldiği günler Nusret akşam onları eve götürmek üzere gelmektedir. İşte bu ziyaretlerden birinde Nusret ve Ç karşılaşır. Beraber gezmeye başlarlar.

Bu gezmelerin sıklaşması İ. nin annesinin dikkatini çeker aynı zamanda Ç. bir kaç defa Nusretin çalıştığı durağa giderek onu arar. İ. nin arkadaşları Ç. yi tanımaktadır. Nusreti sorduğumu görünce onu niçin aradığını sorarlar. Ve bir süre sonra İ. ye giderek eşinini zaman zaman durağa gelerek Nusreti aradığını söyler, dikkat etmesi için ikaz ederler. İ. çok sinirlenir eve gelerek Ç. yi döver fakat eşine toz kondurmamaktadır. Kapıları camları kırar ama ona şüphesinden bahsetmez. Birgün Erenköy treni istasyonunda haydarpaşa istikametinde tren beklerken, perona Pendik cihetine giden bir tren gelir. İ. trende Ç. yi Nusret le beraber görür. Saklanırlar. İ. nin ifadesine göre eğer tren kalkmasa imiş her ikisini orada öldürebilirmiş. Eve gelince Ç. yi uyarmış ve birdaha bu tip şeyler yapmamasını öğütlemiş. Fakat bu olay onu çok etkilemiş. Martın dokuzuncu günü arkadaşları ile birlikte içmişler ve dönüşte Küçükyalı da bir kasap dükkanına girmişler, tabii araçla birlikte. Bunun üzerine aracı kullanan arkadaşlara hem ehliyetsiz hem de hepsi fazla alkölli oldukları için aracı kurtarıp kaçırmaya başlamışlar. Yalnız biri araçla kaçarken diğerleri yakalanma ihtimalini azaltmak için yaya olarak kaçmayı tercih etmişler. İ. o sırada sokaklardan birine girmiş, tesadüfen o civarda da biraz önce bir silah sesi duyulduğu için polisler bir zanlı aramak üzere dolaşıyorlarmış. İ. yi görünce biraz da suçlu görünümünde oluşundan ötürü tutuklayarak karakola götürmüşler. İki gün hücrede kapalı tutuktan sonra serbest bırakmışlar. İ. eve dönmüş, O akşam yatmışlar, sabah İ. yi annesi uyandırmış. Komşular eşinin mantosunu pencereden aldığı görerek kaçmak üzere olduğunu haber vermişler. İ. kalkıp pantolonunu giyene kadar eşi kaçmış. İki gün aramayan İ. , iki günün hitamında bir arkadaşı ile birlikte eşinin teyzesinin evine gâtmiş, yokmuş, on gün aradığı halde bulamamış. Bir gün bakmışki Ç. gelmiş kapıda oynayan çocuğunu seviyor. Neredeyden diye sorunca , Babam ölmüş, İskenderuna miras ve aylıkla ilgili işleri tamamlamak üzere gittiğini söylemiş. İ. çok sevdiği ve çocuklarının annesi olduğu için eve yeniden kabul etmiş. Fakat Ç. komşulara benim İ. ile resmi

nikahım yoktu onun için teyzem beni bir başkası ile nikahladı diyerek bazı şeyler anlatmış. Sonra bir süre sonra tekrar kaçtı. 23 gün gelmedi. İ. hasretine dayanamayarak bir arkadaşı ile içtikten sonra teyzesinin evine gitti ve Ç. yi bulmalarını istedi. Birkaç gün sonra Ç. gelerek affetmesini rica etti. İ. dayanamayarak yine onu eşi olarak kabul etti. Sonra bir gün Ç. Zeytinburmunda bir başka erkekle birlikte yaşadığını anlatarak Nusreti hala sevdiğini izah etmiş? Bunun üzerine İ. Ç. yi alarak Kadıköye getirmiş yanına bir miktar para verdikten sonra, buruya kadar demiş. Artık git, beraber olmamıza imkan yok. Kendi de iskeleden bir büyük rakı alarak ~~BÜYÜK~~ kaymakamlığın önüne oturmuş hem ağlamış hem içmiş. Bir süre sonra ikinci şişeyi içerken arkasında tıdık bir ses duymuş bir bakmış ki Ç. Neden gitmediğini sorunca karnım çok aç biraz para ver demiş. İ. ise 30 lira vererek büfeden sandvich cinsinden bir şeyler alabileceğini kendisinin ise burada beklediğini söylemiş. Aradan iki saat geçtiği halde Ç. görünürde yokmuş? Meğer o esnada mahalleye giderek Nusreti ~~DUY~~ bulmuş ve İ. nin herşeyi bildiğini söyleyerek kaçmasını tavsiye etmiş. İ. bunlardan haberdar olmadan eve gelmiş. Ç. ye onu sevdiğini ve uslanması gerektiğini söylemiş. İstersen başka bir yere yaşamaya gedilim yetirki çocuklarımın annesi olarak kal, yok eğer istemiyorsan söyle beraber ölüme gidelim demiş. Ç. ise uslu olacağına söz vermiş. Birkaç gün daha geçmiş. Bu defa Ç. İ. ye kendisini Nusrete götürmesi için yalvarmış. İ. arkadaşlarından Nusretin nerede kaldığını öğrenmiş ve bunu daha önce eve gelerek anlatmıştır. Fakat o an için Nusrete gidebilecek kadar parası yoktur. Ç. ye parası olmadığını söyleyince Ç. bir bebek beklediğini ve bunun büyük bir ihtimalle Nusretin çocuğu olduğunu söylemiş. Fakat birlikte yaşamış olduğu üç erkekten hangisine ait olduğunu da kesinlikle bilmediğini anlatmış. İ. ise zaten bol miktarda alkol aldığı için eşinin boymuna sarılarak bu işi sona erdirmiş. Hala nasıl yaptığına ve onu nasıl öldürebildiğine şaşırıyordu. Onu çok sevmiş olduğu hatta sevdiği gözündeki yaşlardan anlaşılıyordu. Bir hapishanenin soğuk taş odasında üç kişi idik. İ. ben ve hapis-hane müdürü .. Üçümüz de ağlıyorduk fakat kabul etmemiz gereken bir gerçek

Sonradan duyulan pişmanlık ve üzüntü ~~xxx~~ suçu hafifletmiyordu. İ. san sözlerini şunları söyleyerek tamamladı..

Öldüğünü anladıktan sonra dışarıda oynayan iki çocuğumu alarak dışarı çıktım. Annem camdan bakıyordu. Bizi görünce Ç. nin ne yaptığını sordu. Elimle uçu-duğumu işaret ettim. Bir süre çocuklarımı dolaştırdıktan sonra eve döndüm. Çocuklarımı son kez öperek veda ettim ve cinayet masasına telefon ettim, Belik bir televizyon alacak kadar param olsa idi ve mesleğim bu kadar düzensiz bir yaşantı sağlamasaydı eşimin dışarıda dolaştığını farketmeyecek vğ bu cinayeti işlemeyecektim.

Fakat bir gerçek daha vardı ki İ. ye bu sonu hazırlayan kısmen alkol ve uyuşturucu kullanma alışkanlığı idi. Zira içtikten sonra cinayeti işlemiştii.. Şu an İ. ye ne arkadaşları nede Cemiyet yardım elini uzatmamaktadır. Annesinin bacakları tutmadığı için çocuklarını getiren, gösteren yoktur. Tek ümidi Almanya'da çalışan ağabeyinin dürüst bir insan olduğu için çocuklarını iyi yetiştirebileceğidir.. Zira kendisi İdam suçu ile yargılanmış ve cezası müebbed hapse çevrilmiştir.

Sizlere gazetelerde okunacak cinsten bir polis vakasını anlattım.. Şoförlerin gazete okuma alışkanlığına gelince, bu tür yayınları okumaya meraklı bir gurup olduklarını söylemek mümkündür. Sizlerinde görmüş olacağı gibi duraklarda birçoğumu müşteri beklerken gazete okudukları malumdür. % 90,3 oranında gazete okumaktadırlar. Okuyanların % 86,5 i ise hergün gazete satın alma alışkanlığını kazanmıştır. Okunan gazete sayısı genellikle birdir. Fakat ortalama olarak şoför başına 1,4 gazete düşmektedir. Okunulan gazeteler büyük bir ölçüde ile sırayla Hürriyet, Günaydın, Milliyet ve Tercüman dır. Tahsil seviyelerine paralel olarak Hürriyet ve Günaydın gibi yazıdan çok fotoğraf ~~xxx~~ ihtiva eden, oyalayıcı gazeteleri tercih ederler.

Konuşulanların içinde kaza yapma oranı % 29,3 dür. Genellikle yapılan kaza sayısı ise birdir. Bu kazaların büyük bir kısmı araçların çarpışması şeklinde cereyan etmiştir.

Bunu insana çarpma olayları takip eder. Devrilme ve cansıza çarpma şeklinde olan kazalar ise üç ve dördüncü sırayı alırlar. Fakat kazanın önemi son derec subjective bir yargıya dayanmaktadır. Bir şoför önemli kazayı iki aracın hafif çarpışması olarak algılamak ya da yorumlamak diğer önemli kazadan bir insanın ölümü ile sonuçlanan kazaları anlamaktadır.

Suçluluk psikolojisi gereğince, suçluluk kompleksinden kurtulmak için de denilebilir kazalarda suç % 52,2 oranında karşı tarafta bulunmaktadır. Benim hatam sonucu oldu diyenlere % 26,0 ı bulunmaktadır. Suç benimdi diyenlerin ise araç sahibi olmayanlar içinde yüzdesinin fazla oluşu enteresandır. Aynı şekilde suçu karşı tarafta bulanlar ise araç sahibi olmayanlara nisbeten daha büyük yüzde ile araç sahipleridir. Bunların kısmen daha imtiyazlı bir grup oluşu belki de bu sonucu yaratan bir faktördür. Kazadan doğan zararları büyük bir oranda kazayı yapan ödemektedir. Bu sonucu hazırlamada araç sahibi ve araç sahibi olmayanlar arasında büyük bir farklılık bulunmamaktadır. Ancak araç sahibi olmayanların bu soruya araç sahibi ödedi şeklinde cevap vermeleri beklenirdi.

Tablo H/26 konuşulan şoförlerin son bir yıl içinde trafik cezası alıp almadıkları konusundaki bilgileri toplamaktadır. Görülüyor ki % 55,3 oranında cevaplar hayırdır. Fakat bu rakam şoförlerin yarısından fazlasının trafik kurallarına harfiyen uydularının kesin bir ifadesi anlamına gelmemelidir. Kontrol mekanizması mükemmel işler durumda olsa idi bu ifadeyi yukarıdaki şekilde yorumlamak mümkündür. Fakat trafik anarşisine bütün şoförlerin katıldığı bir gerçektir. Hiç değilse u-sülsüz yerde park ve indi-bindi yaparak bu keşmekeşin içinde bir pay sahibidirler. O hayde cevapların yarısının hayır olması bizi ister istel ez bir yargıya götürmektedir. Şoförlerin yarısından çoğu, kontrolün yetersiz oluşu nedeni ile cezalanmaktadırlar. Bu kontrol konusundaki gerçeklerin biride rüşvet sorusudur. Biz ilk mülakatlarımızda konuşulan şoförü rencide eder korkusu ile rüşvet verirmisiniz şeklinde bir soru sormaktan uzak kaldık. Ancak iyi dostluklar tesis etti

luklar tesis ettiğimiz şoförlere bu soruyu sorduk. Bu nedenle sorunun soruluş şekli yüzdenin bu şekilde küçük olması ile sonuçlandı. Bu konuda rüşvetin hangi oranda işlediği hakkında kesin bir yargıya varmak yanıltıcı olur.

Bilahare gelecek bir soru, polis ve trafik memurlarından şikayetiniz var mı şeklinde araştırmaya girecek ve şoförlerin büyük bir kısmı 61,4 oranında şikayetlerini sıralarken polisin rüşvet kabul ettiğini açıklayacaktır.

