



Günde 7000 vagonluk 200 dolayında katar tertiplenen Maschen istasyonunda makas değiştirme de bilgisayarla yapılıyor.



HAYALETİN YÖNETTİĞİ TRENLER

Irene Meyer-List

Dışında, peronlarda da her şey alışılmadık ölçüde sakin. Sanki bir hayaletini yönettiği tek tek marşandiz vagonları ve lokomotifler, yüzden fazla hat üzerinde kayıyor. Bunlar bazen birbirine yanaşıyor; bazen hızlanıyor, bazen de fren yapıyorlar; ama etrafta, bütün bu yapılacak manevraları yapan bir kimseye rastlanmıyor.

Lüneburger Heide'nin kenarında olan Hamburg-Maschen, Avrupa'da vagonların manevralarının tamamen elektronik sistemle yapıldığı ilk marşandiz garıdır. Gar müdürü Günther Drenckhahn: "Her şey bilgisayar'ın elinde. Biz sadece onu gözetliyor, ancak bir çarpıklık olursa işe karışıyoruz" diye itiraf ediyor.

Uzunluğu 7 kilometre, genişliği 1 kilometre olan gardan her gün ortalama 7.000 vagonluk 200 katar çıkar. Bu katarlarla Almanya'ya günde 88.000 ton yük taşınıyor.

Drenckhahn, tarifeye bakarak şunları söylüyor: "Bundan bir çeyrek saat önce bir marşandiz katarı, Lübeck'ten Maschen'e doğru hareket etti. "Katarıda Fin-

Avrupa'nın en büyük ve en modern marşandiz garının komuta merkezinde, insanı ürküten bir sessizlik hüküm sürüyor. Gri renkli komuta masalarının başına yerleşmiş üç kişi, soğukkanlılıkla sigaralarını tellendiriyor ve önlerindeki büyük duvar panosunda parılayan rengârenk ışıkları ve rakkamları izliyorlar. İçlerinden biri, zaman zaman, yığınla düğmeden bir tanesine basıyor; sonra takırtıyla durmaksızın kâğıda sayılar ve esrareniz kod kelimeleri basan bilgisayar-yazıcı'ya bakıyor. İşte, dev istasyonun karmaşık manevralarını yönetmek için gerekli olan şey de hemen hemen bundan ibarettir!

landiya'dan gelen konteyner vagonları var. Macshen'den Güney Almanya'daki çeşitli şehirlere gönderilecekler. Elektronik dille bilgisayara; trendeki vagon sayısı, vagonların nasıl dizildiği, yükün ve ağırlığın ne olduğu Lübeck'ten bildirilmiştir. Tren yavaş yavaş gara yaklaşırken, bilgisayar, katarın hatlara nasıl ayrıştırılacağını kararlaştırmıştır bile!

Kontrol merkezindeki duvar panosunda, yeşille belirtilmiş rayların arasından yavaş yavaş ortaya doğru hareket eden küçük bir kırmızı çizgi parlıyordu: Lübeck'ten gelen tren istasyona girmiştir. Kısa bir süre sonra, pencereden dürbünle bakılınca, işçilerin nasıl vagonları birbirinden ayırdıkları görülebiliyor. Tamamen elektronik olarak yönetilen garda, sadece bu iş-



Olagan bir istasyonunkinin beşte biri kadar insan çalışan Maschen'de, lokomotif bile uzaktan komutadır.



Kumanda tablosunda bir düğmeye basınca, vagonlar sanki hayalet tarafından yönetiliyormuş gibi, 7 km. uzunluğunda, 1 km. genişliğindeki ray ağı üzerinde gidip gelmeye başlıyor.



Şimdiye kadar bilgisayarın ciddi bir hatasına rastlanmamıştır. Her vagon manevra tepeciğinden, takılacağı katarla doğru yalnız başına iner (altta.)



İlem henüz elle yapılabilmektedir.

Bundan sonra uzaktan komutalı bir lokomotif, Lübeck'ten gelen vagonları alıp, küçük bir tepeciğe sürüyor. Vagonlar bu tepelikten, takılacakları katarların bulunduğu hatlara aktarılacaklardır. Bildiğimiz klasik istasyonlarda görevli memurlar, hatlara takozları yerleştirir ve makasları elle işletirler. Maschen'de durum böyle değildir. Burada işleri sadece bilgisayar görür. Bilgisayar, örneğin Lübeck'ten gelen 12 numaralı vagonun manevra tepeciğine çıktığını, Münih'e gitmesi gerektiğini ve 30 ton ağırlığında olduğunu bilmektedir. Makaslar otomatik olarak işletilir ve raylara yerleştirilmiş fren tertibatı, vagonları tam istenen yerde durdurur.

Hamburg ve İskandinavya'dan gelen vagonlar da gara varınca, artık işçiler katarın bifim ucunu gösteren beyaz-kırmızı ışıklı petrol lambalarını son vagona yerleştirebilirler. Bütün işleri tamamlanmıştır.

Federal Almanya Demiryolları idaresi, bundan on dört yıl önce, 800 milyon marka (yaklaşık 112 milyar lira) çıkan bu manevra istasyonunu yapımını kararlaştırmış ve istasyon dört yıl önce açılmıştır. Bugün, projenin ne kadar başarılı olduğu açıkça ortaya çıkmış görünmüyor. Maschen, klasik demiryolu istasyonlarından çok daha hızlı işlemektedir ve bu da karayolu ulaştırması ile rekabet edebilmek için yegane umuttur. Sağlanan başarıdan dolayı, Maschen'i örnek alan başka istasyonların da yapımı planlanmaktadır.

Scala'dan çeviren: Dr. Ergin KORUR