

KAIZEN

改 deęişim 善 iyi

改善

NUNCHAKU DANSI

Yeni Bir Dansın Doğuş Hikayesi

Afrika'da Bir Hafta

Moritanya Macerası

Neden Akıllı Telefonlar?

Elektrikli Arabaların Şaşırtıcı Tarihi

CERN'de Ne Oluyor?

Fiyatı: 4.99 US:2.99\$



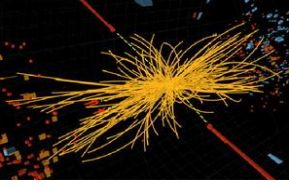
Bu dergi diğer fayda ve amaçlarının yanında, aynı zamanda, teknolojinin bize verdiği imkanlarla bir şahsın tek başına neler yapılabileceğini ölçmeye çalışan deneme amaçlı bir çalışmadır. Son derece basit teknik altyapılar üzerine inşa edilmiş olup, herkesin kendisi için benzer çalışmayı yapması mümkündür.

SAYI:1

İçindekiler

Bilim ve Teknolojinin Farkı Üzerine

5



Elektrikli Arabaların Tarihi

20



Katar Macerası

30

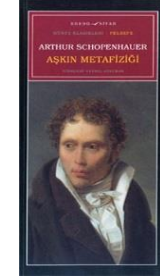


Bilim ve Teknolojinin Farkı	5
İlişkilerde Yük Bindirme Kavramı	9
Afrika'da Bir Hafta: Moritanya Macerası	7
Akıllı Telefon mu Bilgisayar mı?	16
ENIAC, İlk Bilgisayar	17
Aklın ve Ruhun Zevkleri	19
Elektrikli Arabaların Tarihi	20
Metro Üzerine Düşünceler	28
Katar Macerası	30
Hareketlerin Etkileyiciliği Üzerine	32
Hans Von Aiberg Kandırmacası	34
Aşkın Metafiziği	36
Kuveyt Macerası	38
Steve Jobs: Onu Etkili Yapan Neydi?	40
Nunchaku Dansı	42

Steve Jobs Onu Etkili Yapan Neydi?



40



36

Aşkın Metafiziği
İki cins arasındaki kuvvetli
Duygusal etkileşimin öz
Sebebine dair düşünceler



NASIL BAŞLADI?

Günün birinde aklıma birdenbire bir dergi çıkarma fikri geldi. İşin özünde heves var. Gerçekten diğer detaylar hep bu ana çekirdeğin etrafında dönüyor. Heves.

Neden benim de bir dergim yok? Rengarenk sayfaları olan, değişik font tipleri, farklı büyüklük ve renklerde özene bezene hizalanmış, dizilmiş yazıları olan, her bir sayfasının ayrı bir tasarımsal düzene sahip olabileceği, üstüne üstlük, birbirinden farklı canımın istediği konuların istediğim detay ve şekilde incelendiği benim de bir dergim neden olmasın?

Olabilir dedim. Aslında bu zor da değil dedim. O kadar işin gücün arasına bunu nasıl sıkıştıracağım sorusuna da, tamamen o hevesten kaynaklı bir kuvvetle, «günde yarım saat, bir saat ayırmaktan ne zarar gelir, tamam hedefimiz her bir sayfayı en kısa zamanda, fazla kurcamaladan bitirmek olsun» tarzı bir cevap vererek yola devam ettim. «Hem» dedim, yazıların bir çoğu hazır sayılır. Yapmam gereken ufak düzenlemeler ve bir iki resim ile görsel destek.

KİŞİSEL DERGI KAVRAMI

Konu üzerine düşünmeye devam ettim. Peki nasıl bir konsept olacak? Dergide neleri işleyeceğim? Aslında bir insanın kendi hayatından anlatabileceği çok şey olduğu ortada. Bir insanın anlatabileceği o kadar çok şey var ki. Dolayısı ile benim de var. Ve bunları işte bu vesile ile bir işlemiş oluyorum. Kişisel konuların içerildiği, kişinin kendisinin gündeminden bahsettiği bir dergi. Bu kişisel bir dergidir. Tıpkı bir şirketin, bir kurumun, okulun bir dergisi olabildiği gibi, neden kişinin de bir dergisi olmasın? Aslında kişisel bir site, bir blog bunun web tabanlı karşılığı. Ben bunu farklı bir medyaya taşımış oluyorum. Pek sık rastlanan bir durum değil. Fakat sonuç olarak bu «kişisel dergi» diyebileceğimiz bir kavram.

İÇERİK

Elbette sadece kişisel konuları içermek daraltıcı bir fikir. İnsan heves için yaptığı bir işte neden kendini kısıtlasın? Canımın istediği bütün konuları özgürce işleyebilmeliyim. Dolayısı ile sosyal, psikolojik, tarihi, bilimsel, teknolojik, felsefi konuları ve hatta spor, sanat, sinema, müzik gibi konuları da işleyebilirim. Çünkü bunu istiyorum. Dergi böyle olduğunda hevesim yerine gelmiş olacak.

DONANIMSAL ARAÇLAR

HP Pavillion G6 Notebook

Sony DSC-S60 Fotoğraf Makinası

Sony Xperia S Telefon

Huawei Ideos X5 Telefon

Nikon D5000 Fotoğraf Makinası

Sigma 18-250mm Lens

YAZILIMSAL ARAÇLAR

- Bir arama motoru
- Bir işletim sistemi
- Bir sunu programı
- Bir grafik programı

TEMEL ARAÇLAR

Beyin

Zaman

BİLİM VE TEKNOLOJİNİN FARKI ÜZERİNE

Bilim ve teknoloji temelde iki farklı kavramdır. Aralarındaki farklılık kimi zaman şaşırtıcı seviyelerde ortaya çıkar.

Bilim ve teknoloji her ne kadar son yüzyılda birbirine akıl karıştırıcı derecede benzediyse de temelde farklı iki yapıdır.

Bilim belirli metodlar kullanılarak elde edilmiş bilgilerin mantıklı temellere göre sistemli hale getirilmesi sonucu oluşan disiplin olarak tarif edilir. Teknoloji ise eldeki bilimsel veriler ve kanunlar yoluyla insanın fiziksel doğa üzerindeki hakimiyetini sağlama disiplini olarak geçer. Buna göre bilimin amacı bilgiyi elde etmek ve onu sistemli bir hale getirmek. Teknolojinin amacı ise hazır temel bilgiyi kullanarak istenen pratik amaca ulaşmaktır. Bilim bilgiye ulaştığında bilgileri alıp, onlar arasındaki ilişkileri açıklayan modeller geliştirdiğinde hedefine ulaşmıştır. Teknoloji ise hep "Bunun bana günlük hayatta ne gibi bir yararı olabilir" sorusunu sorar ki bu saf bilimin kesinlikle amacı olamaz.

Başlangıçta bilim ve teknoloji ile uğraşanlar birbirinden çok uzaktı. Bunlar toplumun iki farklı sınıfından olma durumundaydı genelde. Çünkü teknoloji bir çeşit işçilikti. Bilimle uğraşanlar ise genel anlamda saygı duyulan bir yere sahiptiler ve bilim adamları toplumda üst sınıflara gelebilen tek kesimdir. Kılıç veya at arabası gibi levazimat üretme insanı en fazla zengin eder. Ama tek bir kitap insanın yüzyıllar boyu anılmasına neden olabilir.

Teknoloji ve bilim arasında ilginç bir ilişki görülüyor. Bu ikisi birbirinin gelişimine ciddi bir katkıda bulunuyorlar. Burada katkıda hangi tarafın ağır bastığı güzel bir soru olacaktır. İlk bakışta görünen o ki başlangıçta bilimin katkısı daha baskındı. Ama özellikle son yüzyılda teknolojinin bilimin gelişimine katkısı bize daha baskın görünüyor.

Şöyle bir bakalım. Kepler, Kopernik, Galile, Descartes, Newton, Pascal, Huygens, Young, Faraday, Kirchof, Maxwel, Röntgen, Thomson, Planc, Einstein, Heisenberg, Bohr, Compton, Chadwick... Bütün bu isimleri 1550'lerden 1970'lere doğru kronolojik olarak sıraladık.

Kepler, Kepler kanunlarını ortaya koyarken ne düzeyde bir teknolojiden yararlanmış olabilir ki? Galile iyi bir teleskop yapımcısıydı. Ayrıca yerçekimi üzerinde deneyler yapmak için Pizza kulesinden taş bırakıyordu. Onu fiziğin babası yapacak temel kanun ve formülleri aşağı yukarı bu teknoloji ile ortaya koydu.



Newton'un mekaniğin temel yasalarını bulmasında teknolojinin katkısı, Newton'un beynininkinin yanında çok küçük kalır. Dikkat edin. Teknik katkı olmazsa Newton'da adım atamazdı ama sonuca ulaşmada düşüncenin payı daha büyüktü. Newton ışık ile ilgili deneylerinde prizma kullanmıştır. Newton fiziğin en dev isimlerinden biridir. Geliştirdiği formüller bizi aya götürmeye yetmiştir. (Düşünün o dönemin tekniği ile bu yapılabiliyorsa neden şimdiki devasa teknoloji ile örneğin hala maddeyi ışınlamayı başaramadık?)

Bu muhtemelen yönelimin değişmesinden kaynaklanıyor. Artık temel bilimlerin mühendislik bilimleri kadar cazip olmamasında bunda etkisi olabilir. Sonuç olarak Newton gibi dünyadan soyutlanıp yalnız eklemek ve suyla idare edip, günde on sekiz saat çalışarak ortaya bir eser koyacak yapıda değil belki. Ve bu teknolojinin bilime olan katkısını düşürüyor olabilir).

Newton'un (1643-1727) ışıkla uğraşıp, ışığın tanecek teorisini ortaya attığı dönemde, Huygens ışığın bir dalga gibi davrandığını savunuyordu. Ancak bunu deneysel olarak doğrulamak Young'a nasip oldu. Kullandığı teknoloji, bir levhaya ışığın dalga boyu mertebesinde bir delik açmaya yetecek bir teknolojiydi.

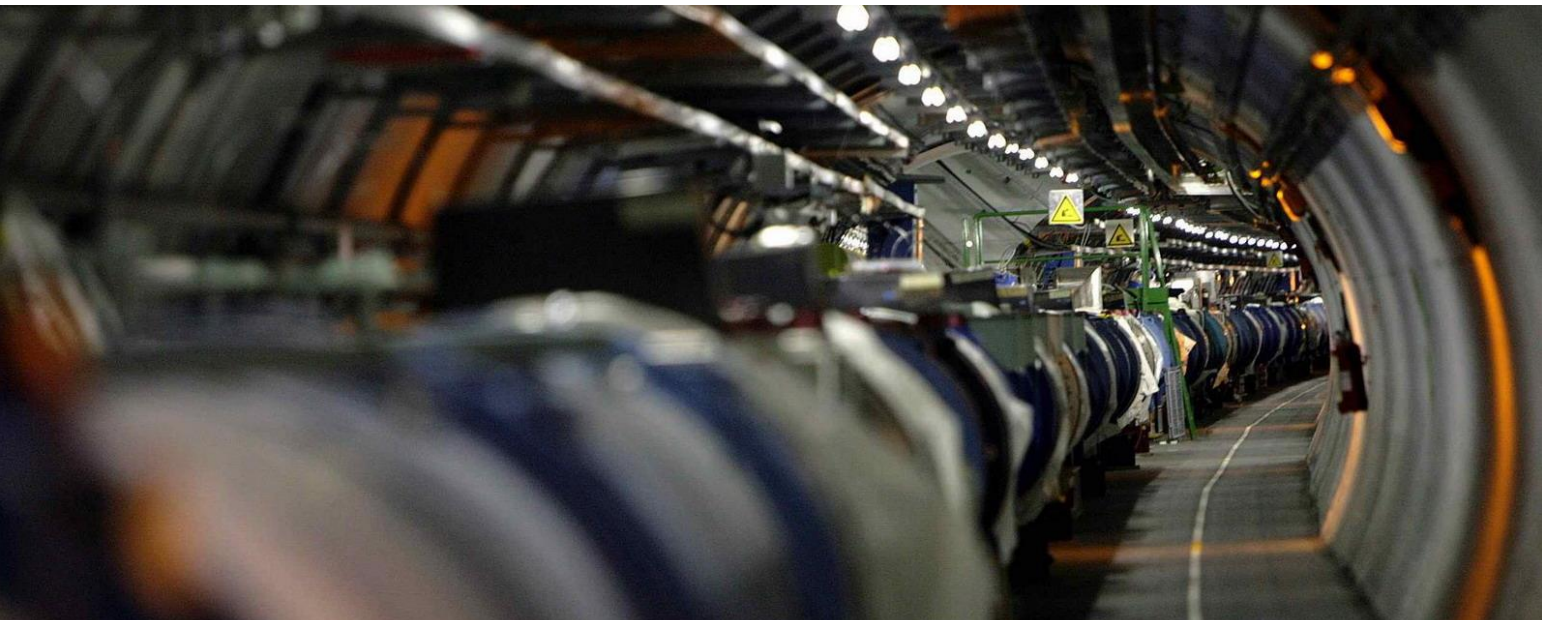
Faraday ve Kirchof'un dönemi, 1800'lerde başlayan sanayi devrimini takip eder. Faraday 1840'larda ilk motoru yapıp, karısına evlilik hediyesi olarak sunmuştur. Kirchof'u ise akım ve gerilim kanunlarından çok iyi tanırız. İnsanların metali adamakıllı kullanmaya başladığı sanayi döneminin imkanları ile ki birkaç bakır tel parçası ve iptidai güç kaynaklarıdır bu imkanlar, Faraday, Kirchoff gibi isimler bugünün muazzam teknolojilerinin üzerine kurulduğu temel kanunları ortaya atmışlardır. Ancak yavaş yavaş teknolojinin bilimin gelişimindeki rolü aktifleşmeye başlar. Maxwell, Gauss (aslen matematikçi, ancak uygulamaya dayalı ciddi çalışmaları vardır), Einstein gibiler ise laboratuardan çok beyin merkezli çalışmışlardır.