Tablo H/28 de cezaların cinsi görülmektedir. Büyük bir oranda İndi?bindi nedeni ile kesilen ceazalar ilk sırayı almaktadır. Bunu kurallara riayetsizlik ve eksik muayene-teçhizat nedeni ile alınan cezalar izlemektedir. Yanlış ve usulsüz park konusundaki ceza yüzdesinin son derece küçük oluşu ise kontrol mekanizmasının yeteri kadar düzenli çalışmadığı ya da dolmuş-taxi şoförünün özel araçları oranla daha az park hatası yaptığı sonucunu ortaya koymaktadır.

Konu trafik suçları ve kazalarından açılmışken, trafik kazası yapmış ve halen tutuklu bulunan şoförlerden bahsetmek yerinde olur inencındayım. Davaya konusu olan bir olay her iki tarafın suç oranlarına bakılmak sureti ile değerlendirilmektedir. Eğer suçun kesinlikle bir tarafa ait olduğu tesbit edilirse suçlu 8/8 üzerinden ~~ceza~~ hüküm giyicektir. Trafik ~~s~~ kazalarında ise araçta inayet vasıtası olarak kullanıldığı tesbit edilmezse mahkumiyet pek uzun yıllar olmaktadır. Örneğin komuştüğüm şoförlerden biri olan Emin bey minibüs şoförüdür. kazada 8/8 oranında suçlu bulunmaktadır ve kaza somucunda 5 kişi hayatlarını kaybetmiştir. Cezası 5 yıl ağır haptir. Kaza şu şekilde olmuştur. Emin bey 1977 yılının ekiminde işini bitirdikten sonra Kaynarca istikametinde gidiyormuş. Saat 19.30 suları ve hava karanlık. Takip ettiği şerit üzerinde on dakika önce iki otomobil birbirine çarpmış. Araçların sahipleri park lambalarını söndürerek araçlarından inmişler ve yolun ortasında kağa ediyorlarmış. Emin bey hava karanlık araçlarda ışiksiz olduğu için çok geç farkedebilmiş. Bütün sürati ile araç sahiplerinin

ve araçların üzerine çıkmış. Sonuç: 5 ölü, 2 yaralı..

Saim beyin kazası ise daha fazla can kaybına sebep olmuş. Haremden yolcusunu alarak minibusu ile gebze istikametine doğru yola çıkmış. Saat 20.30

civarı.. Çıkış takip etmekte olduğu şerit üzerinde bir kamyon park etmiş vaziyette bırakılmış, lambaları yokmuş, karşı istikametten gelen araçların görüş farları gözünü almış α kamyonu ancak kısa mesafede fark edebilmiş.

Gayret etmesine rağmen minibusun sağ köşesi kamyonun sol köşesine

takılmak sureti ile devrilmiş. Kendisi ufak tefek yaralar alarak kurtulmuş.

Fakat aracında bulunan 7 yolcu hayatlarını kaybetmişler. Rapor 8/8 dört yıl ağır hapis cezası ile dava sonuçlanmış. Görülmektedir ki trafik kazaları ihmalkarlık ve kurallara riayetsizlik nedeni ile meydana gelmektedir.

Aslında Türkiyedeki trafik kazaları sayısındaki hergün artış kaydedilmesi de kontrolsüzlüğün yol açtığı bir sonuçtur. Ve kazalar hakkındaki bilgiler bir araştırma konusu olabilecek kadar çeşitlilik ve ehemmiyet araz etmektedirler.

Tablo H/29 komşulanların Şoförler Cemiyetine üyelik oranını göstermektedir.

Şoförlerin % 61,0 ı derneğe üyedirler. Bu oranın araç sahiplerinde % 34,5

fazlalığa se konu oluşu ise araç sahibi olmayanların bu konuda yetersiz

bilgiye sahip oluşları ile açıklanabilir. Zira 507 sayılı kamu gereğince bütün

esnaf ve sanatkarlar kendi adlarına çalışan derneklere üye olmakla yükümlü-

dürler. Bu yükümlülük şüphesiz şoförü ilgilendirmeyebilir. Fakat Bağ-kura

üye olmak ancak derneğe kayıtlı olmakla mümkündür. Araç sahibi olmayanlar

ise kendilerininin Bağ-kura bu şekilde üye olabileceklerinden hatta Bağ-Kurda

kaydolma imtiyazına sahip olduklarından dahi haberdar değildirler.

İşte bu bilgisizlik araç sahibi olanlarla, olmayanlar arasından % 34,5 lik

farkı yaratmıştır. Hala bazı şoförler bu konuda yeteri kadar bilgi sahibi bulunmamaktadırlar.

Derneğe üye olan şoförlerin arasında dernekten bir şekilde fayda sağlayanya-

rın oranı %5,7 dir.

Bu oran ise Bağ-kura kaydolmayı sağlar, Belediye ile fiyat tarifelerini ayarlar şeklindeki cevapların bir sonucudur.

Dernek nedir? Nü iş yapar ? Buna kısaca bir göz atmak yerinde olur kanısındayım.

Önce Cemiyetin kuruluş hakkında bilgi vermem yerinde olur inancındayım:

1914 yılında rahmetli Sadrazam Talat Paşa, İstanbul'da bulunan ve sayıları

20 yi bulan otomobillerin görür ve bunların bir arada toplanmasının

gerekli olduğunu düşünür. Şöwörlük o vakitler yeni inkişaf edene bir mes-

lektir. Almanya'da tahsilini tamamlamış ve İstanbul'da oto ile ilgili işlerle

meşgul olan rahmetli Ali Ulvi, İskender Usta, Şehîhâ Yürüten ve birkaç arka-

daşını Bab-I-Ali-hükümet konağında kabul eder. Ve şoför esnafı için

bir Cemiyet-Lonca-kurulmasını ister. Bu arkadaşlar bir araya gelerek

İstanbul'da -İstanbul şoförler, Otomobildciler ve İşçileri cemiyetini

1336 tarihinde kurar ve bir tüzikle derneğin amacını ilan ederler.

1336 tarihli Cemiyetin görevlerini şu şekilde sıralamak mümkün:

İstanbul esnafına Hükümet kanalıyla işlerini tedvir etmek.

Ayrıca Cemiyetin başında bulunan Cemiyet Reisi o tarihlerde doğrudan

doğruya Vilayet ve Belediye ile temas edemezmiş. Cemiyete Hükümet tarafından

bir Katib-i -Umumi-Genel sekreter- aylıklı olarak tayin edilir. Cemiyet

Başkanı hergittiği yere Umumi Katip olarak Genel Sekretèri alır ve temas

vazifesi doğrudan doğruya Katib-i-Umumiye aittir.

Cemiyet yirmi sene sonra İstanbul'da yine hükümetin emri ile bütün

esnaf cemiyetlerinin bir arada toplanması düşünüülerek, Cemiyetlerin

kapısına kilit vurulmak sureti ile lağvedilmiş ve esnaf odası adı ile bir oda

tesis edilmiştir. Bütün dernek başkanları aynı çatı altında toplanarak ve hükümetin mu

murakabesi altında işlerini yürütmüşlerdir.

Buna rağmen Cemiyet o vakitlerde faaliyetlerini gizli olarak devam ettirmiştir.

Esnaf odalarının lağvından sonra dernekler yine kendi bünyelerinde faaliyet-

lerine devam etmişlerdir.

507 sayılı kanun yürürlüğe girdikten sonra Cemiyet yine bir yardımlaşma

derneği olarak kalmıştır. Yine Cemiyet olarak kalarak, ayrıca X 507 sayılı kamuna göre ve kamunu intibak etmek amacı ile Şoförler ve Otomobilciler Derneği kurulmuştur.

1914 tarihli Cemiyetin amacı esnaftan aidat ve teberru toplayarak, esnafın düşkünlerine sosyal yardımda bulunmaktır.

Şoför, berber, kasap, garson, ve daha bir çok esnaf o vakitler kamun muvacehesinde sufli hizmet sayılırdı. Mahkemede şahadetleri şüphe ile dinlenir, evlenmek istedikleri zaman hiç bir aile şoföre kız vermezdi.

507 sayılı kamun ise Esnafa sosyal hizmet hakkı tanımamaktadır. Buna rağmen 1914 tarihli eski Cemiyet bugün hala ayaktadır ve topladığı teberrular ve aidatlar ile Darülacezede bulunan yaşlı şoförlerin aylık para ve ilaç yardımı yapmaktadır.

Yine birçok yaşlı şoföre doktor ve ilaç parasız olarak temin edilmektedir. Ayrıca düşkün, vefat eden şoförlere yardım edilir ve cenazeleri kaldırılır.

Bu adara bazı otomobil sahiplerinin Şoförler ve Otomobilciler Cemiyetinin ismini değiştirerek Motorlu kara Nakil Vasıtaları Cemiyeti olarak isim koymuşlarsa da iki sene sonra yapılan bir kongre ile tekrar Cemiyetin unvanı Şoförler ve Otomobilciler Cemiyeti olmuştur.

Türkiyede kamunen kurlan bütün dernekler 5313 sayılı Cemiyetler Kamununa tabidir. 1965 de yasa uyarınca bu kamunde değişiklik yapılmış ve daha once 1630 sayılı kamuna tabi olan Esnaf ve Sanatkar dernekleri bu tarhten itibaren 507 sayılı kamun muvacehesine alınmıştır. Bunun üzerine Cemiyetler Dernek olarak intibaklarının yaptırılmışlardır. Sosyal yardım fonkbiyonu olan ise Şoförler ve Otomobilciler Derneği olmayıp 1914 tarihinde kurulan Şoförlere ve otomobilciler Cemiyetidir.

Bu cemiyetten başka bir takım cemiyetler de şoförlerin kullandıkları araç tipine göre kurulmuşlardır. Kamyoncular Esnaf Derneği, Ötobüsçüler E. D., Minibusçüler E. D., Kamyonetçiler E. D., Otomobilciler E. D., Kahyalar E. D. (İstanbul otopark Dolmuş durak yerleri yöneticileri Esnaf Derneği) gibi.

Bu derneklerin tümü İstanbul Esnaf ve Sanatkarlar Dernekleri Birliğine bağlıdır. Kongrelerinde her biri 15 delege çıkarır. Diğer esnaf dernekleri ile birleşerek (Kasaplar, kuyumcular...) temsilcilerini seçerler. Bu birlikler dernekler arasında doğması mümkün olan anlaşmazlıkların halli ne uğraşır. Tarifelerin çıkmasında rol oynar. Esnaf birlikleri da her ilden bir birlik temsilcisi çıkarırlar. 67 ilden 67 temsilci aralarında Esnaf ve Sanatkarlar Konfederasyonunu oluştururlarki, bu Türkiye çapında fonksiyonu olan bir teşekküldür.

Ayrıca şoförlerin delegeleri ile seçtikleri bir Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu vardır ve Ankarada görevlidir. Başkanı İstanbul milletvekili Sayın Hüsamettin Tiyanaşan 'dır. Ayrıca derneğin Belediyede 15 encümen üyesi bulunmaktadır. Bunlar şoförlere ait işlerin aksamadan yürütmesi ve doğan pürüzlerin hallinde önemli rol oynarlar. Bana dernekte görevli bir zatın söylediğine göre, bu teşekküller parti yanlısı olmadan çalışması mümkün değildir. Derneğin ise her partiden "Adamları" olduğu için problemlerin hallinde önemli bir rolü vardır.

Dernekler 507 sayılı kanunun gereğince fertlerden ziyade grup menfaatleri ile uğraşmaktadırlar. Fonksiyonlarını şu şekilde özetleyebiliriz. Şoförler Derneğinin ise şoföre sağladığı azami yarar bunlardan ibarettir.

Tarife düzenlemek, hayat şartlarına göre ücretleri arttırmak.

Taxi plakalarının şehir içinde dondurulması konusunda işlev.

