



Şehirlerde otomobilin yerini alacak bir taşıt :

KABİN TAKSİ

A lmanya'da 1975 yılında artık şehirlerde otomobil kullanılmamağa başlanacak. Bunun ilk nedeni var, biri trafik yoğunluğunun çok fazla artması, ikincisinde şehir içi ulaşımında büyük bir devrim yapacak olan kabin taksinin birçok yerlerde hazır ve işleyecek duruma gelmesi olacak.

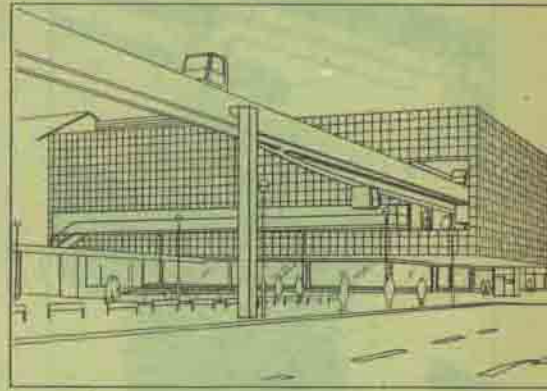
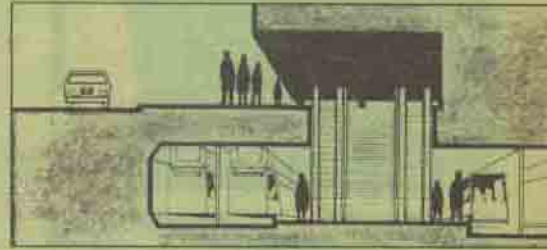
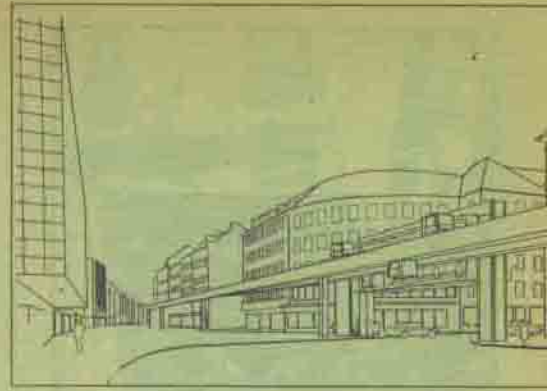
Münih'de Messerschmitt - Bölkow - Blohm fabrikalarıyla Wetter'deki tanınmış DEMAG firmasının beraberce 50 milyon mark harcayarak geliştirdikleri yakın ulaştırma sistemi CAT (kabin taksi) yalnız otobüs ve tramvayın yanında ek bir ulaşım sistemi olarak düşünülmemiş

aynı zamanda şehirlerde otomobili özel bir taşıt olarak büsbütün ortadan kaldırmayı amaç edinmiştir.

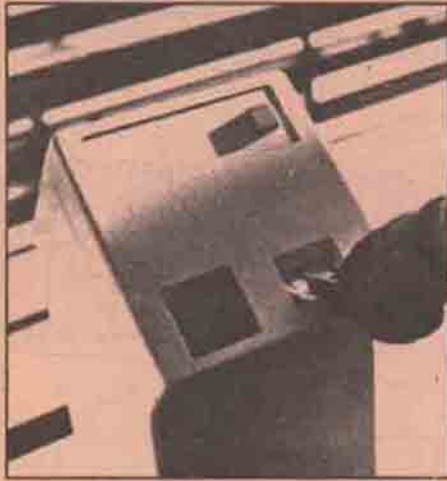
1975 ten sonra oturduğu bölgede kendi otomobilini kullanmaktan vazgeçecek bir kişi özel hareket serbestisinden fedakârlık etmek zorunda kalmayacaktır. CAT sistemi otomobilin yerini alırken, öteki kamu ulaştırma araçlarına karşılık özel sürüşün karakterini tamamiyle elinde tutacaktır. En fazla 3 kişi alacak kabineler hiç bir şekilde insanda kütle taşımalarının izlenimini bırakmayacaktır.

