



Karayollarında her zaman gördüğümüz acıklı manzaralardan.

TRAFİK EĞİTİMİNE OLAN İHTİYAÇ

NÜVİT OSMAY

Lâtince bir söz vardır: «Biz okul için değil, hayat için öğreniriz.» Bir vakitler Frankfurt Üniversitesinin kapısının üstünde yazılı olan bu söz bütün okulların temel amaçlarının, genç dimağlara hayatta gerekecek bilgileri vermek olduğunu gösterir.

Bu bakımdan okulu pekiyi dereceleri bitiren birçok gençlerin hayatta orta birer vatandaş olarak kalmaları ve başarı gösterememelerinin bir sebebini de okul ile hayatın birbirinden çok farklı olmasında aramak yerinde olur.

İşte memleketimizde her sene binlerce insanın ölmesine veya yaralanmasına, milyonlarca liralık mal kaybına sebep olan trafik kazaları konusunda hangi okulumuz, hangi akademimiz veya üniversi-

temiz parmak basarak bu hususta gençleri, ilgilileri, halkı aydınlatmış, ona yol göstermiştir. Bu şekildeki bir trafik eğitime olan ihtiyaç hâlâ küçümsenmemekte, İngiltere'nin senede ürettiği kömür miktarı ile Amazon nehrinin uzunluğunun öğretilmesi genel kültür bakımından daha önemli sayılmaktadır.

Kırk sene kadar önce, tanıdığım bir Alman ailenin evinde idim. İlk okuldan gelecek kızlarının her zamanki saatte evde olmamasından endişelenmişlerdi. Biraz sonra yüzü gözü kan ter içinde kızcağız geldi ve gecikmesinin sebebini de anlattı, her zaman geçtiği sokak tamir dolayısıyla trafiğe kapalıymış, o da arka sokaklardan dolaşmak zorunda kalmış. Babası gülümsedi, evet dedi, ben de gördüm, fakat o yayaalara değil, taşıtlara kapanmıştır.

Türkiye'deki trafik kazaları rekor teşkil edecek şekilde artıyor. Mesela basit değildir ve ancak esaslı tedbirler alınmak şartıyla önlenilebilir. Fakat herşeyin başında eğitim, millette beraber aynı şeyi duymak, bilmek, istemek ve yapmak gelir. Trafik konusunda başka alanlarda bir fazilet sayılan körükörüne cesaretin bir kahramanlık değil, sorumsuzluk anlamına geldiğini öğrenmenin ve öğretmenin zamanı gelmiş hatta geçmiştir.





Caddeler ve sokaklar (trafikleri) sınırsız kadar doludur.

Kızcağız biraz şaşırıldı, evet ama, dedi, «Verboten» levhasını görünce nasıl geçebildim, bize okulda sıkı sıkıya tenbih etmişlerdi.

Gene harpten önce Berlin tramvaylarına nasıl binilip inileceğini en iyi şekilde manzum olarak ifade etmek üzere ilk okul öğrencileri arasında bir yarışma açılmıştı, ve binip inerken sağ elin ve sağ ayağın nasıl hareket etmesi gerektiğini çok hoş bir şekilde ifade eden bir beyit herkesin göreceği şekilde tramvayların kapılarının üzerine yazılmıştı.

Dresden civarında bir arkadaşla beraber bir köprüden geçiyorduk, o kadar hararetle konuşuyorduk ki, birden omuzuma değen bir el hissederek afalladım. Ciddi yüzü bir polis, baylar, dedi, lütfen sağdan yürüyünüz, karşıdan gelenleri rahatsız ediyorsunuz.

Gene birgün ana caddeden kestirme bir yol bulmak ümidiyle ayrılmıştık. Karşımıza çıkan bir bisikletli derhal durdu, yanlış gidiyorsunuz dedi, bu yol bisikletliler içindir, çabuk geri dönün, polis görürse cezası 5 Marktır.

1937 senesinde idi, memlekete dönmek üzere idim. Tren vaktine çok az kalmıştı. Bir vize işini çözmek için koşuyordum. Yeşil ışık sarı olurken karşıya geçmişim, köşede duran bir polis memuru elindeki renkli resimli bir kâğıda kırmızı kalemle bir işaret yaptı ve bana uzattı, yaptığınız hatayı işaretledim, bir deha yapmazsınız dedi. Meğer o hafta trafik eğitimi haftasıymış ve o kâğıt da yayaaların yaptığı 12 hatayı göstermek ve bu şekilde halkı uyarmak için kullanılmıştı.

