Eskiden (sadece eskiden mi?) Anadolu'da icra-i sanat eden, kısaca "Efendi" de denilen Evliyullah Hazretlerini ziyaret eden fakir müridleri veya sevenleri, elleri boş gitmezlerdi. "İçeri Oda"ya ise mutlaka bir teşrifatçı tarafından götürülüp, özel bir yere veya herhangi bir yere oturtulurlardı. Bu sırada Teşrifatçı, gelenin önce soyadını, sonra adını söylerse, eli boş geldi demekti. Eğer önce ikamet ettiği yer söylenilirse, misafir koç veya çebiş (teke) getirmiş demekti. Eğer teşrifatçı sağ kulağını ellerse Horoz, sol kulağını ellerse tavuk, burnunu ellerse hindi, sağ kaşını düzeltirse kaz, sol kaşını düzeltirse ördek, bıyığını sıvazlarsa tereyağı, sakalını sıvazlarsa, bal, hafifçe öksürürse meyve, Bir arzunuz var mı derse hac için helallik para…getirmiş demekti.

Hatta bazı efendiler, loş köşelerinde yakası kürklü cüppeleriyle otururken, arka odadan gelip de tüylerin arasından kulağının deliğine giren ince lastik borudan, yeni gelenin sülalesi hakkında, hastalıkları hakkında, geçen gün başına gelen olay hakkında bilgi alır ve keramet üstüne keramet göstererek hâzirun'u mest ederdi.

Böylece Efendi, misafire

-Hoş geldin Hayrullah. Niye zahmet edip yoğurt getiriyorsun. Yine de teşekkür ederiz. Ne oldu sizin tarla meseleniz. İnşallah sayemizde tamamdır. Üzülme.

Diye, "Dakka bir Keramet bir" buyururdu. Ondan sonraki kerametler ise lastikli sorulara alınan cevaplardan tahmin edilerek de yapılırdı.

Efendinin kerametinden sual mi olunur?

Altıncı His:

Bu konu kişiye özel olduğundan, ancak kendi adıma konuşabilirim:

İlk defa gittiğim bir kente, veya yaşadığım kentte araç kullanırken, en az 30 kez, görüş sahası kapalı bir kavşağa yaklaştığımda içimden!!!

-Şimdi bir at arabası çıkacak

-Şimdi bir bisikletli çıkacak

diye bir uyarı algılayıp, ortada bir şey yokken, aniden, arabadakileri korkuturcasına fren yaptığım olmuştur. Sonuç mu? Mutlaka o düşündüğüm şey, eğer frenlemezsem kavşakta çarpışacak şekilde ortaya çıkmıştır.

Buna karşılık, göz göre göre 220 Volt elektrik akımına yakalanıp havalanarak iki metre gerideki duvara kalıbımı çıkarttığım da olmuştur.

Ben ve eşim, çocuklarımız İstanbul'da okuduğu için, 15 yıl İstanbul'da oturup İzmit'te çalıştık. Bu süreçte çoğu kez Adapazarı Ekspresini kullanırdık.

Bir keresinde gece dersinden dönerken, hiç bir neden yokken, Adapazarı Ekspresinde oturduğum yeri değiştirmiştim. Trende gidiş yönüne ters oturmayı hiç sevmem. Üstelik karşıma da iki güzel bayan gelmiş oturmuştu! Birden irade dışı bir davranışla kalkıp arka sıraya geçip, yüzüm de vagonun duvarına gelmek şartıyla gidiş yönünün tersine oturdum... VE İKİ ÜÇ SANİYE SONRA PENCEREYİ PATLATARAK KOCAMAN BİR TAŞ OTURDUĞUM YERDEKİ BAŞLIĞA ÇARPTI. Karşı koltuktaki hanımların yüzleri ve elleri cam kırıkları ile yaralandı. Ancak ilk şok atlatıldıktan sonra, yaralanan bayanlar da dâhil olmak üzere, olayla ilgilenmeyip, benim başıma toplanıp, neden yer değiştirdiğimi sordular. Tabi ne kendime ne de onlara, inandırıcı bir yanıt veremedim...

Bu tren yolculuklarının ve arkadaşlıklarının çok hatıraları vardır.

Bir keresinde yağmurlu ve karanlık bir gecede, gece dersinden dönüyorduk. Küçükyalı istasyonunda durmamamız gerekirken durunca, karşımda oturan Eşim Olcay ve bir matematik öğretim üyesi bayan arkadaşımız Nedret Hanım bana "niye durduk acaba" diye sordular. Boğuk bir sesle anında yanıtladım:

-Adama çarptık.

