

Bütün Avrupayı Saran Otomobil Çılgınlığı

20 milyon ekzos borusundan çıkan gürültü Avrupa'yı saran otomobil çılgınlığının en büyük tezahürüdür. Henüz on sene evveline kadar ikinci dünya harbinin ekonomik neticeleri ile bunalmış bir kıta olan Avrupa'da bu olay düşündürücü ve halli gayet güç meseleler arzirmektedir.

1947 Yılında İtalyada araba sahibi her bir kişiye mukabil arabaya malik olmayan 285 kişi mevcuttu. Bugün bu nisbet bire karşı 31 e düşmüştür. Batı almanya ve Avusturyada son 12 sene içinde araba sahibi şahısların sayısı 12 misli artmıştır. Bahis konusu miktarın Fransada ve İsviçrede artış nisbeti 4 tür. İngilterede her 10 kişiye ve İsviçrede her 7 kişiye bir araba düşmektedir. 1938 yılı Avrupa otomobil sanayii için istihsal bakımından rekor teşkil eden bir yıl olmuştur. Yarım nesil süren bir tahribat ve imalatın yeni baştan organizasyonu zarureti gibi giderilmesi ve halli gereken iki mühim faktöre rağmen otomobil sanayii kalkınmıştır. 1958 yılında 1938 yılına nazaran İngiltere üç misli, Batı Almanya dört misli, Fransa beş misli ve İtalya sekiz misli daha fazla otomobil istihsal ediyordu. Amerika Birleşik Devletlerinin on yıllarca evvel bildirdiği ve otomobil devrinin, iyi ve kötü taraflarını Avrupalılar bugün yeni, yeni keşfetmektedir. Bu meyanda: parkmetre, etilik zehirlenmeyi tesbit eden detektör bolonlar, araba kullananlara mahsus sinema ve bankalar, servis istasyonları, radarlı kontrol cihazları, moteller, araba hırsızları, yol boyu reklâm levhaları, tabiatı otomobil sürenlere karşı, otomobil sürenleri tabiata karşı veya otomobil sürenleri birbirlerine karşı korumaya matuf kampanyalar, teşkilâtlar ve tertibatlar gibi hususları zikredebiliriz.

Milyonlarca ve milyonlarca insan arzularının kendilerini sürüklediği ve daima yenilenen tarifi imkânsız yeni bir sevinci keşfetmek, kalabalığın istibdadından kurtularak ezilmeden, çignemeden, çekişmeden seyahat etmek imkânını buldular.

Bu insanlar dört tekerlekli par-

Yazan :
Robert LITTELL
Çeviren :
Naci YURTLUK
Yük. Müh.

○

layan bir oyuncuğa sahip olmanın gurur ve çocukça sevincini, yeni manzara ve çehreler görmenin, meçhul taam ve şaraplar tatmanın zevkini, bir kelime ile şahsi ve ferdi keşiflerinin heyecanını tanıdılar. Yakin bir olay otomobil endüstrisinin Avrupadaki gelişmesini belirtecek mahiyettedir: Paris banliyosunda rekor addedilebilecek bir zaman zarfında yüzlerce apartman dairesi satan bir emlak şirketi satış bedeline sadece bütün sıhhi malzeme ve tesisleri ve tefriş edilmiş bir mutfak dahil etmekle kalmıyarak aynı zamanda bir «Fiat 500» ü ve bunu barındıracak bir garajı da bahis konusu bedelle ilâve etmiştir.

Otomobile karşı olan bu büyük rağbetin neticelerinin tesir sahası gayet geniş olmuştur. Otomobil sanayiinde kaydedilen bu gelişme sadece gittikçe artan bir refahın işareti olmayıp aynı zamanda bu refahı sağlayan başlıca sebeplerden biridir. Bu gelişme diğer taraftan ekonomik sahada olduğu kadar sosyal sahada da bir istikrar, yani stabilizasyon faktörüdür. 1959-60 yılı kışında İtalyan Komünist ve Sosyalist partileri zenginleri tediye mecbur edeceği mülâhazasıyla benzinden alınan vergilerin arttırılmasına matuf bir kampanya açmışlardı. Fakat bu düşüncenin inikâsı gayet geniş oldu ve sendika temsilcileri ve şefleri artık binlerce sendika mensubu işçinin bir arabaya sahip olacak kadar varlıklı olduklarını işaret ederek teşebbüsü önlediler.

Otomobil Avrupa'nın turistik itibadlarını tamamen altüst etmiş bulunmaktadır. Bazı takdirlere göre her sene yüz milyon Avrupalı karayolu ile dış memleketlere gitmektedir. Bunlardan bir çoğu tatilleri esnasında beraberlerinde çadırlarını ve mutfak eşyalarını da götürerek vasil oldukları yerlerde kamp yapmaktadır. 1959 yılında üçyüz bin

araba Mans'ı katetmiş bulunmaktadı. Yakın bir zamanda Dalmaçya'da bulunduğum bir sırada bir akarsuyun içine beline kadar girmiş balık tutmakla meşgul bir şahıs gördüm, sahilde ise plâkası Paris menşeli olan bir araba vardı.

