

## KUDDUSİ KURBANZADE VE KARAVANI (2010)

### Tifa

Sevgili karavan dostları;

Bu seneki Avrupa gezimiz sırasında Almanya’da karşılaştığımız İran Azerisi bir aileden bahsetmek ve onların karavan hayatına başlangıçları ile karavanlarını aldıktan sonra başlarından geçenleri onların ağızlarından sizlerle paylaşmak istiyorum.

Berlin’de ki kamping konaklamamız sırasında komşumuz olan bu sıcakkanlı aile ile dostluğumuz esnasında Kuddusi Beyden akşam oturmalarımız da dinlediğim anılarını, karavan satın almak isteyen ya da karavan sahibi kişiler olarak sizlere de aktarmak istedim.

Kuddusi Beyin karavanında karşılaştığı, Türkiye gibi Avrupa Birliğine aday ve gelişmiş dünya ülkelerinin standartlarını uygulayan bir ülkede karavan üreticilerinin bilerek asla yapmayacakları bazı teknik yetersizlik ya da dikkatsizlikleri bizim için hiç gereği olmamasına rağmen gündeme taşımamızın ana nedeni yeni karavan imalatına başlayacak müteşebbisleri uyarmak ve dikkatlerini çekmek içindir. Karavan imalatçıları yapacakları üretimler esnasında bu ufak tefek teknik yetersizlikleri göz önünde bulundurarak kendi imalatlarında bu hatalara düşmemeye çalışırlarsa kendimi mutlu sayarım.

Yazı içeriğinde ülkemizle ya da ülkemizde imal edilen karavanlarla benzerlikler bulabilirsiniz ancak kesinlikle belirtmeliyim ki bu sadece bir benzeşim algılamasıdır.

Çünkü küçücük dünyamızda ülke ülkeye, insan insana, karavan karavana benzer.

Daha önce kardeş bir sitede de yayımladığımız bu hikayeyi okunma kolaylığı sağlaması ve sıkıcı olmaması için hergün 1-1.5 sayfalık metinler halinde aktarmayı planladık.

İşte size Kuddusi Kurbanzade ile karısı Şambali Hanım ve kızları Nazlı’nın hikâyeleri:

### KUDDUSİ KURBANZADE VE KARAVANI I

Uzun bir yoldan Berlin’e ulaşip önceden kalışımızı programladığımız kampinge girdiğimizde resepsiyondaki bayan görevli kayıt işlemlerimizi yapıp bizi konaklayacağımız alana götürerek bıraktı. Yerleşme temposu içerisinde karavanı çeki demirinden ayırmaya çalışırken Azeri Türkçesi ile:

-Hoş gelmişseniz, men yardıma gelmişem,

diyen bir sesle duraklayıp başımı kaldırdığımda 45 yaşlarında, esmer, orta boylu bir kişinin, güleç bir yüzle bana baktığını gördüm. Yardımını memnuniyetle kabul edip karavanımızı beraberce çeki demirinden ayırıp sabitleme ayaklarını indirdikten sonra, ayrılırken bizim çapraz karşımızda olduklarını ve yerleşmemiz bittiğinde bizi yorgunluk çayına beklediklerini söyledi.

Kuddusi Bey ve ailesi ile tanışıklığımız ve uzun akşam sohbetlerinin başlangıcı böyle oldu. Kuddusi Bey Üniversitesi İzmir’de bitirmiş bir Makine Mühendisi, eşi Şambalı Hanım ise öğretmendi. Seyahatlerini 13 yaşındaki kızları Nazlı’yla birlikte 4,5 metre boyutlarındaki çekme karavanlarıyla yapıyorlardı. İzmir’de okuduğundan dolayı yarı hemşerim sayılan Kuddusi Bey ile hemen kaynaştık. Bu kaynaşmayı biraz da hızlandıran etken kampingde kalan tek Türk plakalı karavan olmamız ve çevremizdeki Alman karavancılarının bize sanki Türk plakalı bir Çekili Karavan Berlin’e hiç gelememiş gibi biraz şaşkınlık biraz da çekingenlikle bakmasıydı. Çevremizdeki karavanların %70’i Almanların Dauer Camper dedikleri kalıcı karavanlardı ve galiba çevrelerinde hiç Türk karavancı komşuları olmamıştı. Aramızdaki perde ancak bir hafta sonra aralanmaya başladı ve kampingden ayrılırken Alman komşularımız bizi geçirmeye çıkmışlardı. Ama perdenin henüz aralanmadığı bu ilk günlerdeki akşam oturmalarımızı Kuddusi Bey ve ailesi ile yaptığımız keyifli muhabbetler doldururken, karavanı ve seyahatiyle ilgili sorduğum sorular üzerine kendi karavancılık hikâyesini teknik detaylarını da atlamayarak ayrıntılarıyla anlattı.

## KUDDUSİ KURBANZADE VE KARAVANI II

Kuddusi Bey İran’ın tarihi bir kasabası olan Amagreb’te doğmuştu. 1970’li ve 80’li yıllarda turistler bu tarihi kasabayı gezmeye geldiklerinde arabalarının arkalarında evlerini de taşıyorlardı. Bu arabalı evler Kuddusi Beyin evinin yakınında durduğunda onları uzun uzun inceleyip üzerlerinde yapıştırılmış logolardan nereleri dolaştıklarını çıkarmaya çalışırdı. Lise çağlarında evlerinin altında kiracıları olan halıcının yanında yaz aylarında çıraklık yapmaya başladığında, tatil dönüşü ülkelerine götürmek için ünlü İran halılarından satın almak için dükkâna gelen bu karavancılarla konuşmak ve karavanlarının içerisini görmek şansına sahip oldu. İş güç sahibi olunca o da bunlardan bir tane alıp bu turistlerin gezdiği gibi dolaşacaktı.

- Bu yürüyen evlerden acaba İran’da da yapıyorlarmıydı?

Her gördüğü karavanı inceleyen ve böyle bir karavana sahip olma hayalleri kuran Kuddusi Beyin o güzel hayalleri birden bire son buldu. Çünkü İran-Irak savaşı başlamış ve karavanlarıyla Amagreb’e gelen o turistler gelmez olmuşlardı. Kasabanın girişinde turistlerin karavanlarıyla kaldığı, kasabanın sosyetesinin havuzbaşında düğünlerini yaptığı o kamping de şimdi bomboş, kaderine terkedilmiş, eski kalabalık günlerini arar haldeydi.

Ancak o yürüyen evler onun hep aklındaydı.

Üniversite bitip de İran’ın güneyinde ki Abadan’da çalışmaya başladıktan bir müddet sonra internet denen teknolojik olgu bütün dünyada olduğu gibi İran’a da geldi. Geçmiş yıllarda yaptığı gibi çevresinde dolaşıp içine giremeye de İnternet yardımıyla sanal alemde karavanlarla daha çok haşır-neşir olmaya başladı. Görevi gereği, ya da tatil amacıyla yurtdışına gittiğinde zaman yaratıp muhakkak birkaç gününü karavan marketlerde geçiriyor, ülkeye döndüğünde de yine internet başında dersini çalışmaya devam ediyordu.

Ve yaklaşık 10 sene sonra eh artık bu konuyu öğrendiğini düşünmeye başladı. Karavan sahibi olmak için zemin ve zaman da müsait hale gelmişti.

İran’da karavan imalatçıları genelde ülkenin kuzeyindeki Karmara Bölgesinde bulunmaktaydılar. İran içinde en tanınanları da birbirleriyle amcaoğlu olan üç kuzendi. Daha

önce internette kuzenlerin hepsiyle yazışmış ve fiyatlar konusunda genel bir fikir sahibi de olmuştu.

Ayrıca 10 senelik karavan hayaliyle yaşanan süreçte Karmara bölgesindeki karavan üreticilerini dolaşarak karavanları görme fırsatı da bulmuştu. Kuddusi Bey ve eşi devlette çalışan kişilerdi ve gelirleri belliydi bu nedenle maliyet, seçimlerinde belirleyici rol oynamaktaydı. İncelemeleri sonunda dış görünüş olarak hoş ve fiyat olarak ta kendilerine en uygununun büyük kuzenin karavanları olduğunu görmüştü.

Kuddusi'nin deyiimiyle artık;

-Ya Allah Bismillah deyip yola çıkmanın zamanı gelmişti.

Biricik karısı Şambali ve kızcağızı Nazlı'yı da yanına alıp yola koyuldu. Bir gece yol güzergâhı üzerindeki Qtahia kasabasında kaldıktan sonra ertesi gün büyük kuzenin atölyesine ulaştı.

### **KUDDUSİ KURBANZADE VE KARAVANI III**

Atölyeyi oğluyla birlikte yöneten Mottaki Bey hoşsohbet, tatlı dilli orta yaş üzeri bir beyefendiydi. Hoşbeşten sonra Kuddusi Bey aklına takılan soruları sormaya başladı. Satın almayı düşündüğü karavanın örneğini görmek istediğinde ellerinde karavan olmadığını sipariş üzerine kısa sürede imal ederek teslim ettiklerini söylediler. Bunun üzerine bilgisayardan karavanın resim ve çizimlerine bakıp konuştular. Önde iki kişilik sabit yatak, arka tarafta aynı zamanda tek kişilik yatak olabilen oturma grubu, mutfak, duş-lavabo ve portatif tuvaleti olan 4.5 metrelik bir karavanda mutabık kaldılar. İçerisinde teknik ekipman olarak ta 150 lt temiz su deposu ve su pompası, büro tipi 220 V buzdolabı, 1500 watt inverter ve 150 amper yaşam aküsü, Webasto ısıtıcı ve pis su deposu bulunacaktı. Mobilyadaki ufak tefek detayları da konuştular. Kuddusi Bey dolap kapaklarının kilitli sistem olmasını istedi ancak bu tip kilitlerin çabuk bozulduğunu söyleyip mknatıslı kilitlerin hem kullanışlı hemde iyi tuttuğunu söylediler. Yolda giderken sallantıda açılıp açılmayacağını sorduğunda hiç merak etmemesini hiçbir şey olmayacağını belirttiler. Yaşam aküsüyle de hiç elektrik almadan 3 gün buzdolabının çalışabileceğini söylediler. Kuddusi Bey karavanı stabilizatör'le kullanmak istediğini söylediğinde de stabilizatöre hiç gerek olmadığını karavanın oturaklı ve çeki tertibatının Avrupa kafa olduğundan savrulma sorunu yaşamayacağını stabilizatörsüz rahatlıkla kullanılabileceğini belirttiler.

Tamam, Kuddusi Bey dersine çok çalışmıştı ama şimdiye kadar yüzlerce karavan imal etmiş birisinden daha iyi bilecek değildi ya!

Kendisi de Makine Mühendisi olduğu için ufak tefek aksaklıklar olursa onları da “Göç Yolda Düzelir” anlayışıyla nasıl olsa hallederdi.

Hayatı boyunca bardağın hep dolu tarafını görüp, bu ölümlü dünyada hiçbir şeyi kendime dert edinmemeye çalışan birisi olarak hayalleri gerçekleştiriyordu ya gerisi önemli değildi.

Kuddusi Bey karavan araştırmaları döneminde kanun ve yönetmelikleri de yiyip yutmuştu.

Bu arada İran, Asya Birliğine girmek için çaba gösterdiğinden son yıllarda kanunlarında Asya Birliği müktesebatına uyum amaçlı değişiklikler yapmaktaydı. Bu nedenle Trafik mevzuatını da değiştirmişti. Bu değişiklik sonucu uygulamaya giren yeni kanun ve yönetmeliklere göre

eğer karavanınız 750 kg ve altındaysa çeki demirini aracınıza takarak bunu araç ruhsatınıza işlettiğiniz takdirde, başka herhangi bir işleme gerek kalmadan aracınızın arkasına karavanınızı takarak aynı sınıf ehliyetle kullanabiliyordunuz. Mottaki Bey, Kuddusi Beyin alacağı karavanı 750 kilogramın altında olduğu için herhangi bir ek işleme gerek olmadan karavanı, çekeceği aracın plakası ve şu anda kullandığı ehliyetle rahatlıkla kullanabileceğini söylemişti.

Kuddusi Bey hem yaz aylarında yapacağı geziye hazırlandığından hem de aceleye gelmeyip, güzel bir imalat olsun diye 4 ay sonra karavanını almak üzere Mottaki Bey ve oğluyla anlaştı. Teslim tarihiyle birlikte diğer hususları da kâğıda döküp, sözleşmeyi imzalayarak el sıkıştılar. Karavan ücretinin yarısı peşin diğer yarısı ise teslim tarihinde ödenecekti.

Sözleşme kısacık, yalnızca mali hususlar, teslim tarihi ile karavanda bulunacak ekstra ekipmanları içermekteydi. Kuddusi Bey hem yapım aşamasında gelip gidemeyeceği için hemde yazı çiziden bir şey çıkmayacağını düşündüğünden sözleşme metni üzerinde çok fazla durmadı. Aslolan üreticinin iyi niyeti ve iş disipliniydi. Eğer iş disiplinine sahip bir işletmeyse ne ala yoksa yandı gülüm keten helva. İçinden haydi hayırlısı deyip, Mottaki Bey ve oğluyla vedalaşarak ayrıldı.

Döndükten sonra artık bir karavan sahibi olmanın heyecanı içersinde çeki demirini taktırarak onu araç ruhsatına işletti, karavanını koyabileceği kamping alanlarını dolaşmaya başladı, arada bir de atölyeye telefon edip karavanın ne durumda olduğunu soruyordu.

Haberler iyi, her şey yolundaydı.

