Bir Zamanlar

Dr. M. Murat Baskıcı
baskici@politics.ankara.edu.tr

Lâstik Tekerlekli Otoraylar

Fransada bir müddettenberi tecrübeleri yapılan pnömatik tekerlekli otoraylar İngilterede L. M. S. R. şimendifer idaresince de kabul edilmiştir. İngilterede the Coventry Pneumatic Railcar müessesesine sipariş edilen bu otoraylar, tekerlekleri; içi havalı Michelin lâstikli olup otorayı harekete getiren makine ise 270 beygir kuvvetinde Armstrong Siddeley mamulâtından benzin motorudur. Otor, 56 yolcuyu tam konforla nakledebildiği gibi azamî sürati de saatte 60 mili geçmektedir.

Pnömatik lâstik tekerlekli otoray icadından evvelki tecrübelerdeki maksad, raylara temas akisinin asgarî haddi indirilmesinin teminidir. Şurası pek bedihidir ki çelik tekerleklerin ray üzerinde yaptığı aşınma ve ezme tesiri lâstik tekerlek nisbetinden oldukça fazladır.

Otorayların inşasında bütün mihaniki aksam kaynak suretile yekdiğerine merbut olup safi sikleti 9.5 tondur. Şu halde nazaran beher tona 29.5 beygir kuvveti ve bir kaltuğada 380 libre kuvvet inkılat etmektedir. Otorun şase kısmı alüminyumdan olup tavan ve pencere çerçeveleri de yine bu madenden ve kapıları nikelli ve kapı aynaları ise alpakadandır.

Otoray bagaj mahallinin her iki tarafına yaylı çelik kapılar konularak emniyet tertibatı alındığı gibi kanape çerçeveleri de çelik üzerine kromaj ve modern bir şekilde tapiseriye edilmiştir.

Kanapeleri en dörder kişilik dört grup üzerine tanzim edilen otorayda yolcular rahatça dışarıyı seyredebilecekleri gibi istasyonlarda da hafif bir baş oynatmasile kapıları görebilirler. Yolcuların beraberlerinde taşıdıkları çanta ve paketler için hafif madenden örgülü ramalar otoraya başka bir güzellik vermektedir.

Otorayın elektrik istallasyonu C. A. V. Bosch müessesesi tarafından imal edilmiştir.

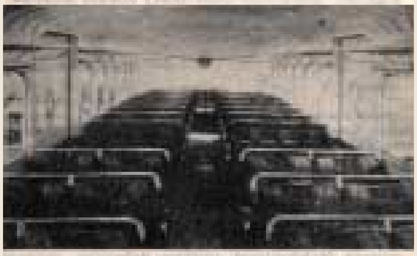
Otorayın alt kısmı kaide parçaları perçin ve kaynakla sağlamlaştırılmış olup hafif olmak gayesile de fazla teferruattan azade sade ve kuvvetli bir tekniği muhafaza ettiği görülmektedir.

Tekerleklerin kasaları yüksek tazyike mütehammil çelik muhafazalarla çevrelenmiş ve bu suretle her hangi bir tesir neticesi yoldan çıkmak tehlikesi bertaraf edilmiştir.

Otorayın heyeti umumiyesi, en hafif siklet ile tekerleklerin azamî kuvvete mukavemetini temin etmiştir. Bu suretle şase alt kısmındaki 24 kademelik bir çelik işçiliği sahası ancak 72 ½ İngiliz hastarlık bir sikleti vücude getirmiş ve mihaniki konstruksiyonu nihayet şeritle etmemiş sehimlerden iki parçaya münkasim hem çekici ve hem taşıyıcı olan on altı tekerlek üzerine aynı sikleti müteseviyen taksim edilmiştir.

Tekerleklerin merbut bulunduğu şase (Frame) yüksek tahlisatlı çelikten germe usulile yapılmış ve bütün gayri mütehairik parçalar, perçin ve kaynakla yekdiğerlerine yekpare ve herhangi birsarsıntının önüne geçmek için mafsal vazifesini görebilecek tarzda imal edilmiş ve her çift tekerleğe mütehairik aksam ilâve olunmuştur.

Virajlarda kolayca ve sarsıntısızca dönebilmesini temin için esas mihver milinin oturacağı yatak kaidesi dört istinatlı bir fondament aşağıda tekerlek frame'i üzerine tesbit ve mil kaidesinin her dört köşesine de muhkem lâstik yastıklar konarak kaide ile şasenin arasında 2 pusluk bir elastikiyet temin edilmiştir.