Çalışma kartesi düzenlemek sureti ile esnafın derneğe bağlılığını sağlamak ve aynı zamanda çalışma saatlerinin düzenlenmesi. (Trafik kanununun hükmü gereğince Çalışma kartesi almak mecburidir)

Korsan taxi ile mücadele (Aslında bu görev trafik şubesinin görevidir. Ancak Şube yeteri kadar ilgilenmediği için bu görevi dernek üzerine almıştır)

507 sayılı kanun gereğince dernek şoförlere sosyal yardım yapamaz. Ancak Kahyalar derneği, otomobilciler derneği, Şoförler esnaf derneği ve şoförler ve otomobilciler Cemiyeti gibi teşekküller arasında yalnız Şoförler ve Otomo-

bilciler Cemiyetinin(1944)sosyal yardım fonu vardır. Bana verilen bilgilere göre Cemiyet,sosyal yardımlarını Cemiyetler kamumu uyarınca yerine getirmekte ? dir. Bunları şu şekilde sıralamak mümkündür. Her ay 100 e yakın şoföre ki büyük bir kısmı Darülacezede kalmaktadır 100 lira devamlı yardım yapılmaktadır. Müsamere ler tertip edilir ,her yıl 100 şoför çocuğu ücretsiz olarak sünnet ettirilir. Zaman zaman düğünler yapılır. Bunlar için piyasanın tanınmış iş adamlarından toplanılın teberrular harcanmaktadır.

Peki dernek şoförlerden aldığı aidatları ne yapmaktadır? Bu sorunu dernek sækreteri Gürkan bey şu şekilde cevapladı.

Dernek şoförden her yıl 120 lira aidat ve 20 lira kaydiye ücreti alır. Ayrıca basılı evraklar dernek tarafından temin edilir. Bunlar Ankarada basılarak Derneklere maloluş fiatı üzerinden gönverilirler. Biz bunların üzerine Dernek bütçesine dahil edilmek üzere bir kar koyduktan sonra istek üzerine şoföre veririz. Örneğin Çalışma karnesinin maliyeti Ankarada ~~Kırsık~~ Federasyonun faturası gereğince 1250 kuruş olarak gösterilmekte idi. Oysa bana söylemildiğine göre bu karna şoföre 500 kuruş kar ilavesi ile 1750 kuruşa intikal ettirilmektedir. Dernekler kurulduğu zaman 1471 sayılı kanun muvacehesinde basılı evrak teminini de üzerlerine almışlardır. Federasyonun ise geliri yoktur. 67 ilde şoförden alınacak aidatla varlıklarını sürdürmektedirler. Plaka, Çalışma karnesi ve sayısı 60 a varan değişik tipte basılı evrak, araç tescilleri için, devir muameleleri için, ehleyit almak için kullanılan matbuatı temin ederek bir gelir sağlamaktadırlar. Bunun ihalesini federasyon yapmaktadır ve Türkiye çapında , Dernekler kanalı ile vatandaşa ve esnafa adı geçen maddelerin dağıtımını yapar. Bu parayı dernek üyesi bütün esnaflar ödemekle yükümlüdürler.

Edindiğim bilgilere göre derneğin 1.200.000 lira geliri vardır. Bunu ne şekilde kullandıklarını sorduğumda, büyük bir kısmının elemanların ücretlerine sarfedildiğini öğrendim. Gerek Taxim lamartin caddesindeki gerekse Beşiktaş-

daki bina Dernek gayrimenkulleri arasındadır. Yani belirli bir kira masrafları yoktur. Buna rağmen dernekte görevli 40 elemanın aylık ücretleri sigortaları ile birlikte 90.000 TL tutmaktadır.

Ayrıca Haysiyet Divanına her toplantı için kişi başına 125 lira olmak kaydı ile 2500 lira ödenmektedir. Aylık çay-kahve masrafı 1000 lirayı bulmakta ve en az 1000 lira telefon ücreti ödenmektedir. Birlik aidatı olarak 15.000 lira ödenmektedir. Bunun yanında derneğin 50.000 lira geliri mevcuttur. (Kira) Hesaplar ise şu şekilde ayarlanmaktadır. Yıllık gelir iki eşit kısma ayrılır. Birinci kısım evreklere karşılığı olmak üzere ankaraya gönderilir ikinci bölümü ise harcamalar için kullanılır.

Bu izahatlardan sonra İstanbul şoförler ve Otomobilciler derneği-Cemiyeti-tüzüğünü incelemek yerinde olur kanısındayım:

Böylece derneğin hem amacının hemde işlevinin daha açık olarak anlaşılması mümkün olacak ve derneğin ana amaç olarak yaptığı fonksiyonların ne derece işler olduğu ayrıca belirtilicektir.

İSTANBUL ŞOFÖRLER VE OTOMOBİLCİLER CEMİYETİ TÜZÜĞÜ:

Madde 1-CEMİYETİN ADI VE MERKEZİ:

"İstanbul Şoförler ve Otomobilciler Cemiyeti"

Madde 2-CEMİYETİN MERKEZİ:

İstanbul, Taxim, Lamartin cad, No:42 Esin apt.

Madde 3-CEMİYETİN AMACI VE FAALİYETLERİ:

a-Üyelerin motor ve trafik sahasındaki bilgilerini arttırmak, şoför ve motorcu yetiştirmek, trafik ve motorlu araçlar sahasında dünyadaki ilerleme ve çalışmalarını takip etmek ve üyelerine bildirmek.

b-Her üyenin şoförlük öğrenmesini temin için bu konudaki mevzuat hükümlerine riayet edilerek okul, kurs, egzersiz sahaları açmak ve müsabakalar temin etmek.

c-Her üyenin bir motorlu kara taşıma aracına sahip olmasını teminine çalışmak.

d-Üyelerin vasıtalarını tamir etmek için tamirhane, benzin almak için benzin ve yağlama servis istasyonları vücuda getirmek.

e-Üyelerin ve şehir halkının trafik, direksiyon ve motor bilgilerini arttırmak ve bu suretle kazaların önlenmesini temin etmek için bu konudaki yasa hükümlerine riayet olunarak kitap, gazete, mecmua ve emsali gibi matbuatlar çıkarmak.

f-Üyelerin araçlarını sigortalamak için lüzumlu tesis ve müesseseleri kurmak.

g-Cemiyet, ikametgahı ile amaç ve faaliyetleri için gerekli olanlardan başka taşınmaz mallara sahip olamaz.

h-Her üyenin bedeni kabiliyetlerini arttırabilmek için spor yapmaya teşvik ve bunun için gerekli müessese ve tesisleri kurmak.

i-Yürdümüzde trafiğin kolay, tehlikesiz ve verimli bir şekilde cereyan etmesi için özel ve kamu teşekkülleri ile iş birliği yapmak.

j-Yardıma muhtaç üyelere ve hastalara bakmak için lüzumlu görülecek dispanser, revir ve hastahane kurmak ve bu suretle hemşehrilerimizin sıhhatine yardım etmek.

k-Üyelerin ve yakınlarının ,diğer bir deyişle ölü veya çalışamayacak durumda olanların iktisadi durumları ile ilgilenmek,fakr,-u zaruret içinde olanlara, hastalık, ihtiyarlık, işsizlik halinde doktor, reçete ve her türlü bakım hususunda yardımcı olmak ve hastahaneye yatırmak. Ayrıca muhtaç üye ve yakınlarının iyi okuyan çocukları için her türlü maddi ve manevi çabayı sarfetmek.

l-Yukarıdaki gayelerin tahakkuku için lüzumlu gelirleri temin etmek amacı ile ve yasaların müsadese nisbetinde müsabaka, müsamere, eğlence, seyyahat, piyango ve fakir mestekleşlar ile trafik memurlarının çocukları için sünnet düğünü tertip etmek.

Madde 4-CEMİYETİN KURUCULARI:

I-Kamuni-evvel 1336 tarihi itibariyle:

İskender	T.C.	Şoför	Meçhul
Mehmet Selanikli	T.C.	Şoför	Ölü
Muin	T.C.	Şoför	Ölü
Burhanettin	T.C.	Şoför	Meçhul
Hüseyin	T.C.	Rejide Şoför	Ölü
Raif	T.C.	Şoför	Ölü
Teufik Ağa	T.C.	Şoför	Ölü
Corci	T.C.	Şoför	Ölü
Laz Yani	T.C.	Tramvay İd.Şoför	Ölü
Ali Usta	T.C.	Seyr Sefain Şoför	Ölü
Arap İsmail	T.C.	M.Şevket Paşa Şoförü	Ölü

Madde 5-CEMİYETE ÜYE OLMA, ÜYELİKTEN ÇIKMA VE ÇIKARILMANIN ŞARTLARI VE ŞEKİLLERİ:

a-18 yaşını bitiren ve medeni haklarını kullanma yetkisine sahip olan motorlu kara nakil vasıtasa kullanan veya sahip olan veya trafikle alakalı işlerle meşgul bulunan her şahıs idare kurulunun kararı ile Cemiyete üye olarak girebilir.

b-İki asıl azamın yazılı teklif varakası ile cemiyete takdim edilen şahıs kaydı yapılarak 5 sene müddetle cemiyete bağlılığını ve vecibelerini yerine getirdiği görüldükten sonra asil üye olur.

c-Beş senelik aidatını ve cemiyetçilik vecibelerini yerine getiren her üye kongrelere iştirak edebilir ve bütün haklardan istifade edebilir.

d-Tüzükte gösterilen esaslar dahilinde üyeliğe kabul edilmiş her meslektaş ve yakınları cemiyetin lokal ve tesislerinden ve sair yardımlarından istifade edebilirler.

Madde 6-DİLEKÇE İLE İDARE KURULUNA CEMİYET ÜYELİĞİNDEN AYRILMAK İSTEĞİNDE BULUNAN HER ÜYENİN 30 GÜN İÇİNDE CEMİYETLE İLGİSİ KESİLİR. DURUM YÖNETİM KURULUNCA SAPTARARAK GERİKLİ İŞLEMLER YAPILIR.

Madde 7-ÜYELİKTEN ÇIKARMA:

a-Taksirli suçlar hariç olmak üzere beş yıldan fazla kesinleşmiş ağır hapis cezasına mahkûm olanlar.

b-Yüz kızartıcı suçlardan kesinleşmiş mahkûm olanlar.

c-Meslektaşlarının icra-ı sanat etmesine mani olanlar, alenen meslek ve meslektaşlarına, cemiyet ve cemiyetin organlarına hakarete bulunanlar, cemiyet tüzüğüne ve her türlü trafik yasalarına aykırı hareket etmeyi ihtiyat haline getirenler, arkadaşları arasında bozgunculuk çıkaranlar, şoför ve otomobilcilikle uğraşan diğer teşekküllere idare kurulul izniçe olmadan girenler, Cemiyete olan taahhütlerini yerine getirmeyenler, Cemiyetten çıkarılırlar. Çıkarma işlemi Yönetim Kurulunun karar sonucu talebi ile

Haysiyet Divanının işlemleri sonucu kesinleşmiş olur.

Madde 8-CEMİYET ORGANLARI:

a-GENEL KURUL

b-YÖNETİM KURULU

c,-DENETLEME KURULU

d-HAYSİYET DİVANI

Madde 9-GENEL KURUL:

a,-İki yılda bir İlbaharda adiyen cemiyete kayıtlı asil üyelerin iştiraki ile toplanır.

b-Yönetim ve denetleme kurullarının gerekli gördüğü hallerde veya Cemiyet üyelerinin beşte birinin yazalı isteği ile olağanüstü toplanır.

c-Olağan Genel kurul toplantılarının azami iki yılda bir yapılması zorunludur.

d-Genel kurul toplantıya Yönetim kurulu çağırır. Denetleme kurulu talebi ile veya Cemiyet üyelerinin beşte birinin yazalı isteği üzerine Yönetim kurulu bir aya içinde Genel Kurulu toplantıya çağırılmaz ise, Denetleme kurulundan veya toplantı isteğinde bulunan üyelerinden birinin müruacatı üzerine mahalli sulh Hukuk hakimi Cemiyet üyeleri arasından üç kişilik heyeti genel kurul toplantıya çağırarakla görevlendirir.

Madde 10-ÇAĞIRI USULÜ:

a-Yönetim kurulu, Genel kurula katılma hakkı bulunan üyelerin listesini düzenler, Genel kurula katılacak üyeler en az on gün önceden toplantının gününü, saatini, yerini, ve gündemini iki gazete ile ilan edilmek sureti ile toplantıya çağırılırlar. Ve durum mahalli mülkiye amirine yazı ile bildirilir. Toplantı geri bırakıldığı takdirde üyeler ikinci toplantı tarihinden en az beş gün önceden, geri bırakılma sebebi ile, toplantının günü, saati, yeri ve gündemi gazete ile ilan edilerek yeniden çağırılır.

