



SİZ DE SAKAR MISINIZ ?

“SAKARLIK KONUSUNDAKİ SON ARAŞTIRMALAR SÜRPRİZLERLE DOLU”

Durup dururken ayağınız bir yere takılır veya merdivenlerden sık sık düşer misiniz ? Dostlarınız şaka yollu sizin tam bir sakar olduğunuzu söyleyeceklerdir. Oysa, son bilimsel bulgular sakarlığın büyük çapta geçici olduğunu ve sebebinin de daha çok sinir gerilimine dayandığını ortaya koyuyor.

Coğumuzun, şu veya bu zamanda, Alma gibi bir tanıdığı olmuştur. Geçen akşam bodrumun merdivenlerinden yuvarlandı ve kolunu kırdı. Birkaç ay önce ise hindi kızartırken başparmağını öyle fena yaktı ki haftalarca eli sargılı dolaşmak zorunda kaldı. Bu kadarla kalsa iyi. Daha geçen yaz, virajı çok yakından dönmek yü-

zünden oracıkta park edilmiş bir arabaya çarpmış ve başına türlü belâlar gelmişti. Başına gelen son kaza üzerine Alma'nın arkadaşları ve komşuları bilgîçce başlarını salladılar. Birisi, «Alma kesinlikle bir sakar» diyor; bir diğeri ise, «Gerçekten öyle. Ne yapsın zavallı, elinde değil» diye destekliyordu.

Alma'nın arkadaşları ve komşuları belki de bu sözlerinde yanılıyorlar. Çünkü «sakar» diye adlandırılan bir kişinin gerçekte mevcut olamayacağı görüşü, güvenlik uzmanları arasında gittikçe yaygınlaşıyor. Bu araştırmacılar, geleneksel kuramca varsayıldığı gibi sakarlığın insan karakterinin değişmez bir niteliği olduğu fikrini benimsemiyorlar. Bunlara göre sakarlık olsa olsa geçici bir durum. Alma da muhtemelen ortalama bir insanın bir iki yıl içinde geçireceği kazadan daha fazlasını geçirmeyecektir. Onun yerine, kendisine acıyan dostlarından birisi şu veya bu nedenle pekâlâ «sakarlık» kategorisine girer.

Güvenlik alanında çalışan diğer araştırmacılar gerçek ve sürekli sakarlığın alkolikler, psikopatlar ve belirli fiziksel sakatlıkları olan kişiler dışında mevcut olabileceğini kabul etmiyorlar. Bunlara göre, kazaya-sebeplenen ortam sorunu daha önemli.

Peki, bunca yıldır çoğumuzun öğrenip benimsediği sakarlık kavramının başına neler gelmiş olabilir? Önce şunu belirtelim ki, modern istatistikçiler bütün sakarlık kuramının hatalı bir çalışma üzerine kurulduğunu ileri sürüyorlar. 1912 yılında Greenwood ve Woods adlı iki İngiliz İstatistikçisi tarafından yayınlanmış olan söz konusu çalışma belirli bir cephane fabrikasında çalışmakta olan kadın işçilerden birkaçının daha fazla kazaya uğradığını gösteriyor. Bu İstatistikçiler bu kadınların «sakar» olduğu sonucuna varıyorlar. «Sakar» terimi gerçekte birkaç yıl sonra başka bir araştırmacı ekibi tarafından icat edilmiştir.

Günümüz istatistik uzmanları bu düşünce biçimine burun kıvrıyorlar. Chicago Üniversitesi Ulaşım ve Trafik Mühendisliği Enstitüsünden Frank A. Haight «küçük oranda bir insan grubunun büyük oranda kazaya uğraması sakarlık varsayımını gerektirmez; herhangi bir hipotez bu sonucu götürür», diyor. Ancak «İnsanüstü bir

Kaza Muhasebecisi (Kayıtcısı) her müşteriye (kişi başına) bir kaza atfedebilir», diye devam ediyor. Haight'la aynı görüşte olan diğer araştırmacılar da bazı insanların diğer insanlardan daha fazla kazaya uğramasında sadece şansın rol oynadığını söylüyorlar.