Sözleşmede yazan karavanın teslim tarihi yaklaştığında Kuddusi Bey atölyeye tekrar telefon etti ve sürpriz bir haberle karşı karşıya kaldı. Dünyanın İran'a uyguladığı ambargodan dolayı Mottaki Beyler hammadde temininde biraz sıkıntıya düşmüşlerdi ama problem çözülüyordu 1-2 haftalık bir sarkma sözkonusuydu. En geç bir ay içinde karavan kesinlikle tamamlanarak kendisine teslim edilecekti. Bu süreçte yapılan telefon konuşmaları sonucu yaklaşık bir ay sonraki bir tarih üzerinde mutabık kaldılar.

Teslim zamanı yaklaştığında Kuddusi Bey tekrar telefonla konuştuğunda karavanın sözleşilen tarihte hazır olacağı belirtildi. Kuddusi Bey yola çıkmadan tekrar aradığında her şeyin tamam olduğu karavanlarını teslim almak için gelinebileceği belirtildi. Kuddusi Bey ve ailesi pek bir sevindirik oldu. On yılın hayali gerçekleşiyordu artık.

## **KUDDUSİ KURBANZADE VE KARAVANI IV**

Kuddusi, karısı Şambali'yi de alarak büyük bir heyecan ve sevinç içerisinde bir gün önceden yola çıktı. Ertesi gün erken saatte karavanı teslim alarak gündüz gözüyle tekrar dönüş yoluna çıkmayı planlamıştı. Çünkü Kuddusi Bey hayatında ilk kez aracıyla karavan çekeceği için biraz tedirgindi. Gerçi İran Karavancılar Birliği'nin internet sayfalarında İranlı karavan duayenlerinin tecrübe ve önerilerini yıllardır takip etmiş hatta karavan kullanımının incelikleri ve teknik detaylar konusunda Moray Mercanzade ile Şahin Öncüzade Beylerin yazılarını neredeyse hatmetmişti ama teorinin başka, pratiğin ise bambaşka olduğunun bilincindeydi.

Mottaki Beyler karavan aksesuarları satmadıklarından dolayı, yolda ortanca kuzenin atölyesine uğrayıp yan uzatma aynalarını almak istedi. Ancak ortanca kuzen aynaların tanesinin 40 Euro olduğunu söyleyince yalnızca bir adet uzatma ayna satın alabildi. 40 Euro karşılığı İran Riyaline

aldığı aynanın aynısının daha sonra Almanya’da Fritz Berger’in mağazasında 13 Euro’ya satıldığını gördü.

Arada biraz fazlaca fiyat farkı vardı ama olsun Almanya nere İran nere, arada o kadar ülke var, o kadar gümrük var, her gümrük para, her ülke yol demektir, eh buda haliyle maliyetlere yansiyordu tabii ki.

Ya hiç olmasaydı, aynayı nereden bulup ta yola çıkacaktı!

Kuddusi Bey yine bardağın dolu tarafına bakıyordu.

Neyse bu düşüncelerle akşamüzeri atölyeye ulaştılar. Kuddusi Bey büyük bir heyecan içerisinde hemen karavanını görmek istiyordu, ancak Mottaki Bey ve oğlu bu kadar acele etmemesini karavanın atölyede olduğunu önce bir yorgunluk çayı içip yol yorgunluğunu atmasından sonra karavana bakabileceğini söylediler. Çay faslından sonra atölyeye doğru yürümeye başladıklarında kalbi heyecanla çarpmaya başlayan Kuddusi Beyin gözleri metrelerce uzaktan karavanını görmeye çalışıyordu.

Ve Berlin’de Kuddusi Bey gözlerini aç a aç şöyle diyordu:

-Ah Fatih Beyciğim,

-Bakiğrem bakiğrem ama o hayalimizdaki karavancığımızı göremiğrem, acep men mi göremiğrem deyip kara gözlüm birtanem Şambali’me döndüğümde onun da soran gözlerle bana baktığını men görmüşem.

-Mottaki Bey Hangi karavan benimki?

Mottaki Beyin oğlunun işte bu diye Kuddusi Beye gösterdiği karavan sadece şase üzerinde yan duvarları ve üstü kapatılmış hani inşaatçıların kaba inşaat halinde dedikleri bir bina konumuyla aynı izlenimi veren bir karavandı!

Kuddusi Bey ve karısı şaşkınlık ve ufak bir şok içerisinde bize yarın teslim edeceğiniz karavan bu mu diye sorduklarında hiç merak etmemesini yarın sabah olmasa da öğleden sonra karavanın tamamlanıp kendilerine teslim edileceği söylendi. Kuddusi Bey ve karısı hayal kırıklığı ve bu haldeki bir karavanın yarın öğleden sonra nasıl bitirilerek teslim edileceğine ilişkin kafalarında binlerce soruyla atölyeden ayrıldılar.

İlk sözleşmeyi imzaladıkları tarihten 5 ay geçmiş, ama karavan hala tamamlanamamıştı. Fakat Allahın izniyle yarın tamamlanacaktı. İran’ın köklü karavan imalatçılarından birisiydi Mottaki Beyin şirketi, ya yenilerden birisine gitselerdi, burada 5 ayda zar zor alacağı karavanını herhalde onlardan 15 ayda alamazdı. Şükür, buna da şükür. Allah korumuştı Kuddusi Beyi.

## KUDDUSİ KURBANZADE VE KARAVANI V

Ertesi gün kalktıklarında Kuddusi Beyler hiç acele etmediler. Öğleden sonra karavanın ancak biteceğini düşündüklerinden bulundukları kenti dolaştılar. Büyük İran depreminde yıkılan kent yeniden yapılmıştı. Alçak binaları, trafiğe kapalı, yayalaştırılmış caddeleri, yeşil alanları ile güzel bir görünüme sahip ve aynı zamanda kendi şehirleri ile kıyasladıklarında oldukça ucuz olan bu şehri pek sevdiler.

Öğleden sonra atölyeye gittiklerinde karavan tabii ki daha bitmemişti, ancak içerisinde ve etrafında 5-6 kişi çalışmaktaydı. Dünkü haline nazaran bayağı bir toparlanmış görünüyordu. Artık ustalarla birlikte karavanın içinde dışında, altında üstünde girip çıkıyor eğilip kalkıyordu. Belki de iyi olmuştu. Karavanın neresinde ne var kablolar nereden gidiyor ahşap aksam nasıl yerleşiyor hepsini gözleriyle görüyor karavanının yapımına tanıklık ediyordu.

Bu süreçte konfordan çok güvenlik kısmıyla daha bir ilgilenen Kuddusi Bey karavanı stabilizatörle kullanmak istediğini söylediğinde daha önce de söyledikleri gibi buna hiç gerek olmadığını karavanın savrulma sorununun olmayacağını belirttiler.

Ayrıca Kuddusi Bey daha ilk günden itibaren karavanını sabit yazlıkçı karavanı olarak kullanmayacağını, yaz aylarında 8-10 bin kilometreyi bulan uzun yurtdışı seyahatleri yapacağını her fırsatta tekrarlıyordu.

Mottaki Bey’de kendisinin karavanla böyle bir yurtdışı seyahatini daha yıllar önce yaptığını hiç problem olmadığını hatta bu çekme karavanların yolda fırtına gibi olduğunu motokaravanla bile peşinden yetişilemediğini söylüyordu.

Kuddusi Bey birden 70’li yıllara gitti ve çocukluğunun anılarında kalan “Havalı Apollo Servis” Magirus Otobüsleri hatırladı. Amagreb’e turist getirirken, vişne çürüğü rengi ile tıss tıss diye ses çıkararak kapılarının önünden hızla geçen o otobüsler.

Fırtına karavanlarıyla Mottaki Bey ve her şeyin kitabına defterine uygun olmasını isteyen titiz ve garantici Kuddusi Bey. Kader, dünyaya farklı perspektiflerden bakan iki ayrı kişiliği bir araya getirmişti. Ortak noktaları Karavandı. Ufak bir farkla birisi imalatçı, diğeri ise kullanıcıydı.

Çeki demirine takılacak emniyet telini de göremeyince ne zaman monte edileceğini sorduğunda ustalar emniyet telinin olmadığını karavanlara da takmadıklarını söylediler. Şimdiye kadar tüm yabancı karavanlarda gördüğü bu önemli aparata İran’da ihtiyaç bulunmuyordu demek ki.

Bu noktada Kuddusi Beyin anlatımlarına kısa bir ara verip bilmeyenler için emniyet telini açıklamak istiyorum.

Emniyet teli; serçe parmağı kalınlığında çelik bir teldir. Bir ucu el freni sistemi üzerinden mekanik fren çubuğuna bağlı olan telin diğer ucu karavanı çekiciye bağlarken arabanın çeki demiri topuzuna takılır. Çok ufak bir ihtimal olmasına rağmen yolda giderken eğer karavan çeki demiri topuzundan kurtulursa aracın çekmesiyle oluşan baskıyla gerilen tel, hemen fren çubuğuna asılmakta ve karavanın sağa sola savrulup gitmeden ve karavan çekiciden ayrılmadan en az zararla makul mesafe içerisinde karavanın durmasını sağlamaktadır.

Tekrar Kuddusi Beyin anlatımlarına dönersek;

Kuddusi Bey bu emniyet teli işine oldukça önem veriyordu Mottaki Beyin oğluna da emniyet telini söylediğinde tele gerek olmadığı, olurmu yahu dediğinde de kafanın Avrupa olup asla topuzdan çıkmayacağını söyledi. Ya çıkarsa dediğinde de zaten o zaman karavanı telle, melle kontrol edemeyeceğini, karavanın ona büyük zarar verebileceği hatta devirebileceğini, söyleyerek

-Abi sen delimisin, eğer arkandan kurtulursa bırak şarampole gitsin. demişti.

Artık bu noktadan sonra Kuddusi Bey bir şey demedi ancak içinden de düşünmeden edemedi. İyi hoş ta eğer karavan arkamdan kurtulursa hep yolun sağına şarampole doğru gideceğine dair benle sözleşmemi yaptı. Allah korusun topuzdan kurtulduğunda ya yolun soluna doğru giderse ve akan trafikte karşıdan gelen bir araçla çarpışır ve birkaç ölü ve yaralı olan bir kaza sonucu halim nice olur.

Kuddusi Bey, Mottaki Beyin oğlunun dediği gibi akıllı olmaktansa, deli olmayı yeğleyerek yurtdışı seyahatine çıkmadan önce bu tip şeyler de elinden geldiği için kendisi, biraz primitif de olsa karavanına bir emniyet teli taktı. Yolda karavan çeki demirinden çıkmadı ama hiç tahmin edemediği bir noktada emniyet teli gerçekten adına yaraşır bir şekilde iş gördü.

Avusturya’da kalacakları kamping, içerisinde çam ağaçları olan düz bir alanda kurulu, 2.5-3 hektarlık orta büyüklükte bir yerdi. Kampingin girişinin hemen kenarındaki asfalt alanda park ederek resepsiyonda giriş işlemlerini yaptırdıktan sonra karavanla konaklayacakları kısma gittiler. Geri manevrayla karavanı yanaştırıp uygun pozisyona geldiğini düşününce arabasının el frenini çekip arabayı stop ettikten sonra karavanı arabadan ayırma işlemine başladılar.

Zemin düz gibi duruyordu, pilot tekeri indirip kafa kolay kurtulsun diyerek hafifte yükselti verdi. Karavan yerleşme ve toplanma esnasında bütün aile bireylerinin iş bölümü içerisinde kendilerine düşen görevleri vardı. Nazlı’nın da görevlerinden biri karavanın destek ayaklarını indirmektir. Nazlı destek ayaklarını indirdikten sonra Kuddusi Bey boşluğunu alıp su terazisi yardımıyla nihai dengeleme ve sabitleme işini yapıyordu. Kuddusi Bey’in, kafayı topuzdan ayırmak için kilit mekanizma kolunu kaldırmasıyla birlikte karavanın, çeki demiri topuzundan kurtularak bir ok gibi arkaya doğru kayması ve emniyet telinin yay gibi gerilerek karavanı tutması arasında geçen zaman herhalde 1 saniyeydi. O sırada Nazlı karavanın arkasında denge ayaklarını indirmek için bekliyordu. Eğer emniyet teli olmasa karavan direk Nazlı’ya çarpacaktı.

İlk şoku atlatan Kuddusi Bey ne oluyor diye baktığında aslında düz gibi duran zeminin hiç de öyle olmadığını tam tekerleklerin altına gelen kısımda yaklaşık bir metrelik bir kısmın geriye doğru bayağı eğimli olduğunu gördü. El freni çekili olmayan karavan çeki demirinden kurtulur kurtulmaz tekerlekleri de tam bu eğime denk geldiği için geriye doğru kaymıştı.

Daha karavancılığının başında çabukluk ve aceleciliğin karavancılıkta bir maharet olmadığını, bereket sonu acı bitmeyen bir olayla öğrendi ve eğer karavancı olacaksa YAVAŞ, YAVAŞ, YAVAŞ ve DİKKAT, DİKKAT, DİKKAT kelimelerinin karavan yaşamının en önemli parçası olduğunu anladı.

Bu olayında etkisiyle artık Kuddusi Bey kamping alanına girdiğinde önce alanı yürüyerek dolaşarak karavanla yerleşeceği parseli de gördükten sonra hiç acele etmeden yerleşme ya da toparlanma işlerini yapıyor.