Ve durum mahalli mülki amirine yazı ile yeniden bildirilir.

b-Genel kurul toplantısı birden fazla geri bırakılmaz

Madde 11-TOPLANTI YERİ:

a-Genel kurul toplantıları Cemiyet merkeziain bulunduğu yerden başka bir yerde yapılamaz.

Madde 12-TOPLANTI YETER SAYISI:

a-Toplantının yapılabilmesi için Genel kurula katılma hakkı bulunan üyelerin yarısından bir gazlasının iştiraki gereklidir.

b-İlk toplantıda yeteri kadar sayı sağlanamazsa, ikinci toplantıda çoğunluk aranmaz, ancak bu ikinci toplantıya iştirak eden üye sayısı Cemiyet yönetim ve denetleme kurulları üye sayılarının toplamının iki katından aşağı olmamak şartı ile toplantı yapılır,

Madde 13-TOPLANTININ YAPILIŞ USULÜ:

a-Genel kurul toplantısı ilanda belirtilen ve mahalli mülkiye amirine bildirilen gün saat ve mahalde yapılır.

b-Genel kurula katılacak üyeler yönetim kurulunca düzenlenen listedeki adları hızasına imza ederek toplantı yerine girerler. Yönetim başkanı üyelerin yoklamasının yapar ve maddede belirtilen sayı sağlanmışsa durum bir tutanakla tesbit edilir.

Toplantı yönetim kurulu başkanı veya görevlendirileceği Yönetim kurulu üyelerinden biri tarafından açılır. Açılışı müteakkip toplantıyı idare etmek üzere bir başkan yeteri kadar başkan vekili ve katip seçilir.

Toplantının yönetimi genel kurul başkanına aittir. Katipler toplantıda görüşülen bütün hususları bir tutanakla düzenler ve başkanla birlikte imzalar.

Toplantı sonunda bütün tutanak ve belgeler Yönetim kuruluna verilir.

Madde 14-TOPLANTIDA GÖRÜŞÜLECEK HUSUSLAR:

a-Genel kurul toplantısında ,yalnız gündemde yer alan maddeler görüşülür. ,anacak toplantıda hazır bul unana üyelerden en az onda biri tarafından görüşülmesi istenen hususların gündeme konulması zorunludur.

Madde 15-GENEL KURULUN YETKİLERİ:

A₂-Yönetim kurulu asil ve yedek üyelerini seçmek.

b-Denetleme kurulu asil ve yedek üyelerini seçmek.

c-Haysiyet Divanı asil ve yedek üyelerini seçmek.

d-Yönetim ve denetleme kurulları raporlarını inceleyerek yönetim kurulu, demeçleri ibra etmek.

e-Yönetim kurulunca hazırlanan yeni yıl çalışma raporu ile, yeni yıl bütçesinin görüşüp aynen veya değiştirerek kabul etmek.

f-Cemiyete lüzumlu taşınmaz malların satın alınması veya satılması hususunda yönetim kuruluna yetki vermek.

g-Mesuliyeti görülecek idare kurulu üyeleri hakkında karar vermek gerekirse dava açmak hususunda yeni idare kuruluna selahiyet vermek.

h-Cemiyetin feshine karar vermek.

İ-Cemiyetin gayrimenkulleri hakkında ancak mevcudun üçte iki çoğunluğu ile satılma kararı verilebilmek.

j-Mevcut yasalara ve cemiyet tüzüğüne göre genel kurulca yapılmaması belirtilen diğer görevleri ifa etmek.

Madde 16-YÖNETİM KURULU TEŞKİLİ VE GÖREVLERİ:

a-Yönetim kurulu 15 asil ve 15 yedekten az olmamak üzere genel kurulca gizli oyla, toplantıda bulunanların üçte ikisinin isteği üzerine açık oyla iki yıl için seçilir. Seçimde oy sırası ile tasnif sonucuna göre aynı miktarda yedek ayrılır. Yönetim kurulu, aşağıdaki hususları yerine getirir:

a. Cemiyet temsil etmek veya bu hususta kendi üyelerinden bir veya bir kaçına yetki vermek.

b. Cemiyetin gelir ve gider hesaplarına ilişkin işleri yapmak ve gelecek döneme ait çalışma raporu ile tahmini bütçeyi hazırlayarak genel Kurula sunmak.

c-Cemiyet hizmetlerini mesleki tekamül, mevcut yasalara ve tüzük hükümlerine

lerine göre yürütmek için gerekli memur, müstahdem ve müşavirlerin tayin ve azil etmek,

d-Cemiyet tüzüğünü ve mevzuatın kendilerine verdiği diğer bütün faaliyetleri yapmak ve yetkileri kullanmak,

Madde 17-YÖNETİM KURULU:

a-Yönetim kurulu ilk toplantıda bir başkan ve bir ikinci başkan, Bir genel sekreter ile muhasip ve veznedarı kendi aralarından seçer. Seçilen başkan ~~muhafaza~~ mucbir sebepler dışında olağan genel kurul toplantısına kadar yönetim kuruluncu değiştirilemez. Kararlarını ekseriyelle verir.

Yönetim Kurulu, başkan ve ikinci başkan veya genel sekreteri riyasetinde en az ayda bir kere Cemiyet merkezinde toplanır. Evvelden hazırlanmış gündem görüşülür. Yönetim kurulu toplantılarında icap ettiğinde memur ve müşavirler de bulunabilirler. Verilen kararlar karar defterine geçirilir. Sebepsiz olarak üç oturuma gelmeyen üye, yönetim kurulu üyeliğinden ayrılmış sayılır, yerine yedek üye getirilir.

Madde 18-YÖNETİM KURULU BAŞKAN VE İKİNCİ BAŞKANIN VƏZİFELERİ:

a-Cemiyetin hariçte ve dahilde bütün neticeleri ile teksil etmek,

b-Yönetim kurulu kararlarını takip ederek yerine getirmek,

c-Cemiyetin haklarını üçüncü şahıslara, idareye, özel ve kamu kuruluşlarına karşı müdafaa etmek,

d-Yönetim kurulu toplantılarını başkan olarak idare etmek, Cemiyet adına yazılmış kararlarına uygun evrakı ve ita emirlerini imza etmek,

Madde 19-GENEL SEKRETERİN GÖREVLERİ:

a-Cemiyetin tüm muamelelerini tetkik ve kontrol etmek,

b-Yönetim kurulu kararlarının yerine getirilmesinde başkana yardımcı olmak,

c-Tutulması kamunen zorunlu noter tasdikli cemiyet defterlerini muhafaza etmek,

d.-Yönetim kurulu başkan ve ikinci başkanın bulunmadığı zamanlarda yönetim kurulu toplantısına başkanlık etmek.

Madde 20-MUHASİBİN GÖREVİ:

Kamınların tutulmasının gerektirdiği defterleri tutmak.

b-Veznedarın kasa defterlerini ve kasa mevcudunu her an kontrol etmek.

c-Yönetim kuruluna en az üç ayda bir Cemiyetin mali durumunu bildirir rapor vermek. Sarf evraklarının ita emri ile beraber imza etmek.

Madde 21-VEZNEDARIN GÖREVİ:

a-Kasaya giren ve çıkan paralardan şahsen mesul olması itibariyle onları muhafaza etmek.

b-İta emri amiri ve muhasibin müşterek imzası ile gelen evraka tediyede bulunmak.

c-Yönetim kurulunun vereceği karar ile fazla para toplandığı takdirde milli bankalarda cemiyet namı ile açılmış hesaba yatırmak.

Madde 22-YÖNETİM KURULUNUN YEDEK ÜYELERLE TAMAMLANAMAMASI:

a-Yönetim kurulu üye sayısı boşalmalar sebebi ile yedeklerin de getirilmemesinden sonra üye tam sayısının yarısından aşağı düşemez, düşerse genel kurul mevcut yönetim kurulu üyeleri veya denetleme kurulu tarafından bir ay içinde toplantıya çağırılır. Çağrının yapılmaması halinde dernek üyelerinden birinin baş vurma üzerine mahalli sulh hukuk hakimi Cemiyet üyeleri arasından seçeceği üç kişiyi bir ay içinde genel kurul toplantıya toplamakla görevlendirir.

Madde 23-DENETLEME KURULU TEŞKİLİ VE GÖREVLERİ:

a-Denetleme kurulu dört asil ve dört yedek üyeden olmak üzere genel kurulca iki yıl süre için gizli oyla veya toplantıya katılanların üçte ikisinin isteği üzerine açık oy ile seçilir.

Madde 24-DENEÇLERİN YETKİ VE GÖREVİ:

a-Mevcut yasa ve tüzük hükümlerine göre ve de genel kurul tarafından alınan ka-

rarların yönetim kurulunca yerine getirilip, getirilmediğini araştırmak.

b-Cemiyet işlerinin mevzuat ve tüzük esasları dairesinde yürütülüp yürütülmediğini denetlemek, araştırmak.

c-Tüm cemiyet işleri ile her türlü hesap ve resmi evrak ve defterlerini her zaman ve haldə en az üç ayda bir kontrol etmek.

d-Denetleme kurulu, denetleme görevini dernek tüzüğünde tesbit edilen esas ve usulleri göre yapan ve sonuçları bir rapor halinde genel kurula sunar.

e-Lüzumunda genel kurulu olağanüstü toplantıya çağırarak.

Madde 25-HAYSİYET DİVANI:

a-Genel kurul tarafından iki yıl için onüç asil, onüç yedek üyeden teşekkül eder. Haysiyet divanı secimleri açık oy ile yapılır. Seçimde oy sırası ile tasnif sonucuna göre aynı miktarda yedek alınır. Haysiyet divanı kararlarını çoğunlukla verir. İlk toplantısında gizli oyla bir başkan seçer. Haysiyet divanının kararları tutacağı bir deftere geçirilir.

Madde 26-HAYSİYET DİVANI AŞAĞIDA YAZILI CEZALARI VERMEYE YETKİLİDİR:

a-Cemiyetten tamamen çıkartmak.

b-Cemiyetten muakkaten çıkartmak

c-Cemiyet yardımlarından muakkaten veya devamlı mahrum etmek.

d-Tenbih

e-İhtar

Madde 27-HAYSİYET DİVANININ ÇALIŞMA ŞEKLİ:

Haysiyet divanı genel usul kanunlarındaki şekle uygun olarak her işi iddia, sorgu, deliller müdafı ve karar bahasından geçirerek neticelendirir.

Madde 28-DEFTER VE KAYITLAR:

a-Üye kayıt defteri

b-Karar defteri.

c-Gelen -giden evrak defteri.

d-Bütçe, kesin hesap ve bilanço defteri

e-Gelir ve gider defteri

f-Haysiyet divanı karar defteri

Bu defterlerin noterden lastikli olması zorunludur.

Madde 29-CEMİYETİN GELİR KAYNAKLARI:

a-Üye aidatı0:

Yılda en az atmış, en çok yüz yirmi lirayı geçmemek üzere yönetim kurulunca tesbit edilen aidat.

b-Cemiyetçe tertiplenen balo, eğlence, müsamere, eğlence, konser, sünnet düğünü, spor müsabakası ve konferans gibi faaliyetlerden sağlanan gelirler

c-Dernekçe tertiplenen piyango gelirleri.

d-Dernek muamelelerinden elde edilen gelirler.

e-Bağış ve yardımlar.

Madde 30-MAKBUZLAR VE SARF BAĞIX BELGELERİ:

Dernek gelirleri tüzük, yasa, genel kurul kararı ve de yönetim kurulu kararlarına uygun olarak dip koçanlı ve sıra numaralı makbuzlarla alınır ve giderler sarf belgeleri ile yapılır.

Madde 31-CEMİYETİN FESHİ0

a-Cemiyetin feshi genel kurul kararı ile olur.

b-Cemiyet genel kurulu her zaman cemiyetin feshine karar verebilir.

c-Genel kurulun feshe karar verebilmesi için tüzüğe göre genel kurula katılma hakkına sahip olan üyelerin en az üçte ikisinin toplantıya katalması şarttır. Bu suretle çoğunluk elde edilemezse ikinci defa toplanmak için 1630 sayılı kanunun 19 ve 43 üncü maddesindeki esasları göre hareket edilir.