7 Avrupa memleketinde Demiryolları İdareleri «oto kuşetli» tren servisleri ihdas etmek suretiyle kaybetmiş oldukları müşterilerini kazanmaya çalışıyorlar. Bu usule göre otomobil sahibi ve arabası geceleyin aynı trenle seyahat etmekte ve ertesi sabah hareket noktalarından 800 kilometre uzakta bulunmak imkânlarına sahip olmaktadırlar. Avrupa demiryolları idareleri aynı zamanda şoförsüz araba kiralama işini de ele almışlardır. 1959 yılında Fransa'da 30.000 yolcu trenden indikleri zaman 138 muhtelif şehirde kendilerini bekleyen bir vasıta bulmuşlardır. HERTZ şirketinin Fransadaki şubesi olan «Europcars» şoförsüz vasıta kiralama faaliyetine 1951 senesinde 5 araba ile başlamıştır, bugün ise bu konuda 3.000 arabalık bir parka sahiptir.

Yeni bir arabaya sahip olma konusunda bir Avrupalının bir Amerikalıya nazaran şahsi bütçesinden daha büyük bir miktarı feda etmesi gerektiğinden otomobile olan bu rağbet bilhassa dikkati çekmektedir. Zira vasat fiatta halk tipi bir arabaya sahip olmak için Amerikalı işçinin beş ilâ altı aylık kazancını bir kenara koyması gerekmektedir. Aynı tipteki bir araba için Avrupalı bir işçi bir senelik kazancını tasarruf etmek mecburiyetindedir. Bunun sebebi Avrupada araba sahibi olmanın Amerikada olduğundan daha çok bir insanı takdim etmesinden ve onun sosyal kademesini yükseltmesindendir. Dolayısıyla yeni bir araba satın alabilmek için Avrupalılar Amerikalılara nazaran daha fazla kemerlerini sıkmakta ve mali akrobasilere muraat etmektedirler.

Avusturya'da sert bir vergi sistemine rağmen halen 20 kişiye bir araba düşmektedir. Normal bir Avusturya vatandaşı hafta tatili için

gerekli benzin ihtiyacını temin edebilmek için iki ilâ üç günlük yevmiyesini feda etmek zorundadır. Viyanalı bir arkadaşımın yazdığına göre yeni bir arabaya sahip olabilmek için yeni evliler kendilerini etten, eşyadan, tatillerden ve hatta çocuklardan mahrum etmektedirler.

Batı Avrupayı tahminlerin fevkinde bir hızla sarmış olan bu olay dolayısıyla birçok memleketlerdeki yol idareleri gayet müşkül ve hazırlıksız bir durumda kalmışlardır. Zira Batı Almanya'nın 2.500 km. otoruta sahip olmasına mukabil diğer bütün Avrupa memleketlerindeki toplam otorut uzunluğu bu miktarın yarısını bile eşit değildir.

Halen bütün Avrupa'da dört geritli 1.600 km. uzunluğunda yeni otorut inşa halinde ve 16.000 km. de hazırlık halindedir. Bu maksatla tepelikler düzeltilmekte, uyuklayan köylerin dışından geçilmekte ve insan katili virajlar bertaraf edilmektedir. Bir gün gelecek virajlı bir çok iniş ve çıkışlar yerlerini karayolu tünellerine terkedeceklerdir. Bunlardan bir tanesine misâl olarak Mont Blane dağının altından geçecek olan ve açılmasına başlanılan tüneli zikredebiliriz. 1962 senesinde trafiğe açılacağı ümit edilen 11 km. uzunluğundaki bu tünel günde 14.400 vasıtaya geçit verecek ve Fransa, İtalya arasındaki güzergâhı 3 saat kısaltacaktır.

Fakat bu suretle kazanılmaya çalışılan saatler diğer bazı sahalarda daha şimdiden kaybedilmiş durumdadır. Avrupanın her yerinde tamponlar gün geçtikçe birbirine daha çok yaklaşmakta, başşehirlerin sokak ve caddeleri miktarı gittikçe artan vasıtalar dolayısıyla devasa tıkanmalara sahne olmaktadır. Hamburg şehrinin merkez kesimlerinde kritik saatlerde vasıtalar geri geriye yürüyen bir insandan daha az süratle seyredilmektedir. Her 7 metre yol uzunluğu için bir motorlu vasıtanın mevcut olduğu İngilterede, Paskalya yortusunda Londranın batısında vukubulan trafik tıkanmasının uzunluğu 40 km. yi bulmuştur. Milanoda çok yakın bir zamanda vukubulan bir tıkanıklık dolayısıyla asabiye kapılan bir avukat arabasını terederek diğer bir vasıta sahibi-

ni tabanca ile vurarak öldürmüştür.

