

OTOBÜS YOLCULUKLARINDAN GÖZLEMLER

Nizamettin ÖZBEK

Y ilda birkaç kez otobüsle yurdun çeşitli yörelerine daha çok da güneye gidip geliyorum. Gördüğüm kadarıyla bu yolculuklarda şoför (benzin istasyonlarında hiç de sözü anlaşılmayan anonuscuların deyişyle, kaptan (*), muavin (bir türlü "yardımcı" denilemiyor) ve yolcu olarak herkesin kendine göre önemli saydığı, titizlendiği konular var. Bana göre en belirginleri sırasıyla şunlar:

Şoför

Genellikle kendi anlayış ölçüleri içinde taşıtını güvenli olarak kullanmak, ama bu arada çok kez, aşırı, daha doğrusu hesapsız, hızın tehlikelerini önemsemeyerek alabildiğine sürmek.

Trafik tüzüğüne göre, karayolunda otobüslerin uygulayabileceği en yüksek hız saatte 80 Km. dir. Halbuki, bunlar, hesapların yanlış değilse (kilometre levhalarına göre saat tutarak hesaplıyorum) hemen hemen 90'dan 100'den aşağı düşmüyorlar. Fırsat elverdikçe de 120'ye 130'a çıkıyorlar.

Ben otobüsleri bir bakıma bir zamanların süvari atlarına benzetiyorum. Bu atlarda, toplu gidişlerde, önde gideni kesinlikle geçmek, arkadan geleni ne yapıp yapıp öne geçirmemek tutkusu vardı. Otobüsler de öyle, önlerinde kimseyi yaşatmak istemiyor, biteviye sollayarak, önündeki taşıtı geçme olanağını arıyorlar. Halbuki bunlar genellikle, hem yasal açıdan hem de yapıları bakımından otobüse kıyasla daha fazla hız yapma olanağına sahip küçük taşıtlar.

Otobüsün özellikle başka bir otobüsü geçmeye çalışması, çok kez tehlikeli durumlar yaratıyor. Önde giden, uzun süre, arkadakine yol vermek istemediğinden, ikinci araba, güvenli izleme mesafesini hesaba katmıyarak birinciye iyice sokuluyor. Kimi zaman da, dakikalarca yanyana gidiyorlar. Ve ister istemez yarış ediyorlar. Bu durum, uygulamanın tehlikesini farketmeyen

volculara yarış heyecanı veriyor, işin nereye varacağını az çok kestirenlere de ecel terleri döküyor.

Aslında otobüs şoförünün yapacağı, belli ve güvenli bir hız tutturarak yolun sağını izlemektir. Öndeki araçları habire geçmeye çalışmak kazasız geçse bile, sonuçta çok bir şey kazandırmıyor. Üstelik şoförü fiziksel ve ruhsal olarak yoruyor, yolcuları da beraber.

Şoförü, yolculuk süresince en çok uğraştıran konulardan biri de müzik. Nedense bizde kamu taşıması yapan araç şoförleri (dolmuş, otobüs ve de belediye otobüsleri) müziğe çok meraklılar. Bütün yolculuk süresince, ellerindeki plakları bir kaç kez yineleyerek, yolculara, bir zamanlar rahmetli Mesut Cemil'in radyoda yaptığı gibi türkü öğretiyorlar. "Hay dah dah ata binetim geldi ... Hay dah dah ...

Şoförlerdeki bu aşırı müzik tutkusunun, bu bakımdan seçilerek işe alınmadıklarına göre, bir ruhsal ya da sosyal nedeni olmalı ve kanımca bu, psikolog ve sosyologlar tarafından araştırılmalı.

Muavin

Muavin sözcüğünün Türkçe karşılığı olan "yardımcı" şoförler için pek kullanılmıyor. Bu, herhalde, bu "yardımcı"yı, başka iş ve katlardaki yardımcıları grubundan kurtarmak için yapıyor. Çünkü, bilindiği gibi başka işlerdeki yardımcıların, genellikle dişe dokunur bir iş yaptığına pek inanılmıyor. Halbuki "muavin", şoförün bütün isteklerini her zaman, yolcuların isteklerini de arada bir tartışmalı olarak yerine getiriyor.

Muavinin yolculuk süresince yolcularla ilgili olarak iki önemli işi var:

1. İnen yolcuların eşyasını verdikten sonra, arkadan şoföre; "devam et" diye seslenmek.
2. Özellikle sıcak havalarda, su gereksemelerini otobüsün hareketini izleyen ilk saatte denk

getirebilenlere su vermek (Bundan sonraki saatlerde, şoförden gayrisine su kalmaz), ona da kalırsa! (Artık öğlene yakın, çocuklar "su su" diye sızlanır da sızlanır).