Madde 32-CEMİYETİN İNFİSAHI:

a-Cemiyet aciz hale düştüğü veya yönetim kurulunun tüzük gereğince kurulmasına imkan kalmadığı veya ikinci toplantı için yeter sayısının bulunmaması

sababi ile üstüste iki olagan genel kurul toplantısının yapılamadığı hallerde infisah eder.

b-İnfisah halinin tesbiti cemiyet merkezinin bulunduğu yerin en büyük mülkâ amirinin kararı ile olur.

Madde 33-CEMİYETİN TASFİYESİ:

Cemiyetin feshine karar verildiği veya ~~veya~~ infisah halinin tesbit edildiğinde elde kalan menkul ve gayrimenkullerin % 75i şoförler ve otomobilcilerin hastalarını kabul etmek şartı ile belediye veya esnaf hastahanelerine, geri kalan % 25 i ise, İstanbul Şoförler ve otomobilciler kooperatifine verilir.

Madde 34-

İşbu tüzükte serahat bulunmayan maddelerde 1630 sayalı dernekler kanunu hükümleri ile bahis konusu kanuna istinaden yürürlüğe konulan yönetmelikler uygulanır.

Madde 35-İşbu tüzük 35 maddeden ibarettir.

Cemiyetin tüzüğünü, dolayısı ile kuruluş ve çalışmasının amaçlarını, organlarının yetki ve görevlerini bu şekilde incelemiş bulunuyoruz.

Adı geçen maddelerin işlerliği ise bir sonraki tablomun başlığını tesbit eden Cemiyetten Şikayetleriniz var mı? sorusunda, şoförlerin ağzından taayyün edecek ve biz de bu konuda yorum yapma imkânını bulacağız.

Konuşulan şoförlere Derneğe üye olup olmadığı sorulduktan sonra hemen arkasından gelin soru dernek size bir fayda sağlar mı? idi?

Buna yalnız 14 şoförümüz evet cevabı vermişlerdir. Bunlar ise şu şekildedir:

<i>Dolmuşun gidişatını ayarlar</i>	1
<i>Şikayet edince ilgilenir</i>	1
<i>Çalışma kartesi verir</i>	4
<i>Zam yapar</i>	5
<i>Ölüm ve doğumlarda para yardımı yapar</i>	1
<i>Plaka tahdidini kaldırtmaz</i>	1
<i>Para yardımı yapar</i>	1
TOPLAM	14

Görülmektedir ki dernek ya gerçekten amaçlarını göz önüne aldığımız takdirde işlevinde bazı boşluklar bırakmakta ve şoförle yeteri kadar ilgilenmemektedir veya onun yardım elinin ulaşamadığı şoförlere hep biz tesadüf ettik.

XX *Biz Şoföran Dernekleş nelen beklemekte olduğunu da "Derneğin size kaç fayda sağlamanı isterdiniz ve hangi faydalar" soruları ile tesbite çalıştık. Bunları aşağıda bilginize sunuyorum:*

<i>Şoförle ilgilenisin(Hastalık ve kasa hallerinde şoför ailesi ile)</i>	58	%17.1
<i>Sosyal haklarımızı korusun</i>		
<i>(Çalışma saatleri ayarlansın, şoför kor görülmesin, sigorta imkanı, hastalıkta tedavi, cenaze yardımı)</i>	54	% 15.9
<i>Ücrellere zam yapılsın</i>		
<i>(Benzin fiatları dondurulsun)</i>	34	% 10.0
<i>Yedek parça kooperatifleri kurulsun</i>	29	% 8.5
<i>Hastahane yapılsın</i>	18	% 5.3
<i>Yedek parça ve tamir kredisi verilsin</i>	18	% 5.3
<i>Korsan otolar kontrol ve men edilsin</i>	17	% 5.0
<i>Polislerin şoföre haksız muamele ve cezaları önlensin</i>	15	% 4.5

<i>Trafik sorununun hallinde yardımcı olsun</i>	14	% 4.2
<i>Kaza halinde şoföre yardım etsin</i>	13	% 3.8
<i>Yedek parça fiyatlarını kontrole tabi tutsun</i>	10	% 2.9
<i>Araç almak için kredi versin</i>	9	% 2.6
<i>Yolları açsın</i>	9	% 2.6
<i>Konut kredisi versin</i>	9	% 2.6
<i>Para yardımı yapsın</i>	9	% 2.6
<i>İşsizlere iş temini ve iş garantisi sağlasın</i>	8	% 2.4
<i>Avukat tutsun(Kazalarda)</i>	3	% .9
<i>Diğer yardımlar</i>		
<i>(Rüşveti önlesin, Sendika kurmamıza yardım etsin, oto tamir ve bakım istasyonları açsın)</i>	13	% 3.8
<i>Toplam</i>	340	% 100.0

Bunların pek çoğu derneğin kuruluş amaçlarını teşkil ettiği halde dernek ya görevini yapmamakta veya çok az sayıda bir şoför bu yardımlardan faydalanabilmektedir.

Dernek genel sekreteri sayın girkan'la bu soruyu yönelttiğimde derneğin imkanlarının sınırlı olduğunu ve sosyal yardım yapmasının yasaklandığını fakat Cemiyet'in bu yardımları yapmaya devam ettiğini söylediler. Daha önce bahsettiğim gibi 100 kadar şoföre ayda 100'er lira para yardımı yapılmakta imiş. Ayrıca her sene şoförlerin çocukları için bir sünnet düğünü tertip edilmekte imiş. Kooperatifleşme konusunda derneğin niçin passive kaldığını sorduğumda ise kendileri sorumu şu şekilde cevapladılar. Bunlar büyük fonlar ve büyük bid organizasyonla yapılabilecek işlerdir. Bir vakitler dernek Avrupadan parça ithalini denemiş fakat başarılı bir sonuç elde edememiştir. Yedek parça ve lastik sorununu çözümlü başlıbaşını bir hükümet politikasını gerektirmektedir.

Dernekte şoförlerden şikayetçidir. şikayetlerin birincisini şoförün muntazaman aidatını ödemeyişi teşkil eder. Dernek yetkilileri şoförün Çalışma karnesi almasının mecburi olduğunu, almadığı takdirde muayeneden geri döndürüldüğünü söylemektedirler. Buna rağmen muayenelerde gösterilen Çalışma Karnesinin tarihine bakılmadığı için bazı şoförler kurnazlık etmek sureti ile ezki karnelerini göstererek muayeneden geçiyorlar ve bu şekilde aidatlarını ödemekten kurtulabiliyorlarmış. Bu ise derneğin gelirini etkilemekte imiş, Dernek şoför kendisine müracaat ettiği takdirde ona yardımcı olduğunu hatta siyasi imtiyazını kullanarak şoförün isteğini yerine getirdiğini belirtmekte. Ayrıca dernek haysiyet divanı her perşembe saat 14.00 de toplanarak şoförlerin korsan taxiler, minibusler ve olobüslerden gelen şikayetlerini incilimikte ve bununla savaşmakta imiş, Telsiz-tele taxi uygulamasını ise projesini yaptıkları halde uygulamayışlarından üzüntü duymaktadırlar. Bir de derneğe şoför açısından göz atarsak, şoförlerin büyük bir kısmının derneğe karşı olduklarını tesbit ederiz. Şoförler dernek ve çalışma karnesi uygulamasından şikayetçidirler. Bunu derneğin kendilerini sömürsü olarak kabul etmektedirler ve sormaktadırlar toplanan paralar nekeye gitmektedir? Bana anlatılanlara göre dernek yönetim kurulu ve başkan seçiminde her şoför toplantı salonuna sokulmamaktadır. Ancak dernek taraftarları bu toplantıya girerler ve lehte oy verirler. Zaten şoförlerin toplantıdan haberdar olmamaları için toplantı yeri ve saati okunmayan bir gazetede ilan edilmiştir. Bana anlatılanlara göre şoförler birkaç defa sendikalaşmak teşebbüsünde bulunmuşlar fakat bu teşebbüslerine dernek tarafından ket vurulmuş. Benzin istasyonlarında sendika kurulduğu zaman şoförler benzin almaya gittiğinde bu kuruluşun varlığı ifade ediliyor ve sendika aidatı olarak ~~XXXXXXXX~~ uye olmak isteyen belirlenmiş bir ücret alınıyor. Fakat bir büre sonra Dernek daha fazla para yedirmek sureti ile bu istasyonları elde etmiş ve sendika için aidat toplanmaz olmuş. Tabii sendikada bu duruma fazla dayanamayarak kaybolmuş gitmiş. Bir başka iddia ise şudur: Bundan birkaç yıl önce Kadıköyde

yine bir şoförler sendikası kurulmuştur. Sendikanın başlangıçta amaçları yedek parça temini, şoföre sosyal yardım, konut kredisi, araç kredisi gibi şoför yararına olan hususlardır. Fakat cemiyet bunu da fasla yaşatmamıştır. Şoförlerin ifadesine göre her insanın bir fiatı olduğu için sendika başkanlarım dernek büyük paralar vermek sureti ile satın almakta ve onlara iyi birer iş temin ederek sendikalaşmalarını önlemekte imiş. Bu ifadelerin ne derece gerçek olduğunu bilmemekteyim. Fakat bana anlatılanlar bu merkezdedir. İlgililerin bu satırları okudukları taktirde kızmaları ve alınmaları mümkündür. Fakat ben ne şoförden ne dernekten tarafa olmak hakkına sahibim. Görevim bu konu hakkında bilg toplamaktı. Bunu da her iki taraf açısından gerçekleştirebildim kapsamında. Bana anlatılmayan hiç bir şey bu satırlarda yoktur. Bu nedenle hoşgörü ile karşılamalarını dilemekteyim. Tablo H/20 da Şoförler Cemiyeti ile ilgili sorunlarımız var mı? sorusuna alınan cevapların % 59,7 oranında evet olduğu görülmektedir. Bu şikayet konuları ne merkezdedir, dilerseniz bunuları inceleyelim. Bu arada bu tip sorulara birden fazla cevap verildiği için N lerde bir istikrarsızlık var gibi görülmekte isede bu düşünüş hatalıdır. Şoförün birden fazla cevap vermesi durumunda "Kaç cevap" kategorisi açılmak sureti ile cevap sayısı tutturulmuştur.

DERNEKLE İLGİLİ ŞİKAYETLERİNİZ NELERDİR?

	N	%
Dernek bisi sömürür.....	33	% 9.9
Kazalarda bize ilgisiz kalır yardımcı olmaz.....	7	% 2.1
Korsan taxi-minibus-otobüse karşı ilgisiz.....	19	% 5.7
Sosyal güvenliğimizi temin etmemektedir.....	11	% 3.3
İş garantisi sağlamaz, şoförü bu yönden korumaz.....	4	% 1.2
Hiç bir sorumlumuzla ilgilenmez.....	89	% 26.6
Araç almak istesek kredi vermez.....	11	% 3.3

	N	%
Bize hiç bir fayda sağlamaz.....	70.....	% 20,9
Trafiğin kuklası haline gelmiştir.....	4.....	% 1,2
Trafik surunu ile ilgilenmez.....	10.....	% 3,0
Yedek parça fiatları ile ilgilenmez, parça temin etmez...	36.....	% 10,8
Ücretleri arttırmamakta.....	17.....	% 5,1
Sakatlara karşı ilgisiz, iş temin etmez.....	3.....	% ,9
K5mut kredisi vermez.....	4.....	% 1,2
Hastahane yaptırmaz.....	4.....	% 1,2
Sendikalaştırmaz.....	6.....	% 1,8
Diğer(Avrupai çalışma sistemi uygulamaz, dolmuşun,...	6.....	% 1,8
taixiye çevrilmesini sağlamaz, teletaxiyi kaldırsın, palaka tahdidini kaldırsın, teletaxi olalım, kadrosu değişsin)		
Cevap sayısı.....	334.....	% 100,0

Şimdi de dernek tüzüğü ile dernekle ilgili şikayetleri karşılaştıralım.

Gerçekten şoförün isteklerinin pek çoğu derneğin kuruluş amaçlarını teşkil ettirmektedir. O halde ya tüzük uygulanamamakta yada uygulanmak istenmemektedir. Böylece şoförün talepleri cevapsız kalmaktadır.

Şimdi de yine şoförün hXX ağzından bu problemlerin nasıl ve kim tarafından halledilebileceğini öğrenelim:

BU PROBLEMLERİ KİM ÇÖZER?

