



FIRAT ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER DERGİSİ

Journal of Social Sciences

p-ISSN:1300-9702 e-ISSN: 2149-3243



KİŞİLERARASI ÖFKE VE DINDARLIK İLİŞKİSİ: ŞOFÖRLER ÜZERİNE NİCEL BİR ARAŞTIRMA

The Relationship between Interpersonal Anger and Religiosity: A Quantitative Study on Drivers

Mehmet Emrullah DURAN¹

¹Dr. Arş. Gör., Selçuk Üniversitesi, İlahiyat Fakültesi, Felsefe ve Din Bilimleri Bölümü, Konya, emrullahduran@selcuk.edu.tr, orcid.org/0000-0001-9952-5103

Araştırma Makalesi/Research Article

Makale Bilgisi

Geliş/Received:
13.03.2024
Kabul/Accepted:
06.09.2024

DOI:

10.18069/firatsbed.1452289

Anahtar Kelimeler

Kişilerarası Öfke,
Dindarlık, Şoförler

Keywords

Interpersonal Anger,
Religiosity, Drivers

ÖZ

Bu araştırmada, şoförlerin kişilerarası öfke ve dindarlık düzeyleri arasındaki ilişki incelenmiştir. 2024'ün Şubat ayında gerçekleştirilen araştırmaya Konya'da çalışmakta olan 265 şoför katılmıştır. Araştırmanın amacı kapsamında ilişkisel tarama modeli kullanılmıştır. Araştırma verileri anket tekniğiyle toplanmış ve anket formunda Kişisel Bilgi Formu, Kişilerarası Öfke Ölçeği ve Dini Tutum Ölçeği kullanılmıştır. Veri analizinde Pearson Korelasyon Analizi ve T Testi kullanılmıştır. Araştırma sonucunda kişilerarası öfke ile dindarlık arasındaki ilişkinin negatif yönde güçlü düzeyde ve istatistiksel olarak anlamlı olduğu, dindarlık puanları yükseldikçe kişilerarası öfkenin azaldığı tespit edilmiştir. Kişilerarası öfkenin alt boyutları olan intikam tepkileri, pasif agresif tepkiler, içe dönük tepkiler ve umursamaz tepkiler ile dindarlığın alt boyutları biliş, duygu, davranış ve ilişki arasındaki ilişkinin negatif yönde güçlü düzeyde ve istatistiksel olarak anlamlı olduğu saptanmıştır. Şoförlerin kişilerarası öfke ve dindarlık puanlarının yaş değişkenine göre istatistiksel olarak anlamlı farklılık gösterdiği bulgusuna ulaşılmıştır. Ayrıca kişilerarası öfke puanının aracın niteliği değişkenine göre istatistiksel olarak anlamlı farklılık gösterdiği tespit edilmiştir.

ABSTRACT

The main aim of the present study is to examine the relationship between interpersonal anger and religiosity among drivers. The study was conducted in February 2024. The sample of the study was composed of 265 drivers who are working in Konya. Within the scope of the purpose of the research, the relational screening model was used. The data was collected by questionnaire, which included Personal Information Form, Interpersonal Anger Scale, and Religious Attitude Scale. Pearson Correlation Analysis and T Test were used in data analysis. As a result of the research, it was determined that the relationship between interpersonal anger and religiosity was negative, strong and statistically significant, and that interpersonal anger decreased as religiosity scores increased. It was determined that the relationship between the sub-dimensions of interpersonal anger, namely revenge reactions, passive-aggressive reactions, introvert reactions and indifferent reactions, and the sub-dimensions of religiosity, cognition, emotion, behavior and relationship, was strongly negative and statistically significant. It was found that the drivers' interpersonal anger and religiosity scores showed statistically significant differences according to the age variable. In addition, it was determined that the interpersonal anger score showed a statistically significant difference according to the nature of the vehicle variable.

Atıf/Citation: Duran M.E. (2024). Kişilerarası Öfke ve Dindarlık İlişkisi: Şoförler Üzerine Nicel Bir Araştırma. *Firat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 34, 3, 1481-1490.

Sorumlu yazar/Corresponding author: Mehmet Emrullah DURAN, emrullahduran@selcuk.edu.tr

1. Giriş

İnsanların içinde buldukları duygu durumları, yaşamı anlamlandırma biçimleri, ekonomik ve sosyal birçok faktör onların olgu ve olayları yorumlama şekillerine etki etmektedir. Bu sebepten kişilerin hem karşılaştıkları durumlar ve olaylara verdikleri tepkiler hem de tepkileri gösterme biçimleri ve yansıtma düzeyleri farklılık göstermektedir. Literatürde genel olarak öfke kişinin kısıtlanması, engellenmesi veya saldırgan davranışlara maruz kalması sonucu hissettiği duygu olarak tanımlanmıştır (Budak, 2003). Ayrıca öfke duygusu herhangi bir plan dahilinde ortaya çıkmadığı için bireyin mevcut duruma göstereceği öfke duygusu sadece bir kızma durumu olabileceği gibi saldırgan eylemler sergilemesine de yol açabilmektedir (Soykan, 2003). Diğer taraftan öfke kontrolü ise kişinin sahip olduğu öfke duygusunu yönetebilmesi, kontrol altına alabilmesi ve yaşanabilecek olumsuz durumları engelleyerek kendisini anlatabilmesi olarak tanımlanmıştır (Kökdemir, 2004). Bireylerin hem öfke duygusunu yaşama ve yansıtmalarına hem de onu kontrol etmelerinde etkili olan bazı faktörlerden birisi de dini inançlardır. Çünkü dini referanslar inananların duygu ve düşünce dünyalarında büyük ölçüde etkili olmasından dolayı kişilerin yaşadıkları öfke duygusunu anlamlandırmalarında ve yönetmelerinde onlara yardımcı olmaktadır. Bu bağlamda bireylerin dindarlıklarının öfke kontrolleriyle olan ilişkisinin incelenmesi literatüre katkı sağlayacaktır.