Bu görüşü açıklığa kavuşturmak için istatistikçiler şu örneği veriyorlar: 100 bric oyuncusu arasında grand şlem oynama şansı, oyuncular aynı derecede usta olsalar da, hiçbir zaman eşit değildir. Birçok kişi hiç grand şlem oynayamayacak, bazıları bir kere, bazıları ise iki veya üç kere oynayabileceklerdir. Kazalar için de aynı şey söz konusudur.

Araştırmacılar «sakar kişilik» üzerinde anlayamıyorlar: Birisi pasif olduğunu, bir diğeri ise aktif olduğunu söylüyor :

Araştırmacılar geleneksel sakarlık kavramı üzerinde başka yaralar da açıyorlar. Birkaç yıl önce, «T. W. Forbes» U.S. Bureau of Public Roads» tarafından verilen bilgilere dayanarak bir araştırma yaptı. Üç-yıllık bir süre içinde tekrar tekrar ka-



za yapanların bir sonraki üç-yıllık devrede işten (yollardan) uzaklaştırıldığı takdirde, kaza oranının yüzde dört azalacağı sonucu vardı. Forbes böyle bir eliminasyon biçiminin sakar şoförlerden ziyade kaza yapmayan şoförlerin işten uzaklaştırılmış olacağını, çünkü belli bir süre içinde sakar olanların birkaç yıl sonra düzeleceğini ve hiç kaza yapmaz hale geleceğini müstehzi bir şekilde açıklıyor. Benzer sonuçlara ulaşan diğer araştırmacılar da vardır.

Günümüzde, geleneksel sakarlık görüşünün güvenlik uzmanlarında şüphe uyandıran başka bir yönü de, sakar kişiliği belirleyen özelliklerin ne olduğu konusunda aralarında pek az uzlaşma olmasıdır. Bu konudaki pek çok çalışmaya rağmen bu karanlık görüntünün değişik biçimlerde tasvir ediliyor. Bu tasvirler çoğu kez çelişiyor da üstelik. Örneğin, çok meşhur bir çalışmada sakar işçinin pasif ve baskı altında olduğu ileri sürülürken, aynı derecede ünlü bir başka çalışmada sakar işçi atılgan ve eylemci olarak tanımlanıyor.

Sakarlığın, mevcutsa bile, düşünmeğe alıştığımız biçimde varolmadığını gösteren delillerin gittikçe artmasına karşılık, güvenlik uzmanları kazaları açıklayan diğer kuramlar ileri sürüyorlar. Araştırmacılar arasında pek tutulan görüşlerden biri «çevresel» Kuram olarak adlandırılabilir. Buna göre, çevrede mevcut herhangi bir şey, veya kişi, örneğin, ustabaşı ya da kötü ve eksik bir teçhizat, hattâ fazla gürültü o çevredeki herkesi kaza yapmağa itebilir. Güvenliğe aykırı bu unsur çevreden kaldırılınca «sakarlık» da ortadan kalkmaktadır.

Çevreye bağlı olarak ortaya çıkan kazalar konusunda klâsik vakalardan birisi birkaç yıl önce büyük bir demiryolu şirketinin bürolarında meydana geldi. 200 kişilik bir erkekler grubu çalışma arkadaşlarına nazaran daha fazla kaza yapıyorlardı. Ortalamanın üstünde kaza yapar «sakar» grubuna giren bu kişileri ince-

lemek üzere bir psikolog çağırıldı. İncelemenin sonuçları tam basılmak üzereydi ki, söz konusu grubun şefi başka bir bölüme atandı. Bu atanma üzerine 200 kişi için kaza sayısı birdenbire düştü. Ertesi yıl, bu grup içinde hemen hemen hiç kazaya rastlanmadı; buna karşılık şefin atandığı yeni bölümde çalışanlar arasında kaza oranı birdenbire ve fazlaca yükseldi. Ancak, bu pek sayın şefin ne yapıp da böylesine kazaya sebep olduğunu bulmak için maalesef hiçbir çaba harcanmadı.

