



HEPATOLOJİ *e-bülten*

TÜRK KARACİĞER ARAŞTIRMALARI DERNEĞİ Haziran 2019 Sayı-19

EDİTÖRDEN

Prof. Dr. Fulya GÜNŞAR

Bültenimizde bu ay TKAD'ın 1.Mayıs.2019 da yapılan 14.Olağan Genel Kurul'undan haberlerini TKAD Başkanı Prof Dr. Ramazan İdilman sizler için yazdı. Yeni yönetim kurulumuzun tüm camiaya hayırlı olmasını ve başarılı işlere ve faaliyetlerle öncü olmasını diliyorum. 12. Ulusal Hepatoloji kongremizi de 1-5 Mayıs da Antalya'da Sueno Kongre Merkezinde başarılı bir şekilde gerçekleştirdik. Kongremizden haberler ve fotoğrafların ilginizi çekeceğini umuyorum. Ayrıca kongredeki sunumlara da TKAD web sayfasından ulaşmanız mümkün.

Bu ayki bültenimizde Prof. Mehmet Aslan'ın 1 aylık sürede Trabzon'dan Hindistan'a motorsiklet ile tek başına yaptığı yolculuğun gezi yazısı da gerçekten ilgi çekici. Bu zorlu yolculuğu nasıl başarmış, yaşadıkları ve o kadar sıkıntıya rağmen hissettikleri gerçekten etkileyici. Bu sayımızda emeği olan tüm hocalarımıza katkılarından dolayı teşekkür ederim.

Yaza merhaba derken hepinize sağlıklı mutlu günler, tatil günlerinizin de keyif içinde geçmesi dileği ile sevgi ve saygılarımla

14. OLAĞAN GENEL KURULU ARDINDAN

Prof. Dr. Ramazan İDİLMAN,
TKAD Yönetim Kurulu, Başkan

Değerli Üyelerimiz,

Bildiğiniz gibi 1 Mayıs 2019 tarihinde derneğimizin 14. Olağan Genel Kurul toplantısı yapıldı. Genel Kurulun 1 Mayıs Emek ve Dayanışma Günü ile aynı zamana gelmesi Kurulu daha anlamlı bir hale getirdi. Katılımın oldukça yoğun olması üyelerimizin derneğimize göstermiş olduğu değerle ilişkiliydi.

Genel Kurul Ulu Önder Mustafa Kemal Atatürk ve silah arkadaşları, tüm aziz şehitlerimiz ve ebediyete göç etmiş tüm bilim insanlarımıza saygı duyularak ve takiben İstiklal Marşı'mızı hep birlikte gür bir ses ve coşkuyla söyleyerek başladı. Başkanlık Divanı oy birliği ile belirlendi.

Yönetim Kurulu'nun Mayıs 2017 – Mayıs 2019 dönemine ait faaliyet raporu sunuldu. Mali rapor ilk olarak son Yönetim Kurulu toplantısına davet edilen Denetleme Kurulu üyelerine sunuldu, daha sonra Olağan Genel Kurul'da tüm üyelerimize sunuldu. Yönetim Kurulu'nun faaliyet ve mali raporları ayrı ayrı üyelerimiz tarafından oy birliği ile onaylandı ve aklandı. Önümüzdeki dönem için tahmini bütçe sunuldu. Tahmini bütçe üzerine üyelerimizin önerileri alındı ve oy birliği ile bütçe kabul edildi.

TKAD bir bilimsel dernek olmakla birlikte topluma karşı bir sosyal sorumluluğu da mevcut olduğu inancındayız. Bu bağlamda, "Derneğimiz amaçları doğrultusunda çalışırken tüm resmi ve özel kuruluşlarla, gerçek ve tüzel kişilerle, gönüllü kuruluşlarla işbirliği yapar, onlardan yardım alır ve onlara yardım eder" ilgi ile tüzük değişikliği önerimiz üyelerimize sunuldu ve oy birliği ile kabul edildi. Bununla birlikte üyelerimiz "Gayri menkul alım ve satım için" seçilecek Yönetim Kurulu'na yetki verdi.

Yeni Yönetim Kurulu, Denetim Kurulu'nun Asil ve Yedek Üyelerinin belirlenmesi için gönüllü ve istekli üyelerimiz adaylıklarını Divan Başkanlığı'na bildirdiler. Demokratik bir ortamda, sağlıklı, güzel bir seçim ortamı yaşadık. Bu sağduyu ortamını oluşmasını sağlayan tüm üyelerimize çok teşekkür ederim. Siz

Değerli Üyelerimizin katkılarıyla TKAD Yönetim Kurulu, Denetim Kurulu Asil ve Yedek Üyeleri belirlendi.

Yönetim Kurulu'na (alfabetik sırayla),

- Dr. Mesut Akarsu
- Dr. Murat Akyıldız,
- Dr Mehmet Demir
- Dr. Fulya Günşar,
- Dr. Ramazan İdilman,
- Dr. Zeki Karasu,
- Dr. Sabahattin Kaymakoğlu seçildi.

Yeni Yönetim Kurulu Üyeleri 12. Ulusal Hepatoloji Kongremiz sırasında ilk toplantısını yaptı. Kurul içinde görev dağılımı yapılarak, çalışmalara hemen başlandı. Yeni Yönetim Kurulu Üyeleri'ne çalışmalarında başarılar dilerim.

"Vatanını en çok seven, görevini en iyi yapandır."

Mustafa Kemal Atatürk



12. ULUSAL HEPATOLOJİ KONGRESİ ARDINDAN

TKAD ve 12.Ulusal Hepatoloji kongresi Düzenleme kurulu adına

12.Ulusal Hepatoloji Kongresi Başkanı
Prof Dr. Fulya GÜÑŞAR

Türk Karaciğer Araştırmaları Derneği (TKAD) tarafından düzenlenen 12.Ulusal Hepatoloji kongremizi Antalya'da 1-5 Mayıs.2019 da Sueno Kongre merkezinde gerçekleştirdik. Kongremize yoğun istek ile 450 kadar katılımcı oldu, başarılı bir kongre gerçekleştirmenin mutluluğu ve gururu içindeyiz.

Kongremizde 4 kurs vardı. Bu kurslardan 3 ü ile bilimsel program başladı. Mezuniyet sonrası kurs, Prof. Dr. Ulus Akarca tarafından düzenlendi. Tartışmalı konular ve olgular üzerinde güzel sunumlar yapıldı, sunumlar klinik uygulamadaki soru işaretlerine ve karar vermekte zorlandığımız konulara son literatürler eşliğinde ışık tutmuştur. Diğer kursumuz transplantasyon kursu olup Prof. Dr. Zeki Karasu tarafından TKAD ve Uluslararası karaciğer transplantasyon topluluğu (ILTS) ile birlikte düzenlendi. Bu kursta da özellikle canlıdan ve kadavradan karaciğer nakli arasındaki farklar, transplantasyonun sıcak konuları, nakil sonrası immunosupresyon, enfeksiyonlar gibi önemli konular Prof. Dr. Şükrü Emre, Ayşe Aytaman, Ahmet Gürakar, John Roberts, Brian Carr, Patricia Burra, Paola Muiessan gibi yurt dışından gelen hocalarımız ve ülkemizdeki transplantasyonla ilgilenen değerli bilim insanları tarafından aktarıldı. Üçüncü kursumuz da giderek artan yağlı karaciğer hastalığının gelişimi patogenezi ve klinik yansımaları ile ilgili idi ve Prof Dr.Müjdat Zeybel tarafından gerçekleştirildi. Bu kursta da Prof Dr. Guruprasad Aithal, Prof DR. Brian Carr ve ülkemizden de yağlı karaciğer hastalığına moleküler biyolojiye gönül vermiş hocalarımız görev aldı. Bu üç kursumuz da çok başarılı idi. Katılımcılar da ilgi alanlarına göre kurslardaki konuşmaları kaçırmamak için çaba sarfettiler, bazen diğer kurslara katılamadıklarından yakındılar. Kongre esnasında da Hepatik elastografi kursu da Prof Dr.Orhan Sezgin tarafından düzenlendi canlı olgular eşliğinde karaciğerdeki hasar noninaziv yöntemle ölçülmüş çok başarılı olmuş ve ilgi çekmiştir.

Prof Dr. Guruprasad Aithal de yağlı karaciğer hastalığının biyomarkırları, karaciğer hasarının non invaziv yöntemlerle değerlendirilmesi, bitkisel ve diet olarak alınan destek ürünlerin karaciğerde yapabileceği hasar ile ilgili önemli dikkat çekici konferanslar vermiştir.