-Hadi yaa! dediler

-Nerden biliyorsun? Diye sordular

-Hissediyorum. Adam şu anda açı çekiyor! Yakın mesafede olduğu için adamın acısını duyumsuyorum, diye yanıtladım.

Birkaç saniye sonra biletçi ve kondüktör ön vagondan arkaya doğru koşarak yanımızdan geçince, bizimkiler nerdeyse artık tanıdık olan biletçiye

-Noluyo? Diye sordular ve,

-Adama çarptık(!) yanıtını aldılar.

Ben ise bu yanıta hiç şaşırmamış bir havalarda, fakat üzgün bir pozda öylesine oturuyordum. İkisi de pencereye seğirtince, vakur ve bilmiş bir eda ve ses tonu ile,

-Bakmasanız daha iyi olur! Çünkü bizim vagonun altında! Dedim.

Bunlar yine de beni dinlemeyip pencereyi açıp baktılar ve çığlık atarak hemen pencereyi kapatıp yerlerine çöktüler. Veee Bana korku ve dehşetle bakmaya başladılar. Bir iki saniye sonra da Bizim hanım,

-Ya hayır ya! Sen nasıl? Böyle... bir… şey… yaparsın? Anneciğim. Aman Allahımmm!!!.

Diyerek gözleri korku ile çakmak-çakmak olup, canhıraş bir şekilde ağlamaya başlamaz mı? Bizim hanım elden gidiyor! Oyunu daha fazla sürdüremeyeceğimi o anda anlamıştım.

-Hay Allah müstehakını versin be Olcay. Ne güzel Kocaeli Üniversitesinde meşhur olup gırgırımı geçecektim. Seninle mümkün mü hiç? Bir çuval inciri berbat ettin. Korkmayın benden. Bu bir altıncı his veya telepati falan değil. Benim de hiç mi hiç böyle yeteneklerim yoktur. Bu bir teknik olay. Bakın. Sakin olun ve beni iyi dinleyin. Anlatayım:

Tren katarını çeken lokomotiflerde ister buharlı olsun, ister diesel olsun, ister elektrikli; iki adet fren vardır. Bu frenler yüksek basınçlı buharla veya yüksek basınçlı hava ile çalışırlar. Bunlardan biri katar freni, diğeri cer freni adını alırlar. Her zaman katar freni kullanılır. Katar freni kullanıldığında vagonlar arasındaki bağlantı hortumundan yüksek basınçlı hava, yıldırım hızı ile en son vagonun frenlerine ulaşır. Ondan sonra sondan ikinciye, ondan sonra sondan üçüncüye ve en sonunda birinci vagona fren etkisi yapar. Böylece katar, arkadan asılarak treni durdurur. Bu işlemde bir yanlışlık veya sıra bozukluğu olursa katar kurpta deray olur. Yani tren virajlarda raydan çıkar. Fren mesafesini ve dördüncü vagonda olduğumuzu göz önüne alırsanız, “adam bizim vagonun altında” demek çok basit bir hesaptı.

İşin tekniğine gelince,

Lokomotif freninin, yani cer freninin kullanılması yasaktır. Ancak bu yasak aşağıdaki şartlar altında geçerli değildir.

Dümdüz bir yolda

Tünel, Köprü veya Yarmada göçük fark edildiğinde,

İstasyona girerken makas hatası yapıldığında,

İri baş hayvan sürüsüne dalarken, (Küçükbaş sürüde fren yapılmaz.)

İnsan kesme olasılığında,

ve son izin verilen durum çok ilginç,

Yağmurlu ve karlı havalarda, yani raylar kayganken ilk frenlemede; Lokomotif (cer) freni de kullanılabilir. Kısa aralıklarla ikinci veya üçüncü frenlemelerde tekrar cer freni yasaklanır. Çünkü Fren pabuçları ve tekerlek bandajları inanılmaz derecede ısınmışlardır.

Şimdi hem hava yağmurlu, hem de raydan geçmek isteyen bir insan var. Kurp içi olsa da cer freni serbest. Makinist de öyle yaptı. Hem cer frenine, hem de katar frenine, (ümitsizce), aynı anda asıldı ve bir adet de “kesik düdük” çaldı. DÜT! Paniklemeden soğukkanlılıkla geri dönsün diye, insanlar hattan geçmeye çalışırken, trenler acı acı ve uzun düdük çalmazlar.