Geçici Sakarlık :

Kazalar konusunda çalışan araştırmacılar arasında fazlaca ilgi uyandıran bir kuram da «geçici sakarlık». Ulusal Güvenlik Konseyinden Frank Vilaro'nun açıkladığı gibi bu yeni görüş kişiyi kaza yapmağa iten özelliğin kişide doğuştan mevcut olmadığını, fakat herhangi belirli bir zamanda mevcut olabileceğini ileri sürüyor. Vilaro, «hiçkimse her zaman sakar değildir, fakat hepimiz zaman zaman sakarlık yaparız» diyor. Yeni görüşün savunucularından Tıp Doktoru Morris D. Schulzinger, 20-yıllık bir süre içinde 35.000 şoför arasında yaptığı incelemede şoförler içinde tekrar tekrar kaza yapanların çok az olduğunu bulmuştur. Kazaların yüzde yetmişbeşi bir kere meydana gelen olaylardır.

Vilaro şu sonuca varıyor : «Kaza yapma eğilimi veya sakarlık büyük çapta geçici bir fenomendir; ve yaş, tecrübe, tehlike derecesi, içki veya ilaç alma alışkanlığı ve diğer bir sürü geçici veya sürekli kişisel ve sağlık faktörlerine bağlı olarak bir gruptan ötekine geçer. Yaşam süresince hemen herkes geçici olarak sakarlık illetine yakalanabilir.

Eğer Dr. Schulzinger haklı ise, bizleri bu geçici sakarlık tehlikesine düşüren faktörler nelerdir ? Bütün ve gerçek nedenler tam olarak bilinmemekle beraber, araştırmacıların geçici sakarlığa sebep olarak gösterdikleri başlıca etken sinir gerginliğidir.

California Üniversitesi psikologlarından Dr. Frederick I. McGuire'e göre normal insanlarda görülen kısa süreli sakarlık çoğu kez sinir gerginliğine karşı kriz şeklindeki bir tepkinin sonucudur. Bu süre içinde kişi de unutkanlık, dikkatsizlik, olağanüstü bir hiddet ve benzeri arazlar görülür. Kriz geçtikten sonra ise kişi yine daha önceki normal ve sağlıklı durumuna kavuşur.

Dr. McGuire bu bunalımlı sürenin her yerde mevcut olabileceğine, haftalarca veya aylarca sürebileceğine ve böyle bir olayın ömür boyunca ancak bir veya iki kez vukubulabileceğine inanıyor.

Bu görüşü destekleyen yeni deliller (bulgular) gittikçe fazlalaşmakta. Washington, Seattle'da Motorlu Araçlar Başkanlığı tarafından yapılan bir araştırma boşanma vakalarına karışmış şoförlerin, boşanma ilâminin alınmasından altı ay önce ve altı ay sonraki devrede diğer şoförlere göre daha fazla kaza yaptıklarını ve daha fazla şiddet gösterdiklerini ortaya koymuştur. Hele ilk üç aylık devrede kazalar en yüksek orana yükselmekte ve boşanan şoförlerde fazla sürat, hattâ kuralara uymama ve yasak dönüşler yapma gibi şiddet belirtileri görülmektedir.

Michigan'lı 96 şoför üzerinde son zamanlarda yapılan bir çalışmada şoför kayıtlarında öldürücü kazalarda başlıca etkenin sinir gerginliği olduğu bulundu. Michigan Üniversitesi Tıp Merkezi Psikiyatri Bölümü mensuplarından Dr. Melvin L. Selzer, Dr. Joseph E. Rogers ve Sue Kern tarafından yürütülen bu çalışmada, ölüm kazası yapan şoförlerin yüzde yirmisinin kazadan altı saat önce son derece üzücü bir olayla karşılaşmış oldukları saptandı. Pek çok halde, meydana gelen üzücü olay şoförlerin eşleriyle ya da başka bir hanımla yaptıkları şiddetli kavga idi. Şoförlerin pek az bir kısmı ise diğer bir erkekle kavga etmişti.