Prof Dr Rajiv Jalan da hepatolojinin en popüler konularından kronik üzerine akut karaciğer yetmezliği ile ilgili güncel literatür ve kendi yayınlar eşliğinde çok güzel bir konferans vermiştir. Prof Dr. Pere Gines tarafından hepatorenal sendrom konferansı ve hiponatremiye yaklaşım başlıklı öğlen oturumları çok ilgi çekti. Rohit Loomba da yağlı karaciğer hastalığının patogenezi tanısı ve tedavideki yeni moleküller ile ilgili çok değerli bir konferans vermiştir. Programda konularının uzmanı olan yurt içinden de 150 kadar çok değerli bilim insanı görev almıştır. Sözlü ve poster bildirilerinde de ülkemizde yapılan güzel çalışmalar sunulmuştur. Önemli konularda uzmanı ile öğlen toplantılarında da çok güzel katılım elde edilmiş ve olumlu geri bildirimler alınmıştır. Karaciğerin, viral, metabolik, toksik hastalıkları sirozların tüm özellikleri, karaciğer kanserleri gibi hepatolojinin en önemli konuları son literatürler eşliğinde irdelenmiş, kongrenin bilimsel içeriği de çok üst düzeyde olmuştur. Toplantılar genelde 2 salonda ve hepatolojideki girişimsel işlemler de 3. Salonda gerçekleşmiştir. Bu şekilde 3 salonda toplantı olması katılımcılar arasında diğer konuşmaları kaçırdık şeklinde eleştirildi ise de kongrenin 3 salondaki panel ve konferansları kayda alınmış ve web cast yayın olarak TKAD web sayfasından izlemeniz mümkündür.

Kongremizin ana temasını sağlıklı yaşam seçmiştik. Obesitenin giderek toplumlarda artışı yağlı karaciğer hastalığının hepatolojinin en popüler konularından biri olması dolayısı ile de beslenme, iyi gıda, diyet konularındaki konferanslar da çok ilgi çekti. Bu konular ile ilgili kongre gazetemizdeki yazılar ve diyet şekilleri de katılımcılarımız için faydalı oldu. Gazetemiz kongre boyunca her gün çıktı ve gazetemize yazı veren tüm hocalarımıza ve gazetenin çıkmasını sağlayan Dr.Arif Mansur hocaya da teşekkür ederim. Prof. Dr. Ömer Özütemiz'in 'İstanköy'den Galaksilere' başlıklı konferansı ile tıp tarihine esprili bir anlatımla yaklaşımı ve sunumu çok ilgi çekti ve beğenildi. Sosyal program içinde de katılımcılar spor hocamız Doğukan Babayiğit eşliğinde pilates, fitness ve yoga eğitmeni Gülin Zeytinli eşliğinde de yoga yapma olanağı buldular.

Bu kongrenin gerçekleşmesi için başta TKAD başkanı Prof.Ramazan İdilman ve yönetim kurulu üyelerine, görev alan tüm hocalarımıza, düzenleme kurulu ve kurs direktörlerine, katılımcılara, kongrenin gerçekleşmesinde çok büyük payı olan ilaç endüstrisinin temsilcilerine, kongre düzenleme firmamız DMR ye sonsuz teşekkürler. Beni türk hekimlerine emanet ediniz diyen Ulu önder Mustafa Kemal Atatürk'ü şükran, sevgi ve saygı ile anarak açtığı bilim yolunda ilerleme hedefimiz ile

Sevgi ve Saygılarımla



İKİ TEKERLE ZİRVEYE YOLCULUK

Prof. Dr. Mehmet ARSLAN

Okuyacağınız bu yazı 2018 yazında 31 gün süre ile Trabzon'dan motosikletle tek başına Hindistan'a yaptığım seyahatin kısa bir öyküsüdür. Hedefim Jammu-Kaşmir bölgesinde bulunan Batı Himalaya'lardaki motorlu araçla geçilebilen en yüksek yoldan geçmekti. Bu seyahate daha önce iki kez niyetlenmiş birinde malum nedenle izinler kaldırıldığı için, diğerinde ise yolda hastalandığım için bir türlü gerçekleştirememiştim. Bu kez ise bir aylık iznimi kullanacağım zamanım ancak Temmuz ortasında uygun oluyordu. Bu nedenle aslında İran ve Pakistan'da bulunan yaklaşık 2000 km'lik çölü neredeyse 50 dereceye varan sıcaklıklarda geçmek zorunda kalacaktım, ama kararlıydım. Aslında seyahatin en zor kısmı ne cehennem sıcaklığındaki çöl geçişleri, ne dağlarda hızla değişen iklim koşulları, ne de yolların bittiği su geçişleri idi. Bence en zor an küçük kızımın ayrılma anıydı. İçim burkularak da olsa aylar süren hazırlık sonrası 1996 model BMW R80 GS motosikletime atlayıp 15 Temmuz sabahı erkenden yola koyuldum. Kafamda kesin bir plan veya hedef yoktu. Günlük plan ve rastgele konaklama yapacaktım. Niyetim ve hedefim, dünyanın araçla geçilebilen en yüksek karayolu olan 5600 metre irtifalı Khardung La geçidi olmakla birlikte sıkıldığım ya da bunaldığım noktadan dönerim düşüncesindeydim. Kesin hedef koyduğumda seyahatin ödeve dönüşeceğini biliyordum.

İlk günün akşamı Iğdır'a ulaşarak orada geceledim. Sabah erkenden Doğubeyazıt'tan İran'a girerek Tebriz'de gecelemeğe üzere tüm gün keyifle sürdüm. Sınır kasabası Mircaver'den aldığım Irancell ile zaman zaman aileme ve dostlarıma sorunsuz yola devam ettiğim bilgisini aktarıyordum. Tebriz'de bir dostum ile buluştum. İran'da "booking" çalışmadığı için nerede kalılabileceği konusunda kendisinden bilgi almayı umuyordum. Ama, Azeri Türk'ü değerli kardeşim Eyüp Bey bana herhangi bir seçenek bırakmadan evine davet edip evlerinin üst katını bana tahsis etti. Ertesi sabah Eyüp Bey'den yol ve rota bilgisi aldıktan sonra, kalmam konusundaki tüm ısrarlarına rağmen vedalaşarak Tahran istikametinde sürmeye başladım. Yol güzel hava sıcak olmasına karşın rahatsız edici değildi. Tahran'a varmadan güneye dönerek Kum kentine yöneldim. Güneye indikçe sıcaklık arıyordu. Hava kararırken Kum kentine girdim. Kum kentinde bulunan kutsal mekanlar dolayısıyla şehir müthiş kalabalıktı. Birkaç otele girip yer olmadığını öğrenince canım sıkıldı. Üstüme atlayan pek çok ayakçıdan zor bela kurtulup Garmin navigasyonun önerdiği

oteli aramaya başladım. Bu sırada rastgele gördüğüm bir yere girdim ve kısa bir pazarlıktan sonra hacıların kaldığı hiçte hoş olmayan bir odada geceledim. Odada havlu olmasa da en azından duş ve tuvalet vardı, ayrıca motosikleti güvenlik kamerasının olduğu bir yerde park edebilecektim. Zaten benim motosiklet seyahatlerimde konaklamlardan yüksek bir beklentim yoktur. Bu yolculuğumda, yedek parça ve avadanlıkla dolu olan çantalarımın çok fazla eşya taşıyamıyordum. Çantaların sağında ve solunda yedek lastiklerim vardı. Herşey minimalist olmasına karşın kahve takımımdan vazgeçmemiş idim. Sabah kahvemini tadını çıkarıp güneye sürmeye devam ettim.