Öfke kavramını açıklama ve anlamlandırma ile ilgili psikolojik kuramların çeşitli yaklaşımları vardır. Biyolojik yaklaşıma sahip araştırmacılara göre öfke, varlığın varoluşuna yönelik bir tehdit sonucu beynin çeşitli tepkiler vermesi olarak ele alınmıştır (Fromm, 2016). Psikanalitik kuram çerçevesindeki çalışmalar da ise öfke içgüdüsel duygulardan biri olarak kabul edilmiş ve organizmanın gerilimini azaltmak için kullandığı en önemli yöntemlerden birisi olarak görülmüştür (Gebeş, 2011). Davranışçı kurama göre yürütülen araştırmalarda öfkeye sonuç odaklı yaklaşılmış ve bireyin istediği şeylere ulaşmasında öfkenin yol açtığı davranışların araç olarak kullanılabilmesi ifade edilmiştir (Nelson, 1982). Bilişsel davranışçı kuram bağlamında ise araştırmacılar öfkenin kişilerin durumlara yükledikleri anlamlardan kaynaklandığını belirtmişlerdir (Özmen, 2004). Hümanistik kuram çerçevesinde öfke ise bireyin hayatında yerine getirdiği işleve göre değerlendirilmekte ve organizmanın yaşamsal fonksiyonlarını sürdürmesi için önemli bir konuma sahip olduğu kabul edilmektedir (Maslow, 2001). Diğer taraftan literatürde öfkenin nedenleri sıralanırken daha çok psikolojik ve çevresel etmenler olarak iki başlık belirlenmiştir. Psikolojik etmenler olarak kısıtlanma, ilgisizlik, suçluluk, kimsesizlik, dışlanmışlık, keder ve kaygı belirtilirken çevresel etmenler olarak ise korkutulma, şiddete maruz kalma, terk edilme, hakkın gasp edilmesi, taciz edilme ve zararlı madde kullanımı sayılmaktadır (Karşlı, 2011). Ayrıca öfke duygusunun durumluk ve sürekli olarak iki çeşidi bulunmaktadır. Durumluk veya anlık öfke gündelik yaşam içerisinde karşılaşılan istenmedik durumlara gösterilen ve uzun sürmeyen öfke hali olarak tanımlanırken sürekli öfke ise özel bir duruma bağlı olmayan kişinin devamlı olarak öfke duygusuyla hareket etmesi olarak açıklanmaktadır (Elliott ve Smith, 2019).

Öfke duygusunu kontrol altına alabilmek amacıyla çeşitli yöntemler alanyazında yer almaktadır (Kökdemir, 2004). İlgili yöntemlerden birincisi bireyin öfke duymasına neden olan düşünceleri ve olumsuz düşünme biçimini değiştirmeye odaklanan bilişsel uygulamalardır. Bilişsel uygulamalar kişinin öfkelenmesine kaynaklık eden düşünceleri saptaması ve anlamasını amaçlayarak onun düşünme sürecini yeniden yapılandırmayı ve öfkelenme anında o duyguyu pasifleştirmeyi hedeflemektedir. İkinci yöntem ise kişinin öfke anında gevşeme veya dikkati başka yöne çevirmek suretiyle mevcut duyguyu faydalı hale getirebilmeye çalışan duyuşsal ve duygusal uygulamalardır. Öfkeyi yönetme de kullanılan üçüncü yöntem de iletişim uygulamalarıdır. İletişim uygulamalarıyla (müzakere, anlaşma, yergi veya övgü) birey duygu ve sorunlarını karşısındakine aktarabileceği için öfke duygusunun zamanla sönme eğilimi göstereceği beklenmektedir. Bir diğer yöntem de öfkenin yol açtığı olumsuz ve saldırgan durumların birey tarafından fark edilmesini sağlamayı amaçlayan ve tutumları olumlu hale getirecek uygulamaları içeren davranışsal uygulamalardır. Bu bağlamda öfkeyi bireyin fitratından olduğunu kabul eden dini referanslar da bireylerin öfkelerini kontrol altına alabilmeleri için önemli tavsiyeler ve yöntemler sunmaktadır. Örneğin Kur'an-ı Kerim'de kontrol edilemeyen kıskançlık ve öfke duygusunun büyük günahlardan olan bir cana kıymaya nasıl yol açtığı Kabil'in kardeşini öldürmesi olayı ile aktarılmıştır (Maide 5/27). Ayrıca Kur'an da Hz. Musa'nın kavmine kızması sonucu öfkelenerek kutsal yazıların bulunduğu levhaları yere atması ve Hz. Yunus'un öfkeyle bulunduğu toplumu terk etmesi sonucu yaşadığı öfke duygusundan pişman olarak Allah'a yönelmesi anlatılmaktadır (Araf 7/150; Enbiya 21/87).

Öfke duygusunun kontrol altına alınmasını birçok ayette tavsiye eden Kur'an-ı Kerim inananların öfkelerini yönetebilmeleri ve yenmeleri sonucunda onlara ahiret hayatında ödül olarak cennete girmeyi vaat etmiştir (Ali İmran 3/133; Şura 42/37). Hadislerde de kişilerin öfkelenme durumları ve şiddetlerinin farklılığına fitrat bağlamında vurgu yapılmış ve öfkenin kontrol altına alınması her durum ve şartta sürekli tavsiye edilmiştir (Özkan, 2016). Kur'an da ve hadislerde öfke kontrol yöntemleriyle ilgili çeşitli tavsiyeler bulunmaktadır. Örneğin öfke duygusuna yer verilen ayetlerin birçoğunda affetme erdemine de yer verilmiş ve öfkeyi kontrol altına alabilmek için inananların affedici olması gerektiği vurgulanmıştır (Şura 42/37; Araf 7/199). Ayrıca öfke durumuna sebep olan olgu veya olaylara karşı inananların sabırlı olması tavsiye edilmiş ve sabrın onları olumsuz duygu ve davranışlardan koruyacağı belirtilmiştir (Ali İmran 3/134; Nahl 16/27). Bununla birlikte öfkeyi dindirmek ve yönetmek için Allah'a yönelme ve dua etme de sıklıkla tavsiye edilmiştir. Birçok olumsuz duyguya kişiyi şeytanın yönlendirdiği ve öfke halinin de bunlardan biri olmasından dolayı inananların Allah'a yönelme ve sığınma (isti'aze) sayesinde bu tür istenmeyen duygulardan kurtulabilecekleri ifade edilmiştir (Maide 5/91; Araf 7/200). Diğer taraftan dinin inananlar için öfke kontrolü amacıyla hem insani ilişkilerde kibar ve yumuşak huylu olunması hem gerektiğinde kişinin bulunduğu ortamı değiştirmesi hem de konuşmaktan daha çok susmayı tercih etmesi tavsiye edilmiştir (Ali İmran 3/159; Nisa 4/86).