Teknolojinin onların çalışmalarına katkısı, onlardan öncekilerden kendilerine ulaşan verilerde aranabilir ki bunununda ağırlığı pek ciddi sayılmaz (Çalışmanın düşünce kısmına kıyasla).

Bir de şu açıdan bilim ve teknolojinin farkını kavramaya çalışalım. Ayrı ayrı bilim ve teknolojinin zirvelerinde dolaşan isimlerin çalışma biçimlerine ve amaçlarına bakarak bile bu konuda bazı fikirlere sahip olabiliriz. Esasen bilim, bilim adamlarının yaptığı, teknoloji ise mucitlerin yaptığı iş değil midir? En büyük bilim adamları dahi bilimin gerçek dünyada, tanımlandığı kesin çalışma biçimleri ile ilerlemediğini ifade ediyorlar (Örneğin DNA'yı bulan James Watson).

Gözlem yapma, ortaya bir hipotez atma, onu sınıma gibi adımlar takip edilmeden elde edilen o kadar bilimsel veri ve sonuç vardır ki belki onları çıkarsak bilim teknik diye bir şey kalmaz. Rastlantısal olayların bilime katkısı hakkında herkes bir kaç şey duymuştur. Bilimin bu günkü noktaya gelişinde tesadüflerin, ilhamların, sezgilerin, dayanılmaz merak ve muhtemelen ondan doğan engellenemez çalışma isteğinin katkıları yukarıdaki adımlarla rahatlıkla yarışabilir. Şimdi birkaç bilimadamı ve mucit ile konuya devam edelim.



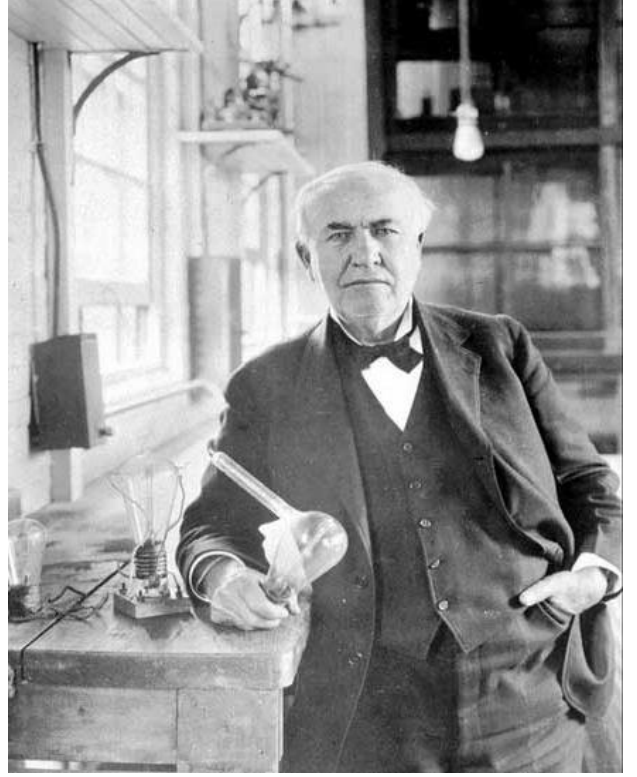
Edison ilginçtir. Pek az, aslında neredeyse hiç resmi eğitimi olmayan Thomas Edison'u tanımayanımız yoktur. Elektrik, ampul, telgraf, gramofon gibi son derece ciddi olanlarının yanında akla gelmeyecek irili ufaklı icatlar da dahil bini aşkın icadın patent sahibi bu parlak mucit, geride yüklü bir servet bırakarak bu dünyadan ayrılmış gitti. Ama J.J Thomson'ı pek azımız tanır. Halbuki J.J Thomson (1869-1940) İngiltere'de, Cambridge Üniversitesinde profesördü ve Cavendish Laboratuvarlarında (ismini vermeden geçemedim. elektron, proton, nötron gibi temel parçacıklar bir kenara, DNA bile 1950'lerde burada bulunmuştur) yaptığı deneysel çalışmalar sonunda 1900'lere varmadan elektronu buldu ve hatta kütlesini bile hesapladı. İşte bu elektronu bulan Thomson Amerika'da her nasılsa Edison'la karşılaşmış ve elektron kavramını O'na bir türlü kabul ettirememiştir.

Çünkü Thomson ve Edisonun temel çalışma biçimleri farklıydı. Edison deneme yanılmaya dayalı bir yol izliyordu ki sonuca ulaştığında problem O'nun için hallolmuştu. Sonucun gerisindeki sebepler O'nu pek ilgilendirmezdi. Thomson ise ortaya çıkan sonucu açıklamayı hedef edinmişti. Yani bir lamba yanınca Edison için iş biterdi ama Thomson'un önünde onu açıklama işi dururdu. O hedefine, lambanın nasıl yandığını diğer benzeri birçok hadise ile de çelişmeyecek bir model ortaya koyarak açıkladığı zaman ulaşırdı.

Uygulama ve teori. Yararlılık ve yararsızlık. Bu ikisi yıllar boyu tartışma konusu olageldi. Matematikçiler bile bu sebeple ikiye bölündüler. **Uygulamalı matematikçiler ve saf matematikçiler.**

Saf matematikçiler yaptıkları işin yararsızlığı ile övünürler. Gerçek dünyada işe yaraması amaçlanmayan sayılar teorisi, topoloji gibi konularla, n boyutlu uzaylarla uğraşırlar. Ya da onların merak konusu, asal sayıların sonsuz olup olmadığı gibi birçokları için zaman kaybı olarak kabul edilen problemlerdir. Belki onların geliştirdiği bugün yararsız gibi görünen bir teori yarın uygulama imkanı bulabilir.

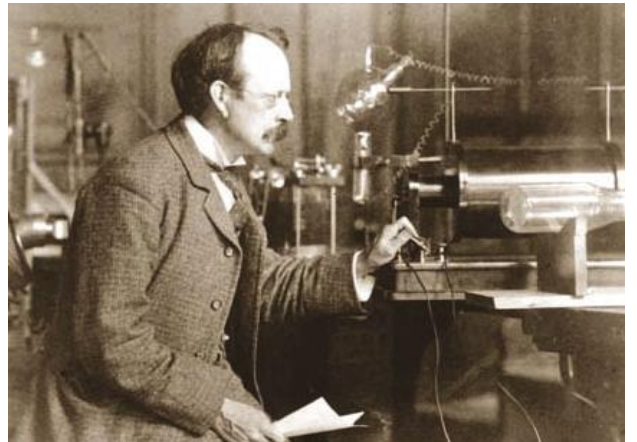
Einstein'ın teorilerinde günlük hayat için önemsiz, düzlemsel olmayan Reinman geometrisini kullanması örneğindeki gibi. Ama bu onların amacıyla ilgili değildir. George Boole bugün mikroçipler tasarlanırken kullanılan Boole cebri gelecekte insanlar bunu kullansın, bir işe yarasan diye geliştirmedir. Boole cebri, Boole'un bir gece ders verdikten sonra eve dönerken ıslanıp daha sonra hastalanarak ölmesinden altmış yetmiş sene sonra, 1930 larda M.I.T. de, hesap makinesi tasarımında kullanılması fikri doğmasıyla kullanım alanı buldu. Geçmişe şöyle bir baktığımızda Matematikçilerin büyük bir kısmı Boole gibi hazin sonlara sahip olmuştur. (Gauss hariç). Ama kanaatimizce onlar bilimin özüne en yakın bölgededirler.



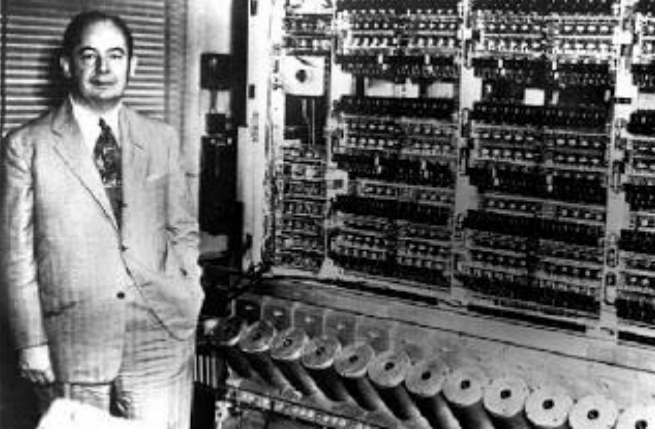
Başarısız olmadım. İşe yaramayacak 10.000 yol buldum.

Thomas Edison

Ampülü geliştirdi. Fakat elektronun ne olduğu hakkında hiç bir fikri yoktu.



J.J. Thomson. 1896 yılında elektronun kütlesine olan oranını (e/m oranı olarak bilinir) hesapladı.



John Von Neuman yüzyılın en büyük matematikçilerindedir. Altı yaşında iken babası ile Latince şaka yapabiliyordu. Neuman'ın, ortaokul yıllarında iken, bir öğle tatilinde bir telefon rehberinin belli bir kısmını ezberlediğini okumuştum "Meşhur matematikçiler" diye bir kitapta. Oyunlar teorisini geliştiren , RAM'i ilk düşünen adamdır. Savunma amaçlı, bilgisayar tarihinin ilklerinden ENIAC isimli bilgisayarın tasarımcıları arasındadır. İşte bize gereken noktada bu. O'nu bilgisayar gibi uygulamaya dayalı bir konu ile uğraştığı için eleştirenler olmuştur ve O, bu makinaların hesaplamayı kolaylaştırarak bilimsel gelişmeye katkıda bulunduğunu söyleyerek, sonuç olarak saf bilimsel amaçlar için çalıştığını vurgulamıştır.

Uygulamalı bilimler ve saf bilim. Birinin temel amacı hayatı kolaylaştırmak diğersinin ise tabiattaki mekanizmayı kavramak. Bu yazının başında geçmişten günümüze doğru ikisinin birbiri ile ilişkisinin, onları birbirinden ayırdetmede bizi zorlayacak kadar yoğunlaştığını iddia etmiştik. Bugün mühendislik bilimleri son derece kompleks teorilerle çalışarak ilerlemesine devam etmektedir. Günümüz teknolojisi dün, pratik bir amaç hedeflenmeden ortaya konan teorilerin uygulanabilmesi ile bu hale gelmiştir. Buda mühendislerin daha çok teori ile uğraşmasını gerektiriyor ki onları saf bilimle uğraşanlara benzetmeye başlıyoruz

Bu konuda TUBITAK'ın yayınlarından "Bir Mühendisin Dünyası" kitabı çok iyi fikir veriyor.

İşte böylece bilim ve teknoloji arasındaki farkı ayaküstü açıklamaya çalıştık. Bu tür tartışmalarda hep sistemli bir yol izleyebilmeyi hedef ediniyoruz ama hayatımızın başka işlerle yoğunlaşması bu tür yazılara ayırabileceğimiz zamanı azaltıyor. Tıpkı bir programı akış diagramı çizerek yazdığımız gibi , yazılarımızı da tanımladığımız mantıksal diagramlara göre yazmak isterdik ama, şu an bunun çok uzağında görünüyoruz.

Kasım, 2000

İNSANLAR ARASI İLİŞKİLERDE YÜK KAVRAMI

YÜK BİNDİRME OLAYI

Bir insanın bir başka insanın işini yapması, bir işi bir başkası için yapması, başkası için enerji harcaması o insana bir yük binmesine neden olur.

Buna göre örneğin bir insan bir insana çay getirdiğinde çay getirenin üzerinde bir yük oluşur.

Yük oluşma durumu negatiflik durumudur. Bu bize olayların analizinde, problemler çıktığında haklılık konusunda karar vermede lazımdır. Kim ne derse desin neyin yük olduğu bellidir. Çay getiren «benim için çay getirmek sorun değil» dese de gerçekte çay getirmek ona yüküdür. Ancak yükün seviyesi düşük olduğundan veya algısal sebeplerden veya durumu idare etmek için öyle diyebilir.

Bundan çıkan sonuç sen birine yük bindirip “abi bu senin için problem mi?” dediğinde “yok ya sorun değil” diye cevap alsan da bu cevaba güvenme. Yaptığın hareketin yük olup olmadığını tespit edip ona göre davranmalısın.