İngilizce: Railway gazetesinden
Çeviren: H. F. Türkuş

Demiryollar Dergisi, Eylül 1936, Sayı 139, s.336-8.

Kömür Tasarrufu Yolunda
Üzerleri Örtülü Lokomotifler

YENİ TRENLER NASIL OLUYOR?

Demiryolları üzerinde seyahat zevkini, içinde yaşadığımız medeniyet ve konfor asrının bütün ihtiyaç ve icaplarına uygun bir şekilde temin için bütün memleketlerin bütün şimendifer kumpanyaları durmadan çalışıyorlar. Mühendislerden, teknisyenlerden ordular, yanlarında sevki selim sahibi mütehassıslardan yardımcılar olduğu halde mütemadi bir seferber halinde uğraşıyorlar ve her sene seyahat, turizm ansiklopedisine yeni ilâveleri, yeni adlarını mal ediyorlar ve her sene, demiryolları üzerinde bir sene evvelkinden daha başka ve daha ileri yenilikler şahit oluyoruz.

Bu sene de avrupa trenlerinde ve bilhassa Fransada üzerleri örtülü, kapalı lokomotifler gözümüze ilişti. Alâkalıların söylediklerine bakılırsa ve gazetelerin bu husustaki yazdıklarına inanılırsa gelecek sene Fransada hemen hemen bütün hatlar üzerinde böyle kapalı lokomotifler, hatta vagonlar göreceğiz.

Kapalı lokomotif!

Bu, neye yarar diyeceksiniz.

Şimendifer kumpanyaları, bir taraftan halkın hoşuna gidecek konfor tertibatını tren kompozisyonlarında tatbik ederlerken diğer taraftan bu yüzden yaptıkları masrafları da başka taraftan kısmak mecburiyetindedirler.

Lokomotiflere örtü koymak da işte böyle masraf kısmak ihtiyacından doğmuştur.

İlk nazarda masrafı azaltmak değil, fakat durub dururken bir de koskoca çelik kapak geçirmek suretile aykırı bir masraf yapmak gibi görünen bu " lokomotif örtüsü ", yapılan tecrübe ile Fransada lokomotif başına senede (32.500) frank tasarruf temin etmiştir.

Devlet hattının yaptırdığı tecrübelerin neticesi şudur: Üzeri örtülü bir lokomotif, saatta 120 kilometre sür'atle giderken 108 beygir ve 150 kilometre sür'atle giderken 221 beygir kuvveti tasarruf etmektedir.

Bu tasarrufa göre Parisle Havr arasında gidip gelme seferler yapan bir lokomotif senede 126 ton kömürkâr etmektedir. Bu, tek bir lokomotifin kârıdır. Diğer lokomotifler içinde aynı nisbette tasarruf düşünülecek olursa elde edilecek neticenin nekadar mühim olduğu anlaşılır.

Kumpanyalar yalnız lokomotiflere değil, vagonlarada örtüler koymağı düşünüyorlar. Hattâ yeni yaptıracakları vagonları hava mukavemetine karşı koyabilecek şekilde ve tertibatta yaptırmayı şimdiden tasarlıyorlar.

Fransanın şimal hattı, sürati, intizamı, konforu ve her yeniliği ilk önce tatbik etmesi ile şöhret bulmuştur. Diğer hatların tecrübeden tatbik sahasına geçtikleri (örtülü lokomotif) usulü pek tabiî olarak şimal hattı da ihmal etmemiştir. Hattâ bu usulün ilk inisyatif'ini bu kumpanya vermiştir denebilir.

Şimal hattı, daha çok evvellerden katarlarındaki sür'ati daha ziyade artırmak için hava mukavemetini kırmak lüzumunu hissetmiş ve bunun için de mühendisleri vasıtasile lokomotiflerin önünde yapılan bazı tertibat matlûp neticeyi vermişti.

P. L. M. hattının lokomotif örtüsü tecrübesi müsbet netice verince şimal hattı da hemen bunu kendi lokomotiflerine tatbik etti.

Bütün bu çalışmalar gelecek sene Fransada ve belki diğer Avrupa memleketlerinde lokomotif ve vagonlara gömlek gibi çelik örtüler geçirileceğini hemen katiyetle göstermektedirler.

Demiryollar Dergisi, I. Teşrin (Ekim) 1936, Sayı 140, s.391-3.