Bununla beraber, araştırmacılar hemen arkadan şunu eklemeyi unutmuyorlar : En

şiddetli bunalım bile her zaman kazayla sonuçlanmaz. E. I. DuPont de Nemours and Co. firmasından Dr. John Foulgeri «hassas ve kolay incinebilir bir insan tehlikeli bir durumla karşılaşınca kaza meydana gelir» diyor. Bazı kişiler, ya yaptıkları işin niteliği veya yaşama biçimleri nedeniyle sürekli veya süreksiz olarak daha çok tehlikeye maruz kalabilirler. Hepimizin, insan olarak, zaman zaman geçirdiği geçici bunalım ise bu gruba giren kişilerin daha fazla kaza yapmasına sebep olacaktır. Buna karşılık, pek çok kişi ise nâdiren böyle durumlara düşecektir.

Bazı araştırmacılar, nüfusun değişik kesitleri arasında tehlikeye maruz kalma eğiliminin büyük değişiklikler gösterdiğini, bu nedenle de örneğin, genç kızlara nazaran genç delikanlıların daha fazla tehlike ile karşılaştırdıklarını belirtiyorlar. Neden ? Çünkü, erkek çocukların ağaçlara tırmanması, kavga etmesi ve tehlikeli sporlarla uğraması beklenen bir olgu; bu ise onları kızlara göre daha tehlikeli durumlara düşürüyor.

Gençler arasında meydana gelen kazalarda, büyüklerde olduğu gibi, gerginlik ve bunalım büyük rol oynuyor. Ancak, çocukların geçirdiği kazaların sebebi daha çok ana-babaya bağlı bir bunalım. Teksas Houston Çocuk Hastanesi'nden Dr. Robert J. Haggerty : «bir anne rahatsızlanınca, veya üzgünse ya da ruhen veya bedenen fazla yorgunsa, çocuğuna göstereceği ilgi ve dikkatin azalması doğaldır. İşte bu gündelik sıkıntılar kaza ortamı yaratır ve çocuğun kazaya uğrama ihtimalini artırır», diyor. Dr. Haggerty'nin söz konusu Çocuk Hastanesinde kaza yaralarından dolayı tedavi gören 186 okul-öncesi çağı çocuk üzerinde yaptığı inceleme kazadan önce bir çeşit aile sıkıntısının var olduğunu göstermiştir.

Geçici duygusal bunalımın veya çevresel tehlikelerin kazalarda büyük rol oynadığı muhakkak, ancak bazı araştırmacılar bütün kazaların yüzde onbeşi veya daha küçük bir oranına sebep olan ve yaşam-

ları boyunca fazlaca kaza yapma eğilimi gösteren küçük bir grubun mevcudiyetine inanıyorlar. Californiya Üniversitesi psikologlarından Dr. McGuire, «Klinikte çalışan ve hastalar konusunda tecrübesi olan hiçbir psikolog veya psikanalist «sakar» insan mevcut değildir gibi bir kuramla hiç bir zaman ikna edilemez, çünkü kendi hasta dosyaları arasında sistematik olarak adeta kaza ile kur yapan kişilere ait vakalar bulunmaktadır», diyor. Dr. McGuire sakarlığı iki kategoriye ayırıyor. «Kısa-sürelili sakarlık» ki bu diğer araştırmacılar tarafından tanımlanan «geçici sakarlığa» tekabül ediyor. İkincisi ise «Uzun-sürelili sakarlık». Dr. McGuire güvensizlik, huysuzluk ve sertlik gibi olumsuz karakter özellikleri taşıyan kişilerle psikopatlar ve nörotikler ve fiziksel sakatlıklarından dolayı sürekli olarak hareketleri kısıtlanan kişileri ikinci kategoriye koyuyor. Ancak, bu gruba giren herkesin de sakar olmayacağını sözlerine ekliyor. Örneğin, zorlayıcı saplantıları olan bir sinir hastası trafik kurallarına öyle katıca uyabilir ki, ortalama şoförden daha az kazaya sebep olur.