Kum kentinden sonra artık coğrafyaya tamamen çöl hakim olup sıcaklık 45 derecenin üstüne çıkmaya başladı. Yol asfalt ve düzgün idi. Yanımdan geçen İran'lı araçlardan sıcak gülümsemeler ve el sallamalar yol boyunca devam etti. Hatta ben yaklaşık 100 km hızla seyrederken bir otomobil yanıma yaklaştı, sağdaki yolcu pencereyi açıp yarı donmuş bir şişe pet su verdi. Gülümseyerek aldım, teşekkür edip selam verdim. İkimizde durmadan yola devam ettik. Buzlu suyu ceketin içine koyarak nasıl serinlediğimin keyfini anlatamam. Yolda bir ara motorun altından sert bir çarpma sesi duyarak hemen kenara çekip motorumu kontrol ettim. Ya bir şeye çarptım ya da bir şey düşmüş idi. En korktuğum ve ilk baktığım şey motordan yağ sızıntısı olup olmadığı idi, ama motorun çalışması ve herşey normal görünüyordu. Yaklaşık 200 m geriye yürüyerek bir şey düşürüp düşürmediğime baktım ama yolda parçalanmış araba lastiklerinden başka bir şey gözüme çarpmadı. Sürmeye devam ettim. İkinci vakti motorun yağ kontrolü için bir lastikçiye girdiğimde etrafıma toplanan kamyon şoförlerinden birisi lastiğimi gösterdi. Lastiğe bakınca bir anda yoldaki sesin ne olduğunu anladım. Sıcakta uzun süre sürmekten lastiğin dişlerinden birisi kopmuş birkaçı da kopmak üzereydi. Doğrusu bunu beklemiyordum ve yedek lastik taşıdığımı şükrettim. Lastikçi, ben motosiklet lastiği yapmam dese de kamyon sürücülerinin ısrarı ile arka lastiği değiştirmeye razı oldu. Lastiğimi ve yaklaşık iki saatimi kaybetsem de keyfimi bozmadım. Yazd kentine girerek navigasyonun önerdiği oteli buldum ama otel kapalıydı. Oradakilerin yardımıyla başka bir otele gittim. Yemyeşil bir bahçe içindeki tur boyunca kaldığım en güzel otele yerleşip, akşam Zerdüştlüğün merkezi olan ünlü Yazd şehrini gezdim. Ne var ki vakit ilerlediği için Zerdüş'te tapınağını ziyaret edemedim.

Tebriz'de, Eyüp Bey İran'ın güney kısmının güvenli olmadığını ve gece sürmemem gerektiği konusunda beni uyarmıştı. Bu nedenle, bir günde Pakistan sınırındaki Zahedan şehrine ulaşmak için erkenden yola çıktım. Mesafe uzak ve konaklama yerleri uygun değildi. Bu bölge tamamen çöl ve sıcaklık gün içinde 50 dereceye yaklaşıyordu. Gün boyunca sık sık su içme mecburiyetim motorun rüzgarı ve kuru çöl sıcaklığı nedeniyle neredeyse hiç tuvalet ihtiyacı hissetmiyordum. Yollarda artık özel araç sayısı azalmıştı. Ağır yüklü kamyonlar lastiklerini korumak için olsa gerek 30-40 km'i geçmeyen hızla yol alıyorlardı. Buna rağmen gün boyu keyifle sürdüm. Çölün ayrı bir cazibesi olduğu kesindi. Sonsuz gibi görünen düzlükte neredeyse hiçbir şey olmaması seyrek trafik içime garip bir huzur veriyordu. Dağlardaki yalnızlığı seven ben, çölü de çok sevdim. Eyüp Bey'in uyarısına rağmen kararan havada sürmeye devam ettim. Su ve yiyecek almak için durduğum kasabalarda çevremi sarılmasına alışmışım ve nedense kendimi güvenlik açısından tehdit altında hissetmedim. Cehennem sıcaklığında yaklaşık 15 saat sürerek gece 23 civarı Zahedan'a ulaştım. Diğerlerine göre daha iyi görünümlü bir otele rastgele girerek orada konakladım, zaten otel arayacak halimde kalmamıştı.





Sabah 8’de İran-Pakistan sınırda idim. Mesai başlaması için bir saatten uzun süre bekledikten sonra eski usul defterlere kaydımı yaptırarak Pakistan tarafına geçtim. İran ve Pakistan sınırlarında her iki tarafta da elektronik kayıt yoktu. Kayıtlar bir daha bulunmasının mümkün olmadığı defterlere kargacık burgacık yazılarla düzensiz ve özensiz bir şekilde yapılıyordu. Pakistan tarafında pasaportumu uzattığım anda yanımda siyah uzun etek/elbisesi ile silahlı bir görevli belirdi. Daha sonra Balucistan yerel güvenlik görevlisi yani Levi olarak anlayacağım bu şahıs pasaport işlemlerimden sonra onu takip etmemi istedi, saat 10:30 olmuştu. Tek katlı kerpiç binaların arasındaki tozlu dolambaçlı yollarda omzunda Kaleşnikof asılı olduğu halde önümde küçük motosikleti ile giden Levi’yi takip ettim. Nihayet pekçok silahlı Levinin bulunduğu yüksek duvarlarla çevrili yine tek katlı büyük bir kerpiç yapının demir kapısının önünde durduk. Kapı ağır ağır açıldıktan sonra içerisi silahlı Levilerle dolu bir avluya alındım. İstenilen yere motorumu park ederek komutanın odasına götürülüp belgeleirim tekrar tekrar kontrol edildi. Komutan seyahatimin bundan sonraki bölümünün Balucistan eyaleti geçilinceye kadar silahlı korumalar eşliğinde yapılacağını söyledi. Açıkçası bunu daha önceden bildiğim için şaşırmadım. Yolculuğum ertesi sabah başlayacaktı ve bir gece burada zorunlu olarak kalacaktım. Yerde bir halı ve yastık dışında eşya bulunmayan bir odaya götürülerek ertesi gününe kadar nasıl zaman geçireceğimi düşündüm. Avludaki bir küp içinde içilebilir su vardı. Küpten kepçeyle alınan su, ortak teneke kupadan içiliyordu. Öğle ve akşam yemeğini kendi pişiren Leviler yemeklerini benimle paylaştılar. Açıkçası buna hiç yabancılık çekmedim ve ikram edilen bol baharatlı ve acı mercimek yemeğini onlar gibi ben de elimle iştahla yedim. Ortam son derece basit olsa da özellikle tuvalet ve çevre temizdi. Gece boyu uzaktan silah sesleri gelmesine karşın kendimi hiç tehlikede hissetmedim ve motosiklet ceketimi yastık yaparak halının üstünde derin bir uykuya daldım.

Gün ışıırken yine silahlı bir Levi tarafından uyandırılarak yüzümü yıkamaya bile fırsat bulamadan yola çıktık. Böylece 6 gün ve yaklaşık 1000 km sürecek koruma eşliğindeki Pakistan yolculuğum başlamış oldum. Akşam olmadan konaklama yapılacak otellere gelip yerleşiyordum ve konakladığım şehirlerde otellerden dışarı çıkartılmıyordum, bu nedenle Baluchistan eyaletinde de devam eden çöl yollarında içinden geçip gittiğim fakir köylerden başka bir şey gördüğüm söylenemez. Taftan sınırından sonraki geceyi Dalbandin köyünde geçirdim. Daha sonraki gün korumalar ve sirenler eşliğinde Quetta kasabasına girerek oradaki bir otelde adeta tutuklu gibi otelden dışarı çıkarılmadan konakladım. Pazartesi, “NOC” seyahat izninin alınabilmesi için hafta sonunu bu otelde geçirdim. Pakistan’da seçim haftasıydı ve yaklaşan seçim nedeniyle ortam gergin, güvenlik maksimum düzeydeydi.