	N	%
Dernek İdarecileri.....	139.....	70,5
Hiç kimse.....	3.....	1,5
Dernek başkanı.....	13.....	6,6
Şoförler.....	17.....	8,6
Adil bir dernek.....	3.....	1,5
Dernek ve Belediye.....	5.....	2,6

	N	%
Hükümet.....	9	% 4.6
Trafik.....	5	% 2.6
Dernek ve trafik.....	3	% 1.5
Cevap sayısı.....	197	% 100.0

Görülmektedir ki şoför problemlerinin yine dernek tarafından çözümümü arzu etmektedir. Bu ise konu ile ilgili olarak doğrudan doğruya derneği suçlamasının doğal bir sonucudur. Ayrıca dernek idareçilerinin büyük oranda konuya çözüm getirebilmesinin mümkün olduğu düşüncesi şoför grubuna tarafından kabul edilmiş bir fikir olarak göze çarpmaktadır.

PROBLEMLERİNİZ-DERNEKLE İLGİLİ-NASIL ÇÖZÜLÜR?

Bu dernek kapansın yerine adil bir dernek kurulsun.....	15	5.2
Sorunlarımızla ilgilensin.....	26	9.1
Sistemli çalışsın.....	33	11.5
Sosyal güvenlik konusunda haklarımızı arasın.....	23	8.1
Cenazelerimizi kaldırsın.....	2	% .7
İşsizlik sigortamız olsun.....	17	5.9
Oto kredisi versin.....	9	3.2
Sendika kursun.....	8	2.8
Ucuz parça temin etsin, kooperatif kursun.....	36	12.6
Mesken kredisi versin.....	4	1.4
Avukat tutsun(Davalarımıza bekmak için).....	3	1.1
Ucretleri artırsın.....	21	7.3
Dertlerimizi dinlesin.....	16	5.6
Polisin bize hakaret etmesine engel olsun.....	4	1.4
Hatları kesinlikle tayın etsin.....	3	1.1
İşsiz şoföre iş temin etsin.....	7	2.5
Benzin fiatlarını dondursun.....	2	% .7

	N	%
Trafiği düzeltmede yardımcı olsun.....	6.....	2,1
Korsan taşımacılığı kontrol ve men etsin.....	16.....	5,6
Yardımlaşma sandığı kursun.....	4.....	1,4
Kredi versin.....	10.....	3,5
Şoför ile araç sahibi anlaşması standart olsun.....	2	0,7
Standart ücret tebsiti yapsın,,,,,.....	3.....	1,1
Çalışma kartesi ucuslasın.....	3.....	1,1
Hastahane açsın.....	5.....	1,8
diğer.....	7.....	2,5
Cevap sayısı.....	285	100,0

Diğer: Taximetreleri kaldırsın,ödenekle tatil günümüz olsun,ehliyet alanlara yardım etsin, idareciler değişsin, sunnet yaptırınsın, paraların hesabını versin, fazla mesai ücreti almamızı sağlasın.

Dernekle ilgili bilgileri burada noktalayarak ,konu hakkında yorumu sizlere bırakmayı tercih ediyorum.

Huzurlarınızda dernek komisunda söylemem gereken şey kendilerine teşekkür boçlf olduğum dernek yetkilileridir. Her biri ayrı ayrı ilgi ve sevgi göstererek sorunlarıma ve sorularıma cevap vermeye,yardımcı olmaya çalışmışlardır.Özellikle dernek avukatı sayın Turan Ögel, Dernek yetkiçisi ve azası Sayın emin Fürkmenoğlu ki kendilerini arzu ettikleri şekilde bir baba olarak hatırlayacağım ve genel sekreter Gürkan Güvenilir beye tekrar teşekkür etmeyi bir borç bilirim.

Tablo H/ 30 da tesbit edilen bir husus da şoförleren diğer sürücüler komusundaki şikayetleridir. Bunları analize tabi tutduğumuzda şu netice ile karşılaşmaktayız:

İçikili araç kullananlar.....	7
Hususiler acemi ve ukala.....	115
Hepsi trafik kurallarına uymaz.....	50
Minibusler riayetsiz.....	64
Husususu otobüzler hattımıza girer.....	11
Genç şoförler sürat yaparlar.....	14
İETT şoförleri trafiği aksatırlar.....	29
Bayan şoförler acemi.....	2
Trafik polisleri şoförlük yapar.....	1
Yük arabaları trafiği aksatır.....	2
Ehliyetsiz şoförler araç kullanır	3
Dolmuş şoförleri trafiği aksatır.....	19
Hususiler dolmuş yapar.....	18X 31
Minibüsler dolmuş yapar.....	2
Yabancı plaka ile dolmuş yaparlar.....	3
Şoförler ahlaken bozuk.....	5
Askeri araç trafiği tıkar.....	2
Ağır vasıtalar trafiği tıkanmaktadır	2
Toplam cevap.....	362

Bu problemleri kim çözer ~~cevap~~ sorusuna gelen cevapları ise şu şekilde sıralamak mümkündür:

Dernek çözer(20) Trafik(128), Devlet (6), zabıta (14)İlgililer (2)şoförler (15), Çözülmez (8), Belediye (8), Trafik ve cemiyet (10), Belediye ve trafik polisi(5) Aileler eğitim yolu ile /1), Kendi aramızda (1) Halka çözer(2) Karayolları (1) Trafikve karayolları (1) Trafik zabıtası (5) Hususiler çalışmamak sureti ile (1)

Diger sürücülerle ilgili problemlerin ne şekilde çözüleceği ise şu şekilde açıklığa kavuşturulmaktadır:

1-Cemiyet hususileri men ederek problemi halledebilir.

2-Ağır para cezaları konulmalı,

3-Eğitim sorunudur. İyi bir eğitim sistemi ile çözülebilir.

4-Çözülemez.

6-Hatları kesin olarak ayırmak gereklidir.

6-Rüşvetle ehliyet verilmemeli.

7-At arabaları trafikten kaldırılmalı

8-Yeni bir kamunla sürücülerde tecrübe aranmalı.

9-Korsan taşımacılık ortadan kalkmalı,

10-Ancak sendika trafik ve sürücülerini düzenleyebilir.

11.-Polis iyi eğitilmeli

12-Trolleybüs trafikten kalkmalı

13-Planktonluklar konulmalı

14-sürücüler anlayışla davranmalı

15-Ehliyeti karayolları vermeli

16-Sıkı kontrol ile iyi araç kullanmayanların ehliyetleri iptal edilmeli.

Görülmektedir ki cevapların bazıları çözüme yaklaşırken bazı cevaplar

ise komuya çözüm getirmekten uzaktır. Bu ise şoförün yorum tarzıdır.

Tablo H/31 de trafik memurlarından şikayet eden şoförlerin /61,4 lük

bir yüzde teşkil ettirdiklerini müşahade ediyoruz. Şikayetler hangi

konulardadır?

1-Bizce çok kaba davranmaktadırlar.

2-Rüşvet alırlar.

3-Yeterli sayıda trafik ekibi yok.

4-Dertlerimize anlayış göstermezler

3-Polis görevini bilmemektedir,

6-Özel ve dolmuş-taxi şoförüne farklı muamele yapar, taraf tutar.

7-Bilgilere kıttır.

8-Haksız yare ehliyet ve ruhsatımızı alırlar.

9-Haksız ceza keserler.

10-Genç şoförlere rahat vermezler.

11-Hepsinin kaçak çalışan arabaları vardır.

12-Plakamızı sökerler bu kamunen yasaktır.

13-Dünyamn en ahlaksız insanlarıdırler.

14-Polis kadrosu yetirsizdir.

Yine tablo H/3I de yolcularla ilgili şikayetlerin % 63,1 oranında var olduğunu görmekteyiz. Bunlar ise şu şekilde sıralanmaktadır.

1-Kapıları hızlı kapatırlar,

2-Bozuk para vermezler

3-Durak hariçi indi-bindi yaparlar

4-Döşemeleri kirletirler

5-Bizi hakir görürler

6-Ücretlere itiraz ederler.

7-Sakhoşlar kaba hareket ederler.

8-Görgüsüzlük yaparlar.

9-Araçta sigara içerler

10-Çocukları ve bagajları için para vermek istemezler

11-diğer yolcuları rahatsız ederler.

13-Kuru yemiş yerler

14-Kapı kollarını kırarlar

15-Çok fazla konuşurlar.

Her iki grup hakkında söz konusu olan şikayetleri sıraladıktan sonra bunların kimler ve ne şekilde çözülebileceğini şoförün yorumu ile tesbit edelim:

Polisle ilgili şikayetlerinizi kim çözer?

1-Trafik müdürlüğü,

2-Devlet,

3-Şoförler cemiyeti

4-Polis teşkilatı,

5-Valiler

6-Cemiyet ve trafik iş birliği yapmak sureti ile

Karayolları

8-Polislerin vicdanlarına kalmış bir şeydir

9-Anayasa

10-Belediye trafik müdürlüğü

Polisle ilgili şikayetler nasıl çözülür?

1-Amirleri tarafından polisler kontrole tibi tutulmalı

2-Polis kültürlü olmalı

3-Rüşvet kesinlikle ortadan kalkmalı

4-Polis kaba davranmamalı

5,-Yeni ceza şekilleri bulunarak polislere uygulanmalı

6-Disiplinli hareket etmeleri sağlanmalı

7-Polisin aylığı artmalı

8-Polis yerine karayolları memurları kontrole çıksın

9-Polis sayısı artmalı

10-Hususi ve dolmuş-taxi şoförü arasında ayırım yapması onlensin..

Verilen cevaplar bu şekilde devam edip gitmektedir ancak bunlar son derece küştakil cevaplar ve yaklaşımlar oldukları için burada bahsetmek gereksiz olur inancındayın.

Yolcularla ilgili şikayetleri kim çözer sorusuna alınan cevaplar ise şu tiptir:

1-Biz şoförler minakaşa ve karga ederek çözmeye çalışırız.

2-Kültür sorunudur eğitimle çözülebilir.

3-Yolcular davranışlarına dikkat etmek sureti ile çözebilirler

4-Aileler ve öğretmenler yeter derecede görgü ve bilgi vermek sureti ile çözümde yardımcı olabilirler.

Yolcularla ilgili meseleler ne şekilde çözülür?

1-Eğitimle

2-Araçtan aşağıya indirmek sureti ile.

3-TV programları ile nasıl davranılması gerektiği gösterilsin.

4-Ağır cezaların konulması gerekli.

5-Anlayış meselesidir. İnsanı sevmekle mümkündür.

6-Kaidelere riayet sağlanmalıdır.

7-Media yayınları ile önlemek mümkündür.

Tablo H/32 de ücret konusundaki şikayetlerin sor derece yüksek bir frekansla mevcut olduğunu tebbit etmekteyiz.

Bu konudaki şikayetleri şu şekilde özetlemek mümkündür:

1-Ücretler yetersiz

2-Yakıt pahalı

3-Hayat pahalı olduğu için kazancımız yeterli olmamakta.

4-Zamlar tatminkar olmuyor.

5-Yedek parça fiyatları pahalı.

Görülmektedir ki ücret konusunda direct şikayetler olduğu gibi indirect şikayetler de mevcuttur. Şoförün arzusu ücretleren artması kadar mesleği ile ilgili zarurî harcamalara bir istikrar getirilmesi ve fiyaların dondurulması merkezindedir.

