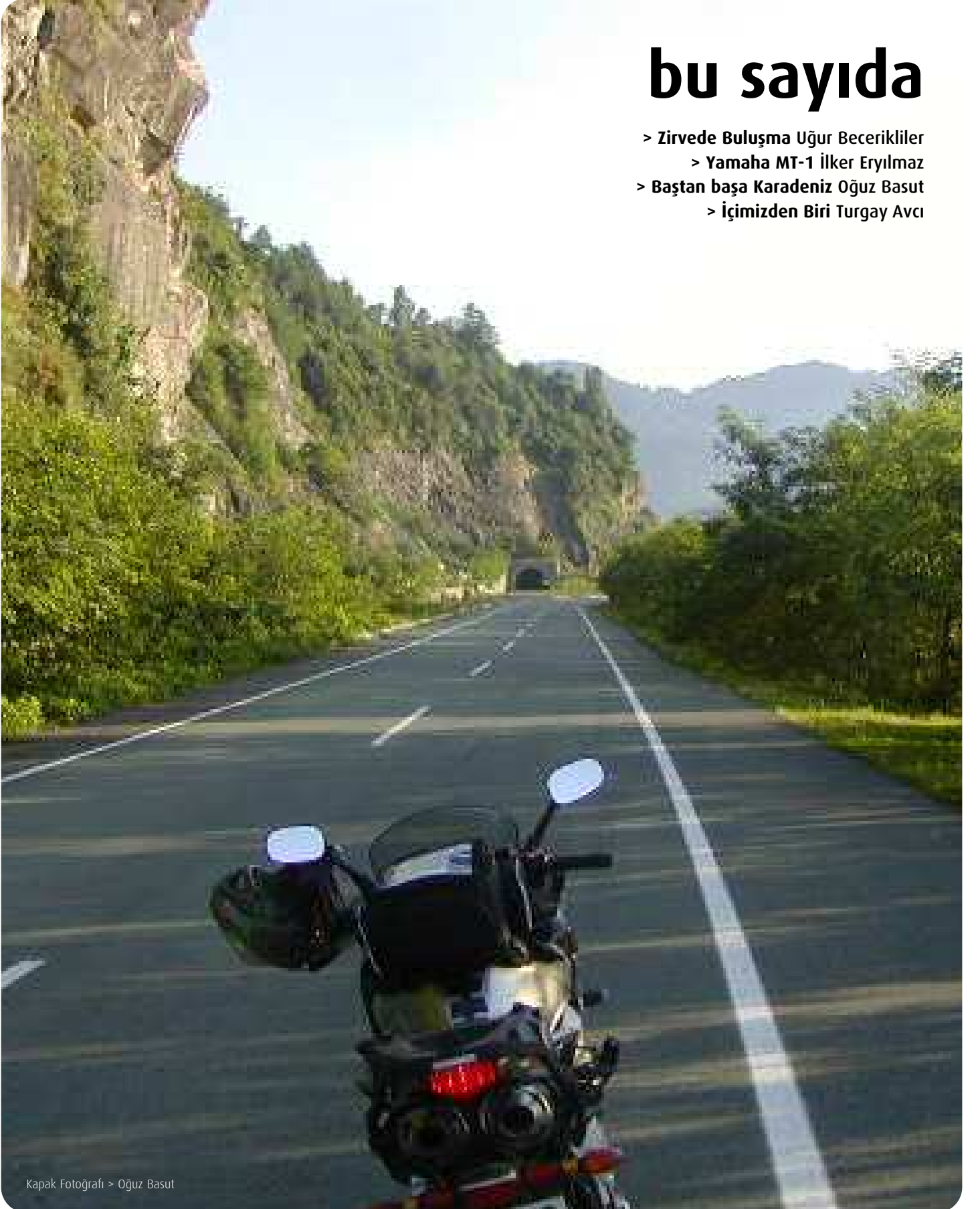


İKİTEKER

İKİTEKER.ORG | MOTOSİKLET E-DERGİ | PARA İLE SATILMAZ | AYDA BİR YAYINLANIR | OCAK 2005 | SAYI 22

bu sayıda

- > Zirvede Buluşma Uğur Becerikliler
- > Yamaha MT-1 İlker Eryılmaz
- > Baştan başa Karadeniz Oğuz Basut
- > İçimizden Biri Turgay Avcı



Kapak Fotoğraflı > Oğuz Basut

deller... 2005 Modeller... 2005 Modeller... 2005 Mod



APRILIA PEGASO 650 STRADA (2005)

www.2ri.de



TRIUMPH SPEED TRIPLE (2005)

www.2ri.de



BMW R 1200 RT (2005)

www.2ri.de



HONDA FMX 650 (2005)

www.2ri.de



BMW K 1200 S (2004)

www.2ri.de



KAWASAKI Z 750 S (2005)

www.2ri.de



YAMAHA MT-01 (2005)

www.2ri.de



KAWASAKI ZX-6R (2005)

www.2ri.de

Motosiklet ve motosiklet kültürü ile ilgili aradığınız her şey www.ikiteker.org'da!

Karşılaştırma Zirvede Buluşma

500 beygirlik bir Lamborghini Gallardo ile 166 beygirlik MV Agusta F4 1000 S'i yarış pistinde karşıtırsanız sonuç ne olur, biz merak etmik ve denedik...

Sarı köşede 500 PS gücünde, 10 silindir, 309 KM/H hızında 1613 kg ağırlığında bir Lamborghini Gallardo. ederi tam 152.308 EURO'cuk.Kırmızı köşede 166 PS gücünde, 301 KM/H hızında 220 kg ağırlığında MV Agusta F4 1000 S. ederi tam 20.000 EURO. Araçlara GPS takılı olduğu için sonunda kimin nereyi hangi hızda geçtiğini görebileceğiz.

İlk önce Lamborghini'yi kullanan deneyimli yarış pilotu Manfred Wollgarten başlıyor Nürburgring GP pistini turlamaya.

Meydan okurcasına atıyor kendini Lamborghini pitten dışarıya ve göz açıp kapayana kadar ilk turunu tamamlıyor ve ard arda 3 hızlı tur atıyor. "Bundan daha hızlısını yapamam" diyor usta pilot. "Frenlerden kokular gelmeye başladı artık" 2.23,45 dakika gösteriyor kronometremiz en hızlı tur için. İnanılmaz, MV Agusta'nın tam 10 saniye daha hızlı bir şekilde bitirdiğine inanmıyoruz ama tüm veriler önümüzde: 4 çekerli 500 PS gücündeki bir süpersporarabanın bile 1000cc motora karşı şanslı yok.

Kurşun hızında ki ilk turu daha da hızlı bir tur izliyor, 3cü turda çimenlerde bir mola verip kirli tekerleklerle dönüyor pit alanına. Bu sefer 2.12,55 dakika gösteriyor kronometremiz en hızlı tur için. İnanılmaz, MV Agusta'nın tam 10 saniye daha hızlı bir şekilde bitirdiğine inanmıyoruz ama tüm veriler önümüzde: 4 çekerli 500 PS gücündeki bir süpersporarabanın bile 1000cc motora karşı şanslı yok.

Bu neye bağlı diye soruyoruz kendimize ve verileri incelemeye başlıyoruz. Pistin düzlüklerinde Lambo 216KMh hız ulaşabiliyor, MV 250'ye çıkabiliyor. Hatzenbach yayında MV 241 KMH da gaz kesmesi gerekirken, Lambo ancak 221 KMH hız ulaşıyor. 220 KG ağırlığındaki MV 1613 KG ağırlığındaki Lambo dan çok daha iyi hızlanıyor tabii ki. Bu yüzden arabanın tüm virajlarda daha hızlı olması ve frenajda yenilmez olması bile bir işe yaramıyor.

Motosikletin avantajı özellikle Dunlop virajından sonraki rampa yukarı hızlanmada kendini fazlasıyla gösteriyor. Birkaç yüz metrelik bu alanda motosiklet hızını 54 den 190 KMH'e çıkarmayı başarırken, araba hızını ancak 75 ten 153 KMH'ya çıkartabiliyor.

Fizik kuralları konuya açıklık getirebilir: MV'nin her PS'i sürücü dahil 1,82 kg'ı hızlandırması gerekirken, Lambo 3,39 kg'ı ileri atmaya çalışıyor. MV ile aynı şartlara sahip olması için Lambo'nun 970 PS gücünde veya 875 KGS ağırlığında olması gerekiyor.



Kısacası SuperSport motoru geçecek babayiğit 4teker daha fabrikadan çıkmadı.

İKİTEKER

Uğur Becerikli / İstanbul / Aralık 2004

Kaynak: Motorrad Dergisi 23. sayı (22.10.2004)



Test Yamaha MT-01

Hem büyük, hem cesur. Acaba yerine geçtiği Bulldog'un kırdığı kalpleri onarabilecek mi? Sizler için test ettik.

İznilinizle sizi ufak bir zaman yolculuğuna çıkartayım. Sene 1999, Tokyo'dayız. Motor fuarlarının altın çağını yaşadığı dönem ve Japonlar ev sahipliği yapıyor. Yamaha standında duran bir alet hepimizin dikkatini çekiyor. O kadar maço, dayanıklı ve sert bir görüntüsü var ki gözünüzün önüne saldırmaya hazır bir pit-bull geliyor. Yamaha ise aynı şeyi görmemiş olacak ki, motora MT-01 adını uygun bulmuş. Belki de sadece prototip, bir konsept motoru olduğu için böyle düşündüler. Motor her görenin takdirini kazanıyor ama hepimiz biliyoruz ki konsept motorları ne denli güzel görünseler de deri ve kemiğe bürünüp yollara çıkmaları mümkün değildir. Fuar fuar dolaştırılıp sonunda bir müzede sergilenmek üzere kaldırılırlar.

Tokyo fuarının üzerinden 2 sene geçtikten sonra Yamaha hepimizi şaşırtan bir kararlar ortaya atıldı. MT-01 akımını takip eden BT1100 Bulldog adlı bir model piyasaya sunulmaya hazırdı. Hepimiz heyecanla bekledik, bekledik ve sonunda ne oldu? Üzüntü ve muz kabuğu. Konsept motoruna ne görüntü ne de performans olarak yaklaşabilen sıradan bir cruiser koydular önümüze. Motor kitlesi sinirlenmiş, kendimizi aldatılmış hissetmiştik. Yamaha çok kısa sürede yaptığı yanlış Bulldog satış rakamları ile anladı. Motor kimseden talep görmemiş, tüm incelemelerde yerden yere vurulmuştu. Doğrusunu söylemek gerekirse, hakettiği değeri bulamadı.