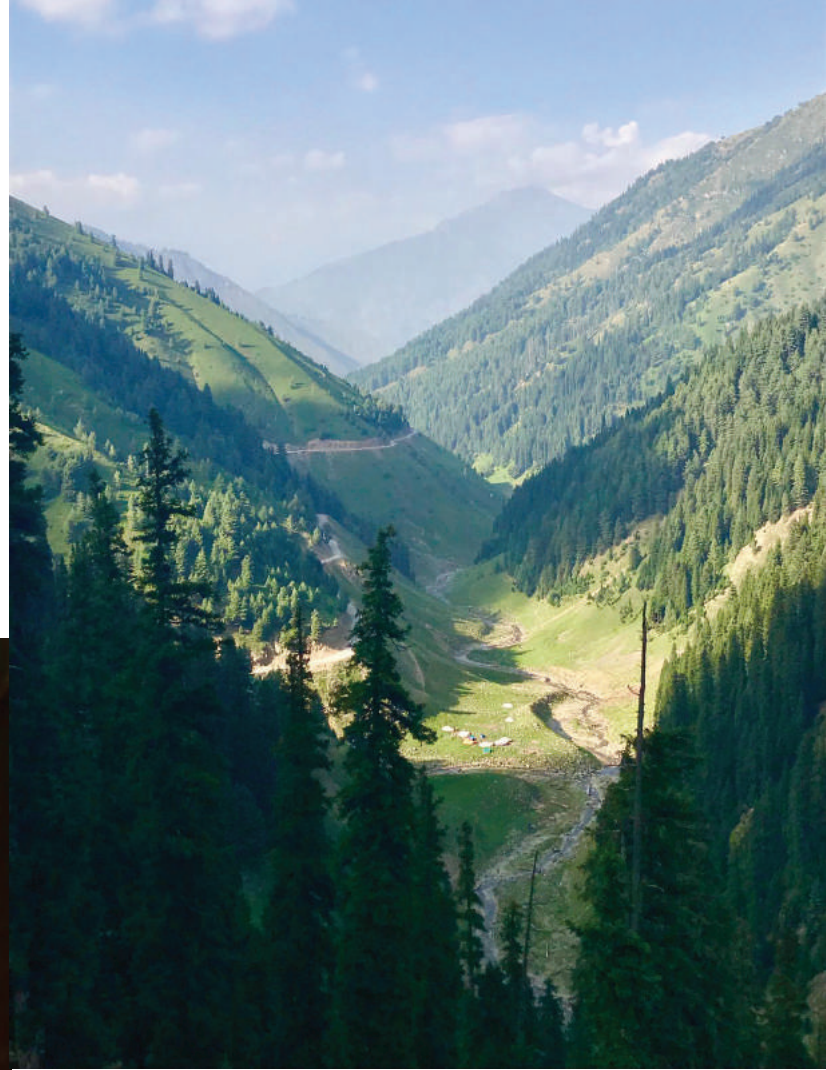
Pazartesi sabah erkenden Levi'ler eşliğinde Baluchistan eyaleti hükümet binasına getirildim. Burada, aynı koşullarda NOC izin belgesini bekleyen Matteo ve Patrizia isimlerinde genç bir İtalyan çift ile tanıştım. Bunlarda iki motorla İtalya'dan geliyorlardı. Kontrol noktalarındaki kayıt defterlerine imza atarken isimlerini benim isimden önce görmüştüm her defasında. NOC belgeleri alındıktan sonra hemen yola çıkacağımızı beklerken, yola çıkmak için vaktin geç olduğu söylenerek bir gece daha Quette'da kalıp ertesi sabah yola çıkmak üzere otele götürüldüm. Patrizia ve Matteo ise ekonomik nedenlerden dolayı polis karakolunda geceliyorlardı. Seçim gerginliği her yerde yoğun olarak hissediliyordu ve güvenlik görevlilerinin parmakları hep tetikteydi.

Sabah 7'de eskort gelmeyince otel görevlisine polisleri arattırdım. Saat 9'a doğru gelip beni aldılar ancak yola koyulmak yerine içinde tüm teçhizat bekleyen pek çok polisin bulunduğu küçük kale gibi bir karakola getirdiler. Yüksek duvarlarla çevrili demir kapılı avluya sayısız zırhlı araç giriş çıkışı oluyordu ama benimle ilgilenen kimse yoktu. Bir saat kadar sessizce bekleyip polislerle dostluk kurduktan sonra yetkilinin yanına çıkmak isteğimi söyledim. Avlunun kenarındaki küçük bir odada telsizin başındaki adamın yanına gitmemi işaret ettiler. Küçük odanın içinde sıkışık sıkışık birkaç kişi oturuyor sürekli telsizle konuşuluyordu. Amir olduğumu düşündüğüm adamın oturduğu sıraya oturdum, koltuk sandalye yoktu zaten odada. Sanki ben yokmuşum gibi telsiz konuşmaları, emirler ve giriş çıkışlar devam etti. Bir an kendimi babasının iş yerinde sessiz sedasız oturan bir çocuğa benzettim. Vakit ilerliyordu ve sabrım kalmamıştı artık. Beni ne zaman götüreceklerini neden hala burada tutulduğumu sordum sinirle. Amir, sanki ilk defa görüyormuş gibi bana bakarak nereye gideceğimi sordu. O an, amirin benimle ilgili hiçbir fikri olmadığını anladım. Neden getirildiğim, nereye gideceği hakkın-

da en ufak bilgisi yoktu. Sesimi çıkartmasam eminim akşama kadar kalırdım orada öylece. Nihayet, derdimi anlatabildikten sonra polisler eşliğinde öğleyin yola çıktık. Birkaç kontrol noktasından sonra Patrizia ve Matteo'yu götüren görevlilerle birleşerek onlara katıldım. Her 15-20 km'de bir bulunan kontrol noktalarında görevliler emanetlerini diğer gruba teslim edip geri dönüyorlar biz ise sürekli ilerliyorduk. Artık Baluchistan eyalet sınırına yaklaşıyorduk ve bugünün eskort eşliğindeki son gün olmasını umuyorduk. Ama hayal kırıklığına uğrayacaktım. Akşam doğru ilerlerken birkaç defa kısa sürelerle adeta öksürür gibi motorun elektriği kesildi. Burası arıza çıkması için hiçte uygun bir yer değildi ve yolda kalırsam neler olacağını düşünmek bile istemiyordum. Endişe ile akşama doğru Jacobabad'a ulaştık. Burada polis bizi bıraktığında şaşkındık. Nereye konaklayacağımızı bilmiyorduk. Bir yandan polislerden kurtulmanın sevinci, diğer yandan ne yapacağımızın endişesi vardı. Küçük şehrin olağanüstü kargaşalı tozlu yollarından bir otele ulaşip orada konakladık. Duş alıp yemekte buluşmak üzere odalarımıza çekildik. Yemeğe indiğimizde bir sürprizle karşılaştık. Otel görevlileri, zorunlu olarak yerel emniyet görevlilerini aramışlardı ve yine polis kontrolündeydik. Gece nöbetçi polis eşliğinde otelde konakladık.

Sabah, kahvaltı sonrası otelden ayrıldık ve benzin almak için istasyonda durduk. Benzin aldıktan sonra kontağı çevirdiğimde dünyam yıkıldı. Dün sinyali veren arıza gerçekleşmişti. Motorda elektrik yoktu. Çevremi saran meraklılar eşliğinde arızayı bulup tamir etme çabalarım boşa gitti. Çaresi motoru iterek otele geri döndüm. Benim yanımda iki polis bırakılarak İtalyan motorcularla yola devam edildi. Seçim günü olduğu için tamirciler kapalıydı, açık olsalar bile bu motordan anlayacaklarını düşünmüyordum. Benim motorun teknik detaylarını çok iyi bilen Türkiye'deki dostlarımla direktifleri doğrultusunda motorun parçalarını tek tek

söküp kontrol etmeye başladım. Sıcak havada saatler ilerledikçe umudum kırılıyordu. Yemek yemeden cehennem sıcaklığında güneşin altında ikindiye dek uğraştığımı hatırlıyorum. Beni bekleyen polisler hem bana yardım ediyor hem de arada bana soğuk içecekler getiriyorlardı. İkinci vakti, motorun alt kısmından bir elektrik kontağı sesi duydum ve bir anda beynimde şimşekler çaktı. Kendime kızsam mı sevinsem mi bilemedim. Bu kadar basit bir şeyi nasıl bulamamıştım. Motorun şasi kablusunun şasiye bağladığı yer tozdan dolayı elektriği tam iletmiyordu. Yaklaşık 6-7 saat uğraşmıştım ve bitkindim. Ben motorla uğraşırken otelin sahibi oğluya geldi. Seçimde aday olduğumu öğrendim. Oğlu doktor olmuş ve radyoloji uzmanı olmak istiyormuş. Kendimi tanıttıktan sonra bende Türkiye’de ihtisas konusunda yardımcı olmamı istediler, memnuniyetle kabul ettim. Türkiye’ye dönüp kendileri ile temasa geçtiğimde ihtisas için Çin’i tercih ettiklerini öğrendim.



Pencap eyalet sınırında hem korumalı seyahat hem de çöl ortamı bitti. Pencap, Indus nehrinin ve kollarının etkisiyle bereketli ve Pakistan’ın en zengin bir eyaleti. Yol boyunca yoğun pirinç tarımı vardı. Gün boyu sürerek akşam karanlığında Multan’a ulaştım. Geceyi dostum Iqbal Gangla’nın işyerindeki misafir odası diyebileceğim bir yerde geçirdim. Benim planımda kuzey Pakistan olmamasına rağmen, Iqbal beni Pakistan’ın Çin sınırının olduğu kuzey bölgesine gitmeye ikna etti. Zaman açısından sıkışacağımı bilmeme rağmen burayı görmeyi de arzu ediyordum. Ertesi gün bana Lahor’a kadar eşlik eden Iqbal’dan ayrılarak Hindistan’a 30 km kalmasına karşın Pakistan’ının kuzeyine Gilgit Baltistan’a yöneldim. Kuzeye çıktıkça yeşillik ve trafik artıyordu. Lahor ve bu bölgelerdeki trafik kargaşasını tarif edemem.