## KUDDUSİ KURBANZADE VE KARAVANI VI

Atölyede akşam karanlığı artık yavaş yavaş çökmeye başlamıştı ve Kuddusi Beyin gece karanlığında karavanı alacağı kesinleşmişti. Bu sırada Webasto’yu takacak servisin elemanları geldiler, ancak bu işin hemen olamayacağını en az üç-dört saate ihtiyaçları olduğunu saatin geç olması nedeniyle bu akşam montajın yetismeyeceğini yarın sabah gelip takabileceklerini söylediler. Fakat Mottaki Bey eski tüfek 2-3 kalfaya pabuç bırakacak adam mı! Bir harala

gürelle, gelenlere sadece elektrik bağlantısını yapmalarını mekanik aksamı kendi ustalarının bağlayabileceğini söyledi. Gelenler kurtuluş olmadığını görünce istemeye istemeye bağlantıları yapmaya başladılar, ama nasıl?

Kullanım kılavuzu Farsça'nın dışında neredeyse bütün Avrupa dillerini kapsamaktaydı ama işin ilginç tarafı gelenlerde Farsça'dan başka dil bilmemekteydiler. Webasto'nun bağlantı yapılacak kısımlarında ise rengarenk kablolar ve bunların bağlanacağı jaklar bulunuyordu. Kılavuzda hangi renkli kablounun hangi jaka bağlanacağı yazıyordu. Ancak Farsça'dan başka dil bilmeyen elemanların işin içinden çıkamadıklarını fark eden Kuddusi Bey olaya dahil olmak zorunda kaldı.

- Grün ne abi?

- Brovn ne demek yav!

-Yelovun ne olduğunu bi söylesene, diyalogları arasında elektrik bağlantısı bitti.

Aslında 20 sene öncesinin elektrik ve telefon faturalarını bile atmayan bir arşiv meraklısı ve evrak biriktirme hastası olan Kuddusi Beyin kullanma kılavuzunun elden ele dolaşırken sayfalarının cart curt yırtılarak tek tek yapraklar halinde kalfalarca incelemeye tabi tutulması ya da ağızları iki parmakla tutulup açılacak kanallı naylon poşetlerin diplerinden parçalanarak açılmaları karşısında içi cız etti ama o harala gürelle arasında yapacak bir şey yoktu sadece kılavuzun Romence, Çekçe ve Lehçe yazılmış kısımlarını kurtarabilmeyi becerdi. Ne yapalım hangi dilde olursa olsun belge belgedir.

Kuddusi Beyi tekrar karavanıyla baş başa bırakıp bir parantez açalım. Kuddusi Bey montaj olayını anlatırken, teknik düzeyde ara eleman ihtiyacını karşılayan Meslek Yüksek Okullarının aslında ne kadar önemli okullar olduğunu düşünmeden edemedim. Ancak Türkiye'de de bu okullar gerekli düzeyde ilgi ve saygı görmemesi nedeniyle, hak ettiği noktaya bir türlü gelememektedirler. Lise sonrası okuyan bir gence nerede okuduğunu sorduğunuzda eğer meslek yüksekokulunda okuyorsa okuduğu bölümü neredeyse utanarak söylemekte, fırsat bulduğunda da buradan biran önce ayrılmaya çalışmaktadır.

Avrupa'nın 2. Dünya Savaşı sonrası tekrar ayağa kalkması incelendiğinde teknik ara elemanların bu işin lokomotif olduğu görülecektir.

Ancak bizde eğer çocuk çalışkan ve zekiyse mühendis ve doktor olmaya yönlendirilmekte, tembel ve okuyamıyorsa da gönderin bu keratayı sanayiye bari bir meslek öğrensin mantığıyla gençler sisteme ve çalışma hayatına enjekte edilmeye çalışılmaktadırlar.

Ancak globalleşen dünyada ve neredeyse jet hızıyla gelişen teknolojide bizde de İran'dakilerden çok farklı olmadığını düşündüğüm;

- Grün ne abi?

- Brovn ne demek yav!

-Yelovun ne olduğunu bi söylesene diyen ya da ağızlarından tutularak rahatlıkla açılacak naylon poşetleri altlarından parçalayarak açan ustalar, kalfalar ve çıraklarla sanayi devleriyle rekabet etmeye çalışılmaktadır.

Artık ne kadar rekabet edebileceksek!



Tekrar Kuddusi Beyin anlatımlarına dönersek;

Bir gün önce bütün gün yol gelen, bugün de sabahtan beri ayakta olan Kuddusi Bey ve karısı artık ona buna bakmadan biran önce karavanı alarak buradan çıkmak istiyorlardı.

Ve yıllardır hayallerini süsleyen son beş aydır da neredeyse her gün bir şekilde gündeme getirerek evde yada işyerinde hakkında konuştuğu karavanı gece saat 22.30'da kendisine teslim edilecek hale gelmişti.

Bir eksikle; portatif tuvalet!

Mottaki Beyler Porta Potti tuvaletin ufak bir aksilik neticesi ellerinde kalmadığını ama hemen arkalarından kargoyla tuvaleti göndereceklerini söylediler. Şambali Hanım biraz mızırdandı ama Kuddusi Bey;

-Aman karımcım bak koca karavanı alıyoruz boşver, tuvaletide arkadan gelsin diyerek onu teselli etti.

## KUDDUSİ KURBANZADE VE KARAVANI VII

Karavanı atölyenin önüne çıkararak Kuddusi Beyin arabasına bağladılar. Yılların hayali saat gecenin onbuçuğunda çekilip götürülmeye hazır halde Kuddusi Beyin arabasının arkasında öylece duruyordu.

Karavandaki teknik ekipmanın ( inverter, yaşam aküsü, buzdolabı, webasto, v.b. ) hiçbirisinin garanti belgesi ya da kullanma kılavuzu gibi bir kitapçığı Kuddusi Beye teslim edilmediği gibi karavanın da faturası hariç bu ve buna benzer hiçbir teknik belgesi ya da kullanma kılavuzu bulunmamaktaydı.

Kuddusi Bey ve eşi Şambali Hanım yola çıkarlarken ortalıkta ne Mottaki Bey ne de oğlu gözüküyordu. Onlara, yine de karavanı teslim etmek için gecenin o saatine kadar mesaiye kalan işçiler el salladılar.

Kuddusi Bey ve eşi için ne kadar önemli olsa da galiba Mottaki Beyler için bir karavan teslim etmek çok sıradan ve mekanikleşmiş bir olaydı.

Hâlbuki karavancılığın; bir yaşam biçimi, bir hayat felsefesi, yaşama pozitif açıdan bakışın insan ruhuna açılan bir kapısı olduğunu düşünen ve bu gerçekleştirmek üzere olan Kuddusi Beyler, yıllardır bu camianın içinde olması dolayısıyla zaten bu felsefeyi özümstediklerini düşündükleri bir karavan imalatçısı olarak Mottaki Beylerden buna uygun bir yaklaşım beklemişlerdi.

Karavan sahibi olmak, bir beyaz eşya dükkânından çamaşır makinesi ya da bir galeriden araba almakla aynı kefedede değerlendirilemezdi ya da değerlendirilmemeliydi. Galiba vahşi kapitalizm dedikleri olgu her şeyin olduğu gibi karavan dünyasının da ruhunu alıp ilişkileri yalnızca madde düzeyine indirgiyordu.

Ve Kuddusi Bey sedan tipi, dizel 1422 cc motorlu, üç silindirli aracının direksiyonuna oturduğunda sinirleri gerilmiş, kalbi küt küt çarpıyordu. Saat gecenin onbuçuğu olmasına rağmen Başkent Tahran'a giden yol yinede hareketliydi. Arabayı çalıştırıp, 1. vitese taktı ve gaza hafifçe dokundu. Her zaman bu gaz vermeyle hareket eden arabanın rahat hareket

edemediğini görünce pedala biraz daha yüklendi. Sanki görünmez bir el arabayı arkaya doğru asılıyor gibiydi. Araba yavaş yavaş hareket etti ve Kuddusi Bey yolun en sağından 1. viteste gitmeye başladı.

Şambali Hanım ön koltukta oturmasına rağmen gözü tamamen arkada

- Kuddüm geliyo, geliyo diyerek sevinç içerisinde karavanın arkalarında olduğunu müjdeliyordu. ( Şambali Hanım sevinçli olduğu zamanlarda eşine kısaca Kuddüm diye seslenmekteydi.)

Evet, araba gidiyor ve karavanda geliyordu, yaklaşık 500 metre sonra Kuddusi Bey arabayı 2.vitese yükselttiğinde kalbinin çarpıntısı sakinlemeye başlamıştı. 10-15 dakikada 2. viteste gittiler ve Kuddusi Bey hafiften sağına soluna doğru bakınmaya başladı. Oluyordu yahu bu işi becerecekti Kuddusi Bey. Ve 3.vites. 50-55 kilometre civarında bir hızla gitmeye başlamışlardı ve her şey yolunda gözüküyordu ki Allahhh sanki bir şey birdenbire onları sola yolun ortasına doğru çekiyordu. Kuddusi Bey can havliyle ayağını hemen gazdan çekip zaten sıkı sıkı tuttuğu direksiyon simidine mengene gibi yapıştığı anda koca bir tırın yanlarından geçip gitmekte olduğunu gördü.

Tırın yarattığı hava akımı bu etkiyi göstermişti demekki. Ancak tek araçla giderken çok daha yüksek hızlarda bile böyle bir durumla karşılaşmamıştı. Artık sanki bir elektrik süpürgesi varmışta onları çekiyormuş gibi bir his oluştuğunda bir tır ya da otobüsün onları geçmek üzere olduğunu anlıyor sıkıca direksiyona sarılıyordu ama onları öyle tehlikeye düşürecek düzeyde de bir şerit kayması olmuyordu.

Zaman gece yarısını geçmiş ve otobanda yalnızca şehirlerarası otobüsler ve tırlar kalmıştı. Otoban boşaldığı için otobüsler ve tırların onları biraz daha açıktan sollamaları nedeniyle “Elektrik Süpürgesi Sendromu”ndan da kurtulmuşlardı.

İki günün yoğun temposu, ilk kez karavan kullanmanın stresi ile birleşince yorgunluk belirtileri kendini göstermeye başlamış ve Kuddusi Beyler biraz da yürüyen evlerinin yanlarında olmasının merakıyla büyük bir dinlenme tesisinde durarak karavanda uyumak istediler. Fabrikadan yeni çıkan karavan temizliği yapılmadığı için toz toprak içerisindeydi ama olsun. Büyük bir hevesle içeriye geçip yattılar ama uyumak ne mümkün!

Kapı ve pencereleri kapalı karavanın içerisi boya fabrikası gibi kokuyordu. 5-6 saat önce boyanan karavanın boya fabrikası gibi kokması normaldi.

Kuddusi Bey bu yoğun koku altında uyurlarsa sabahı göremeyeceklerini düşündü ve karavandan çıktılar. Tekrar arabaya binip koltukların üzerine kıvrıldılar. Karavan arkada, onlar önde arabanın koltukları üzerinde sabahın ilk ışıklarına kadar uyumaya çalıştılar.

Sabah gün ışımaya başlarken tekrar yola çıktılar ve Tahran çevre yolundan güneybatıya kendi şehirlerine doğru yola koyuldular. Gündüz gözüyle arabayı kullanmak daha rahattı ve Kuddusi Beye bir güven de gelmişti.

Artık 4. viteste ve 60-70 kilometre hızla tıngır mıngır eve doğru gidiyorlardı. Yolun yarısında bulunan Afyonabada yaklaştığında hava bozmaya başladı. Ufukta kara kara bulutlar görülüyor ve rüzgâr da hızını arttırıyordu.

Elleri sımsıkı direksiyonda, gözleri ise ilerideki kara kara bulutlarda yağmur yağmasa bari diye düşünürken ısrarlı bir korna sesiyle irkildi. Aynadan arkaya baktığında koskocaman bir tırın hem korna çalarak hemde selektörle onu uyardığını gördü ama gördüğü bir şey daha vardı.

## KUDDUSİ KURBANZADE VE KARAVANI VIII

Karavanın sol penceresi açılmış sallanıp dururken, çağla yeşili perdeler de dalgalanıp duruyordu. Durması lazımdı ama nasıl! Vızır vızır işleyen yolda uygun bir boşluk bulup durabilmek için yaklaşık bir beş-altıyüz metre pencerenin menteşelerinden kopmaması için dua ede ede gitti. Yolun kenarında uygun bir yer bulup durduğunda yağmur damlaları da tek tük atmaya başlamıştı.

Karavanın içine girdiğinde plastikten yapılmış pencere kilitlerinin rüzgâr biraz kuvvetlenince esneyerek yuvalarından çıktığını anladı. Ön pencere rüzgârı karşıdan aldığı için sorun yoktu, arka pencerede güçlü bir rüzgâr etkisine maruz kalmıyordu, sağ taraftaki mutfak penceresi de ufak olduğu için kilitlerin gücü yeterli oluyordu ama sol taraftaki pencere büyükte olduğu için rüzgâra dayanamamıştı.

Tabii esas sorun; imalatı kaçarken- koşarken yaptıkları için pencerenin yumuşak olan plastik kilitlerinin tam ayarlı monte edilememesiydi. Ağızları birbirine tam oturmayınca biraz kuvvetli rüzgârda plastikler esneyerek kilit yuvasından sıyrılmışlardı.

Neyse yinede Allahın sevgili kuluydu. Ya tır şoförü uyarmasa pencerenin açıldığını fark edemese herhalde bir zaman sonra pencere menteşelerinden kopup gidecekti. Pencereyi tekrar dikkatlice kapattı ve diğer pencereleri kontrol etti. İçerideki diğer aksamda bir sıkıntı görülüyordu. Buzdolabı dahil bütün dolap kapakları ve çekmeceler yerli yerinde ve kapalıydı.