Bugün karşımızdaki motor gösteriyor ki Yamaha dersini almış. Orjinal konsept motorunun tüm görsel cazibesini bünyesinde barındıran (havanı topu egzozlarına kadar), sadeliği karakterle buluşturan, günümüzde üreticilerin piyasaya sunmaya cesaret edemedikleri bir tasarım var önümüzde.

Yamaha'nın söylediğine göre hedef aldıkları müşteri kitlesi sıradışı sürüş tecrübesi yaşamak isteyen olgun kullanıcılar. Motorun detaylarına bakarsak, motoru alacak olanların aynı zamanda Yamaha markasını motorlarının üzerinde görmek istemedikleri sonucuna varıyoruz. Yamaha logosu sadece krank mili muhafazasının üzerine ufak puntolarla yazılmış durumda. Dahası, efsanevi MT-01 yazısı bile görünmeyecek kadar küçük şekilde titanyum egzoz muhafazalarının üzerine kazınmış. Herhalde Yamaha tasarımcıları böyle özel bir motorun model ve marka ismine ihtiyacı olmadığını düşündü.

Gidondan baktığınızda görüntü dev anası bir takometre ve içindeki dijital bilgi ekranından ibaret. Esasında takometre üzerindeki sayılar, motorun neden büyük bir devir göstergesine sahip olmaması gerektiğini anlatır gibi. 5500 devirde kırmızı bölgeye giren devir iğnesi 1500 devri geçtiği anda elinizin altında kullanıma hazır muazzam bir tork oluyor. Bu denli devirsiz bir motor için tork bandının genişliği insanı şaşırtıyor. MT-01 haberleri duyulmaya başladığından beri herkesin dilinde 1670cc'lik V2 motorun ne kadar yüksek tork üreteceği vardı. En azından bu sefer dedikodular doğru çıktı. 2000 ile 4000 devir arasında kaldığınızda hem güç hem de tork olarak motor her ihtiyacınıza cevap veriyor.



Bunu demişken, sevgili süperspor motor sahiplerini uyaralım. Devir iğnesi yukarı tırmadığı sırada lastik eriten, kafa kaldıran bir performans bekliyorsanız hayal kırıklığı yaşayacaksınız. Bunun yerine yeri kavrayan arka teker, gösterdiğiniz noktaya ilerleyen ön teker ve bir sonraki vites değişimine kadar vücudu seledetmeye çalışırken uzayan kollar bulacaksınız. Hazır vites değiştirmeye başlamışken, neden tek seferde 4 vites atıp sol elinizi ilelebet rahatlatmıyorsunuz? En son viteste 60 ile giderken bile gazı açtığınızda MT zorlanmadan toparlanabiliyor. Üstündeki motor Raod Star Warrior'dan alınma olsa da herhangi bir 2 silindireli cruiser'dan çok daha kuvvetli çekiyor. Buna rağmen fabrika verisi 90 beygir ve 111lb.ft tork üretilmesine karşın 240kg'lık boş ağırlık sebebiyle motor yavaş devirleli karakter sunuyor.

Piyasada satılan ve sportif özellik sunduğu iddia edilen her motor 200kg'nin altında olunca, MT'nin taşımak zorunda olduğu ekstra 40kg, kullanımına da yansıyor. Yanlış anlaşılmasın, MT'nin virajları yatmak yerine düz geçme eğiliminde olduğunu söylemiyorum. Hatta düzgün asfalt üstünde, yüksek süratle alınan hafif dönüşlerdeki yol tutuşu takdire şayan. Ancak dar alanlarda manevra yapmak istediğinizde veya motoru seri şekilde yatırıp ayağa kaldırmaya çalıştığınızda o ekstra 40kg yüzünden ecel terleri dökmeye başlıyorsunuz. Bu zamanlarda Buell 1200 bile daha kıvrak geliyor insana. Boyut, ağırlık ve devasa tekerlek açıklığı (cruiserdan alınan heybetli krank mili sayesinde 1525mm ile en yakın spor motordan 100mm daha geniş) birleşince kullanımı zor, virajlara yatırmak için gidona fazlaca yüklenmenizi gerektiren ve şans eseri viraj içinde tepe yapmış asfalta denk geldiğinizde motoru yatık tutmak için iyice güç uygulayarak bastırılması gereken bir aletle başbaşa kalıyorsunuz.

Viraj ortasında ayağa kalkma istemi frenleri kullanırken de kendini gösteriyor. Ön tarafta bugünkü teknolojinin geldiği son ürünleri görmek mümkün, radyal fren disklerine kadar. Metzeler MEZ4'lerin tutunmaya izin verdiği limit ne ise, frene asıldığınızda gerek güç gerekse fren kolunu hissedebilme açısından en ufak problem yok. Arka tekerleği kilitlemek içinse neredeyse üzerinde tepinmeniz gerekiyor. Ne yazık ki tüm bu pozitif özellikler viraja dalarken yapılan frenlemeye kadar sürüyor. Böyle anlarda motor silkelenemeye başlayıp kafasını kaldırmaya yelteniyor. Pilot olarak size düşen ise var gücünüzle MT'nin kafasını yere bastırarak tutuyor.

Tüm bu anlattıklarımız motoru zorladığınızda oluşurlar. Şurası kesin ki, MT her türlü cruiser'dan daha iyi yol tutuyor. Belki de bu denli zorlayarak hatayı biz yapıyoruz. Bana kalsa bu kadar zorlamam ama insan ister istemez Yamaha'nın iddiasına takılıyor: "Bu motorla agresif sürüş yapmak da mümkün. Sert ve seri kullanılacak kadar yeterli." Bizim gördüğümüz, belli bir yere kadar söylenenler doğru. Ötesinde görüntü biraz bulanıklaşıyor.

Şasi ve süspansiyon Yamaha'yı doğrular nitelikte. Yekpare dökme alüminyum şasi süpersporlarda görmeye alıştığımız bir özellik. Yamaha'ya göre gayet stabil olan şasiye, sağlam motor bağlantı kulakları destek çıkıyor. Gene söylediklerine göre iz açıklığı "optimize" edilmiş. Bize kalırsa kelime Japonca'dan tercüme edilirken bir miktar anlam kaybına uğrayıp "mevcut şartlarda olabildiğince düşürmeye çalıştık" şekline gelmiş.

Arka tarafta ise oldukça enteresan bir çatal ve tümüyle ayarlanabilir süspansiyon

kullanılmış, buna yükseklik ayarı da dahil. Motorun yüksekliği ile oynayınca dönüşleri daha keskin yapmamız mümkün oldu ama ne kadar ayar yapılırsa yapılsın, ekstra ağırlık ve geniş teker aralığının kötü etkilerinin silineceğini sanmıyorum. MT-01 uzun ve ağır bir motor. Üstüne ne cins süspansiyon takarsanız takın asla kısa ve hafif bir motor keskinliğinde ve seriliğinde viraj almasını sağlayamazsınız. Gene de amortisör ayarları ile oynayarak ufak kazanımlar elde etmek mümkün. Böylece motoru yatırmak için gidonu çevirdiğinizde ön teker dönerken arka tekerleği de peşinden sürüklenme hareketi yerine, bütün halinde akıcı şekilde viraja giren bir motorunuz olabilir.

Gaz kolunu daha sakin kullanıp motoru potansiyelinin %70'i seviyelerinde kullandığınızda, yürüyen aksamın düzgün asfalt koşulları için mükemmel olduğunu anlıyorsunuz. Yolda tümsekler başladığı zaman ise işin rengi değişiyor. Asfalt bozukluklarını yeterince hızlı ememeyen arka süspansiyon vahşi rodeo atı gibi sahibini üzerinden atmaya çalışıyor. Hele bu olay viraj ortasında olursa soğuk terler döküyorsunuz ama olay asla seleden düşecek ciddiyete varmıyor. Sadece olacmış gibi hissettiriyor.

Arka tarafın aksine, ön amortisörler oldukça yumuşak ve hafif tercih edilmiş. Bu yüzden panik frende motorun kafası hatırı sayılır oranda asfalta yaklaşırsa da, arka süspansiyon ile karşılaştığımızda ön taraf için başarılı demek lazım. Fren tertibatı Yamaha'nın sancak gemisi YZF-R1'den alınmış. Ancak ekstra ağırlık yüzünden fren performansı R1'in çok gerisinde kalıyor. İki motorun kullanım tepkilerinin de farklı uzay/zaman boyutundan olduğunu belirtmeden geçmeyelim.

Normalde deponun olmasını beklediğiniz yerde aslında 7 litrelik hava kutusu ve 15 litrelik yakıt tankı oturuyor. Böyle büyük hacimli motora 15 litrelik depo konmasının neticesi 130km sonra yanan benzin uyarı ışığı oluyor. Benzin bitecek endişemden dolayı her 60km'de bir durduğumdan MT-01'in gerçekte ne kadar menzile sahip olduğunu test edemedim ama bu şekilde kısa mesafeli kullanımlar için motorun ergonomisinin çok iyi olduğunu söyleyebilirim. Ayaklık/gidon/sele üçlüsü konforlu sürüşe imkan sağlayacak şekilde konumlanmış. Ayaklıklar yeteri kadar arkada olduğundan, hız arttıkça oluşan rüzgara karşı sadece kollarınızla gürleşmek zorunda kalmıyorsunuz. Yolcu için ise aynı şeyleri söyleyemeyeceğiz. Tutunma demiri yerine sele kayışı tercih edilmesi ve egzozların konumu sebebiyle hem rahatsız hem de yanarak yolculuk etmeleri gerekecek. Benzer şekilde arkadaki silindir kafasının sürücünün kaskı arısına denk gelmesi de endişe verici. Sıcak bir yaz gününde, sıkışık trafik içinde MT üzerinde olmak isteyen erkek olacağını sanmıyorum. Bu kullanışsız özellikleri yüzünden insan ister istemez "Bu motor ne için tasarlanmış?" şeklinde düşünüyor.

Kafamdan bunlar geçtiği sırada tamamen tesadüf eseri motorun amacını keşfediyorum. Testi bitirip eve dönerken güneş batmaya başlamış, Grup halinde şehirler arası yolda tarlaların arasından geçerek yol alıyoruz. 4. viteste rahat bir devirde tatlı virajları dönüyor, daracık U dönüşleri gerektirecek dağ yollarından uzak duruyoruz. Motoru yatıracak bol vakit olunca çizme uçlarını yere sürtecek kadar asfalta yaklaşmamın ne kadar kolay olduğunu anlıyorum. Etrafımdaki doğal güzelliklerin tadını çıkartacak kadar yavaş gidince MT ne kadar da uyumlu bir yol arkadaşımış.