İslamabad’ın içinden geçmeme rağmen şehirleri sevmediğim için burada hiç durmadım. Kuzeye dağlık bölgelere doğru sürmeye devam ettim. Akşam turistik bir yayla köyü olan Murree’e ulaşarak zorlukla bir otelde yer buldum. Buradaki sokak satıcıların-

dan türlü çeşitli lezzetli şeyler yiyerek keyifli bir akşam geçirdim. Hava serindi bu irtifada. Ertesi gün zaman zaman yağmur altında yemyeşil Kagan vadisinin bozuk ve yoğun trafiği olan yollarından Naran'a ulaştım. Burada geceleyerek sabah motoru otelde bırakıp jeep dolmuşla doğa harikası Saiful Mülk gölüne doğru yola çıktım. Yolun çok bozuk olduğu ve motorun kırılacağı konusunda uyarılmışım. Gerçekten de krater gölü olan bu cennet yer görülmeye değerdi ancak bu mevsimde ziyaretçi sayısı çok fazla idi. Bir gece daha aynı otelde kaldıktan sonra Gilgit Baltistana doğru uzanan kıvrım kıvrım dağ yolundan "Babusar Top" denen ilk 4000 üstü geçişimi yaptım. Babusar Top'tan inişle birlikte Pencap eyaleti bitip Gilgit-Baltistan (GB) eyaleti başlıyordu. Her eyalet sınırında olduğu olduğu gibi burada da durdurulup pasaport kontrolü ve kayıt için polis kulübesine girdim. Normalde yeşil pasaport taşıyan Türk vatandaşları Pakistan'ı vizesiz ziyaret edebiliyor. Her yer de vize sorulmasına karşın bunu bir şekilde anlatıp buraya kadar sorunsuz gelmişim. Ama bu kez GB için ya vize ya da özel NOC belgesi almam gerektiği söylendi. Tüm ısrarlarım ve bu bölgeyi görmek için Türkiye'den buraya tam 7000 km yaptığımı söylememe karşın sınırdan geri döndürüldüm. Moralim bozulmuştu, saçma bir izin için gereksiz yere neredeyse bir hafta kaybetmiş oluyordum. Buradan aynı yolu gerisin geri gitmekte ayrı bir can sıkıntısıydı ama yapacak bir şey yoktu.

Oyalanmadan, yollarda rastgele konaklayarak iki günde Lahor'a döndüm. Ertesi sabah erkenden Lahor'dan 30 km ilerideki Wagah sınır kapısına geldim. Pakistan-Hindistan gerilimi nedeni ile sınırdaki ticari araç sayısı yok denecek kadar azdı. Her ne kadar Hindistan tarafında didik didik aransam da zorlanmadan Hindistan'a ve dolayısıyla başka bir dünyaya geçtim. Wagah'tan sonra ilk şehir olan Sih'lerin dini başkenti sayılan Amritsar'a vardım. Öğleğin çok sıcak bir havada şehirde gezerken gözüme çarpan bir otele girip konakladım. Ağır motor giysileri ve çizmelerle sıcak ve nemli havada yol almak çölden sürmekten zordu doğrusu. Çölde hava sıcak olsa bile nem olmadığından çok bunaltmıyor insanı. Klimalı odada soğuk suyla duş alarak kendime geldikten sonra şehirde gezmeye başladım. Yol boyunca hep yerel tatları özellikle de tatlıları deniyordum. Yemek ve tatlıları anlatmak için ayrı bir yazı kaleme almam gerekir aslında ama özetle söylemek gerekirse seyahat boyunca yeterli beslenemediğim için dehidratasyonun ötesinde kilo vermeye başlamıştım. Baharatlı yemekleri severim ama yemek çeşidi neredeyse hep aynı idi. Amritsar'da küçük dükkanlarda satılan kulf ve sütlü tatlılar bu nedenle çok çok iyi gelmişti. Bilindiği gibi Hindistan'da et tüketimi kümes hayvanları ve balıkla sınırlıdır, hatta bunlar bile bulunmaz çoğunlukla. Yemekler genelde mercimek ve pirinç ağırlıklı olup kahvaltılarda alıştığımız aksine oldukça fakirdir. Zaten sıcaktan azalan iştahım ve bir süre sonra monotonlaşan bu diyet kilo kaybetmeme neden oluyordu.



Akşama doğru, ünlü Altın Tapınak'a gittim. Burası gerçekten görülmesi gereken bir yer. Tapınaga girerken ayakkabılar çıkartılıyor ve kafaya nazik din görevliler tarafından turuncu renkli bandana giydiriliyor. Giriş ücretsizdi. Çok kalabalık olmasına rağmen ortam son derece sakin, barışçıl ve huzurlu idi. İlahiler eşliğinde gezip çok güzel fotoğraflar çektim.

Sabah, nihayet gerçek hedefime, kuzeye dönerek Himalaya'lara doğru yola çıktım. İlk birkaç yüz km yol düzgün idi. Jammu'da bir gece "home stay" sonrası asıl zor ve maceralı yollar başladı. İrtifa hızla yükseliyor ve yol giderek bozuluyordu. Artık asfalt yoktu ve pek çok yerde toprak kaymaları ve yol inşaatı vardı. İkinci vakti Srinagar'a ulaşarak Facebook'tan seyahatimi takip eden ve beni davet eden motorcu arkadaşım Imran ile buluştum. Imran, benim için Dal Gölü'ndeki "bot otel"lerden birinde yer ayırtmıştı. Akşam buluşmak üzere Imran'dan ayrıldıktan sonra sahilden bir kayıkla bu bot otellere geçip üstümü değiştirdim. Bir kayık kiralayarak akşam güneşinde olağanüstü güzellikteki Dal Gölü'nde kazıklar üstündeki evlerde yaşayan insanların bulunduğu göl üstü yerleşimini gezdim. Bu bölge, Hindistan'ın en gergin bölgesi olmasına karşın bulunduğum mevcut ortam son derece huzurlu ve insanlar çok sıcak idi. Bilindiği gibi, Hindistan'ın Jammu-Keşmir bölgesinde nüfusun çoğunluğu müslümandır. Yılın bu ayında, Budistlerin Sonamarg'a doğru yürüyerek yaptığı hac yolculuğu nedeniyle tansiyon çok yüksek ve güvenlik en yüksek düzeyde idi. Nitekim, ertesi günü Srinagar'da iki gün süre ile tüm dükkanlar merkezi hükümetin baskısını boykot ederek kapatılacaktı.



Akşam, Imran ile buluşup yemekte görülmesi gereken yerler ve yol durumu hakkında detaylı bilgi alarak bu bölgedeki yol planımı oluşturdum. Artık zamanım azalıyordu ve hemen ertesi günü yola devam etmek istiyordum. Ancak, Imran'ın ısrarları ile Hindistan-Pakistan arasındaki doğa cenneti diye nitelediği ve pek az gezginin gidebildiği Gurez köyüne gitmeye karar verdim. Planımız sabah şafakla çıkarak yol üstündeki bir garnizondan özel giriş izni aldıktan sonra Gurez'e gidip orada bir gece kalmaktı. Mesele çok uzun olmamasına rağmen önümüzde bir dağ geçişi vardı ve yol oldukça bozuktu. Gün doğmadan uyanıp, teknenin güvertesinde gölün karşısındaki dağlardan gelen günün ilk ışıklarının göldeki yansımalarını seyrederek kahvem keyfini çıkardım. Imran geldikten sonra motorlarımıza atlayıp Bandipora'ya doğru yola çıktık. Burada Imran'ın arkadaşı birkaç yerel motorcu bizi bekliyordu. Önce bu bölgeye geçiş için gerekli izni almak için garnizona gittik. Pazar günü olduğu için normalde bugün izin alınamıyordu, ancak Imran'ın gece konuştuğu komutan dostu izin için yardımcı olacağını söylemişti. Ne var ki, komutanın garnizona gelmesi için burada 3 saat beklememiz gerekecekti. Günlük plan daha şimdiden baltalanmıştı. Sabırla bekleyerek iznimi aldıktan sonra motorlarımıza atladık ama bizi bir sürpriz daha bekliyordu. Boykot nedeniyle muhtemel olayları önlemek için askerler kasabanın çıkış yolunu barikatlarla trafiğe kapatmıştı ve gideceğimiz istikamete doğru geçiş kesinlikle izin verilmiyordu. Artık sabrım taşmış ve bir günüm ziyan olmak üzereydi. Imran'a dönelim diye ısrar etmeme rağmen, bu aksiliklerden dolayı kendilerinin mahcup hissettikleri için olsa gerek Imran ve arkadaşı Faheem alternatif bir yoldan geçebileceklerini söyledi. Böylece, ormana dalarak berbat bir keçi yolundan askeri barikatı by-pass ederek Gurez yoluna çıktık. Yoldaki güvenlik kontrolleri artık günlük hayatımın normal bir parçasıydı. Gün boyu sürerek muhteşem manzaralı Batı Himalaya'larda biri bi-