YÜKÜN TESPİTİ

Miktarı arttığında problem olduğu açık olan hareketler yüküdür. Örnek olarak -1 küçük bir sayıdır. -1’i 10 ile çarpınca -10 olur, negatiflik daha da artar ve göze görünmeye başlar. Eğer birine günde 10 kez veya her gün çay getirtirsen problem olur.

Biri bir işi başkası için yapıyorsa yüküdür. O işi yaptıran dikkatli olmalıdır. Yoksa bir gün tepki alır. Çünkü karşı tarafın bir yük limiti vardır.

YÜKÜN TOLERE EDİLEBİLİRLİĞİ

Hayat birbirine yük bindirme aktivitesidir ve bu olmadan yaşam sürmez. Karşılıklı yüklerin birbirini nötrlemesi sonucu dengeler oluşur.

Herkes herkes için bir şey yapar ve karşılığını alır.

Bakkaldan domates almak bakkala bir yük bindirmektir. Çünkü domatesi oraya getirmek için enerji harcadı. Ama sen domatesin karşılığında para verince bu emek karşılığını bulur. Hayat böyle devam eder.

Bakkal örneği kurumsallaştığından orda genelde sorun çıkmaz. Çıkan sorun da “veresiyemiz yoktur” yazısını duvara yazıp çözümlenmeye çalışılmıştır. Çünkü domatesi alıp parasını o an değil sonra vermek te bir yük bindirmedi.

Ancak resmi olmayan ilişkilerde yükler birbirine girer. Günlük yaşantıda karşılaştığımız sıkıntıların büyük kısmı bu yüklerin karışması ve dengelenmemesinden kaynaklanır.

O halde bu konuyu sağlam bir zemine oturtmak işleri çözme yönünde iyi bir adım olacaktır.

İZAFİ YÜK

Bir kişinin başkası için yaptığı işi isteyerek veya zevk alarak yapmasından dolayı gerçekte yük olan bir fiilin onun tarafından yük olarak algılanmaması durumudur.

$$\text{İzafi Yük Miktarı} = \text{Algı} \times \text{Gerçek Yük Miktarı}$$

şeklinde bir bağıntı sözkonusudur.

Örneğin araba yıkamaktan hoşlanan birinin arkadaşının arabasını yıkaması buna bir örnek olabilir. Burda şu enteresan durum oluşabilir. Karşı taraf bu şahsın arabasını yıkamasına alışıp ondan sürekli böyle bir beklenti içine girebilir. Bir gün “yaw bizim araba yine çok kirlendi bi el vursan mı” dediğinde diğer elemanda işten zevk alma miktarı düşebilir ve adam bu işin kendine yük olduğunu algılamaya başlayabilir.

Bundan çıkan sonuçlar şunlardır:

Birine zevk için bir şey yapıyorsan bil ki onun buna alışma ihtimali vardır ve sen yapmak istemediğinde de onu senden bekleyebilir.

Biri zevk alarak senin için bir şey yapıyorsa buna alışma ihtimalin var. Ondan sürekli böyle bir beklenti içine girmeme konusunda dikkatli ol

YÜK ÖRNEKLERİ

- Birinin başkasının bulaşğını yıkaması
- Birinin başkası için yiyecek, torba vb. taşınması
- Yemekten önce ve sonra birinin başkasının kullanacağı şeyleri taşınması
- Birinin başkasının sorunlarını çözmeye çalışması
- Birinin başkasına borç vermesi
- Birinin başkasına bir matematik sorusu çözerken yardım etmesi
- Birinin başkasının bilgisayarında çıkan problemi çözmesi
- Birinin başkası için çeviri yapması
- Birinin başkası için internette bir şey araması
- Birinin başkası için bir piyasada ürün araştırması
- Birinin başkasının evine giderken başka birine ait bir şeyi ona götürmesi
- Ortak kullanılan şeylerin bakımında bakımı hep tek kişinin yapması



YÜK-TEPKİ MEKANİZMASI

Birine sürekli yük bindiğinde o kişide zamanla bununla ilgili bir iç tepki gelişmeye başlar.

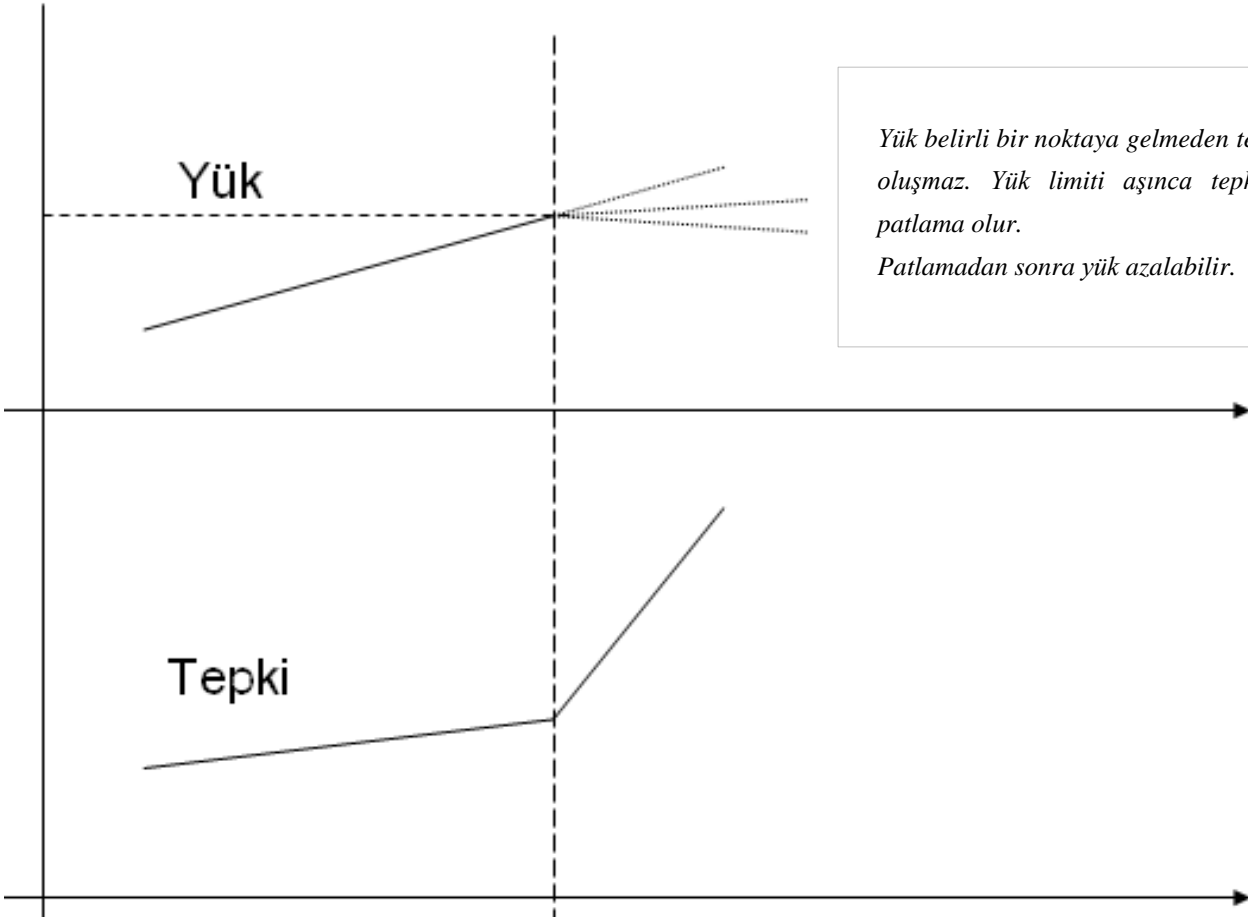
Eğer tepkisini anında belli eder, «yaw kardeşim, her gün, her gün bu işi ben mi yapacam, bir kere de sen yap» şeklinde, biraz da şaka yollu yada «kızım sana söylüyorum, gelinim sen işit» modunda tepkisini çok biriktirmeden belli ederse, karşı tarafa uyarı ılımlı bir şekilde gitmiş olur.

Ama çok sık görülen diğer durumda, kişi tepkisini biriktirir, biriktirir ve sonunda bir gün çok kötü patlar. Patlama şekli şiddetli olabilir ve karşı tarafta aşırı bir tepki olarak algılanabilir. «Abi baştan söyleseydin ya yaw, niye böyle bağıırıyorsun» şeklinde durumlar oluşabilir.

Tekrar ediyorum. Başlangıçta kişiye düşen yük hesaplanabilse idi, bu noktaya hiç gelinmezdi.



İnsanın bir sınırı vardır. Yük sınırı vardığında insan artık dayanamaz ve tepki verir.



MORİTANYA MACERASI

Suriye’de bir proje yapacaktık. Suriye’nin karışması üzerine proje Moritanya’ya kaydı. Projenin Moritanya isimli bir ülkede yapılacağını duyunca şaşırđım. Haritada bile yerini gösteremeyeceğim adını pek duymadığım bir ülkeydi.

Moritanya’ya o zamanlar direk uçuş bile yoktu. Konsolosluk Ankara’daydı. Vize almak üzere Ankara’ya yollandım. Sora sora konsolosluğu buldum. Ordaki görevliye dedim ki:» Çok fazla giden gelen oluyor mu?» Dedi ki :»Orada bir maden var. 600 türk işçisi çalışıyor.»

O zamanlar Moritanya’ya direk uçuş olmadığından Fas üzerinden aktarma yaparak gidecektim. Böylece Fas’ı da görmüş olacaktım.

Uçakta yanıma Fas’lı bir kadın denk geldi. Bebeği ile birlikte. Bir türkle evlenmiş. Uçak inerken o bebek öyle bir bağırdı, öyle bir bağırdı ki bütün uçak ayağa kalktı. Hostes geldi, kulağına bir şeyler tıkadı. Ama fayda vermedi. İnene kadar bağırdı.

İndikten sonra bir tanıdıkla buluştum. Üç beş saat Fas’ta gezdikten sonra akşam 20:00 civarı Naukhasut uçağına bindim. Moritanya’nın başkenti. Ve gece ülkeye giriş yaptım.

Ülkeye giriş yaparken en avantajlı olay kalacağım otelin adres bilgisinin telefonumda kayıtlı olmasıydı. Moritanya’ya önceden gelmiş arkadaş telefonuyla Whatsapp’tan otelin kartvizinin fotosunu çekip göndermişti.

Benden önce gelen ekip bu bilgi olmadığından iki saatten fazla beklemişler. Ben fazla beklemeden geçtim. Dışarda beni biri karşıladı. Gece 02:00 civarı oteldeydim. Böylece Moritanya’ya varmış oldum..



Moritanya Büyükelçiliğı, Ankara

İlginç sahipleri olan bir otelde kalıyorduk. Otelin karı-koca genç bir çift işletiyordu. Moritanya'lı bir genç İspanya'ya eğitim için gider ve orada Romanya'lı bir kızla tanışır. Ve bunlar sonunda evlenir. İşte bu çiftin oteli. Daha sonra aramızda muhabbet ilerledi ve otelin web sitesini bile yaptım.

Romanya'lı bir kadının Moritanya'daki yaşama ayak uydurması gerçekten ilginçti.



İlk gün şehrin ara sokaklarından geçerek işe doğru giderken gördüğüm yokluk manzaraları karşısında moralim çok bozuldu.

Hani gidip ülkelerin milli gelirleri listelerine bakar orada alt sıralarda ülkeler görürsünüz ya. O ülkelere gidip sokaklarındaki manzaraları görünce, ülkenin neden listenin altlarında yer aldığını çok iyi anlıyorsunuz.

Moritanya 3 milyon nüfusu ile, 6 milyar dolar yıllık geliri olan bir ülke.



Bir şoförümüz vardı. Her gün sabah gelir biz alır çalıştığımız yere götürür, akşam tekrar ordan otele geri getirirdi. Taksiciydi ama aynı zamanda şairdi.

İlginçtir, Moritanya'da şiir geceleri oluyormuş. Şairler bir araya gelip şiirler okuyorlarmış. Çölde yokluk içinde yaşayan bir milletin şiire bu derece önem vermesi dikkate değer.

Yolda giderken bir baktım bir binada Istanbul Meuble (fransızca mobilya demek) yazıyor. Hemen fotoğrafını çektim. Türk milletinin ta buralara gelip böyle işler yapması insanı şaşırtıyor.





Başkent Nouakchott. Şehirde ilk bakışta dikkati çeken noktalardan biri kaldırım olmaması. Kaldığımız otelin sahibi Zawi'ye bunu sordum. Dedi ki «Değişik yardım kuruluşları kaldırım yapmak istediler. İnceleme yaptılar. Zemin kaldırım için uygun değilmiş. Bu yüzden sonuç elde edilemedi.» Garip.



Resimlerden de anlaşılacağı gibi fakirlik her yerde kendini belli ediyor. Ama kötünün kötüsü var. Otelde Senegal'li bir kız çalışıyordu. Günlük üç avroya mı ne çalışıyormuş. Senegal Moritanya'nın güney komşusu. Oradan Moritanya'ya gelip çalışıyorlar. Sordum «Senegal'de durum daha mı kötü» «Evet» dedi.