Bu çalışma şoförlerin öfkeleri ve dindarlıkları arasındaki ilişkiyi incelemektedir. Bu bağlamda araştırmanın temel amacı "Şoförlerin kişilerarası öfkeleri ile dindarlıkları arasında nasıl bir ilişki vardır?" sorusuna cevap aramaktır. Ayrıca çalışmada yaş ve kullanılan aracın niteliği değişkenlerine göre şoförlerin öfke ve dindarlıklarındaki farklılığın araştırılması da hedeflenmektedir. Şoförlük mesleğinin hem sürekli trafik ortamında bulunmak hem de kullanılan araçların sorumlulukları bağlamında bireyler için stresli ve kaygı durumunu artıracak özellikleri bulunmaktadır. Bununla birlikte artan nüfus ve araç yoğunluğunun yol açtığı trafik sorunları ve kazalar gibi faktörlerinde öfke durumlarına yol açmasından dolayı örneklem grubu olarak şoförler seçilmiştir. Diğer taraftan araştırma kapsamına öfke düzeyine etkisinin daha çok olduğu varsayılan şoförlerin yaş ve kullandıkları araçların nitelikleri değişkenleri dahil edilmiştir. Şoförlerin yaş grupları belirlenirken hem bireylerin gelişim özellikleri hem mesleki tecrübeleri hem de kullanılan araçların şartları göz önünde bulundurularak kırk yaş üstü ve kırk yaş altı olarak gruplama yapılmıştır. Literatürde öfke ve dindarlık ilişkisi üzerine Özkan (2008), Karlı (2011), Özkan (2016), Ergüven (2019), Üzüm (2023) ve Bulut (2023) tarafından gerçekleştirilmiş çalışmalar bulunmaktadır. İlgili araştırmalarda örneklem grubu olarak üniversite öğrencileri, öğretmenler, kurs öğrencileri, ev hanımları ve evli çiftler seçilmiştir. Ancak şoförlerin öfke düzeyleri veya öfke ve dindarlık ilişkilerine yönelik herhangi bir araştırma bulunmamaktadır. Bu bağlamda araştırmanın literatüre katkı sağlaması amaçlanmaktadır. Araştırmanın temel sorusu çerçevesinde şu hipotezler belirlenmiştir:

H₁: Kişilerarası öfke ve dindarlık arasında negatif ve anlamlı bir ilişki vardır.

H₂: Kişilerarası öfke ve dindarlık yaş değişkenine göre farklılaşmaktadır.

H₃: Kişilerarası öfke kullanılan aracın niteliği değişkenine göre farklılaşmaktadır.

2. Yöntem

Araştırmamız ilişkisel tarama modelinde bir çalışma olup, kişilerarası öfke ile dindarlık arasındaki ilişkiyi tespit etmeyi amaçlamaktadır. Çalışma kapsamında Selçuk Üniversitesi Bilimsel Etik ve Değerlendirme Kurulundan 08.01.2024 tarih ve 670687 sayılı gerekli izinler alınmıştır.

2.2. Araştırmanın Evren ve Örnekleme

Araştırmanın evrenini Konya Büyükşehir Belediyesinde çalışmakta olan şoförler oluşturmaktadır. Örneklemin 265'i (%100) "erkek" dir. Araştırma örnekleminin %61,5'i (s=163) "40 yaş altı", %38,5'i (s=102) "40 ve üstü" yaş grubundandır. Katılımcıların kullandığı araçların niteliği %57,4'ü (s=152) "yolcu", %42,6'sı (s=113) "yük" dür.

2.3. Ölçme Araçları

Araştırma verileri anket tekniğinden faydalanılarak toplanmıştır. Araştırmada kişisel bilgi formu, kişilerarası öfke ölçeği ve dini tutum ölçeğinden oluşan anket formu kullanılmıştır.

2.3.1. Kişisel Bilgi Formu: Katılımcıların cinsiyet, yaş ve kullandıkları aracın niteliği hakkındaki sorular bulunmaktadır.

2.3.2. Çok Boyutlu Öfke Ölçeği: Balkaya ve Şahin (2003) tarafından Türkiye’de yaşayan kişilerin öfkelerini çeşitli boyutlarıyla tespit etmek amacıyla hazırlanmış bir kendini değerlendirme ölçeğidir. Likert türü bir ölçek olan çok boyutlu öfke ölçeği yüz elli sekiz madde ve beş boyuttan oluşmaktadır. Öfkenin belirtilerinin saptanmaya çalışıldığı ilk boyutta on dört madde, öfkeye yol açan durumları tanımlayan ikinci boyutta kırk iki madde, öfkeye yönelik düşüncelerin yer aldığı üçüncü boyutta otuz madde, öfke duygusuyla mücadele şekillerinin bulunduğu dördüncü boyutta yirmi altı madde ve kişilerarası öfkeyle ilgili düşünce ve tutumların yer aldığı beşinci boyutta kırk yedi madde bulunmaktadır. Araştırma kapsamında ilgili ölçeğin kırk yedi maddeden oluşan beşinci boyutu kullanılmıştır. Dört faktörlü (intikam/pasif-agresif/içedönük/umursamaz) olan ölçeğin puanlaması beşli derecelendirme biçiminde tasarlanmıştır. Ölçekten en az 47 puan en fazla ise 235 puan alınabilir.. Geliştirici tarafından ölçeğin Cronbach Alpha değeri 0,87 olarak saptanmış, mevcut çalışmada ise 0,79 olarak tespit edilmiştir.

2.3.3. Ok-Dini Tutum Ölçeği: Ok (2011) tarafından islami kültür temel alınarak dindarlığı ölçmek amacıyla geliştirilmiştir. Likert türü bir ölçek olan ok dini tutum ölçeği sekiz maddeden oluşmaktadır. Dört faktörlü (duygu/davranış/biliş/ilişki) olan ölçeğin puanlaması beşli derecelendirme biçiminde tasarlanmıştır. Ölçekten en az 8 puan en fazla ise 40 puan alınabilir. Geliştirici tarafından ölçeğin Cronbach Alpha değeri 0,91 olarak saptanmış, mevcut çalışmada ise 0,81 olarak tespit edilmiştir.

2.4. Verilerin Toplanması ve İstatiksel Analizi

Araştırma için hazırlanan anket formları 5 Şubat ve 22 Şubat 2024 tarihleri arasında Konya da bulunan Şehir Hastanesi, Eski Garaj, Erenköy, Yazır, Alakova Ve Meram Otobüs Hareket Merkezleri ile Ali Okutan ve Tatlıcak tesisleri ziyaret edilerek dağıtılmıştır. Çalışmada kullanılacak verilerin sağlıklı olabilmesi için uygulama öncesi yürütücü tarafından araştırma hakkında kısa açıklama yapılmış ve katılımcılar ortalama on dakika içerisinde anket formunu doldurmuşlardır. Katılımcılar genel olarak uygulama süresince yürütüciye araştırma anket formundaki sorular hakkında çok fazla soru yöneltmemişler ve herhangi bir açıklama talep etmemişlerdir. Yürütücü katılımcıları uygulama boyunca gözlemlemiş ve onlarda isteksizlik veya endişe durumu görmemiştir. Uygulama sonucunda 290 anket formu toplanmış ve gerçekleştirilen veri temizleme sürecinden sonra yirmi beş adet form tam olarak doldurulmadığı için çalışma kapsamına dahil edilmemiştir. Geriye kalan 265 adet araştırma anket formu değerlendirmeye tabi tutulmuş ve ulaşılan verilere SPSS 25 paket programı aracılığıyla ilgili analizler gerçekleştirilmiştir. Araştırma verilerinin normal dağılım gösterip göstermeme durumuna göre yapılacak analiz testlerinin değişiklik gösterebilme durumundan dolayı bu bağlamda çoğunlukla kullanılan yöntemlerden biri olan çarpıklık ve basıklık değerleri incelenmiştir (Tablo 1).

