



BULUŞLAR :

GEÇMİŞE AİT YAŞANTILAR

Bünyanın ilk otomobil sürücüsü, bundan 200 yıl kadar önce, Paris'in bir banliyo caddesinde, o zamana kadar kimsenin alışmadığı bir gürültü çıkararak bir ileri bir geri gitmişti. Fransız subayı Cugnot'un buhar makinalı otomobili on dakika kadar işlem ve sonra patlayarak bir demir yığını haline gelmişti. Bu araba bugünkü Volkswagen'den bir kat daha büyük, 15,6 litrelik iki silindirliydi, buhar makinası da ön tekerleklerinden birine bağlıydı.

Bugünkü otomobil motoru fikri daha da 100 yıl eskidir. 1673 yılında Hollandalı fizikçi Huygens baruttan faydalanarak, silindir içindeki bir pistonu hareket ettirdi ve bu sırada da bir ipe bağlı beş kişi havaya kalktı. «Kullanılan iç yüzeyi düz bir silindirdi. Bir piston kolayca içinde hareket ediyordu, fakat dışarıya çıkamıyordu, çünkü silindir kapalıydı...»

Otomobilin çocukluk günleri patlayan, garip sesler çıkaran motorlar ve bir santim bile gitmeyen tonlarca ağır tekerlekli arabalarla uçağın veya roketlerin ilk gün-

leri kadar büyük birer serüvendi.

Yeni yüzyılın başında 700 otomobil markası ortaya çıktı.

Yuvarlak olarak 200 yıl süren teorik düşünce dönemi, yalnız yarım yüz yıl süren «buluş döneminin bir hazırlık devresi olmuş ve arka avlularda barut, havagazı, gaz ve yağ ile denenilen motorlar 1900'de artık ortaya çıkmaya başlamıştı. İki Alman olan Otto ve Laugen bugünkü 4 zamanlı motorun büyük babasını bulmayı başarinca, Kral Benz ve Gottlieb Daimler'de arkalarından onların buluşlarını islah etti, ve gerçekten iş görececek bir motor haline getirdiler, biraz sonra da o zamanki at arabalarına benzeyen kromlu paytonlarla Arnavut kaldırım'arı üzerinde dolaşmaya başladılar.

Motorize taşıt düşüncesinin başarısı bir kere ortaya çıkınca, geniş bir sınıır üzerinde bugünün trafik karışıklığının ilk adımı atılmış oldu.

Gerçi 1899'a kadar motorize arabalar

at faytonlarına benziyorlardı, fakat 1901'den itibaren ilk Mercedes'le ilk hakiki otomobil ortaya çıkmış oldu. Motor öne geçti, ön soğutucusu onun önüne, eğri direksiyon kolu, şesi, yaylar ve b. da tam yerlerini buldular.

Bunu izleyen 15 yıl içinde bütün memleketlerde otomobil firmaları yerden biten mantarlar gibi çoğaldılar. O zamana kadar telefon apaleleri, kahve değirmenleri,, tarım makineleri veya gramafon, yazı makinası yapan fabrikalar otomobil yapmağa başladılar, genellikle hepsinin çabaları meslek bilgilerinden fazlaydı.

Tekniğin tarihi dört devrim kaydeder: İnsanın kasları ve hayvanların çekme kuvvetini bırakması dördüncü devrimdir.

İlk teknik devrim ilk taş devrinde tarımın gelişmesi ve hayvan yetiştirme ile başlamış ve insanların elinde biricik kuvvet kendi kasları olmuştur. Biraz maden işlemler ve Nil Fırat, Dicle, Ganj kenarlarında ve Çin'de sulama işlerinde çalışmışlardır.

Teknik ikinci dönem üç, dört yüzyıl boyunca batıda gelişmiş ve bu devrede insan kuvveti yerine hayvan geçmiş veya onu tamamlamıştır. Sokakta daha iyi taşıtlar görülmüş ve hayvanlardan daha iyi faydalanmak suretiyle tarlalardan da daha çok ekin alınmıştır, ve bu kendi kendine köylü, rençber ile şehirdeki zencatçıyı birbirinden ayırmıştır.

Üçüncü devrim 18. yüzyılda kas kuvveti yerine makine kuvvetinin geçmesiyle olmuştur. Su, sıvı veya buhar, enerji olarak endüstri gelişimini ileriye doğru sürmüştür. İki veya üç dev buhar makinası transmisyon kayışlarından bir dehliz üzerinden bütün fabrikaları harekette tutmağa kâfi geliyorlardı.

Yakın geçmişin ve halin dördüncü devrimi iki bölüme ayrılır. Başlangıçta büyük buhar makinelerinin yerini birçok küçük elektrik ve içyakım motorları aldı, fabrika

hollerinden kayışlar ve dişli çarklar kalktı. Endüstri bu sırada elektrik enerjisi üzerine geçtikçe, ulaşım da içyakım motorlarına bağlandı.

Devrim ikinci bölümünde iş tezgâhlarının otomatik olarak Yöneltilmesidir. Otomasyon bu gelişmeye verilen addır ve teknolojik ilerlemenin bu bölümünün beşinci devrim olarak değerlendirileceği muhakkaktır.

Otomobil veya daha iyi bir deyimle iç yakımlı motorun bulunuşu, tekerlekler üzerinde rahatça bir taraftan bir tarafa gitmekten çok daha fazla birşeydir. Motor fikrinin dümen suyunda bütün endüstriyel ve sosyal çevre değişmiştir.

Henry Ford da bir zamanlar Hitler'in düşündüğü gibi «geniş kitle için bir otomobil» istemişti ve 1908'de ortaya çıkardığı model T «Teneke Lizzy»den 20 yıl içinde 15 milyon yapıldı, onu şimdiye kadar Volkswagen «böceğinden» başka geçen olmamıştır. Yalnız Ford'un yaptığı şey bir model fikri ortaya atmak değildi: 1913'de o yürüyen band metodunu buldu ve hemen hemen bütün imalat branşlarının çalışma metotlarını kökten değiştirdi. Hattâ otomasyon fikri bile bu iş bölümünü esas alıyordu. Otoombilin eski öyküsü parlak teknik başarıların bir tarihidir. İtalyan Bugattinin ilk seri modeli dört silindir motorlu küçük bir arabaydı, asma sübabları ve üstte duran aşık mili ile, ki bu 1900 yılında müthiş bir heyecan yaratmış ve saatte 80 Km ile bütün rakiplerini geride bırakmıştı.

Fakat bu tekniğin asıl yaptığı dünyayı değiştiren etkisidir. Günün birinde Lenoir de Rochas, Otto, Daimler, Benz, Dissel veya Wankel'in içyakımlı motorunun yerini atomla işleyen bir motor alırsa, teknik belki tamamıyla yeni birşey olacak, fakat sonuç mütevazi kalacaktır. Asıl devrimciler geçen yüzyılda yaşamışlardır.

HOBBY'den

Karşınızdakileri Sıkılmamak İçin

Konunuzu uzatmağa çalışmayınız. Böylece karşınızdakileri bıktırmış olursunuz. Konunuz ne olursa olsun, 3 dakikadan fazla onun üzerinde konuşmayınız. Dinleyicilerinizi çeken, ilgilendiren söylediğiniz şeyden çok onu söyleme tarzınızdır. Herkesin anlayacağı şekilde basit bir dille konuşunuz. Unutmayın ki onlar sizi isteyerek dinlemedikçe konunuz ve sözlerinizle ilgilennmelerine imkân yoktur.

DYNOMO DOIT