Arabalar bizi çok şaşırttı. Şahsen ömrümde hiç bu kadar eski arabanın trafikte dolandığını görmemişim. Kimi zaman insanı güldüren çok ilginç araba manzaraları vardı.

Neyse ki Somali veya Sudan gibi ülkelerdeki yiyecek sıkıntısı Moritanya'da yok. Burada hayvancılık var. Balık var. Hayatımda ilk kez burada karides yedim.



Moritanya'da suç oranları düşük. Genel olarak huzurlu bir ülke. Uçakta madencilikle uğraşan Moritanya'lı biriyle yanyandım. Dedi ki «Moritanya'da bakır var. Şimdi Kanadalı bir firma denizde petrol arıyor. İnşallah bulamazlar. Petrol çıkarsa bizim ülkemizde de kaos oluşur.»





*Moritanya Atlas okyanusunun kenarında.
Gelmişken sahili görmemek olmazdı.
Bir gün toplandık tüm ekip sahile gittik.
Moritanya gençliği de ordaydı. Yandaki resmi
otuz saniye içinde organize olarak çektik.*

Moritanya'da suç oranları düşük. Genel olarak huzurlu bir ülke. Uçakta madencilikle uğraşan Moritanya'lı biriyle yanyanıydım. Dedi ki «Moritanya'da bakır var. Şimdi Kanadalı bir firma denizde petrol arıyor. İnşallah bulamazlar. Petrol çıkarsa bizim ülkemizde de kaos oluşur.»

Bakırdan bahsedince Ankara'daki elçilikte duyduğum Türk firması aklıma geldi. İlginçtir, dönüşte bu madende çalışan birine denk geldim. Adam çok dertliydi. Orada madende çalışmak hayat değil, geri dönmeyi düşünmüyorum diyordu.

Moritanya'da resmi dil Arapça ancak Fransız'ca herkesle anlaşmak mümkün. İngilizce bilen yok neredeyse. Afrika'da Fransa'nın etkisini gördük.

Bunun dışında yerel diller de var. Bunlar Moritanya'da yüzyıllardır yaşayan yerli siyah kabilelerin dilleri. Pular , Wolof ve Soninke.

Bir fırsat bulup Wolof dilinde bir iki ifade öğrendim.

Wolof'ça «men» ben demek. «lek» yemek demek. «dem» gitmek demek. «men gilek» «Ben yiyorum» demek. Ve nitekim «men gidem» ben gidiyorum demek. Enteresan.



Elimizden düşüremediğimiz bu cihaz AKILLI TELEFON MU, BİLGİSAYAR MI?

2008’lerde her ne kadar ilk bu tip telefonu çıkaran firma Apple olmasa da muhtemelen iyi pazarlama yapılması ve gerçekten başarılı bir ürün olması nedeniyle Apple’ın iPhone ile birlikte akıllı telefon diye bir kavram açığa çıktı. Ve ardından bomba gibi patladı. Bir kaç sene sonra artık hayatın bir parçası haline geldi. Hatta hayatın merkezine oturacağına dair sinyaller vermeye başladı.



Maalesef elimizde taşıdığımız bir bilgisayarın bütün özelliklerini içinde barındırıp, bilgisayarda bulamayacağınız çevre birimlerini de bünyesinde katmış bu karmaşık cihazı içinde telefon özelliği de bulunduğundan ve daha önce ortaya çıkmış cep telefonu cihazı üzerine inşa edildiğinden telefon diye adlandırmak durumunda kalıyoruz.

Ancak bu cihazın kullanımına bakışımız böyle olmamak zorunda. Elinde bir bilgisayar varsa, bir bilgisayar gibi kullanman gerekir.

Nitekim bir çok son kullanıcı, akıllı telefon kullanımına başladıktan sonra bilgisayarlarını açmamaya başlıyorlar. Çünkü bu tip kullanıcıların, maillerine bakma, internette bir şeyler arama, video izleme, haberleri takip etme gibi bütün aktivitelerini telefon üstünde yapmaları mümkün.

Elbette tarih boyunca yeni olan şeye karşı oluşan direnç akıllı telefona karşı da oluştu. Bu direnci «Telefon dediğin konuşmak içindir» klasik ifadesi sembolize etti. Bunu söyleyenler de kademeli olarak yeni akımın parçası oldular, oluyorlar.

Akıllı telefon dediğimiz bu yeni olay, kötü bir şey değil büyük bir güçtür.

Herşey güzel. Tek bir problem dışında. Pil. Onun da kısa vadede pratik bir kaç çözümü var.

- İşyerinde de şarj cihazı veya USB kablo bulundurmak.
- Yedek pil bulundurmak.
- USB den şarj yapan yedek şarj cihazı taşımak.

Uzun vadede ise pil ömrünü uzatacak teknolojik çalışmaların sonuçlarını beklemek gerekiyor.

ENIAC, İLK ELEKTRONİK BİLGİSAYAR

30 tonluk, iki katlı binaya sığan, 18 bin vakumlu tüp, 10 bin kapasitör, 70 bin direnç, 1500 röle, 7200 kristal diod, 6000 km bakır kablodan oluşan cihaz 150kW elektrik tüketiyordu ve çalıştığı anda sokak lambaları sönmekteydi. 3 yılda yapıldı. 500 bin dolara mal oldu.

ENIAC günümüzün tamamen elektronik sistemler üzerine inşa edilen bilgisayarlarının babası olarak görülür. Diyeceksiniz ki «bilgisayar için elektronikten başka ne kullanılabilir?». Daha önceleri, mekanik sistemler üzerine inşa edilen hesaplayıcılar vardı.

ENIAC kelimesi “Electronic Numerical Integrator and Calculator” kelimelerinin baş harflerinden oluşur. Bunu “Elektronik sayısal toplayıcı ve hesaplayıcı” şeklinde çevirebiliriz.

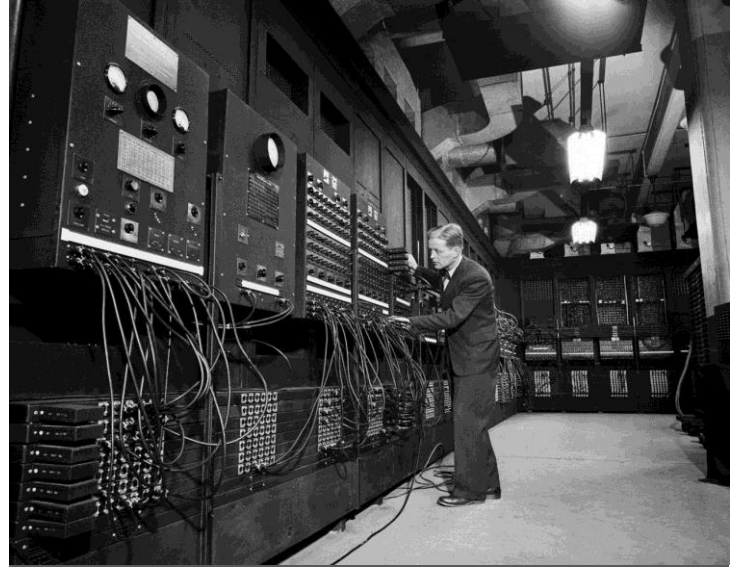
ENIAC 1943-45 yılları arasında Pensilvanya Üniversitesinde iki profesör öncülüğünde inşa edildi. John Mauchly ve o zamanlar yirmi dört yaşlarında olan J. Presper Eckert. Bu iki adam savunma bakanlığını o sırada füze ve roketlerin atış tablolarını hesaplayan tüm “bilgisayar”ların yapacağı işi tek başına yapabilecek bir makina yapmaya ikna etti ve bununla ilgili parasal bir destek almayı başardı. İlginç bir şekilde burada “bilgisayar” dan kasıt, o dönemde bu hesaplama işlerini elle yapan kadınlardır.

Makina bitip çalışmaya başladığında, orada “bilgisayar” olarak çalışan bir kadın “5 ile 1000’i çarpmak için bu kadar teçhizatın kullanıldığını görünce hayretler içinde kalmıştım” diyor.

ENIAC 60 x 120 metre bir odada bulunan 30 tonluk bir makinaydı. IBM’den temin edilen delikli kart okuyucuları kullanıyordu. Çalışması sessizdi ancak çalıştığı zaman ürettiği sıcaklıktan çalıştığı anlaşılıyordu. 18.000 vakumlu tüpün ve çok etiyordu /ordu.



ENIAC’ın tasarımcıları John Mauchly ve J.Presper Eckert



ENIAC iki katlı bir binanın içerisine yayılmıştı.

Çalışmaya 1945 yılında başlasa da gerçek anlamda çalışması 1947’yi buldu. Aslında savaş amaçlı olarak yapılmasına rağmen, savaş bittiğinden hava tahminlerinde, atom enerjisi hesaplamalarında ve benzeri bilimsel amaçlı hesaplamalarda kullanıldı.

Saniyede 385 çarpma yada 38 bölme veya karekök işlemi yapabiliyordu. O zamanlar 60 saniye yol alan bir topun rotasının hesaplanması için 20 saat harcanıyordu. ENIAC bu süreyi 15 saniyeye düşürdü.



Onu nasıl programlayacağımızı anlatan kitap yada herhangi bir döküman yoktu.
Jean Jennings Bartik, ENIAC Programcısı

ENIAC'ın bana ilginç gelen yanlarından biri de programcıların kadın olmasıdır. Bilindiği üzere üniversitelerin elektronik ve bilgisayar bölümlerinde kızların sayısı azdır. Kızlar genelde bu tarz bölümleri seçmezler.

Tarihte de fizik, matematik gibi konularda öne çıkmış kadın sayısı oldukça azdır. Mevcut manzara bu iken dünyanın ilk elektronik bilgisayarını altı adet kadının programlaması gerçekten şaşırtıcı.

Microsoftta çalışan biri, bir iki makalede bu kadınlar hakkında bazı şeyler okumuş ve konu ilgisini çekmiş. Sonunda onları bulmaya karar vermiş ve başarmış. Daha sonra bununla ilgili bir program yapıyorlar. Ben de youtube de denk geldim.

Biraz dinleyince, birinci ağızdan çok ilginç bilgilere ulaşıyoruz. Burada altı kadından biri olan Jean Bartik'in söylediklerinden bazılarını buraya not alıyorum. Jean Bartik aynı zamanda yukarıdaki büyük resimde görülen kadın.

«Bu işi (programlamayı) ben seçmedim. Böyle bir işin olduğundan bile haberim yoktu. Zaten olmayan bir işi nasıl bilebilirdim. »

«1941'de okuldan çıktığımda Pearl Harbour bombalandı. Anında bütün erkekler kampüsten adeta kayboldu. 1942'nin baharında Kolej (Northwest Missouri State Teachers College) neredeyse bir kız okulu gibiydi.»

Bu insanın aklına şunu getiriyor. Savaş nedeniyle erkek yokluğundan bu ilk bilgisayarı programlama işinde kadınlara meydan açıldı.

KİŞİSEL DERGİ



Yukarıda 1940 lı yıllarda çekilmiş ENIAC'ın kadın programcıları.

Solda ise yıllar sonra bir araya geldiklerinde.

«1944'ün Mayıs ayında ENIAC denen yeni bir makina ile ilgili iş duyurusu yapıldı. Ne olduğu hakkında pek fikrim yoktu ama hesaplama ile ilgili bir şey olduğunu biliyordum. Başvurdum. »



AKLIN VE RUHUN ZEVKLERİ

Hayattan zevk almak demek yalnızca yemek, içmek, gezmek tozlamak, film izlemek, müzik dinlemek ve sevişmek mi demektir?

Zamanının çoğunu bilgisayar başında program yazarak geçiren, matematikle uğraşmakla veya kitap okumakla geçiren biri yaşayan ölü müdür? Hayattan zevk almasını bilmiyor mudur? Ot mudur? İnek midir?

Vücudun biyolojik zevkleri olduğu gibi aklın ve ruhun da kendine has zevkleri olduğunu gözlemledik.

Aklın zevkine bir örnek bir matematik sorusunun çözümünden hoşlanmaktır. Sonuca ulaşmak için birbiri ile uyumlu bir dizi ince fikir gerektiren bir çözümdeki güzellik bütünüyle akla hitap eder. Aklın bir mantıksal yapının güzelliği karşısında hayrete düşme ve hoşlanma şeklinde bir etkilenme özelliği vardır.

Bizim tabiatın yapısını incelerken, bu inceleme sürecinin her aşamasında ayrı bir zevk duymamız bununla ilgilidir.

Aklın zevkinin yada düşünmekten zevk almanın kişilerde oluşmasında bir takım saf gerçeklikler olduğu görülüyor. Bu zeka seviyesi ile ilgili olabilir. İnsan kavradığında zevk alır, kavrayamadığında değil. O zaman kavrayamayan zevk almaz. O zaman kavrayamayanların bazı zevkleri hiç almamış olma durumu söz konusudur.