Devamlı sakarlığın başka bir çeşidi son yıllarda Computer Applications Inc.'den Paul Babarik tarafından tanımlanmıştır. Babarik, 127 taksi şoförü üzerinde bir inceleme yaptı. Bu şoförler oldukça fazla sayıda kazaya sebep olmuşlardı ve kazaların hepsi de kendilerine arkadan çarpma suretiyle meydana gelmişti. Babarik bu şoförlerin çok acaip bir tepki düzeni olduğunu ortaya çıkardı. Şoförlerin kavrama (algı) süresi normalden ağır, fakat hareket süreleri ise normalden daha hızlı idi. Tepki (reaksiyon) düzenindeki bu «ağır ve hızlı» öğelerin bileşimi, şoförün arabayı, çok acaip bir biçimde durdurmasına sebep oluyordu, öyle ki arkadan gelen araba şoförünün aynı hareketi tekrarlayarak durması olanaksızdı. Ta ki, kendisi de aynı acaip tepki biçimine sahip olsun.

Buna benzer etkenlerin kazalarda oynadığı rol geniş olarak incelenmişti, fakat birkaç araştırmacı bu alanda öyle yeni ve değişik bulgular elde ettiler ki bu sahada daha derinlemesine araştırma gerektiği ortaya çıktı. Örneğin, birkaç yıl önce Dr. Foulger işçiler arasında meydana gelen kazalarda anormal kan basıncı ile kaza sayısı arasında bir korrelasyon (ilişki) buldu. Daha sonraları ise, California Motorlu Araçlar Servisinden Richard M. Harano incelediği bir grup şoför içinde psikoloji literatüründe «field dependence» (çevreye bağımlılık) olarak bilinen bir çeşit algının çok belirgin olarak kaza yapma ile bağlantılı olduğunu ortaya çıkardı.

Uzun-sürelili sakarlığa müptelâ grubunun mevcudiyetini gösteren en kuvvetli vaka, muhtemelen son zamanlarda Michigan Üniversitesi Tıp Merkezi'nin daha önce belirtilen üç elemanı tarafından ortaya çıkarılmıştır. Bu üç kişilik grup ölüm kazası yapmış 96 şoförle hiç kaza yapmamış 96 şoförü karşılaştırdıklarında, kazaya müptelâ grupta çok belirgin psiko-patalojik belirtiler olduğunu gördüler. Ölüm kazası yapan şoförlerin pek çoğu kontrol grubundaki şoförlere nazaran daha fazla evhamlı, daha tedirgin ve intihar etmeğe mütemayil kişiler idi. İçlerinden sadece bir ikisi gerçekten intihara teşebbüs etmemişti. İntihar düşüncesi ve bunalım içinde olan şoförlerin yaptıkları sayısız kazalar ise ölüm kazaları grubu tarafından yapılan kaza sayısını aşağı yukarı iki katına çıkarıyordu.

Bununla beraber, eğer böyle devamlı-sakar grubuna giren küçük bir grup insan mevcut olsa bile, günümüzün güvenlik uzmanları bu kişileri yollardan ve kalabalıktan uzaklaştırmanın kaza ihtimalini azaltmayacağını ileri sürüyorlar. Yani, «kaza çanları bizim için çalıyormuş». Eğer haklı iseler, güvenlik kampanyalarını daha büyük bir insan grubunu: yani bütün nüfusu kapsayacak biçimde düzenlemeliyiz.

Çeviren: SÖNMEZ TANER
SCIENCE DIGEST'ten