

zamanda hayatlarında bir kez değil, her ay iki defa tekrar tekrar okumalarını öneririm. Bu kitap, yüzbinlerce liralık psikanaliz ve psikoterapi kürlerinden çok defa daha yararlı olmaktadır. Gayet açık bir stil ile kaleme alınmış ve çok canlı örnekler içeren bu kitap üstelik ilginç bir roman kadar da sürükleyicidir. Carnegie bir bölümünde, kafalarına pek çok şeyi takmış, devamlı kısır döngü ve bunalım içinde bulunan kimselere şu tavsiyelerde bulunur: "Zaman hücreleri içinde yaşayın, bugünün olayları oldukça ağır olabilir ve yalnızca bunu güç taşıy durumda bulunabilirsiniz; buna dünü ve yarını bütün ağırlıkları ile eklerseniz sırtınız bu üç yükü birden kaldıramaz. Dünü yalnızca ders alınacak tecrübeleri ve tatlı anıları ile hatırlayın yarını da tedbirlerde kusur etmemek için ancak yeteri kadar düşünün". Cıpta etmek güzel bir şeydir, ama haset etmemelidir. Bugün şanslı gördüğümüz bir insanın bizden noksan tarafları olabilir, bugün yoksa yarın da ortaya çıkabilir. Nitekim A. B. D. başkanı Kennedy'e haset eden pekçok kişi, suikastten sonra adı bir vatandaş olma şansları için dua etmiştir.

Devamlı mutlu bir hayat kimseye nasip olmamıştır ve olmayacaktır da. Yaşamda ancak

mutlu anlar yer alır. Bu mutlu anlar nicelik ve nitelik bakımından çok değişik olabilir. Bazan tek bir anın mutluluk derecesi çok yüksek olup, pekçok başka mutlu anların toplamına eşdeğer bulunabilir. Tahlillerde kendi lehine faktörleri bulmaya çalışmalı ve iyimserlik olanaklarını artırmalı, fakat aynı zamanda görevlerini ihmal ettirecek ve gevşekliliğe sürükleyebilecek fazla hayallere de kapılmamalıdır. Buna karşın ölümlünde er-geç insan için kaçınılmaz bir sonuç olduğunu gerektiğinde unutmak yararlı olur. Bütün insanlar yaşamda kiracıdır. Bu kiracılar değişik kira süreleri ile dünyada kaldıktan sonra, öbür dünyaya göç eder. Dünyaya yeni başka kiracılar gelir. Bu sebeple yaşamda komşu kiracılarla iyi geçinmeliyiz. Bu düşünüş tarzı hayattaki geçici görevimizin yerini daha iyi saptar ve teselli ve olumlu telkin fırsatlarını doğurur.

Daha kötü ve daha iyiyi dengeli ve yeter bir şekilde düşünmek ve bu yönlerde olumlu telkinlerde bulunmak, uygun derecede bir polianacılık ve tolerans göstermek, daima hiç ölmeyecekmiş gibi çalışmak, kendine ve insanlığa yararlı olmak, mutluluk, başarı ve sağlık için en önemli faktörlerdir.

HERŞEYİN EN İYİSİNİ SESSİZCE YAPABİLME TUTKUSU

Herald KAISER

İngilizler 75 yıldan beri dünyanın en iyi motorunu ve otomobilini yaparlar. Fakat her şey sessizlik içindedir, 75 yıllık jübile de, işleyen motorlar da. 1904 te kurulan fabrikaların 1906 da piyasaya çıkardığı ilk Rolls-Royce otomobilinin hâlâ işlemekte olduğunu bilen çok az kimse vardır.

Dünyanın bütün büyüklerinin ve zenginlerinin tutkusu bir Rolls-Royce otomobile sahip olmaktır. İngiliz Kraliçesinden Arap Şeyhlerine, büyük iş adamlarından, petrol krallarına kadar. Çünkü 1906 yılında dünya ilk Rolls Royce otomobilini tanıdıktan bu yana, ona sahip olmak, rahat, arızasız ve latif bir otomobil gezisi anlamına gelir, herkes onun dünyamızda yapılabilen bir şeyin en mükemmeli olduğunu sessizce tasdik eder, bu yıllardan beri kanıtlanmış bir gelenektir.