Aklın zevkini çok az da olsa tatmış olacak kadar hemen herkeste bir kavrama gücü olsa gerektir ve bu kavrama gücü daha da geliştirilebilir. Buna basit örnek okulda bir şeyleri anlayıp bundan haz duymak olabilir. Yani aklın zevkini daha fazla tatma imkanı herkes için mevcuttur aslında.

Aklın zevki yemek yendiğinde, su içildiğinde, yorgunken yatıldığında, kısaca biyolojik sinyallerin beyne ulaşması ile bedenin değişik noktalarında oluşan zevkler gibi bir zevktir.

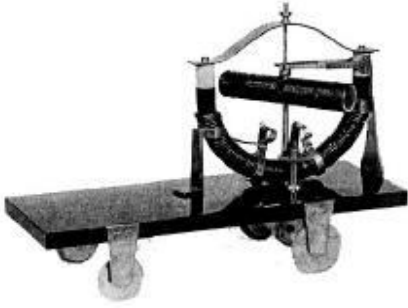
Aklın zevki öyle müthiş, öyle kuvvetli bir zevktir ki onun gelişmiş olduğu kişilerde sürekli o zevki tatma isteğinden dolayı saatlerce ona neden olan (matematik, fizik, felsefe vb.) sebeplerle meşgul olduğunu görürsün. Tıpkı bir kumarbazın kumar oynamaktan sıkılmadığı gibi, bir alkoliğin içki içmekten bunalmadığı gibi, o bu meşguliyetten sıkılmaz.

Çünkü bu onun için, kumarın kumarbaz için, içkinin alkolik için olduğu kadar zevk ve yaşam kaynağıdır.

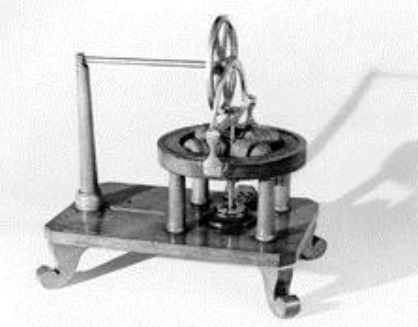
Elektrikli Arabalar



Teknoloji tarihinin en şaşırtıcı konularından biri elektrikli arabaların tarihidir.



1828, Macar Ányos Jedlik, ilkel bir elektrikli motoru icat edip bunu ufak bir arabada kullandı.



1834'te, Amerikalı Thomas Davenport ilk DC elektrik motorunu yaptı ve patentini aldı. Bunu daha sonra küçük bir arabada kullandı.



1835'de, Hollandalı profesör Sibrandus Stratingh ve assistanı Christopher Becker şarj edilemeyen bataryalar kullanarak küçük bir elektrikli araba yaptılar.



Elektrikli Arabaların Tarihine Kısa Bir Bakış

Otomobil hayatın olmazsa olmaz bir parçası. Bizi bir yerden bir yere ulaştırma gibi çok temel bir fonksiyonunun yanında, çokları için aynı zamanda kelimenin tam anlamıyla bir tutku. Fakat bu tutku, yalnızca içten yanmalı motorlarla hareket eden otomobillerle sınırlıydı. Çünkü benzin, mazot ve LPG dışında bir enerjiyle çalışan bir otomobil fikri bir hayalden ibaretti.

2013 yılı itibari ile sıvı yakıt dışında bir enerji şekliyle çalışan araba fikri artık hayalden gerçeğe doğru ciddi bir ilerleme kaydetti. Ve elektrikli arabalar uzun bir aradan sonra tekrar sahneye çıktı. Evet. Uzun bir aradan sonra. Ve bu sefer daha güçlü ve kararlı bir şekilde. Peki neden uzun bir aradan sonra? Bu yazımızda elektrikli arabaların şaşırtıcı tarihini inceleyerek bunu sorunun cevabını buluyoruz.

Elektrikli arabaların 180 yıla dayanan bir geçmişi var. Bu süreyi aşağıdaki tabloda gördüğümüz gibi belirgin dönemlere ayırmak mümkün. Bu dönemleri teker teker inceleyerek yazımıza devam edelim.

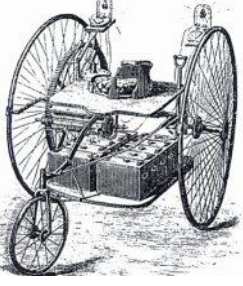
1830-1890	İlk Denemeler ve Temeller
1890-1930	Elektrikli Arabaların İlk Yılları
1930-1990	Elektrikli Arabaların Gerileyişi
1990-1998	Engellenen Diriliş
2006-...	Engellenmesi Güç Diriliş

İlk Denemeler

İlk çalışan elektrik motoru ve aracı 1834'te Amerikalı Thomas Davenport tarafından yapıldı. Bu iki elektromagneti, bir mili ve bir bataryası olan ufak bir araçtı. O zamanlar için çok pahalı olduğundan pratik değildi. Ancak sonuçta elektrik enerjisiyle hareket eden bir araç fikrini hayal aleminden gerçek alemine taşıyordu.

Aynı dönemde Macar Ányos Jedlik, İskoçyalı Robert Anderson ve Hollandalı Sibrandus Stratingh de benzeri ufak elektrikli araçlar yaptılar. Yani Avrupa'da da bu konuda hareket vardı. Ve nitekim 1884'te sürülebilir ve çok sayıda üretilen tipte ilk elektrikli araba İngiliz mucit Thomas Parket tarafından yapıldı.

Elektrikli Arabaların İlk Yılları



1890'lar elektrikli arabaların pratik kullanım bulmaya başladığı yıllardı. 1881'de Parisli mühendis Charles Jeantaud, pasted plate battery nin mucidi Camille Faure ile birlikte Fransa'da bir elektrikli araba yaptı.

Ayrıca 1881'de İngiliz William Ayrton & John Perry üç tekerli bir elektrikli araba yaptılar. Araç 1859'da Fransız fizikçi Gaston Plante tarafından icat edilmiş «lead acid battery» kullanıyordu. Bunlar tarihte şarj olabilen ilk pillerdi. Araçta bunlardan seri bağlı 10 adet mevcuttu ve bu ½ beygir gücü üretiyordu. Bununla saatte 15km hız yapabilen araç, 15-35km arası mesefa alabiliyordu.

Thomas Parker finansal destek aldığı Paul Bedford Elwell ile birlikte 1882'de kurduğu The Elwel-Parket Ltd. şirketinde yüksek kapasiteli şarj edilebilir pil üretiyordu. Sonra şirket dinamo ve motor üretimine de girdi. Londra'da elektrikli tramvay da yapan Thomas Parker 1884'te resimde de görülen ilk elektrikli arabayı üretti. Görüldüğü üzere pratik kullanımı mümkün bu araç, çoklarınca ele avuca gelen ilk elektrikli araba olarak görülüyor.

Louis Antoine Krieger (1868-1951) 1894'de Pariste elektrikli araba üretmeye başladı. Krieger'in aracı frenleme esnasında enerjiyi geri depolama özelliğine sahipti. Amerika a'da ilk başarılı elektrikli arabası 1891'de Iowa'da William Morrison tarafından yapıldı. 4 beygirlik araç saatte 30 km yapabiliyordu. Enerjisini 24 batarya hücrelerinden alan ve 12 kişi taşıyabilen araç 75km mesafe alabiliyordu.

1894'de Philadelphia'da Henry G. Morris isimli bir mühendis Elektrobat isimli başarılı bir elektrikli araba yaptı.

Charles Jeantaud 1893'te Pariste araba üretmeye başladı. Ürettiği arabalardan biri 63km/sa hızla o zamanın rekorunu kırdı.



İngiliz Thomas Parker'ın 1884'lerde geliştirdiği elektrikli araba.



1899 Belçika. Camille Jénatzy nin 105km/sa hızla rekor kıran elektrikli arabası.



Washington, D.C., 1906. Senator George P. Wetmore karısıyla birlikte bir Krieger elektrikli aracında.



1891 Willim Morrison. 4 Beygir güçlü elektrikli arabasıyla.



Elektrobat



Jeantaud 'un elektrikli arabası

1900'lerden İtibaren Elektrik Arabalar Yaygınlaşıyor

1900'de, Newyork, Chicago ve Boston'da bulunan 2370 otomobilin 800 adeti elektrikliydi. Şaşırtıcı bir şekilde yalnızca 400 adeti benzinliydi ve geri kalan 1170 araç buhar enerjisi ile çalışıyordu. O zamanlar bu teknoloji yaygındı.

1912 yılında ise ABD'de 33,842 kayıtlı elektrikli araba vardı.

Buradanda anlaşılacağı gibi yüzyılın başında elektrikli araçlara olan talep benzinli olandan daha fazlaydı. Elektrikli araçlar temiz, kokusuz ve gürültüsüzdü. Kullanımlar daha kolaydı. Ayrıca o zamanlar benzinli araçlarda ön taraftaki manivelayı çevirerek motora ilk hareket verme sorunu vardı. Bu özellikle bayanlar için büyük sıkıntıydı.

Ayrıca benzinli araçlar yeterince gelişmemişti. Her 500 milde bir bakıma girmeleri gerekiyordu. Elektrikli araçlarda durum çok farklıydı. Örneğin, Londra'da bir elektrikli taksinin on yılda 180.000 mil yaptığı biliniyor.

Elektrikli arabalar kısa mesafeler için kullanılıyordu. Aslında atların kaldırıldığı faytonlar gibiydiler. Uzun mesafeler için tren kullanılıyordu. Bundan dolayı kısa menzilli oluşları fazla sorun oluşturmuyordu.

1914'te I.Dünya savaşı başlayana kadar elektrikli arabaların yükselişi devam etti. 1918' gelindiğinde ise petrol tabanlı arabalar baya ilerleme katetmişti.



New York 'ta bir taksi, 1901



Thomas Edison ve Elektrikli araba.

Ve Elektrikli Arabalar Sahneden Çekiliyor. Peki Neden?



Elektrikli arabaların sahneden çekilmesinin bir kaç sebebi var.

Uzun süre giden şarj edilebilir bataryaların olmayışı elektrikli arabaların en temel problemi idi. Elektrikli arabalara ilgi gösteren Thomas Edison bile bu bataryalar üzerine çalıştı. Hatta 160km gidebilen bataryalar yaptı. Ancak bu bataryalar ağır ve pahalıydı ve kolay bozuluyordu.

1912'de Amerikalı Charles Kettering'in elektrikli motor kullanarak motoru başlatan sistemi elle bu işi yapma devrini kapattı. Böylece benzinli araçların en problemlilerinden biri çözülmüş oldu.

Bir taraftan Henry Ford'un üretim bandı tekniği benzinli araba fiyatlarını iyice ucuzlatırken, öte yandan piyasadaki petrol miktarı da artmaya başladı. Artı yollar araba kullanımı için daha elverişli hale geldi.

Bunlar insanların daha uzun mesafelere gitme eğilimini de arttırdı. Uzun mesafelerde elektrikli arabaların yetersizliği hissedilir oldu.

1930'ların sonlarında elektrikli arabalar neredeyse tamamen terkedilmişti.

Elektrikli Arabaların Gerileme Dönemi

1940'lardan 1990'lara kadar elektrikli arabalar bir emekleme dönemine girdi. 1970 petrol krizinde biraz hareketlenme oldu. Ford, General Motors and AMC konsept arabalar üretti. ABD'deki küçük araba şirketleri Sebring Vanguard, Elcar Corp., ve Avrupa'da Enfield iki kişilik küçük şehir arabaları üretti. Özellikle Sebring Vanguard'ın minik arabasının ABD'de hala fanatikleri vardır. Ancak bu kriz kaynaklı 1970 hareketlenmesi çabuk söndü.



Elcar



Sebring Vanguard'ın minik arabası

Herşeye rağmen elektrikli arabalar tamamen yokolmadı. İngiltere'de evlere dağıtım yapan şirketler elektrikli arabalar kullanıyorlardı. Hatta süt dağıtan şirketler bile elektrikli arabaları tercih ediyordu. 1960'larda İngiltere'de günlük dağıtımda kullanılan 60.000 elektrikli araç vardı.

Fakat daha sonra 1970-80 lerde geleneksel evlere teslimat sektörü göçünce bu tarz kullanım için elektrikli araç sektöründe darbe yedi.

Hala ömrü 20 yılı geçmiş bir çok araç bu amaçla İngiltere'de kullanılır.



1960 Model Henney Kilowatt. ABD'de üretildi. 100 adet üretildi, 47 adet satıldı. Dünyanın ilk toplu üretilen (mass production) elektrikli arabası olarak ta biliniyor.



Engellenen Yükseliş

California'da 1990'da, the California Air Resources Board düşük emisyonlu araç kullanımını arttırmak üzere bir kanun çıkardı (Low Emission Vehicle Program) Kanuna göre 1998'e kadar satılan araçların %2 si, 2003'e kadar %10 u sıfır emisyonlu olacaktı.

California'da çıkan düşük emisyonlu araç yasasının ardından bütün ABD ve bu pazarda satış yapan otomobil üreticileri bu kanunla uyum sağlamak üzere elektrikli araba üretimi için kolları sıvadı.