Tekrar yola koyulduğunda yağmur da hızını arttırmaya başlamıştı. Şimdi hem yolu takip ediyor hemde ikide bir aynadan pencereyi kontrol ediyordu. Neyse galiba pencerede sorun yok iyi kapatılmadığı için açılmış derken aynadan geriye baktığında o çağla yeşili rengi tekrar gördü. Allahım böyle giderse Kuddusi Beyde çağla yeşili fobisi gelişecekti.

Tekrar uygun yer arayışı, ama bir öncekinde daha kısa bir mesafede duruş ve yine bu sefer yağmur altında karavanın içerisine intikal.

Üçüncü seferde pencereyi yerinde bulamayacağını bilinciyle pencereyi tekrar kapattıktan sonra üç kilit mekanizmasından da iple karavanın içerisinde kapı ve dolap kollarına pencereyi bağlayarak sağlamlaştırdı.

Henüz yolun yarısında, daha evine bile ulaşmadan sıfır karavanın ön tarafı sağa sola bağlanmış iplerle “Deli Babanın Tekkesi” özdeyişini aratmayacak haldeydi.

Tekrar yola koyulduğunda artık ikide bir arkaya bakma sıkıntısından kurtulmuştu. Ancak yağmur hızını gittikçe arttırmış silgeçler en hızlı konumunda çalışıyor, göz gözü görmüyordu. Üstüne üstlük İran Karayolları Teşkilatı’nın yol genişletme çalışmaları yüzünden zaman zaman yol bir şantiyeye dönüşüyordu.

Kuddusi “Hey Koca Rabbim sen bilirsin ama Kuddusi kulunu bugün çok sıkı imtihana tabi tuttun. Yetsin artık.” diye başını göğe kaldırıp yakardı.

Yolda durabilecek bir dinlenme tesisi ya da benzin istasyonu olsa hemen girecekti. Yaklaşık 15-20 kilometre süren bu kötü yol ve sağanak yağış bitti. Kuddusi Bey ilk uygun dinlenme tesisine girip hemen karavanın içini kontrol etti.

Hayret o yağmura rağmen karavanın içerisinde herhangi bir akıntı ve sızıntı görülüyordu. Bu iyiydi, hiç olmazsa her yağmur sonrası elinde silikon tabancası Mart kedileri gibi karavan tepesinde dolaşan karavancılardan olmayacaktı. Su almama durumu pek keyiflendirdi Kuddusi Beyi, pencere konusunda Mottaki Beye olan kızgınlığı bile geçti.

Tekrar yola çıkarak akşam saatlerinde Abadan'a gelerek, karavanlarını şehrin yakınında deniz kenarında bulunan İstavrit Kampinge bıraktılar. Kuddusi Bey karavanı teslim aldıktan sonra ilk kez kullanmasına rağmen yaklaşık 1000 kilometrelik bir yolculuktan sonra 24 saatte kazasız belasız kampinge ulaşmıştı.

Arabayla karavan çekmenin gözünde büyüttüğü kadar da zor bir şey olmadığını düşündü. 80 kilometre hızı geçmediği takdirde aracın karavana daha rahat hakim olabileceği görülüyordu. Ancak görüş avantajı ve sürüş hakimiyeti açısından seyahatlerde gece karanlığına kalmamakta da fayda olduğunu düşündü.

## KUDDUSİ KURBANZADE VE KARAVANI IX

Karavan almadan önce hep hayalini kurduğu karavanla yapacağı Avrupa turunu artık gerçekleştirebilirdi ve bunun için önünde 2 aylık bir zamanı vardı. Bu sürecide karavanı tanıyıp hazırlık yapmakla geçirdi. Karavana alışmak ve onu iyice tanımak için hafta sonlarını iple çekiyordu. İşten çıkar çıkmaz ailesiyle birlikte hemen kampinge gidip, tüm hafta sonlarını karavanda geçiriyorlardı. Hatta zaman zaman hafta ortasında da gidip kaldıkları oluyordu.

Bu arada karavanda kaldıkları daha ilk haftasonu Karısı Şambali'nin aman Kuddüm yetiş seslenmesiyle karavanın içine girdiğinde Şambali Hanım, bir yerlerden su geliyor diyerek sağa sola bakınıyordu.

Mutfak dolaplarının bulunduğu tarafın ıslak olduğunu gören Kuddusi Bey dolapların içerisine baktığında ortalığın su içinde olduğunu gördü.

Yaza girmek üzere olan İran'da sıcaklar başlamış, güney kıyılarına da yaklaşık 1 aydır tek damla yağmur düşmemişti. Güneş karavanın tepesinde pırıl pırıl parladığından dolayı bu suyun dışsal olmayıp içsel bir kaynaktan geldiği kesindi.

Ön yatağın altında olan 150 litrelik su deposundan 12 voltluk ufak bir pompa vasıtasıyla su, naylon hortumlar yardımıyla mutfak ve banyodaki armatürlere gidiyordu. Suyu kullanacakları zaman hemen mutfak tezgâhının alt köşesindeki bir düğme yardımıyla hidroforu çalıştırıyorlar, işleri bitince de hidroforun devamlı çalışır halde kalarak sisteme su pompalayıp borularda basınç yaratmaması, dolayısıyla naylon boruların devamlı basınç altında kalmaması için hidroforu kapatıyorlardı.

Kuddusi Bey, lavabonun tam altına gelen dolabı boşaltıp hortumları ve armatür bağlantılarını incelediğinde bir sıra dışılık fark edemedi. Fakat hidroforu çalıştırdığı anda, naylon borunun armatüre bağlantı yerinden suyun sızdığını gördü. Buradaki kelepçe mutfak tüplerinin hortumlarını da sıkmakta kullanılan kelepçelerin aynısı idi. Kelepçeyi sıkın vida altıgen başlı olmasının yanında tornavida ile de sıkılmaya uygun üzerinde tornavidanın oturacağı yuvası

olan bir yapıya sahipti. Ustalar, monte esnasında tornavida ile sıkıp kontrolünü de yapmadıkları için bu noktada bir problem olup olmadığını anlayamamışlardı. Kuddusi Bey’de tornavidayla yaptığı sıkma çalışmalarının hüsrarla sonuçlanması üzerine alet çantasından aldığı anahtarla vidayı sıkıştırdığında sızıntının kesildiğini gördü. Problem halledilmişti ama, suyu fark edene kadar geçen zamanda suyu emen suntalara yapacak bir şey yoktu. Bir hafta sonra geldiklerinde dolabın ön tarafa doğru olan köşesinde alttan 2-3 santimlik kısmının şişerek deforme olduğunu gördüler. Henüz 15 günlük karavanda ilk mobilya deformasyonu karşılarında duruyordu.

Karavanın gölgeliğini, daha sonra gölgeliğinin destek ayaklarını yaptırmak, karavan için bir alet- edevat çantası oluşturmak gibi kendince keyifli işlerle uğraştığından zamanı, iş-kamping-sanayi sitesi arasında geçiyordu. Bu süreçte üretim esnasında yapılmayan emniyet telini de malzemelerini alarak kendisi monte etti.

Bu esnada karavanın kafasında 12-13 cm uzunluğunda metal bir kol dikkatini çekti. Asıldığında karavanın kafasına yapışıp bıraktığında 2-3 cm açılan yaylı mekanizmalı bu kola bir anlam veremedi. Karavanı teslim alırken de bu kolla ilgili herhangi bir şey söylememişlerdi. Komşusu olan eski karavancılara sorayım derken onlara da sormayı unuttu.

Karavanın sağını solunu incelerken lastiklere de baktı. 155x80x13 değerlerindeki lastiklerin üzerinde maksimum 44 psi hava basılacağı ile maksimum 437 kg yük taşıyabileceği yazıyordu. Demekki bu lastikler en fazla 874 kilogram ağırlığındaki bir karavanı taşıyabilirlerdi.

Aslında yolda gelirken lastikler, sanki karavanda çok yük varmış gibi bir görüntü veriyorlardı. Herhalde havasını az basmışlar diye düşündü ama girdiği bir benzin istasyonunda hava saati çalışmıyordu, bir diğerinde ise hava saati biraz köşedeydi. Henüz çok acemi olduğu için oraya yanaşmaya çekinmiş, bir diğer benzin istasyonunda ise uygun yanaşamadığından, hava saatinin hortumu saat tarafındaki tekerleğe yetişmesine rağmen öbür tekerleğe yetişmemiş, dolayısıyla tekerleğin birisine hava basılıp diğerine basılamayacağından dolayı Kuddusi Bey burada da hava basma işini becerememişti. Sonunda lastiklere hava basmaktan vazgeçip kampinge kadar o şekilde geldi.

Avrupa seyahati için yola çıktığımızda bir benzin istasyonuna girer lastikleri şişiririm diye düşündü.

## **KUDDUSİ KURBANZADE VE KARAVANI X**

Karavanı ilk aldıklarından itibaren yaklaşık 2 ay geçmişti. Bu zaman diliminde kampingden hiçbir yere hareket etmemişlerdi ve şimdi Abadan’dan Berlin’e kadar sürecek binlerce kilometrelik bir yolculuğa çıkıyorlardı.

Tabii yine tanıdıkların %90’ı bu konuyu iyi düşünüp düşünmediğini, henüz çok acemi olduğunu, önce İran’da gezip, bu seyahati 3-5 yıl sonra yapmasının daha iyi olabileceğini, İran’ın Avrupa’dan daha güzel olduğunu, bu ekonomik kriz ortamında şimdi seyahate para harcamanın hiç akıllı işi olmayacağı gibi onu teşvik edici ve yüreklendirici beyanlarda bulundular!

Hele yaşlı akrabalar, bütün kazandıkları paralarını gezip tozmaya harcayarak çar-çur ettiklerini, para biriktirmeleri için bu seyahat işini artık bırakmaları gerektiğini söylüyorlardı.

İlk seyahate başladığı günden itibaren duymaya alıştığı bu beyanlar onun seyahat şevkini kırmıyor aksine daha da kamçılıyordu.

Kuddusi Bey, kampingde kaldıkları bu 2 aylık sürede artık birçoğu sabit yazlıkçı konumuna dönüşen karavancıların anılarını dinledi. Dinlemeyi seven birisi olarak ta bundan büyük keyif alıyordu. Çünkü tecrübenin ve yaşanmış deneyimlerin hiç de yabana atılmayacak bir birikim olduğunun farkındaydı.

Daha önce dolaşmalarına karşın artık yerleşik düzene geçen komşularının arasında üç tanede emekli albay bulunuyordu. Albayların anılarını dinlerken pilot olanının;

Yolda giderken dikkat et karavanı devirirsin demesiyle şaşırıldı.

Karavanın devrilmiş bir hali varmı diye çaktırmadan albayın karavanının sağına soluna göz gezdirip yamuk yumuk ararken, albayın eşinin:

-Tabii karavanı da jet gibi kullanırsan devirirsin,

- Kuddusi Bey öldürecekti bizi az daha, demesiyle şaşkınlığı bir kat daha arttı.

Emekli Pilot dinle deyip anlatmaya başladı:

Şimdikinden daha dar ve yüksek şasili bir karavanım vardı. Kış bitmiş ve tatil için güneye doğru iniyordum. Bir tepeyi tırmanıp aşağıya doğru inmeye başladım. Gidiş geliş tek şeritli olan yol boştu. Yokuş aşağıya doğru araç hızlandı, 90-100 kilometre civarı bir hızla gitmeye başladı. Yol boş ve ilerisini de görebildiğim için vites küçültüp hız kesme teşebbüsünde de bulunmadım. Yolun sola dönüş yaptığı noktaya yaklaşırken asfaltın da kötülüğünden dolayı önce karavan kafa sallamaya başladı. Tam bu sırada yolun dönüş kurpuna da girmiştim. Bu sırada kafa sallama yalpalamaya dönüştü ve beni merkezkaç kuvvetin de etkisiyle yolun sağına doğru savurdu. Fakat büyük şans bu sırada karavan kafası ( kaplin) çeki demirinden ayrıldı ve karavan iki-üç takla atarak yol kenarındaki tarlanın içerisine düştü. Kafa arabadan ayrılmasa karavanla birlikte bizde takla atacaktık. Çok şanslıymışız dedi.

Kuddusi Bey bu hikâyeyi dinleyince hız konusunun çekili karavanlar için ciddi bir tehlike olduğunu düşündü.

Bu arada ön bagaj su alıyordu. Karavanı Abadan'a getirirken yolda yakalandığı yağmur sonucu bagajın içi yamyaş olmuştu. Kampingde kalırken ön tarafı suyla yıkadığında içerisi yine ıslanmıştı. Bir türlü suyun nereden girdiğini çözemiyordu. Bagaj kapağının altında, gövde üzerinde monte edilmiş halde çepeçevre kalın koruyucu lastik şerit mevcuttu. Kapak kapandığı takdirde lastik hiç boşluk kalmayacak şekilde kapağa yapışuyordu ama su nereden giriyordu? Kendisi işin içinden çıkamayınca komşusundan yardım istedi. Komşusu gelip baktığında gülerek lastiğin ek yerini işaret etti. Kuddusi Bey baktığında, koruyucu lastiğin altta olması gereken ek yerinin üst tarafta ve tam ortada olduğunu gördü. Lastiği sökerek tam tersi şekilde ek yeri alt tarafta ve ortaya gelecek şekilde tekrar monte ettiler. Üst taraftan giren sular artık lastiğin kenarlarından sızarak alt taraftan süzülüp gidiyordu. Dikkatsizce yapılan basit ama önemli bir montaj hatası daha halledilmişti.

