

電信機는 畫家

사무엘이 發明

— 첫電文은 聖書の 한 句節 —

「神은 무엇을 만들었는가」聖書의 한 句節이다. 이 성서의 한구절이 실상인즉 1844년 워싱턴~볼티모어間的 電信線을 통한 첫電文으로 쓰여 졌다.

이 전신을 創案발명한 사람은 사무엘·모르스이며 20歲때 畫家를 志望하여 유럽에서 勉學하고 뉴욕大學에서 美術教授에 在職중 1832년 프랑스를 旅行한 뒤 돌아오는 사리號 배속에서 제슨이라는 電氣學者가 實驗하는 電磁石을 보다가 문득 전자석을 이용한 電信의 原理를 着想하였다.

그리하여 美國에 돌아 오자 教授職을 버리고 40세가 넘는 그는 電信機의 연구에 골몰하여 4년뒤인 1836년에 研究가 完成됨에 따라 뉴욕大學 會議室에 518m의 電線을 펴고 送受信 試驗을 한바 드디어 성공한 것이다.

그는 그후에도 연구를 거듭하여 1844년에 워싱턴~볼티모어 사이에 전신선을 架設하고 위와같은 전문을 처음으로 送信하였으며 이것이 世界最初의 電信事業의 효시가 된 것이다.

氣象圖는 佛에서 實用化

— 發明은 獨의 物理學者가 —

몇 時間뒤의 氣象도 제대로 豫報하지 못한다는 것이 요즘의 日氣豫報에 대한 聽取者들의 共通된 不滿이다. 그 理由가 어찌되었건 일기예보에 절대 필요한 氣象圖는 1820년에 獨逸의 物理學者인 브란더스가 發明한 것이다.

브란더스의 발명이라야 오랜 경

험에 따른 觀測結果이므로 일기예보에는 쓰이지 못했다. 그뒤 1844년에 폭스가 電信業에 성공함으로써 기상도의 이용가치가 늘기는 했으나 實用化에까지는 이르지 못하다가 1854년 11월 크리미亞戰爭때 黑海에 集結되었던 聯合艦隊가 暴風雨로 큰 被害를 입게 되자 프랑스의 바이안海軍大臣이 파리의 天文臺에 폭풍의 研究를 命令했다.



發明小史

그 결과 그날의 폭풍이 전날 스페인에서 시작하여 地中海를 통해서 불어 닥친 것을 確認하였고 이에 따라 일기예보의 必要性이 切感되어 프랑스에서는 1856년부터 國費로서 各地로부터의 氣象通報를 取合하여 기상도를 만들기에 이른 것이다. 이것이 오늘의 일기예보에 쓰이는 기상도의 시초이다.

地下鐵發明은

英國의 鐵道會社가

— 100餘年前 런던에 6km —

地下鐵이 처음으로 開通된 것은 1863년 1月10日이며 세계에서 가장 먼저 鐵道를 敷設할 것과 마찬가지로 역시 英國이었다.

地下鐵을 建設한 會社는 메트로폴리탄鐵道會社이며 同社는 런던의 포립驛과 비솔驛사이의

6km를 뚫어 營業을 시적한바 地卜보다 速力이 빨라서 크게 재미를 보았다.

그러나 그때 機關車는 石炭蒸氣機關車였기 때문에 乘客은 한번만 타면 검은 汚髒에 까맣게 汚染되었으나 그래도 많은 사람들이 이 철도를 利用하였다.

엔진飛行機의

始初는 木製

— 라이트兄弟가 1903년에 實驗 —

이 世上에 엔진을 실은 飛行機를 처음으로 空中에 날린것은 1903년 12月17日 라이트兄弟였다. 飛行實驗에 成功을 했지만 그날의 滯空時間은 겨우 12秒였다.

뒤에 오빌·라이트, 아우가 윌버·라이트였으며 美오하이오州 메튼市의 한 自轉車舖에서 태어났다. 그들은 일찍부터 클라이더를 研究하고 있었으나 1901년쯤부터 프로펠라와 發動機가 달린 飛行機를 構想하여 드디어는 시린더가 4개 달린 8馬力짜리 發動기를 만들었고 프로펠라는 소나무로 만들어 비행기의 形體를 갖추었다.

그리하여 이들 형제는 500여명에게 世界最初의 飛行實驗招待狀을 發送하였으나 시험날이 되자 이에 參席한 사람은 겨우 5명뿐이었다. 그리하여 가솔린에 의한 비행은 성공했으나 滯空時間은 單秒였고 비행기 자체는 나무에 緋布를 바른것이며 離陸은 木製 레일을 滑走, 公중으로 나른 것이다.

그후 실험은 거듭하여 4回째에는 체공시간 59초, 비행거리는 260m였다. 이것이 오늘의 航空界를 이룩한 動機가 된 것이다.