Ford Explorer SUV modelinin elektrikliğini çıkardı. Norveç elektrikli araba üreticisi THINK'i satın aldı. Chrysler GEM isimli bir elektrikli araba üreticisini satın aldı. Toyota elektrikli RAV-4 üretti. Honca ise bir elektrikli şehir arabası yaptı.

Bunlar arasında en enteresani General Motors'un ürettiği EV1 olsa gerek. Bu araç için büyük tanıtım kampanyaları yapıldı. Mell Gibson, Danny Devito gibi ünlü aktörler bile bu aracı satın aldı.



1997 Honda EV Plus



Honda'nın



Chevy S-10EV



1998-2003 Toyota RAV4 EV



Chrysler EPIC minivan

General Motor EV 1.

Bir Dönemin Efsane Elektrikli Arabası



California'da çıkan düşük emisyonlu araç yasasının ardından bütün ABD ve bu pazarda satış yapan otomobil üreticileri bu kanunla uyum sağlamak üzere elektrikli araba üretimi için kolları sıvadı.

Ford Explorer SUV modelinin elektrikliğini çıkardı. Norveç elektrikli araba üreticisi THINK'i satın aldı. Chrysler GEM isimli bir elektrikli araba üreticisini satın aldı. Toyota elektrikli RAV-4 üretti. Honca ise bir elektrikli şehir arabası yaptı.

California'da çıkan düşük emisyonlu araç yasasının ardından bütün ABD ve bu pazarda satış yapan otomobil üreticileri bu kanunla uyum sağlamak üzere elektrikli araba üretimi için kolları sıvadı.

Ford Explorer SUV modelinin elektrikliğini çıkardı. Norveç elektrikli araba üreticisi THINK'i satın aldı. Chrysler GEM isimli bir elektrikli araba üreticisini satın aldı. Toyota elektrikli RAV-4 üretti. Honca ise bir elektrikli şehir arabası yaptı.

Engellenmesi Güç Yükseliş

Tesla Motors diye bir firma ortaya çıktı ve elektrikli araba nasıl yapılır gösterdi. Bu diğer üreticiler için de bir ilham kaynağı oldu.

2006 yılında ABD şirketi Tesla Motors tarafından üretilen Tesla Roadster, elektrikli araba konusunda adeta bir çığır açtı. Firmanın kurucusu Elon Musk teknoloji gönüllüsü bir adam olup bu işe gerçekten kendini vermişti. 2002'de PayPal'ı 1.5 milyar dolara satan ve SpaceX isimli roket şirketi kurup iyi bir noktaya getiren Musk, bu sefer elektrikli araba yapmaya karar vermişti.

General Motor'un eski patronu ... «Herkes bana bir elektrikli arabanın neden yapılamayacağını açıklıyordu. Ancak bu küçük California'lı şirket çıkıp bize elektrikli arabanın nasıl yapılacağını gösterdi» diyor.



Tesla Motors'un 2006 yılında ürettiği ilk model 2 kişilik spor bir modeldi. 300 beygir gücünde, 100km/sa hıza 3.7 sn de çıkan, 200km/sa hıza çıkabilen bir elektrikli araba ve tek şarjla 400km ye varan bir menzili var.

Tesla Motors bununla yetinmedi ve ardından Tesla Model S isimli 5 kapılı sedan bir araç üretti. Tesla Model S gerçekten muhteşem bir araç. Dış ve iç tasarımı lüks otomobilleri aratmayan Tesla Model S 0-100km/sa'e 5.6sn'de çıkıyor. 2300kg'luk bir aracın bunu yapabilmesi gerçekten şaşırtıcı. Araç bir şarjla 480km'ye kadar menzile ulaşabiliyor. Saatte 200km hız yapabilen aracın performanslı opsiyonu 415 beygir gücünde. Aracı kullanan gücüne şaşıyor.

Who Killed The Electric Car (Elektrikli Arabaları Kim Öldürdü) belgeselinin yapımcısı Chris Paine diyor ki «Model S gerçekten önemli bir araba. Bu araç yapılabiliği ve yapılacağını gösteriyor.»

Birçok araba dergisi 2013'te Model S'yi yılın otomobili seçti.

Bütün bu olumlu resme tüketicinin verdiği cevap ta olumlu. Model S 2013'ün ilk çeyreğinde Mercedes ve BMW'yi geride bırakarak ABD'de en çok satılan lüks araç oldu. Mercedes 3000 adet. Model S ise 4750.



12 yaşında ilk programını yazıp 500\$'a satan ve ABD'ye 17 yaşında Güney Afrika Cumhuriyetinden askerden kaçmak üzere iltica eden Elon Musk. Çılgın geçmişi elektrikli araba konusuna arzulu dalışını anlaşılır yapıyor.

Ve artık bütün büyük otomobil üreticileri kolları sıvayıp herkese hitap eden elektrikli arabalar üretme sürecine girdi. Geleceğin burada olduğu açık ancak zorluklar var. En büyük problem pil ve bunun sonucu menzildir. Şu an Tesla S 450km gitsede genelde bu rakam 180km. Buda satışları olumsuz etkiliyor doğal olarak.

Örneğin yanda görülen Nissan Leaf ilk toplu üretilen araç. ABD’de 2012’de 9,819 adet satılmış. Hedeflenen 20.000’e göre düşük bir rakam. Ve kayıp noktası mesafe. Yine de insanlar sadece elektrikli olduğu için bile arabayı almak istiyorlar. Nissan daha ucuz bir model çıkarmak üzere çalışıyor.

Aşağıda Tesla Model S’nin güçlü elektrik motorunu kullanan Toyota RAV4 EV. Firmalar know-how paylaşımında bulunuyorlar.



Opel Ampera. Tek şarjla 500 km gidebiliyor.

Tesla Motors ABD’de 130 noktada şarj istasyonu kurmak istiyor. Bu konuda kendi elektrikli arabalarını piyasaya süren Mercedes’i de birlikte çalışmaya ikna etmeye çalışıyorlar.

Renault ise her kesime cevap veren elektrikli filo ile sahnede. Fluence ZE Türkiye’de de üretiliyor. Ayrıca Renault’ın Quick Drop dedikleri 3 dakikada pil değiştirmeyi sağlayan bir sistemi var. Bu sistemin İsrail ve Danimarka’da pilot uygulamaları başlamış.





General Motors da boş durmuyor. Zaten boş durma lüksü yok. Chevrolet Volt modeli gerçekten iddialı. 2012 de Nissan Leaf'ten yüksek satış rakamları tutturdu. 9800 e karşılık 13500.

Chevrolet Volt çok farklı bir elektrikli araba. 500km menzili var. Araçta benzinle çalışan bir jeneratör var. Bu pili şarj etmek için kullanılıyor. Yani araçta benzin var ama motor için değil jeneratör için.

Firmalar elektrikli araba satışlarını arttırmak için değişik hizmetlere ve metodlara başvuruyorlar. Örneğin California'da Fiat'ın elektrikli bir modeli olan 500e satın aldığınızda 12 günlük bedave istediğiniz aracı kiralama hizmetini size sunuluyor. İ3 modeli ile piyasaya çıkan BMW ise isteyenlere evlerinde hızlı şarj sistemi kuruyor. Ayrıca en yakın şarj istasyonunu gösteren yazılım aracın üstünde geliyor. Münih'ten Berlin'e 590km lik mesafeyi rahatlıkla gitmeyi sağlamak için belirli noktalara hızlı şarj istasyonları kuruyor.

Çin'de konuyu ciddiyetle ele alıyor. Bilim ve Teknoloji bakanı Wan Gang sedan arabasını bırakıp üzerinde «sıfır kirlilik, sıfır emisyon» yazan minik bir elektrikli araba kullanıyor.

Sonuç olarak bir geçiş döneminin başındayız. Petrol eninde sonunda bitecek ve sıvı yakıt kullanan arabalar için en mümkün alternatif elektrikli arabalar. Bir şekilde sistem oturacak ve on sene sonra belki de hepimiz elektrikli araba kullanıyor olacağız.



Kaynaklar:

<http://www.owningelectriccar.com/electric-car-history.html>

<http://www.electricvehiclesnews.com/History/historyV.htm>

<http://auto.howstuffworks.com/electric-car.htm>

<http://inventors.about.com/od/estartinventions/a/History-Of-Electric-Vehicles.htm>

<http://www.pbs.org/now/shows/223/electric-car-timeline.html>

<http://www.forbes.com/sites/jackperkowsky/2013/06/24/the-reality-of-electric-cars-in-china/>

BİR RÜYANIN GERÇEK OLUŞU

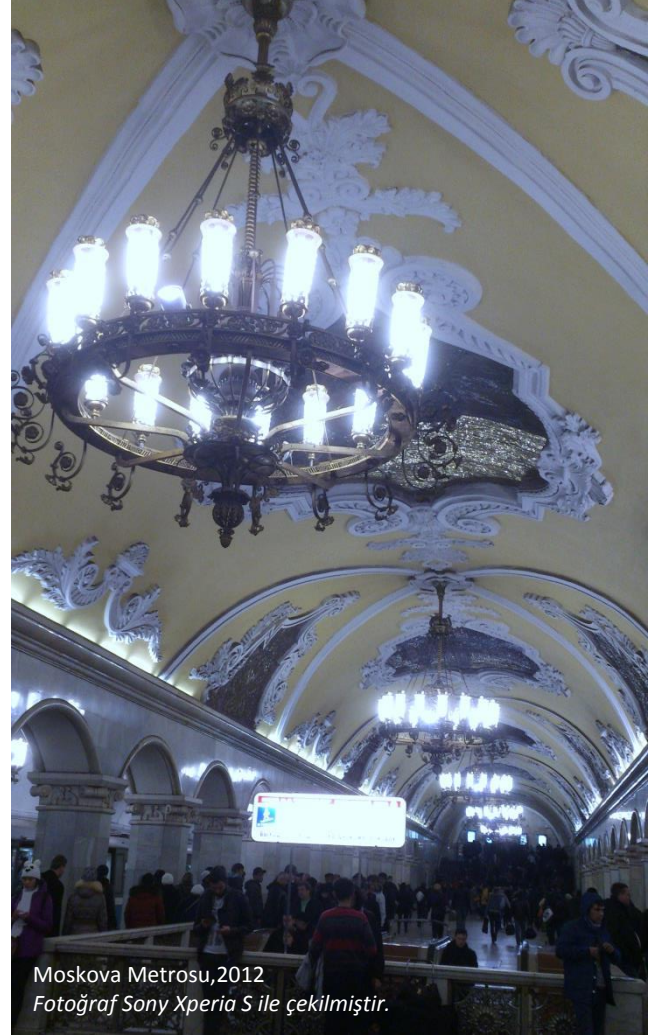
METRO ÜZERİNE HİS VE DÜŞÜNCELER

Yerin altında kazılan tüneller ile ilgili yazılan, çizilen, kurgulanan çok düşünce ürünü vardır. Bunların en ilginçlerinden biri Victor Hugo'nun sefiller romanındadır.

Benim için metro, bir yerden bir yere kolay şekilde ulaşmanın ötesinde bir olay. Çünkü metroda yerin altına girmek diye bir kavram var. Metroda toprağın altında kazılmış, içinden trenlerin geçebildiği büyüklükte upuzun tüneller var. Bu tüneller yerin 50 metre derinliklerine kadar uzanabiliyor. Metro bizi düpedüz ayrı bir dünyaya taşıyor. Tıpkı yerin 50 metre üstünün ayrı bir dünya olduğu gibi, yerin 50 metre altı da bambaşka bir dünyadır.

Yerin altında kazılan tüneller ile ilgili yazılan, çizilen, kurgulanan çok düşünce ürünü vardır. Bunların en ilginçlerinden biri Victor Hugo'nun sefiller romanındadır. Victor Hugo, Jean Val Jean'ın Paris kanalizasyonunda ki tünellerden binbir zorlukla geçerek Mairus'u kurtarışını anlatmadan önce oldukça detaylı bir şekilde 1400'lü yıllardan başlayarak Paris kanalizasyonlarının gelişimini, bu kanalizasyonların uçsuz bucaksızlığını, unutulmuş, yüzyıllarca kimsenin girmemiş olduğu kısımlarının olduğunu anlatır. Kanalizasyonlar yerin altında açılan tünellerdir.

Herkesin bulup izlemesini tavsiye edeceğim "Tunnel Rats" isimli film, yerin altında açılan tünellerin dehşet verici dünyasını bize mükemmel şekilde hissettiren sıradışı bir filmidir.



Moskova Metrosu,2012
Fotoğraf Sony Xperia S ile çekilmiştir.