Anlatmaya çalıştığım, MT-01'in tam bir Pazar gezintisi motoru olduğu. Parlak met-



alik aksamı ve agresif tasarımıyla herkesin ilgisini çekerken, mevcut tüm kromaj delisi cruiserlardan daha iyi sürüş dinamiklerine sahip. Yamaha spor motor özelliklerini custom makina karakteri ile yoğuran başarılı bir sentez oluşturmuş. MT-01 pürüzsüz yakıt enjeksiyonu, ayarlanabilir ön ve arka süspansiyon, iyi tutunumlu lastikleri ve yeterli yerden yüksekliği ile tecrübeli ellerde çok ama çok hızlı olabilir. Terazinin öbür kefesinde ise belirli bir ruh eksikliği görülüyor. Ağırlık ve uzunluk sorunları yüzünden asla sportif bir V2 gibi kullanıyorsunuz. Yamaha'nın iddia ettiği agresif kullanım stiline yaklaşmanız mümkün bile değil. Basitçe anlatmak gerekirse, herşeyden biraza sahip, baktığınızda göze hoş gelen, gazı açıp arkadaşlarınızla hafif virajlar dönebileceğiniz eğlenceli bir oyuncak.

MT-01 toplamda gerçekten iyi bir motor. Oldukça sıradışı ve size kayıflı bir haftasonu geçirtebilecek bir yol savaşçısı. Ancak her koşulda V-Max kadar saldırgan ve patlayıcı değil. Motor sesi ve hacmi ile etkileyici olsa da gazı açtığınızda kolunuzu buran o ihtisamlı güç MT-01'de yok. Eğer çok istiyorsanız, ateşi kuvvetlendirmek için mevcut 3 performans kitinden birini tercih edebilirsiniz. Ama bu durumda motorun zaten yüksek fiyatı (İngiltere için 9500 Sterlin) daha da artıyor ve sunduklarına göre katlanılmaz boyutlara ulaşıyor. Piyasaya baktığınızda bu fiyata çok daha etkileyici sürüş sunan, güzellikte de Yamaha'dan aşağı kalmayacak pek çok alternatif bulmak mümkün. **IKTEKER**

İlker Eryılmaz / Brüksel / Ocak 2005

Değerlendirme

Stil: ♦♦♦♦

Taze, orjinal, biraz delidolu. Şu kocaman V'nin doldurduğu yere bakın Allah aşkına.

Konfor: ♦♦♦♦

Fazla yorulmadan uzun mesafe gitmeye müsait.

Göstergeler: ♦♦♦

Basit ve güzel. Ancak takometre öyle büyük ki hız göstergesi dikkatten kaçıyor.

Motor: ♦♦♦♦

Kullanımı kolay ve rafine. Ne yazık ki umduğumuz kadar performanslı değil. Enjeksiyon ve toparlanması harika.

Vites kutusu: ♦♦

Sürekli debriyaj kullanılır ve vites değişimleri yavaş yapılırsa, idare eder.

Kullanım: ♦♦♦

Boyuna göre gayet iyi. Ama iddia edildiği gibi sportif kullanmaya kalkmayın, üzülsünüz.

Süspansiyon: ♦♦

Kıvrımlı asfaltta sorunlu olsa da fena değil. Biraz ayar yapıldığında daha da iyileşebilir.

Frenler: ♦♦♦

Günlük kullanım için son derece yeterli. Ancak arka arkaya sert frenajda duruş mesafesi uzuyor, fren kolunu sonuna kadar çekmek gerekiyor.

Kullanılabilirlik: ♦♦

Küçük depo, acınası yolcu taşıma özellikleri, kasklarınızı kavuran dur kalk trafik silindir kafası. Daha devam edelim mi?

Kalite ve işçilik: ♦♦♦

Yeterli ama verilen parayı düşününce detaylardaki özensizlik insanın gözüne batmaya başlıyor.

Teknik Özellikler

Son Sürat	225km/saat
Güç	89HP @ 4750 rpm
Tork	111lb.ft @ 3750 rpm
Motor	1670cc, 8V, V2
Bore x Stroke	97 x 113mm
Sıkıştırma	8,36:1
Besleme	Elektronik enjeksiyon
Aktarma	5 ileri, zincir
Şasi	Alüminyum
Ön süspansiyon	43mm USD çatal
Arka süspansiyon	Yükseklik ayarlı tek
Ön frenler	2x320mm 4 kaliper
Arka frenler	267mm 2 kaliper
Kuru ağırlık	240kg
Tekerlek açıklığı	1525mm
Sele yüksekliği	825mm
Depo hacmi	15lt
Yakıt tüketimi	11,3 lt/100km
Renkler	Siyah, gümüş

Seyahat Baştan başa Karadeniz

Yıllardır kafamda tasarladığım ve özlemle hayalini kurduğum bir geziyi neden bu sene yapmıyorum dedim ve aniden karar verdim. İzinlerimi ayarladım ve güzergah, nerede ne var çalışmalarına başladım geziden yaklaşık 2-3 hafta öncesinden.

Üyesi olduğum İkitiker Motosiklet Fun Kulübü sayesinde Türkiye genelindeki diğer üyelerin de yardımıyla çok güzel bir program hazırladım.

Grup gezisi olsaydı, sohbetlerle, şakalaşmalarla daha şenlikli bir gezi olacağı çıkacağı kesin olurdu ama bunun da ayrı bir yanı olacak ve umarım da Karadeniz'e gidecek dostlarımızın işine yarayacak...

Yolculuk hazırlığı için kulübümüzün web sitesinden www.ikiteker.org aldığım "Uzun yol listesi"ne göre çantalarımı doldurdum ve motoruma yükledim. 23 Ağustos günü yolculuk başlıyor, işte 1. günüm;

1. gün Bursa - Bakacakadı (Çaycuma yakını) 0-430km

Hava kapalı, hava durumlarında öndeki 3 günü yağmurlu veriyordu gideceğim güzergâhta. Ama kararlıydım pilavdan dönenin kaşığı kırılacaktır...

Bursa'dan ayrıldıktan sonra Yenisehir üzerinden İznik'e geldiğimde kahvaltı molası verdim. Hava yağdı yağacak ama henüz damla düşmedi. Yağmura fazlasıyla yakalanmadan ilk konaklamayı planladığım Akçakoca'ya doğru yola çıktım. İznik sonrası Pamukova-Sakarya-Ferizli ve Karasu'ya geldim. Ferizli'den sonra yağmur atıştırmaya başlayınca yağmurluk çantadan çıkarıldı ve giyim-kuşam hava şartlarına uyduruldu. Karasu'ya gelirken çok güzel doğa kendini göstermeye başladı. Karasu'dan sonra Melen Çayı ağzına geldim. Karadeniz'in hırçınlığı üstündeydi. Ama bu manzaralar Karadeniz'e yakışıyordu.

Yollarda bol bol taze fındık araklayıp yedikten sonra yağmur altında Akçakoca'ya girdim. Ama yağmur öylesine yağıyordu ki ne gezmek ne durmak istedim Akçakoca'da. Sadece içini turlarken gördüğüm değişik mimarisi ile Akçakoca camii dikkatimi çekmişti.

Aslında önceki niyetim Karadeniz Ereğlisi'nden gelecek Tümer (Rüzgârınbabası) ile buluşup Akçakoca'da bulunan arkadaşım ile akşamı geçirmek, muhabbet etmekti. Havanın da bozması nedeniyle Rüzgârınbabası'nın Akçakoca'ya gelmesi yerine Ereğli'ye gitmeye karar verdim ve akşam üstü Ereğli'deydim. Ereğli bence il olması gereken oldukça büyük bir ilçe. 80.000 civarında merkez nüfusa sahip, Demir Çelik Fabrikası'yla sağlam bir ekonomisi var. Gerek halkı gerekse şehirleşmesi oldukça çağdaş. Karnımı doyurmak için çörelendiğim yerden hemen bir telefon çektim Rüzgârınbabasına, 10 dakika sonra yanıma geldi. Bir-iki hoşbeşden sonra ikiteker çıkartmalarını ve kestane şekerimi verdim Tümer'e. Konaklama için yer düşünürken Safranbolu evleri aklıma geldi ama yollar haritanın üzerinde durduğu gibi durmuyordu. Zonguldak'a doğru yola çıktım sağanak yağmur altında ve hava da kararmaya başlamıştı. Bu arada bir özellik yok anlatılacak sis ve yağmur dışında. Bir iki telefonda sonra Çaycuma yakınlarında Bakacakadı mevkiinde il özel idaresinin özel olarak işletilen tesislerinde (100.yıl Atatürk Hizmet Köyü tesisleri) yer bularak oraya yerleştim karanlıkta. Burası ile ilgili görüntü ve bilgiler 2. günde. Yağmur kuşamlarının dikkatli giyilmemesinden kaynaklanan ıslaklıklar kurutulduktan sonra istirahataya çekildim ertesi günün



yağmur olmamasını umarak...

2. gün Bakacakadı - Cide 430-725km

Sabah sanırım 6 civarında uyandım heyecanla, hemen pencereye saldırdım yağmur devam ediyor mu diye, kulaklarıma gelen tırtırtı seslerinin yağmur olmamasını diliyordum ama avucumu yaladım tabii ki. "Kader" dedim... Çaresiz uyumaya devam ettim. Saat 8 de uyandım ve kahvaltı yapmak, motora bakmak, etrafı görmek için giyiniş çıkışımı dışarı.

Yağmur ara vermişti ve ben de hemence bir hortum bulup motorun alt kısımlarını yıkayıp zincirimi yağladım. Ve aldım elime fotoğraf makinesini konaklanacak bir yer olan 100. yıl tesislerini sizlere tanıtmak için... Burası il özel idaresinin yaptığı ancak işletme için özel bir şirkete devrettiği bir koru. Tam adı "100. Yıl Atatürk Hizmet Köyü Tesisleri Bakacakadı-Zonguldak" Önce bir kaç görüntü... Böylesine güzel bir tabiat içerisine yerleşmiş bir hizmet köyü... Çok güzel bir manzaraydı gecedenden sonra benim için. Orada kalmak isteyenler için: T: 372-5328272 (4 hat) Standart oda ücreti: 2 kişi oda kahvaltı 70YTL. Grup indirimi 60YTL Kahvaltısı açık büfe ama çok çok şaşalı değil. Kahvaltı sonrasında havanın da çiselemesiyle birlikte daha dikkatli bir yağmur kuşamımı hallettikten sonra koyuldum yola...