Bu mükemmelliğe varış, yüzü yılın başındaki otomobillerin 5-10 kilometrede bir durduğu, bir sürü can sıkıcı arıza yaptığı bir devirde elektrik



mühendisi Henry Royce'un sahip olduğu "De-cauville" adındaki Fransız arabasının onu deli etmesi ve nihayet onun mükemmel bir araba yapmaya karar vermesiyle başlar. Kafası kızan İngiliz nihayet kendi otomobilini kendisi yapmaya hazırlanır. Aynı yıl içinde ilk Royce 10 beygir gücündeki iki silindir motoru işlemeye başlar. Royce motorları, otomobilleri ve arızalarını iyice incelemişti. Otomobil ve motorlarla ilgilenen meslek basını hayranlık içindeydi ve bu girişimi büyük manşetlerle övüyorlardı.

Aynı zamanda otomobil ticaretiyle uğraşmayı kafasına koyan Charles Stewart Rolls adında başka bir İngiliz bunu okudu ve Royce'u bularak ona onunla beraber çalışmak istediğini söyledi. 1904 Noelinden bir gece önce iki adam buluştu ve beraber çalışma arzularını resmen bir kontratla saptadılar. Böylece onlar farkına varmadan birbirlerine hayatlarının en büyük Noel hediyesini vermiş oldular.

İki yıl sonra (1906) Rolls Royce markasını taşıyan "Silverghost-Cümüş hayalet" 53 beygir güçlük 6 silindir motoruyla ortaya çıktı ve basına takdim edildi. Royce'un ilk yaptığı otomobilde olduğu gibi bu da işçilik kalitesi ve güvenilirlik bakımından herkesi hayrette bırakıyordu. Kimse şimdiye kadar bu kadar mükemmel birşey görmemişti. O zamanın ünlü dergisi "Aut Car" 20 Nisan 1907'de arabayı övüyor ve "İçindeki motor bir dikey makinesi kadar sessiz çalışıyor" diye yazıyordu, "İnsan onun içinde giderken gittiğini bile hissetmiyordu, önde ve arkada oturan yolcu adeta yerin üzerinde, havada süzülerek gittiğini sanıyordu."

Aradan geçen 70 küsur yılda bunda değişen hiçbir şey olmamıştı. 1907'de yapılan ilk Silverghost'ı bugün görenler geçen zamanın onun üzerinde sanki hiçbir iz bırakmadığı kanısındadırlar, o şimdiye kadar yapmış olduğu 800.000 kilometre yolda bir kere bile kalmamış, motoru daima ilk ateşlemede çalışmış ve her koşulda araba işlemiştir. Bununla iki ortağın firmaların bayrağına daha o zaman yazdıkları şey ispat edilmiş olmaktadır: "Kalite bir ömür değil, ondan sonra bile devam eden bir şeydir" Bay Royce hatta daha da ileri giderek dinlemek isteyen herkese "gürültü, sonunda yanlış tasarlanmış ve yapılmış makinelerin çalışmasından gelir", diyordu.

Bunun bir sonucu olarak RR'nin 75 yıllık jübilesinde büyük bir kıvançla "Rolls Royce Motors" firmasının müdürünün 1904'den beri yapmış olduğu 80.000 in üstünde otomobilin yarısından fazlasının hâlâ işlemekte olduğunu" söylemesine hayret edilmemelidir. Bu bakımdan kimse şimdiye kadar bir firma müzesi yapmayı düşünmemiştir, çünkü holün yarısından fazlası

boş kalacaktır.

İşte bu yüzden Rolls Royce üzerine birçok öyküler söylenegelmıştır. Örneğin bir Rolls-Royce hiç bir zaman önemli bir arıza ile karşılaşmaz. Zira böyle birşey olsa, en yakın RR-temsilcisine bir telefon kâfidir, derhal bir motor ustası bütün lüzumlu araç ve gereçleriyle beraber imdada yetişir. Bir başkası da radyatörün üzerindeki firma arması ve "Flying Lady" figürünün saf gümüşten olduğudur. Bu gibi öyküler altında bu soylu İngiliz firmasının mitolojisine aittir ve işitilmesi hoş gider, fakat hepsinin bir tek ortak tarafı vardır, o da gerçek olmadıkları ve zamanla halk tarafından uydurulduğudur.