TÜNEL DEYİP GEÇME

Metro ise yerin altında açılan tünel kavramının en zirve uygulansıdır. Öncelikle teknik olarak o kadar karmaşıktır ki. Yerin 50 metre altında tünel açacaksın ve bu tünelin etrafını betonla öreceksin. Bu tünelin üzerinde toprak var. Toprakta su var. Duvarların bu sudan izole edilmesi lazım. Basınç var ve deprem var. Normal basıncın ötesinde depremin etkilerine dayanması lazım. Tünelin havalandırılması lazım. Tünelin içine elektrik gitmesi lazım. Herhangi bir noktadaki kırılma ve tıkanma durumunda veya bir yangın durumunda ne yapılacak? Ayrıca tünellerde durak noktaları var. Buralara girişler var. Girişlerde güvenlikler, türnikeler, elektrikli merdivenler var. Heryer kamera ile gözlenmek durumunda. Bütün o yapıların özel malzemelerle kaplamaları var. Dayanıklılığın yanında, görünüm de önemli. İlk akla gelen bu ve kuşkusuz daha bir çok teknik sorunun kilometrelerce boyundaki tüneller için çözülmesi gerekiyor. Gerçekten çok büyük bir çalışma.



KADIKÖY-KARTAL METROSUNA İLK GİRİŞİM

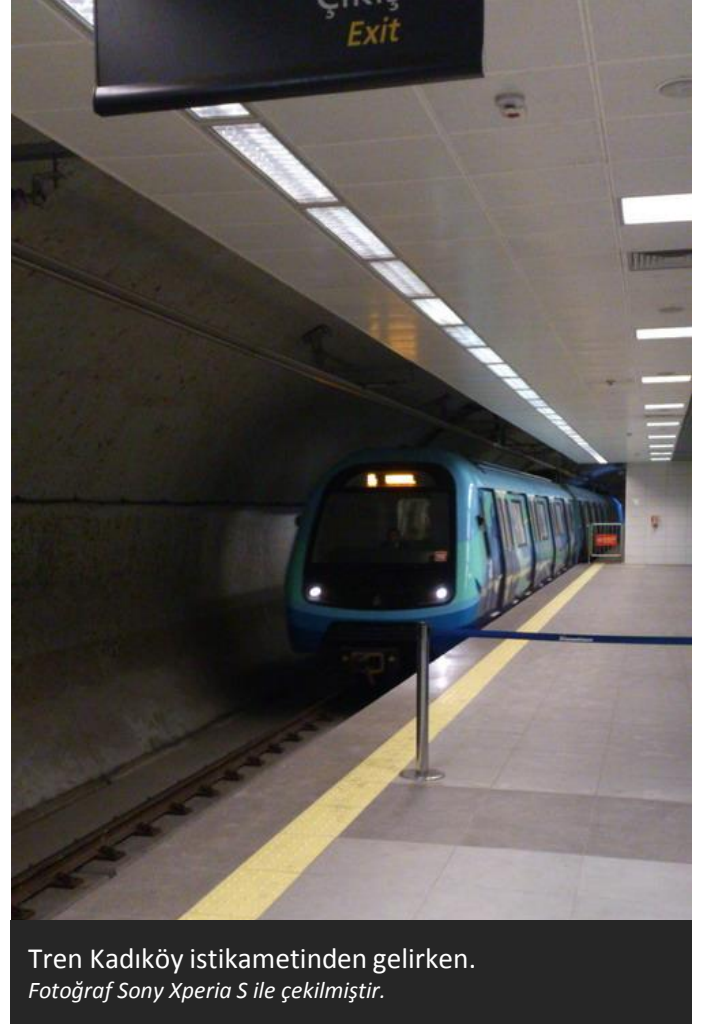
Kartal-Kadıköy metrosunun Göztepe istasyonuna geldim ve dünyanın bu çiçeği burnunda belki en yeni metrosuna gısgırcı yürüyen merdivenlerden giriş yaptım. Sıcak havalarda metroya girerken en hoşuma giden şey aşağıdan gelen serin rüzgardır. Ve beklediğim o serin rüzgarı hissettim. Kendi kendime, “aşağıyı klima ile soğuttukları için mi, yoksa toprak aşağıda soğuk olduğu için mi böyle soğuk” diye sordum. Yerin altına girdiğimi iyi hissettirdiğinden toprağın aşağıda soğuk olması fikri daha işime geldi.

Bu aşamadan sonra yolunu bu levhalar olmadan bulabilen var mıdır acaba diye düşünüyorum. İkinci merdivenlerden de inince biraz yürüyüp sonunda raylara ulaştım. İlk treni kaçırdım. Geldiğimde oradaydı ama kapıları çoktan kapanmıştı. Japonların magnet trenleri yada Amsterdam’daki görüp hayran kaldığım trenler gibi bir tasarımı yoktu ama hoştu. İstasyon da güzeldi. Sade ve yeni.

Elbette her biri birbirinden tamamen ayrı bir sanatsal yapıda inşa edilmiş Moskova metrosunun istasyonları ile kıyaslanmaz. Ama sanırım dünyanın hiç bir metrosu bu anlamda Moskova metrosu ile kıyaslanmaz.

VE TREN GELİR

Sonunda tren geldi ve bindim. Sade oturaklar. 4:3 boyutlu LCD ekranda metro tanımı ve yol bilgileri. Işıklı durak göstergeleri. Göstergede iki durak arasında da ışıklar var ve ışıklar ilerliyor. İnce düşünce.



Tren Kadıköy istikametinden gelirken.
Fotoğraf Sony Xperia S ile çekilmiştir.

Güçlü bir anons sesi. Bazen İngilizce de oluyor. Arkada “sen İngilizce biliyon mu?” şeklinde bir konuşma. Metronun kültürel etkisi.

METRO MERDİVENLERDE DURUŞ

Evet. Metro bir kültür. En ilginç konulardan biri yürüyen merdivenlerdeki duruş şekli. Moskova’da metronun yürüyen merdiveninde düpedüz konudan bihaber olduğumdan solda durma gafletinde bulununca sinirli bakışları üzerime çektim. İlginçti. Metro yürüyen merdiveninde duracaksın sağda duracaksın ve isteyen soldan yukarı çıkmaya devam edebilecek. Bu evrensel metro kültürüdür. Şu an bizde sürekli “pardon” demediğin müddetçe yukarı yürüyemezsin. Sağda durmayla ilgili bir bilinç yok. Ne kadar sürede bu bilincin oluşacağı benim için büyük merak konusu.

KATAR

KİŞİ BAŞI GELİRİN 90.000\$ OLDUĞU ÜLKE



Fotoğraf LG Optimus 4xHD ile taksi içerisinde hareket halinde iken çekilmiştir.

2011 yılının Temmuz ayında Katar'a gittim. E tabi sıcaktı. Ancak cihazları korumak için klimalarla 15 derecede tutulan bir ortamda çalıştığımndan benim asıl meselem soğuk oldu. Oldukça üşümüş bir halde arada bir dışarı çıkıp soğuk kemiklerime sinmiş bedenimi 45 sıcaklığın içine bıraktığımda kendimi çok iyi hissediyordum.

Evet. Katar zenginmiş. Petrolden gelen avuç dolusu para yalnızca 400 bin yerli arap nüfusun cebine girdiğinde kişi başı milli gelir haliyle yüksek oluyor. Nüfusun büyük çoğunluğu ise yabancı. Pakistan, Hindistan, Filipinler, BangladeNepal, Seylan vs. gibi ülkelerden gelip burada para kazanmaya çalışan bir insan kitlesi üzerinden işler yürüyor aslında.

Sri Lankalı bir arkadaş vardı. Yıllardır Katar'da çalışıyormuş. Ona dedim ki «Biz haritaya bakıldığında Türkiye'nin dünyanın merkezinde olduğunu düşünürüz.

Sence de Türkiye merkezde durmuyor mu? Yoksa bize mi öyle geliyor?» Deki ki «Bize de Sri Lanka merkezde geliyor.» Dedim ki «Ama tarihi açıdan da baktığımızda insanlık tarihinin en önemli olayları bu bölgede gerçekleşmiş. Dedi ki «Hz.Adem Sri Lanka'ya inmiş». Şaşırdım kaldım.



Çalıştığımız TV istasyonundan bir görüntü.

Katar'da da Arap yarımadasının diğer ülkeleri gibi su problemi var. Bir arap klasiği olarak su benzinden pahalı. Bizim çalıştığımız TV istasyonu gibi çölün üzerinde kurulu noktalara tankerlerle su ulaştırılıyor. İstasyonda çalışırken bir akşam vakti musluğu açtım ve su gelmedi. Öğrendim ki depo bitmiş ve tanker bekleniyormuş.



Peki bu Katar denen bu ufak memleketin tarihi nedir? Malum o bölge eskiden Osmanlı hükmündeydi. Ülkede fiilî Türk egemenliği ilk olarak 1852'de, daha sonra ve kesin olarak 1871'de Muhammed al Sani'nin daveti üzerine başlamış. Al-Sani ailesine dikkat. Türklerin son askeri 1915'te Katarı terketmiş. Daha sonra 1916'da İngilizler devreye girmiş. Katar ancak 3 Eylül 1971'de bağımsız bir devlet olmuş.



Bugün Katar hala Al-Sani ailesince yönetiliyor. Başbakan Hamad bin Casim bin Cabir El Tani 26 Haziran 2013'te görevi Abdullah bin Nasir Al Sani'ye bırakmış.



Katar'da petrol 1940'da bulunmuş. Ondan önce ekonomi balık ve inci avcılığına bağlıymış.

Petrolden sonra doğal olarak yaşam standardı yükseliyor. Ancak ikinci büyük avantaj doğal gaz rezervleri. Katar'da dünya doğal gaz rezervinin %15'i mevcut (%27 Rusya, %15 İran, %4 Suudi Arabistan). 1 tanesi karada 6'sı açık denizde olmak üzere toplam 7 adet doğalgaz üretim noktası var.



Bir haftalık tamamen işe odaklı 2011 Katar macerasından sonra, yine benzeri bir iş için tekrar Katar'a gitme durumumuz var. Bu yazıya o yolculuktan sonra devam edelim.



Yollar ve arabalar güzel. Benzin de aşırı ucuz olunca Katar'da araba sürmek ayrı bir keyif.



HAREKETLERİN ETKİLEYİCİLİĞİNDEKİ SIR

Canlılardaki bazı hareketlerin bizde hayranlık uyandırmasının özünde yatan sebep nedir?

Burada ilginç bir konuya girmek istiyorum. Hayvan, insan ve hatta cisimlerin hareketlerinin insan üzerinde oluşturduğu sırlı “hayranlık uyandıran” etkiler. Aslında farklı psikolojik etkiler de olabilir ama ben hayranlık uyandıran tipteki hareketler üzerinde konuşacağım. Bu etkinin sırrını net olarak açıklayacak veya açıklayabilecek değilim. Ancak hepimizin net olarak gözleyebildiği bazı şeyleri burada listeleyip bu sırrı çözümlenme yolunda bir adım atmış olacağım.

Bizi hangi hareketler etkilemektedir? Bir uzak doğu sporcusunun veya atletizmcinin veya dansçının hareketleri. Tekme ve takla atmak, zıplamak, hatta duruşlar. Peki bunlar neden bizde ilgi uyandırıyor? Son derece hızlı koşan bir çitanın koşuşu. Bir arslanın duruşu. Bir leoparın ağaca tırmanışı ve ağaçta yatışı. Bir yılanın kıvrılıp bükülüp bir ok hızıyla rakibine saldırması. Bir rakunun ise bu saldırıdan şimşek hızıyla kafasını geriye doğru

kaçırması. Ve bunlara benzer hareketler olan bir kunfu-cunun belirli bir formda duruşu, tekme ve yumruk atışı.

Biraz düşününce işin içinde bir kaç parametrenin öne çıktığını görüyoruz. Hız ve kuvvet. Bunlardan etkilenen ancak biraz daha farklı bir özellik: Çeviklik. Ve bunların hepsinin olmasının mümkün kılan sağlık.

Bir unsur daha var. Güç ve çeviklik gerektirmeyen kombine, seri, uyumlu, düzenli hareketlerde insanda etki uyandırıyor. Danstaki koreografi gibi. Diyebilirsiniz ki o hareketlerin yapılmasında güç ve çeviklik gerektirir. Ben diyorum ki koreografideki güç ve çeviklik gerektirmeyen hareketler de komplike olduğunda etki uyandırıyor. Kısaca bu da hareketteki “akıl” veya “düşünce” bileşenini gösteriyor. Mesela bir kuşun dişiye etkilemek için yaptığı hareketler de bu grupta ele alınabilir. Çünkü harekette çeviklik ve güç bileşeni zayıf. Ancak çok

enteresan ve ilgi çekici hareketler.

Buna göre, güç, çeviklik, düzen, düşünce gibi parametleri barındıran hareketler insanda etki uyandırır. Bu etki nerede olursa olsun. Yani makinelerde bundan payını alır. Ondandır ki araba üreten bir otomasyon bandındaki robotların çalışması, bir füze rampasının seri bir şekilde füze fırlatması gibi cansız cisim hareketleri de insanda hayranlık uyandırır.

Bir robotun seri, belirli bir düşünce barındıran düzenli hareketlerinin insanı etkileyerek robot dansı diye bir dans türü çıkarması bunun ilginç yansımalarındandır.





Michael Jackson bazı koreografilerinde Bruce Lee ile neredeyse bire bir esintiler görülüyor.



BİR ŞARLATANIN HİKAYESİ

İnsanoğlunun saçmalayışı ve saçmalıklara aldanışı sınır tanımamaktadır.