Bakacakadı ile Karabük arasında hava durumu elverdikçe fotoğraf çekmeye gayret gösterdim, biraz da Karabük'e kadar yollardaki manzaralar... Her taraf yeşillik ve ağaç... Bu yolda yaklaşık 3-4 km'lik stabilize alan (yol çalışması) geçtim ki hızımı kesip canımı sıktı elbette. Karabük yaklaşıncaya yol rahatladı. Karabük'te bir şey yoktu, bastım Safranbolu'ya geçtim evleri göreyim diye. O ara yağmur ara verdi şansına. İşte 1-2 Safranbolu görüntüsü

Bu aşağıda gördüğünüz fotoğraf ZKÜ Safranbolu Meslek Yüksek Okulu Uygulama Konukevi'nin bahçesinde çekildi. Çay molası vermişim ama etrafı da kolağan ettik kalınır mı başka bir gelişimde diye. Odaları tek kelime ile harika, tam nostaljik bir hava ile döşenmiş, bayıldım. Kalmak isteyenlere tavsiye ederim. Buranın bilgileri de şöyle: T: 370-7123255 E: safranhotel@karaelmas.edu.tr

Fiyatları hafta içi-hafta sonu değişiyor 40-60YTL idi yanlış hatırlamıyorsam ama gene de gitmeden hem rezervasyon için hem de fiyat öğrenmek için aramakta fayda var (oda sayısı az, yer kalmıyormuş). Safranbolu'da görülecek evlerden biri de Kaymakamın evi, içini dolaşmadan geçmeyiniz sakın!

Kısa ve yağmursuz bir yolculuktan sonra Bartın'a geldim. Kısa bir şehir turu (görülecek pek birşey yok, ama merak edenlere bir bilgi Bartın denize sahili olmayan ancak limanı olan tek il merkezimiz. Diyeceksiniz nasıl oluyor, gidin görün içinden geçen çayı nasıl kullandıklarını... Pazarı inanılmaz canlıydı. Hafif yağmur başladı ve Amasra'ya doğru süzıldüm. İşte Amasra sirtlarındaki harika manzara ve yağmur tulumum çok işe yaradı.

Amasra küçük bir karadeniz sahil kasabası, Ağaç işçiliği malzemeleri ile tanınmış, çevrenin turistik bölgesi. Ayrıca Askeri denizaltı üssü var. Küçük liman denen kesiminde çok güzel lokantalar var yemek için. Yağmur hala çışeliyor ve yola devam dedim Cide'ye doğru. Biliyordum bu yolu Türkiye'nin en virajlı ve indili-çıkıtlı yoluna gelmişim. Virajlara başladığımda 1-2 km lik yol yapımına takıldım aynı anda tam tamına bardaktan boşanırcasına yağmur başladı, ben bir ara tereddüt ettim





gerçekten yolda mıyım diye hızım 10-20 km/saat idi o ara. Allah'tan çok fazla sürmedi o hızı yağmurun, sonra azaldı ve Cide yolunda da birkaç resim alabildim.

Bu yöreden geçecekler, kalacaklara Gideros koyunda balık yemesini tavsiye ederim, yağmur ve saat nedeniyle durmadım orada, nerede mi işte yukarıdan görünümü Gideros Koyu...

Sağ tarafta 2-3 salaş lokanta var. Daha öncesinde yer organizasyonu yapmadığım ama 94 yılında 6 ay süre ile görev yaptığım Cide'de hemen sahilde Meslek lisesinin uygulama otelini gördüm ve daldım oraya (hocayız ya çocuklar öğretiliyor hep birşeyler). Balık sezonu olmadığı için geçiştirme bir akşam yemeği ve dinlenmeden sonra ertesi güne hazır olabilmek için erkenden uyku durumları...

Yine dualarım ertesi günün yağmursuz olması ama hava durumu hala yüzümü güldürmüyordu.. Bakalım 3. gün neler bekliyor beni...

3. gün Cide - Sinop 725-1050km

3. Gün Rota planım şöyleydi: Sabah erkenden büyük bir umutla uyandım güneşli bir göreceğim diye havayı, ama yine nafile... Kahvaltı öncesinde hemen giyindim ve sabah mesaisi başlamadan 6 ay KBB uzmanı olarak çalıştığım Cide Devlet Hastanesine, kaldıysa eski dostları görmeye gittim. Şansıma 3-4 mesai arkadaşım kalmıştı 10 yıl öncesinden... Sabah çayını dostlarımla içtikten sonra kısa bir anı turu attım Cide'de. Kahvaltı öncesi kısa bir sahil turu sonrasında döndüm Uygulama Oteline... Uygulama Otelinden lazım olabilecek bilgiler size: Bayram Yusuf Aslan Anadolu Otelcilik ve Turizm Meslek Lisesi Uygulama Otelini tam adı. Çalışanların hemen hemen tamamı lise öğrencisi ve çok hoşlar, çok güldürdüler beni. Otel odaları oldukça sade döşenmiş ama fonksiyonel. TV, WC ve banyoları var odaların. Otelde 2 çeşitten ibaret de olsa akşam yemekleri var. Ücretleri sıkı durun: kişi başı oda+kahvaltı 15YTL T: 366-8663525 - 8661297 Daha sonrasında çantalarımı ve kuşaklarımı hazırladıktan sonra yine çiseleyen yağmur altında yola koyuldum. Amasra-Cide arasındaki virajlı yolların daha zorlularının beni beklediğini tahmin ediyordum. Ama sonunda bu kadar zorlanacağımı tahmin edememiştim. Arkamı dönüp Cide'ye hoşça kal dedim şu görüntülerle...

Sonrasında zaman zaman çiseleyen zaman zaman duran yağmur altında serin havada yolculuğuma devam ettim. Yollar ıslak olduğundan yata yata kullanamadım, yavaş ve seyrederek manzaraları... Zaman zaman virajlardan kurtuldum ve verdim gazı hızım çıktı bu durumlarda 40 a 50 ye Ortalama 30-35 km/saat hızım vardı o virajlarda. İşte size Cide-Doğanyurt arasında belki de Türkiye'nin en virajlı yollarından görüntüler.



Doğanyurt ve özellikle İnebolu'dan sonra virajlar rahatladı, hava da... Yeterince yavaş bir tempodan çıkınca rahatladım Sinop'a kadar. Arada fotoğrafını çekmeye değer bir şey göremedim, Ayancık aralarında en büyük ilçelerden biri o güzergah üzerinde. Sinop'a geldikten ve arkadaşlarımla pansiyonuna eşyaları attıktan sonra hava kararmadan bir Sinop turu planladım hemen. Önce Hamsilos koyu (yöre halkının deyişle Hamzaroz koyu). Hamsilos koyunun görünümüleri.

Hamsilos koyunda yolu kapatmışlar bir tümsek toprakla. Gözüm yedi daldım motorla oraya... Benim gözüm yedi de lastiklerin gücü ve şekli yetmedi orayı aşmaya, ne yaptımsa geçemedim ve motorumun Kross motor olmadığını bir kez daha anladım...

Hamsilos koyunda kros olmayan bu motoru bari Türkiye'nin en kuzeyine götürüyüm de utansın biraz dedim ve doğru ince Burun'a yöneldim... Sinop'tan yaklaşık 20 km uzakta olan bu fener ve burun yolunun son 5.5 km si oldukça bozuk yol. 3.5 km stabilize, mıcırli yol, 2 km'si taş (yol değil TAAAAŞ ona göre gidin). İşte Türkiye'nin en kuzeyi...

Türkiye'nin en kuzeyinde bulunmanın verdiği farklı bir duygu yüküyle döndüm Sinop'a. Eee o kadar yoldan sonra acıktım ya, siz acıkmadınız mı okurken bunları, sıra geldi Gurmeye. Arkadaşların tüyosu üzerine üst baş değişiminden sonra doooooğru Sinop limanına.. Çarpan balıklarını çarpmaya. Deniz üzerinde konuşlanmış güzel restoran gemiler var. Daldım birine ve işte oradan size selaaaam olsuuuuun, sıhatinize demiştim duymadınız mı yoksa... Akabinde de gelen Çarpan balığı.. Aslında İskorpit diye de bilinir bu balık, çorbası çok güzel olur. Burada balığı temizleyip lööööp etlerini sosla kızartıyorlar, kılıksız of ne güzel gitti.

Restoranda fiyatlar makul: Çarpan balığının porsiyonu: 8YTL 35cl Rakı: 17.5YTL Kutu Kola: 2.5YTL (aklımda kalan bunlar listeden) Rakı balıktan sonra benim sesim soluğum kesildi, yorgunluk da var, hava da artık açık.. keyfime diyecek yok. Bakalım 4. günde neler var neler...

4. gün Sinop - Samsun 1050-1495km

Yoğun bir gün olacağından erkenden kalkarak önce Sinop'ta görülmesi gereken diğer yerlere de zaman ayırmaya karar verdim. Sabah pek bir özelliği olmayan pansiyonun önünde bir resimledim Fazeri, bir gün önceden yormuştum gönlünü alayım dedim ve hemen bir güzel bıcı bıcı yaptırdım bol köpüklü. Yağlamayı da yemlemeyi de her günkü gibi ihmal etmedim elbette.





Sabah kahvaltı yoktu pansiyonda, ben de bir pastane bularak "kahvaltı edeyim" dedim amaniin ne göreyim tezgâhta!!!! O nasıl kabarmış o nasıl sapsarı o nasıl bir revaniydi "eee ben anlamam, kahvaltı falan yerim" dedim.

Dediler ki nohut vardır Sinop'ta kahvaltıda yaparlar. Ben de pastanedeki adama "ben ayrıca nohut istiyorum" dedim herif bana güldü, meğer nohut değil NOKUL'muş bana söylenen. Sinop'a özgü, fırınlarda yapılan açma hamurdan bir yiyecek. Yağlı değil, börek değil, tatlı değil. Hafif yağsız bir hamur işi işte. İşte NOKUL.

Kıymalı, peynirli bazen de ispanaklı yapılmış. Fırınlarda millet sabahları onu bekliyordu valla. Ama değer gerçekten beklemeye. Gidince yemeden geçmeyin. Sinop'ta özellik olarak gözüme ilişen maket kotracığın yaygın olması. Bu konuda epeyce emek veriyorlar. Şehir içinde gezilmesi gereken yerlerden biri de Cezaevi. Tarihi diye geçiyor ama maalesef pek tarihi sayılmaz bizler için. En son 1996 yılında kullanılmış, 1999 yılında ise Kültür Bakanlığına devredilmiş turistik amaçlarla kullanılmak üzere. Çok fotoğraf çektim ama fazlasını koymaya-çağım, içim parçalandı gezince. İnsanın buradan sağlam akilla çıkması pek mümkün değil.