Sabahleyin donmuş otomobil çamla-
rını temizlemek yerine, gelecekte evinizden
en fazla 500 metre yürüyerek en yakın ka-
bin taksi istasyonuna gidebileceksiniz.
Bir şehir plânı üzerinde gideceğiniz yeri
bulacak ve orada okuyacağınız sayıyı oto-
matik bir bilet makinesinin tuşlarına ba-
sacaksınız, o sırada istasyonda hazır, ısı-
tılmış kabinler hazır sizi bekleyecek ve
siz elinizdeki kartı özel bir yarığa soka-
caksınız. Bundan sonraki herşey otoma-
tik olacaktır, kompüter gideceğiniz yeri
biletinizden okuyacak ve kabindeki kom-
püter bildirecektir, bunun üzerine kapı-
lar kendiliğinden açılacak ve siz de içeri-
ye gireceksiniz. Kabinde girip de oturu-
duktan sonra hareket düğmesine basacak-
sınız. Bunun üzerine kapılar kapanacak
ve kabin sessiz bir şekilde gideceğiniz
istasyona kadar durmadan yol alacaktır.
Bütün bunlar bir otomobili dar bir yere
park etmekten çok daha kolay ve çabuk
olacaktır. Otobüs ve tramvaya karşılık
kabin taksi yer düzeyinde işlemeyecek
yüksekte sütunlar üzerinde asılı duran
özel bir güzergâhın üstünde ve altında
gidip gelecektir. Bu sayede bir yol iki ay-
rı yön içinde kullanılabilir. Her 300
-400 metrede bir bir istasyon olacak ve
kabinden ya erişmek istediğiniz yere gö-
re özel makaslardan geçip bunlara girip
duracaklar, ya da onların yanından geçe-
rek başka istasyonlara gideceklerdir. Ta-
mamiyle sessiz, lastik tekerlikler üzerin-
de işleyen kabinler bir linear motor ta-
rafından sürülecektir. Hareketten bir kaç
metre sonra kabinler en yüksek hızları
olan saatte 36 kilometreye erişebilecekler-
dir ki bu bugün şehirlerimizde otobüs ve
tramvayla elde edilen hızın çok üstün-
dedir.

Trafik akışı içinde önde giden kabin
ile arkasındaki kabin arasındaki uzaklık
6-8 metre kadar olacaktır ve otomatik
mesafe regülâtörleri tarafından devamlı
olarak kontrol altında bulundurulacaktır.
Bu konuda yetki sahibi bir uzmanın dü-
şüncesine göre «metro bugün artık tama-
miyle motorize olmuş bir memlekette en
büyük kamu israflarındandır.» Bundan da
bugün şehir plâncılarının metro projeleri
yaparken böyle büyük girişimlerin yarar
ve sakıncalarını ne kadar az dikkate al-
dıkları pek güzel anlaşılır. Meslekten uz-
manların bu müthiş masraflı ulaştırma
aracının yalnız bir kaç yıl içinde büyü-
mekte olan trafiği karşılayamayacağını ve
onun daha bugünden eskimiş olduğunu id-



Bir otomobilden çok süratli olarak kabin tak-
si yolcuyu istediği yere götürür. Kabin taksi
hattı hiç bir şekilde şehir trafiğini bozmay,
yeşil sahalara ve yayaların yürüdüğü sokak-
ları serbest bırakır. Metro bulunan şehirlerde
bundan faydalanılarak kabin taksi şebekesi
sağlanabilir. (ortadaki resim) Büyük mağaza-
larda ayrı kabin taksi istasyonlarında bulun-
durulabilir. Böylece yolcu doğrudan doğruya
iş yerinde veya alışveriş merkezinde geldiği
yere rahatça gidebilir.



dia etmelerine rağmen, metro inşaatı için hâlâ milyarlar harcanmaktadır. Bu düşüncenin ispatı Londra ve Paristir, çok büyük birer metro sistemine sahip olan bu şehirlerde metro hiç bir zaman otomobil trafiğini önleyememiştir.

Bu bakımdan muazzam paraların toprak altına gömülmesine devam edilmesi artık bir çılgınlıktan başka bir şey değildir. Nürnberg şehrinde şimdilik 6 kilometre kadar olan metro hattı kilometre başına 50 milyon mark (250 milyon TL.) mal olmuştur. Stuttgart mevcut tramvay hattını yer yüzünden kaldırmak istemektedir ki, bu 15 kilometrelik şebeke için toplam olarak 1 milyar marka mal olacaktır.