Amerika'ya Demiryol Teknik Emniyet (Kazalardan korunma) Teşkilatını incelemek üzere gitmiştim. 5 sene arka arkaya Harriman'ın emniyet şildini kazanan Great Northern Demiryollarında bu işin esaslarını öğrenirken, bu geniş konunun basit

sebeplerle nasıl izah edilebileceğini bulmağa çalıştım. Uzmanların hepsinin birleştikleri nokta eğitim ve ilgi sayesinde personelde ve halkta bir «kazalardan korunma bilincinin» sağlanması idi. Evet, eğitim ve ilgi, kısacası her ferdin kazaların kendiliklerinden olmadığına ve her kazanın ne kadar karışık ve anlaşılmaz olursa olsun, bir sebebi bulunduğuna inanacak şekilde eğitim görmeliydi, ki milletçe kazalardan korunma yolunda herkes beraber çalışabilsin.

İkinci nokta da ilgi idi. En üst kademedен alt kademelere kadar herkesin bu konuda candan inanarak ilgi göstermesi lâzımdı.

Great Northern Demiryollarının Amerikanın en emin demiryollarından biri olmasının sebebi de işte bu eğitim ve ilgilenme davasına candan bel bağlaması idi. Kendisi ile beraber çalıştığım Teknik Emniyet Müdürü bir gün, «biliyor musunuz» dedi, «bizim genel müdürün, hangi iş yerini görmeğe giderse gitsin, ilk sorduğu soru, geçen haftanın kaza tekrür katsayınız kaçtır», olur; yani çalışılan iş saatinde göre o hafta içinde kaç iş kazası olmuştur.



1956 YILINDAN 1969 YILINA KADAR KARAYOLLARINDA OLAN KAZALAR

Yılı	Kaza Adedi	Ölümlü Kaza	Yaralanmalı Kaza	Hasarlı Kaza	Ölü Adedi	Yaralı Adedi	Maddi Hasar TL.
1956	7.480	961	4.434	2.085	150	347	3.414,868
1957	7.832	1.140	4.570	2.122	218	368	416.572
1958	6.856	984	3.768	2.103	194	6.527	582,769
1959	7.542	1.117	4.079	2.346	1.320	7.441	9.076,350
1960	3.086	1.271	4.215	2.649	1.590	7.741	11.277,480
1961	10.309	1.494	5.494	3.321	1.821	10.325	15.905,765
1962	11.770	1.713	6.228	3.829	2.086	13.666	23.311,960
1963	12.609	1.919	6.425	4.265	2.416	11.914	26.096,211
1964	14.035	1.954	7.262	4.819	2.484	13.236	24.907,641
1965	14.815	2.074	7.527	5.214	2.573	13.615	29.189,092
1966	16.380	2.526	8.231	5.623	3.126	14.801	34.044,487
1967	16.529	2.620	8.100	5.809	3.299	14.646	36.055,710
1968	19.002	2.994	9.574	7.418	3.828	16.896	40.435,841

Dünyanın en iyi teşkilatlanmış ulaştırması deniz ve daha yeni olan hava ulaştırmasıdır. Neden? Çünkü bunlar güç işlerdir. Kendisine bir gemi teslim olunan her kaptan bu mesleğe dün girmiş değildir, ağır tecrübe ve imtihanlardan geçmiştir. Pilot da öyledir. Kimse onbeş günlük bir eğitim ve tecrübe ile bir jet uçağını idare etmeği hatırına getiremez.

Fakat herkes sokakta yürür, bir taraftan bir tarafa geçer ve bir parça akıllı bir kimse biraz ekzersizden sonra mükemmelen bir şoför diploması alıp 100 kilometre sür'atle otomobil sürmeğe başlar. İşte meselenin önemli noktası buradan başlamaktadır.

Bütün insanların iyi yüzmek bilmesi veya herkesin paraşütçü olması beklenemez. Fakat sokakta yürüyen herkesin belirli bir eğitim görmesi, başkalarının ister yaya, ister taşıtlı olsun hakkını tanımasını öğrenmesi şarttır.

Büyük şehirlerimizin sokaklarına bir bakın, karşıdan karşıya geçmek bir mesele olmaktadır ve bilhassa yaşlı kimselerin ve çocukların bu yüzden ne kadar güç duruma girdikleri veya taşıt şoförlerini soktukları herkesçe bilinen şeylerdir.

Yeraltı geçitleri her yerde tatbik edilemez, pahalıdır ve lüzumu da yoktur.

Meselâ Roma'da yayaların geçecekleri yerler caddelerde siyah şeritlerle (bizde beyaz) işaret edilmiştir. Yaya her zaman bu şeritlerden geçebilir, fakat yalnız bu siyah şeritlerden. Bunlar da o kadar sık değildir.

Taşıt bu şeritlerin üzerinden geçen yayayı görünce derhal yavaşlar, gerekirse durur da, yaya da bu şerit üzerinden her zaman emniyetle geçeceğini ve başka yerden geçerse ceza vereceğini bilir.

Esas itibarıyla bizdeki beyaz çizgi de aynı düşünce ile yapılmıştır. Fakat polis taşıtları, durmazsa hiç bir vasıta kendiliğinden durmaz. İşte İstanbul'da İstiklâl Caddesi, işte Ankara'da Kızılay Atatürk Bulvarı.