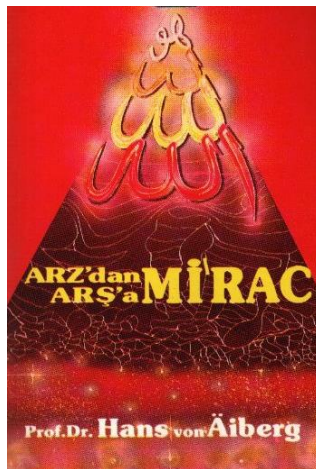
1990'larda Türkiye'de Hans Von Aiberg takma adıyla bir yazar çıktı. Bu, Alman bir fizik profesörü olduğunu, daha sonra müslüman olup Türkiye'ye yerleştiğini söyleyen ama aslında yüzyılın en büyük şarlatanlarından Elazığlı lise mezunu Bülent Ayberk'ti. 50 civarında bilimle din arasında ilişki kuran ütopik yaklaşımlar içeren kitabıyla bir kitle oluşturdu.

Hatta sonunda Yaşar Nuri Öztürk'ün programına çıkma noktasına geldi. Evet. Yanlış duymadınız. Yaşar Nuri Öztürk. İlk programı başarıyla bitiren Hans Von Aiberg (!), muhtemelen milletin Yaşar Nuri Öztürk'e "sen ne yaptın" demesi üzerine, Öztürk tarafından tekrar programa çağırıldı. Karşısına ise iki yetkin adam kondu. Bunlardan birisi 19 mucizesi diye bir iddia ile nam yapan Edip Yüksel'di. Burada paylaşacağımız videonun 7.dakikası civarında Edip Yüksel ile telefonla bağlanarak kendisinin elektronik bilgisayar doktoru olduğunu söyleyen bir adamın bütün bilgisi ve ÖZELLİKLE BİR KESİMİN KENDİSİNDE FAZLASIYLA OLDUĞUNU İDDİA ETTİĞİ EĞİTİMİYLE(!!!) bir şarlatan tarafından kandırılma bahtsızlığına düşerek Hans Von Aiberg'i nasıl hararetle savunduğunu şaşkınlık içinde izliyoruz.

Öte yandan kendi sanatının zirve noktasına varmış Bülent Ayberk'i kendi sanatı açısından tebrik etmemek elde değil. Adam tekrar kalkıp cesurca programa çıkıp kendisinin bir fizik profesörü olma iddiasını sürdürabiliyor. Adam adeta kendi destanını yazıyor. İsimleri nam yapmış kaç tane akademisyeni karşısına oturtup ciddi(!) bir tartışma içine sokabiliyor.

Bu trajikomik hadise Kezban Hatemi'nin programa bağlanıp "artık dayanamadım aradım, bu adam tartışmasız bir şarlatan, artık bu dramı sonlandırın" demesine kadar devam ediyor.

Buradan her iddiayı kılı kırk yarararak incelemeden inanmamamız gerektiğine dair kuvvetli bir ders alıyoruz. Bugünlerde bize çok ama çok lazım olan bir yeti.





Adnan Kahveci'nin telefon talimatı ile hemen kaleme sarılan yalancı-müfteri Tevfik Yener'in Hans von Aiberg aleyhinde yazdıkları..

Kim bu Hans Ayberg?

Danimarkalı bir asilzade mi? Alman Üniversiteleri profesörü mü? NASA'da çalışan gizli Müslüman mıydı? Olaganüstü bilgilerini cinlerden ve ölmüş bilginlerin ruhlarından aldığını söylüyor, doğru mu? Bir büyük gazeteyi ve bir TV kanalını nasıl işletti? Gerçeği benden dinleyin!

Tevfik Yener

*Müthiş adamsın Hans.
Televizyonda bir görüldün ortalığı karıştırdın.
İlahiyatçı Profesör Sayın Yaşar Nuri Öztürk, bizim Hans'ı Flash TV'deki programına davet etmiş. Yayın canlı. Yaşar Bey'i tanırız. TV'deki din sohbetlerinden, dini yazılarından bilirsiniz. Gerçek din bilgini. Çağdaş, aydın insandır.*

Benim açımdan olay kişisel olarak ta çok ilginçtir. Lise yıllarında bilimsel konular üzerinde arkadaşlarla sürekli muhabbet ederdik. Bizim bir arkadaş nereden bulduysa «Arzdan Arşa Miraç» diye bir kitap bulmuş. Kitabı öve öve bitiremiyordu. Gerçekten kitapta çok ilginç şeyler yazıyordu ama biraz da hanoş bir hava vardı. 1995 lerde gidip internetten arama şansımız da yoktu. Öyle kapandı konu.

AŞKIN METAFİZİĞİ

Arthur Schopenhauer'ın Aşkın Metafiziği kitabında oldukça ilginç şeyler yazıyor. Aslında aşına olduğumuz şeyler ama iyi toparlamış Schopenhauer.

Kitaptan bir kısım (en önemli kısım diyebilirim):

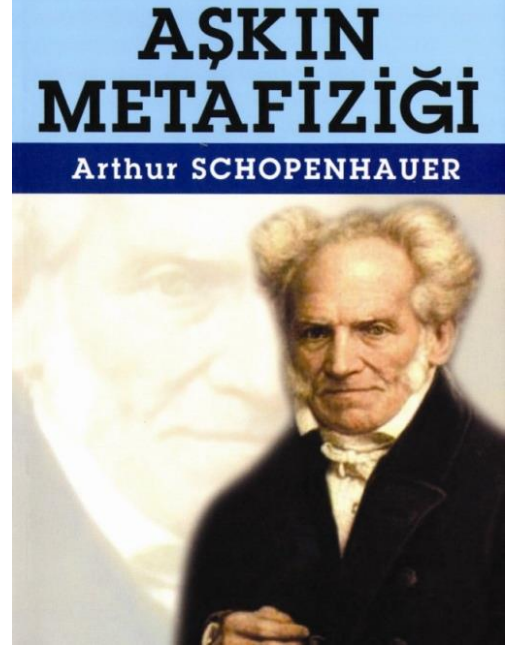
"Bütün aşklar istedikleri kadar bedensellikten uzak ve his tabanlı görünsünler cinsel güdülerden ortaya çıkarlar.

Cinsel sevgi, yaşam sevgisi gibi insanı bir şeyler yapmak için motive eden güçler arasında en güçlüsüdür. İnsanlığın genç kesiminin enerji, güç ve düşüncesinin yarısını meşgul eder. Hemen her insan çabasının temel amacıdır. En önemli konularda belirleyici etkiler yapar. Cinsel sevginin en ciddi işleri her saat aksattığı, ara sıra en büyük kafaları bile bir süre için karıştırdığı, devlet adamlarının görüşmelerinin ve bilginlerin araştırmalarının arasına, bunları bozucu şekilde, ıvır zıvırını sokmayı, aşk mektuplarını ve saç buklelerini ta bakanlık evrakının ve felsefi elyazmalarının arasına yerleştirmeyi arsızca becerdiği, aynı şekilde her gün en karmaşık ve en feci kavga dövüşleri körüklediği, en değerli ilişkileri bozduğu, en sağlam bağları koparttığı, bazen hayatı ve sağlığı bazen zenginliği, statü ve rutbeyi ve mutluluğu kendine kurban seçtiği, merhametli ve dürüst olanları vicdansızlara, sadık olanları hainlere dönüştürdüğü, kısacası her şeyi tersine çevirmeye, karmakarışık etmeye ve yıkmaya çalışan, kötü niyetli, düşmanca bir şeytan olarak ortaya çıktığı önemli rolü incelersek;

İnsan şöyle haykırmadan edemez: " Neden bunca gürültü patırtı?" Sonuçta amaç insanın sevdiği kişiye ulaşması değil mi? Neden böyle önemsiz bir ayrıntı bu kadar önemli bir rol oynasın ve iyi düzenlenmiş insan hayatına sonu gelmez aksaklık ve kargaşa getirsin.

Gelgelelim araştırmacıya gerçeğin ruhu cevap verir. Burada söz konusu olan önemsiz bir ayrıntı değildir. Hatta konunun önemi bu kadar gayret ve çabanın ciddiyetine değecek seviyededir. Bütün bu aşk oyunlarının temeldeki amacı insan hayatındaki diğer tüm amaçlardan daha önemli bir amaçtır.

Amaç insan neslinin devamıdır. "



TOLSTOY VE KROYCHER SONAD

-"Konusuyorlar ama saçma bütün söyledikleri." dedi.
 -"Anlayamadım" diye sordum.
 -"Anlattıkları hep aynı şey. Kendi bildikleri sevgiden, bu sevginin nasıl bir şey olduğundan söz ediyorlar. Uyumak istemez miydiniz?"
 -"Hayır. Hiç uykum yok."
 -"Öyleyse ister misiniz? O sevgi dedikleri şeyin beni sonunda nereye götürdüğünü anlatayim size".

Tolstoy'un siddetli bir ruhsal kriz içerisindeyken kaleme aldığı Kroyçer Sonat'ın merkezinde 'Hiristiyan evliliği'nin imkânsiz olduğu düşüncesi yatar. Kadınlarla erkekleri birbirine bağlayan o duygusal ve cinsel bağın Tanrı'dan ne kadar uzak ve acı verici olduğunu bütün öfkesi ve açık sözlülüğüyle bu kitapta dile getirir Tolstoy ve bir adamın, içinde büyüttüğü kıskançlık duygusuyla nasıl karısını öldürecek hale geldiğini anlatırken, hem kendi kendisi, hem insan doğası, hem de Hiristiyanlığın özü hakkında konuşur.

GEO THE VE GENÇ WERTER'İN ACILARI

-"Simdi kızların en güzeli ile karsilasacaksınız" dedi.
 "Sakin kapılayım demeyin"
 -"Neden"
 -"Çünkü nisanlı."...

...Wilhelm,asksiz bir hayatın anlamı var mı? Mumsuz bir feneri düşün. Ise yarar mı? Ama bir kez mumu yerlestirildi mi, derhal duvarda çesitli resimler görünmeye baslar. Bunlar birer hayal olmasına ragmen, biz çocuklar gibi o hayallere daldıkça yine hoslanir, mutlu oluruz.

Bedbaht!. Bu durumun delilik degil de ne? Sen kendi kendini kandirmiyor musun? Bu delice bagimlilikaktan bu sonuçsuz karasevdadan ne umuyorsun?

Evet. Onun benim esim olmasi! Su yildizlar altındaki evrenin en güzide, en güzel yaratigini kollarimin arasina almam!... Wilhelm. Biliyor musun, Albert bu ayartici bedene sarildiginda, tepeden tirnaga gövdemden yildirimler akiyor.

Nelere sahibim. Ama onu düşünmem neyim varsa hepsini çekip atiyor! Nelere sahibim...Ama onsuz, benim için her şey hiçlesiyor (eger o zaman www.disiler.net olsaydi onun ufkunu açip teselli ederdi:))

Belki yüz kez onun boynuna sarilmamak için kendimi kontrol etmedim mi? Böyle güzelliklerle gözünüzün önünde canlansın, cilveler yapsın da yine ona elinizi uzatmaya korkasınız, kendinizde bunu yapmaya hak bulmayasınız.Ey yüce Tanrim! Bunun ne anlama geldiğini yalnızca sen bilirsin! Fakat yine de doğa bizi hep tutmaya ve almaya yöneliyor. Çocuklar her begendikleri şeyi tutmak, almak istemiyorlar mı?Ya ben!..

Yasa Wilhelm! Halime aciyor ve içtenlikle önerilerde bulunuyorsun. Ama yalvaririm sana! Bırak su fırtınayı atlayayım. Oysa tükenmiş haldeyim

"Tanrim artık onu bana ver" diye bir türlü yalvaramıyorum. Aslında baskasının olduğu için midir nedir, çoğu kez benimmiş gibi görünüyor. Acılarımı eglence haline getirdim. Gönlümü kendi haline bıraksam birbirine en ters düşen duyguların yan yana geldiği görülebilecek.

Neler çektiğimin o da farkında. Bugün bana öyle baktı ki, gözlerinin sıcak ve sevecen nuru benliğimin en derinlerine yayıldı.

KUVEYT

BİR ZAMANLAR SADDAM'IN GÖZ DİKTİĞİ ZENGİNLİK

1990'larda Saddam Kuveyt'i ilhak ettiğinde henüz ortaokul sıralarındaydım. Hergün merakla burada olup biten haberleri dinlerdik. Çocuklarda duyduğu haberi tekrar etme, ordan kaptığı sözleri kullanarak espriler üretme arzusu vardır. Arkadaşlardan biri de sürekli Kuveyt emiri Şeyh Cabir El Ahmed Vel Sabah der dururdu.

Uzun yıllar sonra bir gün yolum düşüp Kuveyt'e gittiğimde, Şeyh Cabir Al Ahmed Vel Sabah'ın resimlerini Kuveyt'in her bir köşesinde boy boy görünce enteresan bir duygu oldu. Şaka değil gerçekmiş.



正勝
言勝

Masakatsu Agatsu.
Asıl zafer kendine karşı kazanılandır.