tip biri başlayan zirvelerden sonra derin bir vadiye inerek saat 16 gibi Gurez köyünün girişine geldik ve yine buradaki kontrol noktasında durdurulduk. Detaylı sorgulama ve pasaport kontrolünün sonucu köye giremeyeceğim ve geri dönmem gerektiği söylendiğinde şaşakaldım. Neler hissettiğimi tahmin edebilirsiniz. Vakit ilerlemişti, yorgun ve açtık. Geri dönüş için zaman çok geçti. Israrla komutanla konuşmak istediğimi söylememe rağmen reddedildim, elimdeki izin belgesine bakmadılar bile. Çaresi yok geri dönüşe başladık. Ekipteki yerel sürücülerin bir kısmı bizden ayrılarak köye gittiler. Yaklaşık 17 saatlik gün boyu yolculuk sonrası bitkin bir vaziyette saat 23'e doğru Srinagar'a geri döndük. Gün içinde öğle yemeğimizi bir tost dışında hiçbir şey yememiştik ve şehirde o gün boykot nedeniyle tüm dükkanlar kapalıydı. Aç bir şekilde bot otelime dönerek çantalarımın dibinde bulabildiğim bir miktar kuruyemişi yiyip uyuyakaldım. Sabah, Imran'ın tüm ısrarlarına rağmen şehirden ayrıldım. Imran çok mahcup hissediyordu kendini ama onun kabahati yoktu bu aksiliklerde. Yolda her zaman en kötüsüne hazır olmak gerektiğini bilecek kadar deneyimliydim, ama artık sorunum azalan zamandı. Imran, bu noktadan sonra benzin istasyonlarının çok az olduğunu ve her zaman depomun dolu olması gerektiği konusunda uyardı beni. Daha önce Tacikistan seyahatimdeki acı tecrübelerim hala hafızamda taptaze idi. Kazak çöllerinde bir motosiklette bulunabilecek 43 litrelik en büyük benzin deposu ile dahi iki kez benzinim biterek yolda kalmıştım. İstasyonları atlamamak için yerlerinin dikkatlice not aldım.

Srinagar'dan sonra Jammu Keşmir eyaletinin Ladakh bölgesine girdim. Ladakh (land of high passes) aynı zamanda yüksek geçitler bölgesi olarak anılır. Burada Himalaya'lar gerçek yüzünü göstermeye başladı. İrtifa artık 4000'lerin üzerinde idi. Bu rakımda hem ben, hem motor güç kaybediyordu. Yollar son derece dar ve firkete virajlarla dolu idi. Adeta asansörle gökyüzüne çıkıyor gibiydim. Yol boyunca yürüyen Budist hacılar eşliğinde cennet Sonamarg'a geldim. Ağustos ayında olmamıza rağmen artık tepelerde kar vardı. Sonamarg hacılarıyla doluydu. Çok kalabalık olduğu için durmadım. Yollarda pek çok noktada toprak kayması vardı. İş makinası yok denecek kadar az olduğu için kadın erkek işçiler kazma kürek buralarda yol açmaya çalışıyorlardı. Bu nedenle zaman zaman yolun açılması için uzun süre beklemek gerekiyordu. Nihayet Kargil'e geldim. Sonamarg'dan sonra hacılar olmadığı ve Müslüman nüfus azaldığı için dükkanlar açtı ama iştah açıcı bir lokanta göremedim. Bulabildiğim bir otelde bir tür peynirle yapılan bol baharatlı yemeği yiyip erkenden uyudum. Kargilden Leh'e dek artık yollarda hep birbirinden daha yüksek dağ geçitleri vardı. Aradaki dağ köylerinde bulduğum küçük köy bakkallarından aldığım bisküvilerle günü idare edip

akşam Leh'e girdim. Leh, oldukça turistik ve canlı bir yerdirdi ve şehir otobüs veya uçakla gelen maceracı batılı gençlerle dolu idi. Konakladığım mütevazı pansiyona girer girmez yolda hafif hafif atan yağmur bardaktan boşanırcasına yağmaya başladı. Şanslıydım, yolda yakalanmamıştım en azından bu yağmura. İlerleyen saatlerde yağış sulu sepken kara dönüştü. Ağustos ayındaydık. Sabah güneşin açmasını umarak pek de temiz sayılamayacak yatakta uyuyakaldım. Sabah yağış devam ediyordu ve bir gün daha burada kalmaktan endişeliydim. Leh'den sonra asıl hedefim olan 5600 metredeki Khardung La beni bekliyordu. Hedefime ancak saatler vardı ama havanın açmasını beklemek zorundaydım. Yağışla birlikte hava soğumuştur. Gün boyunca sulu sepken yağış devam ettiği için mecburen bir gece daha kaldım. Leh 3500 m irtifada bir şehir, burada yağmur varsa buradan iki bin metre daha yüksekteki Khardung La'nın karla kaplı olduğunu düşünüyordum.

Ertesi sabah yağış devam ediyordu ama artık zamanım ve sabrım kalmadığı için öğleye doğru hava biraz açar gibi olunca hemen yola çıktım. İlk kilometreler asfalt iken hemen dar, bozuk ve keskin virajlı toprak yollar başladı. Hızla yükselmeye devam ettim. Yükseldikçe hava daha da soğuyordu ve gökyüzündeki bulutların hızla yer değiştirip kümelenmesi hayra alamet değildi. Dağda her zaman sürprizlere açık olmanın gerekliliğini biliyordum ve Leh'te kış kıyafetlerimi giymem isabet olmuştu. Sanırım 4500 m civarında heyelandan yol kapanmıştı ve açma çalışmaları devam ediyordu. Bir iki saatlik beklemeden sonra yol trafiğe açıldı ama bulutlarda çoktan gökyüzünü kaplamıştı. Khardung La'ya çıkmadan önceki son kontrol noktasını geçtiğimde artık bulutların içinden gidiyordum, görüş çok azalmıştı. Zirveye yaklaşırken beklenen oldu. Kulakları sağır eden gök gürültüsü, şimşek ve



yıldırımlar adeta bana hoş geldin diyordu. Nihayet zirveye ulaştığımda, gökyüzünün de sabrı taşmış ve sıkı bir dolu başlamıştı. Zirveye ulaşabilen yerel motosikletliler ve jipli turistler korunabilecek tek yer olan küçük bir kafeye sığınmışlardı. Ben o kadar mutluydum ki, parmaklarımın buz tutmasına ve ıslanmama aldırış etmeden Khardung La zirve taşının yanında işte buraya ulaştım, buraya geldim fotoğrafları çektim. Çocuk gibi sevinliydim, herşeye değmişti. Yerel motorcularda bana şaşkınlık ve galiba hayranlıkla bakarak beraber resim çektirmemizi istediler. Zirvede hava daha fazla kalmama izin vermediği için ünlü Nubra vadisine doğru inişe geçtim. Birkaç yüz metrelik inişten sonra ortalığı kaplayan beyaz dolu taneleri yerini bol çamura bıraktı. Su dolu çukurlar ve kaygan zeminde verdiğim zorlu mücadeleden sonra vadiye indiğimde hava açmış ve sıcaklık sıfır dereceden 10 dereceye dek yükselmişti. Vadi inanılmaz güzel görünüyordu. Aşağıda akan Shyok nehrinin geniş yatağı, her iki yandan dik yamaçlar ve Batı Himalaya'ların uzantıları ile çevrili idi. Vadi tabanındaki ilk ve sonradan tek olduğunu anladığım kafeteryada durdum. İçerisi havanın düzelmesini bekleyen genç yerel motorcularla dolu idi. Hepsinin ortak sorusu zirvede havanın ve yolun nasıl olduğu ve buraya kadar nasıl gelebildiğimdi. Hem de Türkiye'den buraya motora binerek gelmeme inanamıyorlardı. Yabancılar daha çok Leh'e uçup buradan kiraladıkları jip veya motorla geziyorlardı. Kafeteryada içinde ne olduğunu tam anlamadığım berbat bir çorba içtim, ama çok aç olduğum için bana o çorbanın ne kadar iyi geldiğini tahmin edemezsiniz. Islak kıyafetlerimi değiştirdikten sonra yola çıktım ve her fırsatta fotoğraf çekerek keyifle ilerledim. Shyok nehri, Pakistan'daki Gilgit Baltistan dağlarından ve bulunduğum Ladakh bölgesindeki karlı dağlardan başlar. Nubra vadisinden gelen nehirle birleşir ve