Otomobil tevlit ettiği bu tıkanma tehlikesi karşısında bu probleme bir hal çaresi bulmak üzere büyük şehirler devamlı olarak gayret sarfetmektedirler. Mühassıs Fransız trafik polisi ekipleri gösterilerde bulunmak üzere İsveçe, Almanyaya, Hollandaya, Belçikaya ve İspanyaya davet edilmişlerdir. Parisli bu mühassıslardan birinin maharetli sopası altında Stuttgart şehrinin bilhassa kalabalık bir kavşağının mutaddan iki misli fazla trafiği geçirildiği müşahade edilmiştir. Diğer taraftan İspanya, İtalya, Fas ve Monako hükümetleri Fransız metodları ile ünsiyet peyda etmeleri maksadı ile birçok trafik polisini Parise göndermişlerdir. Bruxelles sergisinden evvel Belçika hükümeti de aynı şekilde birçok trafik polisini talim görmek üzere Parise göndermiştir. Bu polisler memleketlerine döndüklerinde diğer meslekdaşlarına öğretmenlik etmişler ve bu suretle sergiyi ziyarete gelen büyük insan seline rağmen Bruxelles polisi duruma hâkim olmuştur.

Bu konuda her büyük şehir orijinal hal çareleri bulmaktadır. Parkmetrelerin ihdas edilmiş olduğu yerler haricinde Londranın merkez kısmının geniş bir bölgesinde park yapmak yasak edilmiştir. Parisi takiben ve ondan ilham alarak Roma ve Viyana şehirlerinin merkez kesimlerinde de birer «mavi bölge» (Zohé bleue) ihdas edilmiştir.

Avrupalılar henüz yollarda birbirlerini Amerikalıların temposunda öldürmekle beraber o tempoya erişmek üzeredirler. Gerçekten Batı Almanya trafik kazalarında vukubulan ölüm nisbeti bakımından Amerikanın işgal ettiği birinci yeri almıştır. Zira 1959 senesinde Amerika'da bir milyon nüfus için trafik kazalarında ölenlerin miktarı 214 olmasına mukabil Batı Almanya'da bu miktar 239 olmuştur. İtalyada her 75 dakikada ölümlle neticelenen bir trafik kazası olmaktadır. Yolcu - kilometre ifadesi ile Avrupada uçakla seyahat etmek otomobil ile seyahat etmekten 10 defa daha az tehlikelidir.

Bir bakım ürkek ve kararsız hale gelen Avrupa Memleketleri bu katliamı imkân nisbetinde azaltmaya

gayret etmektedir. İtalyada başlıca yollar pazar ve bayram tatili günleri ağır vasıta trafiğine kapatılmaktadır. İsveçrede kamyonlar gün battığında bulundukları mahalde konaklamak mecburiyetindedir. Danimarkada reklâm levhaları vasıta sürerlerin nazarı dikkatini celbetmeyecek şekilde yollar civarından uzaklaştırılmıştır. Almanyada yüze yâkın «Verkehrsgarten» meydana getirilmiştir. Bunlar küçük çocuklara minyatür arabalar vasıtası ile şehir sokaklarının benzeri olup bütün trafik tesislerini ihtiva eden mahallerde ve bir trafik polisinin nezareti altında araba kullanmayı öğreten otomobil mektepleridir.

İlk ihdas edildiği zaman diktatörce bir yavaşlatma olarak kabul edilen ve birçok Avrupa memleketleri tarafından reddedilen hız tahditleri artık kabul edilmektedir. Fransa da tatil günlerinde ve nisan ayından ekim ayına kadar olan bütün bayram günlerinde bilumum yollarda seyir hızı 100 km/saat olarak tahdit edilmiştir.

Alkollü olarak araba sürme halinde en sert tayıv takınan memleketler İskandinavya memleketleridir. Norveçte, kanında % 0.05 nisbetinde alkol bulunduğu halde (bunun için büyükçe bir bardak kokteyl içmek kâfidir) direksiyon başında yakalanan herhangi bir kimse asgarî 21 gün hapis yatmak tehlikesi ile karşı karşıyadır. İsveçte polis yollarda devriye gezmekte ve tesadüfen herhangi bir vasıta süreni durdurarak kanındaki alkol nisbetini ölçmektedir. Bu gibi ahvalde kanun iki durumu nazarı itibara almaktadır. Bunlardan birincisi alkol tesiri altında araba sürmek ki bu durumda kanındaki alkol nisbeti % 0.05 ilâ 0.15 arasında olarak takdir edilmiştir; ikincisi ise sarhoş olarak araba sürmek ki bu durumda da kandaki alkol nisbeti % 0.15 ten fazla olması olarak takdir edilmiştir. Sarhoş olarak araba sürmek suçu ile yakalanan bir isveçli serveti, içtimai durumu ve ünvanı ne olursa olsun tathikatta daima hapse girer.

Alkol konusunda İsveçliler kadar sert olmayan Fransızlar buna mukabil bilhassa arabanın kendisi ile ilgili hususlarda müsamahasızdır-