Tablo 1: Ölçeklerin Çarpıklık ve Basıklık Bulguları

	Çarpıklık	Basıklık
İntikam	-,257	-1,596
Pasif Agresif	-,058	-1,410
İçedönük	-,211	-1,150
Umursamaz	-,041	-1,097
Öfke Toplam	-,324	-1,487
Duygu	,434	-,879
Davranış	,579	-,309
Biliş	,565	-,706
İlişki	,780	-,884
Dindarlık Toplam	,927	-,545

Şoförlerin kişilerarası öfke düzeyleri ve alt boyutları ile dindarlık düzeyleri ve alt boyutlarının çarpıklık ve basıklık değerlerinin -2 ile +2 arasında olduğu bulunmuş ve böylece verilerin normal dağılım gösterdiği tespit edilmiştir (George ve Mallery, 2010).

3. Bulgular

Bu bölümde şoförlerin kişilerarası öfke ve dindarlıkları arasındaki ilişkiyi inceleyen araştırmamızın hipotezleri doğrultusunda gerçekleştirilmiş veri analizleri yapılmıştır.

3.1. Kişilerarası Öfke ile Dindarlık Arasındaki İlişkiye Dair Bulgular

Yapılan korelasyon analizi sonucunda, kişilerarası öfke ile dindarlık arasındaki ilişkinin negatif yönde güçlü düzeyde ve istatistiksel olarak anlamlı olduğu, dindarlık puanları yükseldikçe kişilerarası öfkenin azaldığı sonucuna ulaşılmıştır ($r=-,925$, $p<0,01$; Tablo 2). Kişilerarası öfkenin dindarlığın alt boyutlarıyla ilişkilerine bakıldığında biliş ($r=-,930$, $p<0,01$), duygu ($r=-,879$, $p<0,01$), davranış ($r=-,843$, $p<0,01$) ve ilişki ($r=-,831$, $p<0,01$) ile istatistiksel olarak anlamlı, negatif yönde güçlü düzeyde bir ilişki olduğu tespit edilmiştir. Diğer taraftan kişilerarası öfkenin alt boyutlarından intikam tepkileri ile dindarlığın alt boyutlarının ilişkilerine bakıldığında biliş ($r=-,921$, $p<0,01$), duygu ($r=-,864$, $p<0,01$), davranış ($r=-,750$, $p<0,01$) ve ilişki ($r=-,807$, $p<0,01$) ile anlamlı, negatif ve güçlü bir ilişki olduğu bulgusuna ulaşılmıştır. Kişilerarası öfkenin alt boyutlarından pasif agresif tepkiler ile dindarlığın alt boyutlarının ilişkilerine bakıldığında biliş ($r=-,911$, $p<0,01$), duygu ($r=-,820$, $p<0,01$), davranış ($r=-,795$, $p<0,01$) ve ilişki ($r=-,760$, $p<0,01$) ile istatistiksel olarak anlamlı, negatif ve güçlü bir ilişki olduğu saptanmıştır. Kişilerarası öfkenin alt boyutlarından içedönük tepkiler ile dindarlığın alt boyutlarının ilişkilerine bakıldığında biliş ($r=-,821$, $p<0,01$), duygu ($r=-,832$, $p<0,01$), davranış ($r=-,788$, $p<0,01$) ve ilişki ($r=-,840$, $p<0,01$) ile istatistiksel olarak anlamlı, negatif yönde güçlü düzeyde bir ilişki olduğu bulunmuştur. Kişilerarası öfkenin alt boyutlarından umursamaz tepkiler ile dindarlığın alt boyutlarının ilişkilerine bakıldığında biliş ($r=-,834$, $p<0,01$), duygu ($r=-,804$, $p<0,01$), davranış ($r=-,794$, $p<0,01$) ve ilişki ($r=-,734$, $p<0,01$) ile anlamlı, negatif ve güçlü bir ilişki olduğu tespit edilmiştir.

Tablo 2. Kişilerarası Öfke Ölçeği ve Alt Boyutları ile Ok Dini Tutum Ölçeği ve Alt Boyutları Arasındaki İlişkiye Ait Bulgular

	Dindarlık		Biliş		Duygu		Davranış		İlişki	
	r	p	r	p	r	p	r	p	r	p
Kişilerarası öfke	-.925**	0,000	-.930**	0,000	-.879**	0,000	-.843**	0,000	-.831**	0,000
İntikam	-.912**	0,000	-.921**	0,000	-.864**	0,000	-.750**	0,000	-.807**	0,000
Pasif agresif	-.868**	0,000	-.911**	0,000	-.820**	0,000	-.795**	0,000	-.760**	0,000
İçe dönük	-.872**	0,000	-.821**	0,000	-.832**	0,000	-.788**	0,000	-.840**	0,000
Umursamaz	-.810**	0,000	-.834**	0,000	-.804**	0,000	-.794**	0,000	-.734**	0,000

3.2. Kişilerarası Öfke ve Dindarlık ile Diğer Değişkenler Arasındaki İlişkiye Dair Bulgular

Elde edilen bulgulara göre, kırk yaşın altındaki şoförlerin hem kişilerarası öfke puanlarının ortalamasının ($x=152,66$) kırk ve üstü yaş grubundaki şoförlerin ortalama puanlarından ($x=117,28$) hem de alt boyut [intikam tepkileri ($x=81,87 / 61,17$), pasif agresif tepkiler ($x=32,17 / 23,10$), içedönük tepkiler ($x=29,86 / 24,74$) ve umursamaz tepkiler ($x=8,76 / 8,25$)] puanlarının daha yüksek olduğu anlaşılmaktadır (Tablo 3). Uygulanan t testi sonucunda kişilerarası öfke puanları bakımından iki grup arasında istatistiksel açıdan anlamlı bir farklılık olduğu tespit edilmiştir ($p<0,05$). Ayrıca kişilerarası öfkenin alt boyutlarından intikam, pasif agresif ve içe dönük tepkilerin puanları bakımından da iki grup arasında istatistiksel açıdan anlamlı bir farklılık olduğu tespit edilmiştir ($p<0,05$).