Bunların arasına giren başka bir söylenti ise tamamiyle hakikattir: Rolls Royce'un özel bir şoför yetiştirme okulu vardır. Burada şoförlere, bu otomobil öğretim enstitüsünden çıkarken verilen "Şoförün El Kitabı" şu tavsiyeyi içermektedir: "Daima üç aşamada fren yapınız! İlk önce hafif, böylece yolcunuza frene geçmek üzere olduğunuzu haber vermiş olursunuz. Sonra daha kuvvetlice bir fren yapınız ve üçüncü aşamada da tekrar yavaşça bir frenle durmaya çalışınız, böylece arabadakiler herhangi bir şoka kapılmaz." Yada "Yolcuların eşyalarının ağırlığını onlardan olası bir tekerlek değiştirmek için arabadan inmelerini rica edeceğiniz zamanı tahmin edebilmelisiniz." veya iyi bir şoför o şekilde yerine oturmalıdır ki arabasını yönetirken mümkün olduğu kadar az hareket yapmalı ve özellikle arabasını kaldırırken devamlı ve düzgün hız artışları ile (eşit ivmelerle) onu sürebilmelidir."

Arkada koltuğunda oturan yolcu "Kral" dir ve şoför ona bu konforlu ve rahat otomobil yolculuğunda elinden gelen her türlü katkıyı esirgememelidir. RR-şoförü her türlü konfor emeklerinde her Rolls-Royce arabasının içinde bulunan teknigin bütün yeniliklerinden yararlanır. Örneğin bir düğmeye basılmakla yolcunun aynı zamanda ayaklarının sıcak ve başının serin olmasını sağlar. Super klima tesisi iki yüzey üzerinde çalışır.

Veya daha ilk günlerinden beri her Rolls-Royce'de bulunan düzey-ayar tesisi yalnız arabada fazla ve havaleli yük bulunduğu zaman sürekli olarak arabanın dengesini korumakla kalmaz, aynı zamanda yavaş yavaş boşalan benzin deposunun bile arabanın tam dengesini bozmasını sağlayacak kadar duyarlıdır. Öte yandan bir Rolls-Royce'de bulunması doğal olan şeylerden geniş bir yer rahatlığı, son sistem bir stereo-radyo ve kaset tesisidir. Ayrıca sessizliği onun açık simgesidir.

Fakat asıl Rolls-Royce'u yapan şeyler o görkemli saç kılıfının içindedir. Parçaları en büyük bir özenle yapılan ve monte edilen her yüzüncü alüminyum V8 motoru bundan önceki 99 motorun bir vekilidir ve onların mükemmelliğinin damgasını taşıyan bir diplomaya sahip olmak zorundadır. Tekerlek düzeni ne kadar mükemmel çalıştığını kanıtlamak için 8 saatlik sürekli bir sınavdan geçirilir. Bütün bunlardan sonra sınavı atlatmış, tamamiyle monte edilmiş otomobil tekrar son civatasına kadar sökülür ve en ufak bir bozukluk ve düzensizlik olup olmadığı, tekniğin en ileri ölçü aygıtlarıyla ölçülür ve incelenir. Eğer herhangi birşey bulunmazsa otomobil tekrar deneme istasyonuna alınır ve motor yeniden işletilir. Bu sırada 2-3 saat bir motor-doktoru 8 silindirlilik koca motoru bir hekimin bir hastanın göğsünü dinlediği gibi stetoskop ile dinler. Eğer bu tecrübeli uzman motoru dinleme aygıtı ile dinlediği sırada herhangi ufak bir gürültü bile duymazsa, otomobil artık son sınavını vermiş demektir, müşteriye teslim edilebilir.