Gardiyanlardan Rüzgârınbabası'nın da bahsettiği Pala ben gezerken yoktu ortalıkta. Şansına küserek oradan ayrıldım. Sinop'ta vaktim doldu. Doğru yola... Sinop'tan sonra Erfelek Şelaleleri'ne doğru yola çıktım, yollar tatlı virajlı ve çevreleri yeşilliklerle bezeliydi. Erfelek'e giderken yolun son 4km'si FAZERDURU yoluydu. Dere geçişi. "Oleeeey! Dere geçişi yapacağım" demiştim. "Ve sonunda Şelaledeyim..."

"Offff! durur muyum ben?.. Hemen çantadan şort çıkar, kıyafet suya karşı manda derisi korumasına geçilir... Yahu, yanlış yaptık ama yiğitliğe bir şeyler sürmemek için yusuf yusuf devam ediyorum buz gibi suyun içinde..." Ölmüş eşşek kurttan korkmazmış ama benim bu soğuk suda ölmüşlüğüm de kalmadı. Yeter bu kadar.. gebereceğim az daha durursam giyinip ısındıktan ve çayımı içtikten sonra istikamet Samsun olmak üzere yola çıktım. Aradan aradan Kaan'la da telefonlaşıyoruz, bizi merak ediyorlar sağolsunlar. Kaan'da Tümer gibi daha öncesinden yüzyüze tanışmadığım ama web sitemizden, forum sayfalarımızdan sohbet ettiğim bir başka motosiklet sevdalısı dostumuz. Gerze üzerinden Bafra'ya gelince karnım acıktı ve Karadeniz'in en pidelerinin yapıldığı yerlerden birinin de Bafra olduğunu biliyordum. Daldım Bafra merkeze, doooğru pideciye. Hemen birbuçuk Bafra pidesi...



Evet, pide sonrası alınacak yolum vardı. İstikamet Samsun'u transit geçip önce Çarşamba üzerinden Ayvacı'ya gitmek, sonrasında Samsun'a geri dönmektir. Öyle de yaptım. Neden mi?

Pencereleri demir parmaklıkları değildi, rengi de gri değildi.. benim çocukluğumun önemli kısmını geçirdiğim bu ev. İlkokul 4-5 ve Ortaokulu burada okumuştum. Bu evde büyümüştüm. Görmek istedim buraları tekrar. Duymuştum bizim lojmanı jandarma karakolu yapmışlardı ama sonra karakolluktan da çıkmış virane hale gelmiş. Eve dönünce fotoğraflarımı karıştırdım. Solmuş bir anı buldum kıyıda kalmış. Aynı yerde çekmişim fotoğrafımı ters açtım.. Askerlerden izin aldım evin içine girdim ve odalarımızı gezdim. Bir yandan telefona sarıldım anamı aradım. Anlattım salondayım dedim, anlattım mutfaktayım dedim... ağladık dakikalarca telefonda karşılıklı. çok güzel bir duyguydu, hüzün kapladı her yerimi. Bana eşlik eden askerin bile gözleri doldu, yaşadığı tabloyla... Bu kadar hüzün yeter deyip uzaklaştım. Samsun'a geldim ve önceden konuştuğumuz gibi Samsun tayfasıyla Meşhur heykelin önünde buluştuk. Önce eşyaları motorun üzerinden atmak üzere Üniversitenin Oteli olan Tepe Otel'e geldik. Samsun tayfasıyla, yani Kaan, Gökşin, Zafer, İshak ve Orhan ile önce sahilde oturduk. Ben hemen meşhur notlarımızı çıkarmadan bir balkaymak dondurması söyledim.

Oradan Samsun'un en iyi restoranlarından biri olan Körfez Restoran'a geçtik ve bir çok dostumuz sohbeteye geldi. Başta Kaan, Gökşin, İshak, zafer olmak üzere tüm dostlarımıza gösterdikleri misafirperverlikten ötürü şükranlarımı bir kez daha iletmek istiyorum. Yolum doğru Tepe Otel... Sıcak bir banyo ve yumuşak bir yatak... Eee 5 gün daha sert geçecek... Planım biraz zorlu.

5. gün Samsun - Trabzon 1495-2045 km

Uzun bir yol için erken kalktım kaldığım Tepe otelde. Ondokuz Mayıs Üniversitesi Kampüsü içerisinde olan bu otel hemen hemen 4 yıldız otel avarında bir yer. Gerek hizmeti gerekse donanımı oldukça iyi. Konaklamak isteyenler www.omu.edu.tr adresinden bilgi bulabilirler. Ben indirimli kaldım üniversite mensubu olduğum için 30YTL oda kahvaltısı (2 kişi 50YTL imiş). Samsun Perşembe arasında yolda hiç bir özellik yok bana göre. Terme girişinde önce yol çalışması vardı 3 km kadar, hızımı kesti. İşte bir örnek görüntü, Fatsa'da bir balıkçı barınağı.

Bu arada hava da okka gibi, keyfime deymeyin. Perşembeye yaklaşırken Bolaman virajlarına gelirsiniz. Burada önceden adını sanımı duyduğumuz bir çaycı var. Uzun Saçlı...

Herif tam cins, havalardadır demişti Rüzgârınbabası, hakikaten öyleymiş. Dedim





herifi kafalayayım biraz Yaklaştım baktım arkada bir masa boş oturdum oraya. Hiç adama dönüp bakmadım, çay demedim. Adam da beni hiç sallamadı zaten Denize doğru olan masalarda biri boşaldı o sırada, kalktım Uzunsaçlı'nın yanına gittim. "İzin verersen o masaya oturabilirmiyim?" dedim.

U.S.- Yok oturamazsın yeğenim.

Peki abi sen nasıl uygun görürsen dedim ve yerime oturdum haince gülerken. Çok sürmedi yanıma geldi, "çay içer misin?" dedi, "olur, içerim" dedim "acelem yok ne zaman istersen o zaman getir" dedim (garip garip baktı suratıma), oturdum ve masada notlarımı aldım. Uzun Saçlı çayımı getirdi, 2 dakika sürmedi. Sonra da bana bir ısrar bir ısrar "beraber kahvaltı yapalım" diye dengesi bozuk bunun ama çayı dengeli... Espri anlayışı mı farklı dünya görüşü mü, onu bilemem ama bahçesindeki bir tabela gözüme ilişti, sizinle paylaşayım yorumuzuz...



Oradan ayrıldıktan kısa bir süre sonra Ordu'ya ulaştım. Erken de yola çıkmıştım henüz öğle olmamıştı ve vaktim vardı. İlkay, babasının telefonunu vermişti bana "mutlaka uğra" demişti. İlkay, ikiteker.org'dan arkadaşıym. Uğrasam mı diye düşünmeye fazla vakit bırakmadan Ulubey yoluna daldım. Köye yaklaşınca bir telefon, zaten benden haber bekliyormuş Celal amca, ilkay aramış. Geldi beni yoldan aldı Celal amca, evlerine gittik. Hayran oldum bahçeli o eve. Kahvaltı ve çok sıcak sohbetleri sonrasında tripod kuruldu ve fotoğraf çekildi Celal amca bırakmaz beni. Diyorum "yolum var gidecek". "Olmaz" diyor bana. İlkay "babam bırakmaz" demişti gerçekten öyle yaptı. Akşama mangal ve rakı yapacağız diyor tatlı Celal amcam. Ben de "seneye geleceğim ve mangal yapacağız, SÖZ!" dedim. Aklımda kaldı sohbet ve mangalda. Ordu'dan sonra da yollar çok güzel. Yer yer çalışmalar var ama çoğunluğu çok iyi. Tirebolu'ya geldiğimde güzergahı denizden içeriye doğru Harşit çayı boyuna çevirdim. Rakım yükseldikçe tünellerden de faydalanılıyor dağları geçmek için... Yer örtüsü giderek zayıflıyor yukarılara çıktıkça, içerilere girdikçe... Dağların arasında kalmış Torul karayolları gerçekten iyi çalışmış bu bölgelerde. Dağları yontmuşlar.

Arada yerleşim yerleri, köyler de göze çarpıyor. İnsanlar burada ne yer ne içer kış bastırıldığında. Karaca Mağarasından söz etmişlerdi bu bölgede. Asıl görmek istediğim oydu. Oldukça dik ve virajlı bir yolu (yaklaşık 5km ama bana 50km gibi geldi) çıktıktan, motorun dili bir karış dışarı sarktıktan sonra ulaştım mağaraya. İçeri girerken şok oldum bir yazıyla. FOTOĞRAF ÇEKMEK YASAKTIR. Eeee nasıl gösterecektim. Hmmm siz ne dersiniz deyin ben flaşsız çekerim gene çekerim



dedim ve flaşsız çaktırmadan çektim birkaç kare... Mağaranın dışından çevrenin görünümü.

Sonrasında Trabzon'a gitmek için Zigana geçidine yöneldim. Eski yolu sordum yer yer çok bozuk olduğunu, çalışmalar olduğunu söylediler ve yenisinden gitmek zorunda kaldım Zigana geçidine... Ama aklım hala eski yolda. Şöyle bir baktım ki bu çıkışın hemen yanından bozuk da oldu kısa bir geçişten sonra eski yola geçiliyor. Hemen zıpladım o yola ve asıl eski Zigana geçidine (Kayak merkezinin olduğu yer) doğru yola çıktım. Manzaralar anlatılmaz YAŞANIR!

Zigana'dan aşağı sallanınca biraz ötede Hamsiköy'ün tesislerine geldim. Dedikleri gibi Hamsiköy'e gidilir fırından ekme alınır ve sütlacı yenir.

Hava kararmadan Sümela'yı da görmem gerektiği için fazla oyalanmadan Maçka'ya oradan da içeriye Meryem Ana'ya doğru yola çıktım. Maçka-Meryem Ana arasındaki yol hem kalitesi hem de virajları nedeniyle inanılmaz keyifliydi aklınızda bulunsun. Sümela'ya gittiğimde saat 18:00 olduğundan içeriye giremedim. Ama dışarıdan bir kaç fotoğraf çektim. Aslında iyi oldu seneye görecek yerler kalsın di mi?

