



Popüler-Bilim

Tarihimizden

Canan Öktemgil Turgut
oktemgil@bilkent.edu.tr

Atsız Arabalar

Atsız araba görecek miyiz? Pek derin düşünmeksizin göz önüne şimendüferler getirilirse bunun da “atsız araba” tabirine liyakati teslim olunur. Velosipedler de (bisiklet) birer küçük arabadır. Gerek birçok vagonlarıyla, külfetli tertibatıyla, eşyasıyla, yolcularıyla şimendüferler olsun ve gerek üzerine ayağına çabuk ve güçlü bir gencin bindiği velosipedler olsun, ikisi de atsız araba olduğu halde atlı arabaları fersah fersah geçmektedirler.

Fakat ne şimendüferlerin günden güne gelişmesi ne de velosipedlerin kullanımının yaygınlaşması ve çoğalması, birçok hayır ve insanîyet sahibinin zihnini meşgul eden “atsız araba” sevdasını bir tarafa bırakırmayacak. Daha açık söyleyelim: Şefkat ve insanîyet sahibi, insanın hemen ilk medenileşmesiyle beraber talime aldığı, birtakım ağır işlerde istihdam ettiği atlara acımakta ve hiç olmazsa bu biçare hayvanların tramvaylarda, kira arabalarında yerlerine cansız bir makine konularak bu hizmetlerinden kurtarılması ve her gün çektiği yükün işkencesi altında hasta ve zayıf can vermekten kurtarılması yolunu düşünmektedirler... Medeniyetin ilerlemesi yolunu gözetenler ise belediyeler ne kadar temizliğe dikkat etseler yine sokaklarda türlü türlü arabaları çeken beygirler yüzünden temizlik kurallarının çiğnenmesinin engellenemediğini iddia eylemekte ve arabaları, bugünkü ilimlerden ve sanayiden yardım alarak atsız işletmenin yolunu aramaktadırlar.

Bu hayaller ve araştırmalar neticesiz kalmamıştır. Bir taraftan elektrik kullanımının—yine elektrik—birçok alanda yaygınlaşması, diğer yandan küçük makinelerin ve motorların imal edilmesi, yakın vakitte sokaklarda birtakım atsız arabalar gezip tozmaya başlayacağı ümidini vermektedir.

Şimdiye kadar buhar makineleri şimendüferlere münhasır olup petrol ve elektrik ile de ancak tramvay işletmeye kalkışmışlardı. Fakat yakın vakitte, sokaklarda dolaşacak arabalara da birer küçük buhar veyahut petrol makinesi yerleştirmek yahut elektrik tertibatı koymak ve arabaları atlara çektiirmek yerine bunlarla yürütmek yolları tecrübe olunmaya başlamıştır.

Atsız arabaların pek çok çeşidi yapılmıştır. Küçük buhar makinesi kullanımından başka, Vensler namında bir zat, petrolden çıkan ve gazolin denen bir gaz ile havanın silindiri altına bir regülatör vasıtasıyla sevki ve buradan bir platin teli elektrik sayesinde tutuşurma gibi tertibat uydurarak sokak faytonlarını saatte 16 kilometre süratle yürütecek idareli bir yol bulmuş idi.



Atsız arabaları şehirlerimiz içinde işletmenin münasip ve güzel bir yolunu bulmak için yakınlarda uğraşıyorlarsa da, bazı tenha kır yollarında buharla işleyen arabalar bulunduğunu gazetelerde görüyoruz. Mesela Amerika’da ve İngiltere’de birtakım araba tarzında buhar makineleri varmış. Gündüz tarlada, sabahtan öğleye kadar buğday dökmek, harman savurmak ile uğraştıktan sonra, öğleden sonra mahsulatin doldurulduğu bir takım arabaları arkasına takarak ve tarlalar içinden şoseye çıkaran otuz-kırk kilometre yolu kat ederek bu mahsulatı bir sityasone kadar getiren lokomotifler varmış. Atsız arabanın bundan ziyade iş göreni bulunur mu?

Adi beygir yolunda gezen lokomotifin biri Liverpool’da, yakında seksen ton bir yükü, üç adamın yardımıyla 3 kilometre mesafeye götürmüş. Eski usul ile atmış beygir ile otuz adam ancak bu işi görebilir.

Bu makineli arabaları şehir içinde işletmenin birçok mahzurları vardır. Birincisi, çatmak tehlikesi var. İkincisi, kaldırılmaları girişlerinden ve çıkışlarından arabanın birtakım art arda çarpmaya uğrayıp makinesi pek çabuk bozulmak var... Velosipedlerin tekerleğine geçirildiği gibi, hava ile şişirilen lastikler tekerleklerin üzerine geçirilip bir derece yerdeki engebelere karşı çare bulunur. Arabaların içinde taşınırsa arabanın büyüklüğünü artırmayacak ve yolsuzluklara sebep olmayacak kullanışlı makineler de nasıl olsa meydana gelecek; nitekim gelmektedir. Şimdiye kadar birtakım fenni gazetelerde birkaç türlü tarif edildiği gibi, bu haftaki Natur fenni gazetesi yeni bir elektrik arabasından bahsediyor.

Bu arabanın mucidi Mösyö Poşter namında bir zat imiş. Natur, “Elektrikle işleyen arabala-

rın son derece islah olanları daha evvelce Osmanlı ülkesinde ve İngiltere’de tatbik mevkiine konulmuş idi” dedikten sonra, yeni icadın tafsilatına girişiyor. Alet ve edavatın tafsilatını bir tarafa bırakalım. Yalnız şu kadar söyleyelim ki, arabalardan atları çıkaracak, yani arabalarını yürütmek için atların gücüne ihtiyaçtan insanları kurtaracak olan kuvvetin yine elektrik kuvveti olması en güçlü ihtimaldir.

Bu yeni elektrik arabası bir tür fayton olup sandukçanın altına yerleştirilen altı takım bateriden aldığı cereyanla işleyen arka tekerlekleri döndürüyor. Bununla yürüyor. Ön tekerlekler arabanın dümeni gibidir. Bunlarla gideceği istikamet tayin olunuyor. Asıl motora az veya çok cereyan vermekle arabanın hareketi hızlandırılır veya değiştirilir.

Birkaç seneye kadar elektrik tertibatları daha ziyade islah olunursa atsız arabalar meselesi de hallolunacak demektir. Şimdiye kadar icra olunan tecrübeler ve tertip edilen numuneler kuvvetli ümitler veriyor.

Şehirlerde beygir kalabalığı ortadan kaldırılıyor. Ve kira arabalarının zayıf ve cılız ve merhamete muhtaç beygirleri istirahat bırakılacak.

Eğer atsız arabalar mutlak surette elektrikle işlerse elektrik fabrikaları bundan istifade eder. Arabacılar ahırdan atını çıkaracağı ve arpacıdan arpa alacağı yerde, fabrikaya uğrayarak bataryalarını değiştirir. Belki müşteriden arada “Hayvanlara su vereyim mi?” diye müsaade almalarına mukabil o zaman “Müsaade buyurursanız şuradan bataryanın bir iki takımını değiştireyim” der.

Kaynak: “Mahmud Sadık. “Atsız Arabalar-Küresiz Kaynaklar”. Servet-i Fünûn 144 (2 Kânûn-ı Evvel 1309) [14 Aralık 1893]: 210-214.