Böylece, muavini sık sık tedirgin edebileceği "su" işi son bulunca başlar uyku şarjı. Muavinin, bildiğim kadarıyla belli bir uyku saati yoktur, o, ancak, olanak buldukça, parçakesek uyur. Bilmem emzikli ev kadını dışında dinlenmesi, yemesi, içmesi, uykusu ... v.b.'si bunun kadar bölünüp parçalanmış başka bir kimse var mıdır?

On, onbeş yıl kadar önce İzmir'e yaptığım bir yolculukta bir şoför muavini bana, on yıldan beri ehliyetname sınavına (kuramsal) hazırlanma olanağını bulamadığını söylemişti.

Şoför muavininin, bu yorucu yaşamının olumsuz sonuçları doğal olarak, yol güvenliğine de yansıtacağından, ilgililerin konunun üzerine önemle eğilerek bu işle uğraşan kişilerin yaşam biçimleri, çalışma koşulları üzerinde derinliğine incelemeler yapması, kanımızca çok yararlı olacaktır.

Ve Yolcu

Yolcunun otobüs yolculuğunda karşılaşılabileceği ilk tatsız durum, almış olduğu yerin, ya da yerlerin aynı zamanda başka birine de satılmış olmasıdır. Çoğu yolculuklarda hemen hemen ayrıntısız rastlanılan ve işin sorumlusu besbelli ortadayken, gürültülü tartışmalarla bunun yok edilmesine çalışılan bu durumu, yara almadan atlatabilen yolcu sıra ile şu işlerle uğraşır:

1. Perde Ayarlaması

Yolculuklarda, güneş, genellikle yolcuları tedirgin eder. Bu bakımdan perdeleri kapatarak az çok korunma çaresi aranır, ancak, perdeler, teker teker bir pencereyi tam kapamadığından, iki perde bitiştirilmeğe çalışılır. Kimi yolcu bitiştirilen perdeleri eliyle tutar. Fakat, bir süre sonra yorularak bundan vazgeçer. Kimi yolcu da, yine olmaz bir çareye başvurarak, iki perdeyi birbirine iğne ile tutturmak ister. Çok geçmeden rüzgâr bunları yine birbirinden ayırır. Sonunda, otobüsün biraz yön değiştirmesi imdada yetişerek, rahata kavuşulur.

2. Hava Ayarlaması

Otobüste hava ayarlaması, başka bir deyişle, hava kapakları (üstte) ile camların açılıp kapanması, yolcular için pürüzlü ve sürekli bir tartışma



Avustralya'da tamyüz bir motosiklet başlığı (ortada) "Ned Kelly" adını taşımaktadır. Bu ad, 100 yıl önce Avustralya'da başına çalınan saban demirlerinden yapılmış (sağda) bir başlık giyen, ülkenin en ünlü sürgününe malederek verilmiştir. Denemeler, "Ned Kelly" nin yüzü açık bırakan "jet" (solda) başlığından daha iyi koruma sağladığını göstermiştir.

konusudur. Çünkü, taşıtın içindeki hava çok kez doğal olarak kimi yolcuya sıcak, kimi yolcuya soğuk gelir. Bu bakımdan cam açma girişimleri, hemen ya da çok geçmeden, kapatma tepkileri ile karşılaşır. Bu durumları göz önünde tutan kimi otobüs yapımcıları, otobüslerin, tavanına uçaklarda olduğu gibi yolcular tarafından idare edilebilen delikli makaralar koymuşlardır. Fakat, ne yazık geçen yolculuğumuzda bu makaralar bozuk olduğundan çalıştırılmadı. Bu yüzden, serinlik için yine tavandaki havalandırma kapaklarına başvuruldu. Bu da eylemin eşğine kadar yaklaşan bir tartışmaya yol açtı.

Bütün bu gözlemler, otobüs işletmeleri yöneticileri ile trafik görevlilerinin, belirli zamanlarda otobüsleri günlük, sağlık ve işletme koşulları açısından denetlemeleri gerektiğini bir kez daha ortaya koymaktadır.

(*) Kişilere asıl iş ve uğraşlarının dışındaki saygın adlarla seslenerek, onları yüceltirim derken, uğraşlarını küçümsemek alışkanlığı, sanırım yalnız bizde var. Şoföre kaptan, garsona şef, zurnacı ve tellâk'a usta, belirgin bir iş ve uğraşı olmayana fakat ağız azıcık lâf yapana üstat. Ve en yaygın ve gülünç biçimiyle de hanıma, hanımefendi.