Doğal olarak otomobilin bütün parçaları çamurluğundan motor mahfazasından, bavulların konulduğu yere kadar aynı özenle gözden geçirilir; Bunlarda yapıldıktan sonra büyük bir dikkat ve sabırla özel olarak yapılmış tahta şaplonlar üzerinde uzmanlar tarafından ham saçlar çekiçlerle dövülerek son şekillerini alırlar ve ateşte kalaylanan saçlar ve alüminyum karoseri parçaları yerlerine vidalanmadan önce üzerlerinden gerçek bir lake-boya "cümbüşü" geçirirler. Toplum olarak RR'in her saç örtü parçasının üstünde 12 lake tabakası vardır, bunlar elle birbirinin arkasından püskürtülür, taşlanır ve cilalanır. Bütün bu işlemler yapıldıktan sonra kontrolörler özel floresans ışıkla lake hatalarını ararlar.

Bu titiz lakeleme tam üç hafta sürer, ondan sonra da otomobil saçlarının boyasında herhangi bir "defo", hata bulmak olanaksızdır. Rolls-Royce satıcısı müşterisine bir sır söylüyormuş gibi, "isterseniz sigaranızı bunun üzerinde söndürebilirsiniz, en ufak bir leke bile kalmaz" der.

Kalite bakımından doruk noktası koltuklar için kullanılacak derilerin seçimindedir. Yalnız elektro-çitler ile korunan çayırda otlayan mutlu inekler bu seçime girebilirler. Zira, normal dikenli tel ineklerin kıymetli derilerinin çizilmesine sebep olabilir. RR-uzmanları bu derilerden ayakkabı bile yapılmasına müsaade etmezler, 500 sığır arasından 8'i bir RR için derisini vermek



İLK ROLLSROYS

üzere seçildikten, tahta aksamı için elverişli İtalyan ceviz ağacı bulunduktan ve teker lastikleri ağır arabalar için özellikle pres edildikten sonra, 5 aylık bir el çalışması dönemi başlar. Bundan dolayı bu muazzam fabrikanın günde yalnız 10 otomobil çıkardığına hayret edilmemelidir. Hatta bazan bunun bile altında kalınır, özellikle son 230 kilometrelik yol deneyinde bütün yol süresince bavulların konulacağı yerde bulunan üstü bu uzun yolculukta en ufak bir ses duyarsa!

Rolls-Royce firmasının başka bir imalat alanında ise müthiş gürültü çıkarmak bir kalite işaretidir. Burada uçak motorları yapılır. RR firması kuruluşundan beri uçak motorları da yapmaktadır. Fakat bu kadar göze çarpan birşey değildir. İlk imalat büyük babalarımızın devrindeki tek ve iki kanatlı uçakların piston motorlarıyla başlamıştı. İkinci Dünya Savaşında o ünlü Spitfire'ler ile bugünün Tristar-jet bombardıman uçaklarının, Phantomların ve ses hızının iki katına çıkan Concorde'ların motorları hep burada yapılmıştır.

Böyle kimsenin pek farkında olmayan başka birşey de RR-otomobillerinin bir kardeşi olan Bentley'in burada yapıldığıdır. Bentley markası 1931 denberi RR'a aittir ve Bentley modelleri için bu soylu Rolls-Royce'un bir parçası mı olduğu, ya da onun bir çeşit "fakir insanların RR'u" mu olduğu pek bilinmez.

Gerçek şudur. İkisinin arasındaki ayırım yalnız adındadır. Yoksa her ikisi tekerlek somunlarına kadar birbirine benzerler. Söz standart 6, 7 litrelik motorların beygir gücüne geldiği zaman, o ünlü mükemmellik şahnesi burada da aynıyle ortaya çıkar. Rolls-Royce şefi David Plastow: "Beygir gücü ne kadar az olursa, o kadar ilginçtir" demiştir.

Yalnız bu mükemmel arabaların fiyatını hiç bir satıcı gizleyemez. "Silver Shadow" grubunun en ucuzu yuvarlak 4 milyon TL. dir, beş RR tipinin en pahalısı olan Camarque'lerin ise fiyatı 8 milyon TL. dir. Bentleyin fiyatı da RR'ların fiyatından aşağı değildir.