BEN BU KAYGAN VE KURP İÇİ YOLDA, CER FRENİNİN DE KULLANILDIĞINI, VAGONLAR LOKOMOTİFE HAFİF DE OLSA BİR DARBE YAPINCA ANLADIM. AYNI ANDA DÜT DİYE KESİK BİR DÜDÜK ÇALDI. SİZ BUNU AYIRT EDEMEZSİNİZ. BUNU LOKOMOTİF KULLANAN BİRİ BİLEBİLİR. O MAKİNİST DE KARŞINIZDA OTURUYOR. HEPSİ BU!!!

Olcay sana çok kızgınım. Adamcağıza üzülmenin, ne ona, ne de bize bir faydası yok. Bütün oyunumu bozdun. Ona üzülüyorum. Yarın bu haber Nedret Hanım ve senin tarafından herkese anlatılacak ve Üniversitedeki bütün öğretim üyeleri ziyaretime gelip, “hocam, hocam” diyerek elimi falan öpeceklerdi.

Biyoparametre.

Kavşakta at arabası falan çıkacağını algılayabiliyorum. Bunun bilimsel açıklamasını da az çok

yapabiliyorum. Fakat çok isterdim. Keşke ben de depremleri önceden duyumsayabilseydim, kestirebilseydim. Ne gezer? Ben de, bizim 1999 yılındaki serseri kedimiz “panter” gibiyim. Herif, depremde uykusundan bile vaz geçmemişti. Panterde de, bende de, “precursor” Tın tın.

ÇERÇEVE SÜRÜKLENİM. FIRE-UP!

Biyoparametre olayını Hiss-i Kabl-el Vuku olgusuna bağlayamayız. Çünkü Biyoparametrelerin çalışma mekanizması hakkında oldukça tatmin edici bilimsel açıklamalara sahip olduğumuz halde, altıncı his konusunda inanılır açıklamalara sahip değiliz. Yine de kendi çapımda, bu konudaki özel bir durum için bir açıklamam olacak. Gerçi, benim bu at arabası konusunu açıklamak için bilimsel bir kurgum var ama tümden haksızlık olur böyle bir söylem. Çünkü bu bilimsel kurgu bana ait değil. Tümüyle Einstein’a ait.

Einstein, anladığım kadarıyla (mealen) diyor ki:

Kütlesi olan varlıklar çevrelerindeki uzay-zamanı bükerler. Bununla da kalmazlar. Eğer kütlesi olan varlıklar hareket ediyorlarsa, o zaman çevrelerindeki uzay-zamanı hem bükerler, hem de peşlerinden bir miktar sürüklerler. Eğer kütlesi olan varlıklar oldukları yerde dönüyorlarsa, bu kez çevrelerindeki uzay zamanı buruştururlar.

“Bu nasıl bir zekâdır ya rabbim? Demek durumundayız. Çünkü Stanford Üniversitesinin imal edip yörüngeye gönderdiği dört jiroskoplu “Gravity Probe-B” , tam olarak yukarıdaki yorumladığım sonuçları geçen yıl onayladı. Yani Einstein’in “Çerçeve Sürüklenim Teorisi” de teori olmaktan çıkıp 2008 yılında gözlemlenmiş fenomen olarak sınıf atladı. Eğer Einstein, bu çerçeve sürüklenimin uzay-zaman bağıntısını yazsaydı, o zaman bu fenomen “Einstein Çerçeve Sürüklenim Yasası” olurdu. Bana kalırsa Einstein boş konuşmaz. Kesinlikle olayın matematiksel hareket denklemini de yazmıştır. Ben pek araştırmadım. Araştırsaydım matematiksek notasyona da ulaşacağımdan eminim.

At Arabası

Şimdi bu at arabası hikâyesine Çerçeve Sürüklenim Yasasını uygulayalım.