her vadiden kendisine katılan sularla güçlenip yüzlerce kilometre sonra Indus nehrine katılarak dağlardan binlerce kilometre taşıdığı alüvyonları verimli topraklara dönüştürerek Hint okyanusuna ulaşır. İşte bu verimli topraklardaki yoğun pirinç tarımı içinde Türkiye'nin de bulunduğu milyonlarca insanın başlıca besin kaynağıdır. Gün ilerliyordu, nerede kalacağımı bilmeden sık sık fotoğraf molası vererek daha iyileşen yol koşullarında vadi boyunca sürdüm. Akşama doğru Diskit köyündeki gördüğüm ilk otelde konakladım. Açıkçası otel umduğumdan daha iyi ve tertemiz idi. Otelin hemen yakınında büyük bir Budist tapınağı vardı. Artık her türlü dini mekan görmekten içim sıkıldığı için motorun günlük bakımını yaparak günün son ışıklarını daha çok doğa resimlerine harcadım. Bugün bu nokta çok önemliydi, çünkü bu nokta ile yolculuğun hedefine ulaşmıştım. Buradan sonra dönüş yolu başlıyordu.

Sabah pırl pırl bir güneşle uyandım. Sıcak su akmadığı için soğuk suyla yaptığım duş ve gün içindeki tek lüksüm olan kahve güne zinde başlamamı sağladı. Bozuk yollardan zor iklim koşullarında tek başıma binlerce kilometre yol gelmişim. Kilo kaybetmeme rağmen kendimi mutlu ve güçlü hissediyordum. Bu vadideki tek benzin istasyonundan depoyu boşazına kadar doldurdum. Bundan sonra tali yoldan ikincil amaç olarak belirlediğim Pangong gölüne geçecektim. Bu istasyondan sonra benzin istasyonu yoktu yüzlerce kilometre. Nubra vadisinden geri dönüşe başladım. Sözü ettiğim yoldan, Khardung La'ya tekrar tırmanmadan dağın arkasından dolanıp Pangong'a ulaşılıyordu. Bu yola döndükten kısa süre sonra yol giderek bozuldu. Yolda trafik yok denecek kadar azdı ve tek tük turist taşıyan jipler görünüyordu. Yaklaşık iki saat yol aldıktan sonra yol bitti. Daha doğrusu yol, suyu azalmış dere yatağı tarafından kesildi. Taşlı yaktan devam etsem bile nereye çıkacağımı bilemediğimden turist araçlarından birisinin geçmesi umuduyla beklemeye karar verdim. Sanırım bir çeyrek saatlik bekleme sonrasında ilk gördüğüm turist aracının peşine takıldım. Yerel sürücüler dere yatağını o kadar iyi biliyorlardı ki normal yolda gider gibi hızlı sürüyorlardı, onlara yetişebilmek için ben de hızlanıp risk alıyordum. Nihayet daha düzgün bir yola çıkıp rahatladım. Uzun süre yol kenarında çamurlu sularıyla akan azgın bir nehir eşliğinde vadide yol aldım. Bir süre sonra yolun yine bir gün önceki yoğun yağıştan taşan nehir ile sular altında kaldığını ve birkaç aracın beklediğini gördüm. Her zamanki gibi motorla sıranın en önüne geçtiğimde yarı beline dek soyunan gençlerin azgın sulara kalan bir aracı çıkarmaya çalıştığını gördüm. Motorum çamura batmıştı ve bir anda yanlış bir noktada olduğumu farkettim. Burası suyun derin kısmıydı ve yaklaşık 50 metre yukarıda yerel motorcular birbirlerine yardım ederek motorlarını iterek karşıya geçiriyorlardı.





Bir an kendimi çok kötü hissettim. Buradan geçmeye çalışmak apaçık düşmek demekti ama öyle bir noktadaydım ki ağır yüklü motorumu geri döndürebilmek için en az iki kişi yardım etmeliydi. Öndeki araç çıkarıldıktan sonra suyun içindeki gençlerin bana da yardım edeceğini umarak suyun içine doğru gazladım. Motor yarıya kadar suya girdi ama ilerlemeye devam ettim, tam çıkacağım noktada hesapta olmayan- herhangi bir hesap zaten yoktu- iri bir taşla toslayarak düştüm. Tahminim gibi gençler hemen yardıma koşarak elbirliği ve tezahüratlarla motoru suyun içinden kaldırarak karşıya çıkıncaya kadar yardım ettiler bana. Şükür ki motor çalışmaya devam etti. Gençlere teşekkür edip yol olmayan yolda sürmeye devam ettim. Dolu depo yüzünden iyice ağırlaşan motorun üstünde zorlukla duruyordum ama en azından motorda hasar olmaması sevindirici idi. Kısa bir süre sonra yeniden yol bitti ve yine dere başladı. Kumlu zemine sahip dere yatağından birkaç motorcu suyun içinde düşer kalka ilerliyordu. Bir an buradan tek başıma asla çıkamayacağımı düşündüm. Neyse ki yine çevremde neşeli gençler hevesle birbirlerine yardım ediyordu. Yabancı olarak bana ilgiyle bakıyor ve cesaretlendiriyorlardı. Hatta birisi bana bakarken motorunu suya düşürdü. Bu kez, su yatağına girmeden önce gençlerden bana da yardımcı olmalarını rica ederek daldım kumlu zemine. Motoru yanlardan destekleyen gençler olduğu halde birkaç metre sonra ağır motor, kartere kadar kuma gömüldü ve arka teker boşa dönmeye başladı. Kalabalık yardımcıları olmasa, yola devam etmem imkansızdı. Bundan sonra yol koşulları mükemmel olmasa da bu kadar kötü değildi. Zaman zaman derelerle yine kesilen yolları yardımsız aşabildim. İkinci vakti, bir tepeden Pangong gölünün olağanüstü güzel manzarasını ve koyu mavi sularını gördüm. Hava güzeldi. Gölün etrafındaki kırmızı renkli tepe ve dağlar, su-

yun mavi rengi ile kontrast oluşturuyordu. Bu görüntüleri keyifle makineme kaydettim. Yorgunluğuma ve aldığım risklere değerdii bu manzara. Nerede kalacağımı bilmiyordum. Bu bölgede otel yoktu ve çadırlarda konaklanıyordu. Bu çadırlardan birisinde konakladım. Yemek sonrası enerjim yerine gelince yine soğuk suyla duş alıp günün son ışıklarını fotoğraflamak üzere yürüyüşe çıktım. Pangong gölü 4350 metrede dünyanın en yüksek göllerinden biridir ve yarıdan çoğu Çin sınırları içerisinde olup Hindistan-Çin anlaşmazlığı bölgesindedir. Bu göle ulaşım sadece yaz aylarında mümkündür.

Sabah, günün ilk ışıkları ile de göl resimleri alıp dönüş yoluna geçtim. Dönüş için Chang La geçidinden geçmeliydim. Önceki günkü hava koşulları nedeniyle bekleyen turist trafiği bugün çok yoğundu. Dar ve bozuk yollar, firkete dönüşlerle bence Khardung La'dan daha zor bir yol ile Changla zirveye çıktım. İnışın bitimindeki bir köyde yemek molası verdiğimde önceki gün Khardung La'da fotoğraf çektiğim gençlerle karşılaştım. Herkes bana o gün o yolu nasıl geçtiğimi soruyordu. Meğer, onlar benim geçtiğim tali yolun durumunu öğrendikten sonra geri dönmüşler ve ana yoldan gelmeye karar vermişler. Bir an kendime çok kızdığımı hatırlıyorum, aptal bir kahraman gibiydim.