Ücretle ilgili şikayetleriniz nasıl çözümlenir sorusuna gelen cevaplar ise şu merkezdedir:

Ücretlere zam yapılmalı,

2-Benzin ucuzlatılmalı veya hiç değilse fiyatı dondurulmalı

3-Hayat standartlarına göre ayarlama yapılmalı

4-Yedek parça fiatlara sıkı bir kontrole kabi tutularak ucuzlatılmalı, karaborsaçılık önlenmeli,

5-Kilometreye göre ücret tesbiti yapılmalı,

6-Zam yapılmadığı takdirde trafik açılmalı,

8-Araçların tamir ve bakım masraflara her yerde fixed olmalı,

Bu problemlerin hallinde ise şu kurumların etkili olabileceklerine inanılmaktadır,

1-Belediye

2-Belediye ve Cemiyet

3-Şoförler derneği

4-Karayolları ve belediye

5-Trafik müdürlüğü

6-senkra

7-Devlet

8-İktisat müdürlüğü

Görülmektedir ki şoför ,eledileden devlete kadar bütün kuruluşlardan komuya çözüm getirmelerini beklemekte veya diğer bir deyişle problemlerini halledeceklerini ümid etmektedirler. Bizim araştırmamızın bitmesinden ise ücretlere bir hayli zam yapılmasına ve aradan heniz bir yıl geçmemesine rağmen şoförler fiatlardan yine şikayet etmektedirler. Ülkede fiyat istikrarı sağlanmadığı müddetçe de bu şikayetlerine devam edecekleri gerçektir. Zira önemli olan fiatlara yapılan zam değil, tüketici fiyatlarının istikrarının sağlanmasıdır.

Tablo H/32 de plaka ,hatlar ve işletme ile ilgili şikayetleri müşahade etmekteyiz. Buna göre komuşulanların % 78.0 ı komudan şikayetleri dınadıklarını belirtmektedirler. Şikayet sebepleri ise şu şekilde sorulanabilir:

- 1-Hattımıza lıususu girer.
- 2-Plakalar pahalı.
- 3-Taximetreler kalkmalı.
- 4-Yollar yenilenmeli ve genişletilmeli
- 5-Minibus trafiği tıkamaktadır.
- 6-Durak sayısı yetersiz
- 7-Trafik ışıkları bozuk
- 8-Perk yeri yetirsiz

Bu sorunların çözümünde ise şu kurumların etkili olabileceğine inanılmaktadır:

- 1-Belediye
- 2-Karayolları
- 3-Trafik
- 4-Şoförler derneği.
- 5-Valilik,trafik ve belediye
- 6?Trafik ve dernek

Sorunlar ne şekilde halledilebilir. Bunun yine komuşulan tarafından yorumu:

- 1-Minibus şehir içine kesinlikle girmesin
- 2-Yollar tanzim edilsin, onarılısın
- 3-Plaka fiatları ucuzletilsin, tahdit kalksın
- 4-Uzun vedede çözüm getiren etüdler yapılsın
- 5-Yeni duraklar tesis edilsin
- 6-Hatlar v e hatlarda bulunan araç sayıları dondurulsun.
- 7-Kesinlikle tarife kullanımı yoluna gidilsin.

Şoförünü şikayetlerine yönelik son sorumuz Genel trafik kuralları ve nizam-
lardan şikayetçimisiniz sorusu idi? Bunun gelen cevaplar 50,9 gibi bir yüzde
ile Evet tir. Bunların analizinde ise şu hususlarla karşılaşmaktayız:

1-Yasaklara uyan yok.

2-Usulsuz park yapıyor.

3-Trafik kaideleri yeterli fakat uyan yok.

4-Yayalar kadelere uymaz.

5-Kamunular yetirsiz.

6-Cezalar yetersiz, ağırlaştırılması gerek.

7-Korsan otolar çalışmakta.

8-Fenni muayeneler yetirsiz.

9-Geçitler kullanılmamakta.

10-Kaideler tek taraflı

II-Rüşvet yolu ile kaideler istesmar edilmekte

12-Trafik yasaları düzensiz

13-Ambarların şehir dışına çıkması gerek.

14-yollar yetersiz olduğu için kurallar uygulanmaz

Bu konuda çözümde kim yada kimler etkili rol oynayabilir? Şoföre göre bunun
izahı ise şu şekildedir:

1-Devlet

2-İlgililer

3-Ulaştırma bakanlığı

4-Trafik

5-Halk

6-Kamın koyucu

7-Cemiyet ve belediye

8-Belediye ve trafik iş birliği sonucu.

9-Mediaa yayın araçları

10-Yayalar ve sürücüler.

Görülmektedir ki genellikle kaidelerin varlığı kadar bu kaidelere uyulmayışı tenkit sebebi olmaktadır. Konu ne şekilde çözülmüş ise şu yaklaşımlar getirilmektedir:

- 1-Riayetsizlik edenler Trafik mahkæmeleri kurulmak sureti ile yargılsın.
- 2-Kamınların uygulanması sağlansın.
- 3-Ağır para cezaları konulsun.
- 4-Sıkı kontrol gerekli.
- 5-Kurallara uymayanlar hapis cezasına mahkum edilmeli.
- 6-Kaideler düzeltilerek yeniden bir etüd yapıldıktan sonra tayin edilsin.
- 7-Polisler eğitilsin.
- 8-Eğitim programları ile halka kaideler öğretilsin.
- 9-Autobahnlar yapılmalı.
- 10-Heyet kontrolü gerekli
- 11-Rüşvet önlensin.
- 12-Polislerinde kurallara uyması temin edilmeli
- 13-Yeter derecede park yeri gerekli.

Gerçek şudur ki kaide ve nizamlar konusundaki şikayetler bunların uygulanır olmamasından ileri gelmekle birlikte daha düşük bir frekansla bunların yetersizliğinden de şikayet edilmektedir.

Şoförün konuya getirdiği çözüm konusundaki yaklaşımlar ise özetle:

etkin bir kontrol, konu ile ilgili kuruluşların sistemli çalışması, kurallara uymayanların rüşvetle serbest bırakılmaması, ve trafik kontrolünde çalışanların yeter sayıda ve yeteri derecede bilgi ile teçhiz edilmesi gerektiği fikrini beyan etmektedir. Şoförleri göre 30-50-100 liralık trafik cezaları aynı suçları bir kere daha işlememeye engel teşkil etmeyecek güçtedir.

Şuçlar karşısında değeri 500 lerle binlerle ölçülen cezalar koyulduğu takdirde ancak halkımız ve şoförlerimiz bir kere daha aynı suçı işlemekten çekinmezlerdir. Aksi takdirde kaidelere uygunsuz hareketlerin önü alınması imkansız görülmektedir.

İleriye dönük yorumları kapladığımız sorulardan biri de "Dolmuşun istikbalini nasıl görüyorsunuz sorumuzdur". Bu soruya verilen cevapları incelemeden önce bu konuda karşılaştığım ve beni ve arkadaşlarımı hatırlamıza geldikçe tebessüm ettiren bir cevap şoförler tarafından verilmiştir. Sizlere de iletmeden geçmek istemiyorum.

Mülakatlarda soruların azami derecede sarih ve şoförün anlayabileceği şekilde düzenlenmesini özel itina gösterildiğini belirtmiştim. Herhahi bir yanlış anlamaya sebep olmaması için adı geçen soruyu şu şekilde sormakta idik: "Dolmuş ve minibusun geleceğini nasıl görüyorsunuz?"

Şüphesiz burada kastedilen gelecek sözü, istikbal anlamında idi. Fakat bir şoför bu soruyu sorduğumda bana şu şekilde cevap verdi.

"Eğer gündüz ise, dikiz aynasını devamlı kontrol ettiğimiz için aynadan görürüz, yada klakson çalarak geleceğini belirtir. Geceleri ise uzun farları yakıp söndürür bizde aynadan görürüz."

Cevabında bir espri yapmak arzusu ile söylenmişlik bulunmamakta idi. Sadece bir terem kargaşası söz konusu idi. Fakat bu soruyu her soruşumda bu cevap aklıma gelerek gülmekten alakoyamamışımdır kendimi..

Tablo H/34 de soruya verilen cevapların analizini görmekteyiz.

Görülmektedir ki % 38,3 ün cevapları iyi yada kötü bir şekilde fakat mutlaka dolmuşu uygulamasının devam edeceği fikrindedir. Bunlar ise halkın dolmuşu alıştığını ve bırakılmayacağını iddia etmektedirler.

Oysa yetkililer ve düşününlerin fikirlere göre dolmuş ivedi olarak kaldırılmalıdır trafik sorununun hafiflemesi için. Bu konuda sizlere şimdi elimde bulunan Makina Mühendisleri Odasının trafik sorununun ~~KANUNDA~~ helliyle ilgili görüş ve düşüncelerini topladığı rapordan bir paragrafı naklatmek isterim: "Nerede, ne zaman ve ne şekilde duracağı belli olmayan vasıta olarak adlandırılan dolmuşların, cesur ve kati bir kararla ve bir program dahilinde kaldırılması sağlanmalıdır. Bunların yerine, rengi, yaşı, oturma yerleri, hareket saatleri, güzergahı ve fiyatı tesbit edilmiş, rüsumu tabi halk otobüslerinin ihdası ile ekonomik yönden kazanç sağlanabilin.

Otobüs ve metro gelişirse dolmuşçuluk ne olur? Bu konudaki cevaplar genel olarak bu uygulamanın dolmuşu aleyhte etkileyeceği merkezindedirb.

Dolmuş şoförünün karabasam olan bu düşünce, Türkiyede her uygulamanın söylentisi dolaşıp kendinin bir türlü başlatılmadığı hesaba katılarak hatırlanmamaya çalışmakta. şüphesiz bu söylenilenlen bir grup şoför için geçerlidir. Bir kısım şoförümüz ise objective bir yaklaşımla trafik sorununun hallinde metromunu vazgeçilmez olduğunu beyan etmekte ve bu düşünceye sahip olanalar ikiye ayrılmaktadır.

Birinci grup metromun yapımından sonra işlerinin açılacağını, zire trafik hafiflediği için zaman ve yakıttan tasarruf etmek sireti ile dolmuş şoförlerinin daha çok kazanç temin edebileceklerini ve dolmuşçuluğun daha cazip bir meslek haline geleceğini söylemektedirler.

İkinci grubun görüşleri ise metro yapıldığı taktirde dolmuşçuluğun bir daha canlanmamak kaydı ile öleceği merkezindedir?

Bazı şoförler ise, ister metro yapılsın, ister yapılmayın dolmuşçuluk fazla devam etmeyecek görüşüne sahiptirler.

Gerçek şudur ki, kısa vadede metro ağı, en ücra semtlere kadar gidemeyecektir.

Dolmuş buna dayanabilirmi, yani belerle yan hatlarda çalışmak dolmuş için cazip olur mu, bu sorunun cevabını ise, metromun hizmete açılacağı ya da otobüs şebekesinin mükemmelleştirileceği güne barakmak istiyorum.

Sor tablomuz olan H/36 da komşulanların dolmuş ve minibus sisteminin daha mükemmel işler hale gelmesi için tavsiyeleri alınmıştır.

görülmektedir ki şoförlerin hemen hepsi bu konuda bir fikir sahibidirler.

Bir şekilde problemin nasıl çözüleceğini yada dolmuş ve minibusün ne şekilde daha fazla kar getirebileceğini düşünmüştürler.

Bunların hangi hususları dikkat nazarına aldıklarını is yine elimizdeki müsvette tablolardan öğrenmeye çalışalım:

- 1-Usulsuz park kesinlikle men edilsin.
- 2-Ucretlere zem yapılsın.
- 3-Yedek paraça giatları kontrol edilsin.
- 4-Yeni yollar gerekli.
- 5-Hatlar tesbit edilsin.
- 6-Karşılıklı haklara saygı gösterilsin.
- 7-Dolmuş şirtetleri kurulmalı.
- 8-Alt ve üst geçitler gerekli.
- 9-Kollektif taxicilik yerleşmeli.
- 10-Trafik sorunu çözümlenmeli.
- 11-Korsan taşımacılık önlenmeli.
- 12-Benzin ve yakıt fiatları dondurulmalı.
- 13-Hatlarda çalışan araç sayısı tesbit edilemeli.
- 14-Eski model araçlar trafikten kaldırılmalı.
- 15-Dolmuş ve minibüs hattı kesin çizgilerle ayrılmalı
- 16-Yollar çift yönlü olmalı.
- 17.-Şehir planı değişmeli.
- 18-Minibus şehir dışına atılmalı.
- 19-Oto parklar yapılmalı.
- 20-Trolleybüs hattı ayrı olmalı.
- 21-Eğitime her konuda önem verilmeli.
- 22-Hal şehir dışına çıkmalı (Ambarlar da dahil olmak üzere).
- 23-Kaidelere kesinlikle uyulması sağlanmalı
- 24-Avrupa araçlar kullanılmalı.
- 25-İndi bindi kalıkmalı.
- 26-Ring tipi çalışma yasaklanmalı.
- 27-Kuralların rXX uygulanmaması halinde yayaya ağır para ceçası, şoförün ehliyetinin iptali.