Mademki kütlesi olan cisimler etraflarındaki uzay-zamanı büküyorlar, o zaman; bir yıldız da, bir gezegen de, bir at arabası da… etraflarındaki uzay-zamanı, karınca kararınca bükeceklerdir. At arabasının, kendi çok yakın çevresindeki uzay-zamanı bükmesi ve hareketli olduğu için çerçeve sürüklenim yapması, ona çok yakın olduğum için, benim içinde bulunduğum uzay-zamanı da etkileyecektir. Aramızdaki onu görmemi engelleyen ve sabit duran yapıların uzay-zaman etkileri değişmediği için, onlar "sistematik çerçeve büklümleri" olarak yerlerinde sabit kalacaklar, fakat at arabasının çevresinde bir miktar sürüklenip ondan sonra hemen eski yerini alan bir hareketli latis deformasyonu oluşacaktır. Bu hareketli deformasyon, benim beynimin de içerisinde yer aldığı uzay-zaman çerçevesinde, üç boyutlu ve anlık bir anomali oluşturacaktır. Bu anomaliyi beynim elektrostatik bir sistem olarak, şartlar uygun olduğunda, pikosaniye mertebesinde algılayabilir. Bu çok kısa poz süresini önemseyen beynim, (onu pas geçmezse) motor sinir sistemime komut vererek frenleme refleksimi çalıştırabilir. Görüldüğü gibi olay parapsikolojik değil, nükleer fizikseldir.

NOT: Çerçeve sürüklenim yapan uzay-zaman, Higgs Bozonu Kafesinden oluşmaktadır.

Tren meselesine gelince:

Önce seri numaralarının anlamlarını açıklamalıyım.

TCDD'deki bütün Steam Machine'lerin beş haneli bir seri numarası vardı. Bunlardan biri Önde, Projektörün altında, Kurum Kapağının üzerinde yer alırdı. Diğer ikisi ise Makinist Kabininin yanlarında yer alırdı. Beş hanenin soldan birinci hanesindeki sayı Cer Tekeri sayısını verirdi. Eğer Soldan ikinci basamaktaki sayı, cer sayısına eşitse, bu makinede kılavuz teker yok, bir fazlaysa bir adet kılavuz teker var, iki fazlaysa iki adet kılavuz teker var… demekti. Ondan sonra gelen üç basamak ise bu seriden kaçıncı makine olduğunu gösteriyordu. Yani plaka numarası idi. Örnek (Cer tekeri buhar silindirine bağlı olan büyük çaplı tekerlere, kılavuz tekeri ise avara çalışan küçük çaplı tekerlere denilir).

33022: Üç adet cer tekeri olan 22 no'lu manevra lokomotifi (Haydarpaşa garının önünde rıhtımdaki kaçlıktı acaba?)

34022: üç adet cer, bir adet kılavuz tekeri olan 22 no'lu Manevra Lokomotifi.

35003: Üç adet cer, iki adet kılavuz tekeri olan 3 no'lu Manevra Lokomotifi.

44001: Dört adet cer tekeri olan kılavuzsuz büyük Manevra lokomotifi

45005: Dört adet cer tekerli bir kılavuzlu Marşandiz Lokomotifi

46002:Çift Kılavuzlu Dört Cerli Yolcu Treni Lokomotifi

56015: Beş Cer tekerli, bir kılavuzlu Yolcu veya Express Treni Lokomotifi

57006: Beş cer tekerli, iki kılavuzlu 80 Atü kazanlı, 130 km/saat hız yapabilen Express Lokomotifi. Doğu Anadolu rayları bu lokomotife uygun değildi.

46000'lik Canavar

On yaşımdayken Elazığ-Baskil TCDD Kısım Şefi olan (Rahmetli) Babam, onu taparcasına seven POZ TRENİ (Pause Train) Makinisti Deli Şevket'in ve benim ısrarıma dayanamayıp, Poz (Pause) Treninde üç veya dört sefer yapmama izin vermişti. Poz Treninin Cer Aracı, 46000'lik bir Henschell lokomotif idi. Dört adet büyük cer tekeri ve iki adet kılavuz tekeri vardı. Kılavuz tekerlerinin birisi silindirin önünde, diğeri ardında yer almaktaydı. Bir örneğini bu gün internetten Selçuk – Çamlık Buharlı Lokomotif Müzesinde buldum. Katarda bir adet kondüktör vagonu ve dört adet de "araba" bağlıydı. Arabalar çift dingilli, açılır-kapanır yan kapaklı, kamyon kasası gibi basık ve uzun yük vagonları idi. Biz özellikle iki adet 250'lik lase kurp olan "sulu yarma"da görev yapıyorduk. Tren trafiğinin az olduğu saatlerde toprak akıntısı yapan yarmalara gidiyor ve