Tablo 3. Kişilerarası Öfke ile Yaş Arasındaki İlişkiye Dair Bulgular

	Yaş	M	SD	t değeri	F	p
Kişilerarası öfke	40 yaş altı	152,66	56,85	4,68	9,16	0,000
	40 ve üstü	117,28	61,58			
İntikam tepkileri	40 yaş altı	81,87	32,80	4,85	3,81	0,000
	40 ve üstü	61,17	35,17			
Pasif agresif tepkiler	40 yaş altı	32,17	12,91	5,83	1,58	0,000
	40 ve üstü	23,10	11,24			
İçe dönük tepkiler	40 yaş altı	29,86	10,75	3,24	32,17	0,001
	40 ve üstü	24,74	13,49			
Umursamaz tepkiler	40 altı	8,76	2,84	1,22	18,84	0,224
	40 ve üstü	8,25	3,53			

Tablo 4'e göre, kırk ve üstü yaş grubundaki şoförlerin hem dindarlık puanlarının ortalamasının ($x=23,36$) kırk yaşın altındaki şoförlerin ortalama puanlarından ($x=17,80$) hem de alt boyut [bilis ($x=5,52 / 4,36$), duygu ($x=6,05 / 5,04$), davranis ($x=5,67 / 4,22$) ve iliski ($x=6,02 / 4,16$)] puanlarının daha yüksek olduğu anlaşılmaktadır. Uygulanan t testi sonucunda dindarlık puanları bakımından iki grup arasında istatistiksel açıdan anlamlı bir farklılık olduğu tespit edilmiştir ($p<0,05$). Ayrıca dindarlığın alt boyutlarından bilis, duygu, davranis ve iliski puanları bakımından da iki grup arasında istatistiksel açıdan anlamlı bir farklılık olduğu tespit edilmiştir ($p<0,05$).

Tablo 4. Dindarlık ile Yaş Arasındaki İlişkiye Dair Bulgular

	Yaş	M	SD	t değeri	F	p
Dindarlık	40 yaş altı	17,80	7,08	-4,97	61,11	0,000
	40 ve üstü	23,36	9,78			
Bilis	40 yaş altı	4,36	2,09	-4,15	3,24	0,000
	40 ve üstü	5,52	2,39			
Duygu	40 yaş altı	5,04	2,12	-3,07	40,97	0,002
	40 ve üstü	6,05	2,88			
Davranis	40 yaş altı	4,22	1,96	-5,63	,821	0,000
	40 ve üstü	5,67	2,15			
İlişki	40 yaş altı	4,16	2,22	-5,38	54,21	0,000
	40 ve üstü	6,02	3,01			

Elde edilen bulgulara göre, yük taşıma araçları şoförlerinin hem kişilerarası öfke puanlarının ortalamasının ($x=155,83$) yolcu taşıma araçları şoförlerinin ortalama puanlarından ($x=126,57$) hem de alt boyut [intikam tepkileri ($x=84,89 / 65,73$), pasif agresif tepkiler ($x=31,96 / 26,24$), içedönük tepkiler ($x=30,20 / 26,17$) ve umursamaz tepkiler ($x=8,76 / 8,41$)] puanlarının daha yüksek olduğu anlaşılmaktadır (Tablo 5). Uygulanan t testi sonucunda kişilerarası öfke puanları bakımından iki grup arasında istatistiksel açıdan anlamlı bir farklılık olduğu tespit edilmiştir ($p<0,05$). Ayrıca kişilerarası öfkenin alt boyutlarından intikam, pasif agresif ve içe dönük tepkilerin puanları bakımından da iki grup arasında istatistiksel açıdan anlamlı bir farklılık olduğu tespit edilmiştir ($p<0,05$).

Tablo 5. Kişilerarası Öfke ile Aracın Niteliği Arasındaki İlişkiye Dair Bulgular

	Aracın Niteliği	M	SD	t değeri	F	p
Kişilerarası öfke	Yolcu taşıma	126,57	63,61	-4,06	19,72	0,000
	Yük taşıma	155,83	53,35			
İntikam tepkileri	Yolcu taşıma	65,73	35,56	-4,54	7,81	0,000
	Yük taşıma	84,89	31,53			
Pasif agresif tepkiler	Yolcu taşıma	26,24	13,32	-3,61	7,30	0,000
	Yük taşıma	31,96	11,95			
İçe dönük tepkiler	Yolcu taşıma	26,17	13,31	-2,82	56,53	0,004
	Yük taşıma	30,20	9,89			
Umursamaz tepkiler	Yolcu taşıma	8,41	3,18	-,913	,835	0,362
	Yük taşıma	8,76	3,06			

Tablo 6'ya göre, yolcu taşıma araçları şoförlerinin hem dindarlık puanlarının ortalamasının ($x=21,79$) yük taşıma araçları şoförlerinin ortalama puanlarından ($x=17,46$) hem de alt boyut [bilis ($x=5,33 / 4,11$), duygu ($x=5,02 / 5,73$), davranis ($x=4,22 / 5,20$) ve iliski ($x=5,46 / 4,09$)] puanlarının daha yüksek olduğu anlaşılmaktadır (Tablo 6). Uygulanan t testi sonucunda dindarlık puanları bakımından iki grup arasında istatistiksel açıdan anlamlı bir farklılık olduğu tespit edilmiştir ($p<0,05$). Ayrıca dindarlığın alt boyutlarından bilis, duygu, davranis ve iliski puanları bakımından da iki grup arasında istatistiksel açıdan anlamlı bir farklılık olduğu tespit edilmiştir ($p<0,05$).

Tablo 6: Dindarlık ile Aracın Niteliği Arasındaki İlişkiye Dair Bulgular

	Aracın Niteliği	M	SD	t değeri	F	p
Dindarlık	Yük taşıma	17,46	6,64	4,37	66,53	0,000
	Yolcu taşıma	21,79	9,47			
	Yük taşıma	4,11	2,13	4,45	1,95	0,000
Biliş	Yolcu taşıma	5,33	2,25			
Duygu	Yük taşıma	5,02	2,34	2,34	8,81	0,020
	Yolcu taşıma	5,73	2,55			
Davranış	Yük taşıma	4,22	1,78	3,76	5,98	0,000
	Yolcu taşıma	5,20	2,31			
İlişki	Yük taşıma	4,09	1,86	4,48	80,63	0,000
	Yolcu taşıma	5,46	3,08			