Pangong gölünden tekrar Leh'e döndüm. Önceki kaldığım pansiyonda, odayı boşaltması beklenen müşteri dağ hastalığı nedeniyle yola çıkamadığı için bana yer kalmamıştı. Buraya yakın başka bir yer ayarlandı bana. Doğrusu burası biraz daha pahalı olmasına karşın daha iyiydi. Bilseydim daha önce de burada kalırdım. Sabah çok erken saatte pansiyon sahibini bulamadığım için konaklama bedelini çalışan birine vererek ayrıldım.

Leh'ten sonra yine zirve geçişleri de olsa artık Himalaya'lardan inış başlayacaktı. İnışın biteceği Manali'ye dek 500 km'e yakın yolu bir gitmek olanaksız olduğu için makul bir yer bulabilirsem konaklamam gerekecekti. Sabah yola çıktığımda hava çok güzel olmakla birlikte bu irtifada hava koşullarının her an değişebileceğini öğrenmiştim. Yol durumu hava koşullarına yakından bağlıydı. Yağacak ağır bir yağmur yolda çamurun ötesinde ya heyelana ya da su basmalarına neden olabiliyordu. Gün boyu keyif ile sürüp pek çok yerde fotoğraf molası verdim. Yerleşim çok az olup öğle yemeği için uygun bir yer yoktu. İkinciye doğru gökyüzü bulutlanmaya başladı. Aldığım bilgiler doğrultusunda tek konaklanabilecek köy olan Sarchu'ya ulaştım. Açıkçası burada konaklama için otel filan yoktu, sadece iki yerde çadırlı kamplar vardı. Girdiğim ilk kamp tamamen ıssız olup çadırlar bomboştı. Saat 16 suları idi, kornaya basarak birinin gelmesini bekledim. Nitekim bir süre sonra uyuklu gözlerle bir genç geldi. Kısa bir diyalogdan sonra bir çadıra yerleştim ve yemek olup olmadığını sordum. Yemek yapabileceklerini söyleyerek ayrıldı.

Henüz üstümü değiştirmeden göz açı kapayınca kadar kısa süre içerisinde hava patladı ve bardaktan boşanırcasına yağmur başladı. Neyse ki çadır içindeydim. Zamanlamam tesadüfen de olsa mükemmeldi. Yağmur durmamacasına saatlerce sürdü. Akşama doğru perişan vaziyette başka motorcular da geldi ama bitmiş durumdaydılar. Çadıra servis yapılan yemeğin hepsini bitirmeden uyudum kaldım. Ağustos ayında gece sıcaklığın 0 dereceye yakın olduğunu tahmin ediyorum, kalın yorganın altında üşümüştüm. Akşam konuştuğum yerel motorcular yola çok erken çıkmam konusunda beni uyardılar. Gün ısındıkça karlar eriyor, yolları su basıyordu. Sabahları su debisi daha az idi.

Alacakaranlıkta uyandım, kahvaltı için yemekhane olarak kullanılan çadıra gittiğimde dünkü motorcuların neredeyse yola çıkmakta olduğunu gördüm. Hızla birşeyler atıştırarak ben de yola koyuldum. Dünkü şiddetli yağmur yolu bozmuş, yer yer heyelanlar ve yol üstünde adeta dereler oluşmuştu. Zorlu yolları düşmeden geçip inişe başladım. Yol koşulları daha düzelmiş olsa da yol ancak tek aracın geçebileceği genişlikte idi. Askeri araç trafiği yoğunlaşıyordu. Bir nehrin üstündeki köprü bozulduğu için trafik durdurulmuştu. Birkaç saattir devam eden tamir ben vardığımda bitmek üzereydi. Bir saat kadar bekledikten sonra köprü kontrollü geçişe açıldı. Bekleyen sivil araçlar ve askeri konvoylar dar yolda sürmeyi zevksizleştiriyordu. Fırkete inişlerde 40-50 askeri kamyonun oluştuğu konvoyun geçişi için uzun süre bekledim. Büyük kamyonlar virajlardan tek manevrayla dönemiyor, ileri geri manevralar ile hayli zaman kaybediliyordu. Saatler süren inişlerin bitimine doğru Manali'ye yaklaşırken hava yine bozdu ve yoğun sis başladı. Çiseleyen sisli havada uzun süre sürerek inişi tamamladım. Manali'ye girerken ikindi vakti dünkü gibi yine yoğun muson yağmurları başladı. Şehrin girişinde bulduğum ilk otele girerek yerleştim. Elektrikler kesikti. Yağmur bardaktan boşanırcasına akıyordu. Otelde lokanta olmadığı için birkaç yüz metre ilerideki lokantaya yürüyünceye dek hayli ıslanmıştım. Oteldeki odama döndüğümde şaşırdım kaldım. Tavandan yastığa damla damla su akıyordu. Diğer odalarda farklı olmadığı için odamı değiştirmeden yatağı kuru tarafa çektim, akan yere bir kova koyduk. Yağış sabaha dek devam etti.

Sabah aldığım mesajlardan Manali'nin ilerisinde birkaç noktada toprak kayması nedeniyle yolun kapandığını öğrendim. Yolun açılması uzun sürecekti. Bir gün daha burada kalmak zorundaydım ama oteli değiştirmem gerekecekti. Daha makul ve en azından kuru bir otele geçtim. Bu arada Leh'te kaldığım otelden telefonuma bir mesaj geldi. Erkenden para vermeden ayrıldığımı belirten mesajı hayretle okudum. Sabah orada çalışan

işçiye parayı ödediğimi yazdım hemen. Birkaç mesajlaşmadan sonra bana inandıklarını ancak işçilerin resimlerini göndererek hangi işçiye ödediğimi sordular. Hafızamda kalan imge ile seçtiğim resimdeki işçiye parayı verdiğimi söyledim. Neyse ki, sıkıştırılan işçi parayı aldığını itiraf etmiş ve ben de böylece töhmet altında kalmaktan kurtuldum.

Bir günlük zorunlu molayı küçük şehri gezmeye kullandım ama artık takvimim çok sıkışmıştı. Motosikletle Türkiye'ye dönmem İran'ın kısıtlaması nedeni ile imkansızdı. Motoru bir yerden uçakla kargolamam gerekiyordu. Nitekim, olası zorunlu molaları da hesaplayarak en makul seçeneğin Pakistan'a dönerek motoru Lahor'dan kargolamak olduğuna karar verdim. Ertesi gün yine erkenden yola çıktım. Toprak kayması olan yerlerde yol yeni açıldığı için trafik çok sıkıştı. Motosikletin avantajını kullanarak aralarından sıyrıldım. Saatler süren yorucu ve zevksiz bir yolculukla akşam hava karardıktan sonra Amritsar'a yakın bir otelde konakladım.

Ertesi günü hiç mola vermeden sınıra giderek Pakistan'a geçtim. Lahor'da daha önce tanıştığım dostlarıma uğradım. Akşam yemeğinde başka iki yabancı motorcu ile beni ağırlayan Pakistan'lı işadamı dostumuzun misafiri oldum. Kurban bayramına iki gün kalmıştı. Sabah ilk işim THY ofisine giderek kargo için bilgi ve fiyat almak oldu. Öğrendiklerim umut kırıcı idi. Yüksek kargo fiyatı bir yana, buradan hiç motosiklet kargosu yapılmamıştı ve prosedürü bilen kimse de yoktu. Birkaç aracı firma ile görüştüğünden sonra alınması gereken izinlerin bayram nedeniyle en az on gün süreceğini hüznü ve öfke ile öğrendim. Bayram sonunda iznim bitiyor ve mesaiye başlamam gerekiyordu. Çaresiz motoru orada bırakarak ilk uçakla Türkiye'ye döndüm. Bir ay süren hayatımın en güzel seyahatinde yorgun ama çok mutluydum.



Biraz da Gülelim...



**KARACİĞER
YAĞLANMASI
OLANLARDA
HAYATİ DURUM**



**HEMEN BİR
GASTROENTEROLOJİ
UZMANINA GÖRÜNÜN.**

NASH; NON-ALCOHOLIC STEATOHEPATİTİS
ALKOLE BAĞLI OLMAYAN İLTİHAPLI
KARACİĞER YAĞLANMASI

www.tasl.org.tr