Karavanla ilk tanışıp kaynaşma dönemi bitmiş Temmuz ayının ortalarına gelinmişti. Artık yıllardır hayallerini süsleyen karavanlarıyla seyahate çıkma zamanıydı. Hazırlık aşamasında mutfak malzemesi olarak ağırlık yapmayacak plastik ve melamin malzemeleri seçtiler. 12 kilogramlık mutfak tüpünü alarak ön bagajdaki yerine yerleştirdiler. Yaz olduğu için

gardroblarını elden geldiğince az ve hafif giysilerden oluşturdular. Karavanda ağırlığın önemini biliyor ve onun kilosunu arttırmamaya büyük özen gösteriyordu. Karavanın şasisindeki marka etiketi üzerinde yüklü ağırlığının 750 kg olduğu yazıyordu ama Kuddusi Bey karavanın karşısına geçip şöyle karavana baktığında lastiklerin de eksik havalı görüntüleriyle sanki karavan daha ağırmış gibi geliyordu.

Bu arada ufak bir problem vardı. Aradan 2 ay geçmesine ve telefonla hatırlatılmasına rağmen portatif tuvaletleri bir türlü kendilerine ulaşamamıştı. Kuddusi Bey bunu da dert etmedi, nasılsa Almanya'ya, bir anlamda karavancılığın merkezine gidiyordu, orada rahatlıkla bir tuvalet bulup satın alabilirdi.

## KUDDUSİ KURBANZADE VE KARAVANI XI

Hazırlıklarını yapıp Abadan'dan Berlin'e kadar yaklaşık 1 ay sürecek seyahatlerine başladılar.

Sabah erkenden İstavrit kampingden çıkıp Kuddusi Beyin doğum yeri olan Amagreb'e doğru yola koyuldular. Artık yolda biraz daha rahattılar. O ilk kullanımdaki gerginlikleri yoktu. Yaklaşık bir 50-60 kilometre gittikten sonra hem lastiklere hava basmak hem de karavanın içini kontrol etmek için durdular ve ilk şaşkınlıklarını yaşadılar. Kuddusi Bey karavanın kapısını açıp içeriye şöyle bir baktığında içerisinin harb meydanı gibi olduğunu gördü. Mutfak çekmecelerinin ikisi de yerdeydi. Karavanı sipariş verirken, Mottaki Beyin oğlu çekmecelerin mıknaatıslı kilitlerinin düzgün çalışacağını herhangi bir sorun çıkarmayacağını söylemiş, boş halde Abadan'a gelirken de hiçbir çekmece ve dolap kapağında sorun çıkmamıştı. Ancak şimdi çekmecelerin içerisine çatal-bıçak tarzı mutfak malzemelerinin konmasıyla bir miktar ağırlaşan çekmecelerin mıknaatıslı kilitleri yoldaki sallantılar esnasında işlevlerini yerine getirememişlerdi. Kuddusi Bey yere dağılan çatal-kaşığı toplayıp çekmeceleri de şimdilik yatağın üzerine koydu. Bereket kırılan dökülen bir şey yoktu. Artık lastiklere hava basabilirlerdi.

Karavan lastiklerinin havasının normal araba lastiklerinden bir miktar daha fazla olması gerektiğini bir yerlerde okumuştı. Bu nedenle kendi aracının lastiklerinde 32-33 psi hava olduğu için saati 34 psi yaptı ve hava tabancasını siboba dayadı. Ancak hava saati tık bile demedi. Allah Allah demekki şu inik haliyle bile lastiklerde 34 psi'den daha fazla hava vardı. Saati 36'ya getirdi bir şey yok, 38'e getirdi, yine hareket yok. 40 yaptığında ilk dımk, dımk sesini duydu, ama bir-iki dımk dımk'tan sonra saat tekrar durdu. Bunun üzerine lastikte yazan maksimum değer olan 44 psi değerine çıkarak lastiklere hava bastı. Fakat ilginç olan lastiklerin hala kendilerini toparlayamamış oluşuydu. Karşıdan bakıldığında lastikler hala havaya ihtiyaçları olduğu görüntüsü veriyorlardı ama yapacak bir şey de yoktu. Lastiklerde, üzerlerinde yazan maksimum basınç değerinde hava vardı. Bu karavanın içerisinde ne vardı böyle yahu? Ağırlık olmasın diye mutfak malzemelerini bile plastik ve melaminden seçmişti ama bu işte bir terslik vardı.

Bu lastiklerin havaya ihtiyaç duyar görüntüsüne rağmen onlara hava basamaması hep kafasını kurcaladı. Hatta Macaristan'da bir mola yerinde Danimarkalı bir karavancı yanına gelerek lastiklerinin havasının az olduğu konusunda kendisini uyarmasına rağmen adamcağıza lastiklerin maksimum hava değerlerinde olduğu, bu nedenle daha fazla hava basamadığını söyleyemeyip sağıl varol, şimdi basacağım tarzı laflarla adamcağızı göndermişti.

Tekrar yola koyuldu, Şimdi önlerindeki ilk mola noktası yol  zerindeki Nehirli Őehriydi. KardeŐi burada doktordu ve karavanı merak edip görmek istiyordu. Őehir trafiği içerisine girip evlerinin olduğu yere gidemeyeceği için kardeŐiyle ana yol üzerinde bir yerde buluŐmak üzere sözleŐtiler. Yol üzerinde durduğunda nerede bulunduğunu söyleyecek, kardeŐi de oraya gelecekti. ÖĞleden sonra üç gibi Nehirli'ye geldiğinde Şehrin çok içerisine girmeden ana yol üzerinde geniŐçe bir boŐlukta durdu. Arabadan inip buluŐma noktasını telefonla tarif etmek için sağına soluna bakarken Belediye Kantarının önünde durduğunu gördü. Telefonla yeri tarif edip kardeŐinin gelmesini beklerken sakin olan kantarda karavanı tarttırıp tarttıramayacağını merak etti. Ufak kantar kulübesinde sıcaaktan bitap vaziyetteki genç görevliye Şu yol kenarında duran karavanı tartıp tartamayacağını sorduğunda genç  ocuk lafı bile olmayacağını hemen karavanı kapıp getirmesini söyledi. Kuddusi Bey karavanın ağırlığını kendi gözleriyle göreceği için sevinçle bir koşu karavanı kapıp getirdi.

Görevli genç karavanı tartının üzerine gelecek Şekilde aracı yanaŐtırarak gelmesini söyledi. Kuddusi Bey, karavan tartının üzerinde, araçtan inip kulübeye doğru yürürken bir yandan da heyecanla kaç kilo diye seslendi.

## KUDDUSİ KURBANZADE VE KARAVANI XII

Delikanlının söylediği rakamı duyunca önce kulaklarına, bilgisayar çıktısını aldıktan sonra da gözlerine inanamadı.

Karavan tamı tamına 1320 kilogramdı!

KardeŐi geldiğinde hala Şoku atlatamamıŐ haldeydi. Karavanın fabrikadan çıkıŐ halinin üzerine yalnızca mutfak malzemesi, 12 kg'lık t p, avadanlık ve giysileri eklenmiŐti. Yani 50-60 kilo civarında bir ağırlık ya gelmiş ya gelmemişti. Yolda ağırlık yapmaması için su depolarını da boŐaltmıŐtı. Demekki en iyi ihtimalle karavanın fabrikadan çıkıŐ ağırlığı 1250 kilogram civarlarındaydı.

Őaside yazan yüklü ağırlık 750 kilo gerçek ağırlık 1320 kilo!

570 kilo fark ne ola ki, fındık fıstık.

Kendi aracı 1179 kilo ağırlığındaydı ve okuduğu bütün bilgilerde güvenlik kriterleri açısından karavanın ağırlığının çekici aracın ağırlığından daha az olması gerektiği yazılıyordu.

Araç-karavan çekiŐ kriterleri ve değerlendirmeleri yapan internet sitelerinde 750 kg üzerinden yaptığı değerlendirmelerde ideale yakın ve yeşil renkle çıkan sonuçlar artık kıpkırmızı sayfalar halinde önüne geliyordu.

Şimdi gariban lastiklerin maksimum hava basıncına rağmen niçin kendisini toparlayamadığı açığa çıkıyordu. 874 kilo ağırlık taŐıyabilecek lastikler 1320 kilo ağırlık altında eziliyorlardı. Lastikler 446 kilo fazla yük taşıyorlardı.

İŞin kötüsü yola çıkmıŐ ve hiçbir Őeye müdahale edemeyecek durumdaydı. Yıllık izinler, buna bağlı olarak vizeler alınmıŐ yola  ıkılmıŐtı ve yıllardır hayali kurulan bu seyahatin ertelenmesi bu saatten sonra mümkün değildi.



Zaten bu noktaya kadar karavanın atölyeden çıkışından beri yaklaşık 1500 kilometre yol yapmışlardı ve bir şeyçik te olmamıştı. Eh Allahın izniyle bundan sonra da olmaz şeklinde oryantalizan bir düşünce geliştirdi.

Fakat şimdi kafasına başka bir şey takılmıştı. Amagreb'e giderken yolda hep bunu düşünüyordu. 750 kiloyu geçen karavanların trafiğe tescil edilerek ayrı bir plaka alması ve kendisinin de Tır şoförlerinin de kullandığı ehliyet grubu olan D sınıfı ehliyete sahip olması gerekiyordu.

Haydi İran'da kontroller çok sıkı değildi ama İran'da kalmayacaktı ki. Türkiye'den geçip kuzey Avrupa'ya doğru devam edecekti. Türkiye ve güney Avrupa ülkelerinde bir sorunla karşılaşmadığını gezi bloglarında okumuştı ama kuzeye çıkınca işin şekli değişiyordu. Özellikle Alman Polisinin yaptığı kontrollerde hemen orada elektronik tartılarla karavanın ağırlığını ölçtüklerini ve limitin üzerinde ağırlık varsa limit değerlerine inilmesini istediklerini okumuştı. Okuduğu blogda yazan kişi temiz su deposundaki suyu boşaltarak ağırlığı tutturduğunu yazıyordu.

Hani 50-100 kilo bir fazlalık olsa haydi suyu boşalt, olmadı mutfak eşyaları ve giyecekleri arabaya aktar, oda olmadı yaşam aküsü ve tüpü çöpe at, ağırlığı tuttur. Ama 570 kilo ağırlık nasıl atılır, herhalde karavanın yarısını kesmesi gerekecekti. Amagreb'e kadar kafasında 40 tilki dolanıyordu üstüne üstlük hepsinin de kuyrukları birbirine düğüm olmuş vaziyette.

Yakalandığı takdirde Alman Polisiyle nasıl konuşacağını egzersizini yaparken birden ayrı bir felaket senaryosu aklına geldi. Çok titiz olduğu için hem aracı hemde katar halindeyken karavanı kasko sigortası yaptırmıştı. Ancak bir kaza ya da olumsuzlukla karşılaştığında para ödememek için 40 takla atıp bahaneler uyduran sigorta şirketleri için, bundan daha güzel bir bahane herhalde aransa bulunamazdı.

Hem bunları düşünüyor hem de bu sıkıntı ve keyifsizliğini karısı Şambali ve kızı Nazlı'ya yansıtmamaya çalışıyordu.

Bu arada aracı bilgisayar kontrollü olduğu için yakıt sarfiyatına da bakıyordu. Normal şartlarda şehirlerarası yollarda 100 kilometrede 90 kilometre hızla gittiği takdirde 4.5 litre mazot yakan aracı karavanı alıp Abadan'a gelirken 9.5 litre mazot yakmaya başlamıştı. Ancak şimdi lastiklere 44 psi hava bastıktan sonra ortalama yakıt tüketimi 9 litreye düşmüştü. Yine de yakıt tüketiminin %100 artması ona biraz fazla gelmişti.

Bu düşüncelerle Amagreb'e yaklaştığında artık hava kararmıştı ve ileride yol kontrolü yapan trafik polislerini gördüğünde ilk kez Kuddusi Beyin kalbi sıkıştı. Bütün evrakları tam ve hayatında hiç ceza yememiş olan Kuddusi Beyin bu durumlara düşmesi olacak şey değildi.

Ya polis trafik kanunlarına çok hakim biriyse ve karavanın ağırlığını sorgularsa, Alman polislerinin yaptığı gibi polis arabasının bagajından şimdi portatif tartı aletini çıkarırsa ne yapardı.

Bereket korktuğu başına gelmedi, ehliyet ve ruhsatı isteyen polis arabasının farlarının ışığı altında ruhsatın sayfalarını karıştırmaya başladığında Kuddusi Bey polisin neyi aradığını anladı ve rahatladı.

O, daha çeki demirini ruhsata karavanı almadan üç ay önce işletmişti.

Çeki demirinin ruhsatta işli olduğunu gören Trafik polisi iyi yolculuklar dileyerek evrakları Kuddusi Beye iade etti. İlk trafik kontrolünü kazasız belasız atlatmışlardı.

### KUDDUSİ KURBANZADE VE KARAVANI XIII

Amagreb'e ulaştılar ve Kuddusi Beyin çocukluğunda önemli bir yeri olan ancak şimdi çalışmayan o eski kamping alanının yanına yeni açılmış olan karavan kampingine yerleştiler. İran-İrak savaşı bitmiş bu nedenle Avrupalı karavancılar tekrar piyasada görülür olmuşlardı. Bu nedenle kamping bayağı doluydu. İtalyan ve Alman karavancıların yanında birde İranlı bir çekme karavan vardı. Amagreb'te kalacakları 3 gün süresince karavanda konaklamayıp, Kuddusi Beyin annesinin evinde kalacakları için karavanı kampingin dip tarafında bir noktaya bıraktılar. Bu sırada İranlı karavancı yanlarına gelerek yardıma ihtiyaçları olup olmadığını sordu ve çekme karavan konusunda çok şey öğrendiği Bilgetzade Bey ile böyle tanıştı. O gece karavanı kampingde bırakıp ayrıldılar.

Ertesi gün akşamüzeri kampinge uğradığında Bilgetzade Bey oradaydı ve onunla daha rahat bir ortamda konuşma şansı bulmuştu. O yokken Bilgetzade Bey karavanını incelemiş hatta ölçüp biçmişti bile. Kuddusi Beye şasinin yerden sadece 13 santim yüksekliğinde olduğunu karavanın Japon arabaları gibi asfalt karavanı olduğunu bu nedenle kampinglere girip çıkarken ya da asfalt harici yollarda çok dikkat etmesi gerektiğini söyledi.

Bu sırada karavanın yanındaydılar, birden karavan kafasında duran metal kolu göstererek bunun ne olduğunu biliyormusun? dedi.

Hayır, Kuddusi Bey ne olduğunu bilmiyordu. İstavrit Kampingdeyken 12-13 santim uzunluğundaki bu kolu görmüş ama ne işe yaradığı konusunda bir anlam verememiş, kampingdeki eski karavancılara da sormayı unutmuştu.

Bilgetzade Bey sen hiç geri geri gitmedinmi? diye sordu.

Hayır, şimdiye kadar hiç geri geri gitmemişti.

Karavanı atölyeden aldığı anda doğru İstavrit Kampinge gelmiş, orada da karavanı araçtan ayırıp el yardımıyla komşuları yerine yerleştirmişlerdi. Şimdide İstavrit'ten hareket edip buraya gelmişti. Burada da geri manevraya gerek olmadan karavanı park etmişti. Açıkçası acemi olduğundan geri manevra yapmaktan da özellikle kaçınıyordu.

Bilgetzade Bey'in şanslıymışsın, sen istesende geri geri gidemezmişsin demesiyle şaşkınlığı bir kat daha arttı.

Sevgili dostlar Bilgetzade Beyin Kuddusi Beye, onun da bana aktardığı bu metal kolun ne işe yaradığını bende size aktarayım.

Türkiye'de olmaz ama, yinede ne olur ne olmaz, karavan satın alırken ilgililerin dalgınlıklarına gelip anlatamamış olurlarsa karavan kullanımında can alıcı noktalardan birisi olan bu "Geri Manevra Destek Kolunun" ne işe yaradığını siz benden öğrenmiş olun!

Çekili karavanlar mekanik fren tertibatıyla çalışmaktadırlar. Aracınızla katar halinde yolda giderken fren yaptığınızda karavan tüm yüküyle önce çeki demiri topuzuna yüklenmekte, hareketli olan karavan kafası bu yüklenme üzerine yaklaşık 5-6 santim geriye giderek mekanik fren bağlantı çubuklarını tetiklemekte, çubuklarda yayları gerip kampanaları harekete geçirerek

frenlemeyi başlatmaktadırlar. Yani ilk hareket olan karavan kafasının geriye gitmesi nihai olarak kampanaların açılmasına ve frenlemeye sebep olmaktadır. İleriye hareket halinde karavan kafası devamlı boşta olduğu için bir sıkıntı olmamakta ancak geri gitmek istediğiniz takdirde aracın hareketiyle birlikte karavan kafası geriye gitmektedir. Sistem sanki fren yapıyormuş algılamasına kapılıp çalışmaya başlamakta aracınız fren yapmadığı halde karavan fren yapmaktadır. Siz gaza bastığınız halde karavanın geriye doğru yerinden kıpırdamadığını göreceksiniz.

İşte Kuddusi Beyin bir türlü çözemediği metal kol burada devreye girmektedir.

Şasi üzerinde monteli olan bu kolu karavan kafasına doğru asılarak hafif geriye ittirip kafanın üzerinde çıkıntılı olarak bulunan yuvaya yerleştirdiğiniz takdirde karavan kafasının geriye doğru yaptığı hareketi engellemiş olursunuz. Bu şekilde mekanik fren tertibatı devreden çıkarak sizin hareketinizi engellemez.

Ancak burada en önemli ve can alıcı nokta geri manevrayı tamamladığınız takdirde bu kolu hemen boşa çıkartmak olmalıdır.

Kolu, o an çıkartmayıp unuttuğunuz ve bu şekilde de yola çıktığınız takdirde karavanınızın mekanik fren tertibatının çalışmaması ve karavanınızın frensiz kalması demektir ki şehirlerarası bir yolda yüksek hızlarda yapacağınız bir frende aracınızın karavana hakim olması mümkün olmayarak bir kazayla karşılaşabilirsiniz.

## **KUDDUSİ KURBANZADE VE KARAVANI XIV**

Şimdi tekrar Kuddusi Bey'e dönersek;

Peki, tekerlekleri kontrol ettinmi? sorusuna

Kuddusi Beyin nesini? karşı sorusuyla verdiği cevaba Bilgetzade Beyin; dönüp dönmediğini demesiyle bir şaşkınlık daha yaşadı. Allah Allah, tekerlekler nasıl dönmezdi yahu! Basbayağı dönüyorlardı işte buraya kadar neredeyse 1500 kilometre yapmıştı.

Bilgetzade Bey, onu demiyorum, rahat dönüyorlar mı diyorum demişti. İşte onu bilmiyordu. Bilgetzade Bey genellikle tekerlek iç aksamalarının iyi olmadığını, göbek rulmanlarını da yeteri kadar yağlamadıklarını bu nedenle tekerleklerin iyi çalışmadığından bahsederek bunu kontrol etmesi gerektiğini söyledi.

Bunun için; park halinde, denge ayakları indirilmiş ve el freni çekilmiş karavanın, hangi tekerleği kontrol edilmek isteniyorsa aksi taraftaki denge ayaklarının tamamen kapatıldıktan sonra, kontrol edilecek tekerlek tarafındaki denge ayaklarının tekerlek yerden kesilinceye kadar kaldırılması gerektiğini, tekerlek yerden kesildikten sonra (el frenini indirip) döndürerek rahat dönüp dönmediğine bakmasını ve göbeğini açarak rulmanları bol gres yağıyla yağlaması gerektiğini belirtti.

Ayrıca tekerlek patladığında normal otomobil krikosuyla karavanı kaldırmanın neredeyse imkânsız olduğunu karavanı ancak bu yöntemle kaldırabileceğini söyledi. Ya da güdük boylu hidrolik kamyoncu krikosu satın almalıydı.

Kuddusi Bey bu tekerlek patlaması işini hiç aklına getirmemeye çalıştı eğer, tekerlek patlasa değiştirecek karavanın yedek lastiği yoktu. Karavan kendisine yalnızca üzerindeki 2 lastikle teslim edilmişti. Çünkü bu İran karavanlarının lastikleri patlamaz cinstendi!

Ertesi gün yola çıkacakları için tekerlek kontrolünü yapamadı, galiba biraz da bunun abartıldığını düşündü. Nihayetinde 2 aylık neredeyse sıfır karavandı.

Bu arada pencerenin yolda giderken kendi kendine açıldığından da bahsedince Bilgetzade Bey sen o işi bana bırak deyip alet çantasını kapıp geldi. Kilit mekanizmalarını sökerek altlarını besledi, bu şekilde plastik dil ile yuva kapalı konumda birbirlerine daha bir oturur konuma geldiler. Bu seni idare eder ama madem Almanya'ya gidiyorsun oradan sert esnemeyen mekanizmalardan alarak bunlarla değiştir demeyi de ihmal etmedi.

Bu arada Amagreb'teki yapı marketten mutfak çekmeceleri için lastik kilitler almıştı. Normalde ufak çocukların emniyeti için imal edilen ve dolap kapaklarını açmamaları için kullanılan bu kilitlerden üç tane aldı. İkisini mutfak çekmecelerini sabitlemek için kullanırken birisini de buzdolabının kapağına monte etti.

Memleketteki üç günlük dinlenme ve enerji toplama molasından sonra yola çıkma vakti gelmişti.

Ancak, ilk zorlu etap şimdi önlerinde kendilerini bekliyordu: Ördek Dağları.

## **KUDDUSİ KURBANZADE VE KARAVANI XV**

İran'ın batısında yer alan bu dağ grubu tek şeritli gidiş-geliş karayolu olup, özellikle dar ve yüksek eğime sahip yollarıyla Kuddusi Beyin gözünde büyüyordu.

Ve üç günlük dinlenmeden sonra dördüncü günün sabahı yola çıktılar. Sorunsuz ve yavaş yavaş Ördek Dağları eteklerine kadar geldiler. Kuddusi Beyin karşısında dağların silueti şimdi heyula gibi duruyordu. Bu dağ geçişinde karavan çekerken hararetin çok yükselebildiğini, tırmanma esnasında kalorifer açıldığı takdirde hararetin düştüğünü daha önce bu geçişi yapanların anılarında okumuştı.

Kuddusi Bey, 1422 cc hacimli ve 75 beygir gücünde, 1179 kilo ağırlığındaki aracıyla, arkasındaki 1320 kilo karavanla dik ve dar yola 40 derece sıcak altında kaloriferi çalışır ve arabanın bütün pencereleri açık halde tırmanmaya başladı. Araç daha ilk metrelerde 2. vitese düşmüştü bile. Bir miktar daha ilerleyince önünde konvoy halinde giden bir kamyon grubunun arkasında artık 1. viteste ve 15-20 kilometre hızla tırmanmaya devam ediyordu. Ancak önünde giden trafiğin durmaması için de dua edip duruyordu, içinde sanki bu dik yokuşlarda bir durursa bir daha kalkamayacakmış gibi bir his vardı. Önündeki hiçbir aracı sollayamadan ve neredeyse çıkışın tümü 1. viteste olmak üzere gözünde çok büyüyen Ördek Dağlarını bitirdi. Ancak daha yolun bu kısmında bile dizel bir araca sahip olmasının onun için büyük bir şans olduğunu anladı. 1422 cc ve 3 silindirli 75 beygir gücündeki TDİ ( Turbo Dizel İnjesiyon ) aracı 2200 devir/dakika da ürettiği 195 Nm tork değeriyle kendisinden ağır karavanı çekmiş ve bu esnada hararet normal değerinden kıpırdamamıştı bile.

Aracının 5 yaşında olmasına rağmen 195x55x15 ölçülerindeki yeni lastikleri ve hiç ihmal edilmemiş periyodik bakımlarının da bu çekişe yaptığı olumlu katkısı yadsınamazdı.

Akşamüzeri Kil Kampinge ulaşip yerleştiklerinde üzerlerindeki bütün stres kalkmış ve rahatlamış bir haldeydiler. Yolun zorlu süreçlerinden birisi bitmişti.

Ancak hesapta olmayan bir problemle daha karşılaştılar. Karavan anlaşmasını yaparlarken Mottaki Beyin oğlu, yaşam aküsünün 3 gün buzdolabını çalıştıracağını söylemişti. Amagreb'ten ayrılırken buzdolabını ihtiyaçları olacak gıdalarla doldurmuşlar ve inverter'i devreye alarak çalıştırmışlardı. Fakat Mottaki Beyin oğlunun buzdolabını 3 gün idare eder dediği yaşam aküsü yaklaşık 3 saat sonra inverterin ciyaklamasıyla benim enerjim azalıyor demiş yaklaşık 5 saat sonra da sen sağ ben selamet, taş bitti inşaat paydos konumuna gelmişti.

Acaba buzdolabının soğutma ayarı mı çok yüksek deyip, Kuddusi Bey ayarı en düşük konumuna getirmesine rağmen çalışma süresinde 6 saati geçememişti. Demeki bu tatil süresince eğer buzdolaplarında bozulacak yiyecekleri varsa bir kampingden hareket ettiğinde 6 saat sonra diğer bir kampinge girerek 220 volt elektrik almak zorundaydı. Aküde bir problem mi var, suyu mu eksik diye kontrol ederken de, adını ilk kez duyduğu akünün sözleşmede belirtildiği gibi 150 amper değil 135 amper olduğunu görmüştü.

Eh ne yapalım yolda giderken bizde buzdolabına çabuk bozulacak yiyecekler koymayız diye düşündü!

## KUDDUSİ KURBANZADE VE KARAVANI XVI

Kil Kampinge bir gün kalıp tekrar yola koyuldular. Türkiye'yi geçip Yunanistan'a girdikten sonra Kavala yakınlarında, Nea Karvali'de bir gece konakladılar. Ertesi sabah kampingden hareket ettikten birkaç saat sonra yol üzerinde gördükleri bir markette alışveriş için durdular.

Şambali Hanım ve Nazlı markete gittiklerinde Kuddusi Bey karavanın yanında onların gelmesini beklerken karavanın sağına soluna bakınarak vakit geçirmeye çalışıyordu. Aklına nereden geldiyse jantlara da eliyle dokundu. Sol jant normal haldeyken sağ janta sıcaktan el değmiyordu. Tekerlekte sürtünmeden dolayı ciddi bir problem olduğu belliydi. Aklına hemen balatanın boşalmayıp sıkılı kaldığı geldi. Arabayı hareket ettirip 5-10 metre sonra sert bir frenle durarak balatayı boşaltmayı denedi. Arka arkaya 2-3 sefer bunu yaptı. Yola çıktıktan 8-10 kilometre sonra durup kontrol ettiğinde aynı sıcaklığın devam ettiğini gördü. Demek ki balatalar boşalmamıştı, ya da rulmanlarda bir problem vardı. Sürtünme devam ediyordu. Daha seyahatin başlangıcındaydılar ve bu şekilde tamamlamalarına imkân yoktu İran'a da geri dönemezlerdi. Eşi ve kızı şimdi buralarda ne yaparız diye paniklemeye başladılar. Bereket Kuddusi Bey Yunanistan'da daha önce birçok kez bulunduğu önlerindeki Asprovalta Kasabasının girişinde tamirciler olduğunu biliyordu ve yapılacak en akıllıca şey çok geç kalmadan Asprovalta'ya kapağı atmaya çalışmaktı.

Saat 2 gibi Asprovalta girişinde ilk gördüğü tamirciye girdiler. Oldukça sakin olan tamircide yalnızca bir tane araç vardı. Servise girip ustaya durumu anlattı. Andon Usta karavanı servisin yan tarafında bir ağaç gölgesine denk gelecek şekilde park ettikten sonra çırağı Dimitri'ye Yunanca emirler vererek içerideki arabanın başına gitti.

16-17 yaşlarında olan Dimitri karavanı krikoyla kaldırıp tekerleği sökmeye başladı. Yunanca'dan başka dil bilmeyen Dimitri'ye problemin ne olduğunu sorduğunda birçok Yunanca kelimenin arasından “problem” ve “rulman” kelimelerini anladı. Demekki Andon Ustanın tekerlek sökölmeden önceki ilk izlenimi rulman sorunu olduğuydu. Tekerleği

çıkardıktan sonra Dimitri göbeği ve rulmanı çıkarıp Andon Ustaya seslendi. Andon Usta gelip baktığında rulman da bir sorun bulamadı. Bunun üzerine balataların olduğu iç aksamı açtılar. Kapak açılınca Kuddusi Beyin ilk gördüğü sanki 15-20 senedir bir depoda durup, oradan alınarak karavana takılmış paslı küflü bir balata mekanizmasıydı. Balata çalışmıyordu. Fren teli balatayı geriyor ancak tel gevşemesine rağmen balata kendini salmıyordu.

Andon Usta ve Dimitri neredeyse 1 saatten fazla uğraşmalarına rağmen sistemi çalışır hale getiremeyince Kuddusi Beye dönerek Selanik'te büyük magaza var oraya gidip yeni mekanizma almak lazım deyince Kuddusi Beyin başından aşağıya kaynar sular döküldü.

Aman etme eyleme Andon Usta, etme eyleme Dimitri,

Böyle giderse tatilin yarısı yollarda tamircilerde geçecek diye düşünürken birden aklına geldi, yahu sizde spreya yağ, yağ bir şeyler yokmu?

“Endaksi vre” diyen Dimitri bir koşu içeri gidip elinde kırmızı koca bir yağdanlık ve spreya kutusuyla çıkageldi. Önce bütün hareketli aksamı spreyleyip, arkasından balataya gelen tellerin içinden geçtiği hortumun içerisine yağdanlıktan yağı boca etti. Bir iki alıştırma hareketinden sonra sistem şakır şakır çalışmaya başlamıştı bile. Dünyalar onun oldu. Artık rahatlamıştı. Dimitri öbür tekerleği de kontrol ederek onu da yağladı balladı. Tamir esnasında canı hiçbir şey içmek istemeyen Kuddusi Beyler artık ikram edilen frapeleri geri çevirmiyorlardı.

İş tamamlanmış, sıra hesabı kapatmaya gelmişti. Ücreti ödemek için yazıhaneye geçtiklerinde Melina ile karşılaştılar ve dünyanın gerçekten küçük olduğuna bir kez daha inandılar.

## KUDDUSİ KURBANZADE VE KARAVANI XVII

Borcumuz ne dediklerinde Andon Usta 50 Euro dedi. Henüz daha yolun başlarında oldukları için üzerlerindeki nakit parayı harcamayıp kartla ödemek istediler. Ancak kartla öderlerse 50 euronun üzerine komisyon ödemeleri gerektiğini söylerlerken Melina nereli olduklarını sordu. Kuddusi Bey İranlı olduklarını söyleyince Melina:

-Neresinden dedi.

Kuddusi Bey şu anda Abadan'da yaşıyoruz ama ben esas Amagreb'liyim dediğinde Melina'nın gözleri parladı ve ben 2 ay önce oradaydım dedi. Şimdi şaşırma sırası Kuddusi Beydeydi. Hayırdır ne işin vardı Amagreb'te deyince Melina; ben aynı zamanda amatör folklorcuyum, Amagreb festivali için gelip 1 hafta kalmıştık çok güzel bir yerdi çok sevmiştim deyip, boşver sen 50 Euroyu, nakit 30 ver yeter demezmi!

Kuddusi Beyler, Andon Usta, Dimitri ve Melina'ya teşekkür edip vedalaştıklarında saat 5'e yaklaşıyordu. Artık bu saatten sonra yola devam etmeyip Asprovalta'da ki kampinge gidip o gece orada kaldılar. Bir günleri gitmişti ve 30 Euroyla ucuz atlatmışlardı. Ne yapalım canları sağolsundu, vardı her işte bir hayır.

Bu işin de hayırı 100 kilometrede 0.5 litre daha az mazot yakmak oldu. Kuddusi Bey aracının yol bilgisayarından yakıt sarfiyatını devamlı kontrol ediyordu. İlk karavana aldığımda 9.5 litre olan sarfiyat lastiklerin havasını 44 psi değere getirince 9 litreye inmişti. Tekerleklerdeki sıkışmayı çözdükten sonra da şimdi 100 kilometredeki ortalama sarfiyat 8.5 litreydi.

Ayrıca aracının Ördek Dağlarını da bu şekilde sıkışık bir balatayla çıkışı karşısında ona hem hayran oldu hemde acıdı. Aracının içerisinde 3 kişi, artı bagajdaki az buçukta olsa yükler, arkasında sağ tekerleği zor dönen 1320 kg bir karavan ve dik yokuşlar. İyi ki o yokuşlarda trafik durmamıştı, dursa herhalde kolay kolay kalkamazdı.

Slovenya’da, Koper yakınlarında yonca yaprağı bir kavşakta otobana bağlanırken önündeki aracın aniden durması neticesi Kuddusi Beyde bağlantı kolunun üzerinde birden durmak zorunda kalmıştı. Ördek Dağlarındaki yokuşlardan daha düşük eğime sahip bu kavşaktaki yokuşta bile, kalkarken balata kokusunun burnuna gelmesi onu bayağı bir irite etti.

Ertesi sabah Asprovalta’dan Makedonya ve Sırbistan’a doğru yola koyuldular. Yolda giderken birkaç kez durarak jantları kontrol etti. Hiçbir problem yoktu.

Makedonya’ya girdiğinde trafik kanunları gereği gündüzde ışıkların yakılması gerektiğinden farlarını yaktı. Makedonyayı sorunsuz geçerek Sırbistan’a girdiler. Akşam hava kararmaya başlarken Niş yakınlarındaki bir yol kenarı dinlenme tesisine girerek geceleme kararı verdiler. Ertesi gün Budapeşte’de konaklayacakları için önlerinde uzun bir yol olacaktı. Bu nedenle erken yola çıkmayı planlıyorlardı.

## KUDDUSİ KURBANZADE VE KARAVANI XVIII

Sabah alacakaranlıkta kalkarak toparlandılar. Kuddusi Bey yola çıkmadan önce her seferde sinyal, fren ve aydınlatma lambalarını kontrol ediyordu. Arabayı çalıştırıp lambaları yakıp karavanın arkasına geçtiğinde yüzüne ateş bastığını hissetti. Karavanın arka stop lambaları yanmıyordu. Kafasını kaldırdığında arka üst lambalarında yanmadığını gördü, plaka lambası da yanmıyordu. Ön tarafa geçtiğinde öndeki üst ve alt lamba grubunun da yanmadığını gördü. Kendi aracına baktığında onunda sağ arka parklar ile sağ ön kedi gözünün yanmadığını gördü.

Şimdide lambalar, Allah Allah ne olmuştu bunlara yahu! Sinyalleri açtı onlar çalışıyordu, fren lambaları da çalışıyordu. Hava henüz aydınlanmadığından sinyal ve fren lambaları çalışmasına rağmen aydınlatma lambaları yanmayan karavanla yola çıkması imkânsızdı. Bu lambaların bağlı olduğu sigortanın attığı belliydi, ancak 5 senedir hiçbir sigortası atmayan bu arabanın sigortası şimdi niye atıyordu.

Sigortalara bakmak istedi, fakat sabahın bu alacakaranlığında sigortaların yerini bulamıyordu. Sağına baktı, soluna baktı, direksiyonun alt taraflarına baktı yok yok. Bu yeni arabalarda sigortaları da saklıyorlardı, halbuki eski arabasında direksiyon milinin yanında ön panelin hemen altında ne kolay yerdeydi. Pedallara doğru başını hafif eğse görüyordu. Arabayı bakımları geldiğinde devamlı servise götürüyor ve bakımı yapılmış halde alıyordu. Sigortalarının nerede olduğunu sorup öğrenmek aklına bile gelmemişti. Aracın kullanma kılavuzuna müracaat etti. Nasılsa orada yerini gösterirdi. Güvendiği dağlara kar yağıyordu orada da sigortaların çizimi ve neyin ne olduğuna dair bütün bilgiler vardı ama araçtaki yerini gösterir bir bilgilendirme ya da bir çizim yoktu.

Sabahın köründe Niş yakınlarındaki bu dinlenme tesisinde kalakalmışlardı. Tesisin hemen yanında benzin istasyonu, akasında da büyükçe bir tamirhane vardı. Oraya doğru yürüdü. Tamirhane daha açılmamıştı ama yanında 24 saat bekleyen çekicinin şoföründen yardım istedi. Şoför geldi ve duruma vakıf olduktan sonra Kuddusi’ye sigortaların yerini sordu.

-Ah bir bilebilse!

Bu kez Sırp şoförle birlikte sigortaların yerini aramaya başladılar ve 15 dakika sonra mağlup olmuş bir takımın oyuncularının haleti ruhiyesi içerisinde arabanın biraz ilerisindeki banka oturdular.

Sırp şoför cep telefonunu çıkararak bir yerleri aradıktan sonra Kuddusi'ye dönerek, yakındaki köyden bir oto elektrikcisi çağırdığını yarım saat içerisinde burada olacağını söyledi. Beklemekten başka yapacak bir şey yoktu.

## KUDDUSİ KURBANZADE VE KARAVANI XIX

Yarım saat sonra 25-30 yaşlarında, üzerinde mavi bir iş tulumu, ayaklarında Tokyo terlikleri ve elinde bir kontrol kalemiyle, dört gözle beklenen elektrikçi çıkageldi. Artık hava da aydınlanmış, güneş tepelerin üzerinden kendisini göstermeye başlamıştı. Elektrikçi önce lambalara baktı, arkasından arabanın şoför mahalli tarafındaki kapısını açıp ön gövdenin kapıya bakan kısmındaki bakaliti tornavidanın ucuyla kaldırıp yerinden çıkartınca, bulunmaz hint kumaşı kıvamındaki sigortalar Kuddusi'ye göz kırpmaya başlamışlardı.

Elektrikçi üç-dört sigortanın üzerine elindeki kontrol kalemiyle dokundu, kontrol kaleminin ışığı bazısında yandı bazısında yanmadı, birkaçını çıkardı tekrar taktı. Ondan sonra karavanın lambalarını söküp takmaya, karavanın altına üstüne yatıp kalkmaya başladı. Bu sırada birçok Sırpça kelimenin arası nda problema ve kontak kelimelerini anladı. Bunların yanında anladığı başka bir şey daha, esasında; elektrikçinin sigortaları kontrol ettiği ilk dakikada problemi çözdüğü ancak geçen her dakikanın taksimetreye ücret yazmaya devam ettiğiydi!

Ancak bu yabancı ellerde yapacak bir şey yoktu. Sırp elektrikçinin insafına kalınmıştı. Bir saate yakın bu şekilde kontrol sürdükten sonra artık açılmış olan ilerideki tamirhaneye gitti. Elinde bir elektrik kablosuyla döndü. Kablonun içerisinden saç kalınlığında tek bir bakır teli çıkardı. Sigorta tablosunda üzerinde 5 amper yazan ve sağ taraf lambalarını kontrol eden sigortayı çıkararak teli sigorta ayaklarına doladı ve tekrar yerine taktı.

Evet karavanın yanmayan bütün ışıkları yanıyordu ama şimdi sigortanın 5 amper olan değeri 15 ampermi yoksa 25 ampermi olmuştu meçhuldü.

Şimdi sırada el emeğinin karşılığını ödemek vardı. Borcunu sorduğunda yarım saat uzaklıktaki bir köyden geldiğini, neredeyse 1 saatte uğraştığını çekici şoförünün Almanca tercümanlığı altında anlattıktan sonra 50 Euro'nun yeterli olduğunu söyledi. Kuddusi 50 Euro'yu vererek onlara teşekkür etti.

Esasında arabada bir problem yoktu. Alman ve İspanyol mühendisler aracı tasarlarken aydınlatma aksamını birbirinden ayırmışlar örneğin sinyalleri bir sigortaya, fren lambalarını bir sigortaya, uzun farları, kısa farları hep bağımsız ve çektikleri enerjiyle orantılı sigortalara bağlamışlardı. Sağ ve sol parklar da birbirinden bağımsız ve 5 amperlik sigortalara bağlamışlardı. Sağ tarafı kontrol eden 5 amperlik bu sigortada arkada iki ampul önde bir ampul olmak üzere toplam üç adet ampul bulunmaktaydı.

Evet, bu Alman ve İspanyol mühendisler her şeyi hesaplamışlar ama İran'lı karavan imalatçıları hesaplayamamışlardı.



Kuddusi Beyin karavanında ön üstte 2, ön altta 2, arka üstte 2, arkada 2 ve birde plaka lambası olmak üzere toplam 9 adet lamba bulunmaktaydı. Hepsi bir kabloda toplanan bu lambalar aracın sağ park lambalarını yakan kablolarla bağlanmıştı. 9 lamba artı arabanın 3'te kendi lambası toplam 12 lamba.

3 lamba ve 5 ampere göre dizayn edilerek belli bir opsiyon bırakılan sistem 12 lambayı ancak Niş'e kadar taşımıştı.

Şimdiye kadar geldiği ülkelerde gündüz far yakma zorunluluğu yoktu. Gece karanlığında da çok fazla karavan kullanmamıştı. Ancak Makedonya'da gündüz de far yakma zorunluluğu olduğundan dolayı farlar bütün gün yanmış, Sırbistan'da da aynı şekilde yanmaya devam etmiş, neredeyse 9-10 saat farlar açık kalmıştı. Büyük bir ihtimalle 5 amperlik sigorta üzerinden geçen yüksek enerji bu uzun kullanım süresi sonunda sigortanın iflas etmesine sebep olmuştu.

## **KUDDUSİ KURBANZADE VE KARAVANI XX**

Kuddusi ile Berlin'de karşılaştığımızda karavanlarının başkaca bir problem yaratmadan Berlin'e ulaştıklarını, ancak tekerlek ve lambaların yarattığı sıkıntının onlara iki gün kaybettirdiğini belirtti. İnşallah bundan sonra problemsiz bir şekilde seyahati tamamlayarak tekrar İran'a döneriz diyordu.

Açıkçası bende Kuddusilerin seyahatlerinin bundan sonraki kısmının nasıl gelişeceğini merak ediyordum. O nedenle seyahatinin Berlin'de birbirimizden ayrıldıktan sonra ki kısmını mail'le yazarak bana gönderme sözünü aldım.

10 günlük birlikteliğimizden sonra programımıza devam etmek üzere onlardan ayrıldık. Seyahatimizi tamamlayarak Türkiye'ye döndükten yaklaşık 1 ay sonra Kuddusi'den sözünü aldığım mail geldi.

Tüm ailemize selam edip, hörmetlerini sunarak yazmaya başladığı mailden Kuddusinin çilesinin daha dolmadığı anlaşıyordu. Bereket bu sefer problem İran'da çıktığı için Kuddusi'yi madden ve manen çok üzmeden çözülebilmışti. Bu nedenle Kuddusi yine hayata olumlu bakışıyla, bardağın dolu tarafını görüp şükür buna da şükür diyordu.

Berlin'den ayrıldıktan sonra Yunanistan'a kadar herhangi bir sıkıntıyla karşılaşmadan geldiler. Akşamüzeri, giderken de kaldığı Asprovalta Kampingin kapısına geldiğinde olağandışı bir hareketlilik olduğunu gördü. Giriş kapısına daha yaklaşmadan özel güvenlik görevlisi onları durdurup kampingin kapalı olduğunu söyledi ama o sırada içeri girip çıkan hippie kılıklı onlarca genç vardı. Yunanca'dan başka dil bilmeyen görevliyle anlaşılmayınca durumu kavramak üzere resepsiyona gitti. Oradaki görevli ağustos ortasından eylül başına kadar kampinge bir rock festivali düzenlendiğini bu nedenle festival katılımcıları haricinde kampinge kimseyi almadıklarını söyledi. İleride başka bir kamping olduğunu söyledi. İleriye doğru biraz arayarak kampingi bulduğunda hava kararmak üzereydi.

Üzerinde Kamping Achilleus yazılı girişin önünde arabayı park ederek içeriye doğru yürüdüğünde sanki terk edilmiş bir kamping alanına girdiği izlenimi edindi. Kimsenin olmadığı resepsiyondaki ADAC çıkartmaları ve diğer stikirlar zamanında bayağı hareketli olduğu anlaşılan kampingin şu sıralarda gözden düştüğünü gösteriyordu. İçeriye doğru yürüyüp bir ilgili ararken aniden köpek havlamalarıyla irkildi. Tel örgü içerisinde 8-10 azgın köpek

havlarken daha halim selim görünümlü birkaç tanesi de etrafta başıboş dolaşıyordu. Ortalık kampingden ziyade köpek eğitim çiftliği havasındaydı. Nazlı burada kalmayalım diye mızıldanırken o sırada Yunanca'dan başka dil bilmeyen orta yaşlı bir kadın köpeklerle bağırıp, gelenlerin dost olduğunu bu nedenle susmaları gerektiğini söyleyerek geldi. (galiba) Ücretin 20 Euro olduğunu eline yazarak gösterdi. Kampingde Hollanda plakalı bir çekili karavan ile devamlı kaldığı anlaşılan çekili bir Bulgar karavanı vardı. Ortak kullanım alanları tek kelimeyle berbattı. Ancak hava karardığı için yapacakta çok bir şey yoktu. Karanlıkta kampinge girdiler, beton yolun sağ ve solu karavanların konaklayacağı alanlardı. Yoldan bu alana geçerken bir vurma sesi duydu, durup baktığında karanlıkta bir şey göremedi. Biraz daha ilerleyip karavanı yerleştirirken, karavanı sabitlemek maksadıyla el frenini çektiğinde el freninin boşa sallandığını gördü.

Ertesi sabah hava aydınlanınca vaziyet anlaşıldı. Kamping içi beton yolların kenarlarında yaklaşık 8-10 cm yüksekliğinde beton parapetler vardı. Konaklayacağı alanın kotu, beton yoldan biraz daha aşağıdaydı. Arabanın her iki tekerleği de toprak alana geçince, karavanın zaten alçak olan şasisi neredeyse yol kenarındaki beton parapetle aynı hizaya gelmişti. El freninin şasiden daha aşağıda olan bağlantı kolunun ucu beton parapete çarparak kırılmış ve el freni iş göremez hale gelmişti. Artık bundan sonra İstavrit Kampinge kadar karavan el freni olmaksızın hayatını idame ettirecekti.

Kuddusi Beyin bundan sonra eski dönem kamyoncuları gibi karavanı sabitlemek için takoza ihtiyacı vardı. Ahşap olmasa da, plastik iki takoz Kuddusunin imdadına yetişti. Arabanın trafik seti içerisinde bulunan plastik takozlar biraz uydurukta olsa İstavrit Kampinge kadar işe yaradı. Ayrıca kampingin hemen üzerinden geçen otobanı gördü. Herhalde otoban geçince kamping çekiciliğini yitirerek bu mezbelelik hale gelmişti.

## **KUDDUSİ KURBANZADE VE KARAVANI XXII**

Artık nihai hedef Abadan ve İstavrit Kampingdi. Ama önce yol üzerinde ki Amagreb'de kısa bir mola vereceklerdi.

Amagreb'de ki molalarında emekli olup tekrar memleketine yerleşen eski mahalle arkadaşı ordonat subayıyla karşılaştı. Karavandan bahsederken lastiklere hava basamadığından da bahsetti. Arkadaşı lastiklerin üzerinde yazan değerlerin en zor şartlardaki test değerleri olduğunu, tatbikatlarda kendilerinin 5 ton ağırlık kaldırabileceği yazılı lastiklere 15 ton yük attıklarını söyleyip 44 psi maksimum değere 55-60 psi hava basabileceğini söyledi.

Standartlara bağlı kalmaya çalışan Kuddusi'nin 55-60 psi hava hiç aklına yatmadı ama biraz da arkadaşının verdiği cesaretle lastiklerin havasını 50 psi yaptı. 50 havayla lastikler görünüm olarak kendilerini toparlamışlardı. Artık karşıdan bakınca hava ister gibi bir görünümle yoktu.

Ayrıca bu hava basma işinin en keyifli tarafı mazot sarfiyatının da düşmesiydi. Aracının bilgisayarı artık 100 kilometrede 8 litre mazot harcadığını gösteriyordu. Keşke Avrupa seyahatine başlamadan önce karşılaşılsaydı arkadaşıyla diye düşündü.

Sabah Amagreb'den ayrılıp akşam Abadan'da ki İstavrit kampinge ulaştığında, İstavrit Kampingden çıkışının üzerinden 1 ay geçmişti. Kamping komşuları onları büyük bir sevinç içerisinde karşıladılar. Onların yardımıyla karavanı yerleştirdi. Üç beş hoş sohbetten sonra

ertesi gün işe başlamak zorunda olduğundan, seyahat anılarını haftasonu geldiğinde anlatmak üzere vedalaşıp ayrıldılar.

Ertesi gün öğleden sonra sefaret emeklisi komşusu telefon edip karavanının tekerleğinin patladığını, yan yatan karavanı belediye emeklisi diğer bir komşusunun yardımıyla takoza alarak kaldırdıklarını söyledi.

Kuddusi hafta sonu kampinge gittiğinde takozda duran karavanın lastiğini sökerek tamirciye götürdü. Tamirci lastiği kontrol ettiğinde lastiğin patlak olmadığını söyledi. O zaman lastik niye inmişti? Tamirci lastiği bu sefer jantıyla birlikte su kazanına soktuğunda jantın üzerinden su kabarcıkları çıktığını gördü.

Lastikçi; sen bununla ne taşıdın, jant çatlamış dedi.

Tamirci lastiği sökerek Kuddusi'nin görmekte zorlandığı saç kılı inceliğinde 2-3 santimlik bir hattı göstererek oksijen kaynağı ile burayı tamir ettirmesini söyledi.

Jant çatlamasının da, haddinden fazla hava basımı ile yine lastiklerin ağır yük altında kalmasıyla meydana gelebileceğini söyledi. Fazla yükün lastiğin yarılmasına da sebep olabileceğine ancak lastiklerin yeni olması dolayısıyla lastiğin yarılmayıp jantın çatladığını söyledi.

Kuddusi jantı alıp yakındaki sanayiye giderek oksijen kaynağı yaptırdı ve bu sefer 44 psi hava basarak karavana tekrar taktı. Fakat gelecek uzun seyahat için şimdiden yeni jant ve yeni yük lastiği arayışlarına başladı.

Toplam 5 Euro karşılığı İran riyaline lastiği halletmişti. Ya bu olay Avrupa yollarında başına gelseydi. Alman yada Avusturya sanayi sitelerinde öyle İran'da ki gibi tamam abi getir hallederiz deyip çatlak janta oksijen kaynağı yapacak ustaları pek kolay bulacağını zannetmiyordu. Ustalar olsa olsa can güvenliğiniz için bunun yenisini almanız gerekir derlerdi herhalde. Ayrıca otobanda yedek lastiği olmadan çatlak jantla kaldığında acaba bu işin sonu nereye varırdı. Olasılıkları düşündükçe tüyleri diken diken oluyordu.

Herhalde senaryoların en kötüsü yardım için duran otoban polisinin araç ve karavanın evraklarını istemesiyle başlayan olurdu.

Vesselam şanslı adam ve Tanrının sevgili kuluydu Kuddusi, bu seyahatte en büyük sıkıntı yaratacak problem olan jant bile memleketinde çatlamıştı.

Karavanda eşit yük dağılımının ve dengeli yerleşimin önemli olduğunu okuduğu makalelerden ezberleyen Kuddusinin birden beyinde şimşek çaktı. Yaşam aküsü, webasto, inverter, buzdolabı, pis su deposu, temiz su deposu, su pompası, webastonun mazot deposu gibi ekipman ile duş+tuvalet ve giysi dolapları da arkadan başlayarak öne doğru uzanan bir hat halinde karavanın sol tarafındaydılar. Sağ tarafta mutfak ve mutfak dolaplarından başka hiçbir şey yoktu. Sol jantın niye çatladığı şimdi anlaşılıyordu.

Bu süreçte Mottaki Beyin oğlunun söylediği ve doğru çıkan bir konu da vardı. O da karavanı çekerken stabilizatöre ihtiyaç duymayacağı hususuydu. Gerçektende keşke stabilizatör olsaydı dedikleri bir an olmamıştı. Karavan iyi yol tutan oturaklı bir karavandı. Fakat herhalde bunun nedeni de karavanın alçak şasisi ile 1320 kiloluk ağırlığıydı. Ayrıca Kuddusi Beyin otobanda bile 80 kilometreyi geçmeyen hızı ile dikkatli ve temkinli araç kullanımı bu rahatlığı sağlamıştı.

Evet sevgili dostlar Kuddusi Kurbanzade, karısı Şambali ve kızları Nazlı'nın hikayeleri burada sona eriyor. Onlar İstavrit Kampingde kısmen beyaz kısmen kırmızı karavancılıklarına devam ederken, bizlerin Türkiye'deki karavancılar için devam etmemesini dilediğimiz böyle gelmiş böyle gider düşüncesi.

Ancak son dönemlerde internet vasıtasıyla daha geniş kitlelere yayılmaya başlayan katılımcılık ile bloglarda karşılaştığımız hareketlilik ve sorgulayıcı bakış açısı bu umutlarımızı arttırmaktadır.

Türk karavancılığı için hep birlikte daha iyiye daha güzele.