hemen yirmi-otuz kürekli işçi ile yola kayan, şarampolu dolduran toprak akıntılarını arabalara kürekle atıyorduk. Benim buradaki görevim ise, “Küçük Beeeey! Al Onbeş metre ileriii” , “Hooooop” şeklinde ayarlamalarla küçük manevralar yapmak oluyordu. Bu manevralarda hep cer frenini kullanıyordum. Ama, yarmanın en yüksek yerinde oturan gözcünün düdük sesi ile, Şefkat İstasyonundan çıkan ekspresin önünden kaçıp da, Baskil istasyonunda ters makasa girerken, mutlaka katar freni ile diziyi askıya alıyor ve lojmanın önünden geçerken ablama hava atarcasına “düveeeeedüüüüüvedüveee düt” diye düdük çekiyordum. Donki’ye el sürmem yasaktı. 46000’liğe patinaj çektirmem yasaktı. Zaten beş adet vagon, bu 100 tonluk canavara pek hafif geliyordu. “Bir de patinaj çekersen ekspresin önünde dray oluruz diyordu Deli şevket”. Marş-Biye koluna, Makinist Pedalına basıp da yetişiyordum. Bir 35000’lik bile bu işlem için yeterli iken, benim şansıma 46000’liği vermişlerdi.

Deli Şevket tam bir aşcı ve bir gurme idi. Bir kürek dolusu meşe közü üzerinde ne güveçler, ne pilavlar pişiriyordu. Zaten ateşçi arada bir kömür veriyordu kazana, ama genellikle bu yemek meselesi onları daha çok ilgilendiriyordu. Yani benim Poz Trenini kullanmam onların da işine geliyordu. Ama hiçbir zaman Makinist mahallini terk etmiyorlardı.

Temsili Foto

Sulu Yarmaya da giderken geri-geri gidiyor düz dönüyorduk. Üçüncü (veya dördüncü) sefer de Bekir-Hüseyin (aksi) tarafındaki kumlu yarmaları temizlemeye gitmiştik. Dönerken Baskil istasyonuna geri geri gelmiştik. İstasyonda kör yola gireceğimizi söylemişti Deli Şevket. Oysa olayı tersine yaşamaktaydık. Yani makasa önce en arka vagon girecekti. Ancak ters frenleme ile katarı asabilirdim. Yokuş yukarı tam eşapman tırmanarak istasyona yaklaşmaktaydık. Önce eşapmanı kestim. Sonra İstim vanasını boşa yaklaştırdım. Bu işlemleri Kuzeyden istasyona girerken yapmaya gerek yoktu. Orada iniş o kadar sertti ki (eğer ekspresin önünden kaçmıyorsak) dörtte bir yol ters vana ile (yani kamyonlardaki kompresyon freni ile) iniyorduk. Bu sırada o koca canavarın çıkardığı avara buhar tahliyesi sesini hiç sevmiyordum. Lokomotif dediğin eşapman yapmalıydı. Ateşçi Fayrap (Fire-up) yapmalıydı. Yastık şişlemeliydi. Hattâ arada bir, raylara kum dökerek patinaj çekmeliydi. (Traction for attraction!) Her neyse. Rampa çıkışın istasyona giriş ilave işlemlerini tam zamanında yapmak için dikkat kesilmiştim. Fakat heyecandan o anda geri geliş ayrıntısını düşünemedim. Ben tam makasa 20-25 metre kala yine (normal olarak) katar frenine asılmaz mıyım? Deli Şevket buhar tahliyesinin sesinden hemen hatamı fark etti ve katar frenini boşlamadan cer frenine asıldı. Sonra elime vurarak katar frenini yavaşça boşladı. Bana da ters ters bakmayı ihmal etmedi. Kör hattın makası da diğerlerine göre biraz daha sert kurpluydu. Makasçının kendini geriye atması ve kıçüstü düşmesi komik olmuştu. Önce makasa en sondaki araba tam gaz girdi. Bereket versin işçiler furgonda’lardı. O arabada işçiler olsaydı, onlar da kendilerini yerde bulurlardı. O sırada zaten cer freni biraz geç kalınsa da katarı asmaya başlamıştı. Neyse deray yapmadan girdik istasyona. Fakat esaslı bir giriş oldu hani. Son vagondaki kumların neredeyse yarısı yerlere saçılmıştı. Böylece olay da babamdan gizlenememişti. Zaten (Nedense?) bir daha da Poz Trenine alınmadım.