Bu konunun diğer bir çözümünü de trafik ışıklarıdır. Polis yalnız ışıklara riayet edilip edilmediğini kontrol etmelidir, yoksa trafiği idare değil Trafik ışıklarını birçok şekilde ayarlamak kabildir. Buna rağmen çok sıkı trafik saatlerinde geçici olarak polis gene müdahale edebilir.

Çözülmesi gereken bir konu da park işidir. «Burada park yapılmaz» levhasının altında park



Milletçe yapılan trafik eğitime şahana bir örnek : Dünyada iki memlekette taşılar sağ yerine soldan giderdi. Bunlardan biri İsviç, öteki de İngiltere'dir. İsviç bundan bir süre önce bütün öteki memleketler gibi sağdan gidice geçmeğe karar verdi ve bunun için altı ay hazırlık yaptı. İlk okullardan başlanarak herkese bu işin niçini ve nasıl'ı anlatıldı. Herkesin söyleyeceği ezberleyeceği şiirler yazıldı, şarkılar bestelendi. Yollara eğlence yerlerine ünü psikologların hazırladığı afişler asıldı. Mini etekli, mayolu, bikini'li güzel genç kızların her taraflarına «sağdan» yazıldı. Teknik değişiklikler ve trafik yolları ile işaretleri en ufak ayrıntılarına kadar önceden hazırlandı ve belirli bir pazar günü radyoların televizyonların en kuvvetli şekilde iştirak etmeleri bu kampanya tam saat dokuzda sirenlerin ötmesiyle son haddini buldu. Resimde gördüğünüz gibi bütün taşılar o anda soldan sağa geçtiler ve bir daha sola dönmek üzere yollarına sağdan devam ettiler.

Tabii bu hazırlık ve eğitim ucuz olmadı, milyonlar harcandı, fakat sonuç organizasyon, iş birliği ve eğitimin olağanüstü bir zaferi oldu : Bütün bu değişiklikte önemli bir kaza olmadı, herşey önceden hesap edildiği gibi işledi.

yapan otomobilleri gördükçe, Süleyman Nazif'in bir salonda sigara içilmez levhasının altında sigarasını püfür püfür tütüren birisini görünce, garsonu çağırıp, şu levhayı kaldırın da, beyefendi sigarasını daha rahat içsin dediğini hatırlar gibi olurum. Riayet edilmeyen nizamlar, iyi uygulanmayan kanunlar yeni kanun ve nizam çıkarmakla düzeltilmez.

Trafik konusunun ayrıntılarına girecek değilim. Yalnız eğitim ve ilgiye olan ihtiyacı belirtmek istedim.

Şimdi aslı bundan 30 yıl kadar önce basılmış bir kitapta İsviçre Demiryolları hakkındaki yazının tercümesini beraberce okuyalım. (İnsanlığın Vatani, Sahife 150-151).

«Simplon hattının geçtiği Alp'lerin bu dar yerinde 21 kadar 400 metre ve daha fazla yükseklikte tepe vardır. Milletlerarası ekspres katarlarının geçmesinden birkaç dakika önce Demiryol köprülerini alıp götürmek âdetinde olan vahşi dağ ır-

makları 140 buzul tarafından beslenir. Fakat su ve buz kütlelerinin bu ani hücumları şimdiye kadar hiç bir Demiryol faciasına sebep olmamıştır, bu da İsviçre Demiryolcularının ne kadar emniyet ve sadakatla çalıştıklarının önemli bir delilidir. Bundan önce de söylediğim gibi bu dikbaş ve oldukça kanuna tapan Cumhuriyet'te mümkün olduğu kadar hiç bir şey tesadüfe bırakılmaz.

Hayat «tevekkül» felsefesine göre yaşamak için çok güç ve tehlikelidir. Herhangi bir yerde, herhangi bir şekilde, herhangi bir kimse burada daima herşeyi gözetlemek ve her şeye dikkat etmek göreviyle nöbet beklemektedir».

Trafik bilgiye, dikkate ihtiyaç gösterir, burada ufak bir laübâllilik, adam sendecilik bir çok insanın hayatına mal olabilir ve oluyor.

Okullar, aile, basın, hükümet hep beraber bu konuya önem vermelidir. Çoğalan trafik kazaları karşısında hepimiz aynı derecede sorumluyuz.

Müspet bilim bizi bugünkü bilimin dar çerçevesinden dışarı çıkarıp, bilim üstüne erdirdiği an tam bilim olur.

Newton

Bildiğimiz şeyler arttıkça bilmediğimiz şeylerin ne kadar çok olduğunu daha iyi anlarız, çünkü onların çevresi büyüdükçe bilinmeyenle olan temasları da çoğalır.

Paskal