4. Tartışma

Araştırmanın temel sorusu olan “Şoförlerin kişilerarası öfkeleri ile dindarlıkları arasında nasıl bir ilişki vardır?” çerçevesinde belirlenen hipotezlerden birincisi olan “Kişilerarası öfke ve dindarlık arasında negatif ve anlamlı bir ilişki vardır” hipotezini test etmek için korelasyon analizi yapılmıştır (bk. Tablo 2). Yapılan korelasyon analizi sonucunda, kişilerarası öfke ile dindarlık arasındaki ilişkinin negatif yönde güçlü düzeyde ve istatistiksel olarak anlamlı olduğu, dindarlık puanları yükseldikçe kişilerarası öfkenin azaldığı sonucuna ulaşılmış ve araştırmanın H_1 hipotezi doğrulanmıştır ($r=-,925$, $p<0,01$). Ayrıca kişilerarası öfkenin dindarlığın alt boyutlarıyla ilişkilerine baktığımızda biliş ($r=-,930$, $p<0,01$), duygu ($r=-,879$, $p<0,01$), davranış ($r=-,843$, $p<0,01$) ve ilişki ($r=-,831$, $p<0,01$) ile istatistiksel olarak anlamlı, negatif yönde güçlü düzeyde bir ilişki olduğu tespit edilmiştir. Literatürdeki çalışmalara bakıldığında, Özkan (2008), Karşlı (2011), Ergüven (2019) ve Üzümlü (2023) tarafından yapılmış çalışmalarda öfke ile dindarlık arasında negatif bir ilişki saptanmışken, Özkan (2016) ve Bulut (2023) tarafından gerçekleştirilmiş çalışmalarda ise öfke ile dindarlık arasında anlamlı bir ilişki tespit edilememiştir. Salvatore (2006) ve arkadaşları tarafından askeri personeller ve bürokratlar üzerine yapılan araştırmada ise öfke ile dindarlık arasında anlamlı bir ilişki bulunamamıştır. Welc (2006) ve arkadaşları ise yaptıkları çalışma sonucunda dindarlık düzeyi yüksek bireylerin kendilerini kontrol etme ve öfkelerine hakim olma becerilerinin dindarlık düzeyleri düşük kişilere göre istatistiksel olarak anlamlı bir şekilde daha yüksek olduğunu tespit etmişlerdir.

Ülkemizde ve dünya genelinde yapılan çalışmaların birçoğunda ruh sağlığı ve din arasında olumlu ilişkilerin olduğu tespit edilmiştir (Apaydın, 2010). Araştırma sonucunda kişilerarası öfke ile dindarlık arasındaki ilişkinin negatif yönde güçlü düzeyde ve istatistiksel olarak anlamlı olduğunun saptanması da dinin ruh sağlığı üzerindeki olumlu etkisinin tespit edildiği literatürdeki çalışmaları desteklemektedir. Diğer taraftan Kur'an ve hadislerde insanın doğası gereği sahip olduğu öfke duygusunun doğru yönetilmesi ve kontrol altına alınamayan öfkenin kişiyi birçok olumsuz duruma karşı karşıya bırakabileceği hem örnek olaylar üzerinden hem inanan bireyde olması gereken nitelikler bağlamında ele alınmış hem de öfke duygusunu azaltacak ve kontrol altına almaya yardımcı olacak tavsiyelere yer verilmiştir. Bu bağlamda din ve maneviyatın sağlamış olduğu güven duygusu bireyin belirsizlik kaygısını yenmede ve benliğini tehdit altında hissetme korkusunu gidermeye yardımcı olması ve affedicilik, nezaket ve yumuşaklık temelli bir tutumun benimsenmesinin inanan kişiden istenmesi bağlamında şoförlerin kişilerarası öfkeleri ile dindarlıkları arasındaki ilişkinin negatif yönde olduğu değerlendirilebilir. Kur'an ve hadislerde kişinin düşük düzeyde öfke duygusuna sahip olması ve öfkesini kontrol altına almasının sadece dünya hayatında değil ahiret hayatında da cennete girme gibi güzel sonuçlarının olacağı yer alması bağlamında dindar şoförlerin kişilerarası öfke duygu puanlarının düşük olduğu yorumu yapılabilir.

Araştırmanın ikinci hipotezini (kişilerarası öfke ve dindarlık yaş değişkenine göre farklılaşmaktadır) test etmek amacıyla T Testi yapılmıştır. Analiz sonucunda kişilerarası öfke ve dindarlık puanları bakımından kırk yaş altı ve kırk yaş üstü grupları arasında istatistiksel açıdan anlamlı bir farklılık olduğu tespit edilmiş ve araştırmanın H_2 hipotezi doğrulanmıştır (bk. Tablo 3 ve 4). Ayrıca kırk yaşın altındaki şoförlerin kişilerarası öfke puanlarının ortalamasının ($x=152,66$) kırk ve üstü yaş grubundaki şoförlerin ortalama puanlarından ($x=117,28$) daha yüksek olduğu, kırk ve üstü yaş grubundaki şoförlerin ise dindarlık puanlarının ortalamasının ($x=23,36$) kırk yaşın altındaki şoförlerin ortalama puanlarından ($x=17,80$) daha yüksek olduğu görülmüştür. Şoförlerin yaşları

artıkça kişilerarası öfkelerinin azalması bulgusu, yaşın kişiye kazandırdığı tecrübe ve olgunluğun yanı sıra yaşamdan beklentilerin değişmesi ve artan sorumluluk bilincinin kişiyi daha akılcı ve dengeli davranışlar göstermesine katkı sağlaması bağlamında değerlendirilebilir. Diğer taraftan şoförlerin yaşları artıkça dindarlıklarının da artması ise hem ilerleyen yaşın sağladığı düşüncelerin olgunlaşması hem yaşlanmanın hissedilmeye başlamasıyla ölüm ve ahiret düşüncelerinin yoğunlaşması hem de ilgi ve değer verilen durumların değişmesi bağlamında değerlendirilebilir. Literatürdeki çalışmalara bakıldığında, Karşlı (2011) ve Bulut (2023) tarafından gerçekleştirilmiş çalışmalarda öfkenin yaş değişkeniyle anlamlı bir ilişkisinin olduğu ve yaşın artıkça öfkenin azaldığı saptanmışken Özkan (2016), Gürçam (2017) ve Üzüm (2023) tarafından yapılmış araştırmalarda ise öfkeyle yaş arasında anlamlı bir ilişki bulunamamıştır. Ayrıca dindarlığın yaş değişkeniyle anlamlı bir ilişkisinin olduğu ve yaşın artıkça dindarlığında arttığı Karşlı (2011) ve Işık (2018) tarafından yapılan araştırmalarda tespit edilmişken Özkan (2016), Üzüm (2023) ve Bulut (2023) tarafından gerçekleştirilmiş çalışmalarda ise dindarlıkla yaş arasında anlamlı bir ilişki bulunamamıştır.