Bu muazzam maliyet çığlarını CAT sisteminin maliyetiyle kıyaslırsak, insan hayret içinde kalır, çünkü yukarıda söz ettiğimiz MBB fabrikalarının mühendisleri 140 kilometrelik bir kabin taksi hattının 850 milyon marka mal olacağını hesap etmişlerdir ki bu 14 kilometre metro hattına eşit olmaktadır. Ote yandan bir kilometreye düşen işletme giderleri de 17 Pfennig (85 kuruş) tutmaktadır ki bugün otobüs ve tramvayda bu 1. mark yöresindedir. Bunun nedeni şimdiye kadar alışmış olduğumuz ulaştırma sistemlerinde hâlâ personel giderlerinin % 70 kadar tutması ve CAT'te bunların % 15 e düşebilmesidir. Bu yeni sistemde personel yalnız ayrı ayrı kabinlerin ve tüm tesisin bakımı ile uğraşacaktır. İstasyonlarda paslanmayan malzemeden yapılacak ve merkezi bir yıkama tesisi tarafından temiz tutulacaktır. Kabinlerin teknik kontrolü, bugün Volkswagen fabrikasında «böceklerinin» kontrolüne uygulanan bir yöntemle benzeyen özel bir kompüter sistemi tarafından yapılacaktır.

Kabin taksinin kullanılışı çocuk oyuncağı kadar basittir. En üstteki resimde bilet otomatı görülmektedir. Burada yolcuya gideceği yerin ücreti otomatik olarak bildirilir. Yolcu bu kartı kontrol otomatına sokar (ortadaki resim) ve yine otomatik olarak kabin çağrılır. Sağda görülen düğme gelen kabin kirliyse yolcu bunu reddetmek için kullanır. Aşağıdaki resim kabinlerin ne şekilde askıda durduklarını ve linear motor tarafından lastik tekerlekler üzerinde sürüldüğünü gösterir.

Kabin taksinin güzergâhı yerin üstünden geçeceği için, yapıcı firmalar istasyonları tiyatro ve büyük mağazaların içinde yapmayı düşünmektedirler, bu sayede özel otomobillerle sağlanandan daha özel bir ulaşım bağlantısı kurulmuş olmaktadır. Büyük bir mağazanın iç şehir trafiği ile ne gibi bir ilişkisi olacağını şimdiden birçok girişimler sezmişlerdir. Örneğin tanınmış Krauss-Maffei firması Transulba adındaki boru hattı ile yeni bir düşünce ortaya atmıştır, bu hem yer altı, hem yer üstü bir ulaşım sistemidir ve insanlar yürüyen bantlar aracılığıyla uzak mesafelere taşınmaktadır. İsviçreye ait bir buluş olan Aerobus insanların başları üzerinden süzülerek gidecektir. Bütün bu ulaşım araçlarında kabin takside olan özel karakter yoktur, ki aslında bu otomobil sahiplerini otomobillerinden çıkarabilecek biricik olanaktır.

Bu bakımdan kabin taksi yapımcıları girişimlerine büyük bir çaba ile devam

etmektedirler. 1975 den önce herhangi bir satış anlaşmasına girmeleri düşünülemez, onlar şimdilik büyük bir sükût içinde Hagen (Almanya) daki yeni model tesislerinde malzeme deneyleriyle uğraşmaktadırlar. İleride kabin taksiye ait taşıyıcı putrelleri, rayları ve altlıkları verecek olan DEMAG firmasının fabrika alanında kabineye ait öteki kısımları, ki bunları MBB yapacaktır, ile beraber deneme hattının ilk kısmı işletmeye açılacaktır. Şu anda ilk 150 metre üzerinde 2 kabine gidip gelmekte, ayrıca da otomatik bilet verici, kontrolü ve istasyonlar hergün prova edilmektedirler.

Kabin taksinin otomobillerin yerine geçmesi üzerine otomobil fabrikaları ne yapacaktır, sorusuna girişimciler, onlarda bizim kabinleri yaparlar cevabını vermektedirler.

HOBBY'den

Erdemlerinizin size ait olduğu için önemli olduklarını düşünmeğe başladığınız anda gururunuzun bir tutuklusu olmuşsunuzdur. Başka adamların her hareketinde günahkâr olduğunı sanır ve kusurlar görmeğe başlarsınız. En erdemli bazı insanlar aynı zamanda bu yüzden en sert ve aksi insanlar olurlar, çünkü onlar bilinç altında mutluluklarının başkalarından çok daha erdemli olmalarına bağımlı olduğuna inanırlar.

THOMAS MERTON

Her insanın hayatında misal olduğu devreler vardır; kahramanlığın karakteristiği sebatır.

R. W. EMERSON

Eğer gerçeği açıklamak istiyorsan, zerafeti terziye bırak !

EINSTEIN

Tarih öğrenmek kolaydır, fakat ondan ders almak hemen hemen imkânsız derecede güçtür.

NICHOLAS BENTLEY

İnsanların işlerinden memnun olabilmeleri için şu üç şeye ihtiyaç vardır : O işin ehli olmaları, o işten çok fazla yapmamaları ve onda bir başarı sağlama olanağı görmeleri.

JOHN RUSKIN