28-Korsan taşımacılık men edilmeli.

29-Kooperatifleşme gerçekleştirilmeli.

30-Plaka tahdidi devam etmeli.

31-İkinci bir boğa köprüsü inşa edilmeli.

32-Polis görevini harfiyen yapmalı.

33-Yol şartları düzenlenmeli.

34-Trafik şartları düzenlenmeli.

35-Şoförün çalışma saati fixed olmalı.

36-Özel otolarda da araç sayısı tahdit edilmeli.

37-Şoförler cemiyeti iyei çalışmalı.

38-Araçlar devlet eli ile satılmalı.

39-Otolar ıstırapente tipi olmalı.

40-Kahyalara geniş yetki verilmeli..

Soruna verilen cevaplar, öneriler bu şekilde uzayıp gitmekte. Ben daha fazla bilgi edinmek isteyenler için bölümde saklı tutulacak arkadaşlarımın ve benim tezimin müsvette tablolarını referans olarak vermek istiyor ve verilerin analizi bölümünü noktalamayı arzu ediyorum.

YORUM:

Yüzlerce sayfa içinde sizlere şoförün ekenemik, sosyo-kültürel durumunu hakkında bilgi vermeye çalışırken İstanbul trafik sistemi hakkında da bilgi vermeye gayret gösterdik.

Şüphesiz trafik sorununun tarafımızdan çözülebileceğini düşünmek sor derece gülünç bir iddia olur. Bizim bu tip bir çalışmayı yapmamız şoför grubunu tamama açısındadır. Fakat indirect olarak trafik sorunu içine de girdik. Trafiğin planlaması yalnız antropoloğların etüdleri ile gerçekleşmesi imkansızdır. Bu konuda bir organizasyon ya da ~~şah~~ reorganizasyon söz konusu olduğu takdirde bu bir planlamacının, trafik görevlelerinin, mühendislerin, iktisatçıların... v. b., şahısların ve grupların etüd alanına girer.

Trafik sorunu istanbulda genişleyen nüfusun ve hızla artan taşıt adedinin etkisi ile çözümü en acil fakat en zor sorunlardan biridir. Zira problemin ana unsurlarından biri olan yol, durumuna kısa süre içinde bir çare bulmak mümkün değildir. Özellikle İstanbul gibi eskâ ve tarihi, yol şebekesi yetersiz bir şehirde yeni yollar açmakta, mali imkanlar sağlansa dahi çeşitli zorluklar arzemektedir. Halkın ve taşıt kullananların eğitimi de uzun süreli bir konudur. Ancak bütün zorluklara rağmen konuyla uğraşmak ve çözüm yolları aramak ve bir an önce faaliyete başlamak gereklidir. Araştırmamız ise bize şu noktadan başlanması fikrini telkin ediyor.

İstanbul şoförünün mahareti dillere destandır. Ancak şoförlüğün maharet işi olmadığı, dikkat ve tedbirin, can ve mal emniyetinin ön şart bulunduğu, uyulması gereken kaidelerin en fazla olan bir meslek niteliğini taşıdığı, bir hizmet işi olduğu çeşitli eğitim metodları ile öğretilmeli, açıklanmalıdır. Aslında trafik problemini en iyi hisseden ve bilen insan şofördür.

Trafik probleminin çözümü ancak tam manası ile trafik kaidelerinin tatbik ve kontrolüne bağlıdır. Bu gün trafik kazalarının, trafik sıkışıklık ve düzensizliklerinin sebeplere büyük bir yüzde ile trafik kanun ve tüzüklerine riayetsizliktir. Trafik kontrolleri bu yonde yapılmalıdır. İstanbul şehrine

ait

bir Şehir Trafik Rehberi yoktur. Ana yolları, tek yönlü yolları, durma ve park yasağı olan yerleri ve buna benzer trafik kurallarını ve trafik yönünden bilinmesi şart olan herşeyi hitiva edecek bir şehir trafik rehberi mutlaka yapılmalıdır.

Bugün trafik teşkilatı dahi bu durumu tam olarak bilmediğinden, günlük emirlerle, çok yerde işaret levhası bulunmadan yürütülmeye çalışılmaktadır.

Trafik cezaları normal seviyelerinin altındadır. Çok düşük para cezaları ise hem rantabiliteyi bozmakta hem de suç işlemeye teşvik etmektedir. Cezalar o şekilde ayarlanmalıdır ki Almanya da olduğu gibi cezalardan gelecek senelik gelir ile bu işi için sarfedilen miktar birbirine eşit olmalıdır.

Bugün İstanbulda günlük yolcu naklı demiryolları, kara taşıt vasıtaları ve deniz yolları ile yapılmaktadır. Bu üç taşıma imkanının veya vasıtalarının senkroniize çalışmaları şarttır. Bunun için vakit kaybedilmeden gerekli planlar yapılmalı ve şehrin bir çok yerlerinde otobüs-tren-ve vapurlar için müşterek terminaller tesis edelmelidir. Eğer metro fikrinde ısrar edilmekte ise ki şarttır kısı kısa mesafeler için metro yapımı başlanmalı ve kısım kısım inşa edilmek sureti ile çok fazla maddi bir yük altına da girilmemelidir. Şehirde turistik yerlerin ve iş merkezlerinin bulunduğu mahallere otoparklar yapılmalıdır.

Son olarak trafik düzeni, mühendislik bilgi ve notionuna sahip tecrübeli elemanlar tarafından ilmi olarak yapılmalıdır.

Kitle taşımacılığının başlaması şarttır. Özel araçların sayılarının bir prensibe bağlanması gerekliliği hissedilmektedir. Şüphesiz bu sorunların çözümüne çalışanlar daha rasyonel tarzda problemin hallinde etkili olabilirler.

Biz bütün kalbimizle bunu temenni ediyor ve uygulamada başarılı olmalarını diliyoruz.

Tezin asıl amacı ise, şoförü ve onun yarattığı ve dışarıdan hiç bir şekilde organize edilmediği halde mükemmel işleyen bir sistemin, dolmuş sisteminin originini, nasıl yürüdüğünü tammmaktı..

Sanırım bu amaca ulaştı. Bütün tez kapsamı içinde sizlere yaşadıklarımı ve öğrendiklerimi anlatmaya çalıştım. Şüphesiz bunlar şoför komusunda edindiğim bilgilerin bir kısmı idi. Eğer şimdi şoförü siz de bizim kadar iyi anlayabiliyorsanız, sizler de onu bizim kadar tanıdınız demektir.

Bu tez, kütüphanenin herhangi bir rafında yıllar yılı okunmayı bekleyebilir, hatta tozunu alan dahi olmayabilir. Ancak amaç, şoför açısından lehte yada aleyhte ne şekilde olursa olsun bir karar verileceği, yeni bir uygulama getirileceği vakit, söz konusu grubun daha iyi tanınarak, onun sosyo-kültürel yaşantısı ve ekonomik durumunu dikkat nazarına alınarak, yani bir şekilde bölümümüzde saklı olacak bu tez setinden faydalanılarak bir organizasyona veya reorganizasyona gidilmesi fikridir..

Bu fikrimiz doğrumu, yanlış mı ?omuda zaman gösterecektir...

TRAFİK ÇIKMAZININ
ÇEŞİTLİ KESİMLERİNDEN,
FOTOGRAFLAR:

TRAFİK VE POLİS:

Trafik polisleri de Trafik Psikozunun içine girmiş bulunmaktadırlar.

Fotograflarımda da bunu izlemek mümkün..

Polis bir noktada otoritesini kaybetmiş ve trafik keşmekeşinin içinde manken olarak görev almaktadır.

Bu arada bütün gücü ve varlığı ile trafik anarşisini hafifletmeye uğraşanları bulunduğu gibi, hareketleri ile bu sorunu daha da ağır bir hale getirenleri mevcuttur.









ARAÇ YETERSİZLİĞİ VE TRAFİK:

Organize bir kitle ulaşım sisteminin bulunmaması, senkronize bir çalışmanın yokluğu, hergün duraklarda büyük yığınların birikmesine neden teşkil etmektedir.

Bu yığınlar bazen muntazam kuyruklar meydana getirirken, çoğu kez başıboş bir kalabalık şeklinde görünmektedirler.





HALK VE TRAFİK ANARŞİSİ:

Gerek şoförlerin gerek trafik polislerinin gerek se trafik problemi içinde bulunan ve bunu en iyi şekilde hissettiklerinin ortak bir şikayet konusu vardır: Halkın trafik anlayışı.. Şüphesiz bu bir organizasyon sorunu olduğu kadar bir kültür sorunudur da.. Ancak bunu çoğumuz hissettiğimiz halde pratikte kurallara bir türlü uymamakta devam ediyoruz.. Fotograflarda zaten anarşi içinde bulunan trafiğe halkın katkısı açıkça görülmektedir. Hiçbir kaldeye uyulmaksızın arzu edildiği anda tamamıyla keyfi olarak araçlar için ayrılmış olan koridorlarda yayaların dolaşması alışılmış bir görüntüdür.





CANLI TAŞITLAR VE TRAFİK:

Trafik sorununu hepimizin ortak bir problemi haline geldiği tartışılmaz bir gerçektir.

Bu gerçeğin ise kendi cinsinden bir takım nedenleri bulunmaktadır. Trafiğin en yoğun olduğu bulvarlarda dahi henüz at arabaları gibi canlı taşıt araçları bulunmakta bunların mevcudiyeti ise trafiği büyük ölçüde aksatmaktadır.

Ne zaman trafikten kaldırılırlar, bunu bilemeyiz...

Ancak en kısa zamanda trafiği aksatmaktan men edilmeleri gerektiği hususunda birleşiyoruz...



DURAKLAR:

Duraklardan bahseddiğimiz esnasında legal ve illegal duraklardan da söz etmiştik hatırlarsanız...

Sizlere legal yolla çalışan ve tamamıyla şoförlerin arzularına göre kurulmuş ve yaşamakta olan bazı duraklarla, bu duraklarda çalışan, sık sık sözünü ettiğimiz damasız "Korsan" otomobillerden örnekler sunuyorum..

Duraklarda bekleyen araçların dahi bir nizam ve intizam içinde çalışmadıklarını söylemeye gerek yok herhalde...







TRAFİK SORUNU VE MİNİBUS:

Trafik sorunu yaratıcıların arasında herhalde büyük payları olan bir grup da minibus şoförleridir.

Bunların kaidelere aldırılmazlığı ve cesareti gerçekten tartışılmaz derecededir. Nerede bir yaya görseler

bütün kuralları çiğnemek sureti ile yaklaşarak

alma savaşı vermeğe dirler. Böylece geleşigüzel ind-

bindi yapmak sureti ile zaten karışık olan trafiği biraz

daha karıştırmakta büyük pay sahibi olmaktadırlar.

Muavinlerin çevikliği ve mahareti ise ayrı bir şaşkınlık konusudur.



GENELLEME:

Trafik psikozunun yaşamasına o kadar çok kişinin katkısı bulunmaktadır ki bir yerde bunları teker teker eleştirmeye tabi tutmak imkansızdır. Kazalar nedeni ile trafiği münakaşa etmek için tıkanmaların sayısı hiç de az değildir.

Bu arada dolmuşların durak harici İndi-bindileri ise trafik yükünü ağırlaştırılan faktörler arasındadır. Biz tesbit ettik, çözmek herhalde ilgili kuruluşa kalıyor..





Daha öncede söylemiş olduğum gibi trafik sorununu halletmek için senkronize çalışmalar fikrini gerçekleştirmek gereklidir. Taşıtlar bağlantılı olarak çalışmalı ve merkezi yerlerde insan yığınlarının ulaşımı sağlamalıdır. Ayrıca fotoğraflardan görüldüğü gibi durak sohbetlerini, durakların aynı zamanda seyyar satıcılar için tercih edilen pazarlar olduğunu ve alt-Üst geçitlerin daha fazla sayıda olması gerektiğini söylemekteyiz..







YAPICI CILTEVI
BEKİR YAPICI
BRYAZIT Mabetleri Lokasyonu



İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
MERKEZ KÜTÜPHANESİ



59197