Araştırmanın üçüncü hipotezini (kişilerarası öfke ve dindarlık kullanılan aracın niteliği değişkenine göre farklılaşmaktadır) test etmek amacıyla T Testi yapılmıştır. Elde edilen bulgulara göre, kişilerarası öfke ve dindarlık puanları bakımından yolcu ve yük taşıma araçlarını kullanan şoför grupları arasında istatistiksel açıdan anlamlı bir farklılık olduğu tespit edilmiş ve araştırmanın H₃ hipotezi doğrulanmıştır (bk. Tablo 5 ve 6). Ayrıca yük taşıma araçları şoförlerinin kişilerarası öfke puanlarının ortalamasının ($x=155,83$) yolcu taşıma araçları şoförlerinin ortalama puanlarından ($x=126,57$) daha yüksek olduğu, yolcu taşıma araçları şoförlerinin ise dindarlık puanlarının ortalamasının ($x=21,79$) yük taşıma araçları şoförlerinin ortalama puanlarından ($x=17,46$) daha yüksek olduğu tespit edilmiştir. Yolcu taşıma araçlarını kullanan şoförlerin yük taşıma araçlarını kullanan şoförlere göre daha düşük kişilerarası öfke puanlarına sahip olmalarını sağlayan bazı faktörlerin bulunduğu söylenebilir (MEB, 2011). Bunlardan birincisi yolcu taşıma araçlarını kullanan şoförlere yük taşıma araçlarını kullanan personele göre hem işe girerken hem de çalışma hayatları süresince daha çok uygulamalı eğitimlerin verilmesi ve psikolojik testlerin uygulanmasıdır. İkinci faktör olarak ise yolcu taşıma araçlarını kullanan şoförlerin insanlarla daha çok ve sürekli iletişim kurmaları sebebiyle kendilerini öfke kontrolü bağlamında geliştirmiş olabilecekleri söylenebilir. Ayrıca sabıkası bulunan kişilerin yolcu taşıma araçlarını kullanamamaları ve yolcu taşıma şoförlerinin dikkat eksikliği ve kırgınlık simülasyon testlerine düzenli girmeleri gibi faktörlerin de etkili olmuş olabileceği yorumu yapılabilir (TŞOF, 2000). Diğer taraftan yolcu taşıma araçlarını kullanan şoförlerin yük taşıma araçlarını kullanan şoförlere göre daha yüksek dindarlık puanlarına sahip olmaları ise yolcu taşıma şoförlerinin genelde merkezi yerlerde ve daha aralıklı mesai saatleriyle çalışmalarından dolayı dini ritüellere katılabilme olanaklarının olması ve sürekli insanlarla bir arada buldukları için onlardan dini duygu ve düşünceleri artıracak söylemleri işitmeleri bağlamında değerlendirilebilir.

5. Sonuç

Bu araştırmada şoförlerin kişilerarası öfke düzeyleri ile dindarlıkları arasındaki ilişkinin incelenmesi amaçlanmıştır. Araştırmada ayrıca kişilerarası öfke ile dindarlık puanlarının yaş ve kullanılan aracın niteliğine göre farklılaşıp farklılaşmadığı da incelenmiştir. Araştırmada, kişilerarası öfke ile dindarlık arasındaki ilişkinin negatif yönde güçlü düzeyde ve istatistiksel olarak anlamlı olduğu, dindarlık puanları yükseldikçe kişilerarası öfkenin azaldığı tespit edilmiştir. Ayrıca kişilerarası öfkenin alt boyutları ile dindarlığın alt boyutları biliş, duygu, davranış ve ilişki arasındaki ilişkinin negatif yönde güçlü düzeyde ve istatistiksel olarak anlamlı olduğu tespit edilmiştir. Diğer taraftan şoförlerin kişilerarası öfke ve dindarlık puanlarının yaş ve kullanılan aracın niteliği değişkenlerine göre istatistiksel olarak anlamlı farklılık gösterdiği bulgusuna ulaşılmıştır. Bu bilgiler ışığında dindarlığın şoförlerin öfkelerine hakim olmasına olumlu katkı sağlayarak hem şoförlerin psikolojik iyi oluşlarına hem de trafik güvenliğine pozitif etkisinin olduğu söylenebilir. Bununla birlikte kişilerarası öfke ile dindarlık arasındaki ilişkinin negatif yönde güçlü düzeyde ve istatistiksel olarak anlamlı bulunması dindar şoförlerin öfke duygularını daha çok yönetebildikleri ve öfke durumunun yol açabileceği olumsuz duygu ve davranışlardan da din ve maneviyat sayesinde kendilerini kontrol edebildiklerini göstermektedir. Böylece dindarlık şoförlerin sadece bireysel yaşamlarını değil aynı zamanda onların iş hayatlarında da etkili olmakta ve onların kişilerarası öfke düzeylerini azaltarak trafikte ve toplumsal yaşamda onlara olumlu katkılar sağlamaktadır. Bu araştırmanın konusuna binaen şoförlük yapan bireylerin kişilerarası öfke düzeylerine

dindarlıklarının olumlu katkı sağlamasının yanında ayrıca dindarlığın kişiye kazandırdığı erdemler bağlamında da maneviyatın şoförlük mesleğine olan pozitif etkileri göz ardı edilmemelidir.

Yeni yapılacak çalışmalarda örneklem grubu olarak demir yolu veya deniz ya da hava yolu gibi ulaşım araçları personeli seçilebilir. Ayrıca şoförler üzerine ülkemizde oldukça sınırlı bir literatür bulunduğu için hem lisansüstü hem de diğer saha araştırmaları gerçekleştirilebilir. Bununla birlikte şoförlerin dindarlık düzeyi yükseldikçe kişilerarası öfkelerinin azaldığı tespit edildiği için bünyesinde şoför çalıştıran kurum veya kuruluşlar hizmet içi eğitim kapsamında din ve maneviyat temelli hem kişisel gelişim seminerleri hem de uygulamalı eğitimleri yapabilirler. Diğer taraftan trafikte veya gündelik yaşamda öfke kontrolü problemi yaşayan bireyler ve şoförler için halk eğitim merkezleri gibi kolay erişim sağlanabilen yaygın eğitim kurumlarında da manevi danışmanların hazırlayacakları nitelikli kurs ve programlar kişilerin hizmetine sunulabilir.

Kaynaklar

- Apaydın, H. (2010). Ruh Sağlığı Din İlişkisi Araştırmalarına Bir Bakış. *Dinbilimleri Akademik Araştırma Dergisi* 10 (2), 59-77.
- Averill, J.R (1983)., Studies on Anger and Agression: İmplications for Theories of Emotion, *American Psychologist*, November.
- Balkaya, F. ve Şahin, N. (2003). Çok Boyutlu Öfke Ölçeği. *Türk Psikiyatri Dergisi* 14 (3), 192-202.
- Budak, S. (2003). *Psikoloji Sözlüğü*. Ankara: Bilim ve Sanat Yayınları.
- Bulut, K. (2023). *Ev Hanımlarında Sürekli Öfke Öfke İfade Tarzları ve Dindarlık İlişkisi*. (Yüksek Lisans Tezi, Binali Yıldırım Üniversitesi, Erzincan).
- Deffenbacher, J.L (1999). Cognitive Behavioral Conceptionalization and Treatment of Anger. *Journal of Clinical Psychology*, 55 (3), 295-309.
- Elliott, C. ve Smith, L. (2019). *Öfke Kontrolü*. Çev. Sumru Üçüncü. Ankara: Nobel Yayınları.
- Ergüven, S. (2019). *Aile İçi Duygusal Psikolojik Şiddeti Önlemede Öfke Kontrolü ve Dinin Rolü*. (Yüksek Lisans Tezi, Hitit Üniversitesi, Çorum). Erişim Adresi: <http://earsiv.hitit.edu.tr/xmlui/handle/11491/5589>
- Fromm, E. (2016). *İnsandaki Yıkıcılığın Kökenleri*. Çev. Şükrü Alpagut. İstanbul: Say Yayınları.
- Gebeş, H. (2011). *Akran Eğitimiyle Desteklenen Öfke Kontrolü Eğitiminin Lise Öğrencilerinin Öfke Kontrol Becerilerine Etkisi*. (Yüksek Lisans Tezi, Çukurova Üniversitesi, Adana). Erişim Adresi: <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezDetay.jsp?id=Ue-LzS3iq8608Z0cQ7mNwQ&no=ni-IOU7WC28ApNvMSbeZvw>
- George, D. ve Mallery, P. (2010). *SPSS for Windows*. Boston: Allyn & Bacon Yayınları.
- Gürçam, Ç. (2017). *Yetişkinlerde Bağlanma Stilleri ile Öfke Denetimi ve Yaşam Doyumu Arasındaki İlişki*. (Yüksek Lisans Tezi, Gelişim Üniversitesi, İstanbul). Erişim Adresi: <https://acikerisim.gelisim.edu.tr/xmlui/bitstream/handle/11363/830/525399.pdf?sequence=1>
- Karslı, N. (2011). *Öfke Kontrolü ve Dindarlık İlişkisi (Erzurum Örneği)*. (Doktora Tezi, Atatürk Üniversitesi, Erzurum). Erişim Adresi: <https://atauni.edu.tr/yuklemeler/a262d0ce5fcb6f1a46bbdf9c8cce9521.pdf>
- Koenig, Harold G (1998)., *Handbook of Religion and Mental Healt*, Acedemic Pres, USA.
- Kökdemir, H. (2004). Öfke ve Öfke Kontrolü. *Pivolka* 3 (12), 7-10.
- Köknel, Ö. (1986). *Kaygıdan Mutluluğa Kişilik*, Altın Kitaplar Yayınevi, İstanbul.
- Maslow, A. (2001). *İnsan Olmanın Psikolojisi*. Çev. Okhan Gündüz. İstanbul: Kuraldışı Yayınları.
- Millî Eğitim Bakanlığı [MEB]. (2011). Yolcu Taşımacılığı, Yük, Eşya ve Kargo Taşımacılığı, Ankara: MEB Yayınları.
- Nâsir, A. Muhammed, İbnu'l-C. (1987), *Ârâehü'l-Kelâmiyye ve'l-Ahlâkiyye*, Kahire, 1987.
- Nelson, J. (1982). *Danışma Psikolojisi Kuramları*. Çev. Füson Akkoyun. İstanbul: Nobel Yayınları.
- Ok, Ü. (2011). Dini Tutum Ölçeği: Ölçek Geliştirme ve Geçerlik Çalışması. *Uluslararası İnsan Bilimleri Dergisi* 8 (2), 528-549. <https://www.acarindex.com/dosyalar/makale/acarindex-1423936413.pdf>
- Özkan, A. (2008). *Dini Motiflerin Öfke Kontrolü Üzerindeki Etkisi*. (Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi, İstanbul). Erişim Adresi: <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezDetay.jsp?id=96G0JppFwC35fBo7AiBKA&no=IUqvafle7dtX2H6aISVThQ>
- Özkan, O. (2016). *Öfke Kontrolü ve Dindarlık İlişkisi*. (Yüksek Lisans Tezi, Süleyman Demirel Üniversitesi, Isparta). Erişim Adresi: https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezDetay.jsp?id=PjqCUtQBOKyo26bfcOH6bA&no=HGBB5vIm4P_5IKliFC9Xgw
- Özmen, A. (2004). *Seçim Kuramına ve Gerçeklik Terapisine Dayalı Öfkeyle Başa Çıkma Eğitim Programının ve Etkileşim Grubu Uygulamasının Üniversite öğrencilerinin Öfkeyle Başa Çıkma Becerileri Üzerindeki Etkisi*. (Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi, Ankara). Erişim Adresi:

https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezDetay.jsp?id=TxM3AzEtid0iR1md3b7W5g&no=srJVczLAW0Gxcp5x5_fcbA

Salvatore, M., Marnie, B., Deborah, K. ve Mark, V. (2006). Relationship of hardiness and religiousness to depression and anger. *Consulting Psychology Journal: Practice and Research* 58 (3), 148-161. <https://psycnet.apa.org/doi/10.1037/1065-9293.58.3.148>

Soykan, Ç. (2003). Öfke ve Öfke Yönetimi. *Kriz Dergisi* 11 (2), 19-27. https://doi.org/10.1501/Kriz_0000000192

Törestad, B.(1990), What is Anger Provoking? A Psychophysical Study of Perceived Causes of Anger, *Aggressive Behavior*, Volume: 16 (1), 9-26. [https://doi.org/10.1002/1098-2337\(1990\)16:1%3C9::AID-A2480160103%3E3.0.CO;2-R](https://doi.org/10.1002/1098-2337(1990)16:1%3C9::AID-A2480160103%3E3.0.CO;2-R)

Türkiye Şoförler Ve Otomobilciler Federasyonu [TŞOF]. (2000). Şoförün Eğitim Kitabı, Ankara: TOF Yayınları.

Üzüm, A. *Dindarlık, Bilişsel Esneklik ve Öfke Kontrolü İlişkisi Üzerine Bir Araştırma*. (Yüksek Lisans Tezi, Necmettin Erbakan Üniversitesi, Konya).

Welch, Michael R., Charles T. ve Harold G. (2006). Christian Religiosity, Self-Control and Social Conformity. *Social Forces* 84 (3), 1605-1623. <http://dx.doi.org/10.1353/sof.2006.007>

Etik, Beyan ve Açıklamalar

1. Etik Kurul izni ile ilgili;

Bu çalışmanın yazar/yazarları, Etik Kurul İznine gerek olmadığını beyan etmektedir.

2. Bu çalışmanın yazar/yazarları, araştırma ve yayın etiği ilkelerine uyduklarını kabul etmektedir.

3. Bu çalışmanın yazar/yazarları kullanmış oldukları resim, şekil, fotoğraf ve benzeri belgelerin kullanımında tüm sorumlulukları kabul etmektedir.

4. Bu çalışmanın benzerlik raporu bulunmaktadır.
