

Otto Hahn adındaki hayalet gemisine nihayet yeşil ışık gösterildi :

ATOM ENERJİSİ İLE İŞLEYEN İLK YUK GEMİSİ

Efsanelerin «Uçan Hollandalısı» gibi Otto Hahn' da şimdiye kadar açık denizlerde dolaştı durdu. Hiç bir liman onun kendi sularına girmesine izin vermiyordu. «Şu kadar mil yaklaşabilirsin, fakat daha fazla içeri giremezsiniz», diyorlardı.

Otto Hahn atom enerjisi ile çalışan ilk ticaret gemisidir. Bununla nükleer enerjiyle işleyen bir geminin etrafa herhangi bir ışıma (radyasyon) tehlikesi yaratmadan herhangi bir yük, şilep ve yolcu gemisi gibi pek âlâ çalışabileceği ispat edilmek isteniyordu.

Bilimsel birçok prova seferlerinden sonra «Otto Hahn» Hamburg-Narvik arasında işleyecek ve Norveç cevherlerini Federal Almanya'ya taşıyacaktı. Fakat Norveçliler bu yüzen atom reaktörünün limanlarına girmesine izin vermediler ve bunu gören öteki sınır-bir ülkeler de Manş ve Baltık Denizlerinde geminin böylece hiçbir limana girmesine müsaade etmediler.

Kurtuluş haberi Afrika'dan geldi. 27 Mayıs'ta Liberya ile Almanya arasında imzalanan bir anlaşmaya göre Atom Gemisinin Liberya karasuları ve limanlarından faydalanması kabul edildi. Liberya - bilindiği gibi - önemli bir demir cevheri ihracatçısıdır ve bu anlaşmadan büyük yararlar beklemektedir.

Liberya'nın üzerine aldığı ve öteki ülkelerin kaçırdıkları riziko oldukça önemsizdir. Çünkü Otto Hahn'ın yapıcıları gemiyi her şeyden önce ünlü, «Safety first», her şeyden önce emniyet esasına göre imal etmişlerdir. Hatır ve hayale gelebilecek bütün çarpışma ve kazalar önceden hesaplanmıştır. Dömen tesisleri çifttir ve gemi genişliğinin % 20'sini tutan, çarpışmaya karşı korunma, geminin nükleer kalbini tamamiyle örtmektedir. En sert ve dayanıklı özel yapı çeliğinden yapılmış olan dış zarf ile emniyet depolarının arasında ek güverteler vardır. Üst üste yerleştirilmiş üç dip katı hasar yapıcı zemin temaslarından korunmaktadır. Reaktörün kendisi 100 ton ağırlığında bir emniyet mahfazası içine konulmuştur.

Otto Hahn'ın maliyeti 50 milyon Mark (yak-

laşık 200 milyon TL.) tutmuştur. Büyüklüğü bakımından Alman tersanelerinde yapılan en pahalı gemi sayılmaktadır. Aynı para ile 200.000 tonluk bir tanker yapmak kabil olurdu.

Yalnız reaktörün kendisi 30 milyon mark'a mal olmuştur. Bir reaktör karadan bir gemiye yüklendiği zaman çalışma koşullarında bazı değişiklikler olur. Geminin içinde deniz yolculuğunun etkilerine, yani gemi gövdesinin iki tarafa yalpa vurmasına maruzdur. Bir yukarı aşağı sallanma esnasında yanma bölgesindeki nötron akımı ve böylece de reaktörün verimi değişir. Deniz seferlerinin koşullarına göre reaktörün durumunu yakından incelemek üzere gemide deneysel fizikçiler beraber seyahat etmektedirler. Ölçü sondajları yanma çubuklarına kadar sokulmuştur. Otomatik kayıt cihazları her andaki durumu tespit etmekte, kompüterler de gerçek durumu önceden hesap edilen ölçü değerleriyle kıyaslamaktadırlar.

Reaktör operatörü, atom çağıının makinisti, kaptan köprüsünden gelen güç talep emirlerine göre nükleer motoru ayarlar: Tüm-yük, yarım-yük, tam tornistan. Karadaki bir reaktörün bu bakımdan işi çok daha kolaydır: O daima aynı güç basamağına göre yanar. Bir gemi ise belirli bir hızla seyretmek, stop etmek, manevra yapmak zorundadır. Bu yüzden atom motorlu gemi işletmesinin bir kara reaktörü ile arasındaki fark elastik bir motorla sabit bir enerji istasyonunun arasındaki farka benzemektedir. Motor tam otomatik olarak çalışır. Çalışma esnasında 200 den fazla muhtelif arıza haberi gelabilir. Gayet dakik belirlenmiş bir şemaya göre reaktör muayyen standart değerler aşılar aşılmaz kendi kendisini durdurur.

Başında bekleyen personel ve uzmanlara bundan sonra ne olacağını beklemek gibi yorucu bir görev düşer.

Bütün bunlar şimdiye kadar, açık denizlerde hedefi olmadan dolaşan ve biricik görevi mükemmel suretle çalıştığını ispat etmek olan bir gemi de oluyordu. Fakat artık bunlar değişecektir.

X - Magazin'den