Trabzon'a inerken hava kararmıştı. Trabzon'da meslektaşım, arkadaşım bekliyordu. Beraber bir akşam yemeğinden sonra KTÜ'nin kampusundaki Koru tesisleri misafirhanesine yerleştim. Konaklama son derece sade ve makul fiyatlı oldu. Bilgileri: KTÜ Koru Tesisleri Misafirhanesi T: 462-3280641 - 3773578 Fiyatlar: 1 kişi 30YTL (indirimli 25), 2 kişi 40YTL (indirimli 50) indirim tüm devlet memurlarına uygulanıyor. Evet, yolculuğumun yarısı bitmişti. Şimdiye kadar ciddi bir sorunla karşılaşmamıştım, bundan sonra da karşılaşmamayı umarak derin bir uykuya daldım... Hava hala çok güzel, hevesim hala dipdiri.

6. gün Trabzon - Rize 2045-2555km

Aslında Trabzon - Rize arası yakın olmasına rağmen bugünkü rotam oldukça uzun, programım yoğun. Çünkü gidilecek çok yerim vardı bu 6. gün. Evet, programımda Uzungöl, Ayder yaylası ve Sarp sınır kapısı vardı. Havanın güzel olmasını fırsat bildim. Karadeniz bu havanın ne olacağı belli olmaz. Trabzon'dan çıktıktan sonra Çaykara yoluna saptım Uzungöl'e gitmek üzere. Yolda yine çok güzel görüntüler vardı. Tatlı bir yolculuktan sonra Uzungöl'e ulaştım. Gölün manzaralarına dalmışken arkamdan bir ses, döndüm ki bu sefer de Ankara'dan motorlarıyla gezmeye gelen başka dostlar, Yavuz ve Orkun. İşte motorculuğun en güzel yanlarından biri, hiçbir yerde yalnız değilsiniz. İşte keşiften görüntüler:





Fazla durmadan Uzungöl'de Rize'ye doğru yola çıktım. En son 25 yıl önce gittiğim köyüme. Köy dediğime bakmayın ilçe aslında Güneysu. Başbakanımızın da köyü. Karnım acıkmıştı ve mıhlama istiyordum dedim. Mıhlamamı da yedikten sonra hem toparlanıp tekrar yola çıktım. Tekrar geri dönecektim Güneysu'ya. Yola çıktım, hava ve yol durumu gayet iyiydi. Fırtına deresinden yukarı çıkmaya başladım Ayder yaylasına doğru. Osmanlı Restoran'dan geçtim ve geçtikten sonra gördüğüm tabelaya bakınız. Bir kaç kare de yollardan ve Ayder yaylasında...

Sonrasında Hopa'ya doğru yola çıktım Havanın güzel ve günlerden cumartesi olması nedeniyle deniz kenarları doluydu. Karadeniz bu kesimleri, yani Fındıklıdan sonrasında belirgin bir modernlik göze çarpıyor. Yapılar, insanlar hemen farkı gösteriyor. Çok hoşuma gitti bu Karadeniz'in en doğu bölümü. Yollar inanılmaz ölçüde düzgün, kaymak gibi. Tatlı tatlı gazı açtım yoluma devam ederken. 6 tane tünel geçtim. Anaaaaa Türkiye bittiii. Karşı dağlar ve plaj Gürcistan.

Ve nihayet dönüş yoluna geçtim. Çayeli'ne yaklaşırken gün batmaya başladı ve yer yer durup fotoğraf çektim. Çayeli'ne gelince Hüsrev'de kuru fasulye yenmez mi?

Fasulye İspir'in şeker fasulyesi. Ama gerçekten güzel yapıyorlar kuzu etiyle. Fiyatı 6.5YTL Sonrasında Güneysu, akraba muhabbeti ve ateşte mısır. Hızlı bir gün daha bitti...

7. gün Rize - Rize 2555-2600km

Başlıktan da anlaşılacağı gibi bugünüm sürüş açısından tatil günümdü. Bugünkü planım sadece akraba ziyaretiydi. Durum böyle olunca da rota ancak bu kadar oldu. Sabah kalktığımda bir önceki günkü havayı bekledim ama pencereden baktığımda karşılaştığım manzara Karadeniz havasının ne kadar değişken olabileceğini bir kez daha hatırlattı. Buradan çıkaracağım not; Karadeniz gezisi yaparsak, mevsim ne olursa olsun yağmura hazırlıklı olmalıyız.

Kahvaltı faslından sonra diğer bir kısım akrabalarımın bulunduğu Salaha Beldesi'ne geçtik. Ve akrabalar toplandı benim geldiğimi duyunca. Hemen yemek hazırlıklarına başladı kadınlar. Avluda ne göreyim. Rize'de her evde mısır vardır. Haşlaması ve közde yapılmış, bilirsiniz. Haşlamasına KOLİVA, közde yapılan ise HILİÇA derler (Rumca'dan gelme kelimelermiş). Yemek sonrasında koliva ve hılça da götürüldükten sonra tekrar Güneysu'ya dönüş yaptık. Akşam yemeği için de Güneysu'daki alabalık lokantası olan Dört mevsim Alabalık Tesislerine gittik. Gözüme ilişen yansımalar...



Ama laf aramızda Orhangazi'yi Gemlik'e doğru 2-3km geçince sağda Gedelek Köyü'nde (yol üstünde) PINAR ALABALIK kesinlikle daha güzel yapıyor kiremitte alabalığı... Tereyağında da yenmez mi bu meret? Sonunda bugün de bitti ve ertesi sabah erkenden hazırlanıp dönüş yoluna geçecektim ve görmem gereken yerler henüz bitmemişti...

8. gün Rize - Ordu 2600-3305km

Evet dönüş günüm başlamıştı ve 3 günüm vardı dönmek için. Bir yandan da görmek istediğim yerler bitmemişti. Gezimin bu bölümüne kadar hemen hemen tüm planlamalarıma uymuştum, ilk gün Akçakoca yerine Bakacakda'da konaklamak dışında. Hep dönüş için "Bodoslama ya da Allah Kerim" diyordum. Öyle de oldu. Yağmur yağıyordu ve ben yine yağmur yolculuğu yapacaktım... Karadeniz'de yağmur bir başka güzel diyerek davut ve avut hesapları yapmaya çalışıyordum. Öf yaaa havanın güzelliğine bakar mısınız?

Neyse yağmura göre kuşanarak yağın yağmur altında yola çıktım. Nereye mi? Önce gelirken uğramaya üşendiğim Sürmene'ye, bıçak almaya. Sürmene'de Sürbisa var tutulmuş bir kuruluş. Daldım dükkana, herkes bakıyor zaten kim bu manyak, yağmurda motorla dolaşılıyor ifadeleri belli oluyor zaten 3 kilometreden. Tezgâhtar kıza "çıkarmakayım şu Sürmene takımını" dedim. Önce "bizde yok" dedi. "Yaa şu tezgâh altındakilere bakmak istiyordum" dedim. Kız "Alacak mısınız?" diye sorunca kafa salladım. Neyse binbir nazdan sonra gazete kağıdı içerisinde çıkardı tezgâh altından takımını. Biri düz, oluklu ve sivri, diğeri jilet gibi keskin 2 bıçaktan oluşuyor takım. Biri delmek için diğeri sivri olan bitirmezse işi girtlağını kesmek için. Yani tam bana göre. Fiyatını sorunca almaktan vazgeçtim daha önce tüyoları aldığım ağabeyime 120YTL demişler, beni biraz daha cılız gördü ki "100YTL ama 5-10YTL daha indirebilirim" dedi ben birşey sormadan. "Yaa ben almasam da bir fotoğrafını çeksem" dedim (önce başka bıçaklar aldım ki buna izin koparayım diye). Sürmene'de işim bitince geriye dönüp İkizdere'ye doğru yöneldim. Amacım Ovit Geçidi'nden geçerek İspir'e gitmekti. İşte yollar...

İnsan buralarda yeşil körü olur, baksanıza yeşile. İkizdere barajı. Ama anladığımız anlamda tam baraj değil. Bu gördüğümüz bölümde su bir kanala alınıyor ve aşağı doğru taşınarak yeterli kot farkı elde edildiğinde hızla aşağı düşürülerek enerji elde ediliyor. İkizdere'ye kadar yağmurla seyrim devam ettikten sonra hava ufak ufak güler yüzünü göstermeye başladı ve Ovit geçidine doğru sürekli yükseliş halinde sürdüm motoru.

Yolların asfaltı oldukça iyiydi geçite yakın yerde bozulmalar dışında sorunsuzdu. Tarım artık yerini hayvancılığa, arıcılığa bırakmıştı. Ovit geçidine geldiğimde bana





anlatılan krater gölüne gitmek için yol olmayan bir arazide taşların arasından 1 km lik bir sürüşle krater gölüne geldim, dağın eteklerindeki kar erimemişti Ağustos ayında. Önce tripodla çektim kendimi sonra benim gibi bir sürü manyak geldi Allah'ın dağına gezmeye. Motorum epey konu mankeni olarak kullanıldı ama Fazer hiç sesini çıkarmadı bu ilgiye. Rakım oldukça fazlaydı, sanırım bu yörenin en yüksek yeri 2640 metre. Ovit'ten sonra aşağı sallandım ve İspir'e geldim, içinde kısa bir tur attım şeker fasulyesiyle ünlü İspir'de. İspir'den sonra Çoruh Nehri boyunca seyrederek bozkırları seyrederek Bayburt'a ulaştım.

Karnım acıkmıştı ve şehir merkezinde iyi bir yer sorarak birşeyler yedim ama anlatılacak bir gurmesi yok. Bayburt'tan sonra Köse-Kelkit-Şiran Alucra güzergâhını izledim ama burada yaklaşık 10 km'lik mıcır yolda gitmek zorunda kaldım ki bu bölüm beni çok yordu. Manzara da öyle yeşil meşil falan değildi, dolayısıyla bu arayı fazla merak etmenize gerek yok bendeniz kek gibi bu arayı sizin için tavaf etmiş oldum.

Yorulduğca bulduğum geniş gölgeliklerde ve şarıl şarıl akan çeşme başlarında dinlendim. Şebinkarahisar'a geldim. Sonrasında Koyulhisar'a geldiğimde durup "planıma tekrar bir göz atayım" dedim. Tokat yaklaşık 150km idi. "Tokat'a gitmesem" dedim ve "Celal amcaya önümüzdeki sene için verdiğim mangal-rakı sözümü yerine getirsem" dedim. Elbette bu fikir bana çok daha cazip geldi ve istikametimi orada karar verdiğim Ordu'ya çevirdim (Celal amca ve Gülemdam teyzeye alo dedikten sonra) Mesudiye'ye gelmek üzereyken dağların üstünden bulutlar akarak kayboluyordu, görüntü çok güzeldi. Ve bundan sonra yine eziyetli sürüş başladı. Dağ çıkışına başladım ve hava hem çıkıştan hem de akşam olmasından dolayı serinledi. Haritaya bakarsanız Mesudiye-Gölköy-Ulubey yolunun ne kadar virajlı olabileceğini görürsünüz. Gerçekten de hem virajlı yoldu hem 2 kez bulutların içinden dağ geçişleri yaptım. Yarım saatte bir araç görüyordum ve hava iyice kararmıştı. Yavaş emniyetli bir sürüş yaparak yoluma devam ettim. Çevreyi hemen hemen hiç seyremedim ama inanılmaz taze bir kokusu vardı yolların, orman kokusu, toprak kokusuydu bu. Neyse Koyulhisar-Uzunisa arasındaki 160km'lik yolu 2.5 saat gibi kısa sayılabilecek bir sürede geçmişim. Celal Amca'nın evine geldiğimde karşılama komitesi beni bekliyordu. En çok yorulduğum ama bir o kadar da keyif aldığım bir başka gün olmuştu bu 8. gün. Bakalım 9. günde beni neler bekliyor...

9. Gün Ordu-Ankara 3305-3995 km

Çok tatlı bir akşam sohbeti, deliksiz bir uyku... mükemmeldi. Bugünün sonunda Ankara'da olacaktım. Çiçek manzaralı kahvaltı sofrası ve yine hoş bir sohbet. Yolcu yolunda gerek diyor ve dünyanın en tatlı çiftlerinden bir olan Gülemdam-Celal



Ersoy çiftinden istemeyerek de olsa ayrılıyorum. Ordu'ya indim ve sahil yoluna çıktım. Niyetim önce Boztepe'ye çıkmak ama Boztepe'nin yarısı bulutlar içinde olduğundan vazgeçtim ve yola devam ettim. Perşembe'de Yason Kilisesi tabelasını görünce sahile doğru olan bu yola daldım ve yaklaşık 500 metre sonra Yason Kilisesi'ne geldim. İşte Yason kilisesi ile ilgili kısa bir bilgi: Perşembe Çaka mevki Yason Burnu'nda, SIT alanı içerisinde yer almaktadır. Üç apsisi küçük kubbeli olup, cephesinde açık ve koyu taşlar kullanılmıştır. Kilise içte iki sıra sütunla, üç nefli ayrılmıştır. Güneyde ve batıda olmak üzere iki girişi vardır. Batıdan asıl giriş üzerinde açık pembe renkli bir taş üzerinde alçak kabartma şeklinde karşılıklı, iki hayvan figürü tasvir edilmiştir. Kapı ve pencere pervazları açık bej renkli taşlardan, ana duvarlar koyu gri taşlardan örülmüş, böylece cephelerde taşların farklı renklerinden oluşan güzel bir tezahür ortaya çıkmıştır. 1991 yılı sonunda kilisenin kubbesi ve tavanının bir kısmı çökmüş, 6 adet taş sütundan ikisinde yıkılmıştır. Kilisenin sahil yoluna yakın olması ve ender bulunan doğal yarımada bulunması yerli ve yabancı ziyaretçilerin dikkatini çekmektedir.

Kaynak: http://www.ordu.bel.tr/tarihi_yerler.asp

Kilisenin hemen arkası da deniz, burun burası, kilisenin yanına kadar gitmezseniz göremezsiniz. Yorgunluğunuzu hafifletmek için burada bulunan Jason's Kır Kahvesi'nde çay içerek dinlenebilirsiniz. Ünye'ye geldiğimde geliş yolumu kullanmamak ve daha fazla yerler görebilmek amacıyla yönümü Akkuş'a çevirdim ve dağlara çıkmaya başladım kapalı bir hava eşliğinde. Evler yine karadenize özgü bir biçimde serpiştirilmiş şekilde yerleşmiş ve aralarda ev başına bir şerefe düşecek şekilde camiiler yapılmış bakar mısınız...

Yükseldikçe manzaralar da doyumsuz oluyor. İçerilere girdikçe yeryüzü örtüsü biraz seyreliyor. Tepeden Niksar'ın görünümü. Kısa bir Amasya turundan kesit.

Akşam olduğunda Ankara'daydım ve arkadaşım beni karşıladı sağolsun. "Devam etsem mi?" diye düşünürken beni bırakmadı, yine hoş bir akşam yemeği ve sohbeti. Eşi Bursa'da uzun yıllar yaşadığı için epey ortak dostumuz çıkıyor sohbet sırasında. Artık yolculuğumun yorgunlukları iyice başgöstermişti ve erkenden yatağa dalmak zorunda kaldım. Sabaha son günün sürüşü ve evim beni bekliyordu...

10. ve son gün Ankara - Bursa 3995-4506 km

Ankara-Bursa arasını standart yol güzergahında gitmeyi hiç istemediğimden çizdiğim rota Ayaş-Bey pazarı-Nallıhan-Sarıcakaya-Eskişehir ve standart güzergah şeklinde oluştu. Sıkıntılı bir Ankara çıkışım oldu, doğru yola girebilmek için yaklaşık 30-40km yanlış yollara girmişim Neyse ki sonradan toparlayıp Ayaş yolunu bul-





dum. Beypazarı'na kadar düz ve özelliği olmayan bir sürüş oldu. Sonrasında çok tatlı virajlar başladı. Başladı başlamasına ama zink diye çakıldım kaldım ziftleme ve asfaltlama çalışmasını görünce. Hüsranlı oynuyordum. Yolun tamamına zift dökmüşlerdi. Naapalım dönüş şansım olmadığına göre kısa olduğunu umarak ortalama 15km hız ile mümkün olduğu kadar az ziftli yerlerden geçerek devam ettim. Yolun önce bir yarısını yapsanız da sonra diğer yarısını yapsanız ne olurdu! Yaklaşık 15-20km bu şekilde sürdürdüm ama inanılmaz sinirlendim ve gerildim. Neyse sonunda bitti ve mıcırly yolu görünce oh be buna şükür dedim. Nallıhan'a yaklaşınca yollar tekrar düzeldi ama etrafta yine hiç birşey yok. Sarıcakaya'dan sonra yine bir dağ çıkışı, Hekimdağı'na çıktım, Karadeniz'deki kadar olmasa da yine de güzel manzaralar vardı, ama benim aklım hala o yeşilliklerde kalmıştı.

Eskişehir'de bir arkadaşla uğrama ve yemek molasını takiben standart güzergâh üzerinden Bursa'ya ulaştım. Gariban motorumu park ettiğimde yolculuk başında sıfırladığım km saati 4506km diyordu. Motorun hali içler acıydı gerçekten, her tarafı ziftliydi.. Ertesi gün yıkamacım tam tamına 2 saat 15 dakika uğraşarak ve 3 litre gaz kullanarak pırl pırl yapmıştı motoru. Motorun durumu içler acıydı da sanki benim halim çok farklıydı .Yorgun, bitkin ama salak bir mutlulukla bitirmiştim geziyi... Sağ gözümün altın sinek sokmuştu ve gözüm şişmişti. Yağmurlu havada kaskın bağı çene altını tahriş etmişti tıraş olamamıştım. Dağılmıştım. Ama daha beter olacağımı bilsem YİNE GİDECEĞİM.

Evet dostlar, kısa zaman içerisinde 4506km yol ve çok sıkı olan bir gezi. Herşeyiyle bana çok zevk verdi. Size son olarak bu geziden çıkardığım düşünceleri mi ve gezinin sonucunu yazacağım. Hani vardır ya ana fikir işte bu geziden çıkarılması gerekenler gibi. Bu gezide karşılaştığım ve bana zaman-emek veren tüm dostlarıma bir kez daha şükranlarımı sunmak istiyorum. Her zaman dediğim gibi iyi ki motosiklet tutkunuyum, iyi ki www.ikiteker.org mensubuyum.

GEZİ İÇİN DEĞERLENDİRME

Geziyi yaptım, fotoğrafları gösterdim. Şimdi de sıra gezinin genel değerlendirmesinde. 10 tam günde Bursa-Bursa toplam 4506km yol yaptım. Günlük ortalama baktığınızda 450km/gün gibi görünüyor ancak bir gün sadece 50km yapınca bu ortalama aslında 495km gibi oluyor. Aslına bakacak olursanız keyif gezisi için bu km ortalaması oldukça fazla. Hem yorucu oluyor, hem her yere gereken zamanı ayırmak mümkün olmuyor.

Çözüm: geziyi planlarken bu ortalamanın 300km'ler civarında olmasına özen göstermek. Bu gezide tükettiğim benzini litre olarak söyleyemeyeceğim, çünkü yeri geldi 95 oktan yeri geldi 98 oktan bulabildim. Dolayısıyla litre hesabı yapmam



mümkün değil. Ancak gezinin tamamında 537YTL benzin masrafım oldu ki bu da 12YKR/km demektir. Normal şartlarda motorum daha az yakıyor, bu gezide biraz zorlandı garibim. Karadeniz gezisi yapacaklara en önemli önerim şu:

- 1- En az 7-10 gün ayırın,
- 2- Karadeniz'i 2 ye bölün, doğu ve batı olmak üzere. Önce batıyı sonra doğuyu gezin. Batıda yeşile gözünüz alışır, yoksa doğuda yeşil körü olursunuz,
- 3- Hangi mevsim olursa olsun doğu Karadeniz'de yağmur yağar, buna hazırlıklı olun,
- 4- Deponuz boşalmamış olsa da iyi gördüğünüz benzin istasyonundan hemen depoyu doldurun,
- 5- Gittiğiniz yerlerde varsa ikiteker.org üyesi dostlarımızı mutlaka bulun ve tanışın,
- 6- Doğu Karadeniz'de yaylalara çıkın ve konaklamalarınızı buna göre ayarlayın.

Aklıma gelenler bunlar. Bu yolculuk sırasında en fazla Mesudiye-Uzunisa arasında zorlandım, hem yol bozduktu, hem yorgundum, hem de yollar ıssız ve çok karanlıktı. Korktum valla Tabi bu arada janti da yamultmuşum. Herşeye rağmen benim için çok güzel bir gezi oldu. Hayalini kuracak kadar varmış gerçekten. Ve seneye ne olursa olsun benzer bir gezi yapacağım, sağlığım elverirse. Böyle bir geziyi toplu olarak organize etmek son derece güç. Hem organizasyon aşaması sıkıntılı hem de seyahat aşaması. 2 veya 3 motorla inanılmaz keyifli olacağına da eminim.

Yemek Yenecek Yerler Listesi

- Amasra Küçük Liman'da balık restoranlarında.
- Sinop'ta Nokul (tüm fırınlarda sabahları bulunuyor).
- Bafra şehir içinde pidedilerde Bafra pidesi.
- Bafra ya da Samsun'da Balkaymak dondurması.
- Bolaman'da Uzun Saçlı'da çay.
- Hamsiköy'de et-ekmek ve sütlaç sütlaç sütlaç.
- Ayder'e çıkarken Fırtına Deresi üzerinde Osmanlı Restoran'da Mıhlama, kuymak, alabalık
- Çayeli Hüsrev - Kuru Fasulye Çayeli Sahilyolunun sağında yol üzerinde.

Aklımda kalanlar bunlar. Kalın Sağlıcakla... **IKITEKER**

Oğuz Basut / Bursa / Aralık 2004



İçimizden biri

Adı: Abdullah, Soyadı: Karabulut. Öz mü öz dayım olur. 1934 Gaziköy (Kozan-Adana) doğumlu. Selanikli Kara Hasan'ın oğlu. İki özelliğiyle pek meşhur!
1-Pehlivan 2-Motosikletsever

İlk çocuk 1955'te, son çocuk (5.) 1973'te doğuyor. Artık çocuk yok. Hem bu tekne kazıntısı son numara (adı Adem), 2 abi ve 2 ablayla biraz daha rahat büyüyor. 1977'de dayım karar veriyor, Kırkpınar'a gidecek, güreşleri yerinde izleyecek. Hayatının gezisini yapacak dayım, çünkü Kırkpınar'a motosikletle gidecek. CZ'yi (MZ değil, karıştırmayalım) satın 2.5luk Cava (Jawa) almış o zamanlar. Bilenler bilir, 250cc, hava soğutmalı, bordo renkli Jawalar bunlar. Depo kenarı ve eksozu nikelajlıdır. Mersin'den Antalya'ya tüm sahil, dağ köyleri hâlâ bunlarla doludur. Arada Jawa Ceylanlar falan çıktı ama bordo Jawalar hep geçer akçe. Parçası bakkallarda bile satılır. Yine de dayım bununla gitmek istemiyor. "Petekleri ince, hararet yapar, şişer bu, uzun yola gelmez" diye düşünüyor. "Bununla Toroslar'ı, Bolu Dağları'nı çıkamam" diyor. Cavayı satıyor, bi tane Planet alıyor, buğday sonu... Buğday sonu, buğdaylar biçilip satıldıktan sonra demek, yani Haziran ortası gibi... Yazlık işleri yoluna koyuyor, pamuklar çapalanıyor, sulanıyor. (yani Ağustos'u falan bulmuş, hatta geçmiş olmalı) Yola çıkılacak artık! Neyse, Planet'i alıyor. Planet deyipte gecmeyin ha! "Kacakçı motoru" derler bizim orada. Sınırdaki kacakçılık yapanlar bununla kaçarmış da candarma ciple yakalayamazmış. Araba kadar benzin yakarmış ama iyi makinaymış. Pulluk taksan arkasına, tarla sürermişsin bununla. Enduro tarihinde Planetlerin de yeri varmış anlayacağınız...

Plaka falan yok, ruhsat da yok. O zamanlar Adana'da bunları soran da yok zaten. Faturayı katlayıp cebine koyuyor. Yol uzun, bu yüzden yanına kayak (!) bağlıyor. 3 tekerlekli sepet yani... Ama Adana'daki adı kayak. Metalden, kocaman, öne doğru sivri bir beşgen araç, tekerleği amortisörlü falan... Racondur Adana'da, sağa virajlarda kayığın tekerleği kesilir yerden de takla attırmazsın motora...

Kayıktaki eşyalar: Ufak tüp (Piknik tüpü diye bilinir), tava, tencere, çaydanlık, demlik, erzak, 3x4m muşamba, kocaman bi pamuk döşek, yorgan, pompa, kayak (lastik yaması), naylon bi leğençe (plastik leğen), bi tane umman (tabanca), meşin montkemer (Montgomery tarzı montun yöresel ismi)

Sabah 5'te Adana'dan çıkıyor. 1. gün Pozanti (Toroslar) Sekerpinarı'ndaki kaynağın az ötesine çekiyor motoru. Şimdilerde oralarda Sabancı'nin su şişeleme tesisi var. Muşambanın 2 köşesine ip bağlayıp kayığın kenarına, motorun gidonuna sabitliyor. Diğer 2 köşesini de geneiple ağaca. Muşambanın altına döşegi serip, yorganı çekip, yatıyor... Böyle böyle 4 günde İstanbul'a geliyor. Akrabalara uğruyor, 1-2 gün kalıyor. Oradan ver elini Edirne...

Dayım o zamanlar 115 kilo. Pehlivan sanıyorlar ama o yarışmak için gelmemiş. Bir de şöreti yayımlıyor, "taaa Çukurova'dan 1 haftada gelmiş, aha şu motorla!" diye. İzzet ikram o biçim! Bu sefer kamp yeri Kırkpınar Çayırılığı. Yerinde izli-

yor güreşleri. Nasıl memnun ve mesut! Güreşler bitiyor. Aynı yoldan dönmek olmaz. Hem bizim Dikili'de akrabalar da var. İstanbul'daki akrabalar da Dikili'dekiler de taaa göç öncesi dönemden, 1924'ten. Selanik Vilayeti, Serez Kazası, Mozgalli Köyü'nden...

Bir günü Kilitbahir'de, diğer günü Ezine'de mola olmak üzere 3 günde Dikili'ye geliyor. Gidiyor buluyor akrabaları. Babasının en son 50 yıl önce Selanik'te gördüğü yakınlarını, kuzenlerini bir bir ziyaret ediyor. Bir hafta kalıyor oralarda. Dönüş yolunda motorun kırılan zincirini Bornova'da bi tamirciye yaptırıyor. Yine yola koyuluyor. Uşak'a kadar sorun yok. Uşak çıkışında polis çeviriyor. Ehliyet soruyor polis, o yıllarda pek sorulmuyor motorlara demek ki... Ama motorun plakasız oluşuna takıyor. Ruhsatı soruyor, montkemerin cebindeki faturayı gösteriyor dayım. Anlatıyor, haftalardır başından geçenleri. "Salarsanız giderim, salmazsanız yapın gereğini!" diyor. Salıyorlar. Afyon'da, Tınaztepe'deki şehitliğin kenarında kuruyor gezinin son kampını. Konya'ya varıyor, gara gidiyor. Neden mi? Türkiye'de buğdaylar ilk Çukurova'da biçilir, Mayıs sonu, Haziran başı. Sonra Orta Anadolu gelir. Temmuz sonu, Ağustos ortası gibi. Burada da hububat biçilir, köylünün yüzü güler bi kaç günlüğüne. En son Doğu'dadır hasat. Arpa, buğday Eylül'de biçilir, sapı samanı hazırlanır. Bu yüzden biçerciler (biçerdöver sahipleri) 4-5 aylığına ayrılırlar Adana'dan. Günler geceler boyu tarlalara girilir, çıkarılır. Sonra helezon (biçerdöverin önündeki biçen kısım) sökülüp römorka bağlanır. Biçerdöverin arkasına bu römork katılıp istasyona gidilir. Amaç bir sonraki biçme bölgesine gitmek. Mevsimine göre Adana'dan Konya'ya, Kayseri'den Erzurum'a, Konya'dan Kars'a giden yük trenleri beklenir. Beklemesi de gitmesi de günler sürer. Dayım garda Adanalı biçercileri bulur. Şans bu ya, sabah gidecek katırı bekledikleri için 5 gündür istasyondalarmış. Bilmem kaç aktarmayla, bilmem kaç günde Malatya tarafına gideceklermiş. Dayım o geceyi hamamı da olan bi otelde geçiriyor. Sabah yük treninin bi vagonunun bi köşesinde motor, bi köşesinde kayak yola koyuluyorlar. Vagonun geri kalanı da biçerdöver ve römork tarafından işgal edilmiş zaten. Döşekleri, üstü açık vagona, biçerdöverin römorkunun altına seriyorlar. Gezi boyunca 7-8 kere lastik patlamış. Plastik leğen, patlağı tespit etmek içinmiş meğerse. Dayım leğeni hediye ediyor biçercilere. Peynir, ekmeğe, çay ve kıymalı yumurtayla Toroslar'ı aşılıyorlar. Bir gün bir gecede Ceyhan'a varıyorlar. Dayım indiriyor, bağlıyor motoru amortisörlü kayığına. Biçercilerle, trencilerle helalleşiyor. Köye geliyor.

1977'de bir motosiklet gezisi böyle yapıyor. Dayım bunu bana daha 3 sene önce anlattı. Ben de şu yaşımda, her köye gidışimde taa en başından anlatıyorum bu hikâyeyi. Küçücük yaşlarımda babaannemin anlattığı masalları dinler gibi...

Bu yazıyı niye mi yazdım? Yaşlarına, hayat kavgalarına, tecrübelerine, ama en önemlisi tutkularına saygı duyduğum bütün büyüklerime armağan olsun, diye...

İKİTEKER

Güzel günler...

Turgay Avcı / İstanbul / Aralık 2004

İKİTEKER 22

Bu sayıda emeği geçenler

- > Zirvede Buluşma Uğur Becerikliler
- > Yamaha MT-1 İlker Eryılmaz
- > Baştan başa Karadeniz Oğuz Basut
- > İçimizden Biri Turgay Avcı

Fahri Editör Sinan Özgen sinanozgen@icqmail.com

Editörler Bora Yurtören bora@yurtoren.com

İlker Eryılmaz ilker_eryilmaz@yahoo.com

Uygulama Hidayet Gürdal hornethido@gmail.com

Yayınlayan Egemen Ergel egemen@ergel.net

İKİTEKER e-dergi www.ikiteker.org adresinden ücretsiz olarak edinilebilir.

© Bu dergide yer alan yazı ve fotoğrafların tüm hakları sahiplerine ve markalara aittir. Bu dergide kullanılan yazı ve fotoğraflar kesinlikle reklam amaçlı değildir.

İKİTEKER 23

Gelecek sayıda

- > Bu sayının içeriği henüz belirlenmemiştir.

ikiteker e-zine'e katkılarınızı bekliyoruz.

Gezi, Anı, Karşılaştırma, Test, Çeviri Deneyim, İzlenim, İpucu, Fotoğraf vs. İstedığınız konuda yazın ve gönderin.

Yazılarınızı MS Word, fotoğraflarınızı JPG